DOHNAL & BERNARD
ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ

Ministerstvo dopravy ČR

prostřednictvím

Magistrátu hl. m. Prahy
odbor stavebního řádu
Jungmannova 35/29,
11000 Praha 1

ke sp.zn. S-MHMP 947044/2023/STR
k č.j. MHMP 3067/2026

v Jílovém u Prahy dne 9.3. 2026

prostřednictvím datové schránky

Odvolatelé:

Rozálie Podešvová,
nar. 1.11.1995,
Šebáňovice 45, 257 53 Vrchotovy Janovice,

a

Marek Novák
nar. 15.2.1969,
28. října 178, 264 01 Sedlčany,

a

Mgr. Ondřej Dráb
nar. 18.1.1976,
Jana Švermy 1624, 256 01 Benešov u Prahy,

a

Jiří Suchan,
nar. 20.2.1975,
Sledovice 3, Vojkov, 257 53 Vrchotovy Janovice,

a

Roman Andres,
nar. 18.12.1980,
Vrchotovy Janovice 22, 257 53 Vrchotovy Janovice,

a

PhDr. Eva Škarková

nar. 5. 3. 1957
bytem Dolní průhon 163
252 09 Hradištko - Pikovice

a

Petr Trmal
nar. 3. 9. 1966
bytem Sledovice 19
257 53

a

Vladimír Kazda
nar. 1. 8. 1940
bytem Písecká 757,
391 65 Bechyně

a

Josef Hájek
nar. 29. 5. 1965
bytem Sledovice 11
257 53

a

Rozálie Bochinová
nar. 1. 11. 1995
bytem Šebáňovice 45
257 53 Vrchotovy Janovice

(dále jen „odvolatel“ nebo „účastník“)

právně zastoupen

JUDr. Michalem Bernardem, Ph.D., ev.č. ČAK 14936
advokátem společnosti Advokátní kancelář Dohnal & Bernard, s.r.o.
se sídlem Klokotská 103, 390 01 Tábor, IČO: 018 25 666
ID DS: 2j5wqrg

adresa pro doručování:
Masarykovo náměstí 20, 254 01 Jílové u Prahy

Odvolání proti rozhodnutí Magistrátu hl.m. Prahy, kterým umístil stavební záměr nazvaný „D3 0304 Václavice - Voračice“

spolu s námitkou systémové podjatosti Ministerstva dopravy

Přílohy: dle textu

I.

Ředitelství silnic a dálnic ČR s.p., se sídlem Čerčanská 12, 140 00 PRAHA 4, zastoupený SUDOP PRAHA a.s., (dále jen „žadatel“), podal žádost o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby s názvem „D3 0304 Václavice - Voračice“ (dále jen „záměr“ nebo „stavba“).

Shora uvedený odvolatel uplatnil v průběhu řízení námitky proti předmětné stavbě.

Rozhodnutím Magistrátu hl.m. Prahy ze dne 10.2. 2026, č.j. MHMP 3067/2026, bylo rozhodnuto o umístění stavby dopravní infrastruktury s názvem „D3 0304 Václavice - Voračice“ (dále též jen „***napadené rozhodnutí***“ nebo „***ÚR***“).

II.

Shora nadepsaný odvolatel tímto ve lhůtě stanovené zákonem proti napadenému rozhodnutí podává toto

o d v o l á n í ,

spolu s námitkou s y s t é m o v é p o d j a t o s t i M i n i s t e r s t v a d o p r a v y Č R

III.

Napadené výroky

Odvolání proti napadenému rozhodnutí podal odvolatel proti výrokové části v plném rozsahu.

IV.
Námitka podjatosti - Podjatost Ministerstva dopravy

Odvolatel namítá **podjatost celého Ministerstva dopravy, které je příslušné k vedení odvolacího řízení v dané věci.**

Podle ustanovení § 14 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), správního řádu každá osoba bezprostředně se podílející na výkonu pravomoci správního orgánu (dále jen "úřední osoba"), o níž lze důvodně předpokládat, že má s ohledem na svůj poměr k věci, k účastníkům řízení nebo jejich zástupcům takový zájem na výsledku řízení, pro nějž lze pochybovat o její nepodjatosti, je vyloučena ze všech úkonů v řízení, při jejichž provádění by mohla výsledek řízení ovlivnit.

Podle § 14 odst. 4 správního řádu úřední osoba, která se dozví o okolnostech nasvědčujících, že je vyloučena, je povinna o nich bezodkladně uvědomit svého představeného. Do doby, než představený posoudí, zda je úřední osoba vyloučena, a provede potřebné úkony, může tato osoba provádět jen takové úkony, které nesnesou odkladu.

Citovaná ustanovení mají zajistit, aby pravomoci správních orgánů vykonávaly osoby nestranné. Právní úprava vychází z toho, že úřední osoby nemají mít na vyřízení věci jiný zájem než ten, aby postupovaly zákonně, věcně správně a efektivně. Z výkonu pravomoci tak může být v souladu s tímto ustanovením vyloučena osoba, u níž existuje důvodný předpoklad, že s ohledem na její nežádoucí vztah k věci lze o její nepodjatosti pochybovat.

Odvolatel namítá tzv. „systémovou“ podjatost Ministerstva dopravy ČR. K tomu lze uvést, že přestože zákonodárce na problematiku tzv. „systémové“ podjatosti reagoval změnou správního řádu, konkrétně vložením odst. 2 v § 14 správního řádu, nezbytným východiskem jsou stále závěry soudní praxe, přičemž stěžejní je **usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu č.j. 1 As 89/2010-119 ze dne 20. 11. 2012** (dále jen „usnesení rozšířeného senátu“), tím spíše, když usnesení rozšířeného senátu bylo uveřejněno ve Sbírce rozhodnutí Nejvyššího správního soudu (č. 2802/2013, veřejně je dostupné z: http://www.nssoud.cz), neboli jde o oficiálně publikované vybrané soudní rozhodnutí, které nelze překonat rozhodnutími tříčlenných senátů Nejvyššího správního soudu (tzn. že má již značnou stabilitu).

Podle právního názoru vyjádřeného v usnesení rozšířeného senátu platí, že *„rozhoduje-li orgán územního samosprávného celku ve správním řízení ve věci, která se týká zájmu tohoto územního samosprávného celku, je důvodem pochyb o nepodjatosti úřední osoby dle § 14 odst. 1 správního řádu její zaměstnanecký poměr k územnímu samosprávnému celku tehdy, je-li z povahy věci či jiných okolností patrné podezření, že v důsledku tohoto zaměstnaneckého poměru by mohl být její postoj k věci ovlivněn i jinými než zákonnými hledisky.“*

V bodě [62] usnesení rozšířeného senátu je uvedeno: *„(…) Rozšířený senát proto dospěl k závěru, že v případech, kdy rozhoduje úředník územního samosprávného celku* ***ve věci, která se přímo nebo nepřímo týká tohoto celku, není a priori vyloučen z rozhodování pro svoji ‚systémovou podjatost‘, avšak je u něho dáno ‚systémové riziko podjatosti‘****, kvůli němuž je třeba otázku jeho případné podjatosti posuzovat se zvýšenou opatrností oproti věcem, které se zájmů územního samosprávného celku nijak nedotýkají.“*

V bodě [64] usnesení rozšířeného senátu je uvedeno: *„(…)* ***signálem nadkritické míry ‚systémového rizika podjatosti‘ zpravidla nebude samotný fakt, že rozhodnutí orgánu územního samosprávného celku bude mít dopad na tento celek.*** *Proto např. nebude zpravidla důvodem k pochybám o nepodjatosti úředníka územního samosprávného celku samotná skutečnost, že jím vydané stavební povolení se dotkne majetkových či jiných zájmů obce, v níž bude stavba uskutečněna (…),* ***půjde-li o běžné, obecně vzato nekontroverzní a v měřítkách daného územního celku ve své podstatě nevýznamné dotčení.“*** (pozn.: vše zvýrazněno účastníkem).

Konkrétní důvody vztahující se k uvedenému závěru usnesení rozšířeného senátu se podávají z odůvodnění usnesení rozšířeného senátu (odst. [62] až [65]) a vyplývá z nich, že mohou nastat tyto tři varianty:

1) absence „systémového rizika podjatosti“;
2) „systémové riziko podjatosti“, avšak ne jeho „nadkritická míra“, tj. vedle zaměstnaneckého poměru úředních osob k územně samosprávnému celku neexistují další skutečnosti zakládající pochybnosti o nepodjatosti, včetně samotné povahy rozhodované věci, její kontroverznosti či politického významu a s tím spojených zájmů;
3) „nadkritická míra systémového rizika podjatosti“, kterou bez dalšího zakládá samotná povaha rozhodované věci, její kontroverznost či politický význam a s tím spojené zájmy.

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 11. 2014, č. j. **9 As 121/2014-33** cit: „*Posuzování podjatosti by mělo vždy odrážet princip, dle kterého nikdo nesmí být soudcem ve vlastní věci, a ve sporu mezi dvěma subjekty musí vždy rozhodovat nezávislý třetí subjekt. Integrální součástí práva na spravedlivý proces, tak jak je vymezeno v čl. 36 odst. 1 Listiny, je garance toho, aby ve věci rozhodovala nezávislá a nestranná osoba (ať již soudce, či úřední osoba ve správních řízeních). Nestrannost a nezaujatost této osoby je jistě jedním z hlavních předpokladů spravedlivého rozhodování a jednou z hlavních premis důvěry občanů a jiných subjektů práva v právo a právní stát (čl. 1 odst. 1 Ústavy České republiky).*“.

Podle **judikatury Ústavního a správních soudů se tzv. systémovou podjatostí rozumí** situace, kdy musí být z rozhodování určité věci vyloučeny všechny úřední osoby příslušného správního orgánu, včetně osoby stojící v čele úřadu, protože je překročena kritická míra systémového rizika podjatosti - tedy z důvodu, že v důsledku jejich zaměstnaneckého poměru k subjektu veřejné správy, který má k projednávané věci vztah, existuje reálné riziko, že by jejich postoj k věci mohl být ovlivněn i jinými než zákonnými hledisky.

V této souvislosti lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. **7 As 57/2015 – 80** ze dne 2. 6. 2015, jehož předmětem bylo řízení o kasační stížnosti, které se týkalo stavebního povolení na stavbu závodu na energetické využití komunálního odpadu, žalobci v odvolacím řízení namítali podjatost úředních osob prvostupňového správního orgánu a všech úředních osob krajského úřadu včetně ředitele krajského úřadu. Krajský soud, s jehož názorem Nejvyšší správní soud vyjádřil souhlas, v uvedené věci shledal systémovou podjatost. Jedním z důvodů pro vyslovení podjatosti byla existence dohody o partnerství a spolupráci na integrovaném systému nakládání s komunálními odpady, kterou uzavřel jeden ze stěžovatelů s krajem, v níž byl obsažen závazek kraje poskytnout maximální součinnost směřující k realizaci zařízení na energetické využití směsných komunálních a podobně vhodných odpadů na jeho území. **Přestože má dohoda spíše jen proklamační charakter, plyne z ní zjevná podpora kraje na vybudování shora uvedené stavby**. Druhým důvodem, jak krajský soud konstatoval, bylo to, že j**en málokterý projekt vzbudil v tomto kraji takovou pozornost z hlediska mediálního zájmu, množství individuálních připomínek, zájmu ekologických spolků** a z hlediska těsného výsledku místního referenda.

Podle názoru účastníka řízení **je v předmětném řízení ve výše specifikované věci překročena kritická míra systémového rizika podjatosti, definovaná třemi základními kritérii dle usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu č.j. 1 As 89/2010 – 119. Proto účastník řízení vznáší tuto námitku tzv. systémové podjatosti.**

S ohledem na výše uvedené je účastník řízení přesvědčen, že Ministerstvo dopravy je v dané věci podjaté.

Z níže uvedených skutečností je zcela zřejmá podpora Ministerstva dopravy (MD) na vybudování shora uvedené stavby.

A) **Memorandum o spolupráci s Ministerstvem dopravy k výstavbě dálnice D3 a D4** (26. 4. 2019)

Jedná se o memorandum ke spolupráci na D3/D4 ve Středočeském kraji.

Důkaz:

- *https://stredoceskykraj.cz/documents/14432/17562334/Memorandum%20o%20spolupr%C3%A1ci%20s%20Ministerstvem%20dopravy%20k%20v%C3%BDstavb%C4%9B%20d%C3%A1lnice%20D3%20a%20D4.pdf/bddd9457-3211-4b2f-81c6-8e3d52c5e5f7* (získáno 15.12.2025)

B) Memorandum o společné koordinaci přípravy staveb dálnice D3 a Vodovodního přivaděče D3

Důkaz:

- *https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Aktualni-stav-pripravy-stredoceske-D3*

- *https://stredoceskykraj.cz/web/urad/aktuality/-/asset_publisher/zvna/blog/stredocesky-kraj-chysta-uzavreni-dalsiho-memoranda-v-souvislosti-s-pripravou-staveb-dalnice-d3-a-vodovodu-d3-1* (získáno 15.12.2025)

C) Tiskové zprávy / oficiální sdělení MD k prosazování středočeské D3

1) „*Ministr Kupka jednal se zástupci obcí o stavu přípravy středočeské D3*“ (19. 1. 2023) – tisková zpráva MD; Přímo popisuje aktivní postup ministra a MD v přípravě středočeské části D3.

2) „*Jak je to ve skutečnosti s dostavbou středočeské dálnice D3*“ (26. 1. 2023) – oficiální rubrika „Na pravou míru“ (MD). MD zde obhajuje a vysvětluje důvody a postupy k dostavbě středočeské D3.

3) „*Aktuální stav přípravy středočeské D3*“ (23. 4. 2025) – tisková zpráva MD. Souhrnný status přípravy středočeské D3, včetně informací o řízeních a koordinaci (v textu i o memorandu k D3 + vodovodu).

4) „*Ministr dopravy Martin Kupka: K velkým PPP projektům přidáváme dostavbu dálnic D3 a D55“* (24. 9. 2025) – tisková zpráva MD. Výslovně uvádí, že mezi nové PPP projekty se přidává středočeská D3; obsahuje i specifikaci úseků (Praha–Voračice apod.).

5) „*Ředitelství silnic a dálnic začalo stavět úsek D3 z Kaplice do Nažidel*“ (MD – tisková zpráva (28. 6. 2024): Ministr Martin Kupka zde říká cit: „*Dálnice D3 je pro nás jednou ze zásadních priorit.“*

Důkazy:

- *https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministr-Kupka-jednal-se-zastupci-obci-o-stavu-prip*
- *https://md.gov.cz/Media/Na-pravou-miru/Jak-je-to-ve-skutecnosti-s-dostavbou-stredoceske-d*
- *https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Aktualni-stav-pripravy-stredoceske-D3*
- *https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministr-dopravy-Martin-Kupka-K-velkym-PPP-projek*
- *https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Reditelstvi-silnic-a-dalnic-zacalo-stavet-usek-D3*

V této souvislosti účastník považuje za důležité též uvést, že přestože byla předmětná stavba rozdělena na několik úseků, stále se jedná o jednu stavbu dálnice Středočeské D3, která se má napojit na Pražský okruh.

Stavba je součástí záměru dálnice D3 ve Středočeském kraji, je navazujícím řízením na posouzení záměru v celé jeho délce, jak bylo požadováno účastníky procesu EIA. Účastník namítá, že rozdělení celého záměru středočeské dálnice D3 pro účely územního řízení a pokus o prosazení jednotlivých úseků v samostatných řízení je učebnicovým příkladem nepřípustného salámového postupu.

Nadto, takové rozdělení ani nedává smysl za situace, kdy žadatel, resp. (bývalý) ministr dopravy, sliboval, že zprovoznění celé středočeské dálnice D3 bude současně pro všechny úseky najednou.

Výstavba samotného úseku Václavice - Voračice by byla bezpředmětná a zbytečná bez výstavby navazujících částí dálnice D3, tj. všech zbývajících úseků mezi Prahou a napojením na stávající vedení silnice I/3. Samostatně ji ani postavit nelze (viz níže námitka samostatné neprovozuschopnosti). Proto je vhodné posuzovat celou trasu, aby při zjištění neschůdnosti výstavby některého z úseků nebyly zbytečně vynaloženy prostředky na výstavbu jiných úseků, které by se tak staly zbytnými.

Není také samozřejmě možné hodnotit krátký úsek komunikace vytržený z celku. To by se jednalo o nepřípustnou salámovou metodu (viz judikatura Soudního dvora EU a českých soudů, která na ni navazuje).

Současně je třeba uvést, že se jedná o významný záměr, mediálně i politicky velmi řešený, v němž je Ministerstvo dopravy též zainteresováno a má zájem na výsledku řízení.

Účastník dále uvádí, že námitku podjatosti uplatňuje v souladu s ustanovením § 14 odst. 3 věty první správního řádu, dle kterého účastník může namítat podjatost úřední osoby,

jakmile se o ní dozví. Vzhledem k tomu, že v napadeném rozhodnutí je uvedeno, že odvolacím orgánem je Ministerstvo dopravy, uplatňuje účastník řízení tuto námitku bez zbytečného odkladu.

V.

Závěr k námitce podjatosti

Ze shora uvedených důvodů vznáší shora nadepsaný účastník námitku systémové podjatosti Ministerstva dopravy a požaduje ve smyslu § 131 odst. 4 správního řádu, aby správní orgán předal věc nadřízenému správnímu orgánu, který usnesením pověří k projednání a rozhodnutí věci jiný věcně příslušný podřízený správní orgán.

VI.
Odvolací důvody

Napadené rozhodnutí odvolatel považuje za nezákonné a věcně nesprávné. Napadené rozhodnutí zasahuje do hmotných i procesních práv odvolatelů i dalších účastníků řízení, zejména do práva vlastnického a jeho jednotlivých složek, práva na ochranu životního prostředí a práva na ochranu zdraví, a práva na spravedlivý proces. Odvolání proti napadenému rozhodnutí podává odvolatel z následujících konkrétních důvodů.

1. Rozpor s § 68 odst. 3 správního řádu, nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí

Odvolatel považuje napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Podle ustanovení § 68 odst. 3 správního řádu se v odůvodnění rozhodnutí uvedou důvody výroku nebo výroků rozhodnutí, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí. Podle tohoto ustanovení se tedy v odůvodnění rozhodnutí musí uvést, jak se správní orgán vypořádal se všemi námitkami a návrhy účastníků.

Podle konstantní judikatury správních soudů je povinností správních orgánů v odůvodnění rozhodnutí uvést, které skutečnosti byly podkladem pro rozhodnutí a jakými úvahami byl veden při hodnocení důkazů, na základě kterých rozhodl. V této souvislosti Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 16. 6. 2006, čj. 4 As 58/2005-65 uvedl, že "[*z*]* odůvodnění rozhodnutí musí být seznatelné, proč správní orgán považuje námitky účastníka za liché, mylné, nebo vyvrácené, které skutečnosti vzal za podklad svého rozhodnutí, proč považuje skutečnosti předestírané účastníkem za nerozhodné, nesprávné, nebo jinými řádně provedenými důkazy vyvrácené, podle které právní normy rozhodl, jakými úvahami se řídil při hodnocení důkazů a jaké úvahy jej vedly k uložení sankce v konkrétní výši. Rozhodnutí, jehož odůvodnění obsahuje toliko obecný odkaz na to, že napadené rozhodnutí bylo přezkoumáno a jeho důvody shledány správnými, je nepřezkoumatelné, neboť důvody, o něž se výrok opírá, zcela chybějí.*" Podle setrvalého názoru Nejvyššího správního soudu musí rozhodnutí správního orgánu obstát samo o sobě. Pokud v jeho odůvodnění nejsou uvedeny důkazy, na jejichž podkladě správní orgán dovozuje své závěry, pak je nutno dospět k závěru, že nejsou splněny zákonné podmínky a rozhodnutí je třeba považovat za nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 1. 2004, čj. 4 Azs 55/2003-51, č. 638/2005 Sb.).

Správní orgán se nevyjádřil ke všem namítaným skutečnostem, čímž zatížil napadené rozhodnutí vadou nepřezkoumatelnosti. K tomu více v ostatních částech odvolání, kde odvolatel namítá nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí, popřípadě závazných stanovisek.

Na některé námitky, resp. jejich podstatu, správní orgán vůbec nereaguje.

- **Vliv na vodní zdroje**

Z odůvodnění rozhodnutí **není vůbec zřejmé, jakým způsobem byly posouzeny možné dopady realizace stavby na hydrogeologické poměry a na stabilitu místních zdrojů pitné vody.** Správní orgán se dostatečně nezabýval otázkou, zda stavební činnost, zejména zemní práce a zásahy do podloží, nemohou ovlivnit vydatnost či kvalitu místních vodních zdrojů.

Současně není dostatečně doloženo, že byla přijata opatření k eliminaci nebo minimalizaci případných negativních dopadů na zásobování obyvatel pitnou vodou v dotčených obcích, které jsou na těchto zdrojích závislé. Takové vypořádání námitek je nezbytné pro posouzení souladu záměru s požadavky na ochranu veřejného zájmu a udržitelné hospodaření s vodními zdroji.

Účastníci namítali konkrétní rizika pro své studny a prameniště v důsledku hlubokých zářezů dálnice a změn drenážních poměrů.

Úřad uvedl, že „technické provedení studní včetně jejich vystrojení není předmětem územního řízení...tyto náleží do navazujících stupňů projektové dokumentace a případně do řízení podle vodního zákona“.

Úřad tímto nejenže nereaguje na podstatu námitky, kterou je umístění stavby, ale zároveň porušuje zásadu včasného posouzení. Hrozí-li nevratný zásah do vlastnického práva spočívající v možné ztrátě vody, nemůže být posouzení vlivu na podzemní vody zcela odsunuto do stavebního řízení. Stavební úřad nemůže v územním řízení rezignovat na posouzení námitek s tím, že budou řešeny v navazujících řízeních, pokud jsou tyto námitky vyvolány samotným umístěním stavby. Pokud zářez v územním rozhodnutí hrozí ztrátou vody, musí být tato otázka řešena již v územním řízení, nikoliv odsouvána do fáze, kdy je o umístění již pravomocně rozhodnuto a není možné jej změnit.

Nepřezkoumatelnost vypořádání námitek je konstatována i v odvolacím bodu Vliv na povrchové a podzemní vody.

- **Metodika a validita dopravního modelu**

Účastníci v námitkách (str. 260–261) detailně zpochybnili validitu dopravního modelu, konkrétně absenci nákladní dopravy, nezohlednění jevu dopravní indukce a zpoplatnění dálnic.

Stavební úřad uvedl, že „není odborným orgánem pro potvrzení či přezkum modelového softwaru ani pro určování závazné metodiky zpoplatnění, indukce či modal splitu“. Úřad se však zcela vyhnul posouzení věcné správnosti námitky. Podle judikatury správních soudů je úřad povinen si v případě odborných námitek opatřit takové podklady nebo vysvětlení, aby mohl námitku kvalifikovaně vypořádat, nikoliv ji odmítnout s tím, že není odborníkem.

- **Vypořádání námitek proti „pohodě bydlení“ a hodnotě nemovitostí**

Účastníci uplatnili námitky týkající se zásadního zhoršení kvality života, hlučnosti a snížení hodnoty svých nemovitostí.

Úřad tyto námitky vypořádal paušálním odkazem na to, že záměr je v souladu s územním plánem a že vlivy byly posouzeny v procesu EIA, čímž se nevypořádal s individuálními dopady na konkrétní nemovitosti účastníků. Pouhý odkaz na závazná stanoviska dotčených orgánů (např. hygieny) bez aplikace na konkrétní situaci namítanou účastníkem není dostatečným odůvodněním.

- **Námitky proti salámování, etapizaci a dělení stavby**

Účastníci namítali, že rozdělení dálnice na jednotlivé úseky znemožňuje posouzení kumulativních vlivů celé stavby.

Úřad formalisticky argumentuje, že se řídí podanou žádostí a konstatuje že “spojení úseků v jednom řízení není účelné”, čímž se myslí zejména to, že není účelné pro investora, na nějž jsou v takovém případě kladeny vyšší nároky a záměr by byl posuzován komplexně. Úřad tak pomíjí podstatu námitky, která směřovala k tomu, že dělením stavby dochází k obcházení zákona a k oslabení ochrany životního prostředí. V územním řízení pro jeden úsek se také neposuzují dopady vyvolané existencí úseků navazujících (např. zvýšení dopravy na stávajících silnicích před dokončením celé dálnice).

- **Námitky k technickým detailům (např. zimní údržba)**

Například sdružení Děti Země požadovalo předložení návrhu zimní údržby omezujícího posypové soli v ochranném pásmu vodního toku Mastník. Pokud úřad takovou námitku vypořádá pouze s tím, že jde o věc provozu, a nikoliv umístění, pomíjí podstatu, že způsob údržby (např. nutnost vybudování specifických retenčních nádrží) může přímo ovlivnit požadavky na prostorové uspořádání a technické vybavení stavby, které se určuje právě v územním rozhodnutí.

Nepřezkoumatelnost vypořádání námitek k hluku (N.07):

(a) Větrné růžice / meteorologická data (ČHMÚ) a jejich vliv na výsledky hlukové studie

V námitkách je výslovně uplatněno, že hlukové podklady mají pracovat s větrnými růžicemi a že bez transparentního meteorologického vstupu (včetně bezvětří apod.) je závěr o hluku nevěrohodný.

Rozhodnutí sice námitku N.07 rekapituluje jako okruh „hluk“, avšak ve vypořádání se omezuje na obecné konstatování o podkladech a/nebo o roli závazného stanoviska hygienické stanice a nepřistupuje k věcnému vypořádání tohoto konkrétního požadavku (tj. zda byly meteorologické vstupy zvoleny správně, jaké, s jakými důsledky, případně proč nejsou pro věc rozhodné).

(b) Utěsnění PHS na mostech, „tiché“ dilatace a vibroizolační prvky (vaky)

Námitky požadují konkrétní technické řešení na mostech (utěsnění protihlukových stěn, řešení dilatací apod.).

V odůvodnění rozhodnutí není dohledatelné věcné vypořádání tohoto technického požadavku (ani jako odmítnutí, ani jako akceptace, ani jako závěr, že je to nepodstatné pro umístění stavby). Vypořádání je opět obecné.

(c) Požadavek klenutých/uzavřených pohltivých PHS na mostech (minimalizace hluku na mostních objektech)

Námitky požadují specifický typ PHS (klenuté/uzavřené pohltivé stěny) na mostech.

Rozhodnutí sice popisuje PHS a další opatření, ale bez vypořádání tohoto konkrétního „mostního“ požadavku (proč ano/ne, popř. proč se tím nelze zabývat nyní, a jak se zaručí účinek).

(d) Pasportizace rizikových objektů před/po stavbě

Námitky výslovně požadují vytipování objektů a pasportizaci z důvodu rizika škod z těžké dopravy.

V odůvodnění rozhodnutí není dohledatelné, že by se správní orgán touto konkrétní námitkou zabýval (ani jako „podmínkou“, ani jako důvodem, proč ji odmítá).

(e) Odborný posudek založený odvolatelem

Stavební úřad při vypořádání námitek zcela ignoruje odborný posudek, který odvolatel zakládal do spisu a činil jej součástí svých námitek - Ing. Josef Drahota, J*D*S Životní prostředí - sekce hluku, Posouzení dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) záměru: středočeská D3 úsek 0304 (Václavice-Voračice) z hlediska řešení hlukové problematiky; 14.11.2024

Nevypořádání konkrétní námitky k ZPF: významný rozdíl ve výměře záboru a změny území od EIA

V námitkách je konkrétně tvrzen **významný rozdíl ve výměře zemědělské půdy** (úbytek ZPF) a další změny podmínek v území od EIA, s dovozovaným dopadem na posouzení a závěry.

Rozhodnutí sice obsahuje okruh k ZPF (v rámci N.12) a pracuje se souhlasem orgánů a obecnými tezemi, ale **nevypořádává výslovně** právě tu konkrétní část námitky, která tvrdí **změnu kvantitativního rozsahu dotčení ZPF (výměry) oproti podkladům EIA/tehdejšímu stavu** a z toho plynoucí potřebu aktualizace úvah/podkladů.

Nevypořádání námitky ke kácení dřevin (N13)

Stavební úřad na str. 236 námitku odvolatele vypořádává zcela nepatřičným a nerelevantním způsobem, kdy vůbec nereaguje na podstatu námitky, když tvrdí cit: „*Skutečnost, že průzkum vychází z údajů z roku 2022, sama o sobě nezakládá jeho nepoužitelnost pro účely územního řízení.“.*

Tvrzení cit. „*Případné změny v rozsahu nebo stavu dřevin, ke kterým by došlo v době mezi zpracováním dokumentace a realizací stavby, budou řešeny v souladu s právními předpisy v navazujících správních řízeních, případně v rámci aktualizace podkladů pro realizaci stavby.“* je nezákonné a věcně nesprávné, souhlas s kácením dřevin je podkladem pro rozhodnutí o umístění stavby, nikoliv pro stavební řízení. A stavební úřad zcela pomíjí, že musí posuzovat stavby věci ke dni vedení řízení a avydání rozhodnutí, nikoliv zpětně ke dni zpracování dendrologického posudku, tři roky nazpět. Napadené rozhodnutí je mimo jiné v rozporu s § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu.

Nevypořádání námitky k absenci souhlasu MŽP pro zásah do ochranného pásma nadregionálního biokoridoru

V námitkách je výslovně uplatněno, že **chybí souhlas/stanovisko MŽP k zásahu do ochranného pásma nadregionálního biokoridoru**.

Rozhodnutí v okruhu N.30 řeší různé absence stanovisek (zejm. VKP/ptačí druhy apod.) a následně je vypořádává, ale **konkrétní výtka k chybějícímu souhlasu MŽP pro ochranné pásmo nadregionálního biokoridoru** v této části odůvodnění není věcně vypořádána (není vysvětleno, zda souhlas existuje, proč není třeba, kdo je příslušný, či jak je zajištěna ochrana dotčeného zájmu).

Odvolatel namítá, že **správní orgán zcela ignoroval odborné posudky a odborná stanoviska, která odvolatel či jiní účastníci zakládali do spisu jako odborný podklad pro svou argumentaci.** Jedná se např. o:

- *Ing. Josef Drahota, J*D*S Životní prostředí - sekce hluku, Posouzení dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) záměru: středočeská D3 úsek 0304 (Václavice-Voračice) z hlediska řešení hlukové problematiky; 14.11.2024*
- *PROTOKOL O ZKOUŠCE Č. 5606-007-20, REVITA ENGINEERING - laboratoř fyzikálních faktorů Zkušební laboratoř č. L 1478 akreditovaná ČIA podle ČSN EN ISO/IEC 17025:2005*
- *Změny v osídlení oblasti dotčené záměrem středočeské D3. Zdroj: ČSÚ*
- *RNDr. Alice Dvorská, Ph.D., 6.3.2022 „Problematika prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší*
- *Č. j. MZP/2020/130/994, Metodický pokyn odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění, opatření související se světelným zářením ve vztahu k postupům podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).*
- *JEDNODUCHÁ OSVĚTLOVACÍ PŘÍRUČKA Doporučení pro šetrné moderní osvětlování, MŽP, duben 2021*
- *Odborný posudek ke Stanoviskům k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí k záměru Dálnice D3 "Středočeská", ASITIS, 2022*
- *RNDr. Alice Dvorská, Ph.D., 23.3.2022 Problematika prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí z hlediska vlivů na klima*

- *Posouzení a doplnění z pohledu mezinárodních a národních klimatických závazků a rámců o předpokládaných emisí skleníkových plynů, Červenec 2020, RNDr. Viktor Třebický, Ph. D.*
- *Libor Brož, 6.1. 2020, Odborné stanovisko k předmětu: Akustická studie k výstavbě středočeské části dálnice D3, úseky 0301-0303 Praha – Václavice*
- *Ing. Jiří Šmíd – Geotechnické posouzení*
- *Znalecký posudek č. 27/5/2021 pro zhodnocení geotechnických poměrů v trase projektované Dálnice D3 v úseku D3_stavba 0301 – 0303 Praha – Václavice, stavba 0302 Jílové u Prahy - Hostěradice, km 13,522 až km 17,908, Ing. Josef Rott, Ph.D*
- *Ing. Pavel Benkovič, Stanovisko k žádosti o prodloužení stanoviska k dokumentaci záměru „Dálnice D3-Středočeská“, zpracované kolektivem pracovníků společností PRAGOPROJEKT Praha, a.s. a SUDOP a.s. pod vedením Ing. Ondřeje Čapka v srpnu 2010*
- *Expertní posudek na prodloužení platnosti EIA, RnDr. Vlašín*
- *Geotechnické zhodnocení projektu DUR, Ing. Josef Rott, Ph.D., autorizovaný inženýr pro geotechniku, 10.11.2024*
- *Expertní posouzení dokumentace pro územní rozhodnutí pro stavbu dálnice D3 v úseku 0304 (Václavice -Voračice) v oblasti zoologie obratlovců RnDr. Vlašín, Brno, 2024*
- *Znalecký posudek dr. Vlašín, Brno 2022*
- *Doplňkový a revizní biologický průzkum v trase záměru středočeské části dálnice D3 (Praha - Mezno), RNDr. Mojmír Vlašín, soudní znalec, Brno, 2020*
- *Rešerše Nálezové databáze ochrany přírody D3/304, kterou zpracovala Mgr. Ivana Paukertová.*
- *tabulka NDOP Úsek 304 druhy*
- *Orientační entomologický průzkum vybraných lokalit v území záměru středočeské části dálnice D3 v sezoně 2021, Mgr. Petr Heřman*
- *Hodnocení relevance zpracovaného dendrologického průzkumu D3 0305/I Voračice – Nová Hospoda, Ing. Bc. Tomáš Dolenský – Arboristika Čepek - péče o dřeviny, červenec 2024*
- *Prof. Michal Vojtíšek: Odborné posouzení dokumentace k záměru „D3 0304 VÁCLAVICE – VORAČICE“ (DÚR datovaná 12/2021) z hlediska dopadu záměru na emise, 7.11.2024*

Odvolatel na tomto místě odkazuje na rozsudek NSS č.j. 6 As 355/2023 – 41, podle kterého cit:

„Zároveň odůvodnění napadeného rozhodnutí k této otázce neobsahuje ani vlastní protiargumentaci, v důsledku čehož je nutné potvrdit, že na tuto odvolací námitku se žalobci nedostalo jakékoliv konkrétní odpovědi, z níž by mohl alespoň rámcově vyrozumět, proč jeho odvolací námitka (podpořená argumenty v odkazovaném rozsudku č. j. 8 As 63/2018-112) není podle stěžovatele důvodná. (…)

„Povinností soudu (a stejně tak správního orgánu) není jednotlivě zodpovědět každý uplatněný argument, nýbrž postačí proti námitkám účastníka řízení postavit vlastní argumentační celek, v jehož konkurenci námitky neobstojí (srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 12. 2. 2009, sp. zn. III. ÚS 989/08, a ze dne 14. 8. 2019, sp. zn. II. ÚS 222/18, a obdobně

např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 2. 2019, č. j. 8 Afs 267/2017-38). To ovšem neznamená, že by stěžovatel byl v kontextu této jím uplatňované judikatury oprávněn ponechat odvolací námitky zcela bez jakékoliv odpovědi. Odpovědí je přitom třeba rozumět nikoliv pouhé sdělení, zda ten který odvolací argument stěžovatel považuje za důvodný, či nikoliv, nýbrž vysvětlení, proč odvolací námitka nemůže být důvodná.“

Stavební úřad v rozhodnutí v mnoha případech **pouze odkazuje na stanoviska dotčených orgánů**, např. zde (další pak uvedeno na jiných místech odvolání).

Napadené rozhodnutí je též nepřezkoumatelné, neboť **výrok č. II. neobsahuje vůbec žádnou vlastní přezkoumatelnou úvahu stavebního úřadu**, odůvodnění výroku je pouhým zkopírováním odůvodnění závazného stanoviska dotčeného orgánu.

Napadené rozhodnutí je též nepřezkoumatelné, neboť **výrok č. III. neobsahuje vůbec žádnou vlastní přezkoumatelnou úvahu stavebního úřadu**, odůvodnění výroku je pouhým zkopírováním odůvodnění závazného stanoviska dotčeného orgánu.

Napadené rozhodnutí je též nepřezkoumatelné, neboť **výrok č. IV. neobsahuje vůbec žádnou vlastní přezkoumatelnou úvahu stavebního úřadu**, odůvodnění výroku je pouhým zkopírováním odůvodnění závazného stanoviska dotčeného orgánu; a to ještě necelého závazného stanoviska.

Napadené rozhodnutí je též nepřezkoumatelné, neboť **výrok č. V. neobsahuje vůbec žádnou vlastní přezkoumatelnou úvahu stavebního úřadu**, odůvodnění výroku je pouhým zkopírováním odůvodnění závazného stanoviska dotčeného orgánu; a to ještě necelého závazného stanoviska.

Napadené rozhodnutí je též nepřezkoumatelné, neboť **výrok č. VI. neobsahuje vůbec žádnou vlastní přezkoumatelnou úvahu stavebního úřadu**, odůvodnění výroku je pouhým zkopírováním odůvodnění závazného stanoviska dotčeného orgánu; a to ještě necelého závazného stanoviska.

Stavební úřad rezignoval na vlastní věcné zhodnocení předložených závazných stanovisek dotčených orgánů. Z odůvodnění rozhodnutí nevyplývá, že by správní orgán provedl jejich samostatné posouzení, vyhodnotil jejich obsah ve vzájemných souvislostech a přezkoumal jejich úplnost a relevanci ve vztahu k projednávané věci.

Správní orgán je povinen se závaznými stanovisky nejen formálně vypořádat, ale též ověřit, zda jsou dostatečně odůvodněná, určitá a aplikovatelná na konkrétní skutkový stav. Pokud tak neučiní a bez dalšího je pouze převezme do svého rozhodnutí, dochází k nepřezkoumatelnosti rozhodnutí jako celku.

Na str. 263 při vypořádání námitky absence závazných stanovisek dotčeného orgánu na úseku ochrany přírody a krajiny – námitka č. 27 z řízení na prvostupňovém stavebním úřadě - (absence souhlasu se zásahem do významného krajinného prvku, absence souhlasu se zásahem do ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů, souhlasu se zásahem do ochranného pásma lesa a souhlasu se zásahem do nadregionálního biokoridoru jako prvku územního systému ekologické stability stavební úřad tyto námitky zcela ignoruje, a vůbec na ně nereaguje.

Na str. 217 rozhodnutí: k námitce rozporu s § 17/1992 Sb. stavební úřad reaguje cit: „*K odkazu na zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, stavební úřad konstatuje, že otázky hluku, znečištění ovzduší a dalších vlivů na jednotlivé složky životního prostředí byly posouzeny v rámci stanovisek příslušných dotčených orgánů. Tyto orgány ve svých závazných stanoviscích neshledaly, že by realizací záměru docházelo k překročení hygienických či emisních limitů stanovených zvláštními právními předpisy, a stanovily případně podmínky, jejichž splnění zajistí ochranu veřejného zdraví a životního prostředí.* ***Stavební úřad se s předloženými závaznými stanovisky ztotožnil****.“.* Poslední odvolatelem zvýrazněná věta je zcela bezobsažná, neobsahuje žádnou vlastní přezkoumatelnou úvahu stavebního úřadu.

Odvolatel tímto odkazuje na konstantní judikaturu správních soudů, zejména rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. **1 As 7/2011-407** ze dne 3. 3. 2011, kde NSS judikuje cit.: „*s námitkami žalobce se nelze vypořádat tautologickým odkazem na vydané stanovisko odborného orgánu, na jehož základě stavební úřad vydal své rozhodnutí, pokud námitky žalobce směřují právě proti tomuto stanovisku (a na jeho základě vydanému rozhodnutí)*.“

Obdobně v dřívějším rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. **4 As 25/2009-163** NSS uvádí cit: „*V posuzovaném případě stavební úřad shromáždil podkladová stanoviska dotčených orgánů státní správy a převážně jejich prostřednictvím zamítl námitky žalobců. Ti uváděli zcela konkrétní námitky a bylo povinností správních orgánů podrobně vysvětlit, proč tyto námitky nepovažují za důvodné.* ***Tak tomu však nebylo a této povinnosti správní orgány nedostály. Jediné, na co se správní orgány vesměs omezily, byly odkazy na tyto podkladové úkony (stanoviska). To by samo o sobě ještě nemuselo být vadné a ke škodě věci, pokud by k nim rozhodující správní orgány ve vztahu k námitkám účastníků stavebního řízení zaujaly nějaké hodnocení. Ani to však správní orgány neučinily, když se s námitkami po věcné stránce nevypořádaly.***

Již předchozí správní judikatura uváděla, že v případě, kdy správní orgán vyjde v důvodech svého rozhodnutí z podkladů dotčeného orgánu státní správy, pak je na místě, aby také uvedl, jaká skutková zjištění z těchto podkladů vyvodil. Přikloní-li se správní orgán k názorům jedné strany, pak je třeba, aby se odborně vypořádal s názory druhé strany a vyvrátil je (srov. rozhodnutí Vrchního soudu v Praze ze dne 1. 11. 2002, č. j. 6 A 7/2002-55). Stavební úřad proto postupoval nesprávně, když zcela konkrétní námitky vyřídil tak, že odkázal na podkladový úkon, aniž by k námitkám zaujal jakékoliv vlastní stanovisko, případně uvedl značně obecné a nekonkrétní závěry o nedůvodnosti vznesené námitky, jako tomu bylo v případě námitky hlukové zátěže a protihlukové stěny. (…)

*Pokud účastník stavebního řízení poukazuje na konkrétní skutečnosti, které zpochybňují některé závěry obsažené v předložených stanoviscích****, musí se s těmito tvrzeními stavební úřad důkladně zabývat, a to i když stanoviska dotčených orgánů státní správy konstatovala dodržení stanovených limitů a norem****. Vlastní existence stanovisek dotčených orgánů státní správy nezbavuje stavební úřad jeho základní povinnosti učinit finální závěr a rozhodnutí. Předložená stanoviska mu k tomu mají pomoci a jeho rozhodování ulehčit. Nejsou však sama o sobě kritériem, které by bez dalšího poukazovalo na nedůvodnost předložených námitek.* ***Pouhý odkaz na tato stanoviska a rozličná vyjádření jiných správních orgánů však není dostatečný a v žádném případě nemůže nahradit vlastní uvážení stavebního úřadu a posouzení předložených námitek účastníků řízení po stránce věcné. V posuzovaném případě se role stavebního úřadu v podstatě zredukovala toliko na sběr odborných vyjádření obsažených v jednotlivých stanoviscích.*** *Z textu vlastního odůvodnění rozhodnutí o námitkách se jeho adresát nedozví, co bylo obsahem těchto stanovisek a z jakého důvodu na ně stavební úřad vlastně odkazuje,*

což lze doložit vybranou citací uvedenou výše. Z dikce § 62 a § 126 stavebního zákona je však zřejmé, že stavební zákon takovou pasivní roli stavebním úřadům nepředepisuje. To již zcela konkrétně uvedl krajský soud a tyto závěry odpovídají ustálené judikatuře (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 3. 2009, č. j. 6 As 38/2008-123, a ze dne 6. 8. 2009, č. j. 9 As 88/2008-301, oba dostupné na www.nssoud.cz). Nad to je třeba podotknout, že ve stavebním řízení tato stanoviska představují jeden z podkladů pro vydání rozhodnutí, přičemž je povinností stavebního úřadu uvést, jak se s nimi vypořádal, což dokládá i znění § 68 odst. 3 správního řádu. Stejnou povinnost mají ostatně správní orgány ve vztahu ke všem námitkám účastníků řízení. To již naprosto správně zmínil krajský soud, když v daném ohledu shledal pochybení obou správních orgánů.

Nejvyšší správní soud celkově uzavírá, že ***bylo povinností správních orgánů se s konkrétně předloženými námitkami náležitým způsobem vypořádat. To znamená, že měly uvést zcela konkrétní důvody, proč případně tyto námitky nejsou důvodné, a vypořádat se s nimi po věcné stránce. K tomu mohou sloužit podkladová vyjádření a stanoviska dotčených orgánů státní správy, která však tvoří podklady pro vydání rozhodnutí a je povinností stavebního úřadu se s nimi k vzneseným námitkám vypořádat. Role stavebního úřadu se proto nevyčerpává tím, že pouze shromažďuje a reprodukuje odborné podklady, nýbrž je k námitkám hodnotí a z jejich hodnocení posléze ve svém finálním rozhodnutí vychází.***“ (zvýrazněno odvolatelem).

Dopady stavby na okolí stavební úřad povinen řádně posoudit i navzdory souhlasným závazným stanoviskům dotčených orgánů (viz např. rozsudek NSS ze dne 4. 3. 2009, **č. j. 6 As 38/2008-123**).

Odvolatel odkazuje též na rozsudek Krajského soudu v Praze č.j. **47 A 32/2012 – 38**, podle kterého cit:

II. Jestliže si správní orgán vyžádá pro účely řízení stanovisko jiného správního orgánu a obsah tohoto stanoviska převezme do odůvodnění svého rozhodnutí, potom je třeba, aby z odůvodnění jasně vyplynulo, jaký závěr z vyžádaného stanoviska vyplývá a jak tento závěr ovlivnil úvahu správního orgánu při hodnocení věci. Pouhý doslovný přepis vyžádaného stanoviska do textu odůvodnění konečného rozhodnutí, v němž schází alespoň náznak úvahy či posouzení relevance vyžádaného stanoviska ve vztahu k věci samé, je zásadní procesní vadou mající za následek nepřezkoumatelnost správního rozhodnutí pro nedostatek důvodů [§ 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s.].“

Napadené rozhodnutí je též nepřezkoumatelné, neboť **stavební úřad nijak neodůvodňuje konkrétní stanovení (vymezení) okruhu účastníků** podle § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona.

Napadené rozhodnutí je též nepřezkoumatelné, neboť **stavební úřad nijak neodůvodňuje, proč stanovil lhůtu platnosti rozhodnutí na nejdelší možnou**.

Stavební úřad na mnoha místech rozhodnutí tvrdí, že není oprávněn nahrazovat odborné závěry projektanta vlastními úvahami (např. str. 225, 236, 255). To je však nezákonný a věcně nesprávný postup. Podle ustálené judikatury krajských soudů a Nejvyššího správního soudu stavební úřady nesmějí rezignovat na ověření skutkového stavu podle ust. § 3 správního řádu. Tuto povinnost stavební úřady také nesmějí přenášet na projektanta, a to ani za situace, kdy je dokumentace zpracována autorizovanou osobou. V této souvislosti mimo jiné judikatura odkazuje na ust. § 12 odst. 4 písm. a) zákona č. 360/1992, o výkonu povolání

autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, které výslovně zakazuje autorizované osobě vykonávat funkce, v nichž by rozhodovala o výsledcích vlastní práce. *(srov. Rozhodnutí krajského soudu v Praze ze dne 27. 4. 2023, č. j. 51 A 61/2022-107, a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 1. 2015, č. j. 8 As 41/2014 - 40)*. Cílem uvedených ustanovení je, nejen při vydávání závazného stanoviska správním orgánem, zajištění nezávislého přezkumu a prevence střetu zájmů. Odpovědnost projektanta jako autorizované osoby, ve smyslu stavebního zákona, má být chápána jako "odpovědností vůči objednateli, nikoli vůči správnímu orgánu". **Autorizovaná osoba sice odpovídá za odborné zpracování dokumentace, avšak správní orgán je povinen její obsah vždy kriticky posoudit. I v technických otázkách projektové dokumentace je nutné trvat na procesní pečlivosti správních orgánů**. Závěrem vyplývá, že pokud předložené podklady zcela chybí nebo jsou neúplné, je nutné, aby správní orgán vždy vyzval žadatele k jejich doplnění. Správní orgán nemůže spoléhat, že udělený souhlas projektanta v projektové dokumentaci nahrazuje řádné zjištění skutečného stavu věci.

Tvrzení stavebního úřadu na str. 264 při vypořádání námitky nesprávného určení okruhu účastníků cit: „*Do okruhů účastníků podle § 85 odst. 2 stavebního zákona zařadil stavební úřad i osoby, které podaly námitky, ve kterých tvrdily obecné vlastnictví blíže neurčené nemovitosti, přičemž tvrdili její možné ovlivnění předmětným záměrem. Stavební úřad se rozhodl je z okruhu účastníků nevyloučit, neboť se mu nepodařilo jednoznačně a bez pochybností prokázat, že tyto osoby nevlastní žádné nemovitosti nebo jiná věcná práva k nemovitostem, které by mohly být umisťovaným záměrem dotčeny.“* je nezákonné, věcně nesprávné a bez opory ve správním spisu.

2. Rozpor s § 36 odst. 3 správního řádu

Odvolatel namítal a namítá rozpor s § 36 odst. 3 správního řádu z důvodu existence podkladů bez možnosti účastníků řízení se k nim vyjádřit.

Z odůvodnění do spisu doplněného jednotného závazného stanoviska orgánu ochrany přírody a krajiny vyplývá, že podkladem pro jeho vydání byly dokumenty, které nejsou součástí spisu k řízení o umístění předmětné stavby.

Jedná se o dokumenty týkající se hlukového zatížení přivaděčů a dalších ovlivněných komunikací, včetně komunikací III. třídy Uvedené dokumenty byly **pouze podkladem pro vydání podkladového závazného stanoviska dotčeného orgánu.**

Rozpor je potvrzen i napadeným rozhodnutím, na str. 282 SÚ přiznává cit: „*Stavební úřad konstatuje, že hluková studie předložená v rámci dokumentace pro územní řízení primárně hodnotila hlukové účinky záměru dálnice D3, pro kterou platí hygienické limity hluku LAeq,(t) = 60/50 dB (den/noc). V průběhu řízení bylo krajskou hygienickou stanicí (KHS) konstatováno, že podklady jsou v této části neúplné.*

Na základě výzvy KHS byly v rámci územního řízení doplněny podklady týkající se hlukového zatížení přivaděčů a dalších ovlivněných komunikací, včetně komunikací III. třídy, a to dne 23. 9. 2022. ***Tyto doplněné podklady byly podkladem pro vydání závazného stanoviska KHS****.“* (zvýrazněno odvolatelem).

Součástí spisu dále **nejsou podklady, na základě kterých bylo vydáno právě ověřovací závazné stanovisko** podle § 9a odst. 7 zákona EIA. Na straně 11 a 12 ověřovacího závazného stanoviska jsou vyjmenovány podklady, na základě kterých bylo toto závazné stanovisko vydáno. Tyto podklady nejsou součástí správního spisu.

Součástí spisu nejsou ani další dokumenty, které byly podkladem pro vydání závazných stanovisek dotčených orgánů:

- hodnocení dle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. („naturové hodnocení“), zprac. Prof. RNDr Vladimírem Bejčkem, CSc., pro záměr„Dálnice D3 Středočeská – stavby 0304-0305-I (II. etapa)“ (viz str. 162 napadeného rozhodnutí).

Součástí spisu **nejsou ani podklady, které sloužily pro prodloužení stanoviska EIA 2024**. Viz odvolací námitka nezákonnosti prodloužení ZS EIA 2024.

Součástí spisu není ani dokument, na který odkazuje správní orgán ve vypořádání námitek - Podrobný GTP včetně hydrogeologického průzkumu (AQH s.r.o., 2023) – str. 206 napadeného rozhodnutí.

Součástí spisu není ani dokument, na který odkazuje správní orgán ve vypořádání námitek - Sdělení Ministerstva životního prostředí č.j. MZP/2018/710/2837 ze dne 13. září 2018.

Součástí spisu není ani dokument, na který odkazuje správní orgán ve vypořádání námitek - vyjádření ministerstva č.j. MZP/2021/710/5811 (str. 212 napadeného rozhodnutí).

Stejně tak součástí spisu nejsou ani další dokumenty, na které odkazuje správní orgán na str. 212: „*Dále byly doloženy podkladové rozbory na základě aktuálních průzkumů, studií, metodik a stávajícího stupně poznání*.“. Nadto nelze seznat,. jaké dokumenty má správní orgán na mysli – napadené rozhodnutí je v této části nepřezkoumatelné pro nedostatek odůvodnění.

Stejně tak součástí spisu nejsou ani další dokumenty, na které odkazuje správní orgán na str. 213: DIP AFRY 2021.

Stavební úřad na str. 254 napadeného rozhodnutí odkazuje a činí podkladem pro rozhodnutí dokument - Technické podmínky 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy. Tento dokument však není součástí správního spisu, účastníci řízení neměli a nemají ani jinou možnost se s ním seznámit.

Podle ustanovení § 36 odst. 3 správního řádu, odborné literatury (Vedral, J.: Správní řád, komentář, II. vydání, BOVA POLYGON 2012, str. 402 - 406) a podle konstantní judikatury soudů musí být aktivním písemným jednáním správního orgánu před vydáním rozhodnutí dána možnost seznámit **se všemi podklady pro vydání rozhodnutí, tj. s celým správním spisem poté, kdy veškeré podklady pro vydání rozhodnutí byly shromážděny.**

Podle ustanovení § 17 odst. 1 správního řádu se v každé věci zakládá spis. Každý spis musí být označen spisovou značkou. Spis tvoří zejména podání, protokoly, záznamy, písemná vyhotovení rozhodnutí a další písemnosti, které se vztahují k dané věci. Přílohou, která je součástí spisu, jsou zejména důkazní prostředky, obrazové a zvukové záznamy a záznamy na elektronických médiích. Spis musí obsahovat soupis všech svých součástí, včetně příloh, s určením data, kdy byly do spisu vloženy.

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 14.11.2003, č.j. 7 A 112/2002 – 36 cit.: „*Účastník řízení si sám nemůže učinit právně relevantní úsudek o tom, kdy je*

shromažďování podkladů rozhodnutí ukončeno. Z výzvy správního orgánu k seznámení musí být zřejmé, že shromažďování podkladů bylo ukončeno.“

A podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 26.2.2010, č.j. 8 Afs 21/2009-243 cit.: „*Vždy je třeba zkoumat, zda poté, kdy v souladu s poučením postupoval, byl správní spis následně doplňován či nikoliv, **a zda tak účastník měl faktickou možnost se s úplným spisem seznámit***.“ (zvýrazněno účastníkem).

Jak vyplývá z konstantní judikatury správních soudů, i podklady pro vydání závazného stanoviska, nejde-li o skutečnosti obecně známé, musí být součástí správního spisu, ve kterém je závazné stanovisko užito jako podklad pro vydání rozhodnutí, a musí být účastníkům řízení dána možnost se s těmito podklady seznámit a vyjádřit se k nim.

Např. podle rozsudku Nejvyššího správního soudu **č.j. 7 As 276/2019-41** cit:

„*Jde o závazný podklad pro vydání konečného rozhodnutí. Jeho přímým adresátem je správní orgán, pro jehož potřeby je závazné stanovisko vydáváno. Správní orgán je obsahem závazného stanoviska vázán, není oprávněn jej po věcné stránce jakkoli přezkoumávat. Soudní přezkum jeho obsahu je v souladu s čl. 36 odst. 2 Listiny základních práv a svobod umožněn toliko v rámci přezkumu konečného rozhodnutí podle § 75 odst. 2 s. ř. s. (srov. usnesení rozšířeného senátu ze dne 23. 8. 2011, č. j. 2 As 75/2009-113, č. 2434/2011 Sb. NSS, dále např. rozsudky ze dne 10. 1. 2013, č. j. 8 As 23/2012-32, ze dne 28. 3. 2013, č. j. 4 As 18/2012-29).*

[24] Co se týče absence podkladů, ze kterých MZV vycházelo při tvorbě závazných stanovisek, obecně platí, že "předpokladem toho, aby se účastník řízení mohl vyjádřit k závaznému stanovisku vydanému podle § 149 správního řádu dotčeným orgánem, je nejen jeho seznámení se s obsahem tohoto stanoviska, ale též s podklady, ze kterých dotčený orgán při jeho vydání vycházel, je-li to z jeho obsahu zřejmé. Pokud tedy závazné stanovisko bylo vydáno s odkazem na podkladové materiály, resp. jejich obsah, a nejedná se přitom o informace obecně známé, účastník řízení má v zásadě právo na to se s těmito podklady, které by měly být součástí správního spisu dotčeného orgánu (v širším slova smyslu), seznámit.“

Tyto podklady nejsou součástí správního spisu a účastníci řízení neměly možnost se s nimi seznámit a vyjádřit se k nim. Takový postup stavebního úřadu zakládá rozpor s § 36 odst. 3 správního řádu.

Dané dokumenty tvoří podklady pro vydání rozhodnutí a stavební úřad jim v rozporu s ustanovením § 36 odst. 3 správního řádu nedal možnost se k těmto podkladům vyjádřit. Jedná se o závažnou procesní vadu a zásah do práva na spravedlivý proces.

3. Salámování záměru, nezpůsobilost samostatného umístění a zprovoznění stavby

Odvolatel v řízení před prvostupňovým stavebním úřadem namítal, že stavba je součástí záměru dálnice D3 ve Středočeském kraji, je navazujícím řízení na posouzení záměru v celé jeho délce, jak bylo požadováno účastníky procesu EIA. Účastník namítá, že rozdělení celého záměru středočeské dálnice D3 pro účely územního řízení a pokus o prosazení jednotlivých úseků v samostatných řízení je učebnicovým příkladem nepřípustného salámového postupu.

Nadto, takové rozdělení ani nedává smyslu za situace, kdy žadatel, resp. tehdejší ministr dopravy, sliboval, že zprovoznění celé středočeské dálnice D3 bude současně pro všechny úseky najednou.

Výstavba samotného úseku Václavice - Voračice jako úseku prostředního není logicky sama o sobě možná, a byla by bezpředmětná a zbytečná bez výstavby navazujících částí dálnice D3, tj. všech zbývajících úseků mezi Prahou a napojením na stávající vedení silnice I/3. Proto je nutné posuzovat celou trasu, aby při zjištění neschůdnosti výstavby některého z úseků nebyly zbytečně vynaloženy prostředky na výstavbu jiných úseků, které by se tak staly zbytnými.

Není také samozřejmě možné hodnotit krátký úsek komunikace vytržený z celku. To by se jednalo o nepřípustnou salámovou metodu (viz judikatura Soudního dvora EU a českých soudů, která na ni navazuje.

Nejvyšší správní soud např. již v rozsudku ze dne 6. 8. 2009, čj. **9 As 88/2008-301**, dovodil: "Pod tíhou těchto okolností a tímto úhlem pohledu vnímá kasační soud dělení stavby (tvrzení samostatnosti jednotlivých staveb, z nichž záměr sestává) jako účelové obcházení zákona. Nejvyšší správní soud si na tomto místě dovoluje na okraj poznamenat, že takové dělení by nasvědčovalo použití strategie tzv. 'salámové metody'. Takto bývá v praxi neformálně označována taktika, která se v praxi používá pro strategii, kdy se kontroverzní nebo obtížné cíle a řešení, nejen ve stavebnictví při trasování silnic a dálnic, rozdělí na dílčí kroky a prosazují se postupně. Dle přesvědčení kasačního soudu by však namísto toho bylo v daném případě nanejvýš vhodné užít spíše metodu opačnou, kterou by bylo možno obrazně označit termínem 'puzzle'." V rozsudku ze dne 1. 8. 2012, čj. **1 As 47/2012-38**, Nejvyšší správní soud doplnil, že "komplexní ochranu životního prostředí tedy musí zajišťovat především územní rozhodnutí. Pokud má stěžovatel za to, že ve vztahu k dané koncepci nebyla komplexní ochrana veřejného zájmu na ochraně přírody a krajiny poskytnuta v dostatečné míře, může tyto námitky vznést v územním řízení, případně v navazujícím řízení o správní žalobě proti územnímu rozhodnutí, v jehož rámci může správní soud posuzovat i zákonnost stanoviska EIA a tedy nezákonnost posouzení požadavků na ochranu životního prostředí ke koncepci jako celku. Právě ze shora uvedených důvodů je u výše zmíněných postupů (vydávání stanoviska EIA, územní řízení) nežádoucí tzv. 'salámová' metoda. Takto bývá v praxi neformálně označována taktika, která se v praxi používá pro strategii, kdy se kontroverzní nebo obtížné cíle a řešení, nejen ve stavebnictví při trasování silnic a dálnic, rozdělí na dílčí kroky a prosazují se postupně."

Nejvyšší správní soud obecně vnímá praktiku účelového rozdělování záměrů jako nežádoucí, a to nejen ve vztahu k posuzování vlivů na životní prostředí v procesu EIA, ale také ve vztahu k posuzování koncepcí (proces SEA), povolování výjimek z ochrany ohrožených druhů živočichů a rostlin (viz např. rozsudek NSS ze dne 1. 8. 2012, čj. **1 As 47/2012-38**) nebo obecně při postupném umisťování staveb, které samy sice nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již existující nadlimitní zátěži v území (viz rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2012, čj. **1 As 135/2011-246**). Účelové dělení záměrů je podle ustálených závěrů nejen nežádoucí, ale také nezákonnou praktikou (viz např. rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, čj. **1 Ao 7/2011- 526, č. 2698/2012 Sb. NSS**).

Ve vztahu k rozhodované věci jsou klíčové závěry, ke kterým Nejvyšší správní soud dospěl v rozsudku ze dne 13. 12. 2018, čj. **6 As 139/2017-73**: "Soudní praxe konstatuje nepřípustnost salámové metody zejména v souvislosti s liniovými stavbami (typicky stavba dálnic či silničních obchvatů), kdy poté, co jsou schváleny (a často i postaveny)

neproblematické úseky liniové stavby, je vznesen požadavek na postavení posledních úseků problematických, a to za situace, kdy nezbývá prakticky žádná alternativa. Současně se v průběhu procesů EIA neprovede posouzení záměrů liniové stavby jako celku, ale posuzují se jednotlivé úseky. [...] O nepřípustnou salámovou metodu se jedná zejména tehdy, pokud etapizace výstavby umožní stavebníkovi vyhnout se určitým zákonným požadavkům či dosáhnout pro sebe příznivějšího výsledku (a například pro životní prostředí méně příznivého výsledku). V každém případě je vždy nutné v případě rozdělení stavby na jednotlivé etapy zohlednit jejich společnou existenci a společný dopad na zákonem chráněné zájmy.

Účastník řízení požadoval řízení zastavit, resp. spojit všechna řízení do jednoho, ve kterém bude posouzen celý středočeský úsek dálnice D3 z hlediska požadavků pro povolení umístění stavby.

Souhrnná technická zpráva na str. 11 uvádí: *„S ohledem na umístění stavby dálnice D3 úseku mezi Václavicemi a Voračicemi a přilehlou stávající silniční síť je nutno konstatovat, že stavbu nelze zprovoznit samostatně. Předpokládá se současná realizace i zprovoznění s navazujícími úseky (stavby „D3 0303 Hostěradice – Václavice“ a „D3 0305/I Voračice – Nová Hospoda“).“*

Úsek dálnice řešený v rámci stavby D3 0304 Václavice – Voračice nelze zprovoznit jako samostatně funkční celek. Jedná se o navazující část dálničního tahu, jejíž provozuschopnost je podmíněna realizací a povolením předcházejícího úseku D3 0303 Hostěradice – Václavice.

Nejprve měla být povolena a uvedena do provozu stavba D3 0303 v úseku Hostěradice – Václavice, na kterou bezprostředně navazuje stavba D3 0304 v úseku Václavice – Voračice.

Bez předchozí realizace a povolení navazující stavby D3 0303 není možné úsek D3 0304 plnohodnotně dopravně využívat, neboť by postrádal funkční napojení na nadřazenou komunikační síť.

Jak je zcela zjevné z žádosti a ze správního spisu, stavební záměr předložený k rozhodnutí není schopný samostatného užívání, tudíž jedná se o záměr samostatně neumístitelný.

Stavební záměr, který je předmětem správního řízení, je ohraničen staničením 29,2 až 45,9 km. **Součástí stavby není MÚK Václavice ani napojení na tzv. Václavickou spojku.** Tyto stavební objekty jsou součástí jiné stavby, a to stavby označené D3 0303. Tato stavba nemá vydané rozhodnutí o umístění stavby, a to ani prvostupňové.

Tvrzení stavebního úřadu je tedy nezákonné a věcně nesprávné, stavba nemůže být samostatně umístěna, neboť není schopna samostatného užívání. K tomu odvolatel odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. **7 As 332/2019-42**, který se vyslovil k nemožnosti samostatného užívání povolované stavby takto cit:

„*Krajský soud dodal, že postup prvostupňového stavebního úřadu, který zkolaudoval pouze části stavby bytového domu (především bez střechy a kotelny) nepochybně odporuje "zdravému rozumu", což soud konstatoval již v předcházejícím rozsudku ze dne 7. 9. 2016, č. j.* ***62 A 123/2015-96****. Část stavby bytového domu patrně není schopna samostatného užívání, avšak tato otázka nebyla předmětem řízení před krajským soudem v nyní posuzované věci.*“

Úseky D3 0305/I a 0303 jsou teprve v přípravné fázi, bez pravomocného územního rozhodnutí, bez ukončených navazujících procesů a bez zajištěné realizace. Není ani zdaleka jisté, kdy a v jaké podobě budou tyto úseky vystavěny, a není možné s nimi zacházet jako s nepochybnou skutečností.

To může mít přímý dopad na posuzování hluku, emisí a dalších vlivů — protože v takové konstrukci správní orgán fakticky počítá s dopravní situací, která dosud neexistuje a jejíž budoucí parametry nejsou jisté. Trasa navazující části dané pozemní komunikace není jistá a tím není ani jistá dopravní intenzita, která po ní bude uskutečňována.

Je nepřípustné, aby byl hodnocen vliv stavby na základě předpokladů, které postrádají oporu v závazných rozhodnutích. Navazující úsek lze zohlednit pouze v té míře, v jaké je skutečně schválen a závazně definován, nikoli jako projektovou vizi, která může v dalším řízení doznat zásadních změn.

Pokud správní orgán přesto posuzuje stavbu, jako by navazující úsek již existoval, činí tak v rozporu s povinností hodnotit vlivy ve skutečném, nikoli v hypotetickém kontextu. Tento postup vede k nepřezkoumatelným závěrům a podhodnocení reálných dopadů na území i jeho obyvatele.

V této souvislosti odvolatel namítá nezákonnost napadeného rozhodnutí, neboť neobsahuje žádnou podmínku koordinace s dalšími výše zmíněnými úseky středočeské dálnice D3. Viz podmínka č. 16 na str. 91 a 92 napadeného rozhodnutí – stavby D3 0305/1 ani 0303 **nejsou uvedeny jako stavby podmiňující a není jim stanovena povinná koordinace.**

4. Porušení § 45 správního řádu, rozpor mezi žádostí a napadeným rozhodnutím, nepřezkoumatelnost

Odvolatel namítá, že žadatel nežádal o zařazení předmětné stavby mezi dálnice I. třídy ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. Stavební úřad překročil svou pravomoc a porušil ust. § 2 a § 45 správního řádu, pokud v napadeném rozhodnutí stanovil, že se jedná o dálnici I. třídy.

Rozpor ve vymezení pozemků stavby

Napadené rozhodnutí je v rozporu s § 2 a § 45 správního řádu též z důvodu, že je zde rozpor mezi žádostí a napadeným rozhodnutím týkajícím se pozemků, na kterých je stavba umísťována. Nezákonnost napadeného rozhodnutí spočívá

a) ve skutečnosti, že pozemky, které jsou uvedeny výrokovou částí napadeného rozhodnutí jako pozemky, na kterých se stavba umísťuje, tak o umístění stavby na těchto pozemcích žadatel nežádal, tj. stavební úřad překročil své pravomoci, když rozhodl o něčem, o co nebylo žadatelem žádáno; a

b) ve skutečnosti, že pozemky, na kterých žadatel o umístění stavby žádal, nejsou předmětem územního rozhodnutí, tj. v této části nebylo rozhodnuto o žádosti žadatele, tj. nebyl správním rozhodnutím vyčerpán celý předmět žádosti.

V důsledku této nezákonnosti se správní orgán dopustil též procesní vady, když v předmětném řízení nedoručoval řádně vlastníkům předmětných pozemků. Zasáhl tak do jejich práva na spravedlivý proces.

Podle ust. § 2 odst. 5 zákona č. 416/2009 Sb., ve znění zákona do 31.12.2023 cit. „(5) *V řízení podle tohoto zákona nebo stavebního zákona, které je řízením s velkým počtem účastníků, se oznámení o zahájení řízení doručuje veřejnou vyhláškou.* ***Jednotlivě se oznámení o zahájení řízení doručuje pouze účastníkům řízení podle § 85 odst. 2 písm. a),*** *§ 94k písm. c) a d) a § 109 písm. b) až d) stavebního zákona (dále jen "dotčení vlastníci"), žadateli, obci, na jejímž území má být záměr uskutečněn, je-li účastníkem řízení, a dotčeným orgánům. Dotčeným vlastníkům neznámého pobytu nebo sídla a dotčeným vlastníkům, jimž se nepodařilo oznámení o zahájení řízení doručit postupem podle § 24 správního řádu, jakož i dotčeným vlastníkům, kteří nejsou známi, se doručuje veřejnou vyhláškou, ve které se dotčení vlastníci identifikují označením dotčených pozemků a staveb evidovaných v katastru nemovitostí, ustanovení § 32 odst. 2 a 3 správního řádu se ve vztahu k těmto dotčeným vlastníkům neuplatní. Ostatní písemnosti se doručují jednotlivě pouze žadateli, obci, na jejímž území má být záměr uskutečněn, je-li účastníkem řízení, a dotčeným orgánům; ostatním účastníkům řízení se doručují veřejnou vyhláškou,* ***o čemž se tito účastníci poučí v oznámení o zahájení řízení****, je-li jim doručováno jednotlivě. Pokud se doručuje jednotlivě do ciziny, platí, že dnem doručení je třicátý den ode dne, kdy byla písemnost odeslána prostřednictvím provozovatele poštovních služeb.* (zvýrazněno odvolatelem).

Rozpor ve vymezení stavebních objektů

Odvolatel namítá, že o níže uvedený seznam stavebních objektů, tj. částí stavby, žadatel nežádal, a přesto jsou předmětem výrokové části napadeného rozhodnutí. Tedy, správní orgán překročil své pravomoci, když rozhodl o něčem, o co nebylo žadatelem žádáno. Porušil tím ust. § 2 a § 45 správního řádu.

- Systém DIS-SOS (detailní rozpad): Rozhodnutí obsahuje podrobný rozpis objektů SO 304.490 až 304.499.4, včetně hlásek, meteostanic a kamerového dohledu.

- Provizorní objekty: SO 304.182, 304.183 a 304.184 (provizorní objížďky a sjezdy) jsou v rozhodnutí definovány jako dočasné stavby s dobou trvání do 1 roku od kolaudace.

Naopak níže uvedené stavební objekty byly předmětem žádosti ze strany žadatele, ale stavební úřad o nich v napadeném rozhodnutí nerozhodl, tj. v této části nebylo rozhodnuto o žádosti žadatele, tj. nebyl správním rozhodnutím vyčerpán celý předmět žádosti.

- **Sdělovací objekty (SO 304.451 – 304.461):** V rozhodnutí zcela chybí.

Ze všech shora uvedených důvodů tedy napadené rozhodnutí je v rozporu s ust. § 2 a § 45 správního řádu.

Odvolatel v této souvislosti namítá, že napadené rozhodnutí neobsahuje jeden souvislý, uzavřený a přehledný seznam stavebních objektů (SO). Stavební objekty nejsou vyjmenovány v jednom výroku, nejsou systematicky rozděleny na hlavní / příslušenství / vedlejší / dočasné, jsou rozptýleny v textu (výrok, jednotlivá závazná stanoviska, vypořádání námitek). To samo o sobě zakládá nepřezkoumatelnost rozhodnutí (§ 68 správního řádu) z důvodu neurčitosti výroku).

Rozpor ve vymezení pozemků

Oproti žádosti ŘSD z 24.11.22 jsou navíc v napadeném rozhodnutí (výrok, str. 2) vyjmenovány pozemky v k.ú. Bělice, Blažim nad Vltavou, Mlékovice u Benešova, Neveklov, Vojkov u Votic, Zádolí u Neveklova.

Ze všech shora uvedených důvodů tedy napadené rozhodnutí je v rozporu s ust. § 2 a § 45 správního řádu.

5. Délka stavby – vnitřní rozpor v napadeném rozhodnutí, rozpor se žádostí, zmatečnost

Napadené rozhodnutí je nezákonné, neboť obsahuje vnitřní rozpor v napadeném rozhodnutí, rozpor se žádostí, zmatečnost.

Podle napadeného rozhodnutí je délka stavby **16,700 km** (se staničením 29, 200 až 45, 900 km.

Podle žádosti stavebníka je však délka stavby **16,400 km** (se staničením 25, 500 až 41, 400 km.

Rozpor mezi žádostí a napadeným rozhodnutím v tak zásadním parametru, jako je délka liniové stavby, a to o 300 metrů (!), musí nutně vést ke zrušení napadeného rozhodnutí.

Ze shora uvedených důvodů tedy napadené rozhodnutí je v rozporu s ust. § 2 a § 45 správního řádu, v rozporu s § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu, neboť správní orgán nezjistil skutečnosti důležité pro rozhodnutí ve věci a všechny skutečnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu.

6. Nezákonné vypuštění přípojky Minartice - Rozpor s § 90 odst. 1 písm. b) stavebního zákona, vnitřní rozpornost napadeného rozhodnutí

Odvolatel namítal a namítá, že došlo k nezákonnému a věcně nesprávnému vypuštění stavebních objektů, bez kterých nelze ve smyslu ust. § 90 odst. 1 písm. b) stavebního zákona stavbu umístit. Podle tohoto ustanovení cit. „*V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu s požadavky na veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu k možnosti a způsobu napojení nebo k podmínkám dotčených ochranných a bezpečnostních pásem*“.

Týká se to zejména **stavebních objektů 304.411-419.** Na základě vypuštění těchto stavebních objektů z předmětu řízení není zajištěno technické napojení odpočívky Minartice, které je součástí záměru. Bez připojení stavby na elektrickou energii nelze stavbu umístit, realizovat a provozovat. Toto musí být zajištěno v rámci předmětného správního řízení.

Napájení mělo být zajištěno z trafostanice v rámci **vypuštěného objektu SO 304.417**.Bez tohoto objektu je odpočívka v rámci tohoto řízení **technicky nepropojená** s distribuční sítí 22 kV.

Přípojka 1 kV je navržena jako hlavní zdroj elektrické energie pro veškeré technologické a provozní vybavení odpočívky Minartice (osvětlení, telematické systémy, čerpací stanice, případně další související zařízení).

Podmínka č. 16 napadeného rozhodnutí zní takto cit:

Koordinační podmínky pro stavby podmiňující:

a) Stavba musí být časově a věcně koordinována s podmiňujícím stavebním objektem SO 304.417 – Přípojka venkovního vedení 22 kV – odpočívka Minartice, která je určena jako zdroj elektrické energie pro kompletní vybavení odpočívky Minartice, vlastníkem bude ČEZ Distribuce a.s. Stavební objekt pro zajištění napájení odběrů na navrhované dálniční odpočívce Minartice bude z venkovního vedení překládaného v rámci SO 304.416 provedena kabelová přípojka 22 kV na okraj odpočívky a bude osazena nová odběratelská trafostanice 22/1 kV. Z trafostanice bude napájeno veřejné osvětlení odpočívky a levá a pravá čerpací stanice pohonných hmot. Trafostanice 22/1 kV bude kompaktní betonový kiosek o půdorysných rozměrech cca 3 x 2 m osazená jedním transformátorem o výkonu 160–250 kVA. Délka kabelové přípojky bude 193 m a bude osazena jedna nová trafostanice.
b) Stavba musí být časově a věcně koordinována s podmiňujícími stavbami a to se stavebními objekty: SO 304.411 Přeložka venkovního vedení 1x22 kV v km 31,830, SO 304.412, Přeložka venkovního vedení 1x22 kV v km 36,110, SO 304.413 Přeložka venkovního vedení 1x22 kV v km 38,470, SO 304.414 Přeložka venkovního vedení 1x22 kV v km 39,380, SO 304.415 Přeložka venkovního vedení 1x22 kV v km 42,350, SO 304.416 Přeložka venkovního vedení 1x22 kV v km 43,090, SO 304.418 Úprava venkovního vedení 1x22 kV v km 44,990, SO 304.419 Přeložka venkovního vedení 1x22 kV – silnice I/18 ve vlastnictví společnosti ČEZ Distribuce, a. s.
Výše uvedené stavební objekty budou provedeny a zkolaudovány nejpozději současně při kolaudaci hlavního povolovaného záměru.

Z uvedeného důvodu je podmínka č. 16 a) a b) stanovená stavebním úřadem nedostatečná, resp. **neodpovídá skutečným provozním potřebám stavby. V případě nepovolení realizace přípojky nebude možné odpočívku Minartice uvést do provozu ani ji řádně užívat, proto měla být přípojka nedílnou součástí předmětného napadeného územního rozhodnutí.**

Navíc podle koordinační situace, která je nedílnou součástí napadeného rozhodnutí jako jeho příloha, jsou stavební objekty 304.411-419 obsaženy. Napadené rozhodnutí je tak vnitřně rozporné a zmatečné.

Napadené rozhodnutí je nepravdivé, pokud tvrdí cit. „*Návrh těchto částí záměru není v rozporu ani s obecnými technickými požadavky na komunikace uvedenými v § 25 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění účinném k 31.12.2023, resp. s obecnými technickými požadavky na stavby veřejného osvětlení, **neboť je zajištěno souvislé osvětlení oboustranné dálniční odpočívky Minartice**.“.*

Osvětlení odpočívky zajištěno není, **stavba je v rozporu s § 25 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích**

7. Absence povolení připojení na pozemní komunikace- Rozpor s § 90 odst. 1 písm. b) stavebního zákona

Stavební úřad na str. 183 uvádí cit:

„*Dle doložených dokladů pak podle příslušných právních předpisů rozhodl místně a věcně příslušný správní orgán, Městský úřad Votice (pod č.j. 15716/2024/SD-ZA ze dne*

04.04.2024 o povolení: připojení účelové komunikace SO 304.170, k silnici III. třídy č. III/01810, zřízením sjezdu, připojení přeložky polní cesty SO 304.171, k silnici III. třídy č. III/00331, zřízením sjezdu a připojení účelové komunikace SO 304.175, k silnici III. třídy č. III/01810, zřízením sjezdu."

Odvolatel namítá, že v podkladech pro rozhodnutí absentují povolení o připojení dalších místně příslušných silničních správního orgánů, a to Městského úřadu Benešov a Městského úřadu Sedlčany, které jsou též místěn příslušnými silničními správními orgány pro příslušnými pro povolení připojení některých pozemních komunikací, které jsou součástí stavebního záměru stavebníka.

8. Absence povolení připojení na pozemní komunikace - Rozpor s § 90 odst. 1 písm. b) stavebního zákona – absence souhlasů s napojením na pozemní komunikace

Stavební úřad na str. 152 napadeného rozhodnutí uvádí cit:

*Vlastníci dopravní a technické infrastruktury, na kterou se napojují stavby navržené v rámci předmětného záměru, vydali k záměru svá stanoviska (doložené doklady viz výše), jak je požadováno v § 86 zákona 183/2006 Sb.,**vyjma některých vlastníků veřejně přístupných účelových komunikací, kterými jsou vlastníci pozemků, po nichž jsou tyto veřejně přístupné účelové komunikace (resp. Jejich části v místě napojení) vedeny.** v těchto případech stavební úřad vycházel z dalších ustanovení zákona 183/2006 Sb., konkrétně z § 184a, který říká, že souhlas vlastníka pozemku nebo stavby, na kterých je požadovaný navržen, se nedokládá, je-li pro získání potřebných práv k pozemku nebo stavbě pro požadovaný stavební záměr nebo opatření stanoven účel vyvlastnění zákonem. Ze znění výše uvedených dvou ustanovení lze dovodit, že v případě stavby dálnice či stavby (veřejně přístupné účelové komunikace) se stavbou dálnice související, pro které lze vyvlastnit, stanovisko vlastníka veřejně přístupné účelové komunikace, na níž nově navržená (část) veřejně přístupné komunikace navazuje, slouží výlučně k ochraně práv jejich vlastníků. Neboť ti mohou ve svých stanoviskách stanovit podmínky pro napojení – kterými se pak stavební úřad v rámci územního řízení zaobírá při posuzování navrženého záměru, případně je uvede do výroku rozhodnutí jako podmínky napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, jak je stanoveno ve vyhlášce 503/2006 Sb. Z těchto důvodů stavební úřad v předmětném řízení zahrnul do podkladů pro vydání rozhodnutí i doklady o doručení písemností, kterými jsou dle žadatele (ŘSD) žádosti o vyjádření k možnosti a způsobu napojení na stávající veřejně přístupné účelové komunikace (resp. jejich části), které vlastní B E S s.r.o., Sukova 625, 25601 Benešov, Loužecký Michal Táboritská 880/14, Žižkov, 13000 Praha 3, Strnad Vladimír a Strnadová Drahoslava, Komenského náměstí 45, 26401 Sedlčany, Fulín Luboš č. p. 81, 25755 Maršovice, Hrma Lukáš Ing. č. p. 156, 25755 Maršovice, Jakoubková Irena Na Groši 1169/14, Hostivař, 10200 Praha 10, Janoušek Pavel č. p. 93, 25755 Maršovice, Kubásek Vladislav Ing. Hadovitá 899/18, Michle, 14100 Praha 4, Rysková Dana Šmolíkova 908/7, Ruzyně, 16100 Praha 6, Sůva Miroslav Pod Dráhou 150, 27351 Červený Újezd, Sůvová Ljuba Pod Dráhou 150, 27351 Červený Újezd, Šenk Josef Ing. Husova 207, 25741 Týnec nad Sázavou, Tax Miroslav Loučná 883, Řeporyje, 15500 Praha 5, Obec Štětkovice č. p. 75, 26401 Štětkovice, namísto stanovisek vlastníků stávajících (částí) veřejně přístupných účelových komunikací, na které se napojují veřejně přístupné účelové komunikace navržené v rámci záměru.".* (zvýrazněno odvolatelem).

Toto vypořádání je nezákonné a věcně nesprávné. Stavebník je povinen podle § 90 odst. 1 písm. b) stavebního zákona zajistit souhlasy vlastníků s napojením na pozemní

komunikace. tato povinnost splněna nebyla; povinnost nelze obejít odkazem na § 184a stavebního zákona.

9. Absence rozhodnutí o umístění stavby pro některé stavební objekty

Stavební úřad na str. 199 tvrdí, že pro níže uvedené stavební objekty není třeba rozhodnutí o jejich umístění. Jedná se o tyto SO:

SO 304.607.03	Hloubený tunel – portál Praha
SO 304.607.04	Hloubený tunel – portál Tábor
SO 304.607.07	Ražená část tunelů – ražba, primární ostění
SO 304.607.08	Ražená část tunelů – sekundární ostění včetně mezilehlé izolace
SO 304.607.09	Tunelové propojky – ražba, primární ostění
SO 304.607.10	Tunelové propojky – sekundární ostění včetně mezilehlé izolace
SO 304.607.12	Silniční část tunelu
SO 304.607.13	Konstrukce vnitřního vybavení
SO 304.607.14	Zásypy hloubených konstrukcí – portál Praha
SO 304.607.15	Zásypy hloubených konstrukcí – portál Tábor

Tvrzení stavebního úřadu je nezákonné a nepřezkoumatelné – výše uvedené stavební objekty jednoznačně rozhodnutí o umístění stavby podle zákona č. 183/2006 Sb. vyžadují. Jedná se o stavební objekty, které jsou stavbami dle stavebního zákona, a není u nich výjimka z povinnosti získat rozhodnutí o umístění.

Tyto stavební objekty nejsou mezi taxativně vypočtenými výjimkami, uvedenými v ust. § 79 odst. 2 stavebního zákona.

10. Vnitřní zmatečnost a nejednoznačnost napadeného rozhodnutí

Staničení

Klíčovým údajem výroku rozhodnutí je tzv. staničení, tj. uvedení přesného umístění určitého stavebního objektu a celé stavby udávané v km. Staničení je určeno směrem od Prahy. Je uvedeno jako 29,200 až 45,900.

Odvolatel namítá nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí, z důvodu nejasnosti a vnitřní rozpornosti výroku a odůvodnění. Žádost a napadené rozhodnutí uvádějí dva druhy staničení. Staničení dle EIA (posuzování vlivů na ŽP) a staničení provozní. Rozdíl mezi staničením je cca 4 km. Bez jasného určení, které z obou staničení je pro umístění konkrétního stavebního objektu použito, vzniká zmatek, nejasnost a vnitřní rozpor. Napadené rozhodnutí nedefinuje umístění „kilometru 0“ staničení.

Přeložky pozemních komunikací

Správní orgán zahrnuje do projektu přeložky pozemních komunikací nižších tříd, ale také tzv. "polních cest", aniž by bylo jasně a jednoznačně definováno, o jaký typ pozemní komunikace se jedná a jaký právní režim provoz na nich upravuje.

Pokud se jedná o tzv. účelové komunikace ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, nelze s nimi libovolně nakládat a měnit jejich trasy.

Naopak, pokud by se nejednalo o účelovou komunikaci, ale např. o nezpevněnou cestu bez statusu pozemní komunikace, pak je návrh přeložek zcela nerelevantní a jen by zbytečně prodražoval a komplikoval stavbu, bez jasného přínosu pro uživatele nebo veřejný zájem.

Dokumentace však neobsahuje právní vymezení typu některých pozemních komunikací, pokud pozemními komunikacemi vůbec jsou; posouzení, zda je ta či ona „polní cesta“ účelovou komunikací; a především nezbytné povolení nebo legislativní podklady pro realizaci přeložky.

Bez těchto základních kroků je postup správního orgánu a navržené řešení v rozporu s platnými právními předpisy, představuje zásadní procesní a věcnou vadu a může znamenat zbytečné navyšování nákladů na stavbu, nebo naopak nezákonný zásah.

Neurčité a právně neukotvené užívání pojmu „polní cesta“

Správní orgán v napadeném rozhodnutí opakovaně užívá pojem „polní cesta“, avšak činí tak bez jakékoliv právní kvalifikace či odkazu na příslušná ustanovení zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Tato terminologická libovůle je v oficiálním dokumentu naprosto nepřípustná. Nebyl zkoumán ani režim užívání takovýchto pozemních komunikací. Pokud by se ve skutečnosti jednalo o účelové komunikace vznikající ze zákona, pak je nutno uvést, že jejich právní režim je kogentně dán zákonem a nelze s jejich trasováním ani způsobem užívání manipulovat dle libovolné vůle investora či správního orgánu.

Současně, má-li být nad takovými pozemními komunikacemi zřizován nadjezd, musí správní orgán jednoznačně stanovit charakteristiku provozu na dotčených komunikacích, zejména typy, výšky a rozměry vozidel, pro která musí být nadjezd konstruován. Bez tohoto údaje nelze výšku nadjezdu určovat ani schvalovat. Rozhodnutí tak trpí zásadní vadou spočívající v neúplném a nepřezkoumatelném posouzení technických parametrů stavby, což má přímý dopad na zákonnost celého záměru.

Správní orgán je proto povinen tuto otázku doplnit, vyjasnit a znovu řádně posoudit, včetně jednoznačné právní klasifikace dotčených pozemních komunikací podle zákona č. 13/1997 Sb.

Napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné, v rozporu se zákonem č. 13/1997 Sb., a věcně nesprávné.

11. Nepřevzetí závazných podmínek závazných stanovisek do výroku napadeného rozhodnutí

Podle ust. § 149 odst. 1 správního řádu závazné stanovisko je úkon učiněný správním orgánem na základě zákona, který není samostatným rozhodnutím ve správním řízení a jehož

obsah je závazný pro výrokovou část rozhodnutí správního orgánu. Správní orgány příslušné k vydání závazného stanoviska jsou dotčenými orgány.

Správní orgán je povinen převzít závazné podmínky závazných stanovisek a zakotvit je do výrokové části napadeného rozhodnutí. Tuto povinnost správní orgán nesplnil, zatížil tak napadené rozhodnutí zásadní procesní vadou řízení.

EIA

Odvolatel dále namítá, že napadené rozhodnutí nepřevzalo podmínky závazného stanoviska EIA, resp. převzalo pouze 10 podmínek ze 108. Závazné stanovisko Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (EIA) č. j. 1933/ENV/12 ze dne 01.02.2012 stanovilo celkem 108 závazných podmínek.

V napadeném rozhodnutí není zakotvena žádná z těchto závazných podmínek, ale jsou zakotveny (jako podmínky č. 1 – 10) podmínky z dokumentu závazné stanovisko MŽP k ověření souladu č. j. 38297/ENV/17 ze dne 06.06.2017.

Za prvé, odvolatel namítá, že tento dokument není ve správním spisu. Došlo tedy k porušení § 36 odst. 3 správního řádu, což je závažná procesní vada, pro kterou musí být napadené rozhodnutí zrušeno.

Za druhé, odvolatel namítá, že tento dokument **není platným podkladem pro vydání rozhodnutí,** a byl nahrazen právě závazným stanoviskem č. j. MZP/2024/710/4233 ze dne 30.04.2025 k ověření změn záměru. Tedy, podmínky č. 1 až 10 v napadeném rozhodnutí jsou nezákonné a věcně nesprávné, správní orgán pochybil, pokud nepřevzal relevantní podmínky ze závazného stanoviska Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (EIA) č. j. 1933/ENV/12 ze dne 01.02.2012, porušil tak ust. § 2 odst. 2 a 4, § 8 a § 149 správního řádu, a § § 90 odst. 1 písm. c) stavebního zákona; (přičemž by u ostatních nepřevzatých pečlivě zdůvodnil, proč převzaty nebyly – to se též nestalo), napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a rozporné s § 68 odst. 3 správního řádu.

Závazné stanovisko orgánu ochrany ZPF:

Dotčeným orgánem bylo stanoveno sedm podmínek v ZS; v ÚR chybí podmínka č. 6: "*Oprávněný, který nabývá práva z tohoto souhlasu.....ode dne, kdy nabude právní moci rozhodnutí...kterého je souhlas součástí*".

Nepřevzetí podmínky je nezákonné, zároveň je napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů pro nepřevzetí této podmínky a rozporné s § 68 odst. 3 správního řádu.

Závazné stanovisko Drážní úřad:

Podmínka č. 1 tohoto dotčeného orgánu z jeho závazného stanoviska není převzata do napadeného rozhodnutí v celém znění.

Nepřevzetí podmínky je nezákonné, zároveň je napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů pro nepřevzetí této podmínky a rozporné s § 68 odst. 3 správního řádu.

Závazné stanovisko MU Benešov, památková péče MUBN/83453/2017/VYST ze dne 02.11.2017:

Zapracována jen 1. podmínka z celkem 4. Chybí:

- Termín zahájení zemních a výkopových prací bude již od doby přípravy oznámen Archeologickému ústavu AV ČR, jak vyplývá z § 22 odst. 2 zákona o státní památkové péči.

- Bude umožněno oprávněné organizaci provést záchranný archeologický výzkum.

- Výskyt mincí, kamenných, kovových, kostěných nástrojů, keramiky, starého zdiva, tmavých či vypálených míst v podložní zemině, jakož i další archeologické nálezy bude hlášen Archeologickému ústavu AV ČR nebo Muzeu Podblanicka, Zámek 1, Vlašim buď přímo, nebo prostřednictvím obce, v jejímž územním obvodu k archeologickému nálezu došlo.

Nepřevzetí podmínek je nezákonné, zároveň je napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů pro nepřevzetí těchto podmínek a rozporné s § 68 odst. 3 správního řádu.

Závazné stanovisko MU Benešov silniční správní úřad MUBN/46205/2020/VÝST ze dne 30.03.2020

podmínky nejsou vyjmenovány - chybí zde: *Pro navržené objekty veřejně přístupných účelových komunikací (polních cest) bude oddělen samostatný pozemek, na kterém bude umístěna pozemní komunikace včetně všech jejích součástí. Pozemek komunikace bude neprodleně po vydání kolaudačního souhlasu zapsán do evidence katastru nemovitostí podle přílohy 2 vyhlášky č. 357/2013 Sb., o katastru nemovitostí (katastrální vyhláška) jako druh pozemku: ostatní plocha, se způsobem využití: ostatní komunikace.*

Pro vydání stavebního povolení na objekty veřejně přístupných účelových komunikací (polních cest) je věcně a místně příslušný náš úřad jako speciální stavební úřad podle § 40 odst. 4 písm. a) zákona o pozemních komunikacích. Dokumentace pro stavební povolení, zpracovaná autorizovaným inženýrem pro dopravní stavby podle vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění, bude mimo jiné obsahovat návrh přechodných dopravních opatření v době výstavby a návrh trvalého dopravního značení.

Umístění nového trvalého dopravního značení, včetně případného posunu stávajícího značení na uvedených komunikacích, bude stanoveno naším úřadem samostatně podle § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Návrh stanovení místní úpravy provozu bude předložen našemu úřadu minimálně 2 měsíce před podáním žádosti o vydání kolaudačního souhlasu na stavbu. Nebude-li dopravní značení osazeno dle stanovení, nelze vydat kolaudační souhlas na stavbu.

Nepřevzetí podmínek je nezákonné, zároveň je napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů pro nepřevzetí těchto podmínek a rozporné s § 68 odst. 3 správního řádu.

12. Nepřevzetí závazných podmínek stanoviska správce povodí do výroku napadeného rozhodnutí

Napadené rozhodnutí nepřevzalo a nijak nezdůvodňuje, proč se tak stalo, všechny závazné podmínky správce povodí – Povodí Vltavy, z jeho stanovisek vznesených v řízení.

Správní orgán pochybil, pokud nepřevzal tyto podmínky ze stanoviska správce povodí, porušil tak ust. § 2 odst. 2 a 4, § 8 správního řádu, a § § 90 odst. 1 písm. b) stavebního zákona ; popřípadě pokud by pečlivě zdůvodnil, proč převzaty nebyly – to se též nestalo, napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a rozporné s § 68 odst. 3 správního řádu.

13. Rozpor s § 90 odst. 1 písm. b) stavebního zákona

Součástí spisu jsou neuzavřené, tj. neplatné smlouvy, resp. pouhé návrhy smluv. Jedná se o tyto návrhy, které nelze považovat za relevantní podklad pro vydání rozhodnutí:

- Smlouva o smlouvě budoucí o realizaci náhradního přístupu, č.j. ŘSD ČR: 8666/21/20-21620/Hor nepodepsaná za Městys Maršovice starostou Mgr. Bohumilem Ježkem a podepsaná za ŘSD ČR ředitelem závodu Praha Ing. Tomášem Grossem dne 29.9.2020

- Smlouva o smlouvě budoucí o realizaci přeložky, č.j. ŘSD ČR: 81/21/20-21620/Hor nepodepsaná za Městys Maršovice starostou Mgr. Bohumilem Ježkem a podepsaná za ŘSD ČR ředitelem závodu Praha Ing. Tomášem Grossem dne 24.1.2020

- Smlouva o smlouvě budoucí o realizaci přeložky, č.j. ŘSD ČR: 82/21/20-21620/Hor nepodepsaná za Městys Vrchotovy Janovice starostkou Marcelou Čedíkovou a podepsaná za ŘSD ČR ředitelem závodu Praha Ing. Tomášem Grossem dne 24.1.2020

- Smlouva o smlouvě budoucí o realizaci náhradního přístupu, č.j. ŘSD ČR: 8669/21/20-21620/Hor nepodepsaná za Obec Václavice starostou Zdeňkem Votrubou a podepsaná za ŘSD ČR ředitelem závodu Praha Ing. Tomášem Grossem dne 29.9.2020

- Smlouva o smlouvě budoucí o realizaci přeložky, č.j. ŘSD ČR: 83/21/20-21620/Hor nepodepsaná za Obec Václavice starostou Zdeňkem Votrubou a podepsaná za ŘSD ČR ředitelem závodu Praha Ing. Tomášem Grossem dne 24.1.2020

- Smlouva o smlouvě budoucí o realizaci přeložky, č.j. ŘSD ČR: 8448/21/21-21620/Hor nepodepsaná za Obec Tisem starostou Miroslavem Albrechtem a podepsaná za ŘSD ČR ředitelem závodu Praha Ing. Tomášem Grossem dne 17.9.2020

- Smlouva o smlouvě budoucí o realizaci přeložky, č.j. ŘSD ČR: 8449/21/21-21620/Hor nepodepsaná za Městys Maršovice starostou Mgr. Bohumilem Ježkem a podepsaná za ŘSD ČR ředitelem závodu Praha Ing. Tomášem Grossem dne 17.9.2020

Stavební úřad vůbec neposoudil, že smlouvy nejsou uzavřené (viz str. 132 rozhodnutí), napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek odůvodnění. Především však, napadené rozhodnutí je v rozporu s § 90 odst. 1 písm. b) stavebního zákona.

Stavební úřad opomněl vyhodnotit, že ŘSD se ze zákona nesmí starat o sjezdy na pozemky, tyto musí být převedeny do vlastnictví třetích subjektů. Tato zákonná povinnost nebyla naplněna.

Řada pozemků např. v k.ú. Václavice u Benešova nemají zajištěný přístup.

Účastník řízení namítal a namítá, že řada stanovisek správců sítí předložených žadatelem již pozbyla platnosti a nelze je tedy v daném řízení použít. Některá stanoviska jsou s omezenou platností, tato platnost již uplynula. Jako podklad pro vydání napadeného rozhodnutí jsou nezákonně použita i již v době vydání rozhodnutí neplatná stanoviska dotčených orgánů a správců sítí předložených žadatelem již pozbyla platnosti a nelze je tedy v daném řízení použít. Některá stanoviska jsou s omezenou platností, tato platnost již uplynula.

Jedná se o všechna níže uvedená stanoviska:

. ČEPS, a.s., stanovisko ze dne 17.5.2024, č.j.:04959/2024/JHA

· ČEPS, a.s., souhlas s činností v OP ze dne 9.5.2024, č.j.: 044172024/JHA, Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6

· ČEZ Distribuce, a.s., vyjádření k projektové dokumentaci pro územní řízení ze dne 15.4.2024 č.j.: 001146184473

· ČEZ Distribuce, a.s., vyjádření k žádosti o souhlas s činností nebo s umístěním stavby v ochranném pásmu zařízení distribuční soustavy ze dne 17.4.2024, č.j.:00146287663, Teplická 874/8, 405 02 Děčín IV – Podmokly

· CETIN, a.s., vyjádření č.j.: 134978/24 ze dne 9.5.2024, Českomoravská 2510/19, 190 00 Praha 9 včetně situací

· CETIN, a.s., smlouva s vlastníkem technické infrastruktury mezi CETIN, a.s. a ŘSD ČR ze dne 10.6.2019

· ČD Telematika, a.s., vyjádření k PD k územnímu řízení ze dne 22.8.2022, č.j.: 6632/2022-O, Nemanická 438, 370 10 České Budějovice

· T-Mobile Czech Republic, a.s., vyjádření a stanovení podmínek pro udělení souhlasu s umístěním stavby v ochranném pásmu ze dne 2.5.2024, č.j.: E23954/24 a č.j.: E61986/25 ze dne 12.11.2025 Tomíčkova 2144/1,14800 Praha 4

· ČEPRO, a.s., vyjádření ze dne 27.6.2024, Č.j. 9962/24

· České radiokomunikace, a.s., vyjádření ze dne 12.4.2024, č.j.: UPTS/OS/359835/2024

· ČEZ ICT Services, a.s., sdělení ze dne 29.4.2024, č.j.: 700838022

· Quantcom, a.s., vyjádření ze dne 14.5.2024, č.j.: PH1300808

· MERO, a.s., vyjádření ze dne 20.8.2023, ć.j. 2023/000482/1, Veltruská 748, 278 01 Kralupy nad Vltavou

· Ministerstvo obrany, Sekce majetková, souhlas s realizací stavby ze dne 5.9.2022, č.j.: 142837/2022-OÚZ-PHA-1322, Sekce nakládání s majetkem státu, Odbor ochrany územních zájmů, Tychonova 1, 160 01 Praha 6

· Ministerstvo obrany, Sekce majetková, stanovisko k existenci inženýrských sítí a podzemního komunikačního vedení ze dne 15.1.2026, č.j.: MO 48628/2025-1322, Sekce nakládání s majetkem státu, Odbor ochrany územních zájmů, Tychonova 1, 160 01 Praha 6

· Ministerstvo vnitra ČR, Vyjádření ze dne 6.5. 2024, č.j: 79/2022 a prodloužení platnosti ze dne 13.11.2025, Odbor provozu informačních technologií a komunikací, Náměstí hrdinů 1634/3, 140 21 Praha 4

· NET4GAS, s.r.o., Vyjádření ze dne 6.5.2024, č.j.: 5095/24/OVP/N, na Hřebenech II 1718/8, 140 21 Praha 4 - Nusle

Gasnet – Stanovisko ze dne 3.6.2024, č,j.: 5003063173, Plynárenská 499/1, Zábrdovice, 602 00 Brno

Řízení letového provozu České republiky, s.p. – Vyjádření ze dne 22.4.2024, č.j.: 5041/2024/RLPCR, Navigační 787, 252 61 Jeneč

Správa železnic – Souhrnné stanovisko č.j.: S6107/U-42689/2023-SŽ-OŘ PHA-OPS ze dne 22.11.2023 včetně situací – platnost do 22.11.2025

Vodohospodářská společnost Benešov, s.r.o., Vyjádření ze dne 9.9.2022, č.zn.: /vyj/Du/2022/751, Černoleská 1600, 256 13 Benešov

Vodafone Czech Republic, a.s., Žádost ze dne 12.4.2024, č.j.: 220909-0846466639 a č.j.: MW9910290793892623 ze dne 20.11.2025, náměstí Junkových 2, 155 00 Praha 5

Telco Pro Services, a.s., Sdělení ze dne 29.4.2024, č.j.: 201719751

Telco Infrastrukture s.r.o., Sdělení ze dne 29.4.2024, č.j.:1100109969

SITEL, spol. s r.o.- Vyjádření ze dne 10.4.2024, č.j.: SITE01221/24

Státní pozemkový úřad, Odbor vodohospodářských staveb, Husinecká 1024/11 a, 130 00 Praha 3 – Žižkov, vyjádření k technické infrastruktuře ze dne 30.3.2023, č.zn. SPU 127503/2023

Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11 a, 130 00 Praha 3 – Žižkov, vyjádření k záměru stavby ze dne 26.8.2021, č.zn. SPU 123702/2022/Ben, včetně opravy roku vydání na 2022

Státní pozemkový úřad, Odbor vodohospodářských staveb, Husinecká 1024/11 a, 130 00 Praha 3 – Žižkov, vyjádření k územnímu řízení ze dne 28.5.2018, č.zn. SPU 452059/2017

Povodí Vltavy, státní podnik, Holečkova 3178/8, 150 00 Praha 5 – Smíchov, Vyjádření správce povodí a vyjádření účastníka řízení č.j.: PVL-35446/2022/410 ze dne 6.6.2022

Povodí Vltavy, státní podnik, Holečkova 3178/8, 150 00 Praha 5 – Smíchov, Stanovisko správce povodí a vyjádření účastníka řízení, č.j.: 9378/2018-411 ze dne 23.5.2018

Povodí Vltavy, státní podnik, Holečkova 3178/8, 150 00 Praha 5 – Smíchov, Sdělení správce povodí a účastníka řízení č.j.: PVL-88849/2022/410 ze dne 20.12.2022

Lesy České republiky, s.p., ST – oblast povodí Vltavy, Benešov, Vyjádření správce toku ze dne 2.6.2022, č.j. LCR944/002664/2022 včetně prodloužení ze dne 23.4.2024, č.j. LCR954/002536/2024

Řízení letového provozu České republiky, s.p., Navigační 787, 252 61 Jeneč, Vyjádření pro územní řízení ze dne 21.5.2024, zn. 5854/2024/RLPCR

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o., Zborovská 11, 150 21 Praha 5, stanovisko ze dne 20.10.2022, zn. 20837/203322/KSUS/BNT/POH

Jedná se o porušení § 87, 89, 90 a 92 stavebního zákona. K této námitce musí stavební úřad **přihlížet z úřední povinnosti**.

14. Nesplnění podmínek závazného stanoviska EIA, rozpor s § 90 odst. 1 písm. c) stavebního zákona

V souvislosti s odvolací námitkou výše odvolatel namítá, že napadené rozhodnutí **nesplnilo závazné podmínky závazného stanoviska EIA.**

Stavba v předložené podobě nesplňuje závazné podmínky závazného stanoviska EIA. Účastník je přesvědčen, že nejsou splněny tyto závazné podmínky stanoviska EIA

Podmínka č. 7: pro vybranou variantu středočeské D3 zpracovat detailní akustickou studii se zaměřením především na lokality, kde v akustické studii v předložené dokumentaci nebyly splněny hygienické limity hluku při aplikaci protihlukové stěny. Navrhnout definitivní opatření pro splnění požadavků nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nařízení vlády č. 272/2011 Sb.“).

Tento požadavek nebyl splněn. V rámci plnění tohoto požadavku je třeba respektovat skutečnosti uvedené shora v těchto poznámkách. Studie musí být zpracována na základě zcela transparentně, za použití konkrétních dat a vstupních podmínek, aby kdokoliv (obecně jakýkoliv subjekt) mohl případně použitím alternativní metodiky výpočtu, případně ověření přímým měřením potvrdit, či vyvrátit platnost výsledků předložené studie. Obecně se realizací posuzovaného záměru (investice) jedná o vynaložení značných finančních částek a je třeba předejít pozdějším dalším výdajům – příkladů je v ČR celá řada, kdy byl navržený postup ignorován.

Podmínka č. 12. V další fázi projektové přípravy bude proveden podrobný hydrogeologický průzkum lokalit pro vybranou variantu D3 a stabilizaci její stopy s tím, že bude detailně vyhodnocen vliv na vodní zdroje v okolí, a to jak z hlediska vydatnosti, tak kvality, budou navržena případná nápravná opatření a dále bude navržen monitoring v průběhu výstavby a provozu. Nápravná opatření musí být realizována logicky v předstihu před vlastní stavbou. Pokud i přesto se v provozu prokáže významné negativní ovlivnění těchto zdrojů, provozovatel zajistí další nápravná opatření.

Správní orgán nesprávně dovozuje splnění požadavků § 90 stavebního zákona z pouhého odkazu na podmínku závazného stanoviska EIA, podle níž má být podrobný hydrogeologický průzkum, vyhodnocení vlivů na vodní zdroje, návrh nápravných opatření a monitoring proveden až v další fázi projektové přípravy. Takový výklad je v přímém rozporu se smyslem a účelem územního řízení, neboť § 90 stavebního zákona vyžaduje, aby již v řízení o umístění stavby byly známy a posouzeny její vlivy na území, nikoli aby byly odsunuty do budoucích fází projektové přípravy.

Správní orgán zde zaměňuje „zohlednění podmínky EIA“ s jejím skutečným naplněním. Podmínka EIA výslovně předpokládá provedení podrobného hydrogeologického průzkumu pro stabilizovanou trasu a detailní vyhodnocení vlivů na vodní zdroje, včetně návrhu konkrétních nápravných opatření. Správní orgán však žádný takový podrobný průzkum v územním řízení k dispozici neměl a ani jej nevyžadoval, čímž fakticky přiznává, že klíčové podklady, na jejichž základě má být posouzena přijatelnost záměru, dosud neexistují.

Odkaz správního orgánu na předběžný hydrogeologický průzkum z roku 2013, doplňkové geotechnické a hydrogeologické průzkumy z let 2016 a 2019 a hydrogeologický posudek z roku 2021 nemůže tuto vadu zhojit. Tyto podklady jsou podle vlastních tvrzení správního orgánu koncipovány jako předběžné, doporučující další průzkum a monitoring v následujících stupních dokumentace, a samy tedy potvrzují, že skutkový stav nebyl v době rozhodování dostatečně zjištěn. Správní orgán přesto bez dalšího uzavírá, že podmínka EIA byla „zapracována“, aniž by byla naplněna její podstata.

Zvlášť závažné je, že správní orgán připouští realizaci nápravných opatření „v předstihu před vlastní stavbou“ a dokonce i jejich případné dodatečné zajištění v provozu, pokud se negativní vlivy teprve prokážou. Tím otevřeně připouští možnost, že stavba bude

umístěna a realizována, aniž by bylo předem postaveno najisto, zda a v jakém rozsahu dojde k negativnímu ovlivnění vodních zdrojů. Takový postup je v rozporu se zásadou prevence a předběžné opatrnosti a činí z územního rozhodnutí pouhý formální mezikrok bez reálné ochrany veřejného zájmu na ochraně vod.

Správní orgán se tímto postupem fakticky zbavuje odpovědnosti za posouzení vlivů záměru na vodní režim a přenáší ji do neurčité budoucnosti, případně do navazujících řízení, která však již nemohou zpochybnit samotnou přípustnost umístění stavby. Územní rozhodnutí se tak opírá o podmíněné a hypotetické závěry, nikoli o řádně zjištěný skutkový stav, čímž je porušen § 3 a § 50 správního řádu i § 90 stavebního zákona.

Cit: "*49. ve zvolené variantě, v místech mostních objektů a v místech tunelových úseků provést podrobný inženýrsko-geologický průzkum, s návrhem případných sanačních a stabilizačních opatření."*

SÚ nezákonně tvrdí, že cit. „*Zapracováno. Předběžný geotechnický průzkum (Arkadis geotechnia) byl proveden v roce 2013. Doplňkový předběžný geotechnický průzkum byl proveden v roce 2016 (AZ CONSULT spol. s r.o. + PUDIS a.s.). Podrobný GTP byl zadán ke zpracování v roce 2023* ***s předpokladem výstupů v roce 2024*** *a využitím pro DSP. Všechny průzkumy obsahují opatření potřebná pro bezproblémovou realizaci a provoz stavby*."

Podrobný HG průzkum nebyl realizován, resp. není podkladem pro vydání napadeného rozhodnutí, i když evidentně jej žadatel již má k dispozici – viz zvýrazněná část. napadené rozhodnutí je v rozporu s § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu.

Z výše uvedeného vyplývá, že tvrzení správního orgánu o souladu záměru s § 90 stavebního zákona je nedůvodné a vnitřně rozporné, neboť samotné odůvodnění rozhodnutí potvrzuje, že klíčové otázky ochrany povrchových a podzemních vod nebyly v územním řízení vyřešeny, ale pouze odsunuté do dalších fází projektové přípravy. Rozhodnutí je proto v této části nezákonné a nepřezkoumatelné.

Judikaturní závěry SD EU

Podle rozsudku 25. 6. 2020 – VĚC C-24/19 A A DALŠÍ (VĚTRNÉ ELEKTRÁRNY V AALTER A VNEVELE) cit: „*Členské státy jsou podle zásady loajální spolupráce stanovené v čl. 4 odst. 3 SEU povinny odstranit protiprávní důsledky takového porušení unijního práva. Z toho vyplývá, že příslušné vnitrostátní orgány, včetně vnitrostátních soudů, kterým byla předložena žaloba proti aktu vnitrostátního práva přijatému v rozporu s unijním právem, mají povinnost přijmout v rámci svých pravomocí veškerá opatření nezbytná k nápravě neprovedení posouzení vlivů na životní prostředí. V případě „plánu" nebo „programu" přijatého v rozporu s povinností provést posouzení vlivů na životní prostředí to může spočívat například v přijetí opatření, jejichž cílem je pozastavení nebo zrušení tohoto plánu nebo programu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 28. července 2016, Association France Nature Environnement, C-379/15, EU:C:2016:603, body 31 a 32), jakož i ve zrušení či pozastavení již uděleného povolení, aby se provedlo takové posouzení [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. listopadu 2019, Komise v. Irsko (Větrný park v Derrybrienu), C-261/18, EU:C:2019:955, bod 75, jakož i citovaná judikatura].*".

15. Nezákonnost výroku č. VI. napadeného rozhodnutí

Výrok č. VI. napadeného rozhodnutí je nezákonný, neboť byl vydán na podkladě nezákonné závazného stanoviska podjatým dotčeným orgánem – tuto nezákonnost potvrzuje napadené rozhodnutí. K tomu viz odvolací bod nezákonná a věcně nesprávná závazná stanoviska.

16. Nezákonné podmínky stanovené stavebním úřadem v napadeném rozhodnutí

Stavební úřad ve výroku č. 1 stanovuje následující podmínky:

Platnost územního rozhodnutí se stanovuje na 5 let od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

Stanovení této podmínky není adekvátně odůvodněno, podmínka je nepřezkoumatelná. Stavební úřad dle § 93 odst. 4 stavebního zákona může takto dlouhou dobu platnosti stanovit pouze v odůvodněných případech. Dané odůvodnění v napadeném rozhodnutí absentuje.

V projektové dokumentaci pro povolení stavby bude zapracována časová a prostorová koordinace se stavbami:
Koordinační podmínky pro stavby podmiňující:

Deklarace, podle níž má být stavba „časově a prostorově koordinována se souvisejícími stavbami“, postrádá jakýkoli atribut seriózního závazku. Formulace je natolik obecná, že se míjí se samotným účelem koordinace, tj. se zajištěním předvídatelnosti, kontinuity a právní jistoty při realizaci navazujících či paralelních stavebních záměrů.

Text neuvádí jedinou konkrétní skutečnost, která by umožnila identifikovat v jakém časovém rámci má tato koordinace probíhat, kdo je subjektem odpovědným za zajištění jednotlivých kroků koordinace, jaký mechanismus bude použit pro řízení, kontrolu a vyhodnocování koordinace, podle jakých pravidel či závazných dokumentů se má koordinace řídit.

Za absence těchto informací nelze hovořit o koordinaci v právním smyslu, ale pouze o obecné deklaraci, jež nemá žádný normativní účinek. Text není způsobilý založit povinnost, kterou by bylo možné kontrolovat, hodnotit či vymáhat.

Právě tato neurčitost činí uvedené ustanovení materiálně prázdným. Neobsahuje ani minimální standard, který by umožnil určit, zda koordinace proběhla řádně, anebo zda došlo k jejímu porušení. Není stanoveno, jak bude postupováno při kolizi harmonogramů, při vzájemném omezení stavebních prací či při hrozícím vzniku škody na majetku či infrastruktuře způsobené nečinností jednoho z účastníků koordinace.

V této podobě nejde o plán koordinace, ale o pouhou frázi, která nenese žádný skutečný závazek. A fráze, které nic nezavazují, neposkytují ochranu nikomu — ani městu, které očekává ochranu veřejného prostoru, ani navazujícím investicím, jež vyžadují předvídatelnost, ani veřejným zájmům, o nichž se v dokumentaci opakovaně hovoří, avšak jejichž reálné zajištění zde zcela absentuje.

Dokumentace postrádá konkrétní, závazné a kontrolovatelné informace v následujících oblastech.

1. Povinnosti investora vůči stavebnímu úřadu
   - není uveden způsob, jak investor hodlá plnit své zákonné povinnosti
   - chybí procesní schéma komunikace se stavebním úřadem,
   - chybí identifikace odpovědných osob za jednotlivé úkony vůči úřadu
   - není stanoven způsob evidence, doložení ani kontroly plnění těchto povinností.

2. Koordinace stavebních aktivit
   - žádná specifikace, s jakými subjekty má být koordinace prováděna,
   - chybí časový rámec koordinace
   - není určeno, kdo koordinaci zajišťuje a jakým postupem
   - absentuje mechanismus řešení kolizí, krizových situací či harmonogramových konfliktů.

3. Ochrana veřejného zájmu a technické infrastruktury
   - chybí závazné opatření k ochraně stávající infrastruktury
   - neexistuje systém kontroly rizik ani proces jejich řízení
   - nejsou stanovena pravidla ani limity pro zásahy do veřejného prostoru a dopravních systémů
   - postrádá se vymahatelný rámec odpovědnosti investora.

4. Harmonogram a časový plán prací
   - není doložen žádný harmonogram činností
   - neexistuje časová posloupnost jednotlivých kroků
   - není možné posoudit návaznosti, kritické termíny ani riziko prodlení.

5. Odborná a organizační způsobilost investora
   - chybí jakýkoli doklad o odborné způsobilosti instituce k výkonu role investora,
   - nejsou doloženy interní předpisy, certifikace, audity či jiné důkazy schopnosti řídit projekt,
   - chybí informace o organizační struktuře a personálním zabezpečení projektu.

6. Finanční způsobilost
   - dokumentace neuvádí, zda má investor dostatečné finanční prostředky na realizaci,
   - chybí doložení finančního krytí, rezerv či mechanismu financování,
   - není jasné, kdo nese rizika případného navýšení nákladů.

7. Kontrolovatelnost a vymahatelnost záměru
   - dokumentace neobsahuje žádné postupy umožňující kontrolu plnění
   - absentují sankční nebo nápravné mechanismy
   - chybí měřitelné parametry, podle nichž by bylo možné hodnotit řádný výkon investorské role.

Tento rozsáhlý nedostatek konkrétnosti, závaznosti a odpovědnosti činí z celého záměru nikoli proveditelný a vymahatelný plán, ale pouhou deklaraci bez skutečné vypovídací hodnoty.

Nezákonná podmínka výroku č. IV. povoluje zásah do chráněných druhů živočichů – netopýři

Podmínky výroku č. IV. stanoví cit:

- *na dřevinách podél vodotečí napájejících rybníky Michovec a Musík bude rozmístěno 50 budek různých typů, a to do vzdálenosti až 3 km od rybníků*
- *na břehové porosty soustavy rybníků Michovec bude rozmístěno 12 štěrbinových budek a 8 budek velkých typů*
- *na břehové porosty rybníka Musík bude rozmístěno 8 budek velkých typů*
- *budky budou umístěny do 30 dnů od provedení kácení dřevin*
- *umístěné budky budou zdokumentovány – typ budky, místo osazení včetně uvedení parcelního čísla pozemku, fotografická dokumentace, situační zákres. Tyto údaje budou předány krajskému úřadu do 30 dnů od instalace budek*
- *budky budou udržovány funkční po dobu existence stavby*

Odvolatel namítá, že musí být v ÚR jasně uvedeny konkrétní pozemky, nesmí být na pozemcích vlastníků, se kterými není dohodnuto. Jedná se o zásah do vlastnického práva těchto vlastníků, podmínka je neurčitá a nepřezkoumatelná, nelze zajistit její splnění, bez uvedení konkrétního pozemku a vlastníka.

17. Nezákonná a věcně nesprávná závazná stanoviska

Odvolatel považuje níže uvedená závazná stanoviska, která byla podkladem pro vydání napadeného rozhodnutí, za nezákonná a věcně nesprávná, a požaduje jejich přezkum ze strany nadřízeného správního orgánu. K jednotlivým závazným stanoviskům uvádí následující argumentaci o jejich nezákonnosti a věcné nesprávnosti.

a. závazné stanovisko EIA 2012

Jednotlivé podkladové studie v procesu EIA, mají zásadně podhodnoceny intenzity dopravy zejména na jižní části silničního okruhu kolem Prahy, ale i na dalších pozemních komunikacích (I/18, II/120, II/121, II/122) a s nárůstem suburbanizační dopravy nepočítají vůbec. Tomu samozřejmě odpovídá i nepoužitelnost výsledku podkladových studií, zejména hlukové studie a imisní studie.

Dokumentace EIA uvádí, že jako doprovodná komunikace pro nestandardní situace má sloužit pro obě varianty dálnice D1 a silnice I/3 (str. 87). Zatímco u východního koridoru je to logické, u západního je tento úsudek značně pochybný, vzhledem k vzdálenosti mezi těmito komunikacemi a blízkostí jiné severojižní komunikace – II/105, která je však jako doprovodná komunikace zcela nevyhovující. Úsudek zpracovatele dokumentace EIA, který je v rozporu se závěry skupiny odborníků ustavené na základě usnesení vlády č. 1064/2007, není podložen žádnými argumenty a jeví se jako tendenční snaha o vylepšení pozice západní varianty, která trpí deficitem nevyhovující doprovodné komunikace v podobě II/105. Tato skutečnost dosud nebyla vyjasněna.

Na str. 12 posudku zpracovatel posudku přiznává, že dokumentace EIA vychází z neaktuálních údajů o intenzitách dopravy a skladbách dopravního proudu. Zejména zcela klíčovým aspektem, který může mít vliv na celkové vyhodnocení vlivů záměru, je uvedení části Silničního okruhu kolem Prahy, staveb 512, 513, do provozu. Tuto skutečnost však zpracovatel posudku naprosto nepřijatelným způsobem, který je v rozporu s § 1 zákona EIA, odsouvá do další fáze projektové přípravy. Posudek byl v roce 2011 zpracováván na základě údajů z roku 2007. V mezidobí došlo k významné obytné výstavbě v dotčené oblasti a především ke zprovoznění Silničního okruhu kolem Prahy. Posouzení vlivů na životní prostředí

zakončené stanoviskem EIA nesplnilo požadavky na posouzení kumulativních a synergických vlivů. Ty přitom u záměru dálnice D3 připadají v úvahu zejména s Koridorem pro umístění stavby Vestecké spojky, Silničním okruhem kolem Prahy (SOKP), IV. železničním koridorem, Koridorem pro umístnění stavby přeložky a obchvatů silnice I/3 a obchvaty obcí.

Na str. 15 posudku zpracovatel posudku přiznává, že dokumentace EIA nevyhodnotila kumulativní a synergické vlivy záměru s dalšími záměry, zejm. Vesteckou spojkou. Z hlediska vlivů na životní prostředí (zejména zatížení hlukem, znečištěním ovzduší a zásahem do krajinného rázu a fragmentace krajiny) je zcela zásadní synergický a kumulativní efekt s dalšími záměry, zejména kapacitními dopravními stavbami, zejména tedy Silničním okruhem kolem Prahy, IV. železničním koridorem (při návrhové rychlosti 160 km/hod), koridory pro umístění stavby přeložky a obchvatů silnice I/3 a koridorem pro umístění staveb Vestecká spojka a koridor obchvatu Jesenice. Tyto informace o kumulativních a synergických vlivech však v dokumentaci EIA vyhodnoceny nejsou, což odporuje § 2 zákona EIA.

Posudek však tuto nezákonnost dokumentace ignoruje a byť navrhuje na str. 15: „Zpracovatel posudku doporučuje zpracovat aktualizaci podmiňujících staveb na základe současného stavu.“, tak se tento problém ani nesnaží řešit v návrhu podmínek stanoviska EIA. Požadujeme vrátit dokumentaci k přepracování o vyhodnocení kumulativních vlivů, pokud se tak nestane, pak požadujeme tento aspekt zahrnout do podmínek stanoviska EIA.

Podle zpracovatele posudku (str. 331) „ …záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný.“ Zpracovatel posudku nepovažuje za účelné striktně vybrat pouze jednu variantu a to zcela z pragmatických důvodů. Vybraná varianta by se mohla v dalším období z důvodů v současné době neznámých stát nerealizovatelnou a proces posuzování vlivu Středočeské části D3 by se tak ocitl na začátku.

Na základě získaných podkladů a vlastních šetření navrhuje zpracovatel posudku toto pořadí variant (koridorů):1. západní koridor – jeví se jako výhodnější a to především z hlediska menšího vlivu na obyvatelstvo2. východní koridor – akceptovatelná, za předpokladu, že nebude možno z jakýchkoliv důvodů realizovat variantu západní.“

Mezi výroky z posudku citovanými výše je rozpor. Na jedné straně zpracovatel posudku píše, že záměr (bez ohledu na variantní koridor) je na základě objektivně zjištěných skutečností a obdržených vyjádření akceptovatelný a že není účelné variantu striktně vybrat. A na druhé straně pro východní variantu stanoví striktní podmínku nerealizovatelnosti varianty západní. Nemožnost její realizace – pokud by tak následně např. nerozhodl soud – by kromě toho nebylo možné nějak definitivně a jednoznačně prokázat či ověřitelně doložit.

Tím ovšem autor posudku svým návrhem zásadně diskriminuje využitelnost východní varianty a nepřípustně tak vnáší do procesu EIA nové subjektivní hledisko.

V Závěrech zjišťovacího řízení MŽP ve vztahu k ochraně vod požadovalo „navrhnout konkrétní, účinná a komplexní opatření ke snížení vlivu na povrchové a podzemní vody, včetně návrhu kompenzačních opatření“. Nic takového však v dokumentaci EIA není, na straně 332 se píše: „V případě, že HG průzkum potvrdí negativní vlivy a znehodnocení vodních zdrojů, realizovat nové řešení zásobení vodou, které bude součástí stavby dálnice. V rozporu se závěry zjišťovacího řízení tedy za prvé nejsou „důkladně posouzeny vlivy záměru“, za druhé nejsou navržena požadovaná „konkrétní, účinná a komplexní opatření, včetně návrhu kompenzačních opatření“ (str. 2 ZZŘ, bod ochrana vod), pouze se odkazuje na nějaké nejasné „nové řešení“. Zároveň je chybně (jak upozorňuje zpracovatel posudku) zpracováno

vyhodnocení přívalových vod pouze na 2-letou vodu.

Posudek EIA tuto nezákonnost a rozpor se závěry zjišťovacího řízení ignoruje a naprosto nepřijatelným způsobem, který je v rozporu s § 1 zákona EIA, odsouvá do další fáze projektové přípravy (viz. návrh stanoviska, str. 342 posudku). Zejména je to nepřijatelné v případě nedostatku dokumentace EIA spočívajícím v absenci vyhodnocení přívalových vod v úrovni 20-leté vody.

Posudek EIA naprosto nepřijatelným způsobem, který je v rozporu s § 1 zákona EIA, odsouvá do další fáze projektové přípravy zjištěná překročení hygienických limitů hluku (viz. návrh stanoviska, str. 342 posudku). Je naprosto nepřijatelné, aby posudkář zaměňoval fakt „překračování hygienických limitů hluku“ za pouhou „identifikaci problémových oblastí“. Stanovisko tento přístup přejímá a hluk upravuje pouze v obecně formulovaných podmínkách č. 15-21. Z dokumentace EIA a rozptylové studie je patrné, že může docházet k překračování denních imisních limitů pro prachové částice PM 10 (str. 246 – 247 dokumentace). Uvedená zjištění byla namísto navržení dalších zmírňujících opatření bagatelizována údajnou nulovou vypovídací schopností tohoto ukazatele. Zároveň chybělo posouzení imisního zatížení v místech zaústění portálů tunelů (předpoklad až 20 µg/m3, což je polovina imisního limitu; tedy bez započtení dalších zdrojů a imisního pozadí) a předpokládaného vyústění výdechů z tunelů na povrchu (str. 279, 285). Toto posouzení nelze odsouvat do dalších fází projektové přípravy, po konečném rozhodnutí o výběru varianty. Absence podrobného posouzení, včetně návrhů zmírňujících opatření, je v rozporu se závěry zjišťovacího řízení, které požaduje cit: „zpracovat rozptylovou a hlukovou studii (…), výsledné hodnoty porovnat se zákonnými předpisy, navrhnout konkrétní, účinná a komplexní opatření ke snížení zátěže na životní prostředí a veřejné zdraví, včetně návrhu kompenzačních opatření“ (str. 2, bod ochrana ovzduší). Posudek EIA navíc přiznal, že z rozptylové studie není patrné, pro jakou návrhovou rychlost byla zpracována, což vedlo ke značnému zkreslení údajů. Dokumentace EIA uváděla, že jako doprovodná komunikace pro nestandardní situace má sloužit pro obě varianty dálnice D1 a silnice I/3 (str. 87). Zatímco u východního koridoru je to logické, u západního je tento úsudek zcela pochybný, vzhledem k vzdálenosti mezi těmito komunikacemi a blízkostí jiné severojižní komunikace – II/105, která je však jako doprovodná komunikace zcela nevyhovující. Úsudek zpracovatele dokumentace EIA, který je v rozporu se závěry skupiny odborníků ustavené na základě usnesení vlády č. 1064/2007, není podložen žádnými argumenty a jeví se jako tendenční snaha o vylepšení pozice západní varianty, která trpí deficitem nevyhovující doprovodné komunikace v podobě II/105.

Dokumentace EIA uváděla záměr jako rychlostní silnici s návrhovou rychlostí 120 km/h. Dnes je v dokumentaci DUR dálnice vedená jako dálnice s rychlostí 130 km/h. To pochopitelně přináší zvýšení řadu důsledků pro ŽP, např. vyšší hlučnost a emise z provozu. Prognózy dopravy v EIA (2011) a DUR (2016) aj. souvisejících záměrech se značně liší, což snižuje důvěryhodnost těchto údajů dodaných investorem záměru. Účastník požaduje zpracování nových podkladových studií s posouzením intenzit dopravy a jejich prognózy pro různé variantní situace.

Rozptylovou studii k dokumentaci MŽP325 („Rozptylová studie, Dálnice D3 – Stredočeská část“, ing. Gresl, 2010), která byla jedním z podkladů (původní s prodlouženou platností, tj. i stávající) EIA, považuje účastník za nepřezkoumatelnou, protože neobsahuje tabulku intenzit dopravy a plynulosti dopravy na jednotlivých úsecích, čímž je v rozporu s aktuálně platným metodickým pokynem pro zpracování rozptylových studií MŽP. Je otázkou, zda tyto náležitosti měla rozptylová studie splňovat v době svého vzniku. Dle mého názoru ano, protože obecná zásada přezkoumatelnosti ukládá pečlivou dokumentaci všech či alespoň

zásadních vstupních dat, přičemž intenzita dopravy zásadní informací bezpochyby je. V případě opačné interpretace poznamenávám, že v takovém případě by neměla byla být prodloužena platnost EIA. Dále konstatuji, že rozptylová studie vychází ze zastaralého softwaru MEFA v.06 a z intenzit dopravy z roku 2007, viz. str. 13 rozptylové studie, dále uvažuje vozidla emisních tříd Euro 1-4, ačkoliv většina vozového parku je nyní tříd Euro 5 a 6. Tuto rozptylovou studii je tak nutné označit rovněž za neaktuální a z celkového hlediska prakticky nepoužitelnou pro jakékoli kvalifikované posouzení dopadů na kvalitu ovzduší.

b. prodloužení závazného stanoviska EIA 2017 a prodloužení závazného stanoviska EIA 2024

Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 1. 2. 2012 pod č. j. 1933/ENV/12 stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí (dále též jen „*předmětný záměr*“ a „*stanovisko EIA*“). Platnost stanoviska EIA byla prodloužena vyjádřením ministerstva dne 2. 6. 2017 pod č.j. 12846/ENV/17.

Ředitelství silnic a dálnic ČR podalo na MŽP dne 9. 11. 2021 žádost o prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí, které bylo vydáno dne 1. února 2012 pod č.j. 1933/ENV/12 a jehož platnost byla prodloužena vyjádřením ministerstva dne 2. června 2017 pod č.j. 12846/ENV/17.

Dne 20. 3. 2024 pod č.j. MZP/2021/710/5811 MŽP opětovně prodloužilo platnost stanoviska EIA. Účastník řízení je přesvědčen, že toto již druhé prodloužení stanoviska EIA je nezákonné a věcně nesprávné. Podle názoru účastníků nebyly splněny podmínky a nebyly prokázány důvody, pro které může být původnímu stanovisku EIA z roku 2012 již podruhé prodloužena platnost.

Odvolatel namítá, že došlo k nezákonnému a věcně nesprávnému prodloužení stanoviska EIA, a to oběma závaznými stanovisky.

Podle ust. § 9a odst. 4 a 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) cit:

„*(4) Platnost stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání. Platnost stanoviska příslušný úřad na žádost oznamovatele prodlouží o 5 let, a to i opakovaně, pokud nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Žádost o prodloužení platnosti stanoviska musí být podána před jejím uplynutím; platnost stanoviska neuplyne, dokud není žádost vyřízena. Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska je podklad obsahující popis aktuálního stavu dotčeného území včetně souhrnu změn oproti stavu v době vydání stanoviska. Dojde-li ke zrušení rozhodnutí v navazujícím řízení v prvním stupni podle odstavce 3 věty třetí, má se za to, že platnost stanoviska neuplyne dříve než 60 dnů po dni, kdy ke zrušení takového rozhodnutí došlo.*

(5) Nelze-li platnost stanoviska prodloužit z důvodu změn podle odstavce 4 věty druhé, které se vztahují pouze k určité části nebo etapě záměru, je taková část nebo etapa předmětem posuzování podle § 4 odst. 1 písm. h). Oznamovatel k takové části nebo etapě záměru předloží oznámení podle § 6 ve lhůtě stanovené příslušným úřadem. Dojde-li k vydání rozhodnutí podle § 7 odst. 6, příslušný úřad platnost stanoviska prodlouží. Nepředloží-li oznamovatel oznámení ve stanovené lhůtě nebo je-li vydán odůvodněný písemný závěr podle § 7 odst. 5, příslušný úřad platnost stanoviska prodlouží jen částečně, a to v rozsahu, ve

kterém se jej nedotýkají změny podle věty první.“ (zvýrazněno účastníkem).

Účastník je přesvědčen, že od doby vydání původního stanoviska EIA před více než dvanácti (!) lety došlo ke změnám podmínek v dotčeném území a též poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Účastník zdůrazňuje, že pro neprodloužení stanoviska EIA je dle závazného textu § 94 a odst. 4 zákona EIA dostačující potenciál dosud neposouzených významných vlivů na životní prostředí (srovnej „mohl mít“ nikoliv „má“). Toto ustanovení je třeba vykládat v souladu s principem předběžné opatrnosti dle § 13 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Původní dokumentace obsahuje dnes již neaktuální data o předmětném území a záměru. Aktuálně existují podstatné změny ve stavu životního prostředí, ve stupni poznání a metodiky. Aktuálně existují nové problémy, na které původní EIA pochopitelně nereaguje.

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 2. 2020, čj. 6 As 104/2019-70 cit:

„[27] Nejvyšší správní soud na tomto místě zdůrazňuje, že správní orgán musí odbornou úvahu o tom, že záměr nebude mít významný negativní vliv, učinit s jistotou. Tak mu velí princip předběžné opatrnosti zakotvený v § 13 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Ten stanoví, že „lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.“ Tento princip se musí uplatnit ve všech (zejména správních) procesech dotýkajících se životního prostředí. Jestliže má tedy správní orgán sebemenší pochybnosti v tom směru, že by snad záměr významný negativní vliv na životní prostředí mít mohl, měl by vždy dát přednost provedení zjišťovacího řízení. Pochybnosti přitom mohou vyvěrat jak z nedostatečných nebo nejasných údajů poskytnutých oznamovatelem, tak i z nedostatku vědeckých informací ohledně dopadů určitých činností na životní prostředí. Pochybnosti může do posuzovacího procesu vnést „zvnějšku“ i záměrem dotčená veřejnost v podobě výhrad a připomínek, jestliže je nebude správní orgán schopen s využitím svých odborných znalostí přesvědčivě vyvrátit.“ (zvýrazněno účastníkem).

Shora judikovaný princip předběžné opatrnosti se tak uplatní i v úvahách o prodloužení platnosti stanoviska EIA.

Vydaná dvě prodloužení platnosti stanoviska EIA jsou nezákonná a věcně nesprávná a měla by být zrušena. Neprovedení nového procesu EIA zkrátilo veřejnost na právu účastnit se rozhodování o záměru v dostatečně raném stadiu, kdy může být taková účast ještě účinná, což je v rozporu s Aarhuskou úmluvou. K tomu odkazujeme na nálezy Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 2239/07 a I. ÚS 59/14).

Od doby vydání původního stanoviska EIA před více než dvanácti lety (!) došlo ke změnám podmínek v dotčeném území a též poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.

EIA středočeské D3 vznikla na základě podkladů z období 1960–2010. Dokumentace je z roku 2010 (zveřejněna v lednu 2011). Původní dokumentace obsahuje dnes již neaktuální data o předmětném území a záměru. Aktuálně existují podstatné změny ve stavu životního prostředí, ve stupni poznání a metodiky. Aktuálně existují nové problémy, na které původní

EIA pochopitelně nereaguje. Prodloužení EIA obsahuje nepravdivé údaje o území např. voda: „průtok vodotečí v území západního koridoru se nezměnil“, rovněž změny v osídlení.

Dle EIA (2011) je dálnice projektována na dopravní kapacitu v r. 2030. Pokud očekáváme v podstatě lineární zvyšování intenzity dopravy v čase (dopravní modely jsou tak konstruovány), pak po uvedeném roce dálnice přestane kapacitně vyhovovat svému účelu. Účastník tedy požaduje doplnit, na jakou dopravní kapacitu je tedy dálnice aktuálně projektována.

Použitý dopravní model počítá s Vesteckou spojkou a dostavěným SOKP jako s realizovanou stavbou. Na její existenci jsou postaveny odhadované intenzity v širším prostoru středočeské D3. Vestecká spojka ani SOPKP však postaven není. Toto je zcela zásadní pochybení.

Úmysl zákonodárce, vyjádřený aktuální podobou § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., podle kterého je opakované prodloužení platnosti stanoviska EIA vyloučeno, má své jasné a logické zdůvodnění. MŽP navíc rozhodlo o prodloužení platnosti stanoviska EIA pouze částečně, ve variantě západního koridoru. Takový postup je nezákonný a věcně nesprávný – absencí porovnání aktuálního posouzení s východním koridorem nemohlo dojít k adekvátnímu hodnocení přijatelnosti obou variant a jejich pořadí z hlediska vlivů na životní prostředí.

Od doby původního stanoviska EIA došlo i k významným legislativním změnám, na národní i evropské úrovni. Např. došlo k přijetí a nabytí účinnosti Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. 6. 2020 o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088 („Nařízení o zákazu významně poškozovat“), které požaduje průkaz naplnění kritérií environmentálně udržitelné činnosti s tím, že musí být nejen vyloučen významný negativní vliv záměru, ale i prokázán jeho významný environmentální přínos z hlediska naplnění cílů dle čl. 9 tohoto nařízení, a to mj. z hledisek a) zmírňování změny klimatu; b) přizpůsobování se změně klimatu; c) udržitelného využívání a ochrany vodních zdrojů; e) prevence a omezování znečištění; f) ochrany a obnovy biologické rozmanitosti a ekosystémů. Účastník řízení namítá, že původní posouzení EIA ani prodloužení stanoviska EIA není vyhodnoceno dle požadavků tohoto přímo závazného právního předpisu.

V oblasti hydrologie byly zjištěny nové závažné poznatky, které vyšly najevo až po procesu EIA, ve kterém bylo stanovisko EIA vydáno. V průběhu 2020 – 2022 (tedy po vydání stanoviska EIA i jeho prodloužení v roce 2017) se provádělo měření stavu podzemních vod v trase dálnice. Tato skutečnost se měla zohlednit v novém procesu EIA, protože přináší nová závažná data. Výše uvedené měření se provádělo pouze roky, což ale nemůže dobře ukázat na trend do budoucna na dobu používání dálnice (je to málo). Toto období by se mělo prodloužit, sledovat podzemní vodu déle a dobře modelovat trend. Toto by pak měla nová EIA posoudit a zohlednit. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém budou data z nových měření zohledněna a posouzena.

Dále účastník namítá, že je zde významný rozdíl ve výměře zemědělské půdy, od vydání stanoviska EIA došlo k jejímu významnému úbytku v lokalitě pro umístění záměru liniové stavby dálnice D3. Změnily se základní charakteristiky přírodních poměrů zájmového území – fauna, flora a ekosystémy. Je zde významná změna ve stavu osídlení území, od vydání stanoviska EIA v roce 2012, v lokalitě pro umístění záměru liniové stavby dálnice D3. Je zde významná změna v intenzitě dopravy a hlukovém zatížení od vydání stanoviska EIA v roce 2012, v lokalitě pro umístění záměru liniové stavby dálnice D3.

EIA středočeské D3 (stanovisko MŽP r. 2012) vznikla na základě podkladů z období 1960–2010. Dokumentace je z roku 2010 (zveřejněna v lednu 2011).

Charakteristika záměru

Dokumentace EIA uvádí záměr jako rychlostní silnici s návrhovou rychlostí 120 km/h. Dnes je v dokumentaci DUR dálnice vedená jako dálnice s rychlostí 130 km/h (na jihočeském úseku se legálně jezdí i 150 km/hod. Riziko, že by k tomu v budoucnu mohly směřovat i části středočeského úseku). To pochopitelně přináší zvýšení řadu důsledků pro ŽP, např. vyšší hlučnost a emise z provozu.

Prognózy dopravy v EIA (2011) a DUR (2016) aj. souvisejících záměrech se značně liší, což snižuje důvěryhodnost těchto údajů dodaných investorem záměru. Je třeba zohlednit a posoudit i nové sčítání dopravy (2021).

Vliv na obyvatelstvo vč. socioekonomických vlivů

Dle údajů Českého statistického úřadu (viz příloha č. 2) došlo v období 2011 – 2022 ke změnám v osídlení předmětného území řádově v desítkách procent místy nadpoloviční nárůst).

Odborný posudek Dvorská 2022 – příloha č. 3 (aj.) zaměřený na ovlivnění ovzduší upozorňuje na významné změny, které žadatel neuvádí. Podle závěru posudku RNDr. Alice Dvorské , Ph.D., 6.3.2022 „Problematika prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší“ cit:

„*od doby zpracování Dokumentace EIA došlo ke změně některých metod posuzování, v jejichž důsledku by Záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Rozptylová studie zpracovaná v roce 2010 jako příloha Dokumentace EIA nemohla z důvodu dříve chybějících metodik a výpočetních postupů řádně zahrnout a popsat významné zdroje emisí znečišťujících látek. Aktuálnější rozptylová studie nebyla zpracována. Není možné, aby případné další prodloužení platnosti stanoviska EIA vycházelo z takto zastaralé rozptylové studie.*

Z důvodu výše uvedených skutečností není žádoucí, aby došlo k dalšímu prodloužení platnosti souhlasného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí. Je třeba zpracovat nové kvalitní posouzení vlivů tohoto záměru na životní prostředí na základě poznatků o aktuálním stavu dotčeného území a s použitím současného stavu odborných znalostí a metod posuzování.“

Původní EIA nesplňuje podmínky v oblasti světelného znečištění a osvětlování prostředí, definovaných MŽP v roce 2020, resp. 2021. Viz Č. j. MZP/2020/130/994, Metodický pokyn odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění, opatření související se světelným zářením ve vztahu k postupům podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) – příloha č. 4, a JEDNODUCHÁ OSVĚTLOVACÍ PŘÍRUČKA Doporučení pro šetrné moderní osvětlování, MŽP, duben 2021 – příloha č. 5. Úkolem zpracovatele posudku o vlivech záměru na životní prostředí je posoudit, zda je problematika světelného znečištění v dokumentaci dostatečně zohledněna a vyhodnocena a v případě potřeby navrhnout vhodná opatření k

prevenci a minimalizaci negativních vlivů způsobených světelným zářením na životní prostředí formou podmínek návrhu závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. K výše uvedeným doporučením by měl přihlížet rovněž příslušný úřad při kontrole jednotlivých dokumentů podle zákona č. 100/2001 Sb. a také při formulaci závěrů zjišťovacích řízení a stanovisek k posouzení vlivů provedení záměrů na životní prostředí (např. stanovením podmínek stanoviska). To se nestalo.

Vlivy na ovzduší a klima

Odborné posudky dokazují příkrý rozpor ev. dalšího prodloužení platnosti stanoviska EIA s legislativou ČR, mezinárodními závazky a požadavky EU na rozvoj dopravní infrastruktury a ochrany klimatu (ASITIS 2022).

Podle závěru Odborného posudku ke Stanoviskům k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí k záměru Dálnice D3 "Středočeská", ASITIS, 2022 (příloha č. 6) cit:

„Problematika ochrany životního prostředí je s postupujícími klimatickými změnami stále více spojená s adaptací a mitigací klimatické změny. Evropská komise i jednotlivé členských státy EU, včetně České republiky formulovaly nové požadavky na posouzení vlivů na životní prostředí u investičních projektů do infrastruktury. Tyto požadavky vychází z mezinárodních úmluv a jsou zhmotněny právními akty Evropské komise i vnitrostátními strategickými dokumenty nejvyšší úrovně.

Odborný posudek ke Stanoviskům k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí k záměru Dálnice D3 "Středočeská" vychází z aktuálního právního rámce a konkrétních technických pokynů Evropské komise k aplikaci nových požadavků v rámci procesů posouzení vlivu záměrů na životní prostředí EIA.

Posudek shledal, že historická dokumentace posouzení vlivu na životní prostředí, která vedla k vydání souhlasného stanoviska MŽP k záměru v roce 2012 a jeho prodloužení v roce 2017, obsahuje řadu závažných nedostatků.

Dokumentace záměru vychází z dat a plánů, které nejsou aktuální. Mezi nejzásadnějšími je plánování dopravních kapacit pro rok 2030, namísto roku 2080-2130, absence uchopení témat elektromobility, zadržení a retence vody pro potřebu zvládání sucha, obdobně jako reflexe změněných klimatických podmínek a opatření zajišťujících obnovení odolnosti narušených ekosystémů na změny klimatu, či plánování odolnosti infrastruktury na nové hydrometeorologické extrémy, které se stávají realitou.

Naprosto zásadní pro posouzení vlivu na životní prostředí je dle technického pokynu prověření záměru z hlediska klimatického dopadu. V oblastech zmírňování změny klimatu (směřující ke klimatické neutralitě a dekarbonizaci) a přizpůsobení se změně klimatu (směřující ke zvýšení odolnosti životního prostředí na postupující změnu klimatu). Toto posouzení je pokynem předepisováno pro všechny varianty.

Absence vypracování posouzení klimatického dopadu v rámci posouzení vlivu na životní prostředí je samo o sobě důvodem, pro které stávající právní rámec akci vylučuje z financování, a tedy z realizace.

Pro potřebu posouzení vlivu na životní prostředí záměru Dálnice D3 "Středočeská" je

zásadní doporučení variant. Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku v roce 2012 doporučilo, a ještě v roce 2017 prodloužilo své stanovisko k realizaci konkrétních variant stavby pro konkrétní úseky.

Doporučení variant podle technického pokynu musí být realizováno také na základě klimatického posouzení všech variant. Zvláště důležité je toto téma v kontextu aktualizované Dopravní politiky České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050, která přímo hovoří o problémech v nadbytečném plánování kapacity dopravní infrastruktury.“

A dále z tohoto posudku cit:

„*Evropská ekonomika přejde do roku 2050 na nulové čisté emise skleníkových plynů (klimatická neutralita) v souladu s Pařížskou dohodou a evropským právním rámcem pro klima, včetně splnění nových cílů v oblasti skleníkových plynů pro rok 2030. Infrastruktura, mezi kterou jsou jmenovitě zahrnuté dálnice – jako dopravní stavby shodné s předmětem posudku, má dlouhou dobu životnosti, která přesahuje rámec roku 2050 a investor tak podle pokynu plánuje jejich provoz i ve 2. polovině 21. století. Rozhodnutí o povolení a investicích do dopravní infrastruktury proto musí zohlednit vliv staveb na dosahování cílů v oblasti klimatické neutrality, ke kterým je Česká republika vázána.*

Současně je z hlediska ekonomické udržitelnosti a ochrany životního prostředí nezbytně nutné povolit a rozhodnout o investicích pouze do těch projektů infrastruktury a jejich variant, které budou připravené na vývoj změny klimatu predikovaný pro období jejich celého období životnosti. Do projektů, které jsou plně přizpůsobené nevyhnutelným dopadům změny klimatu a podporují tak budování adaptační kapacity a minimalizaci zranitelnosti v souladu s Pařížskou dohodou.

Dopravní stavby, zvláště pak velké dopravní stavby, jsou zařazené do přílohy I směrnice EIA, protože mají významné vlivy na životní prostředí. U těchto záměrů dochází již od roku 2014 k překrývání mezi procesem EIA a prověřování z hlediska klimatického dopadu.

V roce 2014 byla směrnice EIA novelizována, aby se přizpůsobila vývoji politiky, právním a technickým souvislostem za posledních 25 let a novým úkolům v oblasti životního prostředí. Spolu normotvůrci se shodli, že důležitost problematiky životního prostředí, jako je změna klimatu a rizika nehod a katastrof, při tvorbě politiky se zvýšila a že by tedy měla také představovat důležitý prvek při posuzování a rozhodování o schvalování záměrů.

Pro záměr Středočeské D3 k prověřování z hlediska klimatického dopadu prozatím nedošlo a dokumentace záměru, ani posouzení vlivu na životní prostředí (EIA) neobsahuje materiály potřebné k tomuto prověření. A to přesto, že záměr ze své podstaty a rozsahu představuje rizika související se změnou klimatu, která by sama o sobě měla být prověřená z hlediska vlivu na životní prostředí.9 (A to nad rámec vlivu na životní prostředí dokumentovaném v předložené dokumentaci 2010.)

Požadavek prověření rizik souvisejících se změnou klimatu v rámci procesu posouzení vlivů záměrů na životní prostředí (EIA) vyplývá také z integrovaného přístupu k adaptaci na změnu klimatu, která je nedílnou součástí politiky udržitelného rozvoje a snižování rizika katastrof, a která je zakotvená v implementační části Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizaci pro období 2021 – 2030 zpracované Ministerstvem životního prostředí v meziresortní spolupráci s využitím klimatologických podkladů Českého hydrometeorologického ústavu schváleného usnesením Vlády ČR ze dne 13.9.2021 č. 785. Tento materiál explicitně zmiňuje proces posouzení vlivů záměrů na životní prostředí jako

jeden ze stávajících procesů, v rámci, kterého mají být realizována opatření pro přizpůsobení se změně klimatu.

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že dokumentace k posouzení vlivů záměru na životní prostředí EIA v případě velkých dopravních staveb jednoznačně má obsahovat prověření záměru z hlediska klimatického dopadu."

Podle závěrů posudku RNDr. Alice Dvorské , Ph.D., 23.3.2022 Problematika prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část" na životní prostředí z hlediska vlivů na klima (příloha č. 6) cit:

„Rozsah zpracování problematiky vlivů Záměru na klima v podkladech, z nichž vycházelo posouzení vlivů jeho provedení na životní prostředí v letech 2010-2012 i prodloužení platnosti souhlasného stanoviska v roce 2017, je velmi stručný až nedostatečný. V žádném případě neodpovídá současným požadavkům na hodnocení této problematiky ani již běžné praxi v posuzování vlivů provedení jiných záměrů na životní prostředí. Nebyly vyhodnoceny všechny významné vlivy Záměru na klima, a proto nelze předpokládat, že zohledněním nové metodiky by nedošlo k rozporu nových poznatků a metod posuzování se závěry Dokumentace EIA a že se obecně jedná pouze o zlepšení použité metodiky a výpočtových modelů.

Z důvodu výše uvedených skutečností není žádoucí, aby došlo k dalšímu prodloužení platnosti souhlasného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část" na životní prostředí. Je třeba zpracovat nové kvalitní posouzení vlivů tohoto záměru na klima s použitím současného stavu odborných znalostí a metod posuzování."

Podle závěrů stanoviska Posouzení a doplnění z pohledu mezinárodních a národních klimatických závazků a rámců o předpokládaných emisí skleníkových plynů, Červenec 2020, RNDr. Viktor Třebický, Ph. D. (příloha č. 7) cit:

„Při objektivním posouzení vlivu daného úseku dálnice na klima nelze souhlasit se závěrem dokumentace, že vztah záměru k mitigačním cílům je neutrální až mírně negativní. Toto hodnocení je subjektivní, neopírá se o stanovení emisí GHG plynů (uhlíkové stopy) v souladu s mezinárodními a národními metodikami. Chybí postižení střednědobého a dlouhodobého horizontu záměru a jeho vlivu na klima.

Rovněž nelze souhlasit se závěrem, že dálnice vyprodukuje 17,8 kt CO2 ekv./rok. Emise nebyly správně spočítány (viz výše), nezohledňují vliv celé stavby na klima. Ve skutečnosti středočeská dálnice vyprodukuje 10x více emisí za rok (cca 180 kt). Uvedené tvrzení (str. 34) „Jedná se o množství emisí, které lze v kontextu celkové produkce skleníkových plynů v území považovat za poměrně mírné, což je dáno zejména skutečností, že automobilová doprava má obecně malý podíl na produkci emisí skleníkových plynů, většinu tvoří stacionární zdroje" je závádějící. Nebyla stanovena celková produkce skleníkových plynů z území, proto není možné takto kategoricky srovnávat. Vliv silniční dopravy na klima je v ČR trvale rostoucí a nedaří se ho snižovat, zatímco vliv stacionárních zdrojů i průmyslu trvale klesá a bude dále klesat.

Posouzení záměru neobsahuje návrh žádných mitigačních opatření, které by přispěly ke snížení emisí skleníkových plynů, souvisejících se záměrem. Řada publikovaných vědeckých studií ukazuje, že lze volbou vhodných opatření lze snížit uhlíkovou stopu jak výstavby záměru, tak provozu na dané komunikaci o desítky procent12.

Adaptace a zranitelnost

Nelze souhlasit se závěrem dokumentace, že záměr sám o sobě je stavbou adaptovanou na změnu klimatu. Projektová dokumentace postrádá k tomuto tvrzení objektivní podklady. Není provedeno komplexní zhodnocení zranitelnosti dotčeného území. Nejsou uvedeny aktuální emisní scénáře vývoje klimatu, na kterých je postaveno posouzení odolnosti a zranitelnost záměru vůči klimatickým změnám.

Uvedené hodnocení rizik je proto neopodstatněné.“

Vlivy na hlukovou situaci a eventuálně další fyzikální a biologické charakteristiky

Odborné stanovisko (Libor Brož, 6.1. 2020, Odborné stanovisko k předmětu: Akustická studie k výstavbě středočeské části dálnice D3, úseky 0301-0303 Praha – Václavice) – příloha č. 8 - prokazuje nedostatky podkladů investora v oblasti hluku. Podle jeho závěru cit.

„*u tranzitní liniové stavby mezinárodního významu, nově vstupující do dosud klidného území, jako je posuzovaná trasa dálnice D3, by mělo být posouzení hluku z jejího provozu provedeno maximálně zodpovědně a způsob stanovení rozhodných hodnot by neměl vyvolávat žádné pochybnosti už jen proto, že je nereálné, aby z důvodu obtěžování hlukem byl jakkoliv omezován budoucí provoz takové stavby a že se jedná o trvalou (definitivní) zátěž, ve které zasažení obyvatelé prožijí podstatnou část života.*“

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Změny a nedostatky zejm. v oblasti hydrauliky, hydrologie a s nimi související geotechniky identifikují posudky Rott (2022), Benkovič 2020 a Šmíd 2018 (Ing. Jiří Šmíd – Geotechnické posouzení – příloha č. 9).

Podle závěrů Znaleckého posudku č. 27/5/2021 pro zhodnocení geotechnických poměrů v trase projektované Dálnice D3 v úseku D3_stavba 0301 – 0303 Praha – Václavice, stavba 0302 Jílové u Prahy - Hostěradice, km 13,522 až km 17,908, Ing. Josef Rott, Ph.D. (příloha č. 10), cit:

„Klíčovými strukturami podle dostupné dokumentace je tunel Luka délky 1845 m, a most přes Sázavu délky 803 m, vedený v maximu přibližně 110 m nad hladinou řeky. Obecně jsou zásadní geotechnické problémy vázány na masivní založení mostu, zatížení ze základů s dalekým dosahem, pro konkrétní most interakce Jílovského tunelu II se založením mostu. Zde vstupují do hry rizika případného popuštění základů mostu, propadu tunelu, apod. Ve smyslu poměrně dlouhého tunelu Luka jsou geotechnické problémy spojené s variabilitou geologie a tím i namáháním ostění, dále s poddolováním v dané oblasti. Ve smyslu znalecké otázky lze zmínit narušení rázu prostředí coby rekreační oblasti.“

Tyto geotechnické problémy se stavebními objekty v úseku 0302 mohou zásadně ovlivnit EVL Dolní Sázava, rekreační oblast, vodní zdroje obcí atd.

Ing. Pavel Benkovič, držitel osvědčení odborné způsobilosti projektovat, provádět a vyhodnocovat geologické práce v oborech hydrogeologie a geologické práce-sanace, vydané Ministerstvem životního prostředí pod čj. 354/630/2210/01 dne 15.3.2001. jeho posouzení je přílohou č. 11 tohoto podání, ve svém posouzení dochází k závěru cit: „. *Pro objekty, u nichž*

byl vliv stavby dálnice D3 identifikován jako nevýznamný, protože byl predikován v rozsahu málo desítek centimetrů vodního sloupce, může být v době dlouhodobého sucha při zjišťovaných rozkyvech hladiny podzemní vody řádově v metrech tento vliv již fatální. Podle mého názoru lze tento vliv, se kterým nebylo v dokumentaci z roku 2010 uvažováno, považovat za významnou změnu podmínek v území, dotčeném stavbou dálnice D3, kterou je třeba zohlednit.“

Tedy potvrzuje naplnění ust. 9a odst. 5 zákona EIA změnou podmínek v území, v jejichž důsledku by záměr středočeské D3 mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí v oblasti podzemí vody v jeho okolí.

Z výsledků jeho posouzení účastník zdůrazňuje následující pasáže.

K původní dokumentaci EIA (2010 !) Ing. Benkovič uvádí cit: „*Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území vody vůbec nezmiňuje, v kapitole C.II Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území, podkapitole C.II.4 Voda jsou zmiňovány pouze povrchové vody, hydrogeologické poměry a podzemní voda nejsou vůbec zmíněny.*“

K Posudku dokumentace EIA, Ing. Josef Tomášek, CSc., SOM s.r.o., Mníšek pod Brdy, září 2011, Ing. Benkovič uvádí cit: „*Chybějící popis hydrogeologických poměrů v dokumentaci posudek neřeší*.“

V kapitole 2 svého posouzení nazvané Vyjádření ke změnám informací o hg poměrech v dokumentaci ze srpna 2010, Ing. Benkovič uvádí cit:

„V kapitole D.I.4.2. Podzemní vody popisující možné vlivy na podzemní vody je u západního koridoru, varianty Z2 (1.-3. úsek) uváděno riziko u 9 lokalit, doprůzkum je požadován pouze na 2 lokalitách (u vodního zdroje Václavice a u domovních studní v Přibyšicích), u varianty Z1=Z2 (4. úsek) na 11 lokalitách, doprůzkum je požadován opět pouze na 2 lokalitách (vodní zdroj Radič a na úseku km 53,75– 54,94, kde chybí údaje o HPV). Jakým způsobem budou vypořádány možné vlivy na podzemní vody u ostatních lokalit, kde nebyly doporučeny doprůzkumy, dokumentace neuvádí. Již to lze považovat za významný nedostatek, i tyto vlivy by měly být nějakým způsobem podrobněji popsány.

V samotné dokumentaci byla hg poměrům věnována pouze minimální pozornost, v textu je odkazováno na samostatnou přílohu č. B12.3, kterou je hydrogeologický průzkum, zpracovaný formou rešerše v březnu 2010. Text závěrečné zprávy průzkumu uvádí, že základem byly archivní podklady z Geofondu a dalších podnikových archivů a podklady z příslušných vodohospodářských úřadů (vodohospodářská rozhodnutí a dokumentace k nim příslušející). Z terénních prací byly uskutečněny pouze záměry hladin ve studnách z Benešova a okolí a pasport tras. Jako základní podkladové práce byly uvedeny předběžné hydrogeologické průzkumy částí trasy D3 z let 1995, 1996 a 2007, tj. i nejnovější použitá zpráva je v současné době již 15 let stará!“

V závěrečném shrnutí Ing. Benkovič uvádí cit:

„Veškeré novější průzkumné práce z let 2013, 2015, 2016 a 2019 v dokumentaci nejsou zohledněny. Všechny archivní i novější zprávy provedených hg průzkumů jsou více či méně jednorázovým konstatováním stavu v době jejich realizace, v lepším případě uvádějí srovnání s úrovní hladiny podzemní vody při obdobném jednorázovém měření v rámci

dřívějšího průzkumu před několika lety. Žádná zpráva se ani okrajově nezabývá pohyby úrovně hladiny podzemní vody v dlouhodobém pohledu, tj. zda je z dlouhodobého hlediska trend pohybu hladiny podzemní vody setrvalý, nebo je dlouhodobě poklesávající či stoupající. U mělkých zvodní v pásmu povrchového porušení a rozpukání hornin je významný i vliv atmosférických srážek (jednoznačně to prokázalo krátkodobé měření několika hg objektů v rámci předstihového hydrogeologického monitoringu v letech 2020-21 v úseku D3 0301 Praha-Jílové, uvedené ve zprávě V. Wojnarové z prosince 2021). Potvrzují to i zmínky v některých dalších zprávách, uvádějící v těchto objektech rozkyv hladin mezi měřeními v různých letech 5-6 m.“ (zvýrazněno podateli).

A dále cit:

„Změny trendů pohybů hladiny podzemní vody jsou významné v souvislosti s již dlouho probíhající klimatickou změnou, mající za následek zvýšení četnosti a intenzity klimatických extrémů, které se projevují střídáním dlouhodobých period sucha a přívalových srážek, nezřídka způsobujících lokální povodně. Probíhající klimatická změna má a do budoucna bude mít rovněž významný dopad na vodní režim jak povrchových, tak podzemních vod. Při dlouhodobých suchých periodách může u hg objektů, situovaných do povrchové zóny horninového prostředí, docházet k výrazným poklesům hladiny podzemní vody. Pro objekty, u nichž byl vliv stavby dálnice D3 identifikován jako nevýznamný, protože byl predikován v rozsahu málo desítek centimetrů vodního sloupce, může být v době dlouhodobého sucha při zjišťovaných rozkyvech hladiny podzemní vody řádově v metrech tento vliv již fatální. Podle mého názoru lze tento vliv, se kterým nebylo v dokumentaci z roku 2010 uvažováno, považovat za významnou změnu podmínek v území, dotčeném stavbou dálnice D3, kterou je třeba zohlednit.

V letech 2014-2016 bylo v České republice dlouhé období sucha, které s různou intenzitou postihovalo celé území republiky. Dopady sucha v roce 2015 byly předmětem případové studie zadané Středočeským krajem společnosti VRV, a.s. a Vysoké škole chemicko-technologické v Praze. Zpracovatelé studie zjistili, že z pohledu sucha jsou jako zdroje podzemní vody pro pitné účely nejvíce ohroženy všechny kopané studny do hloubky 10 metrů, jako druhé nejohroženější jsou mělké vrty do 30 m. Podle provedené pasportizace v rámci hg průzkumů trasy D3 se jedná o většinu využívaných objektů, zjištěných v pásmu 500 m na každou stranu od trasy dálnice.

Z tohoto pohledu nelze informace v dokumentaci z roku 2010 považovat za dostatečné pro posouzení možných dopadů stavby dálnice D3 na využívané objekty k odběrům podzemní vody v jejím okolí.“

Je třeba si uvědomit, že účelem procesu EIA je zkoumat vlivy na životní prostředí a zdraví lidí. Účelem posuzování vlivů na životní prostředí je podle § 1 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti. Podle ust. § 2 zákona se posuzují vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Vlivy na biologickou rozmanitost se posuzují se zvláštním zřetelem na evropsky významné druhy, ptáky a evropská stanoviště.

Vlivy se tedy zkoumají jak samostatně, tak ve vzájemných souvislostech. Hodnotí se

vlivy po celou dobu existence záměru od jeho přípravy přes jeho provádění a provozování až po jeho likvidaci.

Je třeba též zdůraznit princip předběžné opatrnosti, zakotvený v zákoně č. 17/1992 SB., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Účastník zdůrazňuje, že jsou v dané věci zjištěny nové závažné poznatky, které vyšly najevo až po procesu EIA, ve kterém bylo stanovisko EIA vydáno (k tomu srovnej např. sdělení MŽP ze dne 5.8.2022, č.j. MZP/2022/700/97 ve věci záměru Těžba a úprava štěrkopísku v Uherském Ostrohu 2).

Účastník předně uvádí, že v průběhu 2020 – 2022 (tedy po vydání stanoviska EIA i jeho prodloužení v roce 2017) se provádělo měření stavu podzemních vod v trase dálnice. Tato skutečnost by se měla zohlednit v novém procesu EIA, protože přináší nová závažná data.

Výše uvedené měření se provádělo pouze roky, což ale nemůže dobře ukázat na trend do budoucna na dobu používání dálnice (je to málo). Toto období by se mělo prodloužit, sledovat podzemní vodu déle a dobře modelovat trend. Toto by pak měla nová EIA posoudit a zohlednit. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém budou data z nových měření zohledněna a posouzena.

Na vodní zdroje, které jsou závislé na podzemní vodě (studny), je potřeba nově pohlížet jako na strategicky důležité a ne je jen nahrazovat centralizovanou distribucí vody. Lokální zdroje mohou hrát důležitou roli při výpadku distribuční sítě vody nebo i jen dodávek el. energie a jako takové jsou vlastně nenahraditelné. V současné globální politické situaci je potřeba na to myslet a posoudit to v nové EIA (jako možný vliv na zdraví obyvatel). Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Obecným trendem posledních let je, že podzemní voda klesá a to má vliv na celý ekosystém a zdraví obyvatel. Po roce 2021, kdy se pokles zmírnil, opět v roce 2022 došlo k dalšímu poklesu hladin podzemní i povrchové vody. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude tento trend zohledněn a posouzen.

Předchozí hydrogeologické průzkumy doporučují podrobnější monitoring, to znamená, že je potřeba pro posouzení více dat a nová data. To je skutečnost, kterou původní EIA nemohla brát v potaz, protože tento požadavek vznikl až později. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Obecně je nově, více než dříve, doporučováno jako zásadní, aby se prováděla opatření pro zadržování vody v krajině. Tato opatření jsou a budou klíčová pro kvalitu a stav podzemní vody. Důraz na realizaci těchto opatření je změna, která proběhla později, než je předchozí stanovisko EIA a proto by to nová EIA měla zohlednit a to z pohledu, jak by dálnice možnosti těchto opatření ovlivnila. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Bylo nově zjištěno, jak spodní voda v dané oblasti závisí na srážkových úhrnech, ale toto nebylo zohledněno v původní EIA, což je potřeba nově zapracovat. Opět, výše uvedený

argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Původní posouzení a stanovisko EIA nebraly v úvahu nová data o trendu klimatické změny jako celku a vlivu na podzemní vody (jiný průběh srážek, rychlejší odpařování atd.). Proto by se mělo zpracovat nové zjišťovací řízení, které zapracuje nové poznatky a údaje. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy a biologickou rozmanitost

Od doby, kdy byly prováděny biologické průzkumy pro původní EIA (2010), došlo k podstatným změnám v biotopech i biologické rozmanitosti, což lze doložit např. zoologickými posudky (Vlašín, Heřman aj.) či rešerší z nálezové databáze AOPK.

Podle znaleckého posudku RNDr. Mojmír Vlašín Doplňkový a revizní biologický průzkum v trase záměru středočeské části dálnice D3 (Praha - Mezno), 15.12.2020, příloha č. 12, cit:

„Na základě vlastních výsledků a výsledků řady studií, které zkoumaly biotu v koridoru navrženého záměru stavba dálnice D3 – středočeská, i na základě podkladů z databází je zřejmé, že navrhovaný záměr bude mít ve fázi realizace i ve fázi provozu zcela zásadní negativní vliv na ZCHDŽ, které dosud v tomto území žijí. Investor ale nezažádal o udělení výjimky pro všechny druhy, pro které by žádat měl. Investor také nedisponuje ani přibližnými daty o početnosti jednotlivých druhů, které budou stavbou dotčeny.“

Vyloučení vlivu na EVL Minartice a EVL Dolní Sázava zpochybňují znalecké posudky (Vlašín 2021, Vlašín 2022 – příloha č. 13 aj.).

Podle Orientační entomologický průzkum vybraných lokalit v území záměru středočeské části dálnice D3 v sezoně 2021, Mgr. Petr Heřman (příloha č. 14) cit:

„*Tato zpráva uvádí data k výskytu celkem 44 druhů hmyzu z pěti lokalit v oblasti záměru výstavby středočeské části dálnice D3. Z uvedeného počtu je osm druhů ochranářsky významných (viz Tab. 1): čtyři zařazené v červeném seznamu (tři v kategorii "téměř ohrožený", jeden v kategorii "zranitelný") a pět druhů je zvláště chráněných (v kategorii "ohrožený"). Nad rámec entomologického průzkumu byly dále pozorovány tři druhy plazů (všechny legislativně chráněné i začleněné do červeného seznamu, dva druhy navíc evropsky významné a chráněné v rámci soustavy Natura 2000). Přestože lokality v době návštěv nevykazovaly všechny stejně vysokou ochranářskou hodnotu (např. vzhledem k nedostatku managementu nebo naopak příliš intenzivnímu využívání, což byl případ např. lokalit Dunávice a Studené), pozorování uvedených ohrožených druhů, často navíc požívajících legislativní ochrany, svědčí o celkových kvalitách zájmového území z hlediska biodiverzity. Pro její uchování je žádoucí (a režim ochrany vybraných druhů toto přímo legislativně vyžaduje) zamezit negativním změnám a ničení prostředí obývaného těmito organismy.*“

Energetické zdroje

Autoři posudků pravděpodobně v době zpracování nemohli předpokládat rozvoj elektromobility a závazky ČR v oblasti dosažení podílu obnovitelných zdrojů energie v oblasti dopravy (14 % již do roku 2030). Současná situace a výhled provozu infrastruktury však jasně

ukazuje, že bude třeba reflektovat ohromné nároky na dodávky elektrické energie potřebné pro provoz elektromobilů. Naprostá absence zmínky o velkých a intenzivních odběrech elektrické energie z nabíječek vozů, které se staly běžnou součástí benzínových pump i dálničních odpočívek je z hlediska plánování záměru na hraně s katastrofickými scénáři spojenými s výpadky dodávek elektřiny na další odběrová místa. Zároveň lze předpokládat, že záměr bude vyžadovat vybudování doplňkové infrastruktury, která posílí stávající nabídku energetické distribuční sítě v místech realizace záměru.

S ohledem na to, že záměr je plánován tak, aby se, pokud možno vyhnul urbanizovaným lokalitám, lze předpokládat s ohledem na široká ochranná pásma energetických sítí další významné zásahy do životního prostředí a cenných přírodních lokalit.

Chybějící témata stávající dokumentace a stanovisek

Pro možnost vydání stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí nebo k prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí mají být dle technického pokynu vypracovány následující podklad(y) potřebné k prověření záměru z hlediska klimatického dopadu:

Zmírňování změny klimatu (klimatická neutralita)

Stanovení uhlíkové stopy – C02 ekvivalentu, včetně peněžního vyjádření emisí skleníkových plynů, vyjádření stínové ceny uhlíku z celého životního cyklu realizace a provozu infrastruktury.

Stanovení uhlíkové stopy musí být zpracováno pro všechny navrhované varianty, včetně nulové, pro potřebu prosazení nízkouhlíkové volby a varianty z hlediska životního cyklu infrastruktury – tedy doporučení preferovaných variant MŽP jako orgánu, který stanovuje pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí v souladu se zásadou *„energetická účinnost v první řadě“*.

Stanovení výchozího stavu (nulové varianty) a výpočet stínové ceny uhlíku je třeba k posouzení hodnověrnosti projektu z hlediska mezinárodních závazků Pařížské dohody a evropského právního rámce pro klima pro roky 2030 a 2050. V případě dopravní infrastruktury posuzované pro životní cyklus 100 let je třeba počítat také emise vznikající provozem této infrastruktury v dlouhodobém horizontu.

Přizpůsobení se změně klimatu

Stanovení klimatických rizik včetně analýzy pravděpodobnosti a dopadu prostřednictvím analýzy zranitelnosti, která obsahuje vyjádření expozice a citlivosti na klimatická nebezpečí související s posuzovaným záměrem. Analýza expozice se musí zaměřit na expozici současným klimatem, ale také budoucím klimatem v předpokládaném výhledovém horizontu životnosti infrastruktury. Klíčové je vyjádřit, jak bude expozice a citlivost změněná realizací záměru. Pro efektivní plánování adaptačních opatření je třeba kvantifikovat pravděpodobnost i dopad rizik minimálně v rozsahu technických pokynů.

Analýza zranitelnosti odhaluje klíčová rizika související s klimatickou změnou, a proto by měla být vypracována pro všechny navrhované varianty, včetně nulové pro potřebu výběru varianty, která má potenciál nejlépe splnit zásadu DNSH neboli *„významně nepoškozovat“*.

Vyhodnocení a plán příslušných adaptačních opatření – musí být naplánována taková opatření, která zajistí, že záměr nezvýší zranitelnost sousedních hospodářských a sociálních struktur a životního prostředí.

Plán pravidelného monitorování a následných opatření (např. kritických předpokladů ve vztahu k budoucí změně klimatu a jejímu vývoji).

Výběr variant

Zásadním tématem pro výběr a doporučení variant podle technického pokynu je posouzení jednotlivých variant z hlediska klimatického dopadu. Výše uvedený právní rámec, ale i strategické dokumenty v oblasti životního prostředí i dopravy jasně ukazují na řadu nedostatků v popisu a dokumentaci záměru.

Úplná absence popisu dopadů jednotlivých variant z hlediska klimatického dopadu dle nových poznatků a právního rámce jsou zcela zásadním nedostatkem, který ve stávající době, při závazcích České republiky v oblastech klimatu, znemožňují odpovědný výběr vhodné varianty řešení a její doporučení v rámci stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Předkládaný posudek identifikuje nejvýznamnější problémy a uvádí, jaké kroky jsou třeba k tomu, aby bylo možné objektivně přistoupit k výběru a doporučení varianty řešení nevyhovující dopravní situace z hlediska vlivu na životní prostředí.

Vlivy záměru z pohledu možné kumulace jednotlivých změn a kumulace s jinými záměry v území

Jedná se zejména o tyto stavby a nové skutečnosti, které nebyly dříve známy, a přinášejí zásadní změny dopravních toků v místě plánovaného záměru a jeho bližším i širším okolí:

- *výstavba obchvatu Olbramovic (vydané stavební povolení, dokončení léto 2022),*
- *dokončení dálnice D4 (vydané stavební povolení, zahájení stavby, dokončení 2024),*
- *dokončení IV. železničního koridoru,*
- *obchvat Benešova a zahloubení I/3 u Konopiště (plánovaná realizace po 2022).*

Po dostavbě dálnice D4 (Praha–Písek–České Budějovice), modernizaci IV. železničního koridoru a modernizaci silnice I/3 se stala výstavba SD3 nadbytečnou. V těsné blízkosti by se tak ocitly hned 4 paralelní kapacitní dopravní trasy vedoucí od Prahy na jih. Dálnice by neulevila přetíženým silnicím od dopravy v dotyčném regionu. Naopak by indukovala další dopravu: 60–90 % přidané kapacity se podle expertních studií zaplní do 5 let. Okolní obce a krajina budou velmi tvrdě zasaženy stavbou, provozem i následnými projekty developerů.

O odvedení dopravy ze silnic nižších tříd pomocí SD3 nejsou prakticky žádné přesvědčivé důkazy, jen neustále opakovaná tvrzení, a dokonce i Dopravní model investora ukazuje, že SD3 někde dopravu odvede a jinde přidá.

Koridor dálnice D3 je v rozporu s pokyny Evropské komise č. 2021/C 373/01 k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021– 2027, Pařížskou dohodou, Adaptační strategií ČR na změnu klimatu aj. v této oblasti dle přiložených posudků.

Stejně tak je v rozporu s Dopravní politikou České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050.

Vlivy záměru přesahující hranice ČR

Opodstatnění záměru, zejm. obhajoba veřejného zájmu na existenci dálnice v situaci, je velmi diskutabilní ve chvíli, kdy Rakousko mění plány na rozvoj dopravní infrastruktury vzhledem ke klimatické změně (upouští od stavby dálnic souvisejících s D3).

Zcela zásadním rozdílem oproti nahlížení věci a posuzování záměrů je právě klimatická změna jako taková. K tomu viz výše.

Další skutečnosti

- je zde významný rozdíl ve výměře zemědělské půdy, od vydání stanoviska EIA došlo k jejímu významnému úbytku v lokalitě pro umístění záměru liniové stavby dálnice D3

- změnily se základní charakteristiky přírodních poměrů zájmového území – fauna, flora a ekosystémy, jak účastník doložil znaleckými posudky (nyní dokládají chybějící Doplňkový a revizní biologický průzkum v trase záměru Středočeské části dálnice D3 (Praha - Mezno) (RNDr. Mojmír Vlašín, 15. 12. 2020)

- je zde významná změna ve stavu osídlení území, od vydání stanoviska EIA v roce 2012, v lokalitě pro umístění záměru liniové stavby dálnice D3, zejména v dynamicky se rozvíjejícím přípražském regionu (Jesenice u Prahy a další obce a města)

- je zde významná změna v intenzitě dopravy a hlukovém zatížení od vydání stanoviska EIA v roce 2012, v lokalitě pro umístění záměru liniové stavby dálnice D3, zejména v dynamicky se rozvíjejícím přípražském regionu (Jesenice u Prahy a další obce a města)

Kapacita záměru, pro který je dokumentace připravovaná je plánována na dopravní zatížení v roce 2030. Dnes je již zřejmé, že v roce 2030 dálnice pravděpodobně nebude ani dokončená. Plánování kapacity záměru má dle výše uvedeného právního rámce zahrnovat období minimálně 50 let a v případě záměru Středočeské D3 – jako velké dopravní stavby horizont 100 let.

Plánovaná kapacita (rozsah) záměru je klíčovým aspektem pro hodnocení vlivu na životní prostředí a v této chvíli je zřejmé, že tyto základní údaje jsou zcela neaktuální.

Důkazní břemeno prokázání závěru o prodloužení stanoviska EIA nese žadatel (investor). Pro závěr o neprodloužení postačí, aby žadatel nebyl schopen prokazatelně splnit jeden z důvodů uvedených v § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. A to se podle názoru účastníka bezpečně stalo.

Navržené důkazy k této části:

- *Změny v osídlení oblasti dotčené záměrem středočeské D3. Zdroj: ČSÚ*

- *RNDr. Alice Dvorská, Ph.D., 6.3.2022 „Problematika prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší*
- *Č. j. MZP/2020/130/994, Metodický pokyn odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění, opatření související se světelným zářením ve vztahu k postupům podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).*
- *Odborný posudek ke Stanoviskům k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí k záměru Dálnice D3 "Středočeská", ASITIS, 2022*
- *RNDr. Alice Dvorská, Ph.D., 23.3.2022 Problematika prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí z hlediska vlivů na klima*
- *Posouzení a doplnění z pohledu mezinárodních a národních klimatických závazků a rámců o předpokládaných emisí skleníkových plynů, Červenec 2020, RNDr. Viktor Třebický, Ph. D.*
- *Libor Brož, 6.1. 2020, Odborné stanovisko k předmětu: Akustická studie k výstavbě středočeské části dálnice D3, úseky 0301-0303 Praha – Václavice*
- *Ing. Jiří Šmíd – Geotechnické posouzení*
- *Znalecký posudek č. 27/5/2021 pro zhodnocení geotechnických poměrů v trase projektované Dálnice D3 v úseku D3_stavba 0301 – 0303 Praha – Václavice, stavba 0302 Jílové u Prahy - Hostěradice, km 13,522 až km 17,908, Ing. Josef Rott, Ph.D*
- *Ing. Pavel Benkovič, Stanovisko k žádosti o prodloužení stanoviska k dokumentaci záměru „Dálnice D3-Středočeská“, zpracované kolektivem pracovníků společností PRAGOPROJEKT Praha, a.s. a SUDOP a.s. pod vedením Ing. Ondřeje Čapka v srpnu 2010*
- *RNDr. Mojmír Vlašín Doplňkový a revizní biologický průzkum v trase záměru středočeské části dálnice D3(Praha - Mezno), 15.12.2020*
- *Znalecký posudek RnDr. Vlašín, Brno 2021 (úsek D3 0304 Václavice – Voračice)*
- *Posouzení Rozhodnutí k udělení výjimek pro stavbu dálnice D3 v úseku 0305/I Voračice – Nová Hospoda, znalecký posudek (Brno, 2022)*
- *Orientační entomologický průzkum vybraných lokalit v území záměru středočeské části dálnice D3 v sezoně 2021, Mgr. Petr Heřman*

Účastník neměl možnost vyjádřit se k podkladům pro prodloužení stanoviska EIA

Ministerstvo životního prostředí odmítlo zpřístupnit účastníkovi podklady, kterými žadatel odůvodňuje svou žádost, ten se tak nemohl kvalifikovaně vyjádřit k podkladům žádosti o prodloužení. Účastník se v této věci obrátil dne 3.12.2022 na soud s žalobou proti rozhodnutí ministra životního prostředí ze dne 29.9.2022, č.j. MZP/2022/430/935, sp.zn. R/4016. Závěr o prodloužení stanoviska EIA je stižen zásadní procesní vadou a zásahem do ústavně garantovaného práva účastníka na spravedlivý proces.

Městský soud v Praze vydal dne 28.6.2024 rozsudek pod č.j. 17 A 109/2022- 66, ve které Rozhodnutí ministryně životního prostředí ze dne 29. 9. 2022, č. j. MZP/2022/430/935,

zrušuje a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení. Soud v rozsudku uvádí cit:

„Soud proto dospěl k závěru, že ministryně pochybila, pokud potvrdila rozhodnutí, kterým ministerstvo zamítlo žádost žalobkyně o nahlížení do spisu z důvodu, že žalobkyně požadovala nahlížet do správního spisu na základě svého údajného práva účastníka podle § 38 odst. 1 správního řádu, což navíc z žádosti ani nevyplývá, neboť žalobkyně své účastenství ani netvrdila, pouze nesprávně odkázala na odstavec 1 tohoto ustanovení. Ministryně měla žádost posoudit podle obsahu, zohlednit žalobkyní tvrzený právní zájem na nahlížení do spisu a posoudit její žádost jako žádost jiné osoby podané podle § 38 odst. 2 správního řádu. Vzhledem k tomu, že tak neučinila, shledal soud žalobní námitku důvodnou, což je již důvodem pro zrušení napadeného rozhodnutí.

Soud však shledal důvodnou i další námitku, když dospěl k závěru, že ministryně také vychází z nesprávného závěru, když zpochybňuje, zda se správní úkon, jímž dochází k prodloužení platnosti stanoviska EIA, vůbec mohl jakýmkoli způsobem dotýkat právní sféry jakékoliv osoby, ať už na procesu EIA, který vydání stanoviska EIA předcházel, a zda tedy bylo možné označit žalobkyni za „dotčenou osobu“ ve smyslu ustanovení § 2 odst. 3 správního řádu.

Soud si je vědom toho, že prodloužení platnosti závazného stanoviska EIA je stejně jako závazné stanovisko podkladem pro rozhodování v navazujícím správním řízení.

K charakteru procesu prodloužení platnosti závazného stanoviska EIA a veřejnosti v něm, uvádí komentář k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí (T.KOCOUREK Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí. Komentář. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2015, komentář k § 9a), že zákon neupravuje, jakým způsobem se o žádosti rozhoduje, a že v tomto směru bylo vhodné de lege ferenda tuto otázku výslovně upravit. Vzhledem k tomu, že stanovisko EIA má formu závazného stanoviska, pak i jeho změna spočívající v prodloužení platnosti by měla mít totožnou formu.

Rovněž tak není upraveno, jakým způsobem mají být výše uvedené podmínky prokázány. Zákon stanoví pouze to, že to má být písemně. Patrně by bylo vhodné, aby si příslušný správní úřad vyžádal zprávu zpracovatele posudku a umožnil dotčeným orgánům, dotčeným územně samosprávným celkům a veřejnosti vyjádřit se k žádosti o prodloužení platnosti závazného stanoviska. Všechny tyto subjekty totiž mohou předložit doklady o tom, že podmínky pro prodloužení platnosti závazného stanoviska nejsou splněny. Byť se tedy proces prodloužení platnosti závazného stanoviska dle textace zákona jeví jako formálním neveřejným procesem, opak by měl být pravdou.

Ke komentářem předpokládané právní úpravě pak došlo zákonem č. 143/2003 Sb., změna některých zákonů v souvislosti s přijetím zákona o jednotném environmentálním stanovisku, s účinností od 1. 1. 2024. Úmysl zákonodárce je vyjádřen v důvodové zprávě k tomuto zákonu, ve které je k § 9a a 16 zákona uvedeno: *„Návrh za účelem odstranění výkladových nejasností výslovně upravuje právní formu správního úkonu, jímž dochází k prodloužení platnosti stanoviska podle § 9a, a to na závazné stanovisko ve smyslu § 149 správního řádu. Návrh pak také zavádí explicitní povinnost příslušného úřadu zveřejnit správní úkon, jímž dochází k prodloužení platnosti stanoviska, ve smyslu § 16, tj. v Informačním systému EIA (k tomuto zveřejňování dosud v praxi již docházelo, nicméně nikoliv na základě výslovné povinnosti zakotvené v zákoně, nýbrž na základě výkladu příslušných ustanovení, v souladu s nimiž je zřejmé, že prodloužení platnosti stanoviska se samotným stanoviskem úzce souvisí, resp. tvoří jeden celek, a mělo by tedy být zveřejňováno spolu s ním), a to nově spolu*

s podkladem ve smyslu § 9a odst. 4 věty čtvrté, který příslušný úřad obdržel od oznamovatele.“.

Z uvedeného je patrné, že je dán zájem na tom, aby veřejnost měla možnost se i při prodloužení platnosti závazného stanoviska EIA seznámit s podklady, které jsou obsahem předmětného správního spisu vedeného ve věci prodloužení platnosti stanoviska EIA.

K tomu dospěla i právní úprava, když zákonem č. 143/2023 Sb., dochází od 1. 1. 2024 ke změně § 16 odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí tak, že do odst. 1, podle kterého příslušný úřad na internetu zveřejní, bylo doplněno písm. i) prodloužení platnosti stanoviska včetně podkladu podle § 9a odst. 4 věty čtvrté.

Z uvedeného je patrné, že zákonodárce nekoncipuje proces rozhodování o prodloužení platnosti závazného stanoviska EIA jako absolutně tajný, naopak je jednoznačně patrná snaha o zapojení veřejnosti i do tohoto procesu. Závěr ministryně o tom, že zákon o posuzování vlivů na životní prostředí nepředpokládá zapojení jakýchkoli subjektů odlišných od oznamovatelů záměru je tedy v rozporu se záměrem zákonodárce, ale i Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/52/EU ze dne 16. dubna 2014, kterou se mění směrnice Rady 2011/92/EU o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí.

Účastník zdůrazňuje, že v právně zcela totožné věci vydal Městský soud v Praze dne 16.11.2023 rozsudek v sp.zn. 11 A 74/2022, kterým rozhodnutí žalovaného (Ministerstvo životního prostředí) taktéž zrušil a věc mu vrátil k novému posouzení. Účastník poukazuje na novelizaci zákona č. 100/2001 Sb., který s účinností od 1.1.2024 zavádí povinné zveřejňování podkladů pro vydání stanoviska k prodloužení závazného stanoviska EIA. Právní úprava tedy směřuje k vyžadování větší otevřenosti podkladů pro vydání správního aktu ve věci prodloužení stanoviska EIA.

Účastník tvrdí, že rozhodnutí o odmítnutí zpřístupnění spisu ve věci prodloužení žádosti o stanovisko EIA je v rozporu s § 38 odst. 1 a 4 správního řádu, popřípadě s § 38 odst. 2 a 4 správního řádu, a to ve spojitosti s § 158 odst. 1, § 177 odst. 2, § 154 a § 2 odst. 3 správního řádu a § 9a odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, a s přihlédnutím k ustanovením čl. 1 odst. 2 písm. g) bodů iii), iv) a v), čl. 6 odst. 2, 3 a 5 a čl. 8a odst. 1 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU. Účastník byl tak napadeným rozhodnutím zkrácen jakožto „dotčená osoba“ ve smyslu § 2 odst. 3 správního řádu v procesu rozhodování o prodloužení platnosti stanoviska EIA [i] na svém veřejném subjektivním procesním právu na nahlédnutí do předmětného správního spisu, které vyplývá jednak z § 38 odst. 1 (popř. odst. 2) a § 154 správního řádu a jednak ze základní zásady součinnosti podle § 4 odst. 4 správního řádu, a v důsledku toho též [ii] na svých veřejných subjektivních hmotných právech na příznivé životní prostředí podle čl. 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod.

Účastník zdůrazňuje, že je dotčenou osobou ve smyslu § 2 odst. 3 správního řádu. Charakter účastníka, jako dotčené osoby, tak nevyplývá z ust. § 3 zákona o posuzování vlivů, ale přímo ze správního řádu. Na základě § 154 správního řádu a na základě přiměřeného použití § 17 odst. 1 a § 38 správního řádu pak zcela jistě má účastník právo na nahlédnutí do správního spisu vedeného k uvedenému řízení a na pořízení výpisů a kopií z tohoto správního spisu.

Účastník tak měl (a má i nyní) v souvislosti s procesem posuzování vlivů předmětného záměru na životní prostředí postavení „dotčených osob“ ve smyslu § 2 odst. 3 správního řádu,

neboť tento proces jakožto činnost správního orgánu se „dotýkal“ jeho „oprávněných zájmů“.

Účastník měl oprávněný zájem na tom, aby MŽP rozhodlo o prodloužení platnosti stanoviska EIA v souladu se zákonem a na základě správně a úplně zjištěného skutkového stavu věci podle § 3 správního řádu. Podle § 4 odst. 4 správního řádu bylo MŽP povinno mu umožnit uplatňovat jeho práva a oprávněné zájmy, a to právě nahlédnutím do správního spisu.

Účastník potřeboval nahlédnout do předmětného správního spisu a seznámit se s podklady pro prodloužení platnosti stanoviska EIA nejen za účelem přípravy svých vyjádření v samotném procesu rozhodování MŽP o prodloužení platnosti stanoviska EIA na základě § 4 odst. 4 správního řádu, popřípadě za účelem přípravy podnětu ke zrušení výsledného prodlužujícího správního úkonu MŽP postupem podle § 156 odst. 2 správního řádu, ale především za účelem přípravy svých vyjádření či odvolání v navazujícím správním řízení o umístění stavby na základě § 36 odst. 2 a 3 a § 149 odst. 7 správního řádu.

V této souvislosti proto není (a nemůže být) podstatné, že účastník žádal o nahlédnutí do předmětného správního spisu s předstihem, tedy ještě dříve, než je reálně vedeno zahájené navazující správní řízení o umístění stavby. Neboť příprava vyjádření účastníka v navazujícím správním řízení je věcně a časově náročná, vyžaduje odborné posouzení složitých skutečností, a tudíž i spolupráci s odborníky, popř. znalci apod. Nehledě na to, že v navazujícím územním řízení platí zásada koncentrace, takže po jeho zahájení nemusí mít jeho účastníci reálně dostatek času, aby se dostali k podkladům týkajícím se prodloužení platnosti stanoviska EIA, prostudovali je a ve spolupráci s příslušnými odborníky k nim vypracovali obsahově kvalitní vyjádření.

Účastník žádal o nahlédnutí do předmětného správního spisu především právě proto, aby mohl „bránit svá práva či oprávněné zájmy ve fázi povolování záměru v navazujících řízeních.

To mu umožněno nebylo, MŽP tímto zasáhlo do ústavně garantovaného procesního práva účastníka na spravedlivý proces. tato procesní vada má vliv na zákonnost prodloužení stanoviska EIA.

Nezákonná forma prodloužení platnosti stanoviska EIA

Účastník řízení též namítá, že prodloužení stanoviska EIA (ze dne 20.3.2024 pod č.j. MZP/2021/710/5811, MŽP) je provedeno nezákonnou formou. S ohledem na skutečnost, že stanovisko EIa má formu závazného stanoviska podle §149 správního řádu, musí i prodloužení tohoto dokumentu mít formu závazného stanoviska. Tuto formu správního aktu Ministerstvo životního prostředí nerespektuje a prodloužení stanoviska EIA vydalo ve formě prostého sdělení podle části IV. správního řádu.

MŽP v této věci uvádí cit. „*Postupy, které do zákona (tedy především do § 9a odst. 4 a 5) zavedl zákon č. 149/2023 Sb. a které mají tuto výjimku, se tedy uplatní okamžitě i u již zahájených posuzování (tedy i u vyřizování této žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA), zatímco postupy, které do zákona zavedl zákon č. 149/2023 Sb. a které tuto výjimku nemají, se uplatní až u žádostí podaných od 1. 1. 2024. Zatímco zveřejnění podkladu v Informačním systému EIA i postup podle § 9a odst. 5 zákona v aktuálním znění se tedy u této žádosti již uplatní (jelikož mají v uvedeném přechodnému ustanovení výjimku), nová forma vydaného prodloužení platnosti stanoviska EIA (tedy provedení prodloužení formou závazného stanoviska) se u této žádosti ještě neuplatní, neboť tato změna nemá v rámci*

uvedeného přechodného ustanovení zakotvenou výjimku, a žádost je tedy třeba co se týče formy správního úkonu, vyřídit podle dosavadních právních předpisů (tj. předpisů účinných do 31. 12. 2023), které tuto formu nijak nespecifikovaly, přičemž ale aplikační praxe byla dlouhodobě ustálena na formě vyjádření, osvědčení, sdělení dle § 154 a násl. správního řádu, která je tedy s ohledem na výše uvedené v rámci tohoto dokumentu ctěna.“

Tato argumentace MŽP je nezákonná a věcně nesprávná. Jak uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku č.j. 7 As 236/2023-68, cit právní větu:

„*Úkon, jímž se prodlužuje doba platnosti závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí dle § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění účinném do 31. 12. 2023, je závazným stanoviskem ve smyslu § 149 odst. 1 správního řádu.*“.

A dále z bodu 35 rozsudku cit. „[*35] V situaci, kdy zákon výslovně neuvádí formu správního úkonu, je rozhodující, zda splňuje materiální znaky závazného stanoviska vymezené v § 149 odst. 1 správního řádu (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 11. 2012, č. j. 4 As 52/2012-26, nebo též rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 1. 2009, č. j. 2 As 40/2008-80, ze dne 14. 10. 2010, č. j. 7 As 46/2010-54, ze dne 23. 9. 2014, č. j. 1 As 176/2012-140, a ze dne 25. 5. 2023, č. j. 6 As 201/2022-44, ze dne 24. 11. 2023, č. j. 2 As 99/2023-52). Z § 149 odst. 1 správního řádu vyplývá, že obsah závazného stanoviska je závazný pro výrokovou část správního rozhodnutí. Závazným stanoviskem je tedy takové stanovisko dotčeného orgánu, bez něhož nelze správní rozhodnutí vydat a nelze se od něj odchýlit. K jeho vydání je příslušný pouze dotčený orgán, který disponuje odbornými znalostmi potřebnými k posouzení otázek, které jsou jeho předmětem. Rozhodnutí v navazujícím řízení nelze vydat bez platného závazného stanoviska k posouzení vlivů na životní prostředí. Platnost je zásadní vlastností závazného stanoviska, bez níž nevyvolává zamýšlené právní účinky, a úkon, jímž je měněna, s ním neoddělitelně souvisí. Jde také o základní institut, který zajišťuje aktuálnost stanoviska EIA (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 12. 2021, č. j. 1 As 236/2018-94). Úkon, jímž se prodlužuje doba platnosti závazného stanoviska, je závazný pro správní orgán rozhodující v navazujícím řízení a ve spojení se stanoviskem EIA, s nímž tvoří jeden celek, je podkladem pro konečné rozhodnutí. Pokud příslušný orgán EIA k žádosti prodlouží platnost závazného stanoviska dle § 9a odst. 4 zákona o posuzování vlivů, správní orgán se nemůže v navazujícím řízení od jeho závěru odchýlit a samostatně hodnotit, zda byly podmínky pro prodloužení doby platnosti splněny. Totožná forma pro stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí i prodloužení doby jeho platnosti odpovídá „koncepci ultimativní závaznosti výstupu z procesu EIA“, z níž vycházela dle důvodové zprávy k zákonu č. 39/2015 Sb. změna formy stanoviska EIA. Současně není žádný rozumný důvod, pro který by mělo být přistupováno odlišně k přezkumu prodloužení platnosti závazného stanoviska a samotného závazného stanoviska, které spolu úzce souvisí a společně jako celek představují závazný podklad pro navazující řízení. Smyslu právní úpravy, kterou byla zavedena forma závazného stanoviska pro stanovisko EIA, naopak odpovídá, aby byl umožněn přezkum obou úkonů v souladu s § 149 odst. 7 (dříve § 149 odst. 4) správního řádu v rámci přezkumu rozhodnutí, pro které bylo závazné stanovisko podkladem. Je logické, aby případné odvolací námitky v navazujícím řízení směřující proti naplnění podmínek pro prodloužení doby platnosti stanoviska EIA byly vypořádány spolu s námitkami proti vlastnímu stanovisku EIA ministerstvem jakožto správním orgánem nadřízeným správnímu orgánu příslušnému k jejich vydání, který je k tomu vybaven odbornými znalostmi, kvůli nimž mu byla tato agenda svěřena.“.*

Prodloužení platnosti stanoviska EIA ve formě prostého sdělení MŽP tak není platným

dokumentem.

c. Verifikační stanovisko EIA 2017

Verifikační stanovisko EIA z roku 2017 nelze s ohledem na datum podání žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby a změny dokumentace v letech 2021 a 2024 považovat za použitelné verifikační stanovisko k předmětné stavbě.

Podle rozsudku NSS č.j. 1 As 236/2018-86 cit: „*Ověřovací stanovisko, které umožňuje využít i letité výsledky posouzení vlivů na životní prostředí, je především ad hoc specifickým nástrojem, nikoliv standardní součástí procesu EIA. Jeho účelem je ověření, že stanovisko vydané podle předchozí právní úpravy vyhovuje aktuálním zákonným požadavkům. Verifikační závazné stanovisko, které je vydáváno podle § 9a odst. 6 zákona EIA (tzv. coherence stamp), pak především ověřuje, že nedošlo ke změnám záměru oproti záměru posuzovanému v procesu EIA, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, a tedy i zda případně obstojí vydané stanovisko EIA toliko ve vztahu k části záměru, kterou předložil stavebník do navazujícího řízení.“.*

Závazné podmínky tohoto verifikačního stanoviska jsou zakotveny jako podmínky č. 1 až 10 – napadené rozhodnutí je nezákonné a věcně nesprávné.

d. Verifikační stanovisko EIA 2025

V souvislosti s výše uvedenou námitkou změn projektové dokumentace oproti původnímu stanovisku EIA a námitkou nepřípustného salámování záměru účastník řízení v souladu s judikaturou Nejvyššího správního soudu namítá, že musí dojít k novému zjišťovacímu řízení EIA.

Podle rozsudku NSS č.j. 1 As 236/2018-86 cit. „pokud stanovisko EIA nepočítá s etapizací záměru či s možností jeho jen částečné realizace a neposuzuje vlivy, které jsou s tím spojeny, jedná se o důvod pro provedení nového posouzení, respektive alespoň zjišťovacího řízení, které vyjasní, zda a v jakém rozsahu je nové posouzení potřeba.“.

Umísťování a realizace záměru po částech (úseky 0301-0303, 0304 a 0305/I) nebylo posouzením EIA předvídáno, a tedy ani tato možnost nebyla posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí, tedy tato skutečnost musí být s ohledem na výše uvedený rozsudek NSS předmětem nového zjišťovacího řízení EIA.

Odvolatel namítá, že nyní v územním řízení posuzovaný záměr doznal zásadních změn oproti posouzení v procesu EIA.

Jedná se zejména o tyto změny:

- Prodloužení tunelu Prostřední vrch o cca 200 metrů: tato změna je jednoznačně důvodem pro povinnost vedení zjišťovacího řízení EIA. Obdobně jako tomu bylo v případě prodloužení tunelu Luka na úseku 0301-0303 (D3 0301 - 0303 Praha - Václavice, změny v úseku MÚK Jílové - MÚK Hostěradice. kód záměru: MZP491). **Správní orgány jsou povinny v obdobných případech postupovat stejně.**

- mosty, nadjezdy – celá řada mostů je prodlužována či rozšiřována – to má jednoznačně vliv na zábory ZPF, krajinný ráz, hlukovou, imisní a celkovou dopravní zátěž

- zemní valy: zásadní zvětšení záboru ZPF a tedy neposouzený zásah do této složky životního prostředí. Neposouzený zásah do krajinného rázu. Realizace zemních valů vyžádá ohromné přesuny hmot se všemi negativními důsledky – tj. zvýšení hluku a prašnosti, dopravní zatížení – nebylo posouzeno z hlediska výhodnosti oproti protihlukovým stěnám (PHS) – rozpor s § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu.

- přístupové komunikace k tunelu Prostřední vrch: zásadní zvětšení záboru ZPF o 16000 m2 a tedy neposouzený zásah do této složky životního prostředí. Neposouzený zásah do krajinného rázu. Realizace komunikace přinese zvýšení hluku a prašnosti, dopravní zatížení

- Posun odpočívky Minartice: bezpochyby pozitivní z hlediska ochrany přírody a krajiny, ale znamená obrovský zábor ZPF a PUPFL. a tedy neposouzený zásah do této složky životního prostředí. Neposouzený zásah do krajinného rázu.

Dále se pak jedná o tyto změny:

- *zrušení MÚK Maršovice.*

znamená neposouzený vliv na jednotlivé složky životního prostředí a zdraví dotčených obyvatel v důsledku zásadní změny dopravního toku a vlivů (zejm. hluk, ovzduší)

- *Přeložka silnice III/11444 (Maršovice – Strnadice) SO 304.128 - změna směrového vedení a místa křížení s dálnicí*

znamená zásah do jednotlivých složek ŽP, zejména do zemědělského půdního fondu

- *nové protihlukové stěny*

PHS v km 34,505 – 34,665 vlevo
PHS v km 38,510 – 39,240 vlevo
PHS v km 40,240 – 40,760 vpravo
PHS v km 41,975 – 42,915 vpravo
PHS v km 44,060 – 44,300 vpravo

zásah zejména do krajinného rázu a do ZPF

- *nové zemní valy*

SO 304.771 – Zemní val km 29,460 – 30,040 vlevo
SO 304.772 – Zemní val km 29,460 – 30,040 vpravo
SO 304.773 – Zemní val km 31,540 – 31,860 vlevo
SO 304.774 – Zemní val km 32,920 – 33,100 vlevo
SO 304.775 – Zemní val km 33,200 – 33,400 vlevo

SO 304.776 – Zemní val km 35,500 – 35,700 vpravo
SO 304.777 – Zemní val km 38,050 – 38,350 vlevo
SO 304.778 – Zemní val km 38,000 – 38,300 vpravo
SO 304.779 – Zemní val km 38,840 – 39,100 vlevo
SO 304.780 – Zemní val km 39,260 – 39,480 vlevo
SO 304.781 – Zemní val km 39,700 – 40,100 vlevo
SO 304.782 – Zemní val km 42,510 – 42,820 vpravo
SO 304.783 – Zemní val km 43,150 – 43,360 vpravo
SO 304.784 – Zemní val km 43,450 – 43,760 vpravo
SO 304.785 – Zemní val km 0,9 – 1,1
Přeložky silnice I/18 vlevo

zásah do práva na ochranu zdraví dotčených obyvatel a jednotlivých složek životního prostředí a, zejména zásad do ochrany ZPF, krajinného rázu, zásadní vliv na imise hluku a znečištění ovzduší v důsledku enormních přesunů hmot

- *Úprava vedení trasy v koridoru dálnice a nivelety trasy (viz bod 7 podkladu žadatele - (E.7.4. Vliv stavby na životní prostředí):*

  zásah do práva na ochranu zdraví dotčených obyvatel a jednotlivých složek životního prostředí a, zejména zásad do ochrany ZPF, krajinného rázu, zásadní vliv na imise hluku a znečištění ovzduší v důsledku enormních přesunů hmot

Seznam změn v projektu dálnice D3 v úseku 0304 Václavice-Voračice oproti záměru popsanému ve stanovisku EIA z roku 2012:

Změny v trase a technickém řešení:

- **Prodloužení tunelu:** Tunel Prostřední vrch byl prodloužen na cca 950 m směrem na jih.
- **Zrušení mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Maršovice:** Původní projekt počítal s MÚK u Maršovic, která byla v aktualizovaném projektu zrušena.
- **Změna přeložky silnice III/11444:** Přeložka silnice III/11444 (Maršovice - Strnadice) byla upravena - změněno bylo směrové vedení a místo křížení s dálnicí.
- **Nové protihlukové stěny:** V projektu přibylo několik nových protihlukových stěn.
- **Nové zemní valy:** V projektu se objevilo několik nových zemních valů.
- **Úprava přeložky silnice I/18:** Přeložka silnice I/18 u Voračic doznala změn.
- **Úprava vedení trasy a nivelety:** V některých úsecích byla upravena niveleta a vedení trasy dálnice.

Změny v hodnocení vlivů na životní prostředí:

- **Dopravní studie:** Dopravní studie byla aktualizována s výhledem do roku 2030.
- **Hluková studie:** Hluková studie byla aktualizována a doplněna o nová technická opatření na ochranu proti hluku.

- **Rozptylová studie:** Rozptylová studie byla aktualizována a doplněna o nová data o emisích.
- **Hydrogeologický průzkum:** Byl proveden doplňkový hydrogeologický průzkum.
- **Biologické hodnocení:** Bylo provedeno nové biologické hodnocení.
- **Dendrologický průzkum:** Byl proveden nový dendrologický průzkum.
- **Klimatické posouzení:** Bylo provedeno klimatické posouzení.

Další změny:

- **Změna rychlosti:** V původní EIA byla návrhová rychlost 120 km/h, v DUR je uvedena rychlost 130 km/h.
- **Změna kapacity:** V původní EIA byla kapacita dálnice plánována na rok 2030, v DUR je plánována na rok 2050.
- **Změna v osídlení:** V oblasti došlo ke změnám v osídlení.
- **Změna ve výměře ZPF:** V oblasti došlo ke změně ve výměře zemědělského půdního fondu.

Tyto provedené změny podle názoru účastníka znamenají povinnost provést nové zjišťovací řízení EIA, neboť mohou mít negativní vliv na životní prostředí, a zároveň potvrzují argumentaci účastníka uvedenou výše, podle které je nutné vydat nové verifikační stanovisko EIA – to původní z roku 2017 s ohledem na výše popsané a další změny v projektové dokumentaci z let 2021 a 2024 není použitelné.

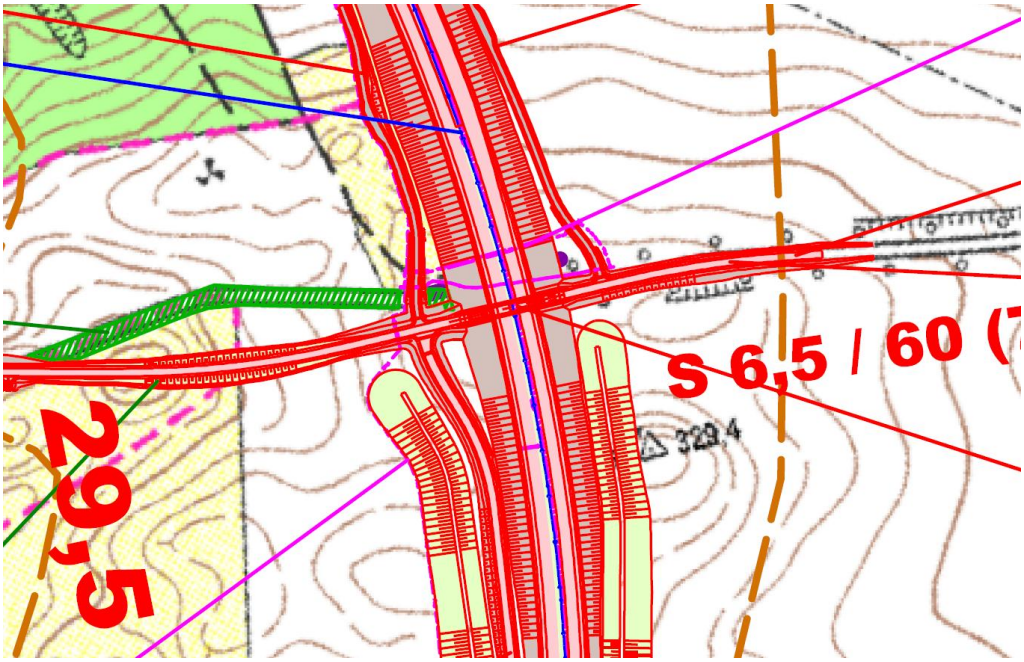
Tyto provedené změny podle názoru účastníka znamenají povinnost provést nové zjišťovací řízení EIA.

Odvolatel tedy namítá povinnost provést nové zjišťovací řízení EIA a nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska č.j. MZP/2025/710/2905 ze dne 05.09.2025 k ověření změn záměru.

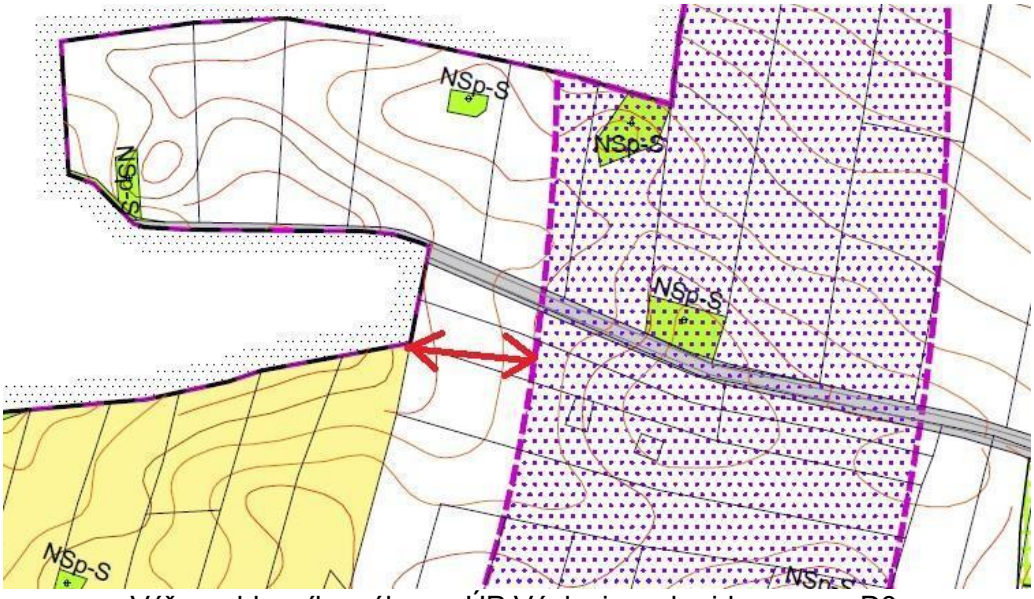
e. závazné stanovisko orgánu územního plánování (Magistrát hl. m. Prahy, odbor územního rozvoje, souhlasné závazné stanovisko dle § 96b, odst. 1 zákona Č. 183/2006 Sb., č. j. MHMP 462243/2025, sp. zn. S-MHMP 1769021/2024, ze dne 29.07.2025)

Účastník řízení namítal a namítá, že stavba dle aktualizace DÚR, tak jak je předložena do územního řízení, není v souladu s územně plánovací dokumentací.

Záměr není v souladu s územním plánem Václavice v aktuálním stavu z 11/2020. Koridor pro D3 byl zpřesněn na základě dohod obce, pořizovatele a dotčených orgánů. Související přeložka silnice III/10614 Chrášťany – Václavice leží zčásti mimo koridor vymezený v územním plánu. V textu územního plánu není umožněno umísťování souvisejících (vyvolaných) staveb mimo vymezený koridor.



Situace D3 s přeložkou silnice III/10614 Chrášťany – Václavice



Výřez z hlavního výkresu ÚP Václavice s koridorem pro D3
a zákresem úseku přeložky ležícího mimo koridor

Úkolem územního plánování, jehož nástrojem je i územní rozhodnutí, je mimo jiné stanovovat, resp. posuzovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, na umístění, uspořádání a řešení staveb a stanovení podmínek pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území.

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby

současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje. Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících z tohoto zákona a zvláštních právních předpisů. Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na potenciál rozvoje území a míru využití zastavěného území. V nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umisťovat stavby, zařízení, a jiná opatření pouze pro zemědělství, lesnictví, vodní hospodářství, těžbu nerostů, pro ochranu přírody a krajiny, pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, přípojky a účelové komunikace, pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a dále taková technická opatření a stavby, které zlepší podmínky jeho využití pro účely rekreace a cestovního ruchu, například cyklistické stezky, hygienická zařízení, ekologická a informační centra; doplňková funkce bydlení či pobytové rekreace není u uvedených staveb přípustná. Uvedené stavby, zařízení a jiná opatření včetně staveb, které s nimi bezprostředně souvisejí včetně oplocení, lze v nezastavěném území umisťovat v případech, pokud je územně plánovací dokumentace z důvodu veřejného zájmu výslovně nevylučuje.

Návrh žadatele je v rozporu s charakterem území a s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území. Realizace stavby v předložené podobě by zásadním způsobem negativně ovlivnila kvalitu života stávajících obyvatel předmětné lokality a ohrozila i další právem chráněné zájmy, zejména ochranu krajiny a ochranu životního prostředí obecně.

Úkolem územního plánování, jehož nástrojem je i územní rozhodnutí, je mimo jiné stanovovat, resp. posuzovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, na umístění, uspořádání a řešení staveb a stanovení podmínek pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území.

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje. Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících z tohoto zákona a zvláštních právních předpisů. Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání

zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na potenciál rozvoje území a míru využití zastavěného území. V nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umisťovat stavby, zařízení, a jiná opatření pouze pro zemědělství, lesnictví, vodní hospodářství, těžbu nerostů, pro ochranu přírody a krajiny, pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, přípojky a účelové komunikace, pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a dále taková technická opatření a stavby, které zlepší podmínky jeho využití pro účely rekreace a cestovního ruchu, například cyklistické stezky, hygienická zařízení, ekologická a informační centra; doplňková funkce bydlení či pobytové rekreace není u uvedených staveb přípustná. Uvedené stavby, zařízení a jiná opatření včetně staveb, které s nimi bezprostředně souvisejí včetně oplocení, lze v nezastavěném území umisťovat v případech, pokud je územně plánovací dokumentace z důvodu veřejného zájmu výslovně nevylučuje.

Návrh žadatele je v rozporu s charakterem území a s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území. Realizace stavby v předložené podobě by zásadním způsobem negativně ovlivnila kvalitu života stávajících obyvatel předmětné lokality a ohrozila i další právem chráněné zájmy, zejména ochranu krajiny a ochranu životního prostředí obecně.

Závazné stanovisko orgánu územního plánování bylo vydáno dne 21.8.2025. Toto závazné stanovisko je neaktuální a nepoužitelné v předmětném řízení pro rozpor s ust. § 4 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb.

Po vydání předmětného závazného stanoviska byly vydány, schváleny a nabyly účinnosti nové územně plánovací dokumentace, resp. **došlo k aktualizacím a změnám těch územně plánovacích dokumentací, ze kterých orgán územního plánování při vydání svého závazného stanoviska ze dne 21.8. 2025 vycházel.**

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska orgánu územního plánování.

f. závazné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví

Nejzávažnějším problémem je to, že není respektován vývoj v hlukové legislativě ČR – konkrétně NV č. 433/2022 Sb. ze dne 7. 12. 2022 (účinnost od 1. 7. 2023).

V důsledku podstatného navýšení hluku působeného provozem dané stavby v rozsáhlých obytných oblastech Středočeského kraje - viz výčet katastrálních území přímo dotčených daným záměrem uvedený v oznámení stavebního úřadu č. j. MHMP 1750066/2024 dojde k podstatnému a míru přiměřenou poměrům překračujícímu zhoršení kvality prostředí a hodnoty území zasaženého hlukem v důsledku užívání dané stavby, a tedy umístění této stavby nemůže být přípustné.

Podle § 20 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb. je v souladu s cíli a úkoly územního plánování a s ohledem na souvislosti a charakter území obecným požadavkem jen takové umisťování staveb, které nezhoršuje kvalitu prostředí a hodnotu území; tento požadavek navrhovaný záměr nesplňuje. Nelze kvůli zbytnému záměru výstavby dálnice D3 ve Středočeském kraji zhoršit kvalitu prostředí a hodnotu území v podstatné části kraje.

V této souvislosti je nutno poukázat i na čl. 35 odst. 3 Listiny základních práv a svobod,

podle kterého při výkonu práv nikdo nesmí ohrožovat ani poškozovat životní prostředí nad míru stanovenou zákonem. Nelze tedy umístit záměr, který zhorší již stávající nadlimitní hlukovou zátěž v daných obytných územích jednotlivých obcí.

Je známou skutečností, že hluk způsobuje při hodnotách blížících se hygienickým limitům nebo tyto hygienické limity dokonce přesahující výrazné obtěžování obyvatel, spojené nejen s pocity nespokojenosti a snížením pohody bydlení, ale v případě dlouhodobého působení i se zvýšeným rizikem poškození zdraví, zejména zvýšeným rizikem kardiovaskulárních onemocnění.

Odvolatel je přesvědčen, že posuzované podklady hodnotící hluk v okolí záměru D3 pro vydání rozhodnutí o umístění stavby dálnice „D3 0304 Václavice-Voračice“ z hlediska řešení hlukové problematiky zcela nedostatečné.

Základní argument pro nedostatečnost posuzovaných podkladů spočívá v metodice přístupu hodnocení hlukové situace v okolí sledovaného úseku D3:

a) Před platností novely Nařízení vlády 272/2011 Sb. ve znění nařízení vlády č. 433/2022 Sb. ze dne 7. prosince 2022, kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (Sbírka zákonů ročník 2022 částka 196; 23.12.2022) byl postup v rámci hodnocení účinků hluku záměru na okolí následující:

- Zpracovatelé vyjádřili pouze vliv hluku hodnoceného záměru, jakožto dálnice s hygienickými limity hluku LAeq,(t) = 60/50 dB (den/noc).

- Záměrně nehodnotili hluk na III. třídách komunikací, které měli limit hluku LAeq,(t) = 55/45 dB (den/noc).

Tedy nebyla hodnocena celková hluková situace, ale byl hodnocen pouze vliv komunikace záměru.

b) Po platnosti novely Nařízení vlády 272/2011 Sb. ve znění nařízení vlády č. 433/2022 Sb. ze dne 7. prosince 2022, kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (Sbírka zákonů ročník 2022 částka 196; 23.12.2022) by měl být postup v rámci hodnocení účinků hluku záměru na okolí následující:

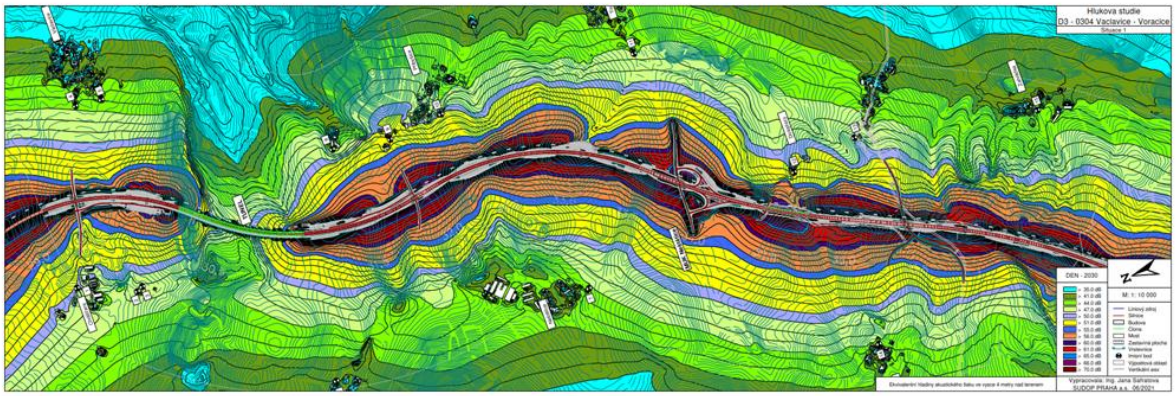
- Modelované hluky silniční dopravy by měly zasáhnout celé území kde lze očekávat vliv hluku od záměru a model by měl obsahovat veškeré komunikace (tedy i ty III. tříd).

- Důvodem je to, že nové NV již nerozlišuje třídy komunikací. Nově však zavádí dělení komunikací na staré (před 1.1.2001) a nové (po 31.12.2000).

Záměr D3 padá do nových komunikací s limitem hluku LAeq,(t) = 60/50 dB (den/noc).

- Nyní již není z věcného hlediska přípustné oddělovat účinky komunikací záměr/stávající komunikace v hodnocení hluku od sebe. Paradoxně stávající komunikace III. tříd, které jsou "staré" mají hygienický limit hluku LAeq,(t) = 68/58 dB (den/noc), tudíž jejich účinek v lokalitě, kam bude dosahovat i účinek hluku z provozu D3, není smysluplné zanedbávat.

Při pohledu na jakýkoli obrázek hlukových pásem z "Hlukové studie" 13 372 202 z 12/2021, je možné zaznamenat celkem jasně, že silnice III. tříd a na obrázku v důkazu uvedeném níže i silnici vyšší třídy u MKÚ není uvažována v rozsahu celého modelu. U MKÚ je uvážen jen malý kousek.



Z takto provedeného hodnocení hluku nelze stanovit skutečný dopad záměru na stávající hlukovou situaci jím dotčených obcí. Tudíž nelze zhodnotit ani, zda jsou navržená technická opatření na ochranu proti hluku dostatečně účinná.

Dále účastník namítá, že zpracovatel posudku použil pro výpočet šíření hluku "Pro výpočet hluku od silniční dopravy byla použita norma RLS-90."

Především "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90, Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 6. Juni 2006, Az. IID9-43812-001/90 (AIIMBl. S. 207)" je směrnicí, nikoli normou.

Tato směrnice je z roku 1990 s poslední aktualizací 31. březen 2009.

V ČR není důvod používat tuto směrnici pro výpočet hluku ze silniční dopravy.

V současné době je možné použít evropskou harmonizovanou metodiku CNOSSOS, s jejíž užitím počítá i dokument " Výpočet hluku z automobilové dopravy, Aktualizace metodiky, Manuál 2018, Verze 2020; EKOLA group, spol. s r.o., Ministerstvo dopravy ČR; (90/2019-910-UPR/3)".

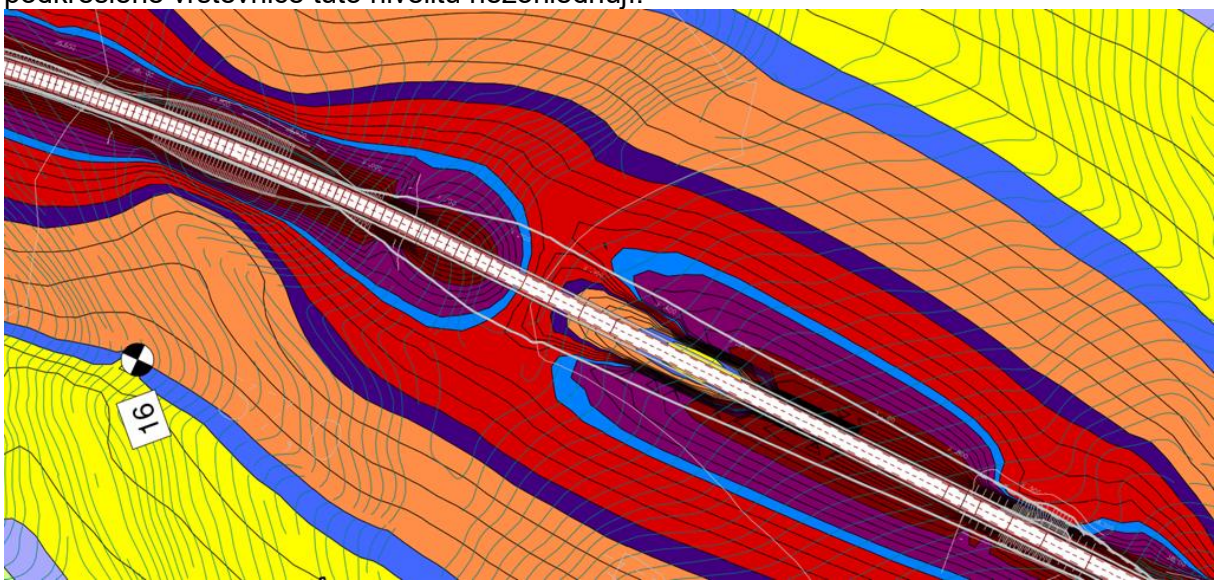
Zpracovatel posudku uvádí: "Výpočtové body jsou umístěny v různých výškách (podle počtu podlaží) a 2 metry před fasádou budov, ve výpočtu není počítáno s odrazem od fasády budov.".

Toto sdělení je zavádějící. Zpracovatel možná mínil, že u výsledků výpočtu hluku ve výpočtových bodech není uvažován odraz hluku od výpočtovému bodu náležící fasády. Ale jeho výrok lze chápat i tak, že ve výpočtu není zohledněn žádný odraz od fasády budov.

Zpracovatel posudku k modelovanému terénu uvádí: "Podkladem pro vytvoření 3D modelu byly rastrové digitální mapy v měřítku 1 : 10 000 ve 3D (Zabaged), katastrální mapy, digitální model trasy ve 3D."

Zdroj "digitálního modelu trasy ve 3D" není ve studii uveden. Z dokumentace záměru vyplývá, že tzv. Podélný řez je její součástí (to je podklad ze kterého lze nivelitu nové komunikace vymodeloval).

Z hlukových pásem vypadá, že nějaká nivelita D3 byla použita (jsou na průběhu hlukových pásem vidět místa kde je zřejmě zářez, izofony se "hustí") ale v obrázcích podkreslené vrstevnice tuto nivelitu nezohledňují.



Kvalita modelu terénu, především v těsném okolí hodnoceného záměru, výrazně ovlivňuje kvalitu hodnocení dopadu hluku na okolí záměru.

Hodnocení zdravotních rizik – hluk

Odstavec "3. CHARAKTERISTIKA OBYTNÉ ZÁSTAVBY V OKOLÍ ZÁMĚRU" uvádí ...:

"Počet obyvatel v „nové zástavbě“ byl na základě charakteru zástavby a rozsahu lokalit odhadnut pro potřeby hodnocení účinků imisní zátěže na 1000 obyvatel, pro potřeby kvantifikace účinků hlukové zátěže bylo počet dotčených obyvatel uvažován na úrovni 500 obyvatel, a to zejména s ohledem na skutečnost, že na rozdíl od imisní zátěže nepůsobí zdroje hluku plošně v území, ale zejména na objekty přilehlé ke zdroji hluku, v dalších řadách zástavby je již působení hluku velmi významně omezeno.

Kromě toho bylo vymezení „nové zástavby“ provedeno blokově, nikoliv po jednotlivých objektech, tudíž jsou zahrnuty i objekty, které nebudou zasaženy vypočtenými hladinami hlukové zátěže a dále pak hodnocení hlukové zátěže zahrnuje i další komunikace, nejen hodnocenou D3. Z výše uvedeného lze konstatovat, že v případě kvantifikace účinků hlukové zátěže pro „novou zástavbu“ je hodnocení provedeno poměrně výrazně na straně bezpečnosti.“.

Jako zdroj posouzení hluku je uvedena "[30] PRAGOPROJEKT, a.s.: D3 0301-0303 Praha – Václavice. Hluková studie – aktualizace. Praha, 2021. ".

Jenže **tato hluková studie hodnotí hluk pouze z D3 bez zohlednění dalších komunikací.** Tudíž lze důvodně předpokládat, že hodnocení zdravotních rizik spojených s hlukem z provozu záměru D3 není relevantní.

Účastník z výše uvedených důvodů tedy požadoval a požaduje, aby v rámci tohoto řízení byla zcela přepracována "hluková studie" která by měla:

A) Použít aktualizované intenzity dopravy.
B) Modelovat dopravu v celém území dotčeném provozem D3 v rozsahu alespoň do komunikací III. třídy.
C) Uvést zdroj "digitální model trasy ve 3D" a prokázat jeho použití (například upraveným terénem ZABAGED vloženým do výstupů výpočtů).
D) Pro výpočet šíření hluku by měla být použita co nejaktuálnější výpočtová metodika, například CNOSSOS.

Metodika posouzení hluku je zcela nedostatečná. Zejména je třeba vzít v úvahu, že je k dispozici běžný software v podobě CADNA a SOUNDPLAN, ale že výsledky výpočtu závisí na použité verzi softwaru a že skoky ve verzích mohou vést k odchylkám, které přesahují stanovenou přesnost +/-2 dB. V každém případě se uvede verze softwaru a rozsah, v jakém byly předpokládány podmínky příznivé pro rozptyl. Přesnost šetření musí být koordinována s požadavky na mezní hodnoty, které mají být dodrženy. Údaje o energeticky ekvivalentní hladině trvalého zvuku LAeq je třeba doplnit o tyto hlukové ukazatele podle směrnice EU o hluku v životním prostředí5 (Lnight a Lden).

Jako rizikové by měly být posuzovány vypočtené hodnoty na chráněných objektech v rozsahu 2 dB pod limity. Z praxe vyplývá, že během 2 až 3 let povrch silnice mírně degraduje a je hlučnější (vyhladí se = zvýší se odrazivost), přičemž ve studii je uvedeno, že počítá s akustickou charakteristikou povrchu nového. Tedy by bylo na místě v souladu s povinností aplikace zásady předběžné opatrnosti dle zákona č. 17/1992 Sb. toto zohlednit v hodnocení vypočtených hodnot a uzpůsobit tomu rozsah protihlukových barier.

Hluk z valení pneumatik je na dálnici převažující již nyní a zůstane cca stejný i do budoucna.

Účastník tedy požaduje, aby byla aktualizována hluková studie a hodnocení vlivů na veřejné zdraví a v těchto dokumentech došlo k rozšíření pásma rizika na objekty zasažené hlukem „limit minus 2 dB“.

Podle podkladů žadatele (E.7.4. Vliv stavby na životní prostředí) není zatím určena konstrukce vozovky, zda bude asfaltová či cementobetonový kryt). Z absence této skutečnosti však nelze adekvátně spočítat hlukové zatížení, neboť každý z povrchů má jinou odrazivost a tedy diametrálně odlišný vliv na hlukovou situaci.

Předložená akustická studie je vyhotovena obecně přijatou metodou, kdy je počítáno pro bezvětří. Má to důvod ten, že chráněná zástavba leží různými směry od dálnice a když zadáme vítr směrem na jednu stranu, poklesnou hodnoty hluku na straně protější. I toto je ale třeba zohlednit, protože vítr zcela běžně může navýšit hluk až o 5 dB a pokud by nějaké území bylo podle statistiky větru (větrná růžice, dodává ČHMÚ) vystaveno převažujícímu směru větru od dálnice na domy, pak se toto musí zohlednit v kolaudačním měření hluku (viz metodický návod) a tedy je nutné zohlednit to i ve studii.

Účastník tedy požaduje, aby stavební úřad vyzval žadatele k doložení od ČHMÚ větrné růžice pro jednotlivé lokality pro výšku 10 m nad terénem a v rámci aktualizace akustické studie vyhodnotil, zda je někde převažující směr větru od dálnice na chráněnou zástavbu. Pokud ano, pak je třeba doplnit výpočet pro takovou situaci.

Na několika místech stávající D3 jsou na mostech hlučné dilatace. Toto nelze výpočtově zohlednit, do softwaru to nelze relevantně zadat.

Účastník tedy požaduje, aby stavební úřad jako podmínku stanovil provedení dilatačních spár u mostů – typ tichého provedení mostních dilatačních závěrů, splňujících požadavky na tichý provoz, těsněných jak ze strany vozovky (tichá úprava ocelové konstrukce lamel), tak ze spodní strany (utěsnění vaky), aby se hluk nešířil.

Účastník dále požaduje provedení PHS na všech objektech vč. mostních – typ klenuté uzavřené pohltivé PHS, která bude mít v horní části tvar oblouku směrem dovnitř k dálnici, aby se hluk nešířil přes stěnu směrem k obytné zástavbě.

S ohledem na citlivost projektu a charakter území, kdy je trasa vedena často klidnými lokalitami s minimální stávající hlukovou zátěží, požaduje účastník doplnění akustické studie o uvedená posouzení, neboť jak je zřejmé, mohou mít dopad na rozsah navrhovaných protihlukových opatření.

Místní příjezdové a objízdné komunikace a pasportizace rizikových objektů – v DÚR není řešen výběr a posouzení možných dopravních tras k objektům nové dálnice včetně např. využití možnosti železniční přepravy. Není řešeno vytipování domů, u kterých bude nutno provést před zahájením stavby podrobnou pasportizaci stavu objektu a následně po skončení stavby opětovný podrobný pasport s cílem ověřit, zda nedošlo k poškození domů vlivem těžké nákladní dopravy. Tyto objekty je také třeba zahrnout do celkového monitoringu stavby stejně jako v něm budou zahrnuty např. všechny sledované vodní zdroje.

Účastník řízení namítá, že hluková studie vychází z podhodnocených intenzit provozu. Intenzity provozu nejsou počítány z posledního sčítání v roce 2021.

Dopravní model vypracovaný Sudop Praha v roce 2015 pro úseky Václavice-Voračice a Voračice-Nová Hospoda intezity dopravy uvádí, avšak omezuje se na stávající dopravu. Na str. 16 této studie je uvedeno: „*Výhledové dopravní intenzity jsou zpracovány pro stavy S projektem i Bez projektu v letech 2026 (výchozí, invariantní), 2031 a 2050. Dopravní model uvažuje pouze s převedenou dopravou, tedy takovou, která v důsledku realizace projektu nezmění svůj zdroj a cíl, ale pouze trasu. V případě významných projektů s celostátním dopadem na přepravní poptávku, jakým zcela jistě je i dálnice D3 v hodnoceném úseku Praha – Mezno, lze však očekávat i významnou část indukované dopravy, která by se bez realizace D3 vůbec neuskutečnila, případně by se uskutečnila na kratší vzdálenosti.*“

Zde nezbývá než konstatovat, že indukovaná doprava může být velmi vysoká a představovat podstatnou a pravděpodobně většinovou intenzitu dopravy.

Hluková studie nepočítá s hlukem IV. železničního koridoru, nejsou tak dostatečně posouzeny možné kumulativní a synergické vlivy stavby se zprovozněným IV. železničním koridorem.

Účastník řízení se domnívá, že nárůstem hluku z důvodu stavby nejen na stavbě samotné, ale na komunikacích sloužících jako přivaděče ke stavbě, by došlo k překročení hlukových limitů v lokalitě. V tomto odkazuje účastník na hygienické limity stanovené nařízením vlády č. 272/2011 Sb.

Podle ustanovení § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o ochraně veřejného zdraví*“) vlastník, popřípadě správce pozemní komunikace, je povinen technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby.

Navýšení hlukové zátěže v důsledku zvýšení dopravní zátěže individuální automobilovou dopravou je přitom nepřípustné. Účastník řízení v tomto směru odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31.1.2012, č.j. 1 As 135/2011 – 246, podle kterého cit:

„Z ustanovení § 1 odst. 1 nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, je patrné, že toto nařízení stanoví mj. nejvyšší přípustné hodnoty hluku pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb. Cit. ustanovení jsou v souladu s premisou, že limity využití území představují hranice pro využití území, a to hranice zpravidla nepřekročitelné; jedním z limitů využití území je také hladina hluku (takto rozsudek ze dne 18. 7. 2006, čj. 1 Ao 1/2006 – 74). Zdejší soud plně souhlasí s vyjádřením Ateliéru, že limity jsou stanoveny právními předpisy proto, aby byly dodržovány. Nejsou tedy jen nějakým doporučením, nebo dokonce jen nijak nesankcionovaným přáním zákonodárce.

[44] Jak vyplývá z judikatury zdejšího soudu, veřejnoprávní úprava ochrany před hlukem je na rozdíl od úpravy soukromoprávní vysoce formalizovaná, spojená s exaktními limity. Naproti tomu obtěžování hlukem ve smyslu ustanovení § 127 odst. 1 občanského zákoníku je v zásadě neurčitým právním pojmem bez měřitelných limitů (rozsudek ze dne 30. 3. 2006, čj. 8 As 2/2005 – 32, obdobně nález IV. ÚS 451/11 ze dne 11. 1. 2012, „hluk na magistrále v Praze“, bod 17). Není možné, aby správní úřady přistupovaly k závazným a přesně stanoveným veřejnoprávním limitům dle svého uvážení, ne-li dokonce svévolně.

[45] Závěr městského soudu lze stručně shrnout tak, že do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území. S tímto závěrem, který slovy Ateliéru (srov. bod [40] shora) zamezuje „salámové“ metodě dalšího zatěžování území, se Nejvyšší správní soud plně ztotožňuje. Přírůstek hluku daný sumou všech do území umístěných staveb již zdaleka nevýznamný není; přitom každé jednotlivé územní řízení (a v návaznosti na to i soudní řízení) se vztahuje jen k jedné stavbě, která sama o sobě nepředstavuje významný příspěvek ke stávající hodnotě hluku. Na takovémto závěru nevidí zdejší soud nic protizákonného či, slovy obou stěžovatelek, „formalistického“. Právě naopak. Cit. závěr důsledně respektuje základní zásadu práva životního prostředí označovanou jako zásada přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle níž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona o životním prostředí, srov. k tomu bod [40] shora). Ostatně již z čl. 11 odst. 3 Listiny

základních práv a svobod vyplývá, že výkon vlastnického práva nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.

Účastník dále zcela konkrétně namítá, že **projektované závěry mostních konstrukcí mostních objektů u Zderadic a Maršovic** a s tím související řešení protihlukových opatření v obou lokalitách, ale i v celé trase dálnice na katastrálním území městyse Maršovice je zcela nedostatečné.

Z popisu 2. PHS vyplývá:

„2. PHS: se nachází u obce Maršovice, PHS může být přerušena v km 38,890 – 39,100, kde je v jejím souběhu projektován stejně vysoký zemní val. Zemní val v tomto staničení nahradí účinnost PHS a výsledné hodnoty hlukového zatížení zůstanou stejné, bylo ověřováno výpočtem. Zároveň je pro dodržení efektu protihlukového opatření uvažováno s přesahem PHS k zemnímu valu. Parametry zemního valu byly převzaty z projektovaného 3D modelu trasy dálnice. Výpočtové body č. 18 - Maršovice č.p. 68 a č. 19 – Maršovice č.p. 67 (KÚ Maršovice u Benešova)."

Val stejné výšky, jehož koruna je dál než koruna PHS, nemůže PHS nahradit naprosto shodnou úrovní. To je proti fyzice. Val musí zákonitě mít nižší útlum hluku než část PHS, kterou nahrazuje. U valu "protažení" hluku za něj je v pořádku, u navazující části PHS (z pravé strany valu) již ne. Tam by měl být útlum podobný jako u PHS z levé strany, pokud mají obě PHS shodnou výšku.

Obecně lze očekávat, že PHS v modelu nemusí být navrženy správně, protože model nemusí správně modelovat budoucí fyzikální realitu záměru.

Model mostu:

Výpočet šíření hluku v okolí mostu u Zderadic neodpovídá fyzikální realitě. Je tak otázkou, jak je tento most v modelu hlukové situace zohledněn, nebo jak umí použitý výpočtový software s modelem mostu pracovat.

Navržený důkaz:

- *Ing. Josef Drahota, J*D*S Životní prostředí - sekce hluku, Posouzení dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) záměru: středočeská D3 úsek 0304 (Václavice-Voračice) z hlediska řešení hlukové problematiky; 14.11.2024*

V km 42,5 staničení povede podle návrhu investora záměru dálnice v těsné blízkosti obytných domů v Šebáňovicích. Násyp nadjezdu je umístěn nad okrajem protihlukové stěny, tedy domy na stěnou nebudou chráněny proti škodlivému hluku z nadjezdu. Vzdálenost domů od osy dálnice je přibližně 50 metrů. Tento návrh nelze akceptovat z důvodů

- nerespektování ochranného pásma dálnice;
- nerespektování ochrany zdraví obyvatel Šebáňovic před zdraví škodlivým hlukem;
- *rizika narušení statiky nemovitostí vlivem uvažované stavby.*

Rozpor s § 77 odst. 4 zákona č. 258/2000 Sb.

Podle ustanovení § 77 odst. 4 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně veřejného zdraví“) cit: „Žadatel o vydání územního rozhodnutí, územního souhlasu nebo společného souhlasu ke stavbě podle odstavce 3 do území zatíženého zdrojem hluku předloží příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví pro účely vydání stanoviska podle odstavce 1 měření hluku provedené podle § 32a a návrh opatření k ochraně před hlukem. Stejnou povinnost má žadatel, který hodlá předložit stavebnímu úřadu návrh veřejnoprávní smlouvy a žadatel o vydání společného územního rozhodnutí a stavebního povolení ke stavbě podle odstavce 3.“

Realizace stavby je odůvodňována hlukovou situací (existující, předpokládanou), součástí stavby jsou i protihluková opatření, bez nichž by došlo k překročení limitů hluku. Účastník řízení namítá, že v rozporu s ustanovením § 77 odst. 4 zákona o ochraně veřejného zdraví, v platném znění, žadatel nedoložil žádné, natož aktuální měření hluku.

Absence aktuálního měření hluku znemožňuje žádosti vyhovět z důvodu § 50 odst. 3 správního řádu, podle kterého má správní orgán povinnost zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu. Ochrana zdraví lidí před hlukem je veřejným zájmem.

Účastník řízení si nechal zpracovat autorizované měření hluku na stávajících pozemních komunikacích. Měření bylo provedeno pro ověření stávající hlukové zátěže venkovního chráněného prostoru staveb pro bydlení při pozemních komunikacích lokálního nebo regionálních významu u kterých je pravděpodobné, že v případě realizace dálnice D3 v dotčeném úseku by byly využívány jako příjezdové k dálničním nájezdům a tedy by zde mohlo dojít k podstatnému nárůstu intenzity dopravy.

Cílem měření je především zachycení nulového stavu, tedy popis stávajícího stavu před výstavbou dálnice zahrnující měření hluku a sčítání dopravy v měřených profilech pozemních komunikací.

Výsledné hodnoty jsou vztaženy vždy k nejexponovanější chráněné části fasády měřeného objektu ve vztahu k měřeným pozemním komunikacím, které jsou ve všech případech dominantním zdrojem hluku v celém řešeném území. Výjimku tvoří pouze bod 7 (Neveklov, Doloplazy 1), kde v současné době nevede žádná komunikace, přičemž trasa D3 je navržena v blízkosti objektu.

Dle akustických studií poskytnutých objednatelem měření je na všech dotřených pozemních komunikacích uplatňován hygienický limit hluku v režimu SHZ (stará hluková zátěž). Hodnocení výsledků v bodech viz kapitola 6.10 přiloženého protokolu.

Účastník řízení namítá, že akustická studie žadatele není v souladu s platnou metodikou Ministerstva zdravotnictví. Dokument obsahuje informace o tom, že:

- **Použitá metodika:** Pro výpočet hluku od silniční dopravy byla použita norma RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen), která je však ve skutečnosti německou směrnicí, nikoli normou. V ČR existuje aktuálnější metodika CNOSSOS, která by měla být použita pro výpočet hluku z dopravy.
- **Modelovaný hluk:** Před novelou Nařízení vlády 272/2011 Sb. se hodnotil pouze vliv hluku z dálnice D3, nikoliv z ostatních komunikací. Po novele by se měl modelovat hluk ze všech komunikací v okolí. Není jasné, zda studie splňuje tento požadavek.

- **Kvalita modelu terénu:** Studie uvádí, že pro 3D model terénu byl použit digitální model trasy ve 3D, ale jeho zdroj není uveden. Z obrázků hlukových pásem se zdá, že nivelita D3 nebyla v modelu terénu zohledněna.
- **Hodnocení zdravotních rizik:** Studie vychází z hlukové studie, která nebere v úvahu hluk z ostatních komunikací. Hodnocení zdravotních rizik proto nemusí být relevantní.

Účastník řízení **požaduje, aby tento protokol o měření hluku byl jako důkaz součástí podkladů pro vydání rozhodnutí a aby s ním byl seznámen rovněž dotčený orgán na úseku ochrany veřejného zdraví.**

Navržený důkaz:

- *PROTOKOL O ZKOUŠCE Č. 5606-007-20, REVITA ENGINEERING - laboratoř fyzikálních faktorů Zkušební laboratoř č. L 1478 akreditovaná ČIA podle ČSN EN ISO/IEC 17025:2005*

Akustická studie zpracovaná investorem je postavena na neúplné projektové dokumentaci, nepostihuje zásadní úpravy a doplnění PD z roku 2024. Tedy, i závazné stanovisko KHS je vydáno na základě neúplné projektové dokumentace. Popis stavebních objektů, tak jak je posuzoval orgán ochrany veřejného zdraví jako podklad pro vydání závazného stanoviska (2022), neodpovídá popisu stavebních objektů ve vydaném územním rozhodnutí (2026).

Odvolatel namítá též nedostatečnost podmínek závazného stanoviska. KHS měl coby dotčený orgán veřejného zdraví povinnost chránit zdraví obyvatelstva před nepříznivými vlivy hluku z tohoto záměru. Jeho závazné stanovisko tomu neodpovídá, když je dokonce v přímém rozporu s kogentními ustanoveními právního řádu, jejichž cílem je ochrana veřejného zdraví před nadlimitním hlukem, když ignoruje, že v důsledku povolení záměru dojde k nové hlukové zátěži překračující hygienické limity stanovené na ochranu lidského zdraví, a to především na stávajících pozemních komunikacích, které budou sloužit jako přivaděče ke stavbě D3.

Závazné stanovisko je postaveno na premise, že stavba je v kategorii D 27,5 / 120, tj. této kategorii odpovídá posouzení hlučnosti – v napadeném rozhodnutí však SÚ tvrdí, že návrhová rychlost není předmětem jeho územního rozhodnutí o umístění stavby dálnice. Napadené rozhodnutí je v rozporu se závazným stanoviskem orgánu ochrany veřejného zdraví.

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného orgánu ochrany veřejného zdraví.

g. Ministerstvo průmyslu a obchodu závazné stanovisko pod č.j. MPO 109252/23/581-SÚ ze dne 30.11.2023

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost, a též nepoužitelnost pro zastaralost závazného stanoviska Ministerstva průmyslu a obchodu závazné stanovisko pod č.j. MPO 109252/23/581-SÚ ze dne 30.11.2023.

Závazné stanovisko bylo vydáno k neaktuální žádosti a projektové dokumentaci, když až po vydání tohoto závazného stanoviska došlo k zúžení žádosti - nezákonnému a věcně nesprávnému vypuštění stavebních objektů, bez kterých nelze ve smyslu ust. § 90 odst. 1 písm. b) stavebního zákona stavbu umístit. Podle tohoto ustanovení cit. „*V územním řízení*

stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu s požadavky na veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu k možnosti a způsobu napojení nebo k podmínkám dotčených ochranných a bezpečnostních pásem“.

Týká se to zejména **stavebních objektů 304.411-419.** Na základě vypuštění těchto stavebních objektů z předmětu řízení není zajištěno technické napojení odpočívky Minartice, které je součástí záměru. Bez připojení stavby na elektrickou energii nelze stavbu umístit, realizovat a provozovat. Toto musí být zajištěno v rámci předmětného správního řízení.

Napájení mělo být zajištěno z trafostanice v rámci **vypuštěného objektu SO 304.417**.Bez tohoto objektu je odpočívka v rámci tohoto řízení **technicky nepropojená** s distribuční sítí 22 kV.

Přípojka 1 kV je navržena jako hlavní zdroj elektrické energie pro veškeré technologické a provozní vybavení odpočívky Minartice (osvětlení, telematické systémy, čerpací stanice, případně další související zařízení).

h. Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, územní odbor Benešov, Koordinované závazné stanovisko vydané pod č.j. HSKL- 3789-2/2022 - BN ze dne 27.04.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, územní odbor Benešov, Koordinované závazné stanovisko vydané pod č.j. HSKL- 3789-2/2022 - BN ze dne 27.04.2022

Závazné stanovisko postrádá jakékoliv odůvodnění. Toto závazné stanovisko je v rozporu s § 68 odst. 3 správního řádu. Podle konstantní judikatury správních soudů i závazné stanovisko musí být řádně odůvodněno, v opačném případě je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.

Závazné stanovisko bylo vydáno k neaktuální žádosti a projektové dokumentaci, když až po vydání tohoto závazného stanoviska došlo k úpravě projektové dokumentace a zúžení žádosti (viz výše).

Odvolatel namítá, že **není zajištěna požární bezpečnost tunelu Prostřední vrch.** Záměr Hasičské záchranné stanice Voračice (HZS Voračice) není součástí povolované stavby, údajně má být pro uvedenou věc zpracován samostatný projekt. Požadavek dotčeného orgánu ve stanovisku ze dne 12.3. 2018 není splněn – není zajištěna požární bezpečnost tunelu, nebudou zajištěny povinné dojezdové časy vozidel HZS. Není respektován závěr OTS - Bezpečnostní řešení – část E.7.17.3. projektové dokumentace.

Odvolatel dále namítá, že požárně bezpečnostní řešení není zpracováno pro celou stavbu, ale jen pro tunel Prostřední vrch. Nelze odsouvat do navazující fáze.

i. Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, jednotné závazné stanovisko vydané pod č. j. PK-ŽP/15214/23, sp. zn. ZN/4547/ŽP/22 ze dne 09.10.2023

Vydané závazné stanovisko, potažmo i napadené rozhodnutí jsou **nekontrolovatelné a tudíž i nepřezkoumatelné.**

Souhlas se zásahy do VKP vodní toky a jejich údolní nivy dle § 4 odst. 2 ZOPK je nedostatečný, neboť lokality, na kterých k velmi podstatným zásahům by mělo dojít, nejsou dostatečně identifikované. Každý ze zamýšlených zásahů měl být stanoven konkrétními parcelními čísly, která budou místa přesně identifikovat. Co je ještě horší, správní orgán, který JZS vydal, spojil zásahy do VKP s povolením kácení dřevin rostoucích mimo les, což je nepřípustné. Tuto vadu považuje odvolatel za zásadní.

Formulace v JZS jsou proto velmi vágní a v podstatě natolik nepřehledné a nedostatečné, že není možná kontrola výkonu této části rozhodnutí (kolik stromů, jakých druhů a rozměrů atd., kde devastační zásahy přesně mají proběhnout a další).

Návazné podmínky pro provedení zásahů, neumožňují objektivní kontroly výkonu prací, není možné stanovit konkrétní místa, kde by měla proběhnout.

Lokalizaci jednotlivých zásahů pouze uvedením čísly stavebních objektů považuji za krajně nedostatečnou.

Rozhodnutí uvádí vykácení a trvalé odlesnění více, než 13 ha lesních porostů. To je velmi závažné množství, v rozhodnutí chybí odůvodnění, zda je kácení takové plochy vysloveně nezbytné, či zda byly zváženy alternativní varianty, které by následky této devastace krajiny zmírňovaly.

Absence rozhodnutí o výjimce pro některé ZCHDŽ

Podle ustanovení § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“) ten, kdo v rámci výstavby nebo jiného užívání krajiny zamýšlí uskutečnit závažné zásahy, které by se mohly dotknout zájmů chráněných podle části druhé, třetí a páté tohoto zákona (dále jen "investor"), je povinen předem zajistit na svůj náklad provedení přírodovědného průzkumu dotčených pozemků a písemné hodnocení vlivu zamýšleného zásahu na rostliny a živočichy (dále jen "biologické hodnocení"), pokud o jeho nezbytnosti rozhodne orgán ochrany přírody příslušný k povolení zamýšleného zásahu.

Účastník řízení zdůrazňuje formulaci potenciality dotčení zájmů na ochraně přírody a krajiny (srovnej „*by se mohly dotknout*“).

Účastník řízení je přesvědčen, že stavba je jednoznačně stavbou, která by se mohla dotknout zájmů chráněných podle části druhé, třetí a páté ZOPK, pro které dosud nebyla vydána tzv. výjimka z ochrany.

Podle ustanovení § 50 odst. 1 a 2 ZOPK zvláště chránění živočichové jsou chráněni ve všech svých vývojových stádiích. Chráněna jsou jimi užívaná přirozená i umělá sídla a jejich biotop. Vybrané živočichy, kteří jsou chráněni i uhynulí, stanoví Ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem. Je zakázáno škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů, zejména je chytat, chovat v zajetí, rušit, zraňovat nebo usmrcovat. Není dovoleno sbírat, ničit, poškozovat či přemisťovat jejich vývojová stádia nebo jimi užívaná sídla. Je též zakázáno je držet, chovat, dopravovat, prodávat, vyměňovat, nabízet za účelem prodeje nebo výměny.

Podle ustanovení § 56 ZOPK výjimky ze zákazů u památných stromů a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle § 46 odst. 2, § 49 a 50 v případech, kdy jiný veřejný

zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody, povoluje orgán ochrany přírody. U zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, které jsou předmětem ochrany podle práva Evropských společenství, lze výjimku podle věty první povolit jen tehdy, pokud je dán některý z důvodů uvedených v odstavci 2, neexistuje jiné uspokojivé řešení a povolovaná činnost neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany. Podle tohoto ustanovení tedy výjimky ze zákazů u památných stromů a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle § 46 odst. 2, § 49 a 50 v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody, povoluje orgán ochrany přírody.

Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zakotvuje jako jednu z hlavních zásad na úseku ochrany životního prostředí, princip předběžné opatrnosti. Podle ustanovení § 13 lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.

Ke stavbě byly dosud vydány tzv. výjimky z ochranných podmínek těmito dokumenty: a) rozhodnutím Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 13. 4. 2022, č.j. PK-ŽP/4706/22, a b) jednotným závazným stanoviskem Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 9.10. 2023, č.j. PK-ŽP/15214/23 (výjimka pro některé druhy netopýrů).

Účastník řízení předně namítá, že chybí jakákoliv žádost žadatele o výjimku, na základě které bylo vydáno jednotné závazné stanovisko Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 9.10. 2023, č.j. PK-ŽP/15214/23 (výjimka pro některé druhy netopýrů). O tyto druhy žadatel nežádal, není tedy procesně možné, aby o těchto druzích bylo rozhodováno – vydání výjimky z ochranných podmínek podle § 56 zák. č. 114/1992 Sb. je striktně návrhový proces a je lhostejné, zda správní orgán vydává ve formě rozhodnutí nebo závazného stanoviska – nemůže ale rozhodovat o něčem, o co nebylo žádáno, tím překročil své pravomoci a je v rozporu § 45 a § 149 správního řádu.

Účastník řízení namítá, že pro některé zvláště chráněné druhy, které se v územní prokazatelně vyskytují, nebyla vydáno výjimka, ani nebylo jinak rozhodnuto, a to z důvodu, že žadatel o výjimku pro tyto druhy (z nepochopitelného důvodu) nepožádal.

Ad obratlovci:

Účastník řízení přikládá jako přílohu svých námitek Expertní posouzení dokumentace pro územní rozhodnutí pro stavbu dálnice D3 v úseku 0304 (Václavice -Voračice) v oblasti zoologie obratlovců RnDr. Vlašín, Brno, 2024, který prokazuje výskyt dalších zvláště chráněných druhů živočichů, než pro které byla dosud vydána tzv. výjimka z ochrany dle § 56 zákona č. 114/1992 SB.

Výskyt některých z těchto druhů (např. netopýr večerní) prokazuje i biologické hodnocení žadatele ((Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 ZOPK vypracované Mgr. Lucií Brejškovou, Ph.D.).

Znalec odpovídal na Odborné otázky zadavatele:

1. *Považujete podklady k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby dálnice „D3-0304 Václavice -Voračice“ v daném oboru za dostatečné? (aktuálnost dat, použitá metodika, podloženost závěrů a pod.)*
2. *Pokud ne, specifikujte proč, a zdůvodněte, co a v jaké podobě by mělo být ze strany žadatele doplněno, s přihlédnutím k aktuálnímu povolovacímu řízení (územní řízení o umístění stavby podle zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a přechodných ustanovení nového stavebního zákona).*
3. *Existují nějaké zvláště chráněné druhy živočichů, u kterých bude nebo může být škodlivě zasaženo do jejich přirozeného vývoje realizací nebo užíváním stavby dálnice 0304, a pro které dosud nebyla vydána výjimka ve smyslu § 56 zákona č. 114/1992 Sb?*
4. *Existují nějaké nové významné nálezy v NDOP, se kterými podkladová dokumentace investora pro tento úsek nepočítá?*
5. *Jak je ošetřen vliv záměru D3 na EVL Minartice, zejména splachy zeminy a odtékání vody směrem z plánované dálnice k dotyčnému mokřadu?*

Podle závěru expertního posudku cit:

„*Na otázku č. 1, zda považuji podklady k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby dálnice „D3 0304 Václavice -Voračice“ v daném oboru za dostatečné odpovídám: Nikoliv, podklady nejsou dostatečné, protože nedokládají výskyt všech druhů, kterých se záměr negativně dotkne, například vydra říční nebo krutihlav obecný. Pokud jde o vydru, tak její výskyt v předmětném území nebyl relevantně zjišťován, pokud jde o některé ptáky, nebyly využity všechny dostupné podklady. Průzkum kruhoústých a ryb nebyl proveden vůbec - takže chybí podklady zda a v jaké míře se záměr dotkne těchto skupin. Z hlediska použité metodiky jsou tedy podklady neúplné. Poslední průzkum (Brejšková 2023) byl zpracován před rokem a půl, z hlediska termínu jsou tedy podklady dostatečně aktuální. V podkladu (Brejšková 2023, s. 55) se hodnotí vliv záměru na ZCHDŽ nedostatečně. S ohledem na chybějící údaje o výskytu některých druhů jsou tyto závěry nepodložené.*“

Na otázku č. 2 Pokud ne, specifikujte proč, a zdůvodněte, co a v jaké podobě by mělo být ze strany žadatele doplněno, s přihlédnutím k aktuálnímu povolovacímu řízení (územní řízení o umístění stavby podle zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a přechodných ustanovení nového stavebního zákona), odpovídám: Ze strany žadatele by měly být doplněny výsledky o výskytu těchto ZCHDŽ: vydra říční, krutihlav obecný a pro skupinu kruhoústých a ryb. Také by měl být rozšířen průzkum netopýru a vrápenců v období jarní a letní aktivity. Dále by mělo být doplněno hydrologické posouzení splachu vody a půdy ze stavby resp. provozu navrhované dálnice do EVL a PP Minartice (viz Odůvodnění níže).

Na otázku č.3, zda existují nějaké zvláště chráněné druhy živočichů, u kterých bude nebo může být škodlivě zasaženo do jejich přirozeného vývoje realizací nebo užíváním stavby dálnice 0304, a pro které dosud nebyla vydána výjimka ve smyslu § 56 zákona č. 114/1992 Sb. odpovídám: Ano. Jsou to druhy: vydra říční, blatnice skvrnitá a skokan štíhlý.

Na otázku č.4, zda existují nějaké nové významné nálezy v NDOP, se kterými podkladová dokumentace investora pro tento úsek nepočítá, odpovídám: Ano. Jsou to druhy: vydra říční, krutihlav obecný a skokan štíhlý.

Na otázku č. 5, jak je ošetřen vliv záměru D3 na EVL Minartice, zejména splachy zeminy a odtékání vody směrem z plánované dálnice k dotyčnému mokřadu, odpovídám, že ošetřen není, protože v rozporu se skutečností se investor domnívá, že dálnice leží níže než EVL Minartice. Koridor navrhované dálnice leží ve skutečnosti vzdálen přibližně 300 metrů a je položen o 20 m výše než je hladina rybníka Jezero, což je jádro tohoto EVL a PP.

Ohledně **ZCH druhů, pro které nebylo v souvislosti se stavbou vůbec rozhodováno o výjimce z ochranných podmínek, znalec uvádí a účastník činí jeho vyjádření obsahem svých námitek:**

Vydra říční je silně ohrožený druh podle české legislativy a zároveň je uvedena v příloze II Směrnice o stanovištích (tzv. naturový druh). Mortalita vyder na silničních komunikacích je významná (Větrovcová a kol. 2011) a patří k hlavním příčinám ohrožení vyder v Česku.

Rozhodně nelze akceptovat domněnku (uvedenou v podkladech), že když vydra přes území jen nepravidelně migruje, nebude mít záměr negativní vliv na její populaci. Právě u tohoto druhu není rozhodující, kde má například noru, kde vyvádí mláďata, ale mnohem důležitější je, zda záměr (komunikace, překážka) protne její migrační trasy. Vydra nebyla v předmětném koridoru záměru cíleně sledována, takže v podkladech údaje o jim výskytu a možném ohrožení chybí. Druh nebyl identifikovaný ani podkladovou studií (Brejšková 2023), výjimka vydána nebyla. Ze všech mně dostupných údajů o výskytu vydry v této oblasti a ze znalostí biologie vydry a z údajů o mortalitě vyder jednoznačně vyplývá, že populace vyder bude záměrem negativně dotčena. Například byla nalezena přejetá v blízkosti trasy záměru u obce Vojkov v roce 2018 a v obci Václavice v roce 2011.

Pokud jde o letouny (netopýři a vrápenci) je použitá metoda adekvátní. Letouni (Chiroptera) jsou řád savců, kde všechny naše druhy patří mezi ZCHDŽ. Vliv záměru může na tuto skupinu být fatální (např.. Richarz 2000).Termíny návštěv však na rozdíl od ptáků byly umístěny do podzimního období, čímž se z průzkumu úplně vytratil jarní a letní aspekt netopýří aktivity. Aby bylo posouzení vlivu stavby na životní prostředí v tomto ohledu dostatečné, je nezbytné rozšířit průzkum i na jarní a letní období.

Mortalita způsobená silniční dopravou je problémem u většiny zjištěných druhů ptáků. Pravděpodobnost srážky je vyšší u ptáků sbírajících potravu a hnízdících v blízkosti silnic. Frekvence kolizí může vzrůstat v blízkosti vodních toků a vodních ploch, častější jsou srážky v otevřených biotopech než v lesích. Mnoho ptačích druhů se silnicím zjevně záměrně vyhýbá. Některé druhy odmítají přeletět silnice, které jsou 10 a více metrů široké (což je právě případ tohoto záměru). Významným negativním faktorem je pro ptáky i dopravní hluk. Způsobuje snížení populačních hustot v blízkosti silnic. Mohou se projevovat kumulativní vlivy hluku, úbytku biotopu a fragmentace krajiny. Například u obce Doloplazy se koridor záměru a MÚK blíží rybníku Michovec, který je biotopem celé řady ZCHDŽ (z ptáků například kopřivka obecná, moták pochop, rákosník velký, pisík říční, slavík modráček, z obojživelníků ropucha obecná, kuňka obecná) a s vysokou pravděpodobností záměr ve fázi výstavby i provozu bude mít vliv na jich mortalitu a emitovaným hlukem a světelný znečištěním zasáhne negativně do jejich biotopu. Tyto vlivy nebyly v podkladových studiích (biologická hodnocení a jejich aktualizace) dostatečně posouzeny a nebyly navrženy příslušné kompenzace těchto negativních vlivů.

Také ZCHDŽ krutihlav obecný, kopřivka obecná, moták pochop, rákosník velký, pisík říční, slavík modráček se vyskytují v trase záměru a v průběhu případné stavby a případného provozu bude zasažen negativně jejich biotop. Aby bylo posouzení vlivu stavby na ZCHDŽ v tomto ohledu dostatečné, je nezbytné posoudit tento vliv.

Ze skupiny obojživelníků se v trase záměru vyskytují mj. i tyto druhy: blatnice skvrnitá a skokan štíhlý. Záměr se dotkne jejich biotopu a bude do něj škodlivě zasaženo a to nejen ve fázi případné výstavby záměru, ale i provozu. Tyto druhy byly v trase záměru indikovány, výjimka však udělena nebyla. Výjimka byla udělena pouze pro tyto druhy obojživelníků: čolka obecného, ropuchu obecnou, skokana zeleného, kuňku obecnou a rosničku zelenou.

Výsledky průzkumů plazů jsou nedostačující a lze konstatovat, že tato skupina obratlovců v trase navržené dálnice nebyla řádně prozkoumána. V materiálu (který nechal pořídit investor záměru) Šmeráková 2016 (s. 11) se uvádí toto: „Významné druhy. Plazi: ještěrka zelená (Lacerta viridis), j. živorodá (L. vivipara), zmije obecná (Vipera berus).“ Ani jeden z uvedených druhů není uveden v žádném podkladě, který hodnotil biotu tohoto území. Na s.29 téhož dokumentu je seznam zvláště chráněných druhů živočichů, kde se uvádí z plazů pouze ještěrka obecná a slepýš křehký (což odpovídá studii Farkač 2007). Pozdější studie (Brejšková 2023) potvrdila výskyt ještěrky obecné a slepýše křehkého a doplnila výskyt užovky obojkové. Nijak se však nevypořádala s chybnými údaji o výskytu ještěrek a zmije obecné. Nezahrnula také relevantní údaje o výskytu plazů v NDOP. Posouzení vlivu stavby na životní prostředí je tedy v tomto ohledu nedostatečné.

Také průzkum ryb a kruhoústých nebyl prováděn a to přesto, že záměr v tomto úseku zasahuje do několika vodotečí. Kruhoústí (Cyclostomata) je skupina obratlovců, kteří mají úhořovité tělo bez ploutví, jen s ocasním lemem. Celkem jsou v ČR dva aktuální a dva vyhynulé druhy. Ze stávajících druhů připadá v úvahu pouze kriticky ohrožená mihule potoční, v databázi NDOP jsou z oblasti záměru nálezy. Ryby (Osteichthyes), česky též kostnaté ryby, je skupina primárně vodních obratlovců vyznačujících se osifikovanou kostrou a skřelemi kryjícími žábry. V ČR žije celkem 65 druhů (vč. introdukovaných) z toho je šestnáct zvláště chráněných a sedm druhů vyhynulých. S ohledem na to, že záměr překonává různé vodoteče a ve fázi výstavy i ve fázi provozu bude záměr do biotopů ryb a kruhoústých zasahovat, je podstatnou chybou, že to skupiny nebyly v terase zkoumány.

Výjimka byla vydána (13. 4. 2022) pro ZCHDŽ : čolka obecného (Lissotriton vulgaris/Triturus vulgaris), ropuchu obecnou (Bufo bufo), skokana zeleného (Pelophylax esculentus), užovku obojkovou (Natrix natrix), slepýše křehkého (Anguis fragilis), kuňku obecnou (Bombina bombina), rosničku zelenou (Hyla arborea), ještěrku obecnou (Lacerta agilis), lejska šedého (Muscicapa striata), koroptev polní (Perdix perdix) a ťuhýka obecného (Lanius collurio). Dále byla podána žádost o výjimku (31. 3. 2023) pro druhy: veverka obecná (Sciurus vulgaris), krahujec obecný (Accipiter nisus), bramborníček hnědý (Saxicola rubetra) a 8 druhů netopýrů. Jednotným závazným stanoviskem ze dne 9. 10. 2023 byla vydána výjimka pro tyto ZCHDŽ: bramborníček hnědý (Saxicola rubetra), netopýr řasnatý (Myotis nattereri), netopýr rezavý (Nytalus noctula), netopýr hvízdavý (Pipistrellus pipistrellus), netopýr nejmenší (Pipistrellus pygmaeus), netopýr vodní (Myotis daubentonii), netopýr parkový (Pipistrellus nathusii). To znamená, že pro veverku obecnou, krahujce obecného a dva druhy netopýrů výjimka vydána nebyla (ale ani nebyla zamítnuta).

Nelze však, s přihlédnutím k principu předběžné opatrnosti dle § 13 zákona o životním prostředí, vydat rozhodnutí o umístění stavby, aniž by bylo spolehlivě prokázáno, že umístěním stavby nedojde k zásahu do zvláště chráněných druhů živočichů a/nebo rostlin ve smyslu výše citovaných ustanovení ZOPK.

Podle konstantní judikatury správních soudů musí být výjimka podle § 56 ZOPK vydána před vydáním územního rozhodnutí.

Účastník zakládá do spisu též další důkazy – znalecké posudky znalce RNDr. Mojmír Vlašín.

Dalším důkazem, že v území se prokazatelně vyskytují další zvláště chráněné druhy živočichů, pro které dosud nebylo požádáno o udělení výjimky, ale stavba se jich negativně dotkne ve smyslu § 56 zákona č. 114/1992 Sb., je **Rešerše Nálezové databáze ochrany přírody D3/304, kterou zpracovala Mgr. Ivana Paukertová.** Pro účely zpracování rešerše byla trasa rozdělena na několik úseků. Staré nálezy byly vynechány, do zpracování byly zahrnuty lokality na trase a v jejím bezprostředním okolí.

Z výše uvedeného účastník řízení namítá, že stavební úřad je povinen vyzvat žadatele k doplnění a aktualizaci biologických hodnocení a především k opatření souhlasu se zásahem do ochranných podmínek minimálně výše uvedených zvláště chráněných druhů živočichů, pro které tzv. výjimka podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. v souvislosti se stavbou dosud vydána nebyla a nebylo o ní ani žádáno, byť se tyto druhy v místě stavby prokazatelně (i na základě podkladů ve spisu založených žadatelem) vyskytují.

Důkaz:

- *Expertní posouzení dokumentace pro územní rozhodnutí pro stavbu dálnice D3 v úseku 0304 (Václavice -Voračice) v oblasti zoologie obratlovců RnDr. Vlašín, Brno, 2024*
- *Znalecký posudek dr. Vlašín, Brno 2022*
- *Doplňkový a revizní biologický průzkum v trase záměru středočeské části dálnice D3 (Praha - Mezno), RNDr. Mojmír Vlašín, soudní znalec, Brno, 2020*
- *Rešerše Nálezové databáze ochrany přírody D3/304, kterou zpracovala Mgr. Ivana Paukertová.*
- *tabulka NDOP Úsek 304 druhy*

K části stanovení odchylného postupu od zákazu uvedeného v § 5a odst. 1 písm. b) ZOPK

Je až neuvěřitelné, že odchylný postup při ochraně ptáků dle § 5a ZOPK, se v JZS vztahuje pouze na 5 (slovy pět) druhů ptáků, navíc v rozsahu vyšších desítek kusů: strakapoud velký (*Dendrocopos major*), strnad obecný (*Emberiza citrinella*), sýkora modřinka (*Parus caeruleus*), sýkora koňadra (*Parus major*), hrdlička divoká (*Streptopelia turtur*).

Není známo, kde orgán vydávající JZS přišel k informaci, že se v celém vedení navrhované trasy D3 vyskytuje pouze 5 druhů ptáků. Nicméně je jisté, že zásahy dojde

k devastaci hnízdišť vyšších desítek druhů, nikoliv jedinců. Jestliže se povoluje trvalá devastace vyšších desítek strakapoudů velkých, jedná se o závažné poškození celé populace tohoto druhu, stejně tak, jako v případě hrdličky divoké. Není známo, zda se v této kvantitě jedná jen o strakapouda velkého a nikoliv o strakapouda malého či prostředního, kteří jsou syntopickými druhy.

Správní orgán neuvádí kde k likvidaci hnízd dojde, celá formulace proto nemá žádná praktická opodstatnění.

Jestliže je výjimka vydaná jen pro uvedených 5 druhů ptáků, je nepochybné, že není vydaná pro všechny ostatní druhy ptáků, jejichž hnízdiště mají být stavbou zlikvidovaná. Zásahy by proto byly protiprávní, nezákonné.

Zcela nedostatečné jsou podmínky, které vydávající orgán stanovil jako kompenzaci újmy na ptačích populacích.

- Vyvěšování hnízdních budek – nelze kontrolovat, chybí místní identifikace (*okraje zůstavších porostů* – je velmi nedostatečné určení)
- Transfery – nelze si představit transfery (je to velký nesmysl), představa, že se budou ptáci odchytávat a vypouštět opodál je až groteskní.
- V případě kácení doupných stromů dojde k likvidaci hnízdišť všech šplhavých druhů ptáků (kromě strakapoudů též šoupálci, brhlíci, datli a další dutinové druhy), dále sov a pravděpodobně i dravců. Jako kompenzace je stanoveno vyvěšení budek – sýkorníků, což je pro strakapoudy a další větší druhy ptáků nevyužitelné.

Absence výjimky pro zvláště chráněný druh vydra říční

Odvolatel namítal a namítá rozpor s § 56 zákona č. 114/1992 Sb., a to ve vazbě k druhu **vydra říční**.

Její výskyt je prokázán stanoviskem EIA k předmětnému záměru. Dále pak nálezy uhynulých kusů tohoto jedince na silnici I/18 v oblasti plánovaného záměru.

Podle ustanovení § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“) ten, kdo v rámci výstavby nebo jiného užívání krajiny zamýšlí uskutečnit závažné zásahy, které by se mohly dotknout zájmů chráněných podle části druhé, třetí a páté tohoto zákona (dále jen "investor"), je povinen předem zajistit na svůj náklad provedení přírodovědného průzkumu dotčených pozemků písemné hodnocení vlivu zamýšleného zásahu na rostliny a živočichy (dále jen "biologické hodnocení"), pokud o jeho nezbytnosti rozhodne orgán ochrany přírody příslušný k povolení zamýšleného zásahu.

Účastníci řízení zdůrazňují formulaci potenciality dotčení zájmů na ochraně přírody a krajiny (srovnej „by se mohly dotknout“). Účastníci řízení je přesvědčen, že stavba je jednoznačně stavbou, která by se mohla dotknout zájmů chráněných podle části druhé, třetí a páté ZOPK. Podle ustanovení § 50 odst. 1 a 2 ZOPK zvláště chránění živočichové jsou chráněni ve všech svých vývojových stádiích. Chráněna jsou jimi užívaná přirozená i umělá sídla a jejich biotop. Vybrané živočichy, kteří jsou chráněni i uhynulí, stanoví Ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem. Je zakázáno škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů, zejména je chytat, chovat v zajetí, rušit, zraňovat nebo usmrcovat. Není dovoleno sbírat, ničit, poškozovat či přemisťovat jejich vývojová stádia nebo jimi užívaná sídla. Je též zakázáno je držet, chovat, dopravovat,

prodávat, vyměňovat, nabízet za účelem prodeje nebo výměny. Podle ustanovení § 49 odst. 1 ZOPK zvláště chráněné rostliny jsou chráněny ve všech svých podzemních a nadzemních částech a všech vývojových stádiích; chráněn je rovněž jejich biotop. Je zakázáno tyto rostliny sbírat, trhat, vykopávat, poškozovat, ničit nebo jinak rušit ve vývoji. Je též zakázáno je držet, pěstovat, dopravovat, prodávat, vyměňovat nebo nabízet za účelem prodeje nebo výměny.

Podle ustanovení § 56 ZOPK výjimky ze zákazů u památných stromů a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle § 46 odst. 2, § 49 a 50 v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody, povoluje orgán ochrany přírody. U zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, které jsou předmětem ochrany podle práva Evropských společenství, lze výjimku podle věty první povolit jen tehdy, pokud je dán některý z důvodů uvedených v odstavci 2, neexistuje jiné uspokojivé řešení a povolovaná činnost neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany. Podle tohoto ustanovení tedy výjimky ze zákazů u památných stromů a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle § 46 odst. 2, § 49 a 50 v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody, povoluje orgán ochrany přírody.

Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zakotvuje jako jednu z hlavních zásad na úseku ochrany životního prostředí, princip předběžné opatrnosti. Podle ustanovení § 13 lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.

Na základě výše uvedeného odvolatel namítá, že záměr je jednoznačně stavbou, která by se mohla dotknout zájmů chráněných podle části druhé, třetí a páté ZOPK, pro které dosud nebyla vydána tzv. výjimka z ochrany – a to právě silně ohroženého druhu vydra říční.

Dle konstantní judikatury správních soudů musí být výjimka z ochrany podle § 56 ZOPK vydána před vydáním rozhodnutí o umístění stavby.

Kolize záměru s koridory „vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců“

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (dále jen „AOPK“) vymezila v územně analytických podkladech biotopy (koridory) „vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců“ (dále též jen „VZCHDVS“), což los, vlk, rys a medvěd. Informace AOPK o těchto biotopech (koridorech) jsou dostupné na těchto stránkách:

Důkaz:

https://data.nature.cz/ds/53 (cit. 8.10.2025), resp. https://metadata.nature.cz/record/basic/4f6892ad-5810-49a4-a2db-44650a02080a (cit. 11.09.2025)

Na této stránce je pak dostupná hlavní mapa ČR s vyznačenými s biotopy (koridory) VZCHDVS:

Důkaz:

https://aopkcr.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0ff27c9de9fc434488a056bd0e2bed53 (cit. 8.10.2025)

V roce 2021 pak AOPK vydala metodiku Ochrana biotopu vybraných zvláště chráněných druhů v územním plánování. V ní je popsán také doporučený postup orgánů ochrany přírody při ochraně biotopů a při hodnocení záměrů z hlediska vlivu na biotop.

Důkaz:

- *Metodika AOPK, 2021*

Uvedená metodika uvádí, že *„záměry, které by mohly ohrozit migrační funkce biotopu, jsou považovány za škodlivý zásah do přirozeného vývoje ZCHD. Posouzení, zda plánovaná změna funkčního využití ploch může ohrozit migrační funkce koridoru, náleží příslušnému OOP. Takovéto záměry podléhají uděleni výjimky z § 50 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (ZOPK).“* (cit. ze stanoviska AOPK ze dne 20.5.2022 č. j. SR/1163/SC/2022-2 – viz příloha).

Z výše uvedeného jednoznačně vyplývá, že typicky stavby dálnic nebo silnic, které kříží biotop VZCHDVS, zásadně představují škodlivé zásahy, pro které je nutná výjimka podle § 56 ve spojitosti s § 50 ZOPK.

Podle uvedené metodiky je k takovým záměrům nutné též stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i zákona o ochraně přírody krajiny (tzn. z hlediska ochrany evropsky významných lokalit). Je tomu tak proto, že křížení stavebních záměrů s koridory VZCHDVS (popř. zřejmě i jiné, slabší formy kolize s koridory VZCHDVS) mohou představovat zásah do dobrého stavu předmětu ochrany evropsky významné lokality (což jsou právě vybrané zvláště chráněné druhy velkých savců, jako je rys, vlk, los).

K tomu AOPK ve stanovisku ze dne 20.5.2022 č. j. SR/1163/SC/2022-2 uvádí:

„Jednotlivé EVL … velmi často nezahrnují celé funkční populace, ale jsou závislé i na populacích ve volné krajině a vzájemném migračním propojení. To je možné dobře demonstrovat právě na vybraných ZCHD velkých savců (jev 36b). Vliv na EVL, kde je předmětem ochrany vlk, rys nebo medvěd, je s ohledem na biologii velkých šelem nutno hodnotit vždy i v přeshraničnim kontextu. Na základě výše uvedených skutečností vyvozujeme, že dotčený OOP by měl požadovat hodnocení vlivu záměru VRT podle § 45i ZOPK.“

AOPK v tomto stanovisku k míře využívání těchto koridorů uvádí: *„migrační koridor mohou využívat nepravidelně nebo s jen nízkou intenzitou (projdou např. 1x za rok nebo za několik let).“*.

Důkaz:

- *stanovisko AOPK ze dne 20.5.2022 č. j. SR/1163/SC/2022-2*

Z mapy AOPK vyplývá, že **záměr přetíná a zásadně negativně zasahuje do migračního koridoru velkých savců v prostoru mezi obcemi Václavice, Tisem a Tvoršovice.**

Důkaz:

- *AOPK mapa koridory velkých savců D3 úsek 0304, výřez*

Záměr tedy bude představovat kolizi s koridorem VZCHDVS s ohledem na výše uvedené mapy AOPK. Materiálně z hlediska § 50 ZOPK půjde o škodlivý zásah, ke kterému je nutná výjimka podle § 56 ZOPK.

Podle ustanovení § 50 odst. 1 a 2 ZOPK zvláště chránění živočichové jsou chráněni ve všech svých vývojových stádiích. Chráněna jsou jimi užívaná přirozená i umělá sídla a jejich biotop. Vybrané živočichy, kteří jsou chráněni i uhynulí, stanoví Ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem. Je zakázáno škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů, zejména je chytat, chovat v zajetí, rušit, zraňovat nebo usmrcovat. Není dovoleno sbírat, ničit, poškozovat či přemisťovat jejich vývojová stádia nebo jimi užívaná sídla. Je též zakázáno je držet, chovat, dopravovat, prodávat, vyměňovat, nabízet za účelem prodeje nebo výměny.

Podle ustanovení § 56 ZOPK výjimky ze zákazů u památných stromů a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle § 46 odst. 2, § 49 a 50 v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody, povoluje orgán ochrany přírody. U zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, které jsou předmětem ochrany podle práva Evropských společenství, lze výjimku podle věty první povolit jen tehdy, pokud je dán některý z důvodů uvedených v odstavci 2, neexistuje jiné uspokojivé řešení a povolovaná činnost neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany. Podle tohoto ustanovení tedy výjimky ze zákazů u památných stromů a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle § 46 odst. 2, § 49 a 50 v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody, povoluje orgán ochrany přírody.

Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zakotvuje jako jednu z hlavních zásad na úseku ochrany životního prostředí, princip předběžné opatrnosti. Podle ustanovení § 13 lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.

Dle konstantní judikatury správních soudů **musí být výjimka z ochrany podle § 56 ZOPK vydána před vydáním rozhodnutí o umístění stavby,** jako podklad pro toto rozhodnutí. K tomu viz konstantní judikatura správních soudů, např. rozsudek Nejvyššího správního soudu **č. j. 1 As 37/2005 - 154** ze dne 14. 2. 2008).

Rozhodnutí dotčeného orgánu ochrany přírody a krajiny (Krajský úřad Plzeňského kraje; ze dne 13. 4. 2022, č.j. PK-ŽP/4706/22) neobsahuje výjimku pro VZCHDVS. Řízení tedy musí být přerušeno, a stavebník musí doložit výjimku z ochrany podle § 56 ZOPK pro VZCHDVS.

Absence posouzení registrovaných významných krajinných prvků

Podle ust. § 3 odst. 1 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb. významný krajinný prvek jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní

toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy a území, na nichž probíhá přírodě blízká obnova těžbou narušeného území podle plánu nebo dokumentace uvedených v § 4 odst. 6. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

Podle ust. § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. významné krajinné prvky jsou chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení nebo oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce, si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit souhlas orgánu ochrany přírody. Mezi takové zásahy patří zejména umisťování staveb, pozemkové úpravy, změny druhu nebo způsobu využití pozemků, výstavba lesních cest, budování lesních melioračních systémů, odvodňování pozemků, úpravy vodních toků a nádrží a těžba nerostů.

Registrované významné krajinné prvky (rVKP) vyhlašovaly pověřené obecní úřady, v současné době tuto činnost vykonávají úřady obcí s rozšířenou působností. Podle § 6 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. se rozhodnutí o registraci oznamuje vlastníkům, případně nájemcům dotčených pozemků, dále obci, v jejíž katastru byl rVKP registrován, příslušnému stavebnímu úřadu a úřadu územního plánování.

Stavební úřady ani úřady územního plánování s oznámením o registraci nijak nepracují, stejně jako většina obecních úřadů v I. stupni. V Katastru nemovitostí nejsou zapsána věcná břemena či omezení, z registrace vyplývající.

Účastník řízení namítá, že v řízení není zjištěno, zda stavba zasáhne do nějakého rVKP. Tato skutečnost je v rozporu s § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu, ve spojení s § 13 zákona č. 17/1992 Sb. Je to správní orgán, kdo musí ověřit existenci rVKP v trase záměru a jejich dotčení záměrem.

Žadatel by tuto skutečnost měl uvést v biologickém hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. Tam ale informace o rVKP a jejich případném dotčení chybí. Jedná se tedy o nedostatek tohoto podkladového dokumentu.

Stavební úřad je povinen vyzvat žadatele k doplnění biologického hodnocení o posouzení rVKP v trase záměru a jeho okolí.

Účastník řízení proto požaduje, aby stavební úřad vyzval žadatele k doplnění biologického hodnocení o rVKP a další VKP ze zákona, která nejsou v řízení dosud posouzena.

Zásah do památných stromů

Podle ust. § 46 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí lze vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy. Památné stromy je zakázáno poškozovat, ničit a rušit v přirozeném vývoji; jejich ošetřování je prováděno se souhlasem orgánu, který ochranu vyhlásil. Je-li třeba památné stromy zabezpečit před škodlivými vlivy z okolí, vymezí pro ně orgán ochrany přírody, který je vyhlásil, ochranné pásmo, ve kterém lze stanovené činnosti a zásahy provádět jen s předchozím souhlasem orgánu ochrany přírody. Pokud tak neučiní, má každý strom základní ochranné

pásmo ve tvaru kruhu o poloměru desetinásobku průměru kmene měřeného ve výši 130 cm nad zemí. V tomto pásmu není dovolena žádná pro památný strom škodlivá činnost, například výstavba, terénní úpravy, odvodňování, chemizace. Zrušit ochranu památného stromu může orgán ochrany přírody jen z důvodu, pro který lze udělit výjimku dle § 56.

Stavbou mohou být přímo či nepřímo (změnou režimu podpovrchových vod) dotčené tyto památné stromy

- Voračické duby, registrované v databázi AOPK ČR pod kódem č. 105827,

Sdělení žadatele, že stavbou nebudou dotčené památné stromy, je nedostatečné a nepodložené důkazy. Tato skutečnost je v rozporu s § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu, ve spojení s § 13 zákona č. 17/1992 Sb. Je to správní orgán, kdo musí ověřit existenci památných stromů v trase záměru a jejich dotčení záměrem.

Stavební úřad je povinen řízení přerušit a vyzvat žadatele k doložení souhlasu se zásahem do výše uvedených památných stromů.

Kácení dřevin rostoucích mimo les

Podle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. (1) Ke kácení dřevin je nezbytné povolení orgánu ochrany přírody, není-li dále stanoveno jinak. Povolení lze vydat ze závažných důvodů po vyhodnocení funkčního a estetického významu dřevin. Povolení ke kácení dřevin na silničních pozemcích může orgán ochrany přírody vydat jen po dohodě se silničním správním úřadem 6). (2) Povolení není třeba ke kácení dřevin z důvodů pěstebních, to je za účelem obnovy porostů nebo při provádění výchovné probírky porostů, při údržbě břehových porostů prováděné při správě vodních toků, k odstraňování dřevin v ochranném pásmu zařízení elektrizační a plynárenské soustavy prováděném při provozování těchto soustav 6b), k odstraňování dřevin v ochranném pásmu zařízení pro rozvod tepelné energie prováděném při provozování těchto zařízení, k odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze a z důvodů zdravotních, není-li v tomto zákoně stanoveno jinak. Kácení z těchto důvodů musí být oznámeno písemně nejméně 15 dnů předem orgánu ochrany přírody, který je může pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin; v případě odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze tak může učinit jen na základě závazného stanoviska drážního správního úřadu. (3) Povolení není třeba ke kácení dřevin se stanovenou velikostí, popřípadě jinou charakteristikou. Tuto velikost, popřípadě jinou charakteristiku stanoví Ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem. (4) Povolení není třeba ke kácení dřevin, je-li jejich stavem zřejmě a bezprostředně ohrožen život či zdraví nebo hrozí-li škoda značného rozsahu. Ten, kdo za těchto podmínek provede kácení, oznámí je orgánu ochrany přírody do 15 dnů od provedení kácení. (5) Ministerstvo životního prostředí stanoví prováděcím právním předpisem nedovolené zásahy do dřevin, které jsou v rozporu s požadavky na jejich ochranu, náležitosti žádosti o povolení kácení dřevin rostoucích mimo les, náležitosti oznámení o kácení dřevin a období, ve kterém se kácení dřevin zpravidla provádí.

Likvidace celkem 2 911 ex. dřevin, jejichž obvod kmenů přesahuje ve výšce 130 cm nad zemí 80 cm je počin s velmi závažnými důsledky a s velkým vlivem na biocenózy i celý ekosystém, nehledě na to že počet kácených dřevin bude ve skutečnosti mnohonásobně vyšší (dřeviny menších rozměrů). Vydané JZS se nezabývá mírou devastace krajiny ani nezkoumá,

zda je kácení dřevin, které ve skutečnosti bude nesporně rozsáhlejší (nejsou uváděné stromy menších rozměrů), natolik nutné a neexistuje přijatelnější řešení. Přičemž správní orgány jsou povinny rozhodovat až po zjištění skutečného stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti (§ 3 SŘ). Podmínky tohoto ustanovení vydané JZS ani následné rozhodnutí o umístění stavby, nesplňuje.

Kácení dřevin je uvedené v příloze jakéhosi dendrologického posudku (zpracovatel mi není znám), který uvádí celkový počet 2 911 ex. stromů s obvodem kmenů více, než 80 cm a 12 392 m² zapojených porostů dřevin (je cca 1,24 ha). Toto číslo je natolik ohromující, že by v rozhodovacím procesu mělo být důkladně analyzováno a zohledněno, což však v podkladu i vlastním rozhodnutí chybí.

Velmi vágně správní orgány řeší náhradní výsadbu za kácené dřeviny. **Navíc z těchto materiálů nevyplývá, kde bude výsadba provedena, nejsou stanoveny pozemky pro její realizaci.** Proto nutno vyhodnotit tuto část rozhodnutí za **nepřezkoumatelnou a v podstatě i nevymahatelnou**. Způsoby a technologie výsadeb jsou uvedeny až flagrantně podrobně, což se mi zdá i zbytečné, nicméně není známo, kde mají být provedené, což považuji jednu za zásadních vad JZS i rozhodnutí o umístění stavby.

Jedná se o výsadby mimo stavbu samotnou. Odvolatel namítá, že není zřejmé, na jakých pozemcích budou stromy vysazeny Nejsou souhlasy majitelů pozemků.

JZS a napadené rozhodnutí **samo přiznává nesplnění zákonných podmínek**, když uvádí cit. „*K vyhodnocení funkčního a estetického významu dřevin určených ke kácení krajský úřad předně uvádí, že s ohledem na plošný rozsah stavby a množství dřevin nelze odůvodnit funkční a estetický význam jednotlivých dřevin.*“

Dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. je vyhodnocení nutností a bez této náležitosti je **rozhodnutí nezákonné, věcně nesprávné a nepřezkoumatelné.**

JZS na str. 12 dále uvádí cit: „*Dřeviny jsou v tabulce označeny čísly, která odpovídají číselnému označení dřevin v mapové příloze dendrologického průzkumu (součást H67).“* Odvolatel namítá, že vůbec nejsou uvedena stromořadí. Ani v posudku, ani v jiných částech tohoto dokumentu.

Ze zákona je třeba ve stromořadích žádá o povolení kácení všech stromů včetně „podměrečných“.

Podle Dendrologického posudku, který je součástí projektové dokumentace (část E.7.09) bylo určeno ke kácení celkem 5995 kusů stromů, z toho bude potřeba povelní ke kácení k 2911 kusů stromů. Dále bylo určeno ke kácení 14 724 m2 porostu dřevin z toho bude potřeba povelní ke kácení k 12 392 m2.

JES tyto počty přebírá, nicméně již nedošlo k vyhodnocení, zda další dřeviny či keře v posudku označené ke kácení, ale „podměrečné“, nedosáhly parametrů, které i pro ně vyžadují povolení. S ohledem na stáří dendrologického posudku (2022) je to zcela jednoznačné, že počet dřevin, které vyžadují povolení ke kácení dle právních předpisů, je z důvodu růstu těchto dřevin vyšší než byl v roce 2022.

JES zároveň nemůže rozhodnout o něčem, co nebylo přesně definováno – viz. v průzkumech uvedené skupiny stromů o větším počtu jednoho druhu s jedním uvedeným

údajem o obvodu kmene – nikde v průzkumu není uvedeno, jak a čím byly míry změřeny a zda je údaj průměrem, odhadem, referenčním údajem jednoho stromu ve skupině, nebo co vlastně toto číslo znamená.

Opakovaně je nutné podotknout, že počet dřevin a výměry zapojených porostů nekorespondují s aktuálním stavem a není možné předkládat podklad ve kterém nejsou uvedeny zákonem požadované míry u každého stromu – opět uvedena skupina jednoho druhu s nicneříkajícím údajem např modřín 20 ks 120 cm.

Počet stromů včetně odumřelých – nekoresponduje množství na stanovišti a průzkumem, není možné uvádět jeden údaj o velikosti stromu u více jedinců- je nutné uvést míry u všech jedinců určených ke kácení.

Dendrologický průzkum, respektive jeho aktualizace DÚR 10/2022 vykazuje jednoznačně nedostatečné zachycení reálného stavu. Dvouletý odstup mezi samotným hodnocením a jeho současnou revizí není tak velký, aby bylo možné odchylky vztahovat k tomuto časovému odstupu. Popis území je naprosto nedostatečný. Nejsou definovány základní celky, charakteristika území, podnební a půdní podmínky, nejsou zohledněny základní předměty OP. Pominuty jsou i biokoridory a biocentra v území a vliv odstranění dřevin na jejich funkci. Část ploch má v katastru nemovitostí uvedeno využití jako trvalý travní porost, nicméně tyto plochy jsou prakticky (pravděpodobně díky přirozené obnově) zcela zalesněny. Zde je třeba uvažovat o přehodnocení jednotlivých ploch určených ke kácení, protože se jednoznačně jedná o zapojené porosty a není možné jednotlivé části rozdělovat tzv. „salámovou metodou“. (Vyhláška č. 189/2013 Sb., § 3 písm. b)).

Dále nejsou v zapojených porostech zohledněny jednotlivé dřeviny s obvodem kmene větším než 80 cm měřeném ve výšce 130 cm nad zemí. (Stejskal 2016, s.97)

Část stromů v hodnoceném území je odumřelá, (zda jsou zahrnuty v žádosti na povolení kácení není zřejmé, protože tento parametr v průzkumu chybí – nebo alespoň poznámka o stavu dřeviny), nicméně ani tak počty jedinců na hodnocených plochách nesouhlasí. Nicméně i tyto stromy jsou součástí povolovacího (JELÍNKOVÁ, TUHÁČEK, 2016 s. 11).

Dále jsou v průzkumu často opomíjeny ovocné dřeviny, na které se vztahuje režim povolování kácení, protože rostou mimo definovaná území – viz vyhláška 222/2014 Sb., § 3, písm. d, kdy „se jedná o ovocné dřeviny rostoucí na pozemcích v zastavěném území evidovaných v katastru nemovitostí jako druh pozemku zahrada, zastavěná plocha a nádvoří nebo ostatní plocha se způsoben využití pozemku zeleň“.

V některých případech se jedná o významný krajinný prvek ex lege – zde, dle návětí § 3 vyhlášky 189/2013 Sb., je nutné zohlednit veškeré dřeviny včetně podměrečných (JELÍNKOVÁ, TUHÁČEK, 2019, s. 59).

Na přítomnost ZCHÚ, u VKP ať ex lege, nebo ex actu se běžně ve zpracovávaných inventarizacích upozorňuje, stejně tak i ohledně zachyceného výskytu ZCHO při terénním šetření. Zde nejsou uvedena žádná fakta, že by se zde cokoliv nacházelo.

Část jedinců, kteří jsou v inventarizaci zaneseni jako „podměreční“, již splňuje velikost a podmínky povolovacího procesu. Do doby, kdy nabude právní moci rozhodnutí stavebního úřadu, kterým bude povoleno záměr realizovat, se počet dále navýší.

Odvolatel požaduje aktualizaci dendrologického průzkumu s ohledem na jeho stáří a zjevné nedostatky.

Odvolatel má též významnou pochybnosti, zda se na všechny dřeviny, s jejichž kácením je v předmětném závazném stanovisku a napadeném rozhodnutí udělen žadateli souhlas, vztahuje režim § 8 odst. 6 ZOPK, ve znění účinném do 31. 12. 2023, tj. že jde o kácení z důvodů stavebních. Žadatelem tvrzené důvody pro kácení v povoleném rozsahu podle názoru odvolatele **již nelze podřadit pod výklad § 8 odst. 6 ZOPK**, ve znění účinném do 31. 12. 2023, jak jej podává Metodická instrukce MŽP (Metodická instrukce odboru adaptace krajiny na klimatickou změnu a odboru legislativního MŽP k aplikaci § 9 a § 9 zákona č. 114/1992 Sb., Věstník MŽP, částka 3/2022) v čl. 8.1 *„Postup podle § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb. je možné aplikovat pouze na dřeviny, které jsou v přímé kolizi se zamýšleným stavebním záměrem. Pro ostatní případy kácení prováděného v souvislosti se stavebním záměrem, jako je např. úprava pozemků v okolí stavby, je třeba postupovat podle § 8 odst. 1 ZOPK, tzn. vyžaduje se k němu (samostatné) povolení ke kácení dřevin.“*.

Orgán ochrany přírody se ani nepokusil o kritický odstup od podkladů připravených žadatelem, jehož přirozeným cílem je dosáhnout plného vyhovění své žádosti, ač tak podle judikatury správní orgán činit může a má (jak uvedl Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 28. 2. 2019, č.j. 5 A 57/2014-54, *„dané podklady připravoval sám žadatel, jehož přirozeným cílem bylo dosáhnout povolení ke kácení dotčených dřevin, z čehož je zřejmý i možný střet zájmů. Žadatel nemůže sám stanovit výši ekologické újmy a způsob její kompenzace, aniž by jeho závěry správní orgány kriticky přezkoumaly a případně revidovaly.“*). Orgán ochrany přírody **nedostatečně zvážil, resp. neučinil přezkoumatelnou úvahu, zda rozsah kácení není možné zmenšit**, a tím snížit negativní dopad na společenské a ekologické funkce dřevin. Přístup orgánu ochrany přírody by se dal shrnout do paušálního „jak si projektant naprojektoval, tak bude, bez ohledu na funkční a estetický význam těch kterých dřevin a bez zvážení nákladnosti či relativní snadnosti úpravy určité části projektu“, což je v rozporu s judikaturou konstatovanou rolí orgánů ochrany přírody („o*rgány ochrany přírody jsou povinny především střežit veřejný zájem na ochraně životního prostředí“* - rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 8. 2008, č.j. 4 As 20/2008-84, č. 1788/2009 Sb. NSS).

Odvolatel dále napadá **nepřezkoumatelnost závazným stanoviskem požadované náhradní výsadby**. Aby náhradní výsadba plnila účel stanovený zákonem, tj. přiměřeně kompenzovala újmu vzniklou povolovaným kácením, musí vycházet z hodnoty kácených dřevin. Jak např. uvedl Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 30. 7. 2017, č.j. 9 A 170/2010 - 52, *„přiměřenost pojmově předpokládá, že jsou posouzeny dvě či více veličiny, a to každá samostatně a pak ve své vzájemné souvislosti a následně je učiněn závěr o přiměřenosti posuzovaných skutečností“*. Předmětné závazné stanovisko takový postup postrádá. **Pouhé tvrzení, že něco „je přiměřené“, není žádným přezkoumatelným odůvodněním (tj. proč tomu tak je).**

Odvolatel poukazuje na rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 24. 1. 2024, č. j. 57 A 87/2023 – 125, v němž se konstatuje, že orgány ochrany přírody se musí přezkoumatelně zabývat námitkami proti kácení a náhradní výsadbě, které jsou *„logické, rozumné a uskutečnitelné“*.

JZS věcně nesprávně na str. 15 tvrdí cit: *„Aby náhradní výsadba i z krajinotvorného hlediska plnila své funkce, uložil krajský úřad, aby součástí náhradní výsadby byly pouze původní druhy dřevin, u stromů se pak má jednat o dřeviny listnaté, které pak více přispívají k*

produkci kyslíku, absorpci oxidu uhličitého, zlepšování mikroklimatu, než dřeviny jehličnaté.“ Odvolatel namítá, že není pravdou, že má listnatý strom lepší bilanci, než strom jehličnatý, kde nedochází k celkovému útlumu životních funkcí v období mimo vegetaci.

Odvolatel namítá nezákonné podmínky závazného stanoviska:

Odvolatel namítá nestandardní sadební materiál – vysokokmeny 2* přesazované mají výšku kmínku 1,2-1,8m při obvodu kmínku 6-8 cm v 1 m. Větší obvod kmínku 8–10 cm je pak již s výškou kmene1,5-1,8 m a obvodu kmene min. 6 cm měřeného ve výšce 120 cm Obvyklá výčetní výška u sadebního materiálu je 100 cm – zde je zadán špatný údaj; min. třetina budou dřeviny plodonosné ve formě vysokokmenu, výjimečně v odůvodněných případech polokmenu

Z JES není zřejmé, jaká je použita metodika pro kvalitu sadebního materiálu? (ČSN46 4902nebo SPPK C02003 Funkční výsadby ovocných dřevin)?

Odvolatel dále namítá, že v JES není uvedeno druhové a procentuální složení keřů, které mají být vysazeny.

Podmínka:

listnaté stromy budou po výsadbě ukotveny 3 kůly s min. 2 úvazky

Odvolatel namítá nesmysl v použití počtu úvazků – dva úvazky jsou v případě dvou kůlů, u prostokořenných a jehličnatých se používá jeden kůl a jeden úvazek.

Podmínka:

a individuální pletivovou ochranou kmene proti poškození zvěří

Odvolatel namítá, že chybí ochrana před korní spálou.

Podmínka:

- kolem vysazených dřevin budou vytvořeny závlahové mísy a vytvarovány tak, aby voda stékala ke dřevině, následně bude na osázenou plochu rozprostřena vrstva mulče o min. výšce 5 cm

Odvolatel namítá, že mulč má i maximální výšku a není definován druh mulče – toto rozhodnutí se snaží nahradit rozhodnutí o povolení kácení stromů –které ale musí mít veškeré náležitosti - ani JES ani JZS nemohou být neadresné a nekonkrétní.

JZS uvádí cit: „Vzhledem ke skutečnosti, že k realizaci stavby dojde za několik let, může dojít ke změnám v území.“

Odvolatel namítá, že se jedná i o změnu počtu jednotlivých dřevina ploch porostů – proto je nutné stanovisko při vydání stavebním povolení aktualizovat. Tato podmínka nicméně v JZS a napadeném rozhodnutí chybí.

Odvolatel znovu opakuje, že v soupisu nemůže být uveden údaj více kusů stromů s jedním obvodem/průměrem. Např:
257 olše lepkavá 20 ks obvod 150

260 olše lepkavá 110 ks obvod 160
268 topol osika 100 ks obvod 85

Pouze příklady – položek takto zpracovaných je podstatně víc. Není možné, že všechny stromy mají stejný obvod!

Str 14 JZS:

Je zde tedy dán důvod pro uložení náhradní výsadby. Dle názoru krajského úřadu není s ohledem na rozsah kácení a rozsah stavby účelné hodnotit jednotlivě každou dřevinu či porost, v podstatě je to i v takovém množství nemožné. Smyslem § 9 ZOPK je alespoň částečně kompenzovat ekologickou újmu, která kácením vznikne. Tj. zajistit, aby došlo postupem času k obnově funkcí, které pokácené dřeviny plnily. Náhradní výsadba splní svůj účel nejvíce v místě, kde dochází ke kácení dřevin. V konkrétním případě budou v místě stavby provedeny vegetační úpravy, které budou vzniklou ekologickou újmu částečně kompenzovat, jak je uvedeno výše, nicméně nejedná se o náhradní výsadbu ve smyslu § 9 ZOPK. Krajský úřad je však názoru, že s ohledem na rozsah vegetačních úprav není třeba ukládat náhradní výsadbu v tak širokém rozsahu, jako kdyby vegetační úpravy prováděny nebyly.

Zároveň ji ani není vždy možné uložit v bezprostřední blízkosti stavby. Dle názoru krajského úřadu může náhradní výsadba plnit svoji funkci i ve větší vzdálenosti od tělesa dálnice, např. vysázením ovocných dřevin dojde k obnově mj. potravního biotopu pro ptáky, či vysazením remízů k vytvoření útočiště i pro větší živočichy, netopýry, zároveň budou nově vysazené dřeviny postupně plnit své další funkce, které jsou popsány výše.

Argumentace v JZS je zcela nepochopitelná. Je dán důvod, řeší se podle § 9 ale o náhradní výsadbu ve smyslu § 9 se podle JZS nejedná?!?

Str 15 JZS:

2/3 nových výsadeb a 1/3 zapojených porostů jako náhrada je nedostatečných. Stejně jako protichůdné tvrzení, že „Ekologická újma však nebyla krajský úřadem hodnocena jako rozsáhlého charakteru a to s ohledem na zeleň stavbou nedotčenou.

Část je v PUPFL – podle LHP a LHO tam za pár let velká část lesa být nemusí – nelze tedy operovat s tím, že tam zeleň je. Dále je zde uveden údaj 88 stromů a 8875 keřů – což nekoresponduje s údaji výše – 110 a 250.

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska orgánu ochrany přírody a krajiny.

j. Nezákonnost všech závazných stanovisek a vyjádření vydaných v řízení podjatým Krajským úřadem Středočeského kraje

Odvolatel namítal, že Krajský úřad Středočeského kraje byl shledán systémově podjatý ve vztahu k povolování záměru středočeské dálnice D3. Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 12. 2024, čj. **9 As 184/2024-163** cit:

*„I. Byla-li u správního orgánu shledána nadkritická míra rizika tzv. systémové podjatosti, **jsou ze všech úkonů v řízení vyloučeny i úřední osoby v pozici dotčených orgánů** (§ 14 a § 136 správního řádu).*

II. Nadřízený správní orgán musí při tzv. delegaci nutné dle § 131 odst. 4 správního řádu pověřit k projednání a rozhodnutí věci správní orgán nacházející se v jeho správním obvodu. Není-li v důsledku toho objektivně možné zároveň naplnit požadavek, aby správní obvod pověřeného správního orgánu sousedil se správním obvodem nezpůsobilého správního orgánu, postačí, pověří-li takový správní orgán, jehož správní obvod je správnímu obvodu nezpůsobilého správního orgánu nejblíže.“ (zvýrazněno účastníky).

Z výše uvedeného rozsudku NSS je jednoznačné, že **vyslovená systémová podjatost Krajského úřadu Středočeského kraje se týká všech dosud v řízení vydaných závazných stanovisek, vyjádření a dalších aktů vydaných jednotlivými orgány Krajského úřadu Středočeského kraje.** Tyto správní akty nejsou použitelné jako podklad pro vydání rozhodnutí v předmětné věci.

Tuto námitku odvolatel vznesl již ve lhůtě po oznámení stavebního úřadu o zahájení řízení. Nemůže se tedy jednat o nepřípustnou námitku z důvodu koncentrace řízení.

Za druhé, k této námitce nezákonnosti je dle soudní judikatury povinen stavební úřad přihlížet z úřední povinnosti. K námitkám spočívajícím v porušení kogentních ustanovení právních předpisů musí žalovaný přihlédnout bez ohledu na to, kdy jsou uplatněny (k tomu viz např. rozsudek NSS **č.j. 4 As 68/2020 – 53**, bod 30. Podobně pak již dříve NSS v rozsudku **č. j. 6 As 37/2006 - 122**, v němž uvedl, že cit: „*důvodně je nutno se zaobírat charakterem uplatněné námitky: pokud by jejím obsahem bylo tvrzení o porušení kogentního předpisu hmotného nebo procesního práva, byl správní orgán se takovou námitkou povinen zabývat*“.

Námitka nepoužitelnosti závazného stanoviska dotčeného orgánu z důvodu vydaného stanoviska podjatým dotčeným orgánem je tvrzením o porušení kogentního předpisu hmotného i procesního práva. Z hlediska procesního práva se jedná o porušení § 14 správního řádu, z hlediska hmotného práva se jedná o porušení § 87, 89, 90 a 92 stavebního zákona.

Správní orgán v napadeném rozhodnutí potvrdil nezákonnost všech závazných stanovisek vydaných podjatým Krajským úřadem Středočeského kraje, ale v rozporu s ust. § 2, 4 a 8 správního řádu je považuje za podklady pro vydání napadeného rozhodnutí.

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazných stanovisek vydaných Krajským úřadem Středočeského kraje. Jedná se o tato závazná stanoviska:

- Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, závazné stanovisko pod č.j. 002835/2023/KUSK ze dne 09.01.2023
- Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, vyjádření pod č.j. 009774/2023/KUSK ze dne 23.02.2023
- Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, vyjádření podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny č.j. 061800/2023/KUSK ze dne 31.07.2023
- Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor dopravy, Závazné stanovisko č.j. 044748/2022/KUSK-DOP/Bry ze dne 28.04.2022

- Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor dopravy, Závazné stanovisko č.j. 118232/2017/KUSK-DOP/Nech ze dne 10.10.2017
- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, závazné stanovisko pod č.j. 051850/2022/KUSK ze dne 28.04.2022

i. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, stanovisko vydané pod č. j. 110399/2022/KUSK, vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, ze dne 08.09.2022

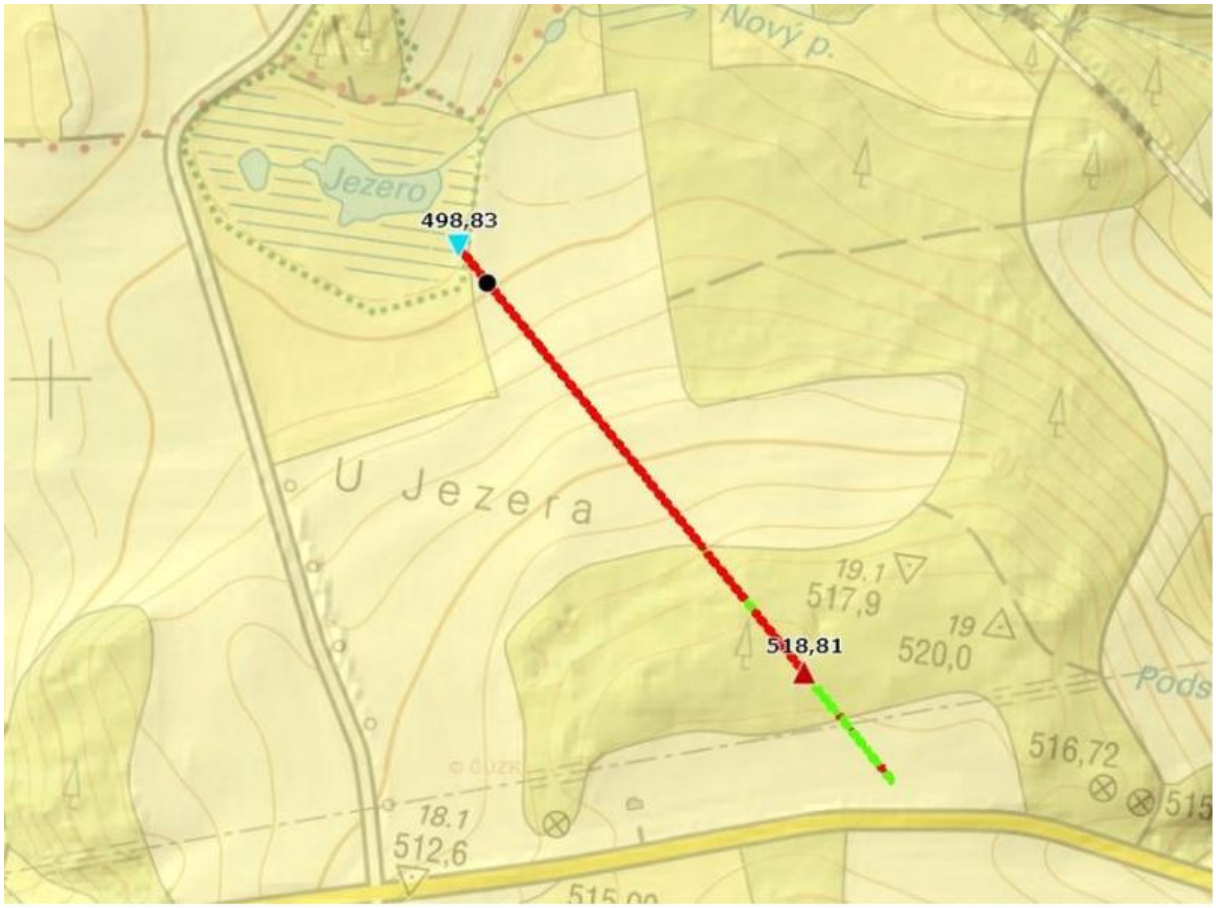
Jak odvolatel namítal, Vyloučení vlivu na EVL Minartice a EVL Dolní Sázava zpochybňují jím v řízení do spisu založené znalecké posudky (Vlašín 2021, Vlašín 2022 – příloha č. 13 aj.).

Podle Orientační entomologický průzkum vybraných lokalit v území záměru středočeské části dálnice D3 v sezoně 2021, Mgr. Petr Heřman (příloha č. 14) cit:

„*Tato zpráva uvádí data k výskytu celkem 44 druhů hmyzu z pěti lokalit v oblasti záměru výstavby středočeské části dálnice D3. Z uvedeného počtu je osm druhů ochranářsky významných (viz Tab. 1): čtyři zařazené v červeném seznamu (tři v kategorii "téměř ohrožený", jeden v kategorii "zranitelný") a pět druhů je zvláště chráněných (v kategorii "ohrožený"). Nad rámec entomologického průzkumu byly dále pozorovány tři druhy plazů (všechny legislativně chráněné i začleněné do červeného seznamu, dva druhy navíc evropsky významné a chráněné v rámci soustavy Natura 2000). Přestože lokality v době návštěv nevykazovaly všechny stejně vysokou ochranářskou hodnotu (např. vzhledem k nedostatku managementu nebo naopak příliš intenzivnímu využívání, což byl případ např. lokalit Dunávice a Studené), pozorování uvedených ohrožených druhů, často navíc požívajících legislativní ochrany, svědčí o celkových kvalitách zájmového území z hlediska biodiverzity. Pro její uchování je žádoucí (a režim ochrany vybraných druhů toto přímo legislativně vyžaduje) zamezit negativním změnám a ničení prostředí obývaného těmito organismy.*“

Odvolatel namítal a namítá absenci stanoviska ohledně zásahu do soustavy NATURA 2000 EVL Minartice, ležící v katastrálních územích Bezmíř a Minartice západně od trasy záměru (km 40,50 – 40,60), které je v materiálu Brejšková (2023) zmíněno jen okrajově. Toto EVL je
chráněno od roku 2014 jako PP Minartice. Předmětem ochrany je rybník zvaný Jezero s výskytem kuňky obecné (Bombina bombina) a s bohatě vyvinutým literálním porostem s převahou dvou druhů orobinců.

Investor v dokumentaci EIA tvrdí že: "splachy škodlivin vznikající automobilovým provozem a následné negativní ovlivnění kvality vody v dotčené EVL – vzhledem k morfologii terénu lze ovlivnění EVL prakticky vyloučit. V případě znečištění Nového potoka, který dálnice kříží, nebude EVL dotčena, neboť leží proti proudu a je prameništěm potoka. ." (SUDOP 2010, s. 400).



Simek geodetické mapy ukazující svahové poměry mezi záměrem a PP Minartice

Toto tvrzení se nezakládá na pravdě. Hladina „Jezera“ leží na kotě 498,83 m, zatímco záměr je navrhovaný v trase, kde v bodě 49.6613581N, 14.5439511E dosahuje nadmořské výšky. 518,81 m. Navrhovaná dálnice tedy leží asi o 20 m výše než PP! V tomto místě se záměr přibližuje k PP na vzdálenost 350 m, vezmeme li úvahu ochranné pásmo (50m), tak na vzdálenost 300 m od PP. Mezi těmito dvěma body leží táhlý, ničím nepřerušovaný svah, který je skloněn od záměru k předmětné PP. Je zřejmé, že minimálně v době stavby navrhované dálnice by bylo území PP ohroženo splachy vody či jiných tekutin ze stavby, připadaně splachy zeminy. Je také nutné prověřit, jaké budou odtokové poměry v případě provozu navrhované dálnice a zda smyvy z povrchu dálnice nebudou také ohrožovat tuto PP. Ve studii Farkač a kol. 2007 se přitom možné negativní vlivy zmiňují (s.9): „Během výstavby -přímé ohrožení celistvosti EVL stavebními mechanizmy -splachy obnažené či navážené zeminy do dotčené EVL a její zazemňování -unik ropných produktů ze stavební strojů
Po výstavbě :
-splachy škodlivin a následně negativní ovlivnění kvality vody v dotčené EVL“

Vydané výjimky a kompenzační opatření však toto varovaní nereflektují.

Práce Bejček 2007 se zabývá vlivem stavby na ochranu EVL a PP Minartice. V této studii se konstatuje, že na základě poskytnutých (nedostatečných) podkladů je významný negativní vliv na předmět ochrany tohoto území (kuňka obecná) možný a nelze ho vyloučit. Přesto se v práci Farkač a kol. 2019 uvádí, že navrhovaná stavba nemá na EVL významný

negativní dopad a to bez toho, že by byly poskytnuty podrobnější údaje. Stejně také Krajský úřad Středočeského kraje ve svém stanovisku ze dne 19.6.2016 vyloučil významný negativní vliv, přičemž se odvolává na posudek Bejček (2007), který však vyznívá opačně. Významný vliv tak nelze vyloučit zejména proto, že posuzovatel (Bejček 2007) vliv nevyloučil, v době posudku (2007) neměl k dispozici všechny relevantní údaje a také proto, že EVL a PP

Minartice je reálně ohrožena splachy ze stavby dálnice. Určitý úsek dálnice totiž zjevně leží výškově nad EVL a PP Minartice a může dojít k významnému poškození území touto stavbou (viz shora). Je zde třeba uvést, že předmětné území je zároveň EVL a PP (liší se pouze ochranným pásmem). Zatímco statut EVL přisuzuje tomuto území celoevropskou hodnotu (a z toho vyplývající nutnost naturového hodnocení), statut PP zase dává tomuto území příslušnou právní ochranu dle ZOPK. **Naturové hodnocení proběhlo v roce 2007 a je tudíž 17 let staré.**

Odvolatel považuje za naprosto nezbytné vliv na EVL a PP Minartice znovu posoudit podle platné metodiky (MŽP 2018).

Bez adekvátního aktuálního posouzení dle platných metodik nelze ve smyslu § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu a principem předběžné opatrnosti dle zákona č. 17/1992 Sb. vydat rozhodnutí o umístění stavby.

Stavební úřad vypořádal námitku odvolatele nezákonným, věcně nesprávným a především nepřezkoumatelným způsobem, když pouze odkázal na zastaralé stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny z roku 2010, které je postaveno na posouzení z roku 2007 (!) cit. ze str. 251:

„*Vliv záměru na lokality soustavy NATURA 2000 byl posuzován v rámci naturového hodnocení zpracovaného v roce 2007, které bylo podkladem pro navazující rozhodnutí dotčených orgánů ochrany přírody. Na základě tohoto hodnocení byl významný negativní vliv záměru na EVL Minartice vyloučen. Tento závěr byl následně převzat i do dalších stupňů přípravy záměru a potvrzen stanoviskem Krajského úřadu Středočeského kraje ze dne 19. 6. 2016, ve kterém byl významný negativní vliv na předmětnou EVL rovněž vyloučen.*“

ii. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, souhlasné závazné stanovisko, vynětí z PUPFL, vydané pod č.j. 002835/2023/KUSK ze dne 9.1.2023

Součástí stavby jsou **rozsáhlé terénní valy**. A to jak rozměrem, tak výškou a jejich umístěním. Existence těchto valů je žadatelem odůvodňována potřebou protihlukových opatření. Tato potřeba však nemá oporu ve správním spisu.

Realizaci takto rozsáhlých valů proto odvolatel považuje za bezdůvodný zásah do ochrany PUPFL. Pro potřebná protihluková opatření existuje alternativní opatření. A to zejména v podobě protihlukové zdi, v kombinaci s případnými terénními zářezy a valy mnohem menšího rozsahu, popř. tunelové nebo zákrytové řešení. Tunelové řešení se i s ohledem na značný terénní rozdíl začátku a konce plánovaného záměru nabízí jako ideální řešení pro minimalizaci vlivů na ochranu životního prostředí a hmotná práva vlastníků (zejm. právo vlastnické, právo na ochranu zdraví a příznivého životního prostředí).

Rozsáhlé terénní valy jsou podle přesvědčení odvolatele nepřijatelným zásahem do krajinného rázu a ochrany PUPFL, přičemž správní orgány tuto skutečnost zcela přehlížejí.

Napadené rozhodnutí na str. 147 uvádí cit: „*Zemní valy nejsou navrženy na základě hlukové studie jako protihluková opatření. Jejich úkolem v této stavbě je vizuálně odclonit okrajové zástavby obcí od dálnice a umístit přebytečnou zeminu získanou z výkopů v rámci stavby.*“

Tím i stavební úřad jasně popisuje, že zemní valy nejsou ve veřejném zájmu na ochranu před hlukem. Tvrzené „vizuální odclonění“ není v převažujícím veřejném zájmu nad zájmem na ochraně PUPFL. Nebylo posouzeno z hlediska výhodnosti oproti protihlukovým stěnám (PHS) – rozpor s § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu.

Odvolatel je přesvědčen, že nejsou splněny tyto závazné podmínky stanoviska EIA:

4. Při výběru zařízení staveniště a manipulačních prostor vycházet z výsledků biologických průzkumů, zpracovat biologické hodnocení, a eliminovat zásahy do cenných částí ekosystémů, plochy staveniště vymezit zejména v antropicky výrazněji ovlivněných částech území mimo ekologicky hodnotné partie (nivy vodních toků, pozemky určené pro plnění funkce lesa (dále jen „PUPFL“), územní systém ekologické stability (dále jen „ÚSES“), významné krajinné prvky (dále jen „VKP“)).

Uvedený požadavek není splněn. Stavba neeliminuje zásahy do PUPFL.

Účastník řízení dále namítal a namítá, že chybí souhlas orgánu ochrany lesa se zásahem do ochranného pásma lesa dle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb.

Závazná podmínka dotčeného orgánu, přenesená do napaseného rozhodnutí, cit. „*Do projektové dokumentace pro povolení záměru budou zapracována veškerá možná opatření uvedená v metodickém pokynu odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí České republiky ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností.“* je nezákonná, neboť je neurčitá, není odkaz na konkrétní dokument, metodické pokyny sami o sobě závazné nejsou.

Vydání nového závazného stanoviska vyžadují i novelizace zákona č. 289/1995 Sb. které mají vliv na jeho zákonnost a věcnou správnost, a jsou důvodem pro nové ZS ve smyslu § 4 stavebního zákona.

iii. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy, závazné stanovisko vydané pod č.j. 044748/2022/KUSK-DOP/Bry ze dne 28.04.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska; vydáno podjatým orgánem.

iv. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy, závazné stanovisko vydané pod č.j. č.j. 118232/2017/KUSK-DOP/Nech ze dne 10.10.2017

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska; vydáno podjatým orgánem.

v. **Krajský úřad Středočeského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, závazné stanovisko vydané pod č.j. 051850/2022/KUSK ze dne 28.04.2022**

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska; vydáno podjatým orgánem.

k. **Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského, závazné stanovisko zn. SBS 12031/2024/OBÚ-02/1 ze dne 21.03.2024**

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Obvodního báňského úřadu pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského, zn. SBS 12031/2024/OBÚ-02/1 ze dne 21.03.2024

l. **Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského, závazné stanovisko zn. SBS 16134/2022/OBÚ-02/1 ze dne 22.04.2022**

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Obvodního báňského úřadu pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského, zn. SBS 16134/2022/OBÚ-02/1 ze dne 22.04.2022

m. **Úřad pro civilní letectví, stanovisko vydané pod č. j. 6.6.2022, č.j. 003781-22-701**

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Úřadu pro civilní letectví, vydané 6.6.2022, č.j. 003781-22-701

n. **Sekce majetková Ministerstva obrany, odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru, závazné stanovisko vydané pod č.j. MO 551080/2024-1322 ze dne 10.07.2024, a č.j. MO 48628/2025-1322 ze dne 15.1.2026**

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Sekce majetková Ministerstva obrany, odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru, závazné stanovisko vydané pod čj. MO 551080/2024-1322 ze dne 10.07.2024, a č.j. MO 48628/2025-1322 ze dne 15.1.2026.

o. **Ministerstvo dopravy ČR, Odbor infrastruktury a územního plánu, závazné stanovisko vydané pod zn. č.j. 626/2017-910-IPK/4 ze dne 12.01.2018**

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Ministerstva dopravy ČR, Odbor infrastruktury a územního plánu, závazné stanovisko vydané pod zn. č.j. 626/2017-910-IPK/4 ze dne 12.01.2018

p. **Ministerstvo dopravy ČR, Odbor infrastruktury a územního plánu, závazné stanovisko vydané pod č.j. MD-12834/2022-910/2 ze dne 09.05.2022**

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Ministerstva dopravy ČR, Odbor infrastruktury a územního plánu, závazné stanovisko vydané pod č.j. MD-12834/2022-910/2 ze dne 09.05.2022.

q. Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor výkonu státní správy I, závazné stanovisko, souhlas s odnětím půdy ze ZPF vydaný pod č.j. MZP/2023/500/210 ze dne 01.02.2023

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Ministerstva životního prostředí ČR, odbor výkonu státní správy I, závazné stanovisko, souhlas s odnětím půdy ze ZPF vydaný pod č. j. MZP/2023/500/210, ze dne 1.2.2023.

Závazné stanovisko bylo vydáno před revizí projektové dokumentace z roku 2024, která měla vliv na rozsah záborů. Podle závazného stanoviska činí **trvalé odnětí ze ZPF 163,3755 ha a dočasné odnětí ze ZPF činí 17,4405 ha.**

Podle projektové dokumentace, zejména záborového elaborátu (část E.7.1. projektové dokumentace) jsou hodnoty trvalého a dočasného záboru zcela odlišné.

Výše uvedené zakládá rozpor mezi závazným stanoviskem a napadeným rozhodnutím, závazné stanovisko č. j. MZP/2023/500/210, ze dne 1.2.2023 nelze považovat za řádný podklad pro vydání rozhodnutí.

Stavba a její trvalý provoz přinesou významný nárůst dopravní zátěže, zanikne volná zelená plocha, orná půda nejvyšší kvality - značná část orné má být znehodnocena jak na stavbu, tak na terénní úpravy spočívající ve výstavbě „protihlukových“ valů.

Stavba vyžaduje zabírání rozsáhlých ploch zemědělské půdy a zelených ploch, což může vést ke snížení produkční kapacity zemědělství a ztrátě krajinné estetiky. To bude mít také dopad na místní zemědělské komunity a jejich ekonomickou stabilitu. Stavební práce mohou způsobit erozi půdy, zejména v oblastech s nestabilním terénem. To povede k sesuvům půdy a změnám v hydrologických poměrech, které negativně ovlivní okolní přírodu a infrastrukturu. Kumulativní dopady výstavby a provozu dálnice budou mít dlouhodobé ekologické následky, které mohou trvat desítky let. To zahrnuje změny v biodiverzitě, kvalitu půdy a vody, a celkovou ekologickou rovnováhu v regionu.

Součástí stavby jsou **rozsáhlé terénní valy**. A to jak rozměrem, tak výškou a jejich umístěním. Existence těchto valů je žadatelem odůvodňována potřebou protihlukových opatření. Tato potřeba však nemá oporu ve správním spisu.

Realizaci takto rozsáhlých valů proto odvolatel považuje za bezdůvodný zásah do ochrany zemědělského půdního fondu. Pro potřebná protihluková opatření existuje alternativní opatření. A to zejména v podobě protihlukové zdi, v kombinaci s případnými terénními zářezy a valy mnohem menšího rozsahu, popř. tunelové nebo zákrytové řešení. Tunelové řešení se i s ohledem na značný terénní rozdíl začátku a konce plánovaného záměru nabízí jako ideální řešení pro minimalizaci vlivů na ochranu životního prostředí a hmotná práva vlastníků (zejm. právo vlastnické, právo na ochranu zdraví a příznivého životního prostředí).

Rozsáhlé terénní valy jsou podle přesvědčení odvolatele nepřijatelným zásahem do krajinného rázu a ochrany ZPF, přičemž správní orgány tuto skutečnost zcela přehlížejí.

Napadené rozhodnutí na str. 147 uvádí cit: „*Zemní valy nejsou navrženy na základě hlukové studie jako protihluková opatření. Jejich úkolem v této stavbě je vizuálně odclonit*

okrajové zástavby obcí od dálnice a umístit přebytečnou zeminu získanou z výkopů v rámci stavby.“

Tím i stavební úřad jasně popisuje, že zemní valy nejsou ve veřejném zájmu na ochranu před hlukem. Tvrzené „vizuální odclonění“ není v převažujícím veřejném zájmu nad zájmem na ochraně ZPF. Nebylo posouzeno z hlediska výhodnosti oproti protihlukovým stěnám (PHS) – rozpor s § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu.

Lze konstatovat, že na základě zmíněného stanoviska nemohl být zjištěn stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti ve smyslu § 3 správního řádu ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu, dle něhož je správní orgán povinen zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu.

Tvrzení o nutnosti splnění podmínky EIA – vyrovnání bilance zemin – je v rozporu s veřejným zájmem na ochraně ZPF. Resp. tato podmínka stanoviska EIA (nadto nebyla převzata správním orgánem do napadeného rozhodnutí!) není v převažujícím veřejném zájmu oproti zájmu na ochraně ZPF.

Dále účastník namítá, že je zde významný rozdíl ve výměře zemědělské půdy, od vydání stanoviska EIA došlo k jejímu významnému úbytku v lokalitě pro umístění záměru liniové stavby dálnice D3.

Vydání nového závazného stanoviska vyžadují i novelizace zákona č. 334/1992 Sb., které mají vliv na jeho zákonnost a věcnou správnost, a jsou důvodem pro nové ZS ve smyslu § 4 stavebního zákona.

r. Ministerstvo vnitra ČR, odbor bezpečnostní politiky, stanovisko vydané pod č. j. MV- 71093-2/OBP-2022 ze dne 11.04.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Ministerstva vnitra ČR, odbor bezpečnostní politiky, pod č.j. MV- 71093-2/OBP-2022 ze dne 11.04.2022.

s. Ministerstvo vnitra ČR, odbor bezpečnostní politiky, stanovisko vydané pod č. j. MV-173624-2/OBP-2024 ze dne 21.11.2024

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Ministerstva vnitra ČR, odbor bezpečnostní politiky, pod č.j. MV-173624-2/OBP-2024 ze dne 21.11.2024

t. Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, odbor služby dopravní policie, Závazné stanovisko vydané pod č.j. KRPS-111450-2/ČJ-2022 - 0100DP ze dne 28.04.2022; Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, Územní odbor Benešov, Dopravní inspektorát, Stanovisko vydané pod č.j. KRPS-97697-2/ČJ-2022-010106 ze dne 04.05.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazných stanovisek Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, odbor služby dopravní policie, Závazné stanovisko vydané pod č.j. KRPS-111450-2/ČJ-2022 - 0100DP ze dne 28.04.2022; Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Středočeského

kraje, Územní odbor Benešov, Dopravní inspektorát, Stanovisko vydané pod č.j. KRPS-97697-2/ČJ-2022-010106 ze dne 04.05.2022.

Odvolatel namítá rozpor s § 4 odst. 4 stavebního zákona, podle kterého dotčený orgán je vázán svým předchozím stanoviskem nebo závazným stanoviskem. Navazující stanoviska nebo navazující závazná stanoviska mohou dotčené orgány v téže věci uplatňovat pouze na základě nově zjištěných a doložených skutečností, které nemohly být uplatněny dříve a kterými se podstatně změnily podmínky, za kterých bylo původní stanovisko nebo závazné stanovisko vydáno, nebo skutečností vyplývajících z větší podrobnosti pořízené územně plánovací dokumentace nebo podkladů pro rozhodnutí nebo jiný úkon orgánu územního plánování nebo stavebního úřadu podle tohoto zákona, jinak se k nim nepřihlíží.

u. Městský úřad Votice, odbor výstavby, územního plánování a životního prostředí, oddělení stavební úřad, Závazné stanovisko vydané dne 19.5.2020, č.j. 15620/2020/VÝST-Br

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Městský úřad Votice, odbor výstavby, územního plánování a životního prostředí, oddělení stavební úřad, Závazné stanovisko vydané dne 19.5.2020, č.j. 15620/2020/VÝST-Br.

Na základě dostupných informací z hydrogeologického průzkumu předběžného geotechnického průzkumu (GTP) a tehnické zprávy uvádí účastník níže námitky k územnímu řízení dálnice D3, úsek 0304 Václavice - Voračice, z hlediska možných dopadů na režim podzemních a povrchových vod.

Plánovaná dostavba dálnice D3 s sebou nese řadu kritických míst, která je potřeba brát v potaz. Hlavním důvodem je **složitost geologických a hydrogeologických podmínek** v oblasti, kterou trasa protíná. Tyto faktory hrají zásadní roli a ovlivňují nejen **stabilitu stavby**, ale také **režim podzemních a povrchových vod**, na kterých jsou závislé okolní obce a ekosystémy.

Geologická rozmanitost a zvětrávání hornin:

- Podloží trasy tvoří **různé typy granitoidů**, které jsou místy překryté metamorfovaným pláštěm.
- **Zvětrávání granitoidů** je nerovnoměrné a nepředvídatelné, což komplikuje interpretaci geologických průzkumů a návrh založení mostních objektů.
- **Přítomnost tektonických poruch** dále zvyšuje riziko nestability a zvodnění v zářezech.
- Výskyt **žilných magmatitů** s různou odolností vůči zvětrávání komplikuje predikci geologických podmínek.

Vliv na vodní zdroje:

- **Hluboké zářezy** pro dálnici mohou **narušit kolektory podzemních vod** a ovlivnit vydatnost studní a pramenů.
- **Zvýšený povrchový odtok** v důsledku zpevněných ploch dálnice vyžaduje budování **retenčních nádrží**, jejichž vypouštění může mít dopad na kvalitu povrchových vod.

- **Používání posypových solí** během zimní údržby představuje riziko **kontaminace vodních toků chloridem**.
- **Nízká mineralizace podzemních vod** v oblasti svědčí o jejich **malém zdržení v horninovém prostředí** a zvýšené zranitelnosti vůči znečištění.

Dopady na obce a obyvatele:

- **Dostavba dálnice** zasahuje do života v **mnoha obcích**, které se obávají negativních dopadů na **životní prostředí** a **zásobování vodou**.
- V některých obcích je zásobování pitnou vodou závislé na **kapacitě pramenišť**, která je v suchých obdobích již nyní kritická.
- **Většina obyvatel** v dotčeném území využívá **individuální domovní studny**, jejichž vydatnost a kvalita vody může být stavbou ohrožena.

Jako podklad pro územní řízení jsme analyzovali dokumenty
- Příl.8 – HG průzkum
- D304 zpráva – Předběžný geotechnický průzkum
- 00.- Závěrečná zpráva

B_9_1_Technická_zpráva

Dle nás je dokument B_9_1_Technická_zpráva nerelevantní a nelze jej hodnotit jako reálný podklad pro územní řízení.

Níže uvedeme důvody.

*Citace z dokumentu:
„8.2 Kvantitativní ovlivnění vodních toků
Navrženou stavbou dálnice nedochází k významným změnám režimu odtoku velkých vod v zájmovém území. *Trasa dálnice vede v horních úsecích toků nebo, zejména v jižní části, se zcela přimyká k rozvodnici povodí. V místech, kde trasa překonává přirozené terénní deprese, jsou navrženy mostní objekty a propustky. Navrženým systémem povrchového odvodnění příkopy nedochází k výraznému převádění vod mezi dílčími povodími. Zrychlený odtok vod z povodí vlivem zastavěného území bude eliminován navrženými retenčními nádržemi.“*

V rozporu s tímto tvrzením je „Zpráva o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018“. Zpráva popisuje kvantitativní ovlivnění povrchových vod v několika kapitolách.

- **Kapitola 5.2.6** se zabývá vlivem stavby na jímací území „Drábovky“ v Zderadicích. Zde se zmiňuje, že stavba by mohla ovlivnit průtok a vodní režim bezejmenné vodoteče, která je levostranným přítokem Janovického potoka. Stavba by omezila prostor v pramenné oblasti potoka, a proto by bylo vhodné provést hydrometrický a hydrochemický monitoring.

- **Kapitola 5.2.7** popisuje vliv stavby na jímací území „Černý les“ v Zahrádce. Zpráva uvádí, že stavba by mohla omezit infiltraci a přítok vody do povodí nad jímacími studnami, což by mohlo vést ke snížení vydatnosti.
- **Kapitola 5.2.9** se zaměřuje na vliv stavby na jímací území ve Strnadicích. Zde se předpokládá, že by stavba mohla omezit infiltraci a drénovat průsakovou vodu z plochy asi 11 ha, což by mohlo vést ke snížení přítoků podzemní vody k jímacím studnám.
- **Kapitola 5.2.11** popisuje vliv stavby na obec Sledovice. Zpráva se domnívá, že destrukce kolektoru podzemních vod na vrchu Proměnina stavebním zásahem by mohla mít značné dopady na režim podzemních i povrchových vod v okolí. Očekává se pokles hladin vod v obci.
- **Kapitola 5.2.12** se zabývá vlivem stavby na obce Voračice a Bezmíř. Zpráva se domnívá, že stavební zásah do kolektoru se statickými zásobami podzemních vod nad obcemi by mohl mít značné dopady na režim podzemních i povrchových vod v okolí. Očekává se pokles hladin vod, a to zejména v obci Bezmíř.
- **V kapitole 7** se dále shrnuje, že v lokalitách projektované odpočívky Minartice a zářezu mezi obcemi Bezmíř a Voračice by mohlo dojít k razantnímu a nenávratnému ovlivnění režimu podzemních vod a následnému poklesu hladin. Protože se jedná o pramenné oblasti, jsou ohroženy i povrchové toky na svém horním toku.

Technická zpráva nezohledňuje popsaná rizika a dopady ze „Zprávy o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018“. Absence explicitní zmínek o rizicích snížení průtoků ve vodotečích a možném úbytku podzemních vod v Technické zprávě neznamená, že toto riziko neexistuje. Tato chyba vede k podcenění rizik a dopadů při projektování a realizaci stavby.

*dále citace z dokumentu:

„8.3 Kvalitativní ovlivnění vodních toků
Kvalita vody ve vodních tocích bude ovlivněna negativně hlavně při použití rozmrazovacích prostředků při zimní údržbě. Zneškodnění chloridů ze zimní údržby pomocí technických opatření je dosud neřešitelné. Občas může dojít k velkému (až 20krát většímu než referenčnímu) krátkodobému zvýšení chloridů ve vodách odtékajících hlavně na počátku srážek ze silnice. Tyto extrémní hodnoty však mají velmi krátké trvání a nemají vliv na faunu a flóru v toku. Ke zmenšení krátkodobých extrémních hodnot přispějí navržené retenční nádrže. Koncentrace ostatní kontaminantů, které produkuje silniční provoz, budou pomocí navržených DUN sníženy na podlimitní úroveň.“

Z uvedeného textu z technické zprávy o kvalitativním ovlivnění vodních toků vyplývá, že plánovaná výstavba dálnice D3 může negativně ovlivnit kvalitu vody v tocích, zejména kvůli zimní údržbě a používání rozmrazovacích prostředků obsahujících chloridy. Navrhovaná opatření jako retenční nádrže sice mohou zmírnit krátkodobé extrémní koncentrace, ale řešení problému chloridů je označeno za „neřešitelné“.

Technická zpráva a navržená opatření nereflektují na snížení průtoků vodotečí vlivem zářezů stavby a snížení nivelity. Snížení průtoků vodotečí a potoků v kombinaci s vypouštěním odpadních vod z dálnice může mít závažné dopady na vodní prostředí. Pokles průtoků může způsobit koncentrování škodlivých látek a ovlivnit samočisticí schopnost vodních toků. Chybí podrobné posouzení vlivu na kvalitu vodních toků a jejich samočisticí schopnost.

Studie by měla zohlednit, jak se zvyšující koncentrace chloridů a dalších kontaminantů projeví na snížených průtocích a jaké to bude mít důsledky pro vodní faunu a flóru. Toto posouzení by mělo zahrnovat analýzu vlivu opakovaných dávek chloridů a jejich akumulace na kvalitu vody, úhrn srážek, půdní profil a životní prostředí v okolí vodních toků.

Technická zpráva nezohledňuje závěry ze „Zprávy o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018“ a nereflekuje na rizika navrženými technickými opatřeními. Tato chyba vede k podcenění rizik a dopadů při projektování a realizaci stavby.

*citace ze Závěrečné zprávy o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018 :

„5.2.7 Zahrádka, jímací území „Černý les“

Dálniční těleso vede v zářezu, resp. odřezu v jihovýchodním svahu vrchu Drábovky ve vzdálenosti cca 300 m od jímacích studní pro obec Zahrádka (objekty 22 a 23). Niveleta se nachází 15 m nad ustálenou HPV, a tak podzemní voda přímo dotčena nebude. ***Bude ale omezena infiltrace srážkových vod v ploše zářezu. Přítok a průsak povrchové i průsakové vody z jihovýchodního svahu Drábovky nad zářezem bude omezen nebo drénován, voda bude odváděna do retence v údolí Zderadického potoka.***
Dílčí povodí nad jímacími studnami 22 a 23 má plochu přibližně 10,8 ha. Infiltrace a přítok vody bude
omezen v ploše asi 4 ha, kde dochází k infiltraci vod, tedy v 27 % dílčího povodí. V souvislosti s redukcí povodí může být omezen přítok vody k jímacím objektům a vydatnost těchto jímacích studní by klesla. Otázkou je, na kolik procent své kapacity jsou tyto zdroje využívány. Pro případ výrazného snížení vydatnosti je potřeba počítat s vybudováním posilových jímacích objektů v údolí bezejmenné vodoteče v oblasti Černý les. Bezejmenná vodoteč byla na horním toku v době provádění průzkumu vyschlá.
Technické řešení vypouštění retenční nádrže v údolí Zderadického potoka a omezení potenciální hrozby kontaminace povrchových vod není předmětem tohoto průzkumu a je potřeba v tomto ohledu jednat s ŘSD a projektantem stavby.“

…dále citace

„5.2.8 Maršovice

Trasa D3 0304 je vedena obchvatem západně od městyse. V severozápadním a západním perimetru
překonává trasa terénní hřbet vrchu Strejc až 11 m hlubokým zářezem, který se směrem k jihu změlčuje na 2-4 m (staničení km 38,1-38,65). Podle geologické dokumentace vrtů J167-J170 (PUDIS, 2013) lze očekávat mělkou nesouvislou zvodeň v kvartérních sedimentech a zvětralé zóně granodioritů. ***Tato zvětralinová zóna o mocnosti do 2 m funguje patrně jako infiltrační recipient, ve kterém mělce podpovrchová voda stéká gravitačně směrem do údolí Maršovického potoka.*** *Narušení této průsakové zvětralinové zóny a drenážní efekt zářezu by se mohl projevit snížením přítoku podzemní vody ke studním při severozápadním okraji městyse (nejbližší monitorovaná studna č. 38 je vzdálena cca 200 m od projektovaného zářezu, je hluboká 9,5 m s vodním sloupcem 3,9 m, viz příl. 5).*
Hypotetickou možnost ovlivnění režimu mělké zvodně však zatím nelze přesněji kvantifikovat; je potřeba získat informace o dynamice infiltrace a režimu mělké zvodně v rámci navazujících etap geologického průzkumu.

Potenciálně ohrožené území je zakresleno v mapě v příl. 2. Dále k jihu v km 38,65-39,65, ani v navazujícím dlouhém zářezu do km cca 40,3, se ovlivnění režimu podzemních vod, které by se projevilo na zdrojích podzemních vod v obci, nepředpokládá. V údolích v km 39,17 a 39,6 (Maršovický potok a jeho přítok) jsou projektovány retenční nádrže. Technické řešení vypouštění nádrží a omezení potenciální hrozby kontaminace povrchových vod není předmětem tohoto
průzkumu a je potřeba v tomto ohledu jednat s ŘSD a projektantem stavby.“

…dále citace

„5.2.9 Strnadice, jímací území

…Předpokládáme zatím, že voda se do podzemního puklinového systému dostává infiltrací a akumulací srážek ve zvětralinách granodioritů v dílčím povodí na západním svahu vrchu Hatě a v oblasti V Hatích, východně a jihovýchodně od jímacího území. Plochu infiltračního území na pravé (západní) straně mělkého údolí odhadujeme na 26,7 ha. ***Z této plochy by projektovaná dálnice omezila infiltraci a drénovala průsakovou vodu z plochy asi 11 ha, tedy zhruba 41 % plochy.*** *Taková redukce infiltrace by se pravděpodobně projevila snížením přítoků podzemní vody k jímacím studnám v západní části jímacího území (42-44, 49). Potenciálně ohrožené území je zakresleno v mapě v příl. 2.“*

…dále citace

„5.2.11 Sledovice, Minartice, odpočívka

Úsek v km 43,15-43,70, kde je projektována odpočívka Minartice, se jeví jako velmi problematický z hlediska ovlivnění režimu podzemních vod. *Na základě provedeného průzkumu se domníváme, že* ***ploché a rozsáhlé temeno vrch Proměnina slouží jako akumulátor a zásobárna statických zásob podzemní vody.*** *Zásoby podzemní vody se doplňují infiltrací srážkových vod do puklinového systému granodioritů a puklinově průlinového systému zvětralin s volnou i napjatou hladinou. HPV byla dokumentována v hloubkách 4,5-5 m p.t. ve vrtech HV606 a HV607.*

Odpočívka o ploše cca 12 ha má být zahloubena až 9 m pod úroveň současného terénu a zářez bude
potřeba odvodnit, protože HPV dosahuje zhruba 5 m nad niveletu. Odvodnění má být svedeno do retenční nádrže v km 44,1 nad Chlumeckým rybníkem.
Ve Sledovicích byla podzemní voda dokumentována mělce od povrchem terénu (kolem 1 m) a místní zdroje mají spíš charakter studánek a zachycených vývěrů. Také povrchová voda má hladinu mělce pod povrchem, v obci je pět rybníků využívaných k chovu vodního ptactva a ryb. Jižně od obce je malé jímací území s dvěma jímacími objekty (66, 67). ***Režim podzemích i povrchových vod v obci a okolí je vázán na pomalu uvolňované statické zásoby podzemní vody v masivu vrchu Proměnina.*** *Tento vztah vypozorovali také místní starousedlíci když dlouhodobě sledovali pozitivní korelaci mezi hladinou vody v malém lůmku v severním svahu vrchu Proměnina a hladinami povrchové i podzemní vody v obci.“*
Domníváme se, že destrukce kolektoru podzemních vod na vrchu Proměnina stavebním zásahem
v projektovaném rozsahu bude mít značné dopady na režim podzemních i povrchových vod v okolí a zasáhne především obec Sledovice. V návaznosti na odvodnění kopce Proměnina očekáváme pokles hladin povrchových i podzemních vod v obci. *Vybudování nových zdrojů vody pro Sledovice by mohlo vyřešit zásobování obyvatel vodou;* ***případnou***

ztrátu povrchových vodotečí však řešit nelze. *Potenciálně ohrožené území je zakresleno v mapě v příl. 2.*
V Minarticích by nemusely být přepokládané následky tak markantní: obec je dál od vrchu Proměnina a jistý objem vod z odpočívky bude vypouštěn nebo vsakován do povodí Křečovického potoka.
Na výše diskutovanou problematiku je potřeba zaměřit podrobný geologický průzkum a případně zvažovat úpravu projektu stavby.“

…dále citace

„5.2.12 Voračice, Bezmíř

V závěru úseku D3 0304 překlenuje dálnice terénní elevaci mezi Novým vrchem nad Bezmíří a Červenou horou nad Voračicemi až 13 m hlubokým, 650 m dlouhým a zhruba 70 m širokým zářezem. Zářez bude podle geologické dokumentace veden v masivu granodioritů v různém stupni a hloubce zvětrání. HPV byla dokumentována v hloubkách 2,5-5 m p.t. Niveleta zasahuje 10 m pod ustálenou HPV. Odvodnění zářezu má být svedeno do retenční nádrže v km 44,6 v horním toku Nového rybníka (pod PP Minartice).
Na základě provedeného průzkumu se domníváme, že ploché a rozsáhlé sedlo mezi Novým vrchem a Červenou horou slouží jako akumulátor a zásobárna statických zásob podzemní vody. Zásoby podzemní vody se doplňují infiltrací srážkových vod do puklinového systému granodioritů a puklinově průlinového systému zvětralin s volnou i napjatou hladinou.
Domníváme se, že projektovaný stavební zásah do kolektoru se statickými zásobami podzemních vod nad obcemi Bezmíř a Voračice bude mít značné dopady na režim podzemních i povrchových vod v okolí zářezu a zasáhne především obec Bezmíř. V návaznosti na odvodnění kolektoru v prostoru kolem projektovaného zářezu očekáváme pokles hladin povrchových i podzemních vod v obci. *Potenciálně ohrožené území je zakresleno v mapě v příl. 2.*
V Bezmíři jsou individuální zdroje podzemních vod, z nichž některé jsou monitorovány, obcí protéká Bezmířský potok se systémem šesti rybníků, který pramení nad obcí směrem k projektovanému zářezu.
V okolí zářezu jsou dvě jímací území: Jedno je zdrojem vody pro obec Vojkov 600 m od zářezu (objekt S-1) s vymezenými pásmy ochrany 1. a 2. stupně; a dvě širokoprofilové studny jsou ve voračickém katastru, 450 m od zářezu (objekty 79, 80). ***Obě jímací území jsou potenciálně ohrožena poklesem vydatnosti. Na výše diskutovanou problematiku je potřeba zaměřit podrobný geologický průzkum a případně zvažovat úpravu projektu stavby.“***

Po porovnání obou dokumentů (Technická zpráva a Zpráva o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018) musíme konstatovat naprostý rozpor obou zpráv, které jsou podkladem pro územní řízení.

*Dále uvedeme rozpory opět z dokumentu **B_9_1_Technická_zpráva**:
9. Vliv na podzemní vody

Ovlivnění režimu podzemní vody v okolí stavby je podle výsledků hydrodynamických zkoušek ve vrtech pouze zdánlivě minimální. *Zjištěné hodnoty hydraulické vodivosti horninového prostředí v řádu -7 až -8 by znamenaly pro zvodnělé prostředí s průlinovou porózitou pouze malý dosah deprese v hladině podzemní vody od dálničních zářezů. V hydrogeologickém masivu se zvodněním využívajícím k pohybu vody síť rozevřených puklin, které se vytváří většinou nerovnoměrně podél tektonických zón, má tento přístup omezenou platnost. Ze situace kolem významných zdrojů hromadného zásobování obcí (prameniště*

Drábovky u Zderadic, prameniště Černý les nad Zahrádkou a zdroje pro Maršovice jižně od Strnadic) je zřejmé, že v místech, kde dochází k průniku zvodnělých puklinových struktur se zemským povrchem vznikají prameny s vydatností i několik litru za vteřinu. Dokladuje to vydatnost jednotlivých vodotečí pod prameništi, která dosahuje těchto hodnot. ***Drenáž vody z dobře propustné puklinové struktury, například dálničním zářezem, se může projevit poklesem hladiny podzemní vody nad touto strukturou a v jejím těsném okolí. Dosah tohoto ovlivnění může zasáhnout i do vzdálenosti několika km od trasy v závislosti i na poklesu hladiny v místě zářezu. Pro dosah ovlivnění je důležitá znalost průběhu zvodnělých struktur a jejich hydraulické vodivosti. Ani jedním hydrogeologickým vrtem se nepodařilo tyto struktury zachytit. Instalace takových vrtů by měla být jedním z bodů, na které se musí zaměřit další etapa průzkumu.“*** (zvýrazněno účastníkem).

***Autor dokumentu uvádí nejednoznačnou a zavádějící formulaci rizik** "zdánlivě minimální ovlivnění" podzemních vod.

Z jakých dat tento závěr vyvozuje, není známo?

Je nutné tento pojem definovat a doložit argumenty.

***Autor Technické zprávy vychází bohužel ze zastaralého hydrogeologického posouzení z roku 2013**. Jediná zmínka o datech, z kterých čerpá a vychází tato technická zpráva jsou následující.

Citace: *V dosahu vlivu stavby dálnice D3 na úseku 0304 bylo v rámci Předběžného hydrogeologického průzkumu (HG) evidováno celkem 85 vodních zdrojů, které mohou být stavbou a následným provozem dálnice dotčeny. Jedná se jak o zdroje individuální, domovní studny, tak studny hromadného zásobování, které jsou umístěny v jímacích územích a zásobují lokální obecní vodovody. Na všech zdrojích byla v březnu až dubnu 2013 provedena pasportizace.*

*Technická zpráva zmiňuje, že zjištěné hodnoty hydraulické vodivosti v řádu 10^{-7} až 10^{-8} m/s by pro prostředí **s průlinovou porózitou** znamenaly malý dosah deprese od dálničních zářezů. To je v souladu s údaji uvedenými v technické zprávě, kde se uvádí, že koeficient filtrace neporušeného horninového masivu se pohybuje v tomto řádu. **Problém spočívá v tom, že podzemní voda se v dané oblasti nachází převážně v puklinovém systému granitoidů [1], nikoliv v prostředí s průlinovou porózitou.** Proudění podzemní vody v puklinovém prostředí je velmi složité a nelze jej jednoduše popsat pomocí hydraulické vodivosti stanovené ve vrtech.

Autor si tuto skutečnost uvědomuje a upozorňuje na omezenou platnost zjednodušeného přístupu. Jako argument uvádí existenci vydatných pramenů vázaných na puklinové struktury (Drábovka, Černý les, Maršovice). Tyto prameny dosahují vydatnosti i několika litrů za sekundu, což svědčí o lokálně vysoké hydraulické vodivosti puklinových systémů.

Zde se objevuje rozpor s původním tvrzením o "zdánlivě minimálním" ovlivnění. Pokud se v oblasti vyskytují zvodnělé puklinové struktury s vysokou hydraulickou vodivostí, drenáž vody z těchto struktur dálničním zářezem může mít vliv na hladinu podzemní vody i v širším okolí.

Autor toto riziko zmiňuje a uvádí, že dosah ovlivnění může být i v řádu kilometrů. Kvantifikace vlivu ale chybí. Bez znalosti průběhu zvodnělých struktur a jejich hydraulické vodivosti nelze dopad stavby na režim podzemní vody spolehlivě posoudit.

*Autor technické zprávy dále uvádí, že žádný z hydrogeologických vrtů nezasáhl zvodnělé puklinové struktury. **Tato informace je zásadní a potvrzuje, že stávající data neumožňují spolehlivé posouzení vlivu stavby na podzemní vodu.** Instalace vrtů do zvodnělých struktur je proto nezbytná pro další etapu průzkumu.

***Autor technické zprávy opomenul zohlednit negativní vlivy projektované stavby a jejich vzájemné prolínání s negativními dopady klimatické změny na okolní vodní zdroje.** Kombinace těchto dvou faktorů představuje pro životní prostředí v okolí stavby enormní zátěž. V projektu postrádáme jakákoli technická pro-environmentální opatření, která by minimalizovala dopad na kvalitu a kvantitu vod v okolí stavby.

Předpokládáme, že autor technické zprávy měl k dispozici „Zprávu o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018“, ve které se v kapitole 7 uvádí: „Předpokládané negativní vlivy projektované stavby ve zmíněných lokalitách budou interferovat s následky klimatické změny. Srovnání dat z režimního měření HPV v monitorovaných studních mezi lety 2013 a 2017 ukazuje globální pokles hladin v území v průměru o 1,0-1,5 m, přičemž toto pozorování je do jisté míry ovlivněno měřením v různých ročních obdobích (jaro versus podzim)."

Shrnutí námitek k územnímu řízení dálnice D3, úsek 0304 Václavice - Voračice, z hlediska dopadů na vodní prostředí.

Na základě dostupných podkladů, včetně technické zprávy a doplňujícího hydrogeologického průzkumu, identifikujeme klíčové oblasti rizik souvisejících s plánovanou výstavbou dálnice D3 v oblasti Václavice - Voračice, s důrazem na režim podzemních a povrchových vod. Výstavba této infrastruktury představuje zásadní rizika pro vodní zdroje a jejich kvalitu, která nejsou v předložené dokumentaci dostatečně řešena.

Geologické podmínky a rizika

Trasa dálnice vede skrze komplexní geologické struktury tvořené různými typy granitoidů s proměnlivým stupněm zvětrávání. Přítomnost tektonických poruch a žilných magmatitů komplikuje předvídání stability terénu a rizika zvodnění v zářezech.
Výrazné zářezy mohou narušit kolektory podzemních vod, což má přímý vliv na vydatnost studní a pramenů. Toto riziko není dostatečně reflektováno v technické zprávě.

Dopady na vodní zdroje a zásobování

Zásah do kolektorů podzemních vod a omezení infiltrace představují kritické hrozby pro zásobování vodou, zejména v obcích, kde jsou obyvatelé závislí na individuálních studnách a jímacích územích. V některých obcích je přitom již v současnosti kapacita vodních zdrojů na hranici vyhovujících hodnot, zejména v suchých obdobích.

Narušení vodního režimu v pramenných oblastech, jako jsou Drábovka a Černý les, a zvýšení povrchového odtoku vlivem zpevněných ploch může dlouhodobě poškodit místní ekosystémy a stabilitu zásob vody v daném území.

Kvalitativní dopady a riziko kontaminace

Zimní údržba dálnice s použitím posypových solí představuje riziko znečištění chloridy, jejichž zneškodnění není vyřešeno. Retenční nádrže sice zmírní krátkodobé extrémní koncentrace, ale dlouhodobé účinky, včetně opakovaného znečištění a jeho akumulace, nejsou podrobně vyhodnoceny.

Chybí podrobné posouzení, jak zvýšená koncentrace kontaminantů ovlivní snížené průtoky v tocích a jaký bude celkový vliv na vodní faunu a flóru, včetně samočisticí schopnosti vodních toků.

Klimatická změna a kumulace negativních vlivů

Technická zpráva nedostatečně zohledňuje kombinaci dopadů stavby a negativních vlivů klimatických změn na okolní vodní zdroje. Zpráva o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu upozorňuje na průměrný pokles hladin podzemní vody o 1,0-1,5 m, který se očekává jako výsledek klimatické změny. Spojení obou vlivů představuje pro životní prostředí mimořádně velkou zátěž.

Nedostatky technické dokumentace

Technická zpráva vychází ze zastaralých údajů a nereflektuje současné potřeby pro ochranu vodních zdrojů. Přes zmínku o „zdánlivě minimálním ovlivnění“ povrchových a podzemních vod, dokumentace ignoruje zjištění o existenci puklinových struktur s vysokou hydraulickou vodivostí, které by mohly být dálničním zářezem výrazně ovlivněny. Též ignoruje snížení nivelity v důsledku zářezů a dopad na vodní režim (snížení průtoků vodotečí a snížení hladiny podzemní vody).

Účastník řízení požaduje podklady přepracovat a realizovat následující kroky:

1. **Přehodnocení trasování dálnice a výškové řešení v kritických úsecích.** Vzhledem k negativním dopadům na podzemní a povrchové vody žádáme o přehodnocení trasování dálnice a případné zvýšení nivelety v kritických úsecích, aby se minimalizoval vliv na vodní zdroje. Změna nivelety může snížit riziko poklesu hladin podzemních vod a zároveň ochránit pramenné oblasti a povrchové toky před odvodněním.

2. **Komplexní zhodnocení vlivu stavby na vodní režim.** Je nezbytné provést doplňující hydrogeologický a geotechnický průzkum v kritických oblastech, zaměřený na:
   - Zahuštění sítě průzkumných vrtů, zejména v okolí hlubokých zářezů a v blízkosti jímacích území.

   - Provést geofyzikální průzkumy a zahuštění průzkumných vrtů v (klíčové oblasti pro studium vlivů na vodní režim jsou vrch Proměnina nad Sledovicemi, svah vrchu Hatě nad Strnadicemi, které nejsou detailně geologicky prozkoumány, což brání přesnému hodnocení rizik) a provádět hydrodynamické testy pro lepší pochopení infiltrace a vlivu stavby.

   - Puklinové struktury s vysokou vodivostí, které nebyly v původních vrtech zachyceny.

- Detailní geofyzikální průzkum pro ověření hloubky zvětrání a míry rozpukání horninového masivu.

- Dlouhodobý monitoring HPV a kvality vody v monitorovacích vrtech a studnách včetně jejího kolísání v průběhu roku.

- Monitoring průtoku a kvality vody ve vybraných povrchových tocích o kterých víme, že jejich průtok značně kolísá, případně je ohrožen stavbou.
- Stanovení směru proudění podzemní vody v oblasti odpočívky a v jejím okolí.

- Vyhodnocení rizika kontaminace podzemních vod znečišťujícími látkami z odpočívky Minartice.

- Výsledky doplňujícího průzkumu by měly být zohledněny v projektu stavby a v návrhu opatření na minimalizaci negativních dopadů na vodní režim.

3. **Zajistit trvalý systematický monitoring** kvality a kvantity vodních zdrojů v zájmovém území před, během i po stavbě. Monitoring / sběr dat by měl být kontinuální s denní četností zejména kvůli pozorovanému poklesu hladin mezi lety 2013 a 2017.
   Požadujeme zavést dlouhodobý monitoring kvality vody, který bude zahrnovat pravidelné sledování chloridů, těžkých kovů a dalších kontaminantů v tocích a vrtech dotčených výstavbou dálnice, tak aby se předešlo zásadnímu zhoršení kvality a dostupnosti vodních zdrojů. Monitoring by měl rovněž sledovat stav biodiverzity (ryby, makrozoobentos, vodní rostliny) a měřit dlouhodobé dopady na ekosystém. Požadujeme, aby výsledky monitoringu byly pravidelně zveřejňovány a aby byla přijata nápravná opatření, pokud se zjistí zvýšení znečištění nebo úbytek druhů.

4. **Inkorporovat pro-environmentální opatření**, která minimalizují dopad stavby na podzemní a povrchové vody, včetně retenčních a infiltračních opatření s ohledem na možné dlouhodobé zhoršení hydrologického režimu. Vzhledem k očekávaným změnám klimatu, které mohou ovlivnit množství dostupné podzemní vody, požadujeme zohlednění těchto faktorů ve vyhodnocení vlivu zářezů na vodní režim. Žádáme, aby dokumentace zahrnovala predikci dopadů v kombinaci s potenciálními klimatickými změnami a uvedla přiměřená opatření ke zmírnění těchto vlivů.

5. **Zkoordinovat hydrogeologickou a technickou zprávu.** Kategorizace vodních zdrojů do čtyř skupin podle míry předpokládaného vlivu stavby na jejich kvalitu a vydatnost. To je krok, který přináší určitou systématičnost do posuzování rizik. Bylo by vhodné, aby obě zprávy jak hydrogeologická tak technická koordinovaly přístup k této kategorizaci.

6. **Zavést Diferencovaná ochranná pásma (OPVZ).** Stanovení ochranných pásem v závislosti na vzdálenosti od zdrojů vody. To zahrnuje i omezení stavebních a zemních prací v oblastech v těsné blízkosti jímacích území nebo vodních toků. Například omezení provozu těžkých strojů a využití méně náročných metod v rizikových zónách.

7. **Stanovit ochranná pásma I. a II. stupně** pro všechny klíčové zdroje podzemní a povrchové vody, zahrnující minimální vzdálenosti od odběrných zařízení a jejich okolí. To zahrnuje i omezení stavebních a provozních činností v těchto zónách, především pokud jde o pohyb těžké techniky nebo manipulaci s chemickými látkami. Rozdělení ochranných zón by mělo být navrženo podle konkrétní hydrologické a hydrogeologické situace.

8. **Více rozpracovat strategie v opatření náhradních zdrojů pitné vody.** Navrhované řešení zásobování cisternami a balenou vodou je krajně nevhodné a pochopitelné pouze u havárie, ale ne z dlouhodobého hlediska pokrývající všechny roční období a potřeby obyvatel různého stáří a handicapů.

9. **Důkladně posoudit vliv sníženého průtoku na kvalitu vodních toků.** Vzhledem ke sníženým průtokům v kombinaci s vypouštěním odpadních vod z dálnice (včetně odtoku rozmrazovacích prostředků) žádáme o podrobné posouzení vlivu na kvalitu vodních toků a jejich samočisticí schopnost. Studie by měla zohlednit, jak se zvyšující koncentrace chloridů a dalších kontaminantů projeví na snížených průtocích a jaké to bude mít důsledky pro vodní biotu.

10. **Zavést a monitorovat minimální zůstatkový průtok ve vodotečích.** Zajištění kontinuálního minimálního průtoku pro ochranu ekosystémů závislých na vodě. To by mělo zahrnovat zavedení pravidelného monitoringu a případné upravování průtoku v obdobích sucha pro udržení ekologické stability vodních toků, což je zásadní pro místní biotopy.

11. **Zamezit přímému vypouštění dešťové vody z odpočívky do recipientů.**

12. **Využít propustných povrchů v rámci odpočívky**, jako je zatravňovací dlažba, štěrkové plochy, zasakovací průlehy, pro podporu vsakování dešťové vody a snížení povrchového odtoku.

13. **Minimalizovat zahloubení odpočívky pod úroveň terénu**, aby se snížil rozsah odvodnění a potenciální dopad.

14. **Vytvořit plán pro krizové situace při extrémních výkyvech průtoků.** Vzhledem k tomu, že při prudkém dešti a snižujících se průměrných průtocích může dojít ke krátkodobým extrémním koncentracím chloridů a dalších látek, navrhujeme vytvoření krizového plánu pro případ extrémních výkyvů. Tento plán by měl specifikovat opatření, jako je omezení aplikace chemických látek a preventivní kontrola hladiny znečištění v retenčních nádržích během období očekávaných výkyvů v průtocích.

15. **Nedostatečnost retenčních nádrží v kontextu sníženého průtoku.** Technická zpráva uvádí, že retenční nádrže snižují krátkodobé extrémní hodnoty chloridů, avšak v případě snížených průtoků může být kapacita retenčních nádrží nedostatečná, protože vodní toky budou méně schopné naředit znečištěnou vodu. Žádáme přehodnocení velikosti a umístění retenčních nádrží s cílem efektivněji eliminovat

extrémní koncentrace chloridů a zajistit, aby retenční nádrže byly přizpůsobeny novým hydrologickým podmínkám v lokalitě.

16. **Důkladné posouzení vlivu sníženého průtoku na kvalitu vodních toků.** Vzhledem ke sníženým průtokům v kombinaci s vypouštěním odpadních vod z dálnice (včetně odtoku rozmrazovacích prostředků) žádáme o podrobné posouzení vlivu na kvalitu vodních toků a jejich samočisticí schopnost. Studie by měla zohlednit, jak se zvyšující koncentrace chloridů a dalších kontaminantů projeví na snížených průtocích a jaké to bude mít důsledky pro vodní faunu a flóru.

17. **Požadavek na zavedení alternativních postupů zimní údržby.** S ohledem na neřešitelnost problému chloridů v odtoku z dálnice a na jejich zvýšený dopad při snížených průtocích navrhujeme zavedení alternativních rozmrazovacích postupů, které by chloridy omezily (např. inertní materiály jako písek nebo štěrk). Žádáme, aby byly provedeny studie a posouzeny možnosti použití těchto alternativních prostředků a aby byla přijata konkrétní opatření k jejich zavedení v oblastech se sníženým průtokem.

18. **Nová pasportizace studen a vodních zdrojů**. Pasportizace studní v dokumentech je zastaralá. Dle vodoprávní evidence přibyly nové vodní zdroje v oblasti dotčené dálnicí.

19. **Prohlubování studní, budování náhradních zdrojů a zavedení páteřního vodovodu.** Hydrogeologický posudek z roku 2018 uvádí, že ovlivnění hladiny podzemní vody stavbou dálnice D3 je „pravděpodobně větší, než se původně předpokládalo“. Drenáž vody z propustných puklinových struktur dálničním zářezem může způsobit pokles hladiny podzemní vody i ve vzdálenosti několika kilometrů. Technická zpráva uvádí, že součástí rekonstrukce je i pokládka nového drenážního potrubí, které by svádělo vodu z okolního terénu do studen. Je potřeby najisto říci, kterých vodních zdrojů se stavba negativně dotkne a které zdroje budou nahrazeny.
    - **Doplnění hydrogeologického průzkumu pro všechny dotčené lokality** a vodní zdroje předtím, než bude možné s jistotou navrhovat prohlubování studní.
    - **Podrobnější analýzu hydrogeologických podmínek pro každou lokalitu**. Prohloubení studní nemusí být vždy efektivním řešením. Závisí to na geologické stavbě, hloubce a charakteru zvodně a dalších faktorech. Například v oblasti Václavic je riziko vzájemného sčerpávání vody z prohloubených studní, což by mohlo problém s nedostatkem vody ještě zhoršit. Tím chceme upozornit, že obecná použitelnost prohlubování studní jako řešení může mít ještě větší negativní dopady na vodní režim v oblasti.
    - **Podrobnější analýzu pro obec Sledovice**, která je závislá na vodních zdrojích v oblasti vrchu Proměnina a je tak potenciálně ohrožena výstavbou odpočívky.

20. **Dopracovat rozpočet nákladů na realizaci navrhovaných opatření náhradních zdrojů studní a vodovodních přivaděčů a jejich srovnání s náklady na alternativní řešení.**

21. **Doplnit posouzení dopadů stavby o analýzu dlouhodobých hydrologických dat z ČHMÚ** za období alespoň posledních 10–15 let, která by lépe odrážela dlouhodobé

trendy a pomohla navrhnout relevantní ochranná opatření. K posouzení dopadů plánované stavby na vodní prostředí je nezbytné využít dlouhodobé hydrologické údaje, které reflektují sezónní a meziroční kolísání vodních hladin a průtoků. Dokumentace odkazuje na hydrologická data ČHMÚ, využívá pouze krátkodobé výseče, což činí posouzení a navržená opatření nerelevantní pro skutečné, dlouhodobé podmínky. Pro správné a odpovědné posouzení vlivu stavby na vodní režim je nutné pracovat s víceletými časovými řadami hydrologických dat, které poskytují věrohodný základ pro predikci změn způsobených stavebními zásahy a klimatickými vlivy.

22. **Pořídit hydrologické posouzení lokality a analýza dopadu na jednotlivá vodohospodářská řešení.** Dokument "B_9_1_Technicka_zprava.pdf" se zaměřuje na celkové vodohospodářské řešení a neobsahuje detailní informace o požadované velikosti redukovaného odtoku z jednotlivých retenčních nádrží. Zpráva se primárně zabývá obecnými požadavky na odvodnění pozemních komunikací a neposkytuje detailní informace o specifických opatřeních pro předčištění srážkových vod v projektu D3 0304 Václavice – Voračice. Technická zpráva vychází ze zastaralých údajů a nereflektuje současné potřeby pro ochranu vodních zdrojů. Přes zmínku o „zdánlivě minimálním ovlivnění“ povrchových a podzemních vod. Též ignoruje snížení nivelity v důsledku zářezů a dopad na vodní režim (snížení průtoků vodotečí a snížení hladiny podzemní vody).

23. **Zavést antidegradační pravidla:** Stanovení ochranných pásem s omezením znečišťujících činností.

24. **Zavést technická opatření proti erozi a kontaminaci. I**nstalace sedimentačních a filtračních prvků kolem retenčních nádrží a vodotečí. To zahrnuje i vytvoření vegetačních zón, které zadrží sediment a zajistí ochranu proti erozi koryt. Tyto prvky také zvyšují infiltrační kapacitu území, což je důležité zejména v období.

25. **Instalace Bio-filtrů v zářezech potoků** a retenčních nádržích pro zachycení kontaminantů, které by jinak mohly odtékat do vodních toků a poškodit kvalitu podzemní i povrchové vody. Tyto filtry mohou zachytit sedimenty, živiny, chloridy (z posypových solí) a další chemikálie z provozu dálnice, čímž přispívají k ochraně vodního prostředí.

26. **Instalace Bioswales** v okolí km 43-44 (odpočívka Minartice) a na svahu vrchu Drábovky. Bioswales zpomalují průtok vody a umožňují její vsakování, což snižuje riziko záplav a erozi půdy. Vegetace a půdní struktura v příkopu zachycují znečišťující látky (např. sedimenty, těžké kovy, oleje a pesticidy), které se při odtoku přirozeně rozkládají.

27. **Plán údržby bio-filtrů a bioswales:** Pro všechny klíčové oblasti podél dálnice, zejména km 35-37 a km 43-45.

28. **Informování dotčených obcí** o výsledcích průzkumu a monitoringu a o plánovaných opatřeních na minimalizaci negativních dopadů stavby. Je důležité si uvědomit, že

ochrana vodních zdrojů je prioritou a že negativní dopady na vodní režim mohou mít dlouhodobé a nenávratné následky pro životní prostředí a pro obyvatele dotčených obcí.

29. **Informovanost místních obyvatel.** Zapojení místních komunit a občanů do vzdělávání o ochraně přírodních zdrojů, nejen vodních zdrojů, aby dopady stavby byli minimální pro místní prostředí.

Shrnutí

Na základě analýzy dostupné dokumentace předložené k územnímu řízení stavby dálnice D3 (úsek 304 Václavice - Voračice) identifikujeme závažné nedostatky ve zpracování, a to zejména v oblastech hydrologických a hydrogeologických podkladů. Mezi hlavní zjištěné závady patří:

1. Hydrologická a hydrogeologická dokumentace předložená k územnímu řízení je zpracována na základě zastaralých údajů a vykazuje vážné nedostatky, které zásadně omezují spolehlivost posouzení vlivů stavby. Dokumentace by proto měla být aktualizována a doplněna o relevantní a aktuální data, aby mohla být objektivně hodnocena rizika pro vodní režim a vodní zdroje v dotčeném území.
2. Ve spise chybí aktuální geotechnický průzkum, přestože dokumentace DUR poskytnutá ŘSD jej obsahuje. Tento nedostatek zásadně omezuje možnost přesného hodnocení stability a bezpečnosti stavby.
3. Dokument B_9_1_Technická_zpráva je v rozporu se Zprávou o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu z roku 2018, což zásadně snižuje věrohodnost obou dokumentů a komplikuje objektivní posouzení vlivu stavby na vodní režim.
4. Předložené dokumenty obsahují nejednoznačné a zavádějící formulace rizik, které výrazně ztěžují přesné posouzení potenciálních dopadů stavby na vodní režim a zvyšují nejistotu ohledně reálného rozsahu těchto rizik.
5. Projekt není přizpůsoben změnám klimatu, zejména nebere v úvahu aktuální ani budoucí předpokládané maximální průtoky, což významně ohrožuje funkčnost navrženého odvodňovacího systému.
6. Záměr, tak jak je navržen, ohrožuje zásobování pitnou vodou pro obce Maršovice, Tisem, Sledovice a Strnadice a negativně ovlivní povrchové vody a s nimi spojené vodoteče.
7. Předložený dokument s názvem 'Geotechnický průzkum – rešerše 2021' ve skutečnosti vychází z původní zprávy 'Inženýrskogeologický průzkum' z roku 2015 (Dragoun 2015) a neobsahuje žádná nová nebo aktualizovaná data, která by reflektovala současné geotechnické a hydrogeologické podmínky v zájmovém území. Tento dokument pouze prošel formální úpravou, kdy byl opatřen novými deskami s aktualizovaným rokem, aniž by došlo k provedení doplňujících průzkumů. Takto vzniklý „nový“ dokument proto neposkytuje věrohodný ani dostatečně podrobný podklad pro posouzení aktuálních rizik pro vodní režim v dané lokalitě, což je v rozporu s požadavky pro územní řízení.

8. Ve spise 'STZ celkové vodohospodářské řešení' z roku 2021 byl použit obsahově neaktualizovaný dokument z roku 2016, doplněný pouze o záznam z jednání z roku 2020. Tento postup neodráží současné vodohospodářské podmínky a potřeby území, což činí dokument nevhodným pro reálné posouzení vlivů záměru na vodní režim.

9. Na straně 5 dokumentace je zřejmé, že použitá hydrogeologická data pocházejí z roku 2010, což znamená, že nejsou zohledněny novější klimatické extrémy, včetně teplotních a srážkových rekordů po roce 2020. Dokumentace navíc postrádá dostatečně dimenzované odvodňovací řešení a zcela chybí systém vsakovacích opatření, což významně snižuje její relevanci pro současné podmínky.

10. Příprava záměru nedodržuje postupy stanovené Ministerstvem dopravy, neboť dokumentace DÚR přiložená do spisu neobsahuje požadovaný geotechnický průzkum, ale pouze rešerši a předběžný GTP. Tento přístup je v rozporu s předpisem TP 76 Ministerstva dopravy a nedostatečně naplňuje požadavky pro hodnocení stability a bezpečnosti stavby.

11. Zpráva o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP, uvedená v dokumentaci DÚR od ŘSD, vychází z hydrologických dat z roku 2013, což činí její závěry zastaralými a nevěrohodnými. Navíc obsahuje zásadní závěr na straně 30, který by vyžadoval podložení aktuálními údaji pro správné posouzení dopadů na vodní režim.

12. Příloha 8 hydrogeologické části předběžného geotechnického průzkumu se opírá o zastaralé a metodicky problematické údaje.
    - Hladiny podzemní vody jsou dokumentovány pouze do roku 2013, zatímco dlouhodobé srážkové úhrny byly nepřiměřeně odvozeny ze záznamů za pouhých 14 měsíců (2012 až začátek 2013) z blízké stanice Maršovice-Zahrádka, což nelze považovat za relevantní statistiku.
    - Navíc vzdušné teploty vycházejí z let 1961-1990 bez jasného vymezení, co je považováno za dlouhodobý normál. Dokumentace tedy nezahrnuje klimatické extrémy po roce 2020.
    - Příloha rovněž uvádí, že průběh a vliv zvodnělých struktur a jejich hydraulické vodivosti nebyl hydrogeologickými vrty potvrzen, což výrazně limituje hodnocení vlivu stavby na režim podzemní vody v okolí. Doporučená doplňující fáze průzkumu, která by tyto nedostatky řešila, však dosud nebyla realizována.

Na základě uvedených závažných nedostatků a neaktuálních podkladů požadujeme, aby stavební úřad:

1. **Přerušil územní řízení** do doby, než budou doplněny a aktualizovány všechny klíčové dokumenty. Předložená dokumentace postrádá aktuální data i dostatečně podložené analýzy, což výrazně ztěžuje objektivní posouzení vlivu stavby na vodní režim a bezpečnost vodních zdrojů.

2. **Nařídil doplnění podkladů** o aktuální hydrogeologické, hydrologické a klimatické údaje, včetně dlouhodobých srážkových úhrnů a moderního geotechnického průzkumu, který reflektuje současné podmínky a možná rizika pro podzemní a povrchové vody. Předložené podklady se musí zakládat na věrohodných datech získaných podle současných metodik, aby mohl být vliv stavby spolehlivě posouzen.

3. **Zajistil adaptaci projektu na změny klimatu**, zejména na předpokládané změny maximálních průtoků a povrchového odtoku, tak aby odvodňovací systémy a další

infrastrukturní řešení reflektovaly nové klimatické reality. Projekt by měl obsahovat systém retenčních a vsakovacích opatření, která minimalizují negativní vlivy na okolní vodní režim.

4. **Vyžádal doplňující hydrogeologický průzkum v kritických lokalitách**, který zajistí spolehlivé informace o zvodnělých strukturách a jejich vodivosti, protože jejich neznalost může způsobit významné ohrožení vodních zdrojů v širokém okolí trasy dálnice.
5. **Zavedl systematický monitoring** kvality a kvantity vodních zdrojů v dotčeném území, který bude prováděn před zahájením stavby, během ní a po jejím dokončení. Monitoring by měl být zaměřen na klíčové parametry (chloridy, kontaminanty, hladina podzemní vody) a zahrnovat opatření pro ochranu a případné sanace negativních vlivů.

Bez zajištění těchto opatření je realizace záměru, tak jak je navržena, vysoce riziková pro vodní zdroje a zásobování pitnou vodou v dotčených obcích a může způsobit nevratné poškození vodního režimu a ekologických systémů v daném území. Doporučujeme proto, aby správní úřad na základě výše uvedených bodů nevydal souhlasné stanovisko k územnímu řízení, dokud nebudou splněny tyto podmínky a odstraněny zásadní nedostatky v dokumentaci.

Na vodní zdroje, které jsou závislé na podzemní vodě (studny), je potřeba nově pohlížet jako na strategicky důležité a ne je jen nahrazovat centralizovanou distribucí vody. Lokální zdroje mohou hrát důležitou roli při výpadku distribuční sítě vody nebo i jen dodávek el. energie a jako takové jsou vlastně nenahraditelné. V současné globální politické situaci je potřeba na to myslet a posoudit to v nové EIA (jako možný vliv na zdraví obyvatel). Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Obecným trendem posledních let je, že podzemní voda klesá a to má vliv na celý ekosystém a zdraví obyvatel. Po roce 2021, kdy se pokles zmírnil, opět v roce 2022 došlo k dalšímu poklesu hladin podzemní i povrchové vody. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude tento trend zohledněn a posouzen.

Předchozí hydrogeologické průzkumy doporučují podrobnější monitoring, to znamená, že je potřeba pro posouzení více dat a nová data. To je skutečnost, kterou původní EIA nemohla brát v potaz, protože tento požadavek vznikl až později. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Obecně je nově, více než dříve, doporučováno jako zásadní, aby se prováděla opatření pro zadržování vody v krajině. Tato opatření jsou a budou klíčová pro kvalitu a stav podzemní vody. Důraz na realizaci těchto opatření je změna, která proběhla později, než je předchozí stanovisko EIA a proto by to nová EIA měla zohlednit a to z pohledu, jak by dálnice možnosti těchto opatření ovlivnila. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Bylo nově zjištěno, jak spodní voda v dané oblasti závisí na srážkových úhrnech, ale toto nebylo zohledněno v původní EIA, což je potřeba nově zapracovat. Opět, výše uvedený

argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Původní posouzení a stanovisko EIA nebraly v úvahu nová data o trendu klimatické změny jako celku a vlivu na podzemní vody (jiný průběh srážek, rychlejší odpařování atd.). Proto by se mělo zpracovat nové zjišťovací řízení, které zapracuje nové poznatky a údaje. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Výše uvedené požadavky musí být zapracovány do upravené projektové dokumentace k umístění záměru.

Vliv záměru na obec Maršovice z hlediska ochrany vod

Rizika:

Snížení hladiny podzemní vody: Plánovaný zářez dálnice v km 38,1-38,65, západně od Maršovic, by mohl narušit mělké podpovrchové vody v kvartérních sedimentech a zvětralé zóně granodioritů. To by mohlo vést ke **snížení přítoku vody do studní** na severozápadním okraji obce.

Kontaminace vod: Výstavba dálnice a s ní spojený provoz by mohly vést ke kontaminaci podzemních a povrchových vod. Retenční nádrže plánované v údolích v km 39,17 a 39,6 (Maršovický potok a jeho přítok) by mohly představovat riziko kontaminace, pokud by nebylo jejich vypouštění technicky dobře řešeno.

Dopady na jímací území Strnadice: Jímací území Strnadice, které zásobuje pitnou vodou jak Strnadice, tak i Maršovice, se nachází jihovýchodně od Maršovic v údolí pramenné oblasti Maršovického potoka.95 Zdroje naznačují, že výstavba dálnice v km 40,0 - 40,4 by mohla omezit infiltraci vody do tohoto jímacího území a **snížit tak jeho vydatnost**.9798

Z výše uvedeného požadujeme doplnění hydrogeologického průzkumu:

Zahuštění sítě průzkumných vrtů v oblasti západně a severozápadně od Maršovic, aby se lépe zmapoval vliv zářezu na mělké podzemní vody.

Provedení infiltračních testů, které by pomohly kvantifikovat dopad dálnice na infiltraci vody do podzemí.

Detailní průzkum jímacího území Strnadice, zaměřený na zmapování vlivu dálnice na jeho vydatnost.

Požadavek na dlouhodobý monitoring hladiny podzemní vody a kvality vody v oblasti, a to jak před zahájením výstavby, tak i během ní a po jejím dokončení.

Návrh a realizace ochranných opatření, která by minimalizovala riziko kontaminace vod a snížení hladiny podzemní vody. To by mohlo zahrnovat:

Izolační vrstvy pod dálnicí

Ochranná pásma vodních zdrojů

Retenční nádrže s řízeným odtokem.

Požadavek na kompenzační opatření pro případ, že by došlo k poškození vodních zdrojů v důsledku výstavby dálnice. To by mohlo zahrnovat:

Vybudování náhradních zdrojů vody

Revitalizaci vodních toků.

Obnovit přirozené funkce vodního toku: To zahrnuje zlepšení hydromorfologických poměrů toku (tvar koryta, proudění vody), obnovení přírodních habitatů pro rostliny a živočichy, zvýšení samočisticí schopnosti toku a zlepšení retenční schopnosti krajiny.

Zlepšit ekologický stav vodního toku: Revitalizace může vést ke zvýšení biodiverzity, zlepšení kvality vody a celkovému zdravějšímu ekosystému vodního toku.
Mezi **konkrétní opatření**, která se při revitalizaci vodních toků provádějí, patří například:

Přirozená úprava koryta toku: Odstranění pevných opevnění břehů, vytvoření meandrů, zvýšení variability průtočného profilu a hloubky vody.

Výsadba břehových porostů: Stromy a keře pomáhají stabilizovat břehy, zlepšují mikroklima toku, poskytují stín a potravu pro živočichy.

Vytvoření tůní a mokřadů: Tůně a mokřady slouží jako refugia pro vodní živočichy a rostliny, zvyšují retenční schopnost krajiny a zlepšují samočisticí schopnost toku.

Odstranění bariér v toku: Přepážky, jezy a další bariéry brání volnému pohybu vodních organismů a narušují přirozené procesy v toku. Jejich odstranění nebo úprava může významně přispět k revitalizaci toku.
Revitalizace vodních toků je komplexní proces, který vyžaduje odborný přístup a spolupráci různých subjektů. Je důležité zvážit všechny aspekty a nalézt optimální řešení pro konkrétní lokalitu.

Vodohospodářská opatření pro eliminaci rizika znečištění vod v obci Maršovice

Zpráva o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu pro úsek dálnice D3, stavba D304 Václavice – Voračice1 zmiňuje riziko znečištění podzemních a povrchových vod v souvislosti s výstavbou a provozem dálnice, a to i v oblasti obce Maršovice.

Pro minimalizaci tohoto rizika by se měla realizovat následující vodohospodářská opatření:

Izolační vrstvy pod dálnicí:

Pro zamezení průsaku kontaminantů z vozovky do podloží by se měly pod dálnicí vybudovat nepropustné izolační vrstvy. Tyto vrstvy by měly být dostatečně odolné proti mechanickému poškození a chemickému působení látek, které se mohou vyskytovat v odtokové vodě z dálnice (např. ropné látky, soli z zimní údržby).

Ochranná pásma vodních zdrojů:

Jímací území Strnadice, které zásobuje pitnou vodou Maršovice, by mělo být chráněno vymezením ochranného pásma. V tomto pásmu by se měly omezit činnosti, které by mohly negativně ovlivnit kvalitu a kvantitu vody, jako například používání hnojiv a pesticidů v zemědělství, skladování nebezpečných látek a podobně.

Retenční nádrže s řízeným odtokem:

Retenční nádrže, které jsou v projektu plánovány v údolích v km 39,17 a 39,6, by měly sloužit k zachycení dešťové vody z dálničního tělesa a k jejímu postupnému vypouštění. Je důležité, aby tyto nádrže byly vybaveny systémem řízeného odtoku, který zamezí náhlému vyplavení znečištěné vody do Maršovického potoka a do jímacího území Strnadice.

Dále by měly být tyto nádrže pravidelně čištěny od sedimentů a kontrolovány z hlediska případného znečištění.

Monitoring kvality vody:

Pro včasnou detekci případného znečištění vod by se měl provádět pravidelný monitoring jakosti podzemních a povrchových vod v oblasti.

Monitoring by měl zahrnovat analýzu vody na přítomnost různých znečišťujících látek, včetně ropných látek, solí, těžkých kovů a dalších škodlivin.

Omezení používání solí v zimní údržbě:

Soli používané k posypu vozovek v zimním období mohou pronikat do podzemních vod a negativně ovlivňovat jejich kvalitu.

Pro minimalizaci tohoto rizika by se mělo omezit používání solí v zimní údržbě na dálnici D3 v blízkosti Maršovic a jímacího území Strnadice.

Kromě výše uvedených opatření je důležité, aby se při výstavbě a provozu dálnice D3 dodržovaly všechny platné předpisy a normy týkající se ochrany vod.

Účastník řízení namítá, že zjevné, že v daném území **existují ochranná pásma vodních zdrojů a vodní toky, které nejsou popsány v žádosti žadatele.** Žádost neobsahuje úplný výčet a popis všech vodních zdrojů v daném území, zejména pokud jde o individuální studny a menší vodoteče. Hydrogeologické průzkumy a technické zprávy se opírají o zastaralá data a nezohledňují aktuální situaci, zejména s ohledem na probíhající klimatickou změnu a pokles hladiny podzemní vody. V žádosti chybí podrobné posouzení vlivů stavby na vodní režim, a to jak z hlediska kvantity (množství vody), tak kvality (znečištění). V žádosti nejsou explicitně zmíněna rizika pro vodní zdroje identifikovaná v "Zprávě o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018".

Účastník řízení namítá, že v žádosti žadatele chybí posouzení následujících **vodních zdrojů a toků:**

- Jímací území "Drábovky" v Zderadicích a bezejmenná vodoteč, která je levostranným přítokem Janovického potoka.
- Jímací území "Černý les" v Zahrádce.

- Jímací území ve Strnadicích.
- Pramenná oblast na vrchu Proměnina u Sledovic.
- Sedlo mezi Novým vrchem a Červenou horou u Bezmíře a Voračic.

Pro doplnění a upřesnění informací o vodních zdrojích a tocích v daném území je z pohledu ust. § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu, tj. náležitého posouzení žádosti z hlediska vlivů na vodní zdroje, nutné:

- Provést aktuální a podrobný hydrogeologický průzkum, který zmapuje všechny vodní zdroje v území, včetně individuálních studní a menších vodotečí.
- Zohlednit v projektu závěry ze "Zprávy o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018" a provést doplňující průzkum v rizikových oblastech.
- Provést komplexní posouzení vlivů stavby na vodní režim, a to jak z hlediska kvantity, tak kvality.
- Navrhnout a realizovat pro-environmentální opatření, která minimalizují negativní dopady stavby na vodní zdroje a vodní režim v daném území.

Odvolatel napadá část odůvodnění na str. 318/350 a na str. 312/350 , v níž stavební úřad vypořádává námitky k ochraně vod pouhým odkazem na proces EIA a na budoucí vodoprávní řízení.

Stavební úřad konstatuje, že povrchové a podzemní vody byly posouzeny v rámci EIA a navazujících hydrogeologických posudků a že příslušné vodoprávní úřady vydaly závazná stanoviska, přičemž „neshledal, že by realizace záměru vedla k nepřijatelnému ohrožení vodních zdrojů“ . Současně uvádí, že podmínky EIA budou respektovány v DSP a ve vodoprávních řízeních .

Takový způsob vypořádání je v rozporu s povahou a účelem územního řízení podle § 84 a násl. stavebního zákona. Územní řízení je samostatným správním řízením, jehož předmětem je posouzení, zda záměr, tak jak je navržen, je přípustný z hlediska ochrany veřejných zájmů v území, včetně ochrany vodních poměrů podle § 5, § 17 a § 38 vodního zákona. Nelze jej redukovat na pouhé převzetí závěrů jiného procesu.

Odkaz na existenci stanoviska EIA nemůže nahradit vlastní úvahu stavebního úřadu o tom, zda jsou v konkrétním případě splněny limity vodního zákona. Stanovisko EIA je podkladem rozhodnutí (§ 9a zákona č. 100/2001 Sb.), nikoli rozhodnutím, které by samo o sobě legalizovalo zásah do vodních poměrů. Stavební úřad je povinen posoudit soulad záměru s právními předpisy samostatně a přezkoumatelně, nikoli deklarovat, že jiný orgán již podmínky stanovil.

Z odůvodnění dále vyplývá, že konkrétní technická řešení ochrany vod budou „respektována v DSP a ve vodoprávních řízeních“ . Tím však dochází k nepřípustnému přesunu klíčových otázek do budoucích řízení. Územní rozhodnutí má vymezit podmínky umístění stavby tak, aby již v této fázi bylo zřejmé, že nedojde k nepřijatelnému zásahu do vodního režimu. Pokud má být teprve v DSP konkretizováno, jak budou chráněny podzemní a povrchové vody, pak územní rozhodnutí postrádá dostatečný skutkový základ.

Výrok „stavební úřad neshledal, že by realizace záměru vedla k nepřijatelnému ohrožení vodních zdrojů“ je navíc formulován zcela obecně, bez uvedení konkrétních skutkových zjištění, bez odkazu na hodnoty dotčených vodních útvarů, bez vyhodnocení jejich současného stavu a bez rozboru kumulativních vlivů. Takové odůvodnění nesplňuje požadavky § 68 odst. 3 správního řádu na přezkoumatelnost rozhodnutí.

Postup, kdy je ochrana vod fakticky ponechána až na vodoprávní řízení, je v rozporu i se zásadou prevence a s principem zákazu zhoršení stavu vodních útvarů podle čl. 4 rámcové směrnice o vodách. Tento zákaz musí být respektován již ve fázi územního rozhodování, neboť právě zde je rozhodováno o umístění stavby a jejím zásahu do území.

Napadené pasáže proto zakládají nepřezkoumatelnost rozhodnutí a porušení § 90 stavebního zákona ve spojení s § 5 a § 38 vodního zákona. Odvolací orgán by měl konstatovat, že stavební úřad rezignoval na vlastní posouzení vodních dopadů záměru a nezajistil, aby již v územním rozhodnutí bylo prokázáno, že záměr, tak jak je navržen, nevede ke zhoršení vodních poměrů ani k ohrožení vodních zdrojů.

Odvolatel napadá část odůvodnění na str. 273/350 , kde stavební úřad uvádí:

„Otázka případného dotčení stávajících studní a dosavadního způsobu zásobování vodou bude posuzována v navazujícím stupni projektové dokumentace. V případě prokázaného negativního vlivu stavby na vydatnost nebo kvalitu vody budou přijata odpovídající technická nebo kompenzační opatření v souladu s vodním zákonem.“

Tímto výrokem stavební úřad výslovně přiznává, že otázka vlivu záměru na individuální zdroje podzemní vody nebyla v územním řízení věcně a definitivně vyřešena. Posouzení je odloženo do další fáze projektové přípravy, tedy mimo rámec nyní vydaného územního rozhodnutí.

Takový postup je v rozporu s § 90 stavebního zákona, podle něhož musí být již v územním řízení přezkoumáno, zda je záměr v souladu s požadavky na ochranu veřejných zájmů, včetně ochrany vodních zdrojů. Územní rozhodnutí nemůže být vydáno s vědomím, že existuje reálné riziko negativního ovlivnění vydatnosti či kvality podzemní vody, aniž by bylo toto riziko předem odborně vyhodnoceno a právně uzavřeno.

Formulace „v případě prokázaného negativního vlivu“ navíc znamená, že stavební úřad připouští možnost takového vlivu. Přesto nevysvětluje, na základě jakých konkrétních hydrogeologických podkladů dospěl k závěru, že toto riziko je přijatelné. Rozhodnutí neobsahuje identifikaci dotčených studní, jejich závislosti na konkrétním kolektoru, jejich dlouhodobé vydatnosti ani modelový výpočet možné změny hladiny podzemní vody v důsledku výkopů, zářezů či odvodnění tělesa dálnice.

Takový přístup je v rozporu se zásadou prevence podle § 5 odst. 3 vodního zákona, podle níž je každý povinen dbát o ochranu přirozené akumulace vod a zachování vodních poměrů. Nelze připustit, aby zásah do hydrogeologického režimu byl fakticky „testován“ až po vydání územního rozhodnutí prostřednictvím budoucího monitoringu a následných kompenzací.

Zvlášť závažné je to v území, kde jsou individuální studny primárním zdrojem pitné vody a kde je podzemní voda dlouhodobě ovlivněna klimatickým suchem. Individuální zdroje nejsou pouhou alternativou k veřejnému vodovodu, ale představují strategickou infrastrukturu

zásobování obyvatelstva pitnou vodou. Jejich ochrana musí být zajištěna preventivně, nikoli až ex post prostřednictvím kompenzací.

Napadená pasáž tak zakládá nepřezkoumatelnost rozhodnutí a porušení § 90 stavebního zákona ve spojení s § 5, § 8 a § 38 vodního zákona. Územní rozhodnutí bylo vydáno bez toho, aby bylo prokázáno, že záměr, tak jak je navržen, neohrozí vydatnost ani kvalitu stávajících studní. To představuje podstatnou vadu řízení, která má vliv na zákonnost rozhodnutí.

Odvolatel napadá část odůvodnění na str. 312/350 , kde stavební úřad uvádí:

„K námitce rizika ovlivnění či zasolení podzemních vod stavební úřad uvádí, že ochrana podzemních vod je řešena technickými opatřeními navrženými v projektu, zejména systémem odvodnění a zachytávání…“

Takové vypořádání je nedostatečné jak z hlediska vnitrostátního práva, tak z hlediska práva Evropské unie.

Stavební úřad se omezil na obecné konstatování existence technických opatření, aniž by uvedl jejich konkrétní parametry, návrhové hodnoty, účinnost či vztah ke konkrétním dotčeným útvarům podzemních vod. Rozhodnutí neobsahuje žádné vyhodnocení koncentrací chloridů z provozu komunikace, žádnou bilanci jejich ročního zatížení, žádné posouzení infiltrační kapacity horninového prostředí ani modelaci jejich šíření v kolektoru podzemní vody.

Takový postup je v rozporu s § 38 vodního zákona, který zakazuje vypouštění látek způsobujících zhoršení jakosti vod, a rovněž s § 5 odst. 3 vodního zákona, který ukládá povinnost chránit přirozenou akumulaci vod a vodní poměry.

Současně je v rozporu s čl. 4 odst. 1 písm. b) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES (rámcová směrnice o vodách), která ukládá členským státům povinnost zabránit zhoršení stavu všech útvarů podzemních vod a chránit, zlepšovat a obnovovat tyto útvary s cílem dosažení dobrého stavu. Tento zákaz zhoršení je bezpodmínečný a musí být respektován při každém povolování záměru, který může mít na vodní útvar vliv.

Rozhodnutí však neidentifikuje konkrétní dotčené útvary podzemních vod, jejich aktuální kvantitativní a chemický stav ani mezní hodnoty, jejichž překročení by znamenalo porušení čl. 4 směrnice 2000/60/ES. Úřad se rovněž nezabývá otázkou kumulativního zatížení chloridy z dlouhodobé zimní údržby, které je z hydrogeochemického hlediska zásadní a v řadě případů vede k trvalému zvýšení koncentrací v mělkých kolektorech.

Pouhé tvrzení, že jsou navržena „technická opatření“, bez doložení jejich účinnosti ve vztahu ke konkrétním limitům ochrany vod, nesplňuje požadavky § 68 odst. 3 správního řádu na přezkoumatelnost rozhodnutí. Územní rozhodnutí musí obsahovat jasné a konkrétní odůvodnění, proč záměr, tak jak je navržen, nemůže vést ke zhoršení chemického ani kvantitativního stavu podzemních vod.

Napadená část rozhodnutí je proto nepřezkoumatelná a v rozporu nejen s § 90 stavebního zákona a § 5 a § 38 vodního zákona, ale i s čl. 4 směrnice 2000/60/ES, která zakazuje zhoršení stavu vodních útvarů a vyžaduje, aby byl tento zákaz respektován již ve fázi povolování záměru.

Odvolatel napadá část odůvodnění na str. 312/350 , kde stavební úřad uvádí:

„Dosah ovlivnění podzemních vod byl kvalitativně i kvantitativně vyhodnocen a je navržen hydrogeologický monitoring (…) Stavební úřad k námitce uvádí, že monitoring je stanoven v podmínkách rozhodnutí…“

Tato argumentace je právně nedostatečná, neboť směšuje dvě odlišné roviny – preventivní posouzení přípustnosti záměru a následnou kontrolu jeho dopadů.

Územní řízení má preventivní charakter. Jeho smyslem je předem posoudit, zda záměr, tak jak je navržen, nevede k nepřípustnému zásahu do vodních poměrů. Monitoring je nástrojem následného sledování stavu, nikoli nástrojem, který by sám o sobě legalizoval nejistotu ohledně budoucího vývoje.

Pokud stavební úřad argumentuje tím, že dopady budou sledovány prostřednictvím monitoringu, implicitně tím přiznává, že konečný účinek záměru na podzemní vody není s jistotou vyloučen. Takový přístup je v rozporu se zásadou prevence podle § 5 odst. 3 vodního zákona a s principem předběžné opatrnosti, který je součástí environmentálního práva EU.

Podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES jsou členské státy povinny zabránit zhoršení stavu útvarů podzemních vod. Tato povinnost je koncipována jako zákaz zhoršení, nikoli jako povinnost „zhoršení sledovat a případně napravovat“. Monitoring může sloužit jako kontrolní mechanismus, avšak nemůže nahradit předběžné prokázání toho, že záměr nezpůsobí zhoršení chemického nebo kvantitativního stavu útvaru.

Rozhodnutí rovněž neuvádí konkrétní parametry monitoringu:

– jaká bude síť monitorovacích objektů,
– jaké ukazatele budou sledovány (chloridy, vodivost, hladina, dusičnany apod.),
– jaké budou referenční hodnoty a spouštěcí limity pro zásah,
– jaký právní režim bude mít případné zjištění zhoršení stavu.

Bez těchto údajů nelze považovat monitoring za účinný nástroj ochrany vodních zdrojů. Navíc rozhodnutí neobsahuje žádnou analýzu, jak bude postupováno v případě, že monitoring prokáže negativní vliv – zda bude stavba omezena, upravena, nebo zda dojde pouze ke kompenzaci postižených vlastníků. Takový přístup odporuje preventivní logice vodního práva.

Argumentace stavebního úřadu tak představuje nepřípustné nahrazení věcného a právního posouzení rizika pouhým příslibem budoucí kontroly. To je v rozporu s § 90 stavebního zákona, § 5 a § 38 vodního zákona i s čl. 4 směrnice 2000/60/ES. Územní rozhodnutí musí být vydáno pouze tehdy, je-li na základě podkladů prokázáno, že záměr je z hlediska ochrany vod přípustný; nelze jej podmínit tím, že teprve budoucí monitoring ověří, zda k nepřípustnému zásahu došlo.

Odvolatel napadá část odůvodnění na str. 318/350 , kde stavební úřad uvádí:

„Omezení vlastnického práva je vyváženo významným veřejným zájmem na realizaci dopravní infrastruktury nadmístního významu…“

a současně:

„Stavební úřad neshledal, že by realizace záměru vedla k nepřijatelnému ohrožení vodních zdrojů.“

Tato argumentace je právně nesprávná ve dvou rovinách.

Za prvé, stavební úřad zde směšuje test proporcionality zásahu do vlastnického práva s otázkou ochrany vodních zdrojů. Úvaha o veřejném zájmu na dopravní infrastruktuře je relevantní při hodnocení zásahu do majetkových práv podle čl. 11 Listiny základních práv a svobod. Není však relevantním kritériem pro posouzení souladu záměru s kogentními ustanoveními vodního zákona a směrnice 2000/60/ES.

Ochrana vodních útvarů nepodléhá obecné úvaze o „vyvážení“ s jiným veřejným zájmem. Podle § 5 a § 38 vodního zákona a podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES platí zákaz zhoršení stavu vodních útvarů. Tento zákaz je závazný a může být prolomen pouze za splnění přísných podmínek čl. 4 odst. 7 směrnice 2000/60/ES, tedy při prokázání převažujícího veřejného zájmu, neexistence lepší alternativy a přijetí všech zmírňujících opatření. Taková úvaha však v rozhodnutí zcela chybí.

Stavební úřad pouze konstatuje existenci veřejného zájmu na dopravní infrastruktuře, aniž by aplikoval test podle čl. 4 odst. 7 směrnice 2000/60/ES nebo alespoň vyhodnotil, zda jsou splněny podmínky výjimky ze zákazu zhoršení stavu vod.

Za druhé, výrok „stavební úřad neshledal, že by realizace záměru vedla k nepřijatelnému ohrožení vodních zdrojů“ je formulován zcela obecně, bez uvedení skutkových zjištění a právní úvahy. Rozhodnutí neidentifikuje konkrétní vodní útvary, jejich současný stav ani mezní hodnoty, které by mohly být ohroženy. Neobsahuje ani posouzení kumulativních vlivů ani vyhodnocení dlouhodobých dopadů zasolení a změny infiltračních poměrů.

Takto stručný závěr nesplňuje požadavky § 68 odst. 3 správního řádu na řádné odůvodnění. Není z něj zřejmé, jakými úvahami se stavební úřad řídil, z jakých podkladů vycházel a proč dospěl k závěru o přijatelnosti zásahu.

Vodní zdroje, zejména individuální zdroje pitné vody, představují strategickou složku veřejného zájmu na ochraně zdraví a bezpečnosti obyvatel. Jejich ochranu nelze podřídit obecné deklaraci významu dopravní infrastruktury bez konkrétní právní a odborné analýzy.

Napadená část rozhodnutí je proto v rozporu s § 90 stavebního zákona, § 5 a § 38 vodního zákona a s čl. 4 směrnice 2000/60/ES. Úřad nahradil konkrétní vodoprávní úvahu obecnou tezí o veřejném zájmu, aniž by prokázal, že záměr, tak jak je navržen, nevede ke zhoršení stavu vodních útvarů ani k ohrožení vodních zdrojů.

Odvolatel napadá se část odůvodnění na str. 312–313/350 , kde stavební úřad uvádí:

„Pro případ havárie v tunelu je však vhodné z bezpečnostních důvodů přepad v nádrži NKV ponechat… Pokud by totiž došlo k mimořádnému překročení kapacity NKV (…) kontaminovaná voda by (…) tak i tak ‚doputovala‘ do dešťové kanalizace dálnice.“

Tato pasáž je z hlediska vodního práva zásadně právně nesprávná.

Stavební úřad zde výslovně připouští scénář, v němž může dojít k přepadu kontaminované vody z nádrže kontaminovaných vod (NKV) do systému dešťové kanalizace. Tedy do systému, který je napojen na další retenční a následně vypouštěcí objekty.

Rozhodnutí však neobsahuje žádné vyhodnocení toho, zda takový scénář odpovídá limitům § 38 vodního zákona, ani zda je slučitelný se zákazem zhoršení stavu vodních útvarů podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES.

Argumentace stavebního úřadu je založena výlučně na hledisku bezpečnosti zásahu složek IZS. Tato úvaha může být relevantní z hlediska krizového řízení, nikoli však jako náhrada vodoprávního posouzení. Vodní zákon nestanoví výjimku z ochrany vod pro případ „technické vhodnosti“ přepadu. Jakékoli vypouštění znečištěných vod do povrchových nebo podzemních vod musí splňovat zákonné limity a být předem vyhodnoceno.

Rozhodnutí neobsahuje:

– identifikaci recipientu, do nějž bude voda z dešťové kanalizace odváděna,
– modelaci koncentrací znečišťujících látek při mimořádné události,
– vyhodnocení ředicí schopnosti toku,
– posouzení vlivu na ekologický a chemický stav dotčeného útvaru povrchové nebo podzemní vody.

Formulace, že kontaminovaná voda by „tak i tak doputovala“ do kanalizace, nepředstavuje právní argument, ale faktické připuštění rizika bez jeho právního vyhodnocení. Územní rozhodnutí musí obsahovat posouzení přípustnosti tohoto rizika, nikoli jeho bagatelizaci.

Podle § 5 odst. 3 vodního zákona je každý povinen předcházet zhoršení jakosti vod. Podle § 38 odst. 1 vodního zákona je zakázáno vypouštět do povrchových nebo podzemních vod závadné látky bez splnění zákonných podmínek. Podle čl. 4 směrnice 2000/60/ES je členský stát povinen zabránit zhoršení stavu vodních útvarů. Rozhodnutí však neobsahuje žádnou úvahu o tom, zda scénář přepadu splňuje tyto limity.

Je rovněž třeba zdůraznit, že tunel je technologicky vysoce rizikovým prvkem infrastruktury. Havárie v tunelu může zahrnovat únik pohonných hmot, chemikálií či jiných nebezpečných látek. Územní rozhodnutí musí předem vyhodnotit, zda kapacita 170 m³ a systém přepadu poskytují dostatečnou ochranu vodního prostředí, nikoli pouze ochranu provozní bezpečnosti.

Napadená část rozhodnutí je proto nepřezkoumatelná a v rozporu s § 90 stavebního zákona ve spojení s § 5 a § 38 vodního zákona a s čl. 4 směrnice 2000/60/ES. Úřad připustil možnost vypouštění kontaminované vody do systému bez toho, aby prokázal, že tento scénář je právně přípustný a ekologicky bezpečný.

Odvolatel napadá část odůvodnění na str. 273/350, kde je reprodukována námitka městyse Maršovice požadující, aby retenční nádrže na vodních tocích nad Maršovicemi byly navrženy pro intenzitu návrhového deště n = 0,05 (řada dvacetiletých dešťů) a aby hráz rybníka Musík byla dimenzována na Q100.

Rozhodnutí však neobsahuje vlastní odborné a právní zdůvodnění, proč jsou projektované parametry retenčních nádrží a souvisejících objektů dostatečné z hlediska ochrany odtokových poměrů a prevence povodňových škod.

Stavební úřad se nevypořádává s následujícími otázkami:

– zda byly použity aktuální srážkové řady a hydrologická data reflektující změnu klimatických poměrů a nárůst extrémních srážkových epizod,

– zda byl vyhodnocen kumulativní efekt rozsáhlého zpevnění ploch tělesa dálnice, odpočívek a související infrastruktury,

– zda byla modelována změna kulminačních průtoků v dotčených povodích,

– zda byla posouzena kapacita zatrubněných úseků toku v intravilánu obce Maršovice a v dalších sídlech pod stavbou.

Podle § 5 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon, je každý povinen dbát o zachování přirozené akumulace vod a o zachování odtokových poměrů v území. Územní rozhodnutí musí obsahovat konkrétní posouzení, zda záměr, tak jak je navržen, nezpůsobí urychlení odtoku, zvýšení kulminačních průtoků či přenesení povodňového rizika do zastavěných částí obcí.

Rozhodnutí však žádné konkrétní hydraulické výpočty ani modelové scénáře nepředkládá a neuvádí, jakým způsobem byla ověřena dostatečnost retenčních objemů. Není zřejmé, zda návrh odpovídá alespoň úrovni ochrany při průtoku Q100 v níže položených úsecích, ani zda je zajištěna dostatečná bezpečnost při extrémních epizodách.

Je třeba zdůraznit, že při povolování liniové stavby o délce téměř 17 km dochází k zásadní změně infiltračních a odtokových poměrů v dotčeném povodí. Povinnost vyhodnotit kumulativní vliv zpevnění ploch je přitom součástí prevenční povinnosti podle vodního zákona i požadavků čl. 4 směrnice 2000/60/ES, která ukládá zabránit zhoršení stavu vodních útvarů, včetně jejich kvantitativních parametrů.

Pokud rozhodnutí neobsahuje konkrétní hydrologickou argumentaci, proč navržené retenční nádrže a související objekty dostatečně kompenzují změnu odtokového režimu, je tato část rozhodnutí nepřezkoumatelná ve smyslu § 68 odst. 3 správního řádu. Územní rozhodnutí musí již v této fázi prokázat, že záměr nezhorší odtokové poměry v území a nezvýší povodňové riziko v níže položených sídlech.

Napadená část je proto v rozporu s § 90 stavebního zákona ve spojení s § 5 odst. 3 vodního zákona a s preventivní funkcí vodního práva. Stavební úřad rezignoval na konkrétní hydrologické vyhodnocení a spokojil se s obecnou deklarací dostatečnosti navrženého řešení, aniž by tento závěr podložil přezkoumatelnými odbornými podklady.

Odvolatel napadá část rozhodnutí, v níž jsou popsány mostní objekty nad vodními toky, zejména nad Maršovickým potokem a Novým potokem , aniž by bylo přezkoumatelným způsobem vyhodnoceno, jak tyto objekty ovlivní hydraulické a morfologické poměry vodních toků.

Rozhodnutí sice uvádí technický popis mostů, jejich délku a umístění, avšak postrádá samostatnou hydrotechnickou a ekologickou analýzu. Není doloženo:

– zda byly vyhodnoceny účinky mostních pilířů a opěr na průtočnou kapacitu koryta při průtoku Q100,

– zda bylo modelováno zvýšení hladiny při povodňových stavech vlivem zúžení průtočného profilu,

– zda byly posouzeny změny rychlostního pole a možné erozní či sedimentační procesy,

– zda byly vyhodnoceny zásahy do morfologie toku jako složky ekologického stavu útvaru povrchové vody.

Podle § 17 vodního zákona podléhají zásahy do koryt vodních toků zvláštnímu režimu a musí být posouzeny z hlediska zachování vodních poměrů a ochrany před povodněmi. Územní rozhodnutí však neobsahuje žádný konkrétní hydraulický výpočet ani odkaz na model, který by prokazoval, že mostní konstrukce při návrhovém průtoku Q100 nezhorší odtokové poměry a nezvýší povodňové riziko v navazujících úsecích.

Zásadní je rovněž absence hodnocení morfologických zásahů. Mostní pilíře, dočasné přeložky koryt, stabilizace břehů či opevnění dna představují změny hydromorfologických charakteristik toku. Podle čl. 4 odst. 1 písm. a) směrnice 2000/60/ES jsou členské státy povinny zabránit zhoršení ekologického stavu útvarů povrchových vod. Hydromorfologické prvky jsou přitom jednou z určujících složek ekologického stavu.

Rozhodnutí však neidentifikuje, do kterých útvarů povrchových vod jsou mostní objekty umístěny, jaký je jejich současný ekologický stav a zda zásah nemůže vést ke zhoršení některé z hodnocených složek (hydrologický režim, kontinuita toku, struktura koryta a břehů). Chybí i úvaha o případné aplikaci čl. 4 odst. 7 směrnice 2000/60/ES, pokud by zásah mohl znamenat zhoršení stavu.

Pouhý technický popis mostních objektů nemůže nahradit právně relevantní vyhodnocení jejich vlivu na vodní režim a ekologický stav toku. Takový postup je v rozporu s § 90 stavebního zákona, který vyžaduje, aby již v územním rozhodnutí byly posouzeny dopady záměru na veřejné zájmy v území, včetně ochrany vod.

Napadená část rozhodnutí je proto nepřezkoumatelná pro nedostatek skutkových zjištění a právních úvah ve smyslu § 68 odst. 3 správního řádu. Územní rozhodnutí bylo vydáno bez toho, aby bylo prokázáno, že mostní objekty a související úpravy koryt nezhorší hydraulickou kapacitu toků ani ekologický stav dotčených útvarů povrchové vody ve smyslu vodního zákona a směrnice 2000/60/ES.

Odvolatel napadá se část rozhodnutí na str. 326/350 , kde je zmíněno prohlubování stávajících studní jako opatření v souvislosti s realizací záměru.

Skutečnost, že je v rámci projektové přípravy či kompenzačních opatření uvažováno o prohlubování studní, představuje významný indikátor možného zásahu do kvantitativního stavu podzemních vod. Prohlubování studní totiž není standardním preventivním opatřením, nýbrž reakcí na předpokládaný nebo již existující pokles hladiny podzemní vody či snížení vydatnosti zdroje.

Rozhodnutí však neobsahuje žádné systematické vyhodnocení toho, zda potřeba prohloubení studní není důsledkem změny hydrogeologického režimu vyvolané záměrem, zejména:

– odvodněním zářezů a tunelových objektů,
– zpevněním rozsáhlých ploch a snížením infiltrace,
– změnou proudění v puklinovém prostředí.

Podle § 5 odst. 3 vodního zákona je povinností zachovat přirozenou akumulaci vod a vodní poměry v území. Pokud realizace stavby vyžaduje prohlubování individuálních zdrojů pitné vody, je to prima facie důkaz, že dochází k zásahu do hydrogeologické rovnováhy.

Současně podle čl. 4 odst. 1 písm. b) směrnice 2000/60/ES jsou členské státy povinny zabránit zhoršení kvantitativního stavu útvarů podzemních vod. Kvantitativní stav je hodnocen mimo jiné podle vztahu mezi odběry a dostupnými zdroji a podle dopadu na závislé ekosystémy. Pokud dochází k poklesu hladiny natolik, že je nutné technicky prohlubovat studny, je namístě zkoumat, zda tím nedochází ke zhoršení kvantitativního stavu dotčeného útvaru.

Rozhodnutí však neidentifikuje konkrétní útvar podzemní vody, do něhož jsou dotčené studny napojeny, neuvádí jeho aktuální kvantitativní stav ani nehodnotí, zda plánované zásahy do podzemního režimu (zejména drenážní účinky hlubokých zářezů či tunelu) mohou tento stav zhoršit.

Namísto toho je prohlubování studní prezentováno jako možné technické řešení. Takový přístup je však z hlediska vodního práva nepřijatelný. Kompenzace nebo adaptace jednotlivých vlastníků nemůže nahradit povinnost zabránit samotnému zhoršení stavu vodního útvaru.

Napadená část rozhodnutí je proto v rozporu s § 90 stavebního zákona, neboť úřad nevypořádal otázku vlivu záměru na kvantitativní stav podzemních vod již v územním řízení. Současně je v rozporu s § 5 vodního zákona a s čl. 4 směrnice 2000/60/ES, jelikož neobsahuje žádné vyhodnocení, zda potřeba prohlubování studní nepředstavuje faktické zhoršení kvantitativního stavu útvaru podzemní vody.

Odvolatel napadá část rozhodnutí týkající se objektu SO 304.607 – tunelové odvodnění, neboť odůvodnění neobsahuje integrované a přezkoumatelné posouzení vlivu tohoto systému na vodní poměry v území.

Z rozhodnutí není zřejmé:
– jaká je konečná cesta vody po jejím zachycení a případném předčištění,
– do jakého konkrétního recipientu je voda odváděna,
– zda je tento recipient hydraulicky způsobilý přijmout další zatížení,
– zda je z hlediska jakosti vody schopen absorbovat i potenciálně zvýšené koncentrace znečišťujících látek,
– jak je vyhodnocen souběh běžného provozního zatížení a mimořádných (havarijních) událostí.

Tunelové odvodnění představuje z hlediska ochrany vod specifický a vysoce rizikový prvek stavby. V běžném režimu dochází k odvodu srážkových vod smíšených s provozními polutanty, v mimořádném režimu může jít o vody kontaminované ropnými látkami či jinými nebezpečnými látkami. Rozhodnutí však neposkytuje souhrnnou bilanci těchto zatížení ani modelaci jejich dopadu na konečný vodní útvar.

Podle § 38 vodního zákona je zakázáno vypouštět odpadní vody do povrchových nebo podzemních vod bez splnění zákonných podmínek a bez zajištění, že nedojde ke zhoršení jakosti vod. Územní rozhodnutí však neobsahuje analýzu toho, zda kombinace běžného provozu a havarijních scénářů nepřekročí kapacitu systému a limity recipientu.

Současně podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES musí být zabráněno zhoršení stavu dotčeného útvaru povrchové či podzemní vody. Tento zákaz se vztahuje i na kumulativní vlivy více zdrojů znečištění. Rozhodnutí však neposuzuje tunelové odvodnění v kontextu celkového odvodňovacího systému dálnice ani ve vztahu k dalším zdrojům zatížení v povodí.

Chybí tak integrované posouzení hydraulické kapacity systému, kvality vypouštěné vody a dopadu na konkrétní vodní útvar. Namísto toho je systém popsán technicky, bez vyhodnocení jeho právní přípustnosti z hlediska ochrany vod.

Napadená část rozhodnutí je proto nepřezkoumatelná pro nedostatek skutkových zjištění a právních úvah podle § 68 odst. 3 správního řádu a je v rozporu s § 90 stavebního zákona ve spojení s § 38 vodního zákona a s čl. 4 směrnice 2000/60/ES. Územní rozhodnutí bylo vydáno bez toho, aby bylo prokázáno, že tunelové odvodnění a jeho napojení na další systém nezpůsobí zhoršení stavu vodních útvarů ani nepřiměřené hydraulické zatížení recipientu.

Odvolatel napadá se část rozhodnutí vypořádávající námitku N6 (vlivy na povrchové a podzemní vody), neboť stavební úřad zde odkazuje na proces EIA, aniž by provedl samostatné a integrované vyhodnocení kumulativních vlivů záměru na vodní režim území.

Rozhodnutí neposuzuje vzájemné působení několika zásadních faktorů, které v souhrnu mohou vést ke zhoršení kvantitativního i chemického stavu útvarů podzemních vod, konkrétně:

– dlouhodobý pokles hladin podzemní vody v důsledku klimatických změn a snižování přirozené obnovy zdrojů,

– trvalé snížení infiltrace v důsledku rozsáhlého zpevnění ploch tělesa dálnice, odpočívek a související infrastruktury,

– chemické zatížení prostředí chloridy a dalšími polutanty ze zimní údržby a provozu komunikace,

– zvýšenou frekvenci extrémních srážkových epizod a jejich vliv na rychlost odtoku a transport znečišťujících látek.

Tyto faktory nejsou v rozhodnutí hodnoceny ve vzájemné souvislosti. Úřad neposkytuje žádnou syntetickou hydrogeologickou bilanci, která by vyhodnotila dlouhodobou rovnováhu mezi infiltrací, odtokem a odběry. Není zřejmé, zda byl zpracován scénář kombinující klimatický pokles, sníženou infiltrační schopnost území a chemické zatížení podzemních vod.

Takový postup je v rozporu s § 5 odst. 3 vodního zákona, který ukládá povinnost chránit přirozenou akumulaci vod a zachovat vodní poměry. Současně je v rozporu s čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES, podle něhož musí být zabráněno zhoršení stavu vodních útvarů. Tento zákaz je třeba posuzovat kumulativně, nikoli izolovaně po jednotlivých technických opatřeních.

Zákaz zhoršení se nevztahuje pouze na jednotlivý dílčí zásah, ale na celkový dopad záměru v daném útvaru. Pokud rozhodnutí hodnotí jednotlivé aspekty odděleně (odvodnění, zasolení, monitoring), aniž by je integrovalo do celkového modelu dopadu na útvar podzemní vody, není naplněn požadavek komplexního přezkumu.

Rozhodnutí tak neobsahuje žádné vyhodnocení, zda kombinace těchto vlivů nemůže vést ke zhoršení kvantitativního stavu (pokles hladiny, omezení dostupnosti zdrojů) ani ke zhoršení chemického stavu (zvýšení koncentrace chloridů a dalších látek). Absence takového posouzení činí rozhodnutí nepřezkoumatelným podle § 68 odst. 3 správního řádu.

Napadená část je proto v rozporu s § 90 stavebního zákona ve spojení s § 5 vodního zákona a s čl. 4 směrnice 2000/60/ES. Územní rozhodnutí bylo vydáno bez toho, aby bylo

prokázáno, že záměr, posuzovaný v kumulativním a dlouhodobém horizontu, nezpůsobí zhoršení stavu dotčených vodních útvarů.

Odvolatel napadá rozhodnutí jako celek v části posouzení vlivů na vodní útvary, neboť neobsahuje žádnou úvahu o aplikaci čl. 4 odst. 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES, přestože z povahy záměru vyplývá možnost zásahu do kvantitativního či chemického stavu podzemních vod a do ekologického stavu vod povrchových.

Podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES jsou členské státy povinny zabránit zhoršení stavu útvarů povrchových a podzemních vod. Tento zákaz je bezprostředně závazný a musí být aplikován při každém povolování záměru, který může mít na vodní útvar vliv.

Článek 4 odst. 7 směrnice připouští výjimku pouze za splnění kumulativních podmínek:
– zásah sleduje převažující veřejný zájem nebo přínosy pro udržitelný rozvoj převáží nad environmentálními dopady,
– neexistuje jiná technicky a ekonomicky proveditelná alternativa s menším dopadem,
– jsou přijata veškerá proveditelná zmírňující opatření,
– důvody výjimky jsou výslovně a transparentně uvedeny a odůvodněny.
Rozhodnutí však neobsahuje žádnou analýzu toho, zda záměr může vést ke zhoršení stavu dotčených vodních útvarů, ani žádné posouzení podmínek případné výjimky podle čl. 4 odst. 7 směrnice. Neidentifikuje konkrétní vodní útvary, jejich současný stav ani nevyhodnocuje, zda navržené zásahy (odvodnění, úpravy toků, změna infiltrace, chemické zatížení) mohou způsobit zhoršení některého z hodnocených prvků.

Současně rozhodnutí sice obecně odkazuje na veřejný zájem na realizaci dopravní infrastruktury, avšak tato úvaha není vedena v intencích čl. 4 odst. 7 směrnice. Neobsahuje posouzení alternativního trasování, jiných technických řešení ani komplexní vyhodnocení převažujícího veřejného zájmu ve vztahu k ochraně vodních útvarů.

Absence jakékoli zmínky o čl. 4 odst. 7 směrnice je zásadní vadou, neboť pokud by záměr vedl byť jen k potenciálnímu zhoršení stavu vodního útvaru, bylo povinností správního orgánu tento test aplikovat a transparentně zdůvodnit, proč jsou jeho podmínky splněny. Bez takové úvahy nelze považovat rozhodnutí za souladné s právem EU.

Tato vada je o to závažnější, že směrnice 2000/60/ES má v oblasti zákazu zhoršení přímý účinek a správní orgány jsou povinny ji aplikovat ex officio. Neposouzení podmínek výjimky představuje porušení unijního práva i § 90 stavebního zákona, neboť územní rozhodnutí bylo vydáno bez ověření souladu záměru s kogentními limity ochrany vod.

Rozhodnutí je v této části nepřezkoumatelné a zatížené vadou nesprávného právního posouzení věci, neboť neaplikovalo relevantní ustanovení unijního práva, které je pro posouzení přípustnosti zásahu do vodních útvarů rozhodující.

Odvolatel napadá rozhodnutí v části posouzení vlivů na podzemní vody, neboť zcela opomíjí skutečnost, že záměr je umístěn v hydrogeologickém rajonu č. 6320 – „Krystalinikum v povodí Střední Vltavy“, který je dle mapových podkladů České geologické služby (vrstvy „Podzemní voda – rajony“ a „Základní odtok“) hodnocen jako území s nízkým základním odtokem a vysokou zranitelností horninového prostředí.

Mapové podklady ČGS, vydávané pod gescí Ministerstva životního prostředí, identifikují tento rajon jako oblast s omezenou akumulační schopností, výraznou závislostí na

přímé infiltraci a nízkou retenční kapacitou puklinového kolektoru. Jedná se tedy o jedno z nejzranitelnějších prostředí z hlediska kvantitativní stability podzemních vod.

Rozhodnutí však tuto skutečnost nijak nereflektuje. Neuvádí, že se stavba nachází v rajonu 6320, nehodnotí nízký základní odtok jako indikátor omezené vodní bilance a neposuzuje zranitelnost kolektoru vůči snížení infiltrace a chemickému zatížení.

V území s nízkým základním odtokem může i relativně malý zásah do infiltrace nebo změna proudění vést k poklesu hladiny a snížení vydatnosti zdrojů. Absence tohoto vyhodnocení je v rozporu s § 5 odst. 3 vodního zákona a s čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES, který ukládá zabránit zhoršení kvantitativního i chemického stavu útvarů podzemních vod.

Tím, že stavební úřad nepřihlédl k oficiálním mapovým podkladům ČGS a neposoudil záměr ve vztahu k vysoké zranitelnosti rajonu 6320, zatížil rozhodnutí vadou nedostatečného skutkového zjištění a nepřezkoumatelnosti podle § 68 odst. 3 správního řádu.

Odvolatel napadá se rozhodnutí jako celek v části posouzení vlivů na vodní útvary, neboť neobsahuje žádnou úvahu o aplikaci čl. 4 odst. 7 směrnice 2000/60/ES, přestože z povahy záměru vyplývá potenciál zásahu do kvantitativního a chemického stavu podzemních vod i do ekologického stavu vod povrchových.

Podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES je členský stát povinen zabránit zhoršení stavu vodních útvarů. Tento zákaz je bezprostředně závazný a musí být aplikován při každém povolování záměru, který může mít na vodní útvar vliv. Pokud by záměr mohl vést ke zhoršení stavu, je možné jej povolit pouze za splnění výjimečných podmínek dle čl. 4 odst. 7 směrnice.

Tyto podmínky jsou kumulativní:
– musí jít o zásah ve veřejném zájmu převažujícím nad environmentálními cíli,
– nesmí existovat technicky a ekonomicky proveditelná alternativa s menším dopadem,
– musí být přijata všechna proveditelná zmírňující opatření,
– důvody výjimky musí být výslovně a transparentně odůvodněny.

Rozhodnutí však žádnou takovou úvahu neobsahuje. Neidentifikuje konkrétní dotčené útvary vod, nehodnotí, zda může dojít ke zhoršení jejich stavu, a v případě potenciálního zhoršení vůbec neaplikuje test podle čl. 4 odst. 7 směrnice. Pouhá obecná zmínka o veřejném zájmu na realizaci dopravní infrastruktury nemůže tento test nahradit, neboť chybí posouzení alternativ, rozsahu zásahu a přiměřenosti ve vztahu k environmentálním cílům.

Absence této analýzy představuje zásadní právní vadu. Pokud existuje byť jen potenciální riziko zhoršení stavu vodního útvaru, je správní orgán povinen se s čl. 4 odst. 7 směrnice vypořádat výslovně a přezkoumatelně. Neučiní-li tak, zatíží rozhodnutí nesprávným právním posouzením a poruší § 90 stavebního zákona, neboť neověří soulad záměru s kogentními požadavky unijního práva.

Rozhodnutí je proto v této části nepřezkoumatelné a v rozporu s čl. 4 směrnice 2000/60/ES, neboť rezignovalo na aplikaci výjimečného režimu, který je nezbytný v případě zásahu do vodních útvarů.

Odvolatel napadá se rozhodnutí v části posouzení vlivů na vodní prostředí, neboť neobsahuje žádné explicitní vyhodnocení souladu záměru s plánem povodí podle § 24 zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon.

Podle § 24 odst. 1 vodního zákona jsou plány povodí závazným podkladem pro rozhodování správních orgánů při ochraně vod. Tyto plány stanoví environmentální cíle pro jednotlivé útvary povrchových a podzemních vod, včetně požadavku dosažení a udržení dobrého stavu a zákazu jeho zhoršení.

Rozhodnutí však:

– neidentifikuje konkrétní útvary vod dotčené záměrem,
– neuvádí jejich environmentální cíle dle aktuálního plánu povodí,
– nevyhodnocuje, zda je záměr s těmito cíli slučitelný,
– neposuzuje, zda nezasahuje do opatření stanovených v programu opatření plánu povodí.

Absence této vazby je zásadní, neboť plány povodí představují implementační nástroj směrnice 2000/60/ES a jejich cíle jsou pro správní orgány závazné. Nelze rozhodnout o umístění stavby, která zasahuje do vodních útvarů, aniž by byl její soulad s plánem povodí výslovně a přezkoumatelně posouzen.

v. Městský úřad Votice, Odbor správních činností a dopravy, Závazné stanovisko vydané pod č.j. 21158/2022/SD-MA ze dne 30.5.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Městský úřad Votice, Odbor správních činností a dopravy, Závazné stanovisko vydané pod č.j. 21158/2022/SD-MA ze dne 30.5.2022.

w. Městský úřad Votice, odbor výstavby, územního plánování a životního prostředí, oddělení územního plánování a životního prostředí, Souhrnné vyjádření vydané pod č.j. 21073/2022/ÚPŽP-St ze dne 27.05.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Městský úřad Votice, odbor výstavby, územního plánování a životního prostředí, oddělení územního plánování a životního prostředí, Souhrnné vyjádření vydané pod č.j. 21073/2022/ÚPŽP-St ze dne 27.05.2022.

x. Městský úřad Votice, Odbor výstavby, územního plánování a životního prostředí závazné stanovisko pod č.j. 35506/2022/ÚPŽP-Ko ze dne 21.09.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Městský úřad Votice, Odbor výstavby, územního plánování a životního prostředí závazné stanovisko pod č.j. 35506/2022/ÚPŽP-Ko ze dne 21.09.2022.

y. Městský úřad Benešov, Odbor výstavby a územního plánování, Stanovisko vydané pod č.j. MUBN/83453/2017/VYST ze dne 02.11.2017

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Městský úřad Benešov, Odbor výstavby a územního plánování, Stanovisko vydané pod č.j. MUBN/83453/2017/VYST ze dne 02.11.2017.

z. Městský úřad Benešov, Odbor výstavby a územního plánování, oddělení silniční správní úřad, závazné stanovisko vydané pod č.j. MUBN/46205/2020/VÝST ze dne 30.03.2020 a navazující závazné stanovisko vydané pod č.j. MUBN/174452/2022/VÝST ze dne 19.04.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Městský úřad Benešov, Odbor výstavby a územního plánování, oddělení silniční správní úřad, závazné stanovisko vydané pod č.j. MUBN/46205/2020/VÝST ze dne 30.03.2020 a navazující závazné stanovisko vydané pod č.j. MUBN/174452/2022/VÝST ze dne 19.04.2022.

aa. Městský úřad Benešov, odbor životního prostředí, Závazné stanovisko vydané pod č.j. MUBN/ 36354/2020/0VH ze dne 26.02.2020

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Městský úřad Benešov, odbor životního prostředí, Závazné stanovisko vydané pod č.j. MUBN/ 36354/2020/0VH ze dne 26.02.2020.

Na základě dostupných informací z hydrogeologického průzkumu předběžného geotechnického průzkumu (GTP) a tehnické zprávy uvádí účastník níže námitky k územnímu řízení dálnice D3, úsek 0304 Václavice - Voračice, z hlediska možných dopadů na režim podzemních a povrchových vod.

Plánovaná dostavba dálnice D3 s sebou nese řadu kritických míst, která je potřeba brát v potaz. Hlavním důvodem je **složitost geologických a hydrogeologických podmínek** v oblasti, kterou trasa protíná. Tyto faktory hrají zásadní roli a ovlivňují nejen **stabilitu stavby**, ale také **režim podzemních a povrchových vod**, na kterých jsou závislé okolní obce a ekosystémy.

Geologická rozmanitost a zvětrávání hornin:

- Podloží trasy tvoří **různé typy granitoidů**, které jsou místy překryté metamorfovaným pláštěm.
- **Zvětrávání granitoidů** je nerovnoměrné a nepředvídatelné, což komplikuje interpretaci geologických průzkumů a návrh založení mostních objektů.
- **Přítomnost tektonických poruch** dále zvyšuje riziko nestability a zvodnění v zářezech.
- Výskyt **žilných magmatitů** s různou odolností vůči zvětrávání komplikuje predikci geologických podmínek.

Vliv na vodní zdroje:

- **Hluboké zářezy** pro dálnici mohou **narušit kolektory podzemních vod** a ovlivnit vydatnost studní a pramenů.
- **Zvýšený povrchový odtok** v důsledku zpevněných ploch dálnice vyžaduje budování **retenčních nádrží**, jejichž vypouštění může mít dopad na kvalitu povrchových vod.
- **Používání posypových solí** během zimní údržby představuje riziko **kontaminace vodních toků chloridem**.
- **Nízká mineralizace podzemních vod** v oblasti svědčí o jejich **malém zdržení v horninovém prostředí** a zvýšené zranitelnosti vůči znečištění.

Dopady na obce a obyvatele:

- **Dostavba dálnice** zasahuje do života v **mnoha obcích**, které se obávají negativních dopadů na **životní prostředí** a **zásobování vodou**.
- V některých obcích je zásobování pitnou vodou závislé na **kapacitě pramenišť**, která je v suchých obdobích již nyní kritická.
- **Většina obyvatel** v dotčeném území využívá **individuální domovní studny**, jejichž vydatnost a kvalita vody může být stavbou ohrožena.

Jako podklad pro územní řízení jsme analyzovali dokumenty

- Příl.8 – HG průzkum
- D304 zpráva – Předběžný geotechnický průzkum
- 00.- Závěrečná zpráva

B_9_1_Technická_zpráva

Dle nás je dokument B_9_1_Technická_zpráva nerelevantní a nelze jej hodnotit jako reálný podklad pro územní řízení.

Níže uvedeme důvody.

*Citace z dokumentu:
„8.2 Kvantitativní ovlivnění vodních toků
Navrženou stavbou dálnice nedochází k významným změnám režimu odtoku velkých vod v zájmovém území. *Trasa dálnice vede v horních úsecích toků nebo, zejména v jižní části, se zcela přimyká k rozvodnici povodí. V místech, kde trasa překonává přirozené terénní deprese, jsou navrženy mostní objekty a propustky. Navrženým systémem povrchového odvodnění příkopy nedochází k výraznému převádění vod mezi dílčími povodími. Zrychlený odtok vod z povodí vlivem zastavěného území bude eliminován navrženými retenčními nádržemi.“*

V rozporu s tímto tvrzením je „Zpráva o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018“. Zpráva popisuje kvantitativní ovlivnění povrchových vod v několika kapitolách.

- **Kapitola 5.2.6** se zabývá vlivem stavby na jímací území „Drábovky“ v Zderadicích. Zde se zmiňuje, že stavba by mohla ovlivnit průtok a vodní režim bezejmenné vodoteče, která je levostranným přítokem Janovického potoka. Stavba by omezila prostor v pramenné oblasti potoka, a proto by bylo vhodné provést hydrometrický a hydrochemický monitoring.
- **Kapitola 5.2.7** popisuje vliv stavby na jímací území „Černý les“ v Zahrádce. Zpráva uvádí, že stavba by mohla omezit infiltraci a přítok vody do povodí nad jímacími studnami, což by mohlo vést ke snížení vydatnosti.
- **Kapitola 5.2.9** se zaměřuje na vliv stavby na jímací území ve Strnadicích. Zde se předpokládá, že by stavba mohla omezit infiltraci a drénovat průsakovou vodu z plochy asi 11 ha, což by mohlo vést ke snížení přítoků podzemní vody k jímacím studnám.

- **Kapitola 5.2.11** popisuje vliv stavby na obec Sledovice. Zpráva se domnívá, že destrukce kolektoru podzemních vod na vrchu Proměnina stavebním zásahem by mohla mít značné dopady na režim podzemních i povrchových vod v okolí. Očekává se pokles hladin vod v obci.
- **Kapitola 5.2.12** se zabývá vlivem stavby na obce Voračice a Bezmíř. Zpráva se domnívá, že stavební zásah do kolektoru se statickými zásobami podzemních vod nad obcemi by mohl mít značné dopady na režim podzemních i povrchových vod v okolí. Očekává se pokles hladin vod, a to zejména v obci Bezmíř.
- **V kapitole 7** se dále shrnuje, že v lokalitách projektované odpočívky Minartice a zářezu mezi obcemi Bezmíř a Voračice by mohlo dojít k razantnímu a nenávratnému ovlivnění režimu podzemních vod a následnému poklesu hladin. Protože se jedná o pramenné oblasti, jsou ohroženy i povrchové toky na svém horním toku.

Technická zpráva nezohledňuje popsaná rizika a dopady ze „Zprávy o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018“. Absence explicitní zmínek o rizicích snížení průtoků ve vodotečích a možném úbytku podzemních vod v Technické zprávě neznamená, že toto riziko neexistuje. Tato chyba vede k podcenění rizik a dopadů při projektování a realizaci stavby.

*dále citace z dokumentu:

„8.3 Kvalitativní ovlivnění vodních toků
Kvalita vody ve vodních tocích bude ovlivněna negativně hlavně při použití rozmrazovacích prostředků při zimní údržbě. Zneškodnění chloridů ze zimní údržby pomocí technických opatření je dosud neřešitelné. Občas může dojít k velkému (až 20krát většímu než referenčnímu) krátkodobému zvýšení chloridů ve vodách odtékajících hlavně na počátku srážek ze silnice. Tyto extrémní hodnoty však mají velmi krátké trvání a nemají vliv na faunu a flóru v toku. Ke zmenšení krátkodobých extrémních hodnot přispějí navržené retenční nádrže. Koncentrace ostatní kontaminantů, které produkuje silniční provoz, budou pomocí navržených DUN sníženy na podlimitní úroveň.“

Z uvedeného textu z technické zprávy o kvalitativním ovlivnění vodních toků vyplývá, že plánovaná výstavba dálnice D3 může negativně ovlivnit kvalitu vody v tocích, zejména kvůli zimní údržbě a používání rozmrazovacích prostředků obsahujících chloridy. Navrhovaná opatření jako retenční nádrže sice mohou zmírnit krátkodobé extrémní koncentrace, ale řešení problému chloridů je označeno za „neřešitelné“.

Technická zpráva a navržená opatření nereflektují na snížení průtoků vodotečí vlivem zářezů stavby a snížení nivelity. Snížení průtoků vodotečí a potoků v kombinaci s vypouštěním odpadních vod z dálnice může mít závažné dopady na vodní prostředí. Pokles průtoků může způsobit koncentrování škodlivých látek a ovlivnit samočisticí schopnost vodních toků. Chybí podrobné posouzení vlivu na kvalitu vodních toků a jejich samočisticí schopnost. Studie by měla zohlednit, jak se zvyšující koncentrace chloridů a dalších kontaminantů projeví na snížených průtocích a jaké to bude mít důsledky pro vodní faunu a flóru. Toto posouzení by mělo zahrnovat analýzu vlivu opakovaných dávek chloridů a jejich akumulace na kvalitu vody, úhrn srážek, půdní profil a životní prostředí v okolí vodních toků.

Technická zpráva nezohledňuje závěry ze „Zprávy o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018“ a nereflekuje na rizika

navrženými technickými opatřeními. Tato chyba vede k podcenění rizik a dopadů při projektování a realizaci stavby.

*citace ze Závěrečné zprávy o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018 :

„5.2.7 Zahrádka, jímací území „Černý les“

Dálniční těleso vede v zářezu, resp. odřezu v jihovýchodním svahu vrchu Drábovky ve vzdálenosti cca 300 m od jímacích studní pro obec Zahrádka (objekty 22 a 23). Niveleta se nachází 15 m nad ustálenou HPV, a tak podzemní voda přímo dotčena nebude. ***Bude ale omezena infiltrace srážkových vod v ploše zářezu. Přítok a průsak povrchové i průsakové vody z jihovýchodního svahu Drábovky nad zářezem bude omezen nebo drénován, voda bude odváděna do retence v údolí Zderadického potoka.***
Dílčí povodí nad jímacími studnami 22 a 23 má plochu přibližně 10,8 ha. Infiltrace a přítok vody bude
omezen v ploše asi 4 ha, kde dochází k infiltraci vod, tedy v 27 % dílčího povodí. V souvislosti s redukcí povodí může být omezen přítok vody k jímacím objektům a vydatnost těchto jímacích studní by klesla. Otázkou je, na kolik procent své kapacity jsou tyto zdroje využívány. Pro případ výrazného snížení vydatnosti je potřeba počítat s vybudováním posilových jímacích objektů v údolí bezejmenné vodoteče v oblasti Černý les. Bezejmenná vodoteč byla na horním toku v době provádění průzkumu vyschlá.
Technické řešení vypouštění retenční nádrže v údolí Zderadického potoka a omezení potenciální hrozby kontaminace povrchových vod není předmětem tohoto průzkumu a je potřeba v tomto ohledu jednat s ŘSD a projektantem stavby.“

…dále citace

„5.2.8 Maršovice

Trasa D3 0304 je vedena obchvatem západně od městyse. V severozápadním a západním perimetru
překonává trasa terénní hřbet vrchu Strejc až 11 m hlubokým zářezem, který se směrem k jihu změlčuje na 2-4 m (staničení km 38,1-38,65). Podle geologické dokumentace vrtů J167-J170 (PUDIS, 2013) lze očekávat mělkou nesouvislou zvodeň v kvartérních sedimentech a zvětralé zóně granodioritů. ***Tato zvětralinová zóna o mocnosti do 2 m funguje patrně jako infiltrační recipient, ve kterém mělce podpovrchová voda stéká gravitačně směrem do údolí Maršovického potoka.*** *Narušení této průsakové zvětralinové zóny a drenážní efekt zářezu by se mohl projevit snížením přítoku podzemní vody ke studním při severozápadním okraji městyse (nejbližší monitorovaná studna č. 38 je vzdálena cca 200 m od projektovaného zářezu, je hluboká 9,5 m s vodním sloupcem 3,9 m, viz příl. 5).*
Hypotetickou možnost ovlivnění režimu mělké zvodně však zatím nelze přesněji kvantifikovat; je potřeba získat informace o dynamice infiltrace a režimu mělké zvodně v rámci navazujících etap geologického průzkumu.
Potenciálně ohrožené území je zakresleno v mapě v příl. 2. Dále k jihu v km 38,65-39,65, ani v navazujícím dlouhém zářezu do km cca 40,3, se ovlivnění režimu podzemních vod, které by se projevilo na zdrojích podzemních vod v obci, nepředpokládá. V údolích v km 39,17 a 39,6 (Maršovický potok a jeho přítok) jsou projektovány retenční nádrže. Technické řešení vypouštění nádrží a omezení potenciální hrozby kontaminace povrchových vod není předmětem tohoto
průzkumu a je potřeba v tomto ohledu jednat s ŘSD a projektantem stavby.“

…dále citace

„5.2.9 Strnadice, jímací území

…Předpokládáme zatím, že voda se do podzemního puklinového systému dostává infiltrací a akumulací srážek ve zvětralinách granodioritů v dílčím povodí na západním svahu vrchu Hatě a v oblasti V Hatích, východně a jihovýchodně od jímacího území. Plochu infiltračního území na pravé (západní) straně mělkého údolí odhadujeme na 26,7 ha. ***Z této plochy by projektovaná dálnice omezila infiltraci a drénovala průsakovou vodu z plochy asi 11 ha, tedy zhruba 41 % plochy.*** *Taková redukce infiltrace by se pravděpodobně projevila snížením přítoků podzemní vody k jímacím studnám v západní části jímacího území (42-44, 49). Potenciálně ohrožené území je zakresleno v mapě v příl. 2.“*

…dále citace

„5.2.11 Sledovice, Minartice, odpočívka

Úsek v km 43,15-43,70, kde je projektována odpočívka Minartice, se jeví jako velmi problematický z hlediska ovlivnění režimu podzemních vod. *Na základě provedeného průzkumu se domníváme, že* ***ploché a rozsáhlé temeno vrch Proměnina slouží jako akumulátor a zásobárna statických zásob podzemní vody.*** *Zásoby podzemní vody se doplňují infiltrací srážkových vod do puklinového systému granodioritů a puklinově průlinového systému zvětralin s volnou i napjatou hladinou. HPV byla dokumentována v hloubkách 4,5-5 m p.t. ve vrtech HV606 a HV607.*

Odpočívka o ploše cca 12 ha má být zahloubena až 9 m pod úroveň současného terénu a zářez bude
potřeba odvodnit, protože HPV dosahuje zhruba 5 m nad niveletu. Odvodnění má být svedeno do retenční nádrže v km 44,1 nad Chlumeckým rybníkem.
Ve Sledovicích byla podzemní voda dokumentována mělce od povrchem terénu (kolem 1 m) a místní zdroje mají spíš charakter studánek a zachycených vývěrů. Také povrchová voda má hladinu mělce pod povrchem, v obci je pět rybníků využívaných k chovu vodního ptactva a ryb. Jižně od obce je malé jímací území s dvěma jímacími objekty (66, 67). ***Režim podzemích i povrchových vod v obci a okolí je vázán na pomalu uvolňované statické zásoby podzemní vody v masivu vrchu Proměnina.*** *Tento vztah vypozorovali také místní starousedlíci když dlouhodobě sledovali pozitivní korelaci mezi hladinou vody v malém lůmku v severním svahu vrchu Proměnina a hladinami povrchové i podzemní vody v obci.“*
Domníváme se, že destrukce kolektoru podzemních vod na vrchu Proměnina stavebním zásahem
v projektovaném rozsahu bude mít značné dopady na režim podzemních i povrchových vod v okolí a zasáhne především obec Sledovice. V návaznosti na odvodnění kopce Proměnina očekáváme pokles hladin povrchových i podzemních vod v obci. *Vybudování nových zdrojů vody pro Sledovice by mohlo vyřešit zásobování obyvatel vodou;* ***případnou ztrátu povrchových vodotečí však řešit nelze.*** *Potenciálně ohrožené území je zakresleno v mapě v příl. 2.*
V Minarticích by nemusely být přepokládané následky tak markantní: obec je dál od vrchu Proměnina a jistý objem vod z odpočívky bude vypouštěn nebo vsakován do povodí Křečovického potoka.
Na výše diskutovanou problematiku je potřeba zaměřit podrobný geologický průzkum a případně zvažovat úpravu projektu stavby.“

…dále citace

„5.2.12 Voračice, Bezmíř

V závěru úseku D3 0304 překlenuje dálnice terénní elevaci mezi Novým vrchem nad Bezmíří a Červenou horou nad Voračicemi až 13 m hlubokým, 650 m dlouhým a zhruba 70 m širokým zářezem. Zářez bude podle geologické dokumentace veden v masivu granodioritů v různém stupni a hloubce zvětrání. HPV byla dokumentována v hloubkách 2,5-5 m p.t. Niveleta zasahuje 10 m pod ustálenou HPV. Odvodnění zářezu má být svedeno do retenční nádrže v km 44,6 v horním toku Nového rybníka (pod PP Minartice).
Na základě provedeného průzkumu se domníváme, že ploché a rozsáhlé sedlo mezi Novým vrchem a Červenou horou slouží jako akumulátor a zásobárna statických zásob podzemní vody. Zásoby podzemní vody se doplňují infiltrací srážkových vod do puklinového systému granodioritů a puklinově průlinového systému zvětralin s volnou i napjatou hladinou.
Domníváme se, že projektovaný stavební zásah do kolektoru se statickými zásobami podzemních vod nad obcemi Bezmíř a Voračice bude mít značné dopady na režim podzemních i povrchových vod v okolí zářezu a zasáhne především obec Bezmíř. V návaznosti na odvodnění kolektoru v prostoru kolem projektovaného zářezu očekáváme pokles hladin povrchových i podzemních vod v obci. *Potenciálně ohrožené území je zakresleno v mapě v příl. 2.*
V Bezmíři jsou individuální zdroje podzemních vod, z nichž některé jsou monitorovány, obcí protéká Bezmířský potok se systémem šesti rybníků, který pramení nad obcí směrem k projektovanému zářezu.
V okolí zářezu jsou dvě jímací území: Jedno je zdrojem vody pro obec Vojkov 600 m od zářezu (objekt S-1) s vymezenými pásmy ochrany 1. a 2. stupně; a dvě širokoprofilové studny jsou ve voračickém katastru, 450 m od zářezu (objekty 79, 80). ***Obě jímací území jsou potenciálně ohrožena poklesem vydatnosti. Na výše diskutovanou problematiku je potřeba zaměřit podrobný geologický průzkum a případně zvažovat úpravu projektu stavby.“***

Po porovnání obou dokumentů (Technická zpráva a Zpráva o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018) musíme konstatovat naprostý rozpor obou zpráv, které jsou podkladem pro územní řízení.

*Dále uvedeme rozpory opět z dokumentu **B_9_1_Technická_zpráva**:
9. Vliv na podzemní vody

Ovlivnění režimu podzemní vody v okolí stavby je podle výsledků hydrodynamických zkoušek ve vrtech pouze zdánlivě minimální. *Zjištěné hodnoty hydraulické vodivosti horninového prostředí v řádu -7 až -8 by znamenaly pro zvodnělé prostředí s průlinovou porózitou pouze malý dosah deprese v hladině podzemní vody od dálničních zářezů. V hydrogeologickém masivu se zvodněním využívajícím k pohybu vody síť rozevřených puklin, které se vytváří většinou nerovnoměrně podél tektonických zón, má tento přístup omezenou platnost. Ze situace kolem významných zdrojů hromadného zásobování obcí (prameniště Drábovky u Zderadic, prameniště Černý les nad Zahrádkou a zdroje pro Maršovice jižně od Strnadic) je zřejmé, že v místech, kde dochází k průniku zvodnělých puklinových struktur se zemským povrchem vznikají prameny s vydatností i několik litru za vteřinu. Dokladuje to vydatnost jednotlivých vodotečí pod prameništi, která dosahuje těchto hodnot.* ***Drenáž vody z dobře propustné puklinové struktury, například dálničním zářezem, se může projevit poklesem hladiny podzemní vody nad touto strukturou a v jejím těsném okolí. Dosah tohoto ovlivnění může zasáhnout i do vzdálenosti několika km od trasy v závislosti i na poklesu hladiny v místě zářezu. Pro dosah ovlivnění je důležitá znalost průběhu***

zvodnělých struktur a jejich hydraulické vodivosti. Ani jedním hydrogeologickým vrtem se nepodařilo tyto struktury zachytit. Instalace takových vrtů by měla být jedním z bodů, na které se musí zaměřit další etapa průzkumu.“ (zvýrazněno účastníkem).

***Autor dokumentu uvádí nejednoznačnou a zavádějící formulaci rizik** "zdánlivě minimální ovlivnění" podzemních vod.

Z jakých dat tento závěr vyvozuje, není známo?

Je nutné tento pojem definovat a doložit argumenty.

***Autor Technické zprávy vychází bohužel ze zastaralého hydrogeologického posouzení z roku 2013**. Jediná zmínka o datech, z kterých čerpá a vychází tato technická zpráva jsou následující.

Citace: *V dosahu vlivu stavby dálnice D3 na úseku 0304 bylo v rámci Předběžného hydrogeologického průzkumu (HG) evidováno celkem 85 vodních zdrojů, které mohou být stavbou a následným provozem dálnice dotčeny. Jedná se jak o zdroje individuální, domovní studny, tak studny hromadného zásobování, které jsou umístěny v jímacích územích a zásobují lokální obecní vodovody. Na všech zdrojích byla v březnu až dubnu 2013 provedena pasportizace.*

*Technická zpráva zmiňuje, že zjištěné hodnoty hydraulické vodivosti v řádu 10^{-7} až 10^{-8} m/s by pro prostředí **s průlinovou porózitou** znamenaly malý dosah deprese od dálničních zářezů. To je v souladu s údaji uvedenými v technické zprávě, kde se uvádí, že koeficient filtrace neporušeného horninového masivu se pohybuje v tomto řádu. **Problém spočívá v tom, že podzemní voda se v dané oblasti nachází převážně v puklinovém systému granitoidů [1], nikoliv v prostředí s průlinovou porózitou.** Proudění podzemní vody v puklinovém prostředí je velmi složité a nelze jej jednoduše popsat pomocí hydraulické vodivosti stanovené ve vrtech.

Autor si tuto skutečnost uvědomuje a upozorňuje na omezenou platnost zjednodušeného přístupu. Jako argument uvádí existenci vydatných pramenů vázaných na puklinové struktury (Drábovka, Černý les, Maršovice). Tyto prameny dosahují vydatnosti i několika litrů za sekundu, což svědčí o lokálně vysoké hydraulické vodivosti puklinových systémů.

Zde se objevuje rozpor s původním tvrzením o "zdánlivě minimálním" ovlivnění. Pokud se v oblasti vyskytují zvodnělé puklinové struktury s vysokou hydraulickou vodivostí, drenáž vody z těchto struktur dálničním zářezem může mít vliv na hladinu podzemní vody i v širším okolí.

Autor toto riziko zmiňuje a uvádí, že dosah ovlivnění může být i v řádu kilometrů. Kvantifikace vlivu ale chybí. Bez znalosti průběhu zvodnělých struktur a jejich hydraulické vodivosti nelze dopad stavby na režim podzemní vody spolehlivě posoudit.

*Autor technické zprávy dále uvádí, že žádný z hydrogeologických vrtů nezasáhl zvodnělé puklinové struktury. **Tato informace je zásadní a potvrzuje, že stávající data neumožňují spolehlivé posouzení vlivu stavby na podzemní vodu.** Instalace vrtů do zvodnělých struktur je proto nezbytná pro další etapu průzkumu.

*__Autor technické zprávy opomenul zohlednit negativní vlivy projektované stavby a jejich vzájemné prolínání s negativními dopady klimatické změny na okolní vodní zdroje.__ Kombinace těchto dvou faktorů představuje pro životní prostředí v okolí stavby enormní zátěž. V projektu postrádáme jakákoli technická pro-environmentální opatření, která by minimalizovala dopad na kvalitu a kvantitu vod v okolí stavby.

Předpokládáme, že autor technické zprávy měl k dispozici „Zprávu o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018“, ve které se v kapitole 7 uvádí: „Předpokládané negativní vlivy projektované stavby ve zmíněných lokalitách budou interferovat s následky klimatické změny. Srovnání dat z režimního měření HPV v monitorovaných studních mezi lety 2013 a 2017 ukazuje globální pokles hladin v území v průměru o 1,0-1,5 m, přičemž toto pozorování je do jisté míry ovlivněno měřením v různých ročních obdobích (jaro versus podzim)."

Shrnutí námitek k územnímu řízení dálnice D3, úsek 0304 Václavice - Voračice, z hlediska dopadů na vodní prostředí.

Na základě dostupných podkladů, včetně technické zprávy a doplňujícího hydrogeologického průzkumu, identifikujeme klíčové oblasti rizik souvisejících s plánovanou výstavbou dálnice D3 v oblasti Václavice - Voračice, s důrazem na režim podzemních a povrchových vod. Výstavba této infrastruktury představuje zásadní rizika pro vodní zdroje a jejich kvalitu, která nejsou v předložené dokumentaci dostatečně řešena.

Geologické podmínky a rizika

Trasa dálnice vede skrze komplexní geologické struktury tvořené různými typy granitoidů s proměnlivým stupněm zvětrávání. Přítomnost tektonických poruch a žilných magmatitů komplikuje předvídání stability terénu a rizika zvodnění v zářezech.
Výrazné zářezy mohou narušit kolektory podzemních vod, což má přímý vliv na vydatnost studní a pramenů. Toto riziko není dostatečně reflektováno v technické zprávě.

Dopady na vodní zdroje a zásobování

Zásah do kolektorů podzemních vod a omezení infiltrace představují kritické hrozby pro zásobování vodou, zejména v obcích, kde jsou obyvatelé závislí na individuálních studnách a jímacích územích. V některých obcích je přitom již v současnosti kapacita vodních zdrojů na hranici vyhovujících hodnot, zejména v suchých obdobích.

Narušení vodního režimu v pramenných oblastech, jako jsou Drábovka a Černý les, a zvýšení povrchového odtoku vlivem zpevněných ploch může dlouhodobě poškodit místní ekosystémy a stabilitu zásob vody v daném území.

Kvalitativní dopady a riziko kontaminace

Zimní údržba dálnice s použitím posypových solí představuje riziko znečištění chloridy, jejichž zneškodnění není vyřešeno. Retenční nádrže sice zmírní krátkodobé extrémní koncentrace, ale dlouhodobé účinky, včetně opakovaného znečištění a jeho akumulace, nejsou podrobně vyhodnoceny.

Chybí podrobné posouzení, jak zvýšená koncentrace kontaminantů ovlivní snížené průtoky v tocích a jaký bude celkový vliv na vodní faunu a flóru, včetně samočisticí schopnosti vodních toků.

Klimatická změna a kumulace negativních vlivů

Technická zpráva nedostatečně zohledňuje kombinaci dopadů stavby a negativních vlivů klimatických změn na okolní vodní zdroje. Zpráva o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu upozorňuje na průměrný pokles hladin podzemní vody o 1,0-1,5 m, který se očekává jako výsledek klimatické změny. Spojení obou vlivů představuje pro životní prostředí mimořádně velkou zátěž.

Nedostatky technické dokumentace

Technická zpráva vychází ze zastaralých údajů a nereflektuje současné potřeby pro ochranu vodních zdrojů. Přes zmínku o „zdánlivě minimálním ovlivnění“ povrchových a podzemních vod, dokumentace ignoruje zjištění o existenci puklinových struktur s vysokou hydraulickou vodivostí, které by mohly být dálničním zářezem výrazně ovlivněny. Též ignoruje snížení nivelity v důsledku zářezů a dopad na vodní režim (snížení průtoků vodotečí a snížení hladiny podzemní vody).

Účastník řízení požaduje podklady přepracovat a realizovat následující kroky:

30. **Přehodnocení trasování dálnice a výškové řešení v kritických úsecích.** Vzhledem k negativním dopadům na podzemní a povrchové vody žádáme o přehodnocení trasování dálnice a případné zvýšení nivelety v kritických úsecích, aby se minimalizoval vliv na vodní zdroje. Změna nivelety může snížit riziko poklesu hladin podzemních vod a zároveň ochránit pramenné oblasti a povrchové toky před odvodněním.

31. **Komplexní zhodnocení vlivu stavby na vodní režim.** Je nezbytné provést doplňující hydrogeologický a geotechnický průzkum v kritických oblastech, zaměřený na:
- Zahuštění sítě průzkumných vrtů, zejména v okolí hlubokých zářezů a v blízkosti jímacích území.

- Provést geofyzikální průzkumy a zahuštění průzkumných vrtů v (klíčové oblasti pro studium vlivů na vodní režim jsou vrch Proměnina nad Sledovicemi, svah vrchu Hatě nad Strnadicemi, které nejsou detailně geologicky prozkoumány, což brání přesnému hodnocení rizik) a provádět hydrodynamické testy pro lepší pochopení infiltrace a vlivu stavby.

- Puklinové struktury s vysokou vodivostí, které nebyly v původních vrtech zachyceny.
- Detailní geofyzikální průzkum pro ověření hloubky zvětrání a míry rozpukání horninového masivu.

- Dlouhodobý monitoring HPV a kvality vody v monitorovacích vrtech a studnách včetně jejího kolísání v průběhu roku.

- Monitoring průtoku a kvality vody ve vybraných povrchových tocích o kterých víme,

že jejich průtok značně kolísá, případně je ohrožen stavbou.
- Stanovení směru proudění podzemní vody v oblasti odpočívky a v jejím okolí.

- Vyhodnocení rizika kontaminace podzemních vod znečišťujícími látkami z odpočívky Minartice.

- Výsledky doplňujícího průzkumu by měly být zohledněny v projektu stavby a v návrhu opatření na minimalizaci negativních dopadů na vodní režim.

32. **Zajistit trvalý systematický monitoring** kvality a kvantity vodních zdrojů v zájmovém území před, během i po stavbě. Monitoring / sběr dat by měl být kontinuální s denní četností zejména kvůli pozorovanému poklesu hladin mezi lety 2013 a 2017.
Požadujeme zavést dlouhodobý monitoring kvality vody, který bude zahrnovat pravidelné sledování chloridů, těžkých kovů a dalších kontaminantů v tocích a vrtech dotčených výstavbou dálnice, tak aby se předešlo zásadnímu zhoršení kvality a dostupnosti vodních zdrojů. Monitoring by měl rovněž sledovat stav biodiverzity (ryby, makrozoobentos, vodní rostliny) a měřit dlouhodobé dopady na ekosystém. Požadujeme, aby výsledky monitoringu byly pravidelně zveřejňovány a aby byla přijata nápravná opatření, pokud se zjistí zvýšení znečištění nebo úbytek druhů.

33. **Inkorporovat pro-environmentální opatření**, která minimalizují dopad stavby na podzemní a povrchové vody, včetně retenčních a infiltračních opatření s ohledem na možné dlouhodobé zhoršení hydrologického režimu. Vzhledem k očekávaným změnám klimatu, které mohou ovlivnit množství dostupné podzemní vody, požadujeme zohlednění těchto faktorů ve vyhodnocení vlivu zářezů na vodní režim. Žádáme, aby dokumentace zahrnovala predikci dopadů v kombinaci s potenciálními klimatickými změnami a uvedla přiměřená opatření ke zmírnění těchto vlivů.

34. **Zkoordinovat hydrogeologickou a technickou zprávu.** Kategorizace vodních zdrojů do čtyř skupin podle míry předpokládaného vlivu stavby na jejich kvalitu a vydatnost. To je krok, který přináší určitou systématičnost do posuzování rizik. Bylo by vhodné, aby obě zprávy jak hydrogeologická tak technická koordinovaly přístup k této kategorizaci.

35. **Zavést Diferencovaná ochranná pásma (OPVZ).** Stanovení ochranných pásem v závislosti na vzdálenosti od zdrojů vody. To zahrnuje i omezení stavebních a zemních prací v oblastech v těsné blízkosti jímacích území nebo vodních toků. Například omezení provozu těžkých strojů a využití méně náročných metod v rizikových zónách.

36. **Stanovit ochranná pásma I. a II. stupně** pro všechny klíčové zdroje podzemní a povrchové vody, zahrnující minimální vzdálenosti od odběrných zařízení a jejich okolí. To zahrnuje i omezení stavebních a provozních činností v těchto zónách, především pokud jde o pohyb těžké techniky nebo manipulaci s chemickými látkami. Rozdělení ochranných zón by mělo být navrženo podle konkrétní hydrologické a hydrogeologické situace.

37. **Více rozpracovat strategie v opatření náhradních zdrojů pitné vody.** Navrhované řešení zásobování cisternami a balenou vodou je krajně nevhodné a pochopitelné pouze u havárie, ale ne z dlouhodobého hlediska pokrývající všechny roční období a potřeby obyvatel různého stáří a handicapů.

38. **Důkladně posoudit vliv sníženého průtoku na kvalitu vodních toků.** Vzhledem ke sníženým průtokům v kombinaci s vypouštěním odpadních vod z dálnice (včetně odtoku rozmrazovacích prostředků) žádáme o podrobné posouzení vlivu na kvalitu vodních toků a jejich samočisticí schopnost. Studie by měla zohlednit, jak se zvyšující koncentrace chloridů a dalších kontaminantů projeví na snížených průtocích a jaké to bude mít důsledky pro vodní biotu.

39. **Zavést a monitorovat minimální zůstatkový průtok ve vodotečích.** Zajištění kontinuálního minimálního průtoku pro ochranu ekosystémů závislých na vodě. To by mělo zahrnovat zavedení pravidelného monitoringu a případné upravování průtoku v obdobích sucha pro udržení ekologické stability vodních toků, což je zásadní pro místní biotopy.

40. **Zamezit přímému vypouštění dešťové vody z odpočívky do recipientů.**

41. **Využít propustných povrchů v rámci odpočívky**, jako je zatravňovací dlažba, štěrkové plochy, zasakovací průlehy, pro podporu vsakování dešťové vody a snížení povrchového odtoku.

42. **Minimalizovat zahloubení odpočívky pod úroveň terénu**, aby se snížil rozsah odvodnění a potenciální dopad.

43. **Vytvořit plán pro krizové situace při extrémních výkyvech průtoků.** Vzhledem k tomu, že při prudkém dešti a snižujících se průměrných průtocích může dojít ke krátkodobým extrémním koncentracím chloridů a dalších látek, navrhujeme vytvoření krizového plánu pro případ extrémních výkyvů. Tento plán by měl specifikovat opatření, jako je omezení aplikace chemických látek a preventivní kontrola hladiny znečištění v retenčních nádržích během období očekávaných výkyvů v průtocích.

44. **Nedostatečnost retenčních nádrží v kontextu sníženého průtoku.** Technická zpráva uvádí, že retenční nádrže snižují krátkodobé extrémní hodnoty chloridů, avšak v případě snížených průtoků může být kapacita retenčních nádrží nedostatečná, protože vodní toky budou méně schopné naředit znečištěnou vodu. Žádáme přehodnocení velikosti a umístění retenčních nádrží s cílem efektivněji eliminovat extrémní koncentrace chloridů a zajistit, aby retenční nádrže byly přizpůsobeny novým hydrologickým podmínkám v lokalitě.

45. **Důkladné posouzení vlivu sníženého průtoku na kvalitu vodních toků.** Vzhledem ke sníženým průtokům v kombinaci s vypouštěním odpadních vod z dálnice (včetně odtoku rozmrazovacích prostředků) žádáme o podrobné posouzení vlivu na kvalitu vodních toků a jejich samočisticí schopnost. Studie by měla zohlednit, jak se zvyšující

koncentrace chloridů a dalších kontaminantů projeví na snížených průtocích a jaké to bude mít důsledky pro vodní faunu a flóru.

46. **Požadavek na zavedení alternativních postupů zimní údržby.** S ohledem na neřešitelnost problému chloridů v odtoku z dálnice a na jejich zvýšený dopad při snížených průtocích navrhujeme zavedení alternativních rozmrazovacích postupů, které by chloridy omezily (např. inertní materiály jako písek nebo štěrk). Žádáme, aby byly provedeny studie a posouzeny možnosti použití těchto alternativních prostředků a aby byla přijata konkrétní opatření k jejich zavedení v oblastech se sníženým průtokem.

47. **Nová pasportizace studen a vodních zdrojů**. Pasportizace studní v dokumentech je zastaralá. Dle vodoprávní evidence přibyly nové vodní zdroje v oblasti dotčené dálnicí.

48. **Prohlubování studní, budování náhradních zdrojů a zavedení páteřního vodovodu.** Hydrogeologický posudek z roku 2018 uvádí, že ovlivnění hladiny podzemní vody stavbou dálnice D3 je „pravděpodobně větší, než se původně předpokládalo“. Drenáž vody z propustných puklinových struktur dálničním zářezem může způsobit pokles hladiny podzemní vody i ve vzdálenosti několika kilometrů. Technická zpráva uvádí, že součástí rekonstrukce je i pokládka nového drenážního potrubí, které by svádělo vodu z okolního terénu do studen. Je potřeby najisto říci, kterých vodních zdrojů se stavba negativně dotkne a které zdroje budou nahrazeny.
    - **Doplnění hydrogeologického průzkumu pro všechny dotčené lokality** a vodní zdroje předtím, než bude možné s jistotou navrhovat prohlubování studní.
    - **Podrobnější analýzu hydrogeologických podmínek pro každou lokalitu**. Prohloubení studní nemusí být vždy efektivním řešením. Závisí to na geologické stavbě, hloubce a charakteru zvodně a dalších faktorech. Například v oblasti Václavic je riziko vzájemného sčerpávání vody z prohloubených studní, což by mohlo problém s nedostatkem vody ještě zhoršit. Tím chceme upozornit, že obecná použitelnost prohlubování studní jako řešení může mít ještě větší negativní dopady na vodní režim v oblasti.
    - **Podrobnější analýzu pro obec Sledovice**, která je závislá na vodních zdrojích v oblasti vrchu Proměnina a je tak potenciálně ohrožena výstavbou odpočívky.

49. **Dopracovat rozpočet nákladů na realizaci navrhovaných opatření náhradních zdrojů studní a vodovodních přivaděčů a jejich srovnání s náklady na alternativní řešení.**

50. **Doplnit posouzení dopadů stavby o analýzu dlouhodobých hydrologických dat z ČHMÚ** za období alespoň posledních 10–15 let, která by lépe odrážela dlouhodobé trendy a pomohla navrhnout relevantní ochranná opatření. K posouzení dopadů plánované stavby na vodní prostředí je nezbytné využít dlouhodobé hydrologické údaje, které reflektují sezónní a meziroční kolísání vodních hladin a průtoků. Dokumentace odkazuje na hydrologická data ČHMÚ, využívá pouze krátkodobé výseče, což činí posouzení a navržená opatření nerelevantní pro skutečné, dlouhodobé podmínky. Pro správné a odpovědné posouzení vlivu stavby na vodní režim je nutné pracovat s víceletými časovými řadami hydrologických dat, které

poskytují věrohodný základ pro predikci změn způsobených stavebními zásahy a klimatickými vlivy.

51. **Pořídit hydrologické posouzení lokality a analýza dopadu na jednotlivá vodohospodářská řešení.** Dokument "B_9_1_Technicka_zprava.pdf" se zaměřuje na celkové vodohospodářské řešení a neobsahuje detailní informace o požadované velikosti redukovaného odtoku z jednotlivých retenčních nádrží. Zpráva se primárně zabývá obecnými požadavky na odvodnění pozemních komunikací a neposkytuje detailní informace o specifických opatřeních pro předčištění srážkových vod v projektu D3 0304 Václavice – Voračice. Technická zpráva vychází ze zastaralých údajů a nereflektuje současné potřeby pro ochranu vodních zdrojů. Přes zmínku o „zdánlivě minimálním ovlivnění“ povrchových a podzemních vod. Též ignoruje snížení nivelity v důsledku zářezů a dopad na vodní režim (snížení průtoků vodotečí a snížení hladiny podzemní vody).

52. **Zavést antidegradační pravidla:** Stanovení ochranných pásem s omezením znečišťujících činností.

53. **Zavést technická opatření proti erozi a kontaminaci. I**nstalace sedimentačních a filtračních prvků kolem retenčních nádrží a vodotečí. To zahrnuje i vytvoření vegetačních zón, které zadrží sediment a zajistí ochranu proti erozi koryt. Tyto prvky také zvyšují infiltrační kapacitu území, což je důležité zejména v období.

54. **Instalace Bio-filtrů v zářezech potoků** a retenčních nádržích pro zachycení kontaminantů, které by jinak mohly odtékat do vodních toků a poškodit kvalitu podzemní i povrchové vody. Tyto filtry mohou zachytit sedimenty, živiny, chloridy (z posypových solí) a další chemikálie z provozu dálnice, čímž přispívají k ochraně vodního prostředí.

55. **Instalace Bioswales** v okolí km 43-44 (odpočívka Minartice) a na svahu vrchu Drábovky. Bioswales zpomalují průtok vody a umožňují její vsakování, což snižuje riziko záplav a erozi půdy. Vegetace a půdní struktura v příkopu zachycují znečišťující látky (např. sedimenty, těžké kovy, oleje a pesticidy), které se při odtoku přirozeně rozkládají.

56. **Plán údržby bio-filtrů a bioswales:** Pro všechny klíčové oblasti podél dálnice, zejména km 35-37 a km 43-45.

57. **Informování dotčených obcí** o výsledcích průzkumu a monitoringu a o plánovaných opatřeních na minimalizaci negativních dopadů stavby. Je důležité si uvědomit, že ochrana vodních zdrojů je prioritou a že negativní dopady na vodní režim mohou mít dlouhodobé a nenávratné následky pro životní prostředí a pro obyvatele dotčených obcí.

58. **Informovanost místních obyvatel.** Zapojení místních komunit a občanů do vzdělávání o ochraně přírodních zdrojů, nejen vodních zdrojů, aby dopady stavby byli minimální pro místní prostředí.

Shrnutí

Na základě analýzy dostupné dokumentace předložené k územnímu řízení stavby dálnice D3 (úsek 304 Václavice - Voračice) identifikujeme závažné nedostatky ve zpracování, a to zejména v oblastech hydrologických a hydrogeologických podkladů. Mezi hlavní zjištěné závady patří:

13. Hydrologická a hydrogeologická dokumentace předložená k územnímu řízení je zpracována na základě zastaralých údajů a vykazuje vážné nedostatky, které zásadně omezují spolehlivost posouzení vlivů stavby. Dokumentace by proto měla být aktualizována a doplněna o relevantní a aktuální data, aby mohla být objektivně hodnocena rizika pro vodní režim a vodní zdroje v dotčeném území.
14. Ve spise chybí aktuální geotechnický průzkum, přestože dokumentace DUR poskytnutá ŘSD jej obsahuje. Tento nedostatek zásadně omezuje možnost přesného hodnocení stability a bezpečnosti stavby.
15. Dokument B_9_1_Technická_zpráva je v rozporu se Zprávou o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu z roku 2018, což zásadně snižuje věrohodnost obou dokumentů a komplikuje objektivní posouzení vlivu stavby na vodní režim.
16. Předložené dokumenty obsahují nejednoznačné a zavádějící formulace rizik, které výrazně ztěžují přesné posouzení potenciálních dopadů stavby na vodní režim a zvyšují nejistotu ohledně reálného rozsahu těchto rizik.
17. Projekt není přizpůsoben změnám klimatu, zejména nebere v úvahu aktuální ani budoucí předpokládané maximální průtoky, což významně ohrožuje funkčnost navrženého odvodňovacího systému.
18. Záměr, tak jak je navržen, ohrožuje zásobování pitnou vodou pro obce Maršovice, Tisem, Sledovice a Strnadice a negativně ovlivní povrchové vody a s nimi spojené vodoteče.
19. Předložený dokument s názvem 'Geotechnický průzkum – rešerše 2021' ve skutečnosti vychází z původní zprávy 'Inženýrskogeologický průzkum' z roku 2015 (Dragoun 2015) a neobsahuje žádná nová nebo aktualizovaná data, která by reflektovala současné geotechnické a hydrogeologické podmínky v zájmovém území. Tento dokument pouze prošel formální úpravou, kdy byl opatřen novými deskami s aktualizovaným rokem, aniž by došlo k provedení doplňujících průzkumů. Takto vzniklý „nový“ dokument proto neposkytuje věrohodný ani dostatečně podrobný podklad pro posouzení aktuálních rizik pro vodní režim v dané lokalitě, což je v rozporu s požadavky pro územní řízení.
20. Ve spise 'STZ celkové vodohospodářské řešení' z roku 2021 byl použit obsahově neaktualizovaný dokument z roku 2016, doplněný pouze o záznam z jednání z roku 2020. Tento postup neodráží současné vodohospodářské podmínky a potřeby území, což činí dokument nevhodným pro reálné posouzení vlivů záměru na vodní režim.

21. Na straně 5 dokumentace je zřejmé, že použitá hydrogeologická data pocházejí z roku 2010, což znamená, že nejsou zohledněny novější klimatické extrémy, včetně teplotních a srážkových rekordů po roce 2020. Dokumentace navíc postrádá dostatečně dimenzované odvodňovací řešení a zcela chybí systém vsakovacích opatření, což významně snižuje její relevanci pro současné podmínky.

22. Příprava záměru nedodržuje postupy stanovené Ministerstvem dopravy, neboť dokumentace DÚR přiložená do spisu neobsahuje požadovaný geotechnický průzkum, ale pouze rešerši a předběžný GTP. Tento přístup je v rozporu s předpisem TP 76 Ministerstva dopravy a nedostatečně naplňuje požadavky pro hodnocení stability a bezpečnosti stavby.

23. Zpráva o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP, uvedená v dokumentaci DÚR od ŘSD, vychází z hydrologických dat z roku 2013, což činí její závěry zastaralými a nevěrohodnými. Navíc obsahuje zásadní závěr na straně 30, který by vyžadoval podložení aktuálními údaji pro správné posouzení dopadů na vodní režim.

24. Příloha 8 hydrogeologické části předběžného geotechnického průzkumu se opírá o zastaralé a metodicky problematické údaje.
    - Hladiny podzemní vody jsou dokumentovány pouze do roku 2013, zatímco dlouhodobé srážkové úhrny byly nepřiměřeně odvozeny ze záznamů za pouhých 14 měsíců (2012 až začátek 2013) z blízké stanice Maršovice-Zahrádka, což nelze považovat za relevantní statistiku.
    - Navíc vzdušné teploty vycházejí z let 1961-1990 bez jasného vymezení, co je považováno za dlouhodobý normál. Dokumentace tedy nezahrnuje klimatické extrémy po roce 2020.
    - Příloha rovněž uvádí, že průběh a vliv zvodnělých struktur a jejich hydraulické vodivosti nebyl hydrogeologickými vrty potvrzen, což výrazně limituje hodnocení vlivu stavby na režim podzemní vody v okolí. Doporučená doplňující fáze průzkumu, která by tyto nedostatky řešila, však dosud nebyla realizována.

Na základě uvedených závažných nedostatků a neaktuálních podkladů požadujeme, aby stavební úřad:

6. **Přerušil územní řízení** do doby, než budou doplněny a aktualizovány všechny klíčové dokumenty. Předložená dokumentace postrádá aktuální data i dostatečně podložené analýzy, což výrazně ztěžuje objektivní posouzení vlivu stavby na vodní režim a bezpečnost vodních zdrojů.

7. **Nařídil doplnění podkladů** o aktuální hydrogeologické, hydrologické a klimatické údaje, včetně dlouhodobých srážkových úhrnů a moderního geotechnického průzkumu, který reflektuje současné podmínky a možná rizika pro podzemní a povrchové vody. Předložené podklady se musí zakládat na věrohodných datech získaných podle současných metodik, aby mohl být vliv stavby spolehlivě posouzen.

8. **Zajistil adaptaci projektu na změny klimatu**, zejména na předpokládané změny maximálních průtoků a povrchového odtoku, tak aby odvodňovací systémy a další infrastrukturní řešení reflektovaly nové klimatické reality. Projekt by měl obsahovat systém retenčních a vsakovacích opatření, která minimalizují negativní vlivy na okolní vodní režim.

9. **Vyžádal doplňující hydrogeologický průzkum v kritických lokalitách**, který zajistí spolehlivé informace o zvodnělých strukturách a jejich vodivosti, protože jejich neznalost může způsobit významné ohrožení vodních zdrojů v širokém okolí trasy dálnice.

10. **Zavedl systematický monitoring** kvality a kvantity vodních zdrojů v dotčeném území, který bude prováděn před zahájením stavby, během ní a po jejím dokončení. Monitoring by měl být zaměřen na klíčové parametry (chloridy, kontaminanty, hladina podzemní vody) a zahrnovat opatření pro ochranu a případné sanace negativních vlivů.

Bez zajištění těchto opatření je realizace záměru, tak jak je navržena, vysoce riziková pro vodní zdroje a zásobování pitnou vodou v dotčených obcích a může způsobit nevratné poškození vodního režimu a ekologických systémů v daném území. Doporučujeme proto, aby správní úřad na základě výše uvedených bodů nevydal souhlasné stanovisko k územnímu řízení, dokud nebudou splněny tyto podmínky a odstraněny zásadní nedostatky v dokumentaci.

Na vodní zdroje, které jsou závislé na podzemní vodě (studny), je potřeba nově pohlížet jako na strategicky důležité a ne je jen nahrazovat centralizovanou distribucí vody. Lokální zdroje mohou hrát důležitou roli při výpadku distribuční sítě vody nebo i jen dodávek el. energie a jako takové jsou vlastně nenahraditelné. V současné globální politické situaci je potřeba na to myslet a posoudit to v nové EIA (jako možný vliv na zdraví obyvatel). Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Obecným trendem posledních let je, že podzemní voda klesá a to má vliv na celý ekosystém a zdraví obyvatel. Po roce 2021, kdy se pokles zmírnil, opět v roce 2022 došlo k dalšímu poklesu hladin podzemní i povrchové vody. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude tento trend zohledněn a posouzen.

Předchozí hydrogeologické průzkumy doporučují podrobnější monitoring, to znamená, že je potřeba pro posouzení více dat a nová data. To je skutečnost, kterou původní EIA nemohla brát v potaz, protože tento požadavek vznikl až později. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Obecně je nově, více než dříve, doporučováno jako zásadní, aby se prováděla opatření pro zadržování vody v krajině. Tato opatření jsou a budou klíčová pro kvalitu a stav podzemní vody. Důraz na realizaci těchto opatření je změna, která proběhla později, než je předchozí stanovisko EIA a proto by to nová EIA měla zohlednit a to z pohledu, jak by dálnice možnosti těchto opatření ovlivnila. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Bylo nově zjištěno, jak spodní voda v dané oblasti závisí na srážkových úhrnech, ale toto nebylo zohledněno v původní EIA, což je potřeba nově zapracovat. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Původní posouzení a stanovisko EIA nebraly v úvahu nová data o trendu klimatické změny jako celku a vlivu na podzemní vody (jiný průběh srážek, rychlejší odpařování atd.).

Proto by se mělo zpracovat nové zjišťovací řízení, které zapracuje nové poznatky a údaje. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Výše uvedené požadavky musí být zapracovány do upravené projektové dokumentace k umístění záměru.

Vliv záměru na obec Maršovice z hlediska ochrany vod

Rizika:

Snížení hladiny podzemní vody: Plánovaný zářez dálnice v km 38,1-38,65, západně od Maršovic, by mohl narušit mělké podpovrchové vody v kvartérních sedimentech a zvětralé zóně granodioritů. To by mohlo vést ke **snížení přítoku vody do studní** na severozápadním okraji obce.

Kontaminace vod: Výstavba dálnice a s ní spojený provoz by mohly vést ke kontaminaci podzemních a povrchových vod. Retenční nádrže plánované v údolích v km 39,17 a 39,6 (Maršovický potok a jeho přítok) by mohly představovat riziko kontaminace, pokud by nebylo jejich vypouštění technicky dobře řešeno.

Dopady na jímací území Strnadice: Jímací území Strnadice, které zásobuje pitnou vodou jak Strnadice, tak i Maršovice, se nachází jihovýchodně od Maršovic v údolí pramenné oblasti Maršovického potoka.95 Zdroje naznačují, že výstavba dálnice v km 40,0 - 40,4 by mohla omezit infiltraci vody do tohoto jímacího území a **snížit tak jeho vydatnost**.9798

Z výše uvedeného požadujeme doplnění hydrogeologického průzkumu:

Zahuštění sítě průzkumných vrtů v oblasti západně a severozápadně od Maršovic, aby se lépe zmapoval vliv zářezu na mělké podzemní vody.

Provedení infiltračních testů, které by pomohly kvantifikovat dopad dálnice na infiltraci vody do podzemí.

Detailní průzkum jímacího území Strnadice, zaměřený na zmapování vlivu dálnice na jeho vydatnost.

Požadavek na dlouhodobý monitoring hladiny podzemní vody a kvality vody v oblasti, a to jak před zahájením výstavby, tak i během ní a po jejím dokončení.

Návrh a realizace ochranných opatření, která by minimalizovala riziko kontaminace vod a snížení hladiny podzemní vody. To by mohlo zahrnovat:

Izolační vrstvy pod dálnicí

Ochranná pásma vodních zdrojů

Retenční nádrže s řízeným odtokem.

Požadavek na kompenzační opatření pro případ, že by došlo k poškození vodních zdrojů v důsledku výstavby dálnice. To by mohlo zahrnovat:

Vybudování náhradních zdrojů vody

Revitalizaci vodních toků.

Obnovit přirozené funkce vodního toku: To zahrnuje zlepšení hydromorfologických poměrů toku (tvar koryta, proudění vody), obnovení přírodních habitatů pro rostliny a živočichy, zvýšení samočisticí schopnosti toku a zlepšení retenční schopnosti krajiny.

Zlepšit ekologický stav vodního toku: Revitalizace může vést ke zvýšení biodiverzity, zlepšení kvality vody a celkovému zdravějšímu ekosystému vodního toku.
Mezi **konkrétní opatření**, která se při revitalizaci vodních toků provádějí, patří například:

Přirozená úprava koryta toku: Odstranění pevných opevnění břehů, vytvoření meandrů, zvýšení variability průtočného profilu a hloubky vody.

Výsadba břehových porostů: Stromy a keře pomáhají stabilizovat břehy, zlepšují mikroklima toku, poskytují stín a potravu pro živočichy.

Vytvoření tůní a mokřadů: Tůně a mokřady slouží jako refugia pro vodní živočichy a rostliny, zvyšují retenční schopnost krajiny a zlepšují samočisticí schopnost toku.

Odstranění bariér v toku: Přepážky, jezy a další bariéry brání volnému pohybu vodních organismů a narušují přirozené procesy v toku. Jejich odstranění nebo úprava může významně přispět k revitalizaci toku.
Revitalizace vodních toků je komplexní proces, který vyžaduje odborný přístup a spolupráci různých subjektů. Je důležité zvážit všechny aspekty a nalézt optimální řešení pro konkrétní lokalitu.

Vodohospodářská opatření pro eliminaci rizika znečištění vod v obci Maršovice

Zpráva o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu pro úsek dálnice D3, stavba D304 Václavice – Voračice1 zmiňuje riziko znečištění podzemních a povrchových vod v souvislosti s výstavbou a provozem dálnice, a to i v oblasti obce Maršovice.

Pro minimalizaci tohoto rizika by se měla realizovat následující vodohospodářská opatření:

Izolační vrstvy pod dálnicí:

Pro zamezení průsaku kontaminantů z vozovky do podloží by se měly pod dálnicí vybudovat nepropustné izolační vrstvy. Tyto vrstvy by měly být dostatečně odolné proti mechanickému poškození a chemickému působení látek, které se mohou vyskytovat v odtokové vodě z dálnice (např. ropné látky, soli z zimní údržby).

Ochranná pásma vodních zdrojů:

Jímací území Strnadice, které zásobuje pitnou vodou Maršovice, by mělo být chráněno vymezením ochranného pásma. V tomto pásmu by se měly omezit činnosti, které by mohly negativně ovlivnit kvalitu a kvantitu vody, jako například používání hnojiv a pesticidů v zemědělství, skladování nebezpečných látek a podobně.

Retenční nádrže s řízeným odtokem:

Retenční nádrže, které jsou v projektu plánovány v údolích v km 39,17 a 39,6, by měly sloužit k zachycení dešťové vody z dálničního tělesa a k jejímu postupnému vypouštění. Je důležité, aby tyto nádrže byly vybaveny systémem řízeného odtoku, který zamezí náhlému vyplavení znečištěné vody do Maršovického potoka a do jímacího území Strnadice.

Dále by měly být tyto nádrže pravidelně čištěny od sedimentů a kontrolovány z hlediska případného znečištění.

Monitoring kvality vody:

Pro včasnou detekci případného znečištění vod by se měl provádět pravidelný monitoring jakosti podzemních a povrchových vod v oblasti.

Monitoring by měl zahrnovat analýzu vody na přítomnost různých znečišťujících látek, včetně ropných látek, solí, těžkých kovů a dalších škodlivin.

Omezení používání solí v zimní údržbě:

Soli používané k posypu vozovek v zimním období mohou pronikat do podzemních vod a negativně ovlivňovat jejich kvalitu.

Pro minimalizaci tohoto rizika by se mělo omezit používání solí v zimní údržbě na dálnici D3 v blízkosti Maršovic a jímacího území Strnadice.

Kromě výše uvedených opatření je důležité, aby se při výstavbě a provozu dálnice D3 dodržovaly všechny platné předpisy a normy týkající se ochrany vod.

Účastník řízení namítá, že zjevné, že v daném území **existují ochranná pásma vodních zdrojů a vodní toky, které nejsou popsány v žádosti žadatele.** Žádost neobsahuje úplný výčet a popis všech vodních zdrojů v daném území, zejména pokud jde o individuální studny a menší vodoteče. Hydrogeologické průzkumy a technické zprávy se opírají o zastaralá data a nezohledňují aktuální situaci, zejména s ohledem na probíhající klimatickou změnu a pokles hladiny podzemní vody. V žádosti chybí podrobné posouzení vlivů stavby na vodní režim, a to jak z hlediska kvantity (množství vody), tak kvality (znečištění). V žádosti nejsou explicitně zmíněna rizika pro vodní zdroje identifikovaná v "Zprávě o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018".

Účastník řízení namítá, že v žádosti žadatele chybí posouzení následujících **vodních zdrojů a toků:**

- Jímací území "Drábovky" v Zderadicích a bezejmenná vodoteč, která je levostranným přítokem Janovického potoka.
- Jímací území "Černý les" v Zahrádce.
- Jímací území ve Strnadicích.
- Pramenná oblast na vrchu Proměnina u Sledovic.
- Sedlo mezi Novým vrchem a Červenou horou u Bezmíře a Voračic.

Pro doplnění a upřesnění informací o vodních zdrojích a tocích v daném území je z pohledu ust. § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu, tj. náležitého posouzení žádosti z hlediska vlivů na vodní zdroje, nutné:

- Provést aktuální a podrobný hydrogeologický průzkum, který zmapuje všechny vodní zdroje v území, včetně individuálních studní a menších vodotečí.
- Zohlednit v projektu závěry ze "Zprávy o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018" a provést doplňující průzkum v rizikových oblastech.
- Provést komplexní posouzení vlivů stavby na vodní režim, a to jak z hlediska kvantity, tak kvality.
- Navrhnout a realizovat pro-environmentální opatření, která minimalizují negativní dopady stavby na vodní zdroje a vodní režim v daném území.

Odvolatel napadá část odůvodnění na str. 318/350 a na str. 312/350 , v níž stavební úřad vypořádává námitky k ochraně vod pouhým odkazem na proces EIA a na budoucí vodoprávní řízení.

Stavební úřad konstatuje, že povrchové a podzemní vody byly posouzeny v rámci EIA a navazujících hydrogeologických posudků a že příslušné vodoprávní úřady vydaly závazná stanoviska, přičemž „neshledal, že by realizace záměru vedla k nepřijatelnému ohrožení vodních zdrojů“ . Současně uvádí, že podmínky EIA budou respektovány v DSP a ve vodoprávních řízeních .

Takový způsob vypořádání je v rozporu s povahou a účelem územního řízení podle § 84 a násl. stavebního zákona. Územní řízení je samostatným správním řízením, jehož předmětem je posouzení, zda záměr, tak jak je navržen, je přípustný z hlediska ochrany veřejných zájmů v území, včetně ochrany vodních poměrů podle § 5, § 17 a § 38 vodního zákona. Nelze jej redukovat na pouhé převzetí závěrů jiného procesu.

Odkaz na existenci stanoviska EIA nemůže nahradit vlastní úvahu stavebního úřadu o tom, zda jsou v konkrétním případě splněny limity vodního zákona. Stanovisko EIA je podkladem rozhodnutí (§ 9a zákona č. 100/2001 Sb.), nikoli rozhodnutím, které by samo o sobě legalizovalo zásah do vodních poměrů. Stavební úřad je povinen posoudit soulad záměru s právními předpisy samostatně a přezkoumatelně, nikoli deklarovat, že jiný orgán již podmínky stanovil.

Z odůvodnění dále vyplývá, že konkrétní technická řešení ochrany vod budou „respektována v DSP a ve vodoprávních řízeních“ . Tím však dochází k nepřípustnému přesunu klíčových otázek do budoucích řízení. Územní rozhodnutí má vymezit podmínky umístění stavby tak, aby již v této fázi bylo zřejmé, že nedojde k nepřijatelnému zásahu do vodního režimu. Pokud má být teprve v DSP konkretizováno, jak budou chráněny podzemní a povrchové vody, pak územní rozhodnutí postrádá dostatečný skutkový základ.

Výrok „stavební úřad neshledal, že by realizace záměru vedla k nepřijatelnému ohrožení vodních zdrojů“ je navíc formulován zcela obecně, bez uvedení konkrétních skutkových zjištění, bez odkazu na hodnoty dotčených vodních útvarů, bez vyhodnocení jejich současného stavu a bez rozboru kumulativních vlivů. Takové odůvodnění nesplňuje požadavky § 68 odst. 3 správního řádu na přezkoumatelnost rozhodnutí.

Postup, kdy je ochrana vod fakticky ponechána až na vodoprávní řízení, je v rozporu i se zásadou prevence a s principem zákazu zhoršení stavu vodních útvarů podle čl. 4 rámcové směrnice o vodách. Tento zákaz musí být respektován již ve fázi územního rozhodování, neboť právě zde je rozhodováno o umístění stavby a jejím zásahu do území.

Napadené pasáže proto zakládají nepřezkoumatelnost rozhodnutí a porušení § 90 stavebního zákona ve spojení s § 5 a § 38 vodního zákona. Odvolací orgán by měl konstatovat, že stavební úřad rezignoval na vlastní posouzení vodních dopadů záměru a nezajistil, aby již v územním rozhodnutí bylo prokázáno, že záměr, tak jak je navržen, nevede ke zhoršení vodních poměrů ani k ohrožení vodních zdrojů.

Odvolatel napadá část odůvodnění na str. 273/350 , kde stavební úřad uvádí:

„Otázka případného dotčení stávajících studní a dosavadního způsobu zásobování vodou bude posuzována v navazujícím stupni projektové dokumentace. V případě prokázaného negativního vlivu stavby na vydatnost nebo kvalitu vody budou přijata odpovídající technická nebo kompenzační opatření v souladu s vodním zákonem.“

Tímto výrokem stavební úřad výslovně přiznává, že otázka vlivu záměru na individuální zdroje podzemní vody nebyla v územním řízení věcně a definitivně vyřešena. Posouzení je odloženo do další fáze projektové přípravy, tedy mimo rámec nyní vydaného územního rozhodnutí.

Takový postup je v rozporu s § 90 stavebního zákona, podle něhož musí být již v územním řízení přezkoumáno, zda je záměr v souladu s požadavky na ochranu veřejných zájmů, včetně ochrany vodních zdrojů. Územní rozhodnutí nemůže být vydáno s vědomím, že existuje reálné riziko negativního ovlivnění vydatnosti či kvality podzemní vody, aniž by bylo toto riziko předem odborně vyhodnoceno a právně uzavřeno.

Formulace „v případě prokázaného negativního vlivu“ navíc znamená, že stavební úřad připouští možnost takového vlivu. Přesto nevysvětluje, na základě jakých konkrétních hydrogeologických podkladů dospěl k závěru, že toto riziko je přijatelné. Rozhodnutí neobsahuje identifikaci dotčených studní, jejich závislosti na konkrétním kolektoru, jejich dlouhodobé vydatnosti ani modelový výpočet možné změny hladiny podzemní vody v důsledku výkopů, zářezů či odvodnění tělesa dálnice.

Takový přístup je v rozporu se zásadou prevence podle § 5 odst. 3 vodního zákona, podle níž je každý povinen dbát o ochranu přirozené akumulace vod a zachování vodních poměrů. Nelze připustit, aby zásah do hydrogeologického režimu byl fakticky „testován“ až po vydání územního rozhodnutí prostřednictvím budoucího monitoringu a následných kompenzací.

Zvlášť závažné je to v území, kde jsou individuální studny primárním zdrojem pitné vody a kde je podzemní voda dlouhodobě ovlivněna klimatickým suchem. Individuální zdroje nejsou pouhou alternativou k veřejnému vodovodu, ale představují strategickou infrastrukturu zásobování obyvatelstva pitnou vodou. Jejich ochrana musí být zajištěna preventivně, nikoli až ex post prostřednictvím kompenzací.

Napadená pasáž tak zakládá nepřezkoumatelnost rozhodnutí a porušení § 90 stavebního zákona ve spojení s § 5, § 8 a § 38 vodního zákona. Územní rozhodnutí bylo

vydáno bez toho, aby bylo prokázáno, že záměr, tak jak je navržen, neohrozí vydatnost ani kvalitu stávajících studní. To představuje podstatnou vadu řízení, která má vliv na zákonnost rozhodnutí.

Odvolatel napadá část odůvodnění na str. 312/350 , kde stavební úřad uvádí:

„K námitce rizika ovlivnění či zasolení podzemních vod stavební úřad uvádí, že ochrana podzemních vod je řešena technickými opatřeními navrženými v projektu, zejména systémem odvodnění a zachytávání…“

Takové vypořádání je nedostatečné jak z hlediska vnitrostátního práva, tak z hlediska práva Evropské unie.

Stavební úřad se omezil na obecné konstatování existence technických opatření, aniž by uvedl jejich konkrétní parametry, návrhové hodnoty, účinnost či vztah ke konkrétním dotčeným útvarům podzemních vod. Rozhodnutí neobsahuje žádné vyhodnocení koncentrací chloridů z provozu komunikace, žádnou bilanci jejich ročního zatížení, žádné posouzení infiltrační kapacity horninového prostředí ani modelaci jejich šíření v kolektoru podzemní vody.

Takový postup je v rozporu s § 38 vodního zákona, který zakazuje vypouštění látek způsobujících zhoršení jakosti vod, a rovněž s § 5 odst. 3 vodního zákona, který ukládá povinnost chránit přirozenou akumulaci vod a vodní poměry.

Současně je v rozporu s čl. 4 odst. 1 písm. b) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES (rámcová směrnice o vodách), která ukládá členským státům povinnost zabránit zhoršení stavu všech útvarů podzemních vod a chránit, zlepšovat a obnovovat tyto útvary s cílem dosažení dobrého stavu. Tento zákaz zhoršení je bezpodmínečný a musí být respektován při každém povolování záměru, který může mít na vodní útvar vliv.

Rozhodnutí však neidentifikuje konkrétní dotčené útvary podzemních vod, jejich aktuální kvantitativní a chemický stav ani mezní hodnoty, jejichž překročení by znamenalo porušení čl. 4 směrnice 2000/60/ES. Úřad se rovněž nezabývá otázkou kumulativního zatížení chloridy z dlouhodobé zimní údržby, které je z hydrogeochemického hlediska zásadní a v řadě případů vede k trvalému zvýšení koncentrací v mělkých kolektorech.

Pouhé tvrzení, že jsou navržena „technická opatření“, bez doložení jejich účinnosti ve vztahu ke konkrétním limitům ochrany vod, nesplňuje požadavky § 68 odst. 3 správního řádu na přezkoumatelnost rozhodnutí. Územní rozhodnutí musí obsahovat jasné a konkrétní odůvodnění, proč záměr, tak jak je navržen, nemůže vést ke zhoršení chemického ani kvantitativního stavu podzemních vod.

Napadená část rozhodnutí je proto nepřezkoumatelná a v rozporu nejen s § 90 stavebního zákona a § 5 a § 38 vodního zákona, ale i s čl. 4 směrnice 2000/60/ES, která zakazuje zhoršení stavu vodních útvarů a vyžaduje, aby byl tento zákaz respektován již ve fázi povolování záměru.

Odvolatel napadá část odůvodnění na str. 312/350 , kde stavební úřad uvádí:

„Dosah ovlivnění podzemních vod byl kvalitativně i kvantitativně vyhodnocen a je navržen hydrogeologický monitoring (…) Stavební úřad k námitce uvádí, že monitoring je stanoven v podmínkách rozhodnutí…“

Tato argumentace je právně nedostatečná, neboť směšuje dvě odlišné roviny – preventivní posouzení přípustnosti záměru a následnou kontrolu jeho dopadů.

Územní řízení má preventivní charakter. Jeho smyslem je předem posoudit, zda záměr, tak jak je navržen, nevede k nepřípustnému zásahu do vodních poměrů. Monitoring je nástrojem následného sledování stavu, nikoli nástrojem, který by sám o sobě legalizoval nejistotu ohledně budoucího vývoje.

Pokud stavební úřad argumentuje tím, že dopady budou sledovány prostřednictvím monitoringu, implicitně tím přiznává, že konečný účinek záměru na podzemní vody není s jistotou vyloučen. Takový přístup je v rozporu se zásadou prevence podle § 5 odst. 3 vodního zákona a s principem předběžné opatrnosti, který je součástí environmentálního práva EU.

Podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES jsou členské státy povinny zabránit zhoršení stavu útvarů podzemních vod. Tato povinnost je koncipována jako zákaz zhoršení, nikoli jako povinnost „zhoršení sledovat a případně napravovat“. Monitoring může sloužit jako kontrolní mechanismus, avšak nemůže nahradit předběžné prokázání toho, že záměr nezpůsobí zhoršení chemického nebo kvantitativního stavu útvaru.

Rozhodnutí rovněž neuvádí konkrétní parametry monitoringu:

– jaká bude síť monitorovacích objektů,
– jaké ukazatele budou sledovány (chloridy, vodivost, hladina, dusičnany apod.),
– jaké budou referenční hodnoty a spouštěcí limity pro zásah,
– jaký právní režim bude mít případné zjištění zhoršení stavu.

Bez těchto údajů nelze považovat monitoring za účinný nástroj ochrany vodních zdrojů. Navíc rozhodnutí neobsahuje žádnou analýzu, jak bude postupováno v případě, že monitoring prokáže negativní vliv – zda bude stavba omezena, upravena, nebo zda dojde pouze ke kompenzaci postižených vlastníků. Takový přístup odporuje preventivní logice vodního práva.

Argumentace stavebního úřadu tak představuje nepřípustné nahrazení věcného a právního posouzení rizika pouhým příslibem budoucí kontroly. To je v rozporu s § 90 stavebního zákona, § 5 a § 38 vodního zákona i s čl. 4 směrnice 2000/60/ES. Územní rozhodnutí musí být vydáno pouze tehdy, je-li na základě podkladů prokázáno, že záměr je z hlediska ochrany vod přípustný; nelze jej podmínit tím, že teprve budoucí monitoring ověří, zda k nepřípustnému zásahu došlo.

Odvolatel napadá část odůvodnění na str. 318/350 , kde stavební úřad uvádí:

„Omezení vlastnického práva je vyváženo významným veřejným zájmem na realizaci dopravní infrastruktury nadmístního významu…“

a současně:

„Stavební úřad neshledal, že by realizace záměru vedla k nepřijatelnému ohrožení vodních zdrojů.“

Tato argumentace je právně nesprávná ve dvou rovinách.

Za prvé, stavební úřad zde směšuje test proporcionality zásahu do vlastnického práva s otázkou ochrany vodních zdrojů. Úvaha o veřejném zájmu na dopravní infrastruktuře je relevantní při hodnocení zásahu do majetkových práv podle čl. 11 Listiny základních práv a svobod. Není však relevantním kritériem pro posouzení souladu záměru s kogentními ustanoveními vodního zákona a směrnice 2000/60/ES.

Ochrana vodních útvarů nepodléhá obecné úvaze o „vyvážení“ s jiným veřejným zájmem. Podle § 5 a § 38 vodního zákona a podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES platí zákaz zhoršení stavu vodních útvarů. Tento zákaz je závazný a může být prolomen pouze za splnění přísných podmínek čl. 4 odst. 7 směrnice 2000/60/ES, tedy při prokázání převažujícího veřejného zájmu, neexistence lepší alternativy a přijetí všech zmírňujících opatření. Taková úvaha však v rozhodnutí zcela chybí.

Stavební úřad pouze konstatuje existenci veřejného zájmu na dopravní infrastruktuře, aniž by aplikoval test podle čl. 4 odst. 7 směrnice 2000/60/ES nebo alespoň vyhodnotil, zda jsou splněny podmínky výjimky ze zákazu zhoršení stavu vod.

Za druhé, výrok „stavební úřad neshledal, že by realizace záměru vedla k nepřijatelnému ohrožení vodních zdrojů“ je formulován zcela obecně, bez uvedení skutkových zjištění a právní úvahy. Rozhodnutí neidentifikuje konkrétní vodní útvary, jejich současný stav ani mezní hodnoty, které by mohly být ohroženy. Neobsahuje ani posouzení kumulativních vlivů ani vyhodnocení dlouhodobých dopadů zasolení a změny infiltračních poměrů.

Takto stručný závěr nesplňuje požadavky § 68 odst. 3 správního řádu na řádné odůvodnění. Není z něj zřejmé, jakými úvahami se stavební úřad řídil, z jakých podkladů vycházel a proč dospěl k závěru o přijatelnosti zásahu.

Vodní zdroje, zejména individuální zdroje pitné vody, představují strategickou složku veřejného zájmu na ochraně zdraví a bezpečnosti obyvatel. Jejich ochranu nelze podřídit obecné deklaraci významu dopravní infrastruktury bez konkrétní právní a odborné analýzy.

Napadená část rozhodnutí je proto v rozporu s § 90 stavebního zákona, § 5 a § 38 vodního zákona a s čl. 4 směrnice 2000/60/ES. Úřad nahradil konkrétní vodoprávní úvahu obecnou tezí o veřejném zájmu, aniž by prokázal, že záměr, tak jak je navržen, nevede ke zhoršení stavu vodních útvarů ani k ohrožení vodních zdrojů.

Odvolatel napadá se část odůvodnění na str. 312–313/350 , kde stavební úřad uvádí:

„Pro případ havárie v tunelu je však vhodné z bezpečnostních důvodů přepad v nádrži NKV ponechat… Pokud by totiž došlo k mimořádnému překročení kapacity NKV (…) kontaminovaná voda by (…) tak i tak ‚doputovala‘ do dešťové kanalizace dálnice.“

Tato pasáž je z hlediska vodního práva zásadně právně nesprávná.

Stavební úřad zde výslovně připouští scénář, v němž může dojít k přepadu kontaminované vody z nádrže kontaminovaných vod (NKV) do systému dešťové kanalizace. Tedy do systému, který je napojen na další retenční a následně vypouštěcí objekty. Rozhodnutí však neobsahuje žádné vyhodnocení toho, zda takový scénář odpovídá limitům § 38 vodního zákona, ani zda je slučitelný se zákazem zhoršení stavu vodních útvarů podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES.

Argumentace stavebního úřadu je založena výlučně na hledisku bezpečnosti zásahu složek IZS. Tato úvaha může být relevantní z hlediska krizového řízení, nikoli však jako náhrada vodoprávního posouzení. Vodní zákon nestanoví výjimku z ochrany vod pro případ „technické vhodnosti“ přepadu. Jakékoli vypouštění znečištěných vod do povrchových nebo podzemních vod musí splňovat zákonné limity a být předem vyhodnoceno.

Rozhodnutí neobsahuje:

– identifikaci recipientu, do nějž bude voda z dešťové kanalizace odváděna,
– modelaci koncentrací znečišťujících látek při mimořádné události,
– vyhodnocení ředicí schopnosti toku,
– posouzení vlivu na ekologický a chemický stav dotčeného útvaru povrchové nebo podzemní vody.

Formulace, že kontaminovaná voda by „tak i tak doputovala“ do kanalizace, nepředstavuje právní argument, ale faktické připuštění rizika bez jeho právního vyhodnocení. Územní rozhodnutí musí obsahovat posouzení přípustnosti tohoto rizika, nikoli jeho bagatelizaci.

Podle § 5 odst. 3 vodního zákona je každý povinen předcházet zhoršení jakosti vod. Podle § 38 odst. 1 vodního zákona je zakázáno vypouštět do povrchových nebo podzemních vod závadné látky bez splnění zákonných podmínek. Podle čl. 4 směrnice 2000/60/ES je členský stát povinen zabránit zhoršení stavu vodních útvarů. Rozhodnutí však neobsahuje žádnou úvahu o tom, zda scénář přepadu splňuje tyto limity.

Je rovněž třeba zdůraznit, že tunel je technologicky vysoce rizikovým prvkem infrastruktury. Havárie v tunelu může zahrnovat únik pohonných hmot, chemikálií či jiných nebezpečných látek. Územní rozhodnutí musí předem vyhodnotit, zda kapacita 170 m³ a systém přepadu poskytují dostatečnou ochranu vodního prostředí, nikoli pouze ochranu provozní bezpečnosti.

Napadená část rozhodnutí je proto nepřezkoumatelná a v rozporu s § 90 stavebního zákona ve spojení s § 5 a § 38 vodního zákona a s čl. 4 směrnice 2000/60/ES. Úřad připustil možnost vypouštění kontaminované vody do systému bez toho, aby prokázal, že tento scénář je právně přípustný a ekologicky bezpečný.

Odvolatel napadá část odůvodnění na str. 273/350, kde je reprodukována námitka městyse Maršovice požadující, aby retenční nádrže na vodních tocích nad Maršovicemi byly navrženy pro intenzitu návrhového deště n = 0,05 (řada dvacetiletých dešťů) a aby hráz rybníka Musík byla dimenzována na Q100.

Rozhodnutí však neobsahuje vlastní odborné a právní zdůvodnění, proč jsou projektované parametry retenčních nádrží a souvisejících objektů dostatečné z hlediska ochrany odtokových poměrů a prevence povodňových škod.

Stavební úřad se nevypořádává s následujícími otázkami:

– zda byly použity aktuální srážkové řady a hydrologická data reflektující změnu klimatických poměrů a nárůst extrémních srážkových epizod,
– zda byl vyhodnocen kumulativní efekt rozsáhlého zpevnění ploch tělesa dálnice, odpočívek a související infrastruktury,

– zda byla modelována změna kulminačních průtoků v dotčených povodích,
– zda byla posouzena kapacita zatrubněných úseků toku v intravilánu obce Maršovice a v dalších sídlech pod stavbou.

Podle § 5 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon, je každý povinen dbát o zachování přirozené akumulace vod a o zachování odtokových poměrů v území. Územní rozhodnutí musí obsahovat konkrétní posouzení, zda záměr, tak jak je navržen, nezpůsobí urychlení odtoku, zvýšení kulminačních průtoků či přenesení povodňového rizika do zastavěných částí obcí.

Rozhodnutí však žádné konkrétní hydraulické výpočty ani modelové scénáře nepředkládá a neuvádí, jakým způsobem byla ověřena dostatečnost retenčních objemů. Není zřejmé, zda návrh odpovídá alespoň úrovni ochrany při průtoku Q100 v níže položených úsecích, ani zda je zajištěna dostatečná bezpečnost při extrémních epizodách.

Je třeba zdůraznit, že při povolování liniové stavby o délce téměř 17 km dochází k zásadní změně infiltračních a odtokových poměrů v dotčeném povodí. Povinnost vyhodnotit kumulativní vliv zpevnění ploch je přitom součástí prevenční povinnosti podle vodního zákona i požadavků čl. 4 směrnice 2000/60/ES, která ukládá zabránit zhoršení stavu vodních útvarů, včetně jejich kvantitativních parametrů.

Pokud rozhodnutí neobsahuje konkrétní hydrologickou argumentaci, proč navržené retenční nádrže a související objekty dostatečně kompenzují změnu odtokového režimu, je tato část rozhodnutí nepřezkoumatelná ve smyslu § 68 odst. 3 správního řádu. Územní rozhodnutí musí již v této fázi prokázat, že záměr nezhorší odtokové poměry v území a nezvýší povodňové riziko v níže položených sídlech.

Napadená část je proto v rozporu s § 90 stavebního zákona ve spojení s § 5 odst. 3 vodního zákona a s preventivní funkcí vodního práva. Stavební úřad rezignoval na konkrétní hydrologické vyhodnocení a spokojil se s obecnou deklarací dostatečnosti navrženého řešení, aniž by tento závěr podložil přezkoumatelnými odbornými podklady.

Odvolatel napadá část rozhodnutí, v níž jsou popsány mostní objekty nad vodními toky, zejména nad Maršovickým potokem a Novým potokem , aniž by bylo přezkoumatelným způsobem vyhodnoceno, jak tyto objekty ovlivní hydraulické a morfologické poměry vodních toků.

Rozhodnutí sice uvádí technický popis mostů, jejich délku a umístění, avšak postrádá samostatnou hydrotechnickou a ekologickou analýzu. Není doloženo:

– zda byly vyhodnoceny účinky mostních pilířů a opěr na průtočnou kapacitu koryta při průtoku Q100,
– zda bylo modelováno zvýšení hladiny při povodňových stavech vlivem zúžení průtočného profilu,
– zda byly posouzeny změny rychlostního pole a možné erozní či sedimentační procesy,
– zda byly vyhodnoceny zásahy do morfologie toku jako složky ekologického stavu útvaru povrchové vody.

Podle § 17 vodního zákona podléhají zásahy do koryt vodních toků zvláštnímu režimu a musí být posouzeny z hlediska zachování vodních poměrů a ochrany před povodněmi.

Územní rozhodnutí však neobsahuje žádný konkrétní hydraulický výpočet ani odkaz na model, který by prokazoval, že mostní konstrukce při návrhovém průtoku Q100 nezhorší odtokové poměry a nezvýší povodňové riziko v navazujících úsecích.

Zásadní je rovněž absence hodnocení morfologických zásahů. Mostní pilíře, dočasné přeložky koryt, stabilizace břehů či opevnění dna představují změny hydromorfologických charakteristik toku. Podle čl. 4 odst. 1 písm. a) směrnice 2000/60/ES jsou členské státy povinny zabránit zhoršení ekologického stavu útvarů povrchových vod. Hydromorfologické prvky jsou přitom jednou z určujících složek ekologického stavu.

Rozhodnutí však neidentifikuje, do kterých útvarů povrchových vod jsou mostní objekty umístěny, jaký je jejich současný ekologický stav a zda zásah nemůže vést ke zhoršení některé z hodnocených složek (hydrologický režim, kontinuita toku, struktura koryta a břehů). Chybí i úvaha o případné aplikaci čl. 4 odst. 7 směrnice 2000/60/ES, pokud by zásah mohl znamenat zhoršení stavu.

Pouhý technický popis mostních objektů nemůže nahradit právně relevantní vyhodnocení jejich vlivu na vodní režim a ekologický stav toku. Takový postup je v rozporu s § 90 stavebního zákona, který vyžaduje, aby již v územním rozhodnutí byly posouzeny dopady záměru na veřejné zájmy v území, včetně ochrany vod.

Napadená část rozhodnutí je proto nepřezkoumatelná pro nedostatek skutkových zjištění a právních úvah ve smyslu § 68 odst. 3 správního řádu. Územní rozhodnutí bylo vydáno bez toho, aby bylo prokázáno, že mostní objekty a související úpravy koryt nezhorší hydraulickou kapacitu toků ani ekologický stav dotčených útvarů povrchové vody ve smyslu vodního zákona a směrnice 2000/60/ES.

Odvolatel napadá se část rozhodnutí na str. 326/350 , kde je zmíněno prohlubování stávajících studní jako opatření v souvislosti s realizací záměru.

Skutečnost, že je v rámci projektové přípravy či kompenzačních opatření uvažováno o prohlubování studní, představuje významný indikátor možného zásahu do kvantitativního stavu podzemních vod. Prohlubování studní totiž není standardním preventivním opatřením, nýbrž reakcí na předpokládaný nebo již existující pokles hladiny podzemní vody či snížení vydatnosti zdroje.

Rozhodnutí však neobsahuje žádné systematické vyhodnocení toho, zda potřeba prohloubení studní není důsledkem změny hydrogeologického režimu vyvolané záměrem, zejména:

– odvodněním zářezů a tunelových objektů,
– zpevněním rozsáhlých ploch a snížením infiltrace,
– změnou proudění v puklinovém prostředí.

Podle § 5 odst. 3 vodního zákona je povinností zachovat přirozenou akumulaci vod a vodní poměry v území. Pokud realizace stavby vyžaduje prohlubování individuálních zdrojů pitné vody, je to prima facie důkaz, že dochází k zásahu do hydrogeologické rovnováhy.

Současně podle čl. 4 odst. 1 písm. b) směrnice 2000/60/ES jsou členské státy povinny zabránit zhoršení kvantitativního stavu útvarů podzemních vod. Kvantitativní stav je hodnocen mimo jiné podle vztahu mezi odběry a dostupnými zdroji a podle dopadu na závislé ekosystémy. Pokud dochází k poklesu hladiny natolik, že je nutné technicky prohlubovat

studny, je namístě zkoumat, zda tím nedochází ke zhoršení kvantitativního stavu dotčeného útvaru.

Rozhodnutí však neidentifikuje konkrétní útvar podzemní vody, do něhož jsou dotčené studny napojeny, neuvádí jeho aktuální kvantitativní stav ani nehodnotí, zda plánované zásahy do podzemního režimu (zejména drenážní účinky hlubokých zářezů či tunelu) mohou tento stav zhoršit.

Namísto toho je prohlubování studní prezentováno jako možné technické řešení. Takový přístup je však z hlediska vodního práva nepřijatelný. Kompenzace nebo adaptace jednotlivých vlastníků nemůže nahradit povinnost zabránit samotnému zhoršení stavu vodního útvaru.

Napadená část rozhodnutí je proto v rozporu s § 90 stavebního zákona, neboť úřad nevypořádal otázku vlivu záměru na kvantitativní stav podzemních vod již v územním řízení. Současně je v rozporu s § 5 vodního zákona a s čl. 4 směrnice 2000/60/ES, jelikož neobsahuje žádné vyhodnocení, zda potřeba prohlubování studní nepředstavuje faktické zhoršení kvantitativního stavu útvaru podzemní vody.

Odvolatel napadá část rozhodnutí týkající se objektu SO 304.607 – tunelové odvodnění, neboť odůvodnění neobsahuje integrované a přezkoumatelné posouzení vlivu tohoto systému na vodní poměry v území.

Z rozhodnutí není zřejmé:
– jaká je konečná cesta vody po jejím zachycení a případném předčištění,
– do jakého konkrétního recipientu je voda odváděna,
– zda je tento recipient hydraulicky způsobilý přijmout další zatížení,
– zda je z hlediska jakosti vody schopen absorbovat i potenciálně zvýšené koncentrace znečišťujících látek,
– jak je vyhodnocen souběh běžného provozního zatížení a mimořádných (havarijních) událostí.

Tunelové odvodnění představuje z hlediska ochrany vod specifický a vysoce rizikový prvek stavby. V běžném režimu dochází k odvodu srážkových vod smíšených s provozními polutanty, v mimořádném režimu může jít o vody kontaminované ropnými látkami či jinými nebezpečnými látkami. Rozhodnutí však neposkytuje souhrnnou bilanci těchto zatížení ani modelaci jejich dopadu na konečný vodní útvar.

Podle § 38 vodního zákona je zakázáno vypouštět odpadní vody do povrchových nebo podzemních vod bez splnění zákonných podmínek a bez zajištění, že nedojde ke zhoršení jakosti vod. Územní rozhodnutí však neobsahuje analýzu toho, zda kombinace běžného provozu a havarijních scénářů nepřekročí kapacitu systému a limity recipientu.

Současně podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES musí být zabráněno zhoršení stavu dotčeného útvaru povrchové či podzemní vody. Tento zákaz se vztahuje i na kumulativní vlivy více zdrojů znečištění. Rozhodnutí však neposuzuje tunelové odvodnění v kontextu celkového odvodňovacího systému dálnice ani ve vztahu k dalším zdrojům zatížení v povodí.

Chybí tak integrované posouzení hydraulické kapacity systému, kvality vypouštěné vody a dopadu na konkrétní vodní útvar. Namísto toho je systém popsán technicky, bez vyhodnocení jeho právní přípustnosti z hlediska ochrany vod.

Napadená část rozhodnutí je proto nepřezkoumatelná pro nedostatek skutkových zjištění a právních úvah podle § 68 odst. 3 správního řádu a je v rozporu s § 90 stavebního zákona ve spojení s § 38 vodního zákona a s čl. 4 směrnice 2000/60/ES. Územní rozhodnutí bylo vydáno bez toho, aby bylo prokázáno, že tunelové odvodnění a jeho napojení na další systém nezpůsobí zhoršení stavu vodních útvarů ani nepřiměřené hydraulické zatížení recipientu.

Odvolatel napadá se část rozhodnutí vypořádávající námitku N6 (vlivy na povrchové a podzemní vody), neboť stavební úřad zde odkazuje na proces EIA, aniž by provedl samostatné a integrované vyhodnocení kumulativních vlivů záměru na vodní režim území.

Rozhodnutí neposuzuje vzájemné působení několika zásadních faktorů, které v souhrnu mohou vést ke zhoršení kvantitativního i chemického stavu útvarů podzemních vod, konkrétně:

– dlouhodobý pokles hladin podzemní vody v důsledku klimatických změn a snižování přirozené obnovy zdrojů,

– trvalé snížení infiltrace v důsledku rozsáhlého zpevnění ploch tělesa dálnice, odpočívek a související infrastruktury,

– chemické zatížení prostředí chloridy a dalšími polutanty ze zimní údržby a provozu komunikace,

– zvýšenou frekvenci extrémních srážkových epizod a jejich vliv na rychlost odtoku a transport znečišťujících látek.

Tyto faktory nejsou v rozhodnutí hodnoceny ve vzájemné souvislosti. Úřad neposkytuje žádnou syntetickou hydrogeologickou bilanci, která by vyhodnotila dlouhodobou rovnováhu mezi infiltrací, odtokem a odběry. Není zřejmé, zda byl zpracován scénář kombinující klimatický pokles, sníženou infiltrační schopnost území a chemické zatížení podzemních vod.

Takový postup je v rozporu s § 5 odst. 3 vodního zákona, který ukládá povinnost chránit přirozenou akumulaci vod a zachovat vodní poměry. Současně je v rozporu s čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES, podle něhož musí být zabráněno zhoršení stavu vodních útvarů. Tento zákaz je třeba posuzovat kumulativně, nikoli izolovaně po jednotlivých technických opatřeních.

Zákaz zhoršení se nevztahuje pouze na jednotlivý dílčí zásah, ale na celkový dopad záměru v daném útvaru. Pokud rozhodnutí hodnotí jednotlivé aspekty odděleně (odvodnění, zasolení, monitoring), aniž by je integrovalo do celkového modelu dopadu na útvar podzemní vody, není naplněn požadavek komplexního přezkumu.

Rozhodnutí tak neobsahuje žádné vyhodnocení, zda kombinace těchto vlivů nemůže vést ke zhoršení kvantitativního stavu (pokles hladiny, omezení dostupnosti zdrojů) ani ke zhoršení chemického stavu (zvýšení koncentrace chloridů a dalších látek). Absence takového posouzení činí rozhodnutí nepřezkoumatelným podle § 68 odst. 3 správního řádu.

Napadená část je proto v rozporu s § 90 stavebního zákona ve spojení s § 5 vodního zákona a s čl. 4 směrnice 2000/60/ES. Územní rozhodnutí bylo vydáno bez toho, aby bylo prokázáno, že záměr, posuzovaný v kumulativním a dlouhodobém horizontu, nezpůsobí zhoršení stavu dotčených vodních útvarů.

Odvolatel napadá rozhodnutí jako celek v části posouzení vlivů na vodní útvary, neboť neobsahuje žádnou úvahu o aplikaci čl. 4 odst. 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady

2000/60/ES, přestože z povahy záměru vyplývá možnost zásahu do kvantitativního či chemického stavu podzemních vod a do ekologického stavu vod povrchových.

Podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES jsou členské státy povinny zabránit zhoršení stavu útvarů povrchových a podzemních vod. Tento zákaz je bezprostředně závazný a musí být aplikován při každém povolování záměru, který může mít na vodní útvar vliv.

Článek 4 odst. 7 směrnice připouští výjimku pouze za splnění kumulativních podmínek:
– zásah sleduje převažující veřejný zájem nebo přínosy pro udržitelný rozvoj převáží nad environmentálními dopady,
– neexistuje jiná technicky a ekonomicky proveditelná alternativa s menším dopadem,
– jsou přijata veškerá proveditelná zmírňující opatření,
– důvody výjimky jsou výslovně a transparentně uvedeny a odůvodněny.
Rozhodnutí však neobsahuje žádnou analýzu toho, zda záměr může vést ke zhoršení stavu dotčených vodních útvarů, ani žádné posouzení podmínek případné výjimky podle čl. 4 odst. 7 směrnice. Neidentifikuje konkrétní vodní útvary, jejich současný stav ani nevyhodnocuje, zda navržené zásahy (odvodnění, úpravy toků, změna infiltrace, chemické zatížení) mohou způsobit zhoršení některého z hodnocených prvků.

Současně rozhodnutí sice obecně odkazuje na veřejný zájem na realizaci dopravní infrastruktury, avšak tato úvaha není vedena v intencích čl. 4 odst. 7 směrnice. Neobsahuje posouzení alternativního trasování, jiných technických řešení ani komplexní vyhodnocení převažujícího veřejného zájmu ve vztahu k ochraně vodních útvarů.

Absence jakékoli zmínky o čl. 4 odst. 7 směrnice je zásadní vadou, neboť pokud by záměr vedl byť jen k potenciálnímu zhoršení stavu vodního útvaru, bylo povinností správního orgánu tento test aplikovat a transparentně zdůvodnit, proč jsou jeho podmínky splněny. Bez takové úvahy nelze považovat rozhodnutí za souladné s právem EU.

Tato vada je o to závažnější, že směrnice 2000/60/ES má v oblasti zákazu zhoršení přímý účinek a správní orgány jsou povinny ji aplikovat ex officio. Neposouzení podmínek výjimky představuje porušení unijního práva i § 90 stavebního zákona, neboť územní rozhodnutí bylo vydáno bez ověření souladu záměru s kogentními limity ochrany vod.

Rozhodnutí je v této části nepřezkoumatelné a zatížené vadou nesprávného právního posouzení věci, neboť neaplikovalo relevantní ustanovení unijního práva, které je pro posouzení přípustnosti zásahu do vodních útvarů rozhodující.

Odvolatel napadá rozhodnutí v části posouzení vlivů na podzemní vody, neboť zcela opomíjí skutečnost, že záměr je umístěn v hydrogeologickém rajonu č. 6320 – „Krystalinikum v povodí Střední Vltavy“, který je dle mapových podkladů České geologické služby (vrstvy „Podzemní voda – rajony“ a „Základní odtok“) hodnocen jako území s nízkým základním odtokem a vysokou zranitelností horninového prostředí.

Mapové podklady ČGS, vydávané pod gescí Ministerstva životního prostředí, identifikují tento rajon jako oblast s omezenou akumulační schopností, výraznou závislostí na přímé infiltraci a nízkou retenční kapacitou puklinového kolektoru. Jedná se tedy o jedno z nejzranitelnějších prostředí z hlediska kvantitativní stability podzemních vod.

Rozhodnutí však tuto skutečnost nijak nereflektuje. Neuvádí, že se stavba nachází v rajonu 6320, nehodnotí nízký základní odtok jako indikátor omezené vodní bilance a neposuzuje zranitelnost kolektoru vůči snížení infiltrace a chemickému zatížení.

V území s nízkým základním odtokem může i relativně malý zásah do infiltrace nebo změna proudění vést k poklesu hladiny a snížení vydatnosti zdrojů. Absence tohoto vyhodnocení je v rozporu s § 5 odst. 3 vodního zákona a s čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES, který ukládá zabránit zhoršení kvantitativního i chemického stavu útvarů podzemních vod.

Tím, že stavební úřad nepřihlédl k oficiálním mapovým podkladům ČGS a neposoudil záměr ve vztahu k vysoké zranitelnosti rajonu 6320, zatížil rozhodnutí vadou nedostatečného skutkového zjištění a nepřezkoumatelnosti podle § 68 odst. 3 správního řádu.

Odvolatel napadá se rozhodnutí jako celek v části posouzení vlivů na vodní útvary, neboť neobsahuje žádnou úvahu o aplikaci čl. 4 odst. 7 směrnice 2000/60/ES, přestože z povahy záměru vyplývá potenciál zásahu do kvantitativního a chemického stavu podzemních vod i do ekologického stavu vod povrchových.

Podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES je členský stát povinen zabránit zhoršení stavu vodních útvarů. Tento zákaz je bezprostředně závazný a musí být aplikován při každém povolování záměru, který může mít na vodní útvar vliv. Pokud by záměr mohl vést ke zhoršení stavu, je možné jej povolit pouze za splnění výjimečných podmínek dle čl. 4 odst. 7 směrnice.

Tyto podmínky jsou kumulativní:
– musí jít o zásah ve veřejném zájmu převažujícím nad environmentálními cíli,
– nesmí existovat technicky a ekonomicky proveditelná alternativa s menším dopadem,
– musí být přijata všechna proveditelná zmírňující opatření,
– důvody výjimky musí být výslovně a transparentně odůvodněny.

Rozhodnutí však žádnou takovou úvahu neobsahuje. Neidentifikuje konkrétní dotčené útvary vod, nehodnotí, zda může dojít ke zhoršení jejich stavu, a v případě potenciálního zhoršení vůbec neaplikuje test podle čl. 4 odst. 7 směrnice. Pouhá obecná zmínka o veřejném zájmu na realizaci dopravní infrastruktury nemůže tento test nahradit, neboť chybí posouzení alternativ, rozsahu zásahu a přiměřenosti ve vztahu k environmentálním cílům.

Absence této analýzy představuje zásadní právní vadu. Pokud existuje byť jen potenciální riziko zhoršení stavu vodního útvaru, je správní orgán povinen se s čl. 4 odst. 7 směrnice vypořádat výslovně a přezkoumatelně. Neučiní-li tak, zatíží rozhodnutí nesprávným právním posouzením a poruší § 90 stavebního zákona, neboť neověří soulad záměru s kogentními požadavky unijního práva.

Rozhodnutí je proto v této části nepřezkoumatelné a v rozporu s čl. 4 směrnice 2000/60/ES, neboť rezignovalo na aplikaci výjimečného režimu, který je nezbytný v případě zásahu do vodních útvarů.

Odvolatel napadá se rozhodnutí v části posouzení vlivů na vodní prostředí, neboť neobsahuje žádné explicitní vyhodnocení souladu záměru s plánem povodí podle § 24 zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon.

Podle § 24 odst. 1 vodního zákona jsou plány povodí závazným podkladem pro rozhodování správních orgánů při ochraně vod. Tyto plány stanoví environmentální cíle pro

jednotlivé útvary povrchových a podzemních vod, včetně požadavku dosažení a udržení dobrého stavu a zákazu jeho zhoršení.

Rozhodnutí však:

– neidentifikuje konkrétní útvary vod dotčené záměrem,
– neuvádí jejich environmentální cíle dle aktuálního plánu povodí,
– nevyhodnocuje, zda je záměr s těmito cíli slučitelný,
– neposuzuje, zda nezasahuje do opatření stanovených v programu opatření plánu povodí.

Absence této vazby je zásadní, neboť plány povodí představují implementační nástroj směrnice 2000/60/ES a jejich cíle jsou pro správní orgány závazné. Nelze rozhodnout o umístění stavby, která zasahuje do vodních útvarů, aniž by byl její soulad s plánem povodí výslovně a přezkoumatelně posouzen.

bb. Městský úřad Benešov, odbor životního prostředí, Sdělení vydané pod č.j. MUBN/ 20345/2023/ŽP ze dne 17.01.2023

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Městský úřad Benešov, odbor životního prostředí, Sdělení vydané pod č.j. MUBN/ 20345/2023/ŽP ze dne 17.01.2023.

cc. Městský úřad Benešov, odbor životního prostředí, sdělení vydané pod č.j. MUBN/178819/2022/ŽP ze dne 22.02.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska odbor životního prostředí, sdělení vydané pod č.j. MUBN/178819/2022/ŽP ze dne 22.02.2022.

dd. Městský úřad Benešov, odbor životního prostředí, Souhrnné vyjádření vydané pod č.j. MUBN/224814/2022/OOPLH ze dne 17.05.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Městský úřad Benešov, odbor životního prostředí, Souhrnné vyjádření vydané pod č.j. MUBN/224814/2022/OOPLH ze dne 17.05.2022.

ee. Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, regionální pracoviště střední Čechy vyjádření vydané pod č.j. SR/0298/SC/2021-2 ze dne 11.02.2021

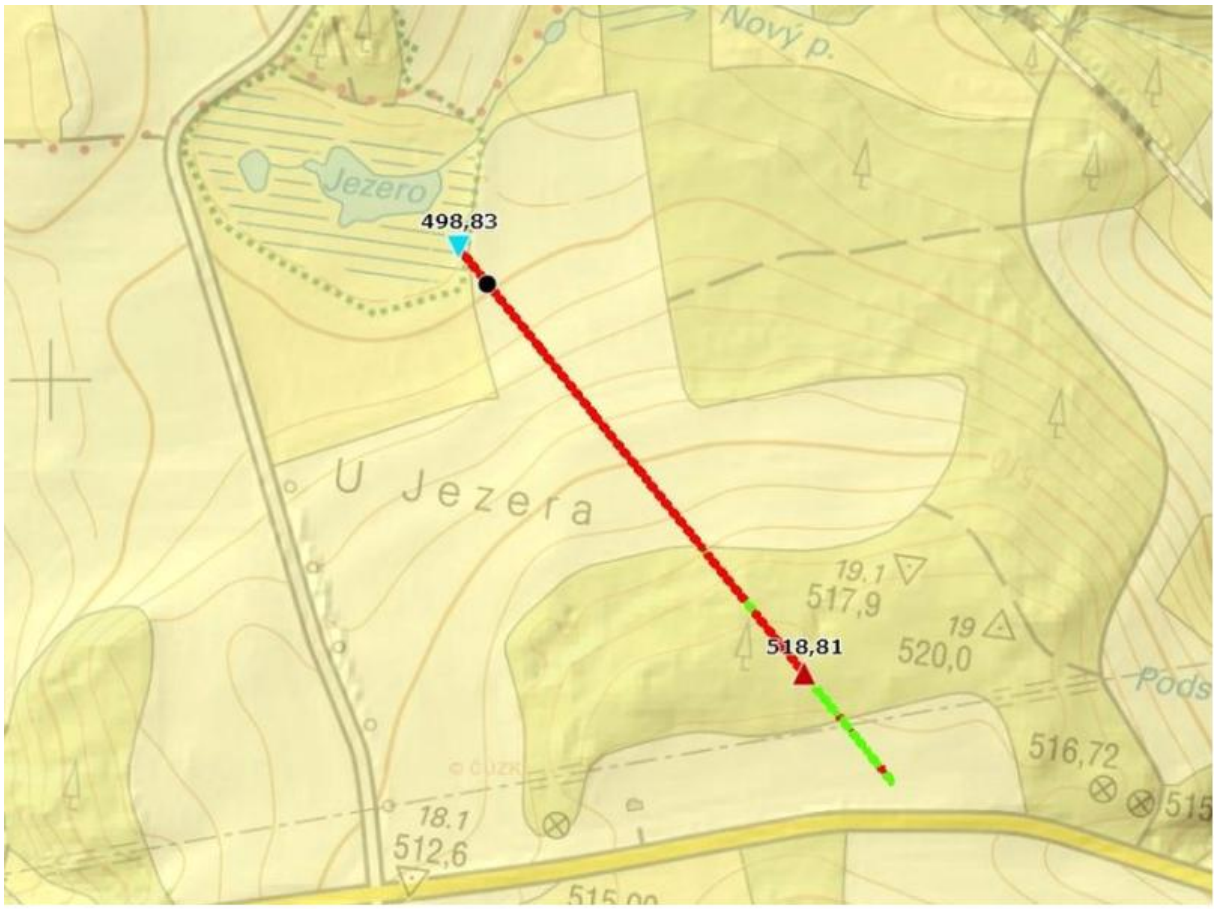
Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, regionální pracoviště střední Čechy vyjádření vydané pod č.j. SR/0298/SC/2021-2 ze dne 11.02.2021.

18. Vliv záměru na EVL Minartice, absence stanoviska ohledně zásahu do soustavy NATURA 2000

Odvolatel namítal a namítá absenci stanoviska ohledně zásahu do soustavy NATURA 2000 EVL Minartice, ležící v katastrálních územích Bezmíř a Minartice západně od trasy záměru (km 40,50 – 40,60), které je v materiálu Brejšková (2023) zmíněno jen okrajově. Toto EVL je
chráněno od roku 2014 jako PP Minartice. Předmětem ochrany je rybník zvaný Jezero s

výskytem kuňky obecné (Bombina bombina) a s bohatě vyvinutým literálním porostem s převahou dvou druhů orobinců.

Investor v dokumentaci EIA tvrdí že: "splachy škodlivin vznikající automobilovým provozem a následné negativní ovlivnění kvality vody v dotčené EVL – vzhledem k morfologii terénu lze ovlivnění EVL prakticky vyloučit. V případě znečištění Nového potoka, který dálnice kříží, nebude EVL dotčena, neboť leží proti proudu a je prameništěm potoka. ." (SUDOP 2010, s. 400).



Simek geodetické mapy ukazující svahové poměry mezi záměrem a PP Minartice

Toto tvrzení se nezakládá na pravdě. Hladina „Jezera“ leží na kotě 498,83 m, zatímco záměr je navrhovaný v trase, kde v bodě 49.6613581N, 14.5439511E dosahuje nadmořské výšky. 518,81 m. Navrhovaná dálnice tedy leží asi o 20 m výše než PP! V tomto místě se záměr přibližuje k PP na vzdálenost 350 m, vezmeme li úvahu ochranné pásmo (50m), tak na vzdálenost 300 m od PP. Mezi těmito dvěma body leží táhlý, ničím nepřerušovaný svah, který je skloněn od záměru k předmětné PP. Je zřejmé, že minimálně v době stavby navrhované dálnice by bylo území PP ohroženo splachy vody či jiných tekutin ze stavby, připadaně splachy zeminy. Je také nutné prověřit, jaké budou odtokové poměry v případě provozu navrhované dálnice a zda smyvy z povrchu dálnice nebudou také ohrožovat tuto PP. Ve studii Farkač a kol. 2007 se přitom možné negativní vlivy zmiňují (s.9): „Během výstavby -přímé ohrožení celistvosti EVL stavebními mechanizmy -splachy obnažené či navážené zeminy do dotčené EVL a její zazemňování -unik ropných produktů ze stavební strojů

Po výstavbě :
-splachy škodlivin a následně negativní ovlivnění kvality vody v dotčené EVL“

Vydané výjimky a kompenzační opatření však toto varovaní nereflektují.

Práce Bejček 2007 se zabývá vlivem stavby na ochranu EVL a PP Minartice. V této studii se konstatuje, že na základě poskytnutých (nedostatečných) podkladů je významný negativní vliv na předmět ochrany tohoto území (kuňka obecná) možný a nelze ho vyloučit. Přesto se v práci Farkač a kol. 2019 uvádí, že navrhovaná stavba nemá na EVL významný negativní dopad a to bez toho, že by byly poskytnuty podrobnější údaje. Stejně také Krajský úřad Středočeského kraje ve svém stanovisku ze dne 19.6.2016 vyloučil významný negativní vliv, přičemž se odvolává na posudek Bejček (2007), který však vyznívá opačně. Významný vliv tak nelze vyloučit zejména proto, že posuzovatel (Bejček 2007) vliv nevyloučil, v době posudku (2007) neměl k dispozici všechny relevantní údaje a také proto, že EVL a PP

Minartice je reálně ohrožena splachy ze stavby dálnice. Určitý úsek dálnice totiž zjevně leží výškově nad EVL a PP Minartice a může dojít k významnému poškození území touto stavbou (viz shora). Je zde třeba uvést, že předmětné území je zároveň EVL a PP (liší se pouze ochranným pásmem). Zatímco statut EVL přisuzuje tomuto území celoevropskou hodnotu (a z toho vyplývající nutnost naturového hodnocení), statut PP zase dává tomuto území příslušnou právní ochranu dle ZOPK. **Naturové hodnocení proběhlo v roce 2007 a je tudíž 17 let staré.**

Odvolatel považuje za naprosto nezbytné vliv na EVL a PP Minartice znovu posoudit podle platné metodiky (MŽP 2018).

Bez adekvátního aktuálního posouzení dle platných metodik nelze ve smyslu § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu a principem předběžné opatrnosti dle zákona č. 17/1992 Sb. vydat rozhodnutí o umístění stavby.

Stavební úřad vypořádal námitku odvolatele nezákonným, věcně nesprávným a především nepřezkoumatelným způsobem (rozpor s § 68 odst. 3 správního řádu), když pouze odkázal na zastaralé stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny z roku 2010, které je postaveno na posouzení z roku 2007 (!), bez jakéhokoliv vlastního zhodnocení a vypořádání podstaty námitky cit. ze str. 251:

„*Vliv záměru na lokality soustavy NATURA 2000 byl posuzován v rámci naturového hodnocení zpracovaného v roce 2007, které bylo podkladem pro navazující rozhodnutí dotčených orgánů ochrany přírody. Na základě tohoto hodnocení byl významný negativní vliv záměru na EVL Minartice vyloučen. Tento závěr byl následně převzat i do dalších stupňů přípravy záměru a potvrzen stanoviskem Krajského úřadu Středočeského kraje ze dne 19. 6. 2016, ve kterém byl významný negativní vliv na předmětnou EVL rovněž vyloučen.“*

19. Porušení procesních práv účastníků – nezákonné doručení datovou schránkou

Napadené rozhodnutí bylo vydáno v rozporu se zákonem již s ohledem na to, že odvolací lhůta byla správním orgánem zkrácena v důsledku doručení do datové schránky právního zástupce odvolatele. Toto působí rozpor rozhodnutí s § 2 odst. 3 a § 4 odst. 1, 3 a 4 správního řádu, podle nichž:

- správní orgán šetří práva oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu v jednotlivém případě dotýká (dotčené osoby),
- veřejná správa je službou veřejnosti; každý, kdo plní úkoly vyplývající z působnosti správního orgánu, má povinnost podle možností vycházet dotčeným osobám vstříc,
- správní orgán s dostatečným předstihem uvědomí dotčené osoby o úkonu, který učiní, je-li to potřebné k hájení jejich práv a neohrozí-li to účel úkonu,
- správní orgán umožní dotčeným osobám uplatňovat jejich práva a oprávněné zájmy.

Jedná se o jednu z největších investic státu v republikovém měřítku, rozhodnutí má přes 200 stran (o podkladech pro rozhodnutí nemluvě), a tedy je zcela neakceptovatelné a rozporné se zákonem, pokud je toto doručováno (zvláště v řízení trvajícím řadu let) tak, aby odvolací lhůta byla nezákonně zkrácena. Tímto správní orgán neumožňuje dotčeným osobám (včetně odvolatele) adekvátně k rozsahu, významu a složitosti věci uplatňovat jejich práva a oprávněné zájmy.

Jedná se zde tedy nepochybně o úmyslné porušení uvedených ustanovení správního řádu, a je tedy nutno napadené rozhodnutí zrušit a nové rozhodnutí vydat při respektování možnosti adekvátního uplatňování procesních práv dotčených osob - účastníků řízení, popřípadě prodloužit účastníkům lhůtu k doplnění svých odvolání.

20. Není zajištěna požární bezpečnost tunelu Prostřední vrch

Odvolatel namítá, že není zajištěna požární bezpečnost tunelu Prostřední vrch. Záměr Hasičské záchranné stanice Voračice (HZS Voračice) není součástí povolované stavby, údajně má být pro uvedenou věc zpracován samostatný projekt. Požadavek dotčeného orgánu ve stanovisku ze dne 12.3. 2018 není splněn – není zajištěna požární bezpečnost tunelu, nebudou zajištěny povinné dojezdové časy vozidel HZS. Není respektován závěr OTS - Bezpečnostní řešení – část E.7.17.3. projektové dokumentace.

21. Požárně bezpečnostní řešení není zpracováno pro celou stavbu

Odvolatel namítá, že požárně bezpečnostní řešení není zpracováno pro celou stavbu, ale jen pro tunel Prostřední vrch. Nelze odsouvat do navazující fáze.

22. Není zajištěno radiové pokrytí

Odvolatel namítá, že stavba dálnice musí být v každém místě pokryta dostatečný radiovým signálem. Tato povinnost splněna není, stavební úřad neověřil její splnění – rozpor s § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu.

23. Průřez tunelu je v rozporu s technickým předpisem

Odvolatel namítá, že průřez tunelu Prostřední vrch je v rozporu s technickým předpisem ŘSD tzv. VL-5. Tento nedostatek je třeba napravit a průřez tunelu přepracovat. Nelze odsouvat do navazující fáze, neboť by se tím měnil vnější vzhled stavby.

24. Nedostatečné osvětlení tunelu Prostřední vrch

Osvětlení tunelu Prostřední vrch není součástí projektové dokumentace, objekt není umístěn. Není doloženo světelným výpočtem, že osvětlení je dostatečné. Dostatečnost osvětlení se určuje počtem stožárů, které mají být umístěny. Stavba je v rozporu s technickým předpisem ŘSD TP 98 (má být osvětleno 5 sekund jízdy).

25. Rozpor s požadavkem na bezpečnost tunelu Prostřední vrch – stavební objekt měření výšky vozidel mechanickým způsobem není umístěn

Odvolatel rozpor s požadavkem na bezpečnost tunelu Prostřední vrch – stavební objekt měření výšky vozidel mechanickým způsobem není umístěn, není ani řešena jakákoliv koordinace tohoto stavebního obkjektu, který vyžaduje dle § 79 stavebního zákona rozhodnutí o umístění.

26. Rozpor s § 2 odst. 2 a § 8 správního řádu – vypořádání námitek bez součinnosti s dotčeným orgánem

Tato námitka úzce souvisí s odvolací námitkou rozporu s § 68 odst. 3 správního řádu a nepřezkoumatelností napadeného rozhodnutí viz výše. Celou řadu námitek odvolatele, které směřovaly ve vztahu k pravomoci některého z dotčených orgánů, stavební úřad vypořádává sám, bez součinnosti s tímto dotčeným orgánem.

Stavební úřad se pustil do výkladu předpisů na úseku ochrany jiných veřejných zájmů, zejména zájmů na ochraně jednotlivých složek životního prostředí, což mu v žádném případě nepřísluší. Stavební úřad není oprávněn tuto námitku vypořádat sám. Vypořádání této námitky patří do působnosti dotčeného orgánu na úseku hájeném tímto dotčeným orgánem – stavební úřad nemá pravomoc vykládat konkrétní veřejné zájmy a předpisy k jejich ochraně samostatně.

Bylo povinností stavebního úřadu tyto námitky postoupit příslušnému dotčenému orgánu a vypořádat ji v součinnosti s ním. Tímto postupem podle názoru žalobce prvostupňový stavební úřad porušil zásadu zákonnosti dle § 2 odst. 2 správního řádu a zásadu součinnosti dle § 8 správního řádu.

Jedná se např. o tyto situace (další namítány na jiných místech odvolání):

str. 178 rozhodnutí: SÚ uvádí k námitce odvolatele „*Z hlediska ochrany ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů,* ***nebyla vydána žádná závazná stanoviska****, neboť obsahem záměru není místění stavby pozemní komunikace v zastavěném území obce, umístění stacionárního zdroje uvedeného v příloze č. 2 zákona o ochraně ovzduší ani umístění stacionárních zdrojů v příloze č. 2 neuvedených.* ***Stavební činnosti, které bude spojeny s tímto projektem, však můžou být výrazným zdrojem prašnosti, především tuhých znečišťujících látek (PM10 a PM2,5), proto je nutné při provádění stavebních činností uplatnit taková opatření, která povedou k jejímu omezení.****“* (zvýrazněno odvolatelem) – k tomuto tvrzení nemá SÚ pravomoc, námitku měl řešit v součinnosti s dotčeným orgánem na úseku ochrany ovzduší, se kterým měl koordinovat vypořádání námitky, tj. zaslat mu námitku k vyjádření.

str. 214 rozhodnutí: SÚ uvádí k námitce odvolatele „*Dle aktualizované rozptylové studie 2021 nedochází v zájmové oblasti k překročení imisních limitů pro maximální denní koncentrace PM10 a k překročení nedojde ani po započtení vypočtených imisních příspěvků z provozu záměru. Rozptylová studie byla vypracována na základě aktuálních podkladů a zahrnuje hodnocení vypočtených imisních příspěvků vzhledem ke stanovenému pozadí. Vypočtené imisní příspěvky byly vyhodnoceny vzhledem ke stanovenému pozadí a porovnány se stanovenými imisními limity. Kompenzační opatření se pro pozemní komunikace dle § 11 odst. 1 písm. b) zákona vyžadují v případě, že dle § 11 odst. 5 zákona v oblasti došlo vlivem*

provozu uvedeného zdroje k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok (NO2, PM10, PM2,5, benzen, benzo(a)pyren), nebo je-li jejich hodnota již v současnosti překračována a dále, že dle § 27 odst. 1 vyhlášky č. 415/2012 Sb. dojde k nárůstu znečištění ovzduší o více než 1% imisního limitu pro látky s dobou průměrování 1 kalendářní rok. V zájmové oblasti nedošlo dle aktuálního pozadí v době zpracování studie k překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace sledovaných polutantů a ani vypočtené imisní příspěvky nezpůsobí překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace těchto polutantů. Kompenzační opatření proto není třeba ukládat. Námitka byla proto vyhodnocena jako nedůvodná.“ k tomuto tvrzení nemá SÚ pravomoc, námitku měl řešit v součinnosti s dotčeným orgánem na úseku ochrany ovzduší se kterým měl koordinovat vypořádání námitky, tj. zaslat mu námitku k vyjádření.

str. 244 rozhodnutí: stavební úřad k námitce dalších zvláště chráněných druhů živočichů, pro které nebyla vydána výjimka podle § 56 ZOPK, uvádí cit: „***Žadatel*** *k této námitce doplňuje, že za účelem ochrany zvláště chráněných živočichů a splnění povinností stanovených zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně krajiny a přírody nechal žadatel vypracovat biologický průzkum a na jeho základě návrh kompenzačních opatření. Na základě uvedeného průzkumu bylo vydáno* ***pravomocné rozhodnutí orgánu ochrany přírody, a to konkrétně rozhodnutí Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 13.4.2022****, č.j. PK-ŽP/4706/22, kterým byla povolena výjimka podle § 56 (1) zákona a ochraně přírody a krajiny a který zahrnuje též vybrané ptačí druhy (např. koroptev polní a ťuhýnek obecný). Správnost tohoto rozhodnutí byla potvrzena nejen v odvolacím přezkumu, ale též v navazujícím soudním přezkumu ze strany Krajského soudu v Plzni v rozsudku č.j. 57 A 85/2022–376. Námitka byla proto vyhodnocena jako nedůvodná.“*

Z vypořádání námitky je zjevné, že se nejedná o vypořádání stavebního úřadu, ale pouze vyjádření žadatele k námitkám. Vypořádání stavebního úřadu absentuje. Za druhé, **vypořádání se zcela míjí podstatou námitky**. Odvolatel namítal, že jsou zde další zvláště chráněné druhy, pro které nebyla vydána výjimka z ochrany, nad rámec výjimky, vydané citovaným rozhodnutím Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 13.4.2022, č.j. PK-ŽP/4706/22, které je odvolateli pochopitelně známo. Za třetí, k vypořádání podstaty námitky (existence dalších ZCHDŽ, pro které nebyla výjimka dosud vydána) nemá SÚ pravomoc, námitku měl řešit v součinnosti s dotčeným orgánem na úseku ochrany přírody a krajiny.

str. 246 rozhodnutí: k námitce hlukového zatížení stavební úřad vypořádává námitku takto: „*V projednávané věci příslušný orgán ochrany veřejného zdraví (krajská hygienická stanice, resp. hygiena HMP či KHS Středočeského kraje podle úseku) vydal stanovisko, v němž posoudil hlukovou situaci na základě předložené hlukové studie a nepožadoval doplnění ani provedení aktuálního měření hluku. Orgán ochrany veřejného zdraví postupuje při hodnocení vlivu záměru podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. a podle § 77 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví. Pokud by měl za to, že bez provedení měření podle § 32a nelze situaci posoudit, takovou povinnost by žadateli uložil. To se však nestalo.*“ K tomuto tvrzení nemá SÚ pravomoc, námitku měl řešit v součinnosti s dotčeným orgánem na úseku ochrany veřejného zdraví, se kterým měl koordinovat vypořádání námitky, tj. zaslat mu námitku k vyjádření.

str. 247 rozhodnutí: k námitce hlukového zatížení stavební úřad vypořádává námitku takto: *Na základě výše uvedeného stavební úřad konstatuje, že postup žadatele je v souladu s § 77 zákona o ochraně veřejného zdraví, dotčený orgán ochrany veřejného zdraví své stanovisko vydal, nevznesl požadavek na měření hluku podle § 32a a nedostatky tvrzené*

účastníkem nebyly zjištěny. Námitka byla proto vyhodnocena jako nedůvodná.“ K tomuto tvrzení nemá SÚ pravomoc, námitku měl řešit v součinnosti s dotčeným orgánem na úseku ochrany veřejného zdraví, se kterým měl koordinovat vypořádání námitky, tj. zaslat mu námitku k vyjádření.

str. 252 rozhodnutí: Stavební úřad k námitce zásahu do EVL Minartice uvádí cit. „*Stavební úřad dále uvádí, že samotná skutečnost výškového rozdílu mezi trasou záměru a územím EVL a PP Minartice automaticky neznamená vznik významného negativního vlivu. Rozhodující jsou konkrétní odtokové poměry, technické řešení stavby a navržená ochranná opatření, která byla v rámci přípravy záměru posouzena a shledána dostatečnými. Pokud jde o stáří naturového hodnocení, stavební úřad konstatuje, že právní předpisy nestanovují časovou platnost tohoto typu hodnocení. Rozhodující je, zda došlo k takové změně záměru nebo dotčeného území, která by mohla vést k jiným závěrům o vlivech na EVL. Účastník řízení však nepředložil konkrétní nové skutečnosti nebo odborné podklady, které by prokazovaly, že by se podmínky v území nebo charakter záměru změnily natolik, že by závěry dosavadních hodnocení nebyly nadále použitelné.“.* K tomuto tvrzení nemá SÚ pravomoc, námitku měl řešit v součinnosti s dotčeným orgánem na úseku ochrany přírody a krajiny, se kterým měl koordinovat vypořádání námitky, tj. zaslat mu námitku k vyjádření.

str. 252 rozhodnutí: Stavební úřad k námitce zásahu do EVL Minartice uvádí cit.: „*Na základě výše uvedeného stavební úřad neshledal důvody pro opětovné provedení naturového hodnocení dle metodiky MŽP (2018) ani pro závěr, že by záměr mohl mít významný negativní vliv na EVL nebo PP Minartice. Námitka byla proto vyhodnocena jako nedůvodná*.“ K tomuto tvrzení nemá SÚ pravomoc, námitku měl řešit v součinnosti s dotčeným orgánem na úseku ochrany přírody a krajiny, se kterým měl koordinovat vypořádání námitky, tj. zaslat mu námitku k vyjádření.

str. 256 rozhodnutí: Stavební úřad k námitce světelného znečištění uvádí cit: „*Světelné znečištění je obecně jedním z možných vlivů staveb na životní prostředí a veřejné zdraví. Stavební úřad konstatuje, že posuzovaný záměr byl předmětem procesu posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., v jehož rámci byly hodnoceny i vlivy související s osvětlením staveb a jejich provozem. Závazné stanovisko EIA stanovilo podmínky směřující k minimalizaci negativních vlivů záměru, včetně vlivů světelného charakteru.“.* K tomuto tvrzení nemá SÚ pravomoc, námitku měl řešit v součinnosti s dotčeným orgánem na úseku ochrany veřejného zdraví, se kterým měl koordinovat vypořádání námitky, tj. zaslat mu námitku k vyjádření.

str. 259 rozhodnutí: Stavební úřad k námitce nepoužitelnosti podkladových studií uvádí cit: *K námitce týkající se hlukové a rozptylové studie stavební úřad konstatuje, že tyto studie byly zpracovány v rozsahu odpovídajícím požadavkům územního řízení a byly vyhodnoceny dotčenými orgány ochrany veřejného zdraví a ochrany ovzduší, které k nim vydaly souhlasná stanoviska. Stavební úřad není oprávněn nahrazovat odborný úsudek těchto orgánů. Detailní provozní parametry, včetně případného upřesnění rychlostních režimů, budou řešeny v dalších fázích projektové přípravy.“* K tomuto tvrzení nemá SÚ pravomoc, námitku měl řešit v součinnosti s dotčeným orgánem na úseku ochrany veřejného zdraví a orgánu ochrany ovzduší, se kterým měl koordinovat vypořádání námitky, tj. zaslat mu námitku k vyjádření.

Stavební úřad uvádí cit: „*K námitce zastaralosti jednotlivých studií stavební úřad uvádí, že samotné stáří podkladů automaticky neznamená jejich nepoužitelnost. Rozhodující je jejich vypovídací schopnost ve vztahu k posuzovanému záměru, přičemž aktualizace podkladů probíhala v průběhu přípravy záměru a jejich závěry byly ověřeny v navazujících stupních*

dokumentace.“. Neposuzuje již ale, a už vůbec ne v součinnosti s dotčeným orgánem, zda onu vypovídací schopnost mají.

str. 263 rozhodnutí: Stavební úřad k námitce absence rozhodnutí o odchylném postupu podle § 5b zákona č. 114/1992 Sb., uvádí cit: „*K námitce absence rozhodnutí o odchylném postupu podle § 5b zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny stavební úřad uvádí, že vydání tohoto rozhodnutí není podmínkou pro vydání rozhodnutí o umístění stavby. Posouzení potřeby výjimky a případné povolení odchylného postupu náleží do samostatné působnosti orgánu ochrany přírody a je řešeno v navazujících řízeních, případně ve fázi realizace stavby, pokud budou splněny zákonné podmínky.* ***Územní řízení slouží k posouzení umístění stavby v území, nikoli k nahrazení řízení podle zákona o ochraně přírody a krajiny***.“. K tomuto tvrzení nemá SÚ pravomoc, námitku měl řešit v součinnosti s dotčeným orgánem na úseku ochrany přírody a krajiny, se kterým měl koordinovat vypořádání námitky, tj. zaslat mu námitku k vyjádření. Odvolatele zvýrazněná věta je pak zcela nezákonným a věcně nesprávným tvrzením stavebního úřadu.

- **Vypořádání námitek k hydrogeologickému režimu v úseku Šebáňovice – Mrvice**

Účastníci uplatnili podrobné námitky stran hlubokých zářezů, kvůli nimž v této lokalitě hrozí degradace podzemních vod a vyschnutí studní (tzv. drenážní efekt liniové stavby). Stavební úřad tyto námitky vypořádal sám bez součinnosti s dotčeným orgánem, s odkazem na to, že „technické detaily a konkrétní opatření budou předmětem navazujících řízení“. Tímto však úřad fakticky provedl vlastní (laické) hodnocení míry rizika zásahu do vodního režimu, aniž by si vyžádal doplňující nebo potvrzující stanovisko příslušného vodoprávního úřadu či orgánu ochrany přírody k aktuálnosti a dostatečnosti podkladů EIA v tomto konkrétním bodě. Úřad tak rozhodl o přípustnosti zásahu do vodního režimu, ačkoliv k tomu nemá odbornou kompetenci.

- **Interpretace metodiky dopravního modelu**

V reakci na námitky zpochybňující aktuálnost a metodiku dopravně-inženýrských podkladů (např. absence modal split, nezohlednění indukce dopravy) stavební úřad uvedl, že „není odborným orgánem pro přezkum metodiky“. Navzdory tomuto doznání však námitky zamítl jako nedůvodné. Správným postupem podle § 8 správního řádu mělo být postoupení těchto námitek dotčenému orgánu k odbornému vyjádření. Stavební úřad nemůže námitku na jedné straně označit za odbornou (mimo svou kompetenci) a na druhé straně ji samostatně meritorně zamítnout.

- **Posouzení vlivu na EVL a PP Minartice a další chráněné lokality**

Účastníci namítali, že naturová hodnocení jsou zastaralá a již neodpovídají současnému stavu lokality, zejména s ohledem na klimatické změny a sucho, které v kombinaci se zářezy dálnice ohrozí předmět ochrany. Stavební úřad námitku vypořádal vlastní úvahou o tom, že cit. *„právní předpisy nestanovují časovou platnost tohoto typu hodnocení. Rozhodující je, zda došlo k takové změně záměru nebo dotčeného území, která by mohla vést k jiným závěrům o vlivech na EVL.“*. Nijak si však neověřil, jestli k takovým změnám v území došlo a spokojil se s konstatováním, že *“neshledal důvody pro opětovné provedení naturového hodnocení a hodnocení dle metodiky MŽP (2018) ani pro závěr, že by záměr mohl mít významný negativní vliv na EVL nebo PP Minartice”* a námitku vyhodnotil jako nedůvodnou. Tím však nepřípustně nahradil odborné stanovisko orgánu ochrany přírody,

který by jako jediný byl oprávněn posoudit, zda nedošlo k takové změně poměrů v území, která vyžaduje revizi podkladů z hlediska ochrany zvláště chráněných druhů a území.

Tvrzení stavebního úřadu, že je na účastníkovi, aby předkládal nové odborné podklady vyvracející starší stanoviska, je v přímém rozporu s principem materiální pravdy (§ 3 a § 50 odst. 2 správního řádu). Stavební úřad tak nepřípustně přenáší důkazní břemeno na účastníka. Současně úřad nemůže pasivně přebírat podklady staré více než desetiletí a vyžadovat po laických účastnících, aby na vlastní náklady suplovali roli odborných dotčených orgánů nebo vyšetřovací povinnost úřadu. Tato vada zakládá nepřezkoumatelnost rozhodnutí, neboť úřad se fakticky odmítl zabývat podstatou námitek pro údajný nedostatek důkazů na straně účastníka.

- **Námitky k emisní zátěži a hlukovým studiím**

Stavební úřad fakticky odmítl věcně vypořádat námitky účastníků směřující proti kvalitě a úplnosti odborných podkladů (rozptylové a hlukové studie). Stavební úřad se s námitkami proti imisím a hluku vypořádává na mnoha místech (např. argumentace úřadu na str. 260–261 a dále, kde úřad uvádí: *„Stavební úřad konstatuje, že není odborným orgánem pro potvrzení či přezkum modelového softwaru ani pro určování závazné metodiky... Podklady byly posouzeny dotčenými orgány na úseku ochrany veřejného zdraví a ochrany ovzduší, které k nim vydaly souhlasná závazná stanoviska.”.* Tímto úřad přiznává, že se věcnou podstatou námitek (např. nezahrnutím všech zdrojů znečištění v kumulaci nebo použitím zastaralých dat sčítání dopravy) vůbec nezabýval.

Pokud účastník řízení vznese konkrétní věcnou námitku proti obsahu závazného stanoviska nebo proti podkladům, ze kterých stanovisko vychází, nemůže se stavební úřad omezit na konstatování, že „není odborným orgánem“.

Podle § 8 odst. 2 správního řádu jsou správní orgány povinny vzájemně spolupracovat v zájmu dobré správy. V situaci, kdy účastník napadne např. absenci započtení imisního příspěvku z okolních průmyslových zdrojů nebo jiných úseků dálnice, bylo povinností stavebního úřadu: postoupit tuto námitku dotčenému orgánu (Hygienické stanici nebo MŽP). vyžádat si od nich odborné vyjádření či potvrzení, zda tyto zdroje byly skutečně zohledněny a zajistit případnou aktualizaci či doplnění studie. Správní orgán musí v případě odborných námitek zajistit takové podklady, aby byl schopen námitku věcně vypořádat a pouhý odkaz na závazné stanovisko bez reflexe konkrétních věcných výtek účastníka nezakládá přezkoumatelné vypořádání námitky.

Účastníci namítali, že rozptylová studie nezahrnuje kumulativní vlivy všech etap stavby D3 a navazujících komunikací. Stavební úřad však v textu rozhodnutí tuto námitku odbyl tvrzením, že: *„...rozsah posuzování vlivů byl stanoven v rámci procesu EIA a v současné fázi již není prostor pro jeho revizi.“*

Tento postoj však odvolatel považuje za nesprávný. Proces EIA je podkladem, nikoliv „neměnným dogmatem“. Pokud se od doby vydání EIA změnila situace v území (např. nárůst dopravy na silnicích II. a III. třídy nebo nové záměry v okolí), je stavební úřad v součinnosti s dotčenými orgány povinen tyto nové skutečnosti reflektovat.

Stavební úřad zcela rezignoval na svoji roli koordinátora řízení. Tím, že námitky směřující proti imisní a hlukové zátěži nepostoupil k odbornému vyjádření dotčeným orgánům a vypořádal je sám prostým odkazem na dříve vydaná stanoviska, porušil zásadu materiální

pravdy dle § 3 spr. řádu a povinnost součinnosti ve smyslu § 8 spr. řádu. Rozhodnutí je tak v těchto částech nepřezkoumatelné, neboť z něj nevyplývá, z jakého věcného důvodu jsou námitky odvolatelů stran chyb ve výpočtech liché.

- **Ochrana zemědělského půdního fondu (ZPF) a lesa**

U námitek směřujících proti rozsahu záborů a chybějící rekultivaci úřad postupoval formalisticky a sám interpretoval nezbytnost záboru, aniž by si vyžádal stanovisko orgánu ochrany ZPF k variantním řešením navrhovaným účastníky řízení, která by byla k půdnímu fondu šetrnější.

- **Námitky k zimní údržbě a ochraně vodního toku Mastník**

Na požadavek omezit solení v ochranném pásmu vodního zdroje úřad odpověděl, že jde o věc provozu. Opět zde absentuje součinnost s orgánem ochrany veřejného zdraví nebo vodoprávním úřadem, kteří měli potvrdit, zda navržené technické řešení (retenční nádrže, odlučovače) je v územním řízení dostatečně dimenzováno pro ochranu kvality vody.

Postup úřadu, kdy vypořádává námitky bez součinnosti s dotčeným orgánem je nejen porušením zásady zákonnosti a součinnosti, ale je také v přímém rozporu s ustálenou rozhodovací praxí soudů, která např. říká, že cit:

"Pokud je však narušení určitých hodnot účastníkem řízení namítáno, mají dotčené orgány, resp. jim nadřízené správní orgány povinnost se těmito námitkami zabývat a vydat k nim odborné stanovisko, které se stane podkladem pro rozhodnutí správního orgánu, který řízení vede" (rozsudek NSS ze dne 23. 9. 2010, č. j. 5 As 56/2009-63, č. 2167/2011 Sb. NSS; srov. též rozsudek NSS ze dne 14. 7. 2017, č. j. 4 As 49/2017-32, bod 26).

Odvolatel upozorňuje také na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 12. 2008, č.j. 1 As 68/2008-126, dle kterého, cit.: *„Jestliže stavební úřad rozhodl o námitce účastníka územního řízení týkající se překročení hygienických limitů hluku, aniž si vyžádal odborné vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví ke vznesené námitce, a naopak vycházel výlučně ze souhlasného stanoviska vydaného orgánem ochrany veřejného zdraví k dokumentaci žádosti o územní rozhodnutí, které nikterak na námitky účastníka řízení nereaguje, a není proto dostatečným odborným podkladem pro rozhodnutí o námitkách účastníka, porušil tím § 37 odst. 2 a § 126 stavebního zákona z roku 1976 a zatížil své řízení vadou, která má vliv na zákonnost rozhodnutí."*

nebo na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25.11.2024, č.j. 9 As 174/2024 - 23, dle nějž: *"...závazné stanovisko je odborným posouzením otázek, k jejichž zodpovězení nemají správní orgány (ani soudy) samy dostatek kompetencí. Je závazné pro výrokovou část rozhodnutí a správní orgány nemohou tyto odborné otázky hodnotit samy."*

Tím, že si úřad nevyžádal vyjádření dotčeného orgánu k námitce, k jejímuž vypořádání nedisponuje konkrétní specifickou odborností, a dopustil se svémocného hodnocení odborných otázek, zatížil řízení vadou, která má za následek nezákonnost a nepřezkoumatelnost celého rozhodnutí.

27. Záměr není v převažujícím veřejném zájmu, nepotřebnost stavby

Odvolatel namítá, že záměr není prioritní stavbou v systému evropské mezinárodní dálniční sítě TEN T, jak uvádí investor.

Stavba je nepotřebná, s neúměrnými ekonomickými náklady a má zásadní negativní vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel, jakož i na rozvoj dotčených obcí. Stavba je zcela mimo rozvojovou osu dle Politiky územního rozvoje B.2.7. Praha – Benešov – České Budějovice, není součástí žádné, ani nadmístní rozvojové osy (viz kap. B.4.). Záměr zcela míjí rozvojovou oblast OBk6 Benešov, prochází naopak obcemi, které jsou maximálně lokálními centry osídlení.

Středočeská D3 (dále též jen SD3) pochází ze 70. let, územní a další schvalovací řízení mají probíhat až po roce 2022. Na základě odborné revize (přes dvacet posudků) byly identifikovány vážné vady projektu, schvalovací proces se dále komplikuje, prodražuje a nabírá zpoždění. Za dobu přípravy (cca 30 let) záměr ztratil opodstatnění z pohledu dopravy a stal se ekonomicky neefektivní. Z důvodu politického zadání však ŘSD pokračuje v jeho přípravě.

Termíny a délka zahájení výstavby uváděné v jednotlivých dokumentech si odporují. Obec požaduje, vzhledem k významu stavby a mimořádným stavebním nákladům, aby záměr podléhal Supervizi projektových dokumentací SFDI.

Přestože se záměr připravuje již několik desetiletí, nikdy nedošlo k reálnému zhodnocení ekonomického přínosu uvedené stavby v poměru k nákladům. Vzhledem k významným střetům se zájmy na ochranu vlastnických práv, zdraví lidí, nerostného bohatství, ochranu ZPF a PUPFL, ochranu krajinného rázu a prostupnosti krajiny je toto vyhodnocení nejen vyžadováno zákonem (§ 19 odst. 2 stavebního zákona), ale je též věcně potřebné a logické, zejména ve vztahu k nedostatku finančních prostředků státu a odsouvání termínů harmonogramu výstavby. I časové hledisko a návaznost na jiné dopravní stavby, které jsou schopny převzít severojižní dopravní toky (D4, rekonstruovaná I/3, IV. železniční koridor), je třeba do tohoto multikriteriálního hodnocení zahrnout. Po brzké dostavbě těchto dopravních staveb se stane výstavba SD3 nadbytečnou. V těsné blízkosti by se tak ocitly hned čtyři (!) paralelní kapacitní dopravní trasy vedoucí od Prahy na jih.

Chybí jakékoliv posouzení potřebnosti záměru po výstavbě obchvatu Olbramovic, dokončení dálnice D4 (2024), dokončení IV. železničního koridoru, obchvatu Benešova a zahloubení I/3 u Konopiště (v projektové přípravě).

Náklady na realizaci celého záměru jsou cca 60 mld. Kč, tedy 1 km dálnice za 1 mld. Kč! To potvrdilo v roce 2017 Ministerstvo dopravy. PR výstupy v médiích však uvádí jiná čísla než interní zdroje. K záměru chybí nezávislá analýza, která by posoudila její ekonomickou výhodnost a poměr nákladů a přínosů. Účastník požaduje její zpracování.

Náklady a ztráty významně převažují ev. zisky a přínosy dálnice. Absurdně vysoká pořizovací cena při tom tvoří jen asi jednu pětinu skutečných nákladů, které by byly vynaloženy na provoz/údržbu/opravy v horizontu uvažovaných 100 let užívání dálnice.

Záměr je v rozporu s Dopravní politikou ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 z dubna 2013, což je vrcholový strategický dokument vlády pro oblast dopravy, za jehož implementaci je odpovědné Ministerstvo dopravy ČR. Podle tohoto dokumentu cit:

„4.6 Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí: Ke snížení emisí snížit intenzitu silniční dopravy, rozvíjet integrované dopravní systémy a parkovací politiku, podporovat veřejnou a nemotorizovanou dopravu, přednostně posilovat kapacitu stávajících

dopravních koridorů před budováním souběžných komunikací s obdobnou kapacitou dopravy obsluhující stejná území“. (str.65)

Dálnice ohrozí místní zdroje půdy, pitné vody obcí a vodní i tepelný režim krajiny. Zásobovat vodou z dálkových přivaděčů další odběratele není udržitelné ani bezpečné. Stavba dálnice v navrhované trase je v rozporu s evropskou Směrnicí č. 2006/118/ES o ochraně podzemních vod před znečištěním a zhoršováním stavu, se zákonem ČR č. 254/2001 Sb. o vodách, s Programovým prohlášením Rady Středočeského kraje ve volebním období 2016–2020 (kapitola Životní prostředí a zemědělství) a s národní Strategií přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (usnesení vlády č. 861).

Projekt dálnice zničí hodnotnou a dosud málo dotčenou krajinu Neveklovska a Sedlčanska. V dotčeném území však chybí zdroje i cíle dálkové dopravy. Negativní vliv na zdraví obyvatel a kvalitu jejich života. Prašnost, škodliviny z dopravního provozu a průvodních staveb, kontaminace vody a půdy, rušivé světlo, omezení pohybu v krajině, stres.

Dopravní význam záměru pro ČR je přeceňovaný a projekt nemůže naplnit očekávání příznivců. Nevede do Prahy, ale do obrovské dopravní zácpy na D0, odkud neexistuje odpovídající kapacitní spojení s hlavním městem. Dopravní spojení s Jihočeským krajem i bez dálnice D3 ve Stč. kraji brzy zajistí D4, modernizovaná I/3 a železniční koridor. Záměr nevyřeší dopravní problémy regionu, naopak pozve zástupy kamionů, kterých se vyspělé evropské země snaží zbavovat, aby si udělaly objížďku přes střední Čechy. Záměr bude indukovat další dopravní zatížení daného území i celé ČR. Dálnice neuleví přetíženým silnicím od dopravy. Naopak bude indukovat další dopravu: 60 – 90 % přidané kapacity se podle expertních studií zaplní do 5 let. Okolní obce budou velmi tvrdě zasaženy při uzávěrách dálnice, okolní silnice budou v prioritě údržby až po dálnici.

Záměr je v rozporu s evropskou Směrnicí č. 2006/118/ES o ochraně podzemních vod před znečištěním a zhoršováním stavu, zákonem č. 254/2001 Sb. o vodách, národní Strategií přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (usnesení vlády č. 861).

Účastník řízení požaduje posouzení variantního řešení k posuzovanému záměru. Variantním řešením výstavby D3 pro tranzitní dopravu může být urychlení dobudování železničních tranzitních koridorů TEN-T, vybudování vysokorychlostní železnice a přesun tranzitní nákladní dopravy na železnici. Takový přístup by napomohl i prioritám snížení emisí skleníkových plynů, protože železniční doprava je méně energeticky náročná a většina přepravních výkonů na železnici je realizována na elektrický pohon, jehož uhlíková stopa na jednotku výkonu postupně klesá, zatímco uhlíkovou stopu silniční dopravy se zatím ve významnější míře snížit nedaří. Obdobně variantním řešením výstavby D3 pro dojezd do Prahy z oblasti záměru může být železniční trať Praha – Benešov u Prahy – Olbramovice – Tábor a Olbramovice – Sedlčany. Variantním řešením výstavby D3 pro místní dopravu pak může být pečlivě vybraná řada opatření, kterými bude region směřovat k takovému územnímu a ekonomickému rozvoji, který je méně závislý na silniční dopravě.

Účastník řízení požaduje přerušit ÚŘ, vyhodnotit dopravní přínos modernizované D4 (zprovozněna podle info ŘSD do konce roku 2024) a toto vyhodnocení vzít v potaz při znovuhodnocení dopravní potřebnosti a ekonomické efektivity pro středočeskou D3.

Odborná revize projektu dálnice odhalila řadu vážných technických vad, které představují značné hrozby pro okolí. Projekt je zastaralý, takže je neustále záplatován. Nikde a nikým není zaručeno snížení stávající zátěže na silnici I/3 (tzv. benešovská), nebo úleva

obcím v Posázaví v případě existence dálnice. Přidaná dopravní kapacita se znovu zaplní. Projekt ohrožuje bezpečnost, zdraví i majetek obyvatel nemalé části Středočeského kraje. Příliv tranzitní dopravy po nové dálnici s sebou nese radikální změny: hlukovou zátěž a znečištění ovzduší, úbytek vody, zneprůchodnění krajiny, nové developerské projekty na úkor stávajících sídel, úbytek úrodné půdy aj. Dálnice i související skladové areály devastují zdroje vody i půdy a zhoršují vodní a tepelný režim krajiny. Tím zhoršují důsledky sucha a zvyšují závislost naší země na dovozu zboží. V nelehké době po pandemii COVID-19 jsou náklady 1 miliardy Kč na 1 km dálnice naprosto nepřijatelné. Na projektu vydělají dodavatelé stavby, developeři a mezinárodní přepravci. Občané pocítí negativní důsledky. Už teď je prakticky jasné, že se ev. stavba protáhne, zkomplikuje a prodraží. Nechvalně známá dálnice D8 (aj.) je vážné varování.

Stavba, tak jak je navržena, bude mít významné negativní vlivy na životní prostředí a jeho jednotlivé složky, zejména ochrany přírody a krajiny, ochrany lesa, ochrany ZPF a ochrany podzemních a povrchových vod. Stavba povede k výrazné fragmentaci krajiny, což znamená rozdělení přirozených stanovišť na menší, izolované části. To bude mít negativní dopad na místní ekosystémy a ohrožené druhy živočichů a rostlin. Například volně žijící zvířata ztratí přístup ke klíčovým zdrojům potravy a vody nebo migrační trasy, což může vést ke snížení jejich populace. Výstavba a provoz zvýší hladinu znečištění ovzduší v důsledku emisí výfukových plynů z dopravy a prachu z výstavby. Navíc dojde k znečištění vodních toků a podzemních vod chemikáliemi používanými během stavby i provozu, jako jsou paliva a maziva, což bude mít negativní dopad na kvalitu pitné vody a zdraví vodních ekosystémů. Provoz dálnice přináší zvýšenou hladinu hluku, která negativně ovlivnit kvalitu života obyvatel žijících v blízkosti dálnice. Hlukové znečištění také negativně ovlivní chování a rozmnožování některých druhů živočichů. Stavba vyžaduje zabírání rozsáhlých ploch zemědělské půdy a zelených ploch, což může vést ke snížení produkční kapacity zemědělství a ztrátě krajinné estetiky. To bude mít také dopad na místní zemědělské komunity a jejich ekonomickou stabilitu. Stavební práce mohou způsobit erozi půdy, zejména v oblastech s nestabilním terénem. To povede k sesuvům půdy a změnám v hydrologických poměrech, které negativně ovlivní okolní přírodu a infrastrukturu. Kumulativní dopady výstavby a provozu dálnice budou mít dlouhodobé ekologické následky, které mohou trvat desítky let. To zahrnuje změny v biodiverzitě, kvalitu půdy a vody, a celkovou ekologickou rovnováhu v regionu.

Stavební úřad námitku vypořádal nezákonným, věcně nesprávným a nepřezkoumatelným způsobem. Stavební úřad v podstatě u celé rozsáhlé námitky, jak ji odvolatel podal, odkázal pouze na závazné stanovisko orgánu územního plánování. Předmětem tohoto závazného stanoviska je ale pouze posouzení souladu s územně plánovací dokumentací. Stavební úřad tedy nereaguje na podstatu námitky, k jednotlivým dílčím aspektům vznesené námitky se vůbec nevyjadřuje a tuto námitku v zásadě zcela ignoruje.

Napadené rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné pro nedostatek odůvodnění a rozporné s § 68 odst. 3 správního řádu.

Odvolatel dále namítá, že záměr nevytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost obyvatel. Umístěním mezinárodní dálnice směřující do Prahy nenávratně poničí krajinu, životní prostředí a zhorší životní podmínky obyvatel, kteří budou vystaveni nadměrnému hluku a emisím z dopravy. Dálnice má obrovský suburbanizační potenciál, který povede k nežádoucí expanzi satelitů za Prahou. Na jedné straně hlavní město bude čelit dalším negativním dopadům v podobě zvýšení dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v důsledku usnadnění každodenní dojížďky autem. Na druhé straně se obce na jih od Prahy

promění v noclehárny, odkud postupně vymizí služby a společenský život, neboť jejich obyvatelé budou trávit většinu času a využívat služeb v metropoli. Dálnice se tak stane brzdou hospodářského rozvoje a soudržnosti obyvatel v regionu, jehož funkce se zredukuje na přespávání a víkendovou rekreaci. Prohloubí se i problém dopravní chudoby v důsledku zvýšení závislosti obyvatel na každodenní dojížďce autem do nedaleké Prahy. Rodiny budou potřebovat 2 či více aut a senioři, kteří nemohou řídit, zůstanou v izolaci s velmi omezeným přístupem ke službám. Záměr tedy v rozporu s cíli územního plánování zhoršuje kvalitu vystavěného prostředí sídel a nevytváří funkční a harmonické prostředí pro každodenní život jejich obyvatel.

Dostavba dálnice D3 prohloubí problémy, na které upozorňuje i Strategie regionálního rozvoje ČR:

B3. Nová výstavba pozměňuje lokální krajinný ráz, urbanistickou strukturu a architektonický ráz příměstských sídel v zázemí metropolí. Podél dálnic a hlavních silnic se často staví komerční skladovací areály a v okolní krajině residenční suburbia. Tyto stavby vznikají na úkor záboru půdního fondu (tzv. greenfield) namísto využití brownfieldů.

B4. Nárůst individuální automobilové dopravy má negativní vliv nejen na příměstské obce, ale i na samotné město, kam dojíždí velká část lidí za prací a službami. Nedostatečná kapacita dopravní infrastruktury vč. chybějícího propojení veřejné hromadné dopravy a dopravních uzlů a parkovišť (P+R/záchytná parkoviště) s sebou přináší dopravní zácpy a zvýšený podíl znečištění z dopravy (např. hluk, emise) v jádrech měst i jeho zázemí. Města kromě zvýšených emisí znečišťujících látek a hluku musí čelit i jiným formám znečištění a jejich vlivů na městské životní prostředí (např. tepelné či světelné znečištění).

Udržitelný rozvoj by naopak zajistily investice do lepšího propojení obcí veřejnou hromadnou a bezmotorovou dopravu, modernizace stávající silniční a železniční infrastruktury, rozvoje občanské vybavenosti a pracovních příležitostí v regionu na jih od Prahy.

Strategie regionálního rozvoje ČR (SRR21) definuje strategické a specifické cíle pro oblasti s regionálními centry. V posuzované oblasti je žádoucí posilovat roli obcí s rozšířenou působností či regionálních center (např. Benešov, Sedlčany, Dobříš a Jílové u Prahy). Strategický cíl SRR21: *Hospodářsky stabilizovaná regionální centra představují snadno dostupná centra kultury, zaměstnanosti a obslužnosti příslušných funkčních regionů, jejich venkovské zázemí je na regionální centra dobře dopravně napojeno, disponuje dostatečnou sítí služeb a jsou v něm uplatňována inovativní řešení.*
Specifický cíl: *Zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů* - klade důraz na lepší koordinaci dopravy a zlepšování stavu komunikací a železnic, nikoliv na výstavbu mezinárodní dálnice do metropole.

Ve vztahu k metropolitním územím SRR21 definuje specifický cíl: *zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy a zlepšovat propojení různých módů dopravy.*
https://mmr.gov.cz/getmedia/58c57a22-202d-4374-af5d-cbd8f9454adb/SRR21.pdf
(str. 99 – 107)

Záměr dálnice D3 není ve veřejném zájmu

Stavební úřad uvádí:

„Výjimku ze zákazů u ZCHDŽ je dle § 56 ZOPK možné povolit, převažuje-li jiný veřejný zájem nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody. u ZCHDŽ, které jsou chráněny dle práva Evropské unie, lze pak výjimku ze základních podmínek ochrany povolit za splnění čtyř podmínek:

1) převaha jiného veřejného zájmu nad zájmem ochrany přírody
2) existující důvod dle § 56 odst. 2 ZOPK
3) neexistence jiného uspokojivého řešení
4) neovlivnění dosažení či udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany

Dálnice se dle zákona o pozemních komunikacích považuje za veřejně prospěšnou stavbu a jejím vlastníkem je stát.“

Veřejná prospěšnost dálnice však neznamená, že jakákoliv dálnice v jakékoliv trase a v jakémkoliv technickém řešení je veřejně prospěšná.

Veřejná prospěšnost stavby musí být pečlivě **zdůvodněna** na základě objektivních kritérií a **ověřena transparentním procesem**. Klíčové je prokázat, že projekt slouží **obecnému blahu**, že jeho **přínosy převyšují náklady**, a že **neexistuje lepší alternativa**.

K tomu slouží nástroje jako **analýza nákladů a přínosů** a povinné posuzování dopadů, stejně jako začlenění projektu do strategických plánů vyšší úrovně. V**eřejně prospěšná stavba musí mít oporu v důkazech.** Důvěra v to, že je záměr skutečně veřejně prospěšný, nemůže být opřena o formální schvalovací procesy, ale o nesporné ověřitelné skutečnosti, které prokáží, že zvolená varianta řešení opravdu přináší největší společenský přínos.

Pro ověření veřejné prospěšnosti záměru jsou nastaveny zákonné procesy. Je však důležité, aby tyto procesy probíhaly dle standardů EU i doporučení ministerstev.

V principu lze požadavky shrnout do tří bodů:

1. Existuje shoda na smyslu a cíli, který má veřejně prospěšná stavba / opatření plnit.
- Často veřejnoprávnost staveb vychází přímo z nutnosti plnění právních předpisů. Standardně se pak priority a směřování těchto veřejně prospěšných staveb a opatření hodnotí podle míry přispění k plnění závazných cílů EU, ČR a navazujících cílů vlastních regionů / spádových území.
- Analýza nákladů a přínosů (Cost-benefit – CBA analýza) musí hrát v posuzování prospěšnosti zásadní roli. CBA neřeší jen finanční náklady a zisky, ale socioekonomické dopady a dopady enviromentální. Tato výchozí analýza je základem pro vážení variant řešení a rozhodnutí, zda nelze cíle dosáhnout jinak než provedením samotné veřejně prospěšné stavby.

0. Je prokázané, že cíl nelze naplnit jinak než investicí do veřejně prospěšné stavby / opatření.
0. Je prokázané, že ke zvolené veřejně prospěšné stavbě / opatření neexistuje vhodnější varianta řešení.

Udržitelná mobilita

Cílem udržitelné mobility je zajistit takový rozvoj dopravy, který bude šetrný k životnímu prostředí a zároveň bude uspokojovat potřeby obyvatelstva po mobilitě. Mezi specifické cíle v této oblasti patří:

● Ovlivňování mobility: Cílem je snižovat nadbytečné přepravní a dopravní výkony, a to jak v osobní, tak i v nákladní dopravě. Tento specifický cíl se prolíná se Strategickým

rámcem Česká republika 2030. U SD3 n*ení dodrženo, zbytečně konkuruje efektivnějším dopravním módům a nadbytečnou dopravu nesnižuje.*

● Multimodální přístup: Cílem je podpora využívání všech druhů dopravy tak, aby byly využity jejich ekonomické i ekologické předpoklady a snižovány jejich nedostatky.

Pro dosažení tohoto cíle je nutné zajistit stabilní financování veřejných služeb a rozvíjet integrované dopravní systémy. V oblasti nákladní dopravy je kladen důraz na rozvoj kontinentální kombinované dopravy. *U SD3 jde o unimodální přístup bez návaznosti na další módy.*

● Snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a lidské zdraví: Doprava by měla být rozvíjena tak, aby minimalizovala svůj negativní vliv na životní prostředí a zdraví obyvatelstva.

Mezi důležitá opatření patří snižování hlukové zátěže a emisí. *SD3 nesplňuje, viz nedostatky hlukové a emisní studie.*

Územní soudržnost

● Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch: Doprava v citlivých oblastech by měla být organizována tak, aby minimalizovala negativní dopady na životní prostředí. *SD3 vede neporušenou krajinou mimo větší zdroje a cíle dopravy.*

Dopravní politika ČR 2021-2027 preferuje optimalizaci a modernizaci stávající infrastruktury s cílem minimalizovat negativní dopady na životní prostředí a zajistit efektivní využití zdrojů. *To SD3 nenaplňuje.*

DP zdůrazňuje význam optimalizace a efektivního využití stávající infrastruktury.

- **Důraz na údržbu a opravy:** Dopravní politika zdůrazňuje **prioritu zajištění provozuschopnosti, kvalitní údržby a oprav** stávající dopravní infrastruktury.

Zajištění provozuschopnosti, kvalitní údržba a opravy dopravní infrastruktury jsou klíčové a musí být přednostně finančně zabezpečeny.

- **Modernizace stávající infrastruktury:** Dokument se zabývá potřebou **modernizace** stávající infrastruktury, například **elektrifikací železničních tratí**, **instalací inteligentních dopravních systémů (ITS)** na silniční síti a **zvyšováním standardu bezpečnosti a bezbariérovosti**.
- **Optimalizace využití stávající infrastruktury:** Dopravní politika klade důraz na **optimalizaci využití stávající infrastruktury** před výstavbou nových kapacit, a to s ohledem na **minimalizaci záborů půdy** a **negativních dopadů na životní prostředí**.

Příklad:

- V oblasti silniční infrastruktury je zmíněna nutnost **lepšího využití stávajících kapacit pomocí ITS** a **zohlednění možnosti modernizace souběžných železničních tratí** při plánování modernizace silniční a dálniční sítě, aby se zamezilo přesunu přepravy na energeticky méně výhodný druh dopravy.

Rozpor se Strategickým rámcem ČR 2030

Mezi důležité priority Strategického rámce patří omezení tempa suburbanizace, snižování dojížďky autem, omezení emisí CO2. Naopak středočeská D3 prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížďku autem, povede ke zvýšení emisí CO2.

Kapitola „Obce a regiony“ - Vize

Str. 25 *„Odpovědné využívání území vytváří podmínky pro vyvážený a harmonický rozvoj obcí a regionů, zvyšuje územní soudržnost, usměrňuje suburbanizační trendy a omezuje vynucenou mobilitu.“*

Strategický rámec R2030.pdf (cr2030.cz)

Rozpor s Politikou územního rozvoje ČR

„*Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, … vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.“*

SD3: mezinárodní dálnice je umístěna do velmi konfliktní lokality s jedinečnými přírodními a krajinnými hodnotami, přičemž je ignorován veřejný zájem ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území,…

Rozpor se Strategií regionálního rozvoje ČR

Posuzovaná oblast dotčená dálnicí D3 spadá částečně do metropolitního zázemí Prahy a zároveň zahrnuje několik regionálních center:

- regionální centra vyššího řádu identifikovaná z národní úrovně (zpravidla sídla s více než 15 tisíci obyvateli a spádovým územím alespoň 30 tisíc obyvatel)
- regionální centra nižšího řádu identifikovaná z krajské úrovně (zpravidla sídla s alespoň 5 tisíci obyvateli a spádovým územím kolem 10 tisíc obyvatel).

Ve vztahu k metropolitnímu území SRR21 definuje specifický cíl: *zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy a zlepšovat propojení různých módů dopravy.*

SD3: naopak zvyšuje atraktivitu automobilové dopravy na úkor ekologických druhů dopravy.

Ve vztahu k regionálním centrům (např. Benešov, Sedlčany, Dobříš, Jílové u Prahy) SRR21 definuje

Strategický cíl: *Hospodářsky stabilizovaná regionální centra představují snadno dostupná centra kultury, zaměstnanosti a obslužnosti příslušných funkčních regionů, jejich venkovské zázemí je na regionální centra dobře dopravně napojeno, disponuje dostatečnou sítí služeb a jsou v něm uplatňována inovativní řešení.*
Specifický cíl: *Zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů* - klade důraz na lepší koordinaci dopravy a zlepšování stavu komunikací a železnic, nikoliv na výstavbu mezinárodní dálnice do metropole.

SD3: naopak promění obce v noclehárny bez odpovídající občanské vybavenosti. Zároveň oslabí roli regionálních center, které v důsledku rychlého spojení autem do Prahy, postupně ztratí na atraktivitě a budou ohroženy snížením úrovně služeb a pracovních příležitostí.

Rozpor se Zelenou dohodou pro Evropu

Zelená dohoda pro Evropu: efektivní a bezpečná doprava šetrná k životnímu prostředí, snížení emisí CO2 z dopravy o 90% do roku 2050

SD3: prosazovaní nejméně efektivní (prostorově a energeticky), nejvíce nebezpečné a nejméně šetrné formy dopravy, zvýšení emisí CO2

https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_cs#opaten

Rozpor s evropskou strategií pro udržitelnou a inteligentní mobilitu

ES: snížení současné závislosti na fosilních palivech, přesun větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy

SD3: zvýšení závislosti na fosilních palivech, přesun větší aktivity k nejméně udržitelnému druhu dopravy

Ambivalentní dopady na kvalitu ovzduší

Dopady SD3 na kvalitu ovzduší budou ambivalentní. Na jednu stranu může dojít k částečnému zlepšení v některých obcích podél stávajících komunikací, na druhou stranu se zhorší v obcích dotčených dálnicí a podél nových přivaděčů. Zároveň dojde ke zvýšení dopravní zátěže a nárůstu emisí škodlivých látek zejména v jižní části Prahy, která se stane atraktivním cílem pro každodenní dojížďku autem.

Sporný dopravní význam

Stavební úřad uvádí:

„Cílem dálnice D3 je propojit zejména Prahu s Českými Budějovicemi a Rakouskem, přičemž po jejím dokončení se tato dálnice v celé své délce stane součástí evropské silnice E55 vedoucí ze Švédska přes Českou republiku až do Řecka… Jak již bylo výše naznačeno, D3 má i přeshraniční význam. Tato dálnice je zařazena do transevropské dopravní sítě TEN-T, přičemž priority rozvoje této sítě jsou stanoveny v přímo aplikovatelném Nařízení Evropské unie 1315/2013. Dle tohoto nařízení je D3 zařazena do tzv. globální sítě a členské státy mají usilovat o to, aby tato síť byla dokončena do konce roku 2050. jak je již výše uvedeno, D3 má být součástí E55 propojující sever a jih Evropy.“

České Budějovice již mají dvě rychlostní silniční/dálniční spojení s Prahou:

- I/20 (probíhá modernizace) a D4
- D3 po Miličín, I/3 (probíhá modernizace) a D1

Ostatní krajská města mají jen jedno dálniční spojení s Prahou. Navíc existuje konkurenceschopné železniční spojení (IV. tranzitní koridor), kde rovněž probíhá modernizace. Další kapacitní silniční spojení je zbytné a navíc ohrozí konkurenceschopnost železniční dopravy. Jihočeský kraj potřebuje především investice do zvyšování životní úrovně na svém území (nové pracovní příležitosti, vzdělávání, věda a výzkum, modernizace krajských silnic atd.), nikoliv rychlejší spojení autem na okraj Prahy.

Realizace SD3 je v rozporu s cíli Dopravní politiky ČR, která upřednostňuje udržitelnou mobilitu (snižování poptávky po dopravě, resp. šetření dopravou a multimodální přístup).

Z hlediska EU musí projekty TEN-T splňovat kritéria udržitelnosti (snižování emisí CO2, větší využívání udržitelných druhů dopravy, větší ochrana životního prostředí, snížení externích nákladů, zvýšení energetické bezpečnosti) a být ekonomicky životaschopné na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů. SD3 nesplňuje ani jedno. Prioritou EU je navíc podpora železniční a veřejné hromadné dopravy. SD3 je v rozporu s cíli Zelené dohody pro Evropu (Green Deal) a Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu.

Dostavba D3 od Prahy po rakouské hranice vytvoří novou kapacitní tranzitní trasu, která propojí sever a jih Evropy. Reálně může dojít k přesunu části mezinárodní tranzitní dopravy právě na tuto trasu, čehož se obávají i zástupci rakouských měst: *„Tato dálnice není zajímavá jen pro jednodenní výletníky z Horních Rakous, kteří plánují výlet do Českých Budějovic. Vzniká zde klíčové severojižní spojení pro evropskou nákladní dopravu. Otevírá se nová osa z Berlína přes Drážďany do jižní Evropy – a tato osa vede přímo přes Horní Rakousko a přímo přes Linec.“*
https://www.info.cz/zpravodajstvi-a-komentare/dalnice-d3-rakousko-protiopatreni

V tomto ohledu by bylo naopak žádoucí co nejrychleji dokončit modernizaci IV. tranzitního železničního koridoru mezi Děčínem, Prahou, Českými Budějovicemi, Horním Dvořištěm a pokračování do Rakouska.

Stavební úřad dále uvádí:
Dle názoru krajského úřadu je tedy třeba přihlédnout při hodnocení veřejného zájmu i k tomu, že ZUR SK s výstavbou D3 počítá, přičemž mimo mezinárodního a národního významu upozorňuje i na regionální význam související zejména se zlepšením dopravní obslužnosti některých lokalit Středočeského kraje (např. Sedlčansko, Sedlecko), odlehčení stávající D1 v úseku Mirošovice – Praha, a využití pro hromadnou autobusovou dopravu… s realizací D3 se pojí zejména snížení dopravní zátěže v dotčených lokalitách, zejména pak na stávající silnici I/3.

SD3 zrychlí především cestu autem na okraj Prahy a zvýší atraktivitu automobilové dopravy na úkor VHD. Dopravní obslužnost uvedených lokalit veřejnou dopravou se může naopak zhoršit, neboť díky nabídce nové silniční kapacity dojde zřejmě k přesunu části cest do aut. To se promítne i do slabší poptávky po VHD a následné horší frekvenci spojů. Dálnice má obrovský suburbanizační potenciál, který povede k nežádoucí expanzi satelitů za Prahou. Na jedné straně hlavní město bude čelit dalším negativním dopadům v podobě zvýšení dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v důsledku usnadnění každodenní dojížďky autem. Na druhé straně se obce na jih od Prahy promění v noclehárny, odkud postupně vymizí služby a společenský život, neboť jejich obyvatelé budou trávit většinu času a využívat služeb v metropoli. Dálnice se tak stane brzdou hospodářského rozvoje a soudržnosti obyvatel v regionu, jehož funkce se zredukuje na přespávání a víkendovou rekreaci. Prohloubí se i problém dopravní chudoby v důsledku zvýšení závislosti obyvatel na každodenní dojížďce autem do nedaleké Prahy. Rodiny budou potřebovat 2 či více aut a senioři, kteří nemohou řídit, zůstanou v izolaci s velmi omezeným přístupem ke službám.

Pokles dopravy na stávající I/3 lze vnímat pozitivně, avšak silnice I/3 míjí téměř všechny obce s výjimkou Miličína, kde stačí postavit obchvat. Navíc ŘSD připravuje i zahloubení kritického úseku u Benešova. Je však otázkou, jestli tato kapacitní silnice I. třídy, do jejíž modernizace a rozšíření se v posledních letech investovaly nemalé prostředky, bude nadále ekonomicky životaschopná. Po dostavbě středočeské D3 náklady na provoz a údržbu výrazně vzrostou a hrozí riziko, že původní I/3 bude zanedbávána. V širších, zejména ekonomických souvislostech nelze hovořit o efektivním využití dopravní infrastruktury a veřejných peněz.

Co se týká odlehčení stávající D1 v úseku Mirošovice – Praha, tak mnohem větší efekt bude mít dostavba D35, na kterou se přesune významná část dopravy mezi Severní Moravou a Prahou. K poklesu dopravní zátěže na tomto úseku může přispět i účinná dopravní politika v podobě „internalizace negativních externalit IAD“ dle principu „znečišťovatel platí“ a zvýšení atraktivity železniční dopravy.

Socioekonomické náklady převažují nad spornými přínosy

Pro SD3 nebyla zpracována aktuální a objektivní analýza přínosů a nákladů (Cost Benefit Analysis). Již v současnosti činí odhadované náklady na realizaci SD3 a souvisejících staveb více než 77 miliard Kč. K tomu je zapotřebí připočítat externí náklady, zejména environmentální a socioekonomické (např. negativní dopady suburbanizace v dotčeném regionu). Dopravní a ekologické přínosy jsou velmi sporné – viz „Sporný dopravní význam“ a „Ambivalentní dopady na kvalitu ovzduší“. Je evidentní, že socioekonomické náklady výrazně převáží nad spornými přínosy. Z hlediska nákladů obětované příležitosti lze konstatovat, že vynaložené finanční prostředky na SD3 by bylo žádoucí investovat do mnohem smysluplnějších projektů a oblastí: např. tvorba pracovních příležitostí, rozvoj občanské vybavenosti, zlepšení obslužnosti VHD a stavu komunikací a železnici v regionu.

Existují mnohem šetrnější a efektivnější alternativy

Namísto realizace SD3 je žádoucí:

- Pokračovat v modernizaci stávající I/3 včetně dostavby obchvatů obcí
- Investovat do lepšího propojení obcí veřejnou hromadnou a bezmotorovou dopravou
- Modernizovat stávající silniční a železniční infrastrukturu v regionu
- Pokračovat v modernizaci IV. tranzitního železničního koridoru mezi Prahou a Českými Budějovicemi
- Realizovat elektrifikaci tratě v úseku Veselí nad Lužnicí – České Velenice, která je součástí (alternativního) mezinárodního spojení mezi Prahou a Vídní
- Investovat do rozvoje občanské vybavenosti a pracovních příležitostí v regionu za účelem snížení poptávky po dopravě a dojížďce do Prahy

Lze tedy konstatovat, že existuje jiné uspokojivé a mnohem vhodnější řešení než realizace SD3.

Shrnutí

Výše uvedená argumentace založená na datech, odborných studiích a analýze (ne)souladu záměru s cíli strategických dokumentů a koncepcí potvrzuje, že záměr SD3 není ve veřejném zájmu.

- Nepřispívá k plnění cílů EU, ČR a regionu
- Má ambivalentní dopady na kvalitu ovzduší
- Má sporný dopravní význam
- Chybí aktuální a objektivní analýza nákladů a přínosů (CBA)
- Socioekonomické náklady převažují nad přínosy
- Existují šetrnější a efektivnější alternativy

28. Rozpor s přímo aplikovatelným nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852

Odvolatel namítal a namítá, že nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852, známé také jako "Nařízení o taxonomii", zavádí jednotný klasifikační systém pro udržitelné činnosti s cílem podpořit investice do udržitelných projektů a aktivit v rámci Evropské unie. Toto nařízení obsahuje specifické požadavky pro posuzování dopravních staveb, aby byly považovány za environmentálně udržitelné.

Hlavní požadavky, které musí být splněny, jsou přínos k zmírňování změny klimatu. Dopravní stavby musí významně přispívat ke zmírňování změny klimatu. To zahrnuje snížení emisí skleníkových plynů, podporu přechodu na nízkouhlíkovou ekonomiku, zajištění, že infrastruktura je navržena s ohledem na budoucí klimatické podmínky a extrémy.

Dále pak přizpůsobení se změně klimatu, tedy stavby musí být navrženy tak, aby byly odolné vůči negativním dopadům změny klimatu. To zahrnuje identifikaci a hodnocení rizik spojených se změnou klimatu. Integraci opatření pro přizpůsobení se změně klimatu do plánování a výstavby. Udržitelné využívání a ochrana vodních a mořských zdrojů.

Dopravní stavby musí podporovat udržitelné využívání vodních zdrojů. To zahrnuje minimalizaci negativních dopadů na vodní ekosystémy, efektivní hospodaření s vodními zdroji a prevenci znečištění vod.

Stavby musí přispívat k přechodu na oběhové hospodářství tím, že podporují efektivní využívání zdrojů, snížení produkce odpadu, opětovné využívání a recyklaci materiálů.

Dopravní stavby musí zahrnovat opatření k prevenci a kontrole znečištění. To zahrnuje minimalizaci emisí znečišťujících látek do ovzduší, vody a půdy, řízení a snižování hluku a vibrací způsobených dopravou.

Stavby musí být navrženy tak, aby minimalizovaly negativní dopady na biologickou rozmanitost a ekosystémy. To zahrnuje zajištění ochrany přírodních stanovišť a druhů a implementaci opatření na obnovu poškozených ekosystémů.

Stavby musí splňovat základní sociální a environmentální standardy stanovené právními předpisy EU a mezinárodními úmluvami. Proces posuzování musí zahrnovat konzultace se zúčastněnými stranami, včetně veřejnosti a environmentálních organizací, aby byly zohledněny jejich názory a připomínky.

Tato kritéria jsou navržena tak, aby zajistila, že dopravní projekty, které splňují podmínky stanovené nařízením (EU) 2020/852, budou přispívat k environmentálně udržitelnému rozvoji a budou podporovat cíle Evropské unie v oblasti ochrany životního prostředí a boje proti změně klimatu.

Základem pro evropskou environmentální taxonomii je nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. června 2020 o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088 (dále jen „Nařízení“). Jedná se o jeden z dalších kroků k vyjasnění a provedení prohlášení učiněných v Green Deal. Důležitost taxonomie skýtá v 6 vymezených cílech deklarovaných v článku 9 tohoto Nařízení. Jedním z požadavků, aby pak daná hospodářská činnost mohla být považována z hlediska taxonomie za environmentálně udržitelnou, je nezbytnost značně přispívat k jednomu nebo více uvedeným environmentálním cílům nebo je významně nepoškozovat. Aby mohla být činnost uznána za plně environmentálně udržitelnou, musí splňovat dvě podmínky: zásadně přispět alespoň jednomu ze šesti cílů – zmírňování změny klimatu; přizpůsobování se změně klimatu;

udržitelné využívání a ochrana vodních a mořských zdrojů; přechod na oběhové hospodářství; prevence a omezování znečištění; ochrana a obnova biologické rozmanitosti a ekosystémů. zásadně nepoškozovat environmentální cíle (tzv. zásada zásadně neškodit – „Do No Significant Harm“).

Dále je pak třeba splňovat minimální záruky, a sice jednat dobře i v ostatních oblastech podnikání, jako je například důstojné mzdové ohodnocení zaměstnanců a podobně.

Konkrétní kritéria pro označení hospodářské aktivity jako udržitelné jsou obsažena v technických screeningových kritériích. Ta nejsou uvedena v Nařízení, ale jsou přijímána v aktech v přenesené pravomoci (Delegated Acts), které tvoří doplněk k Nařízení. Akty a technická screeningová kritéria podléhají pravidelné aktualizaci. V případě, že daná hospodářská aktivita nesplňuje kvalifikaci udržitelnosti, neznamená to, že do ní nelze investovat, může to ale ovlivnit atraktivitu a přijatelnost investice, což je vlastně žádoucím výsledkem – nasměrovat toky soukromého kapitálu směrem k udržitelným aktivitám.

Podle článku 3 nařízení pro účely stanovení míry, do jaké je investice environmentálně udržitelná, se hospodářská činnost kvalifikuje jako environmentálně udržitelná, pokud tato hospodářská činnost: a) významně přispívá k jednomu nebo více environmentálním cílům stanoveným v článku 9 v souladu s články 10 až 16; b) významně nepoškozuje žádný z environmentálních cílů stanovených v článku 9 v souladu s článkem 17; c) je vykonávána v souladu s minimálními zárukami stanovenými v článku 18; a d) splňuje technická screeningová kritéria, která Komise stanovila v souladu s čl. 10 odst. 3, čl. 11 odst. 3, čl. 12 odst. 2, čl. 13 odst. 2, čl. 14 odst. 2 nebo čl. 15 odst. 2.

Součástí posouzení stavby musí být posouzení souladu s kritérii danými výše uvedeným evropským nařízením. K tomu viz též metodika MŽP Rámcová vodítka pro implementaci zásady „významně nepoškozovat“ životní prostředí (DNSH) a prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v EU fondech v ČR, str. 30 cit: „Orientační seznam infrastruktury, která podléhá posouzení CP: Dopravní infrastruktura, silnice a dálnice.

Povolovací proces na novou dopravní stavbu podle nařízení (EU) 2020/852 vyžaduje několik konkrétních posouzení a kroků k zajištění, že stavba bude považována za udržitelnou.

Kromě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA, k tomu viz námitka níže) analýzu vlivů na ovzduší, vodní zdroje, půdu, faunu a flóru, hodnocení hlukových a vibračních dopadů, posouzení socioekonomických dopadů. K tomu viz též ostatní námitky účastníka.

Posouzení, které součástí podkladů žádosti stavebníka zcela chybí, je tzv. klimatické posouzení. Toto posouzení zahrnuje dvě hlavní oblasti. Za prvé - zmírňování změny klimatu. Posouzení emisí skleníkových plynů souvisejících se stavbou a provozem a identifikace opatření ke snížení těchto emisí. Za druhé - přizpůsobení se změně klimatu. Hodnocení rizik spojených se změnou klimatu (např. extrémní počasí, záplavy) a začlenění opatření na přizpůsobení do návrhu projektu.

Dále pak posouzení dle tohoto přímo aplikovatelného nařízení EU vyžaduje provedení posouzení dopadů na vodní zdroje, které zahrnuje hodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody, a posouzení rizik kontaminace a dopadů na vodní ekosystémy a návrh opatření na ochranu a udržitelné využívání vodních zdrojů.

Dále pak posouzení dle tohoto přímo aplikovatelného nařízení EU vyžaduje provedení posouzení vlivů na biologickou rozmanitost, které zahrnuje identifikaci a hodnocení dopadů na chráněné druhy a stanoviště, analýzu fragmentace krajiny a narušení ekosystémů a návrh opatření na minimalizaci negativních dopadů a případnou obnovu poškozených ekosystémů.

Dále pak posouzení dle tohoto přímo aplikovatelného nařízení EU vyžaduje provedení posouzení materiálových toků a odpadů. Toto posouzení zahrnuje analýzu využití surovin a zdrojů, plánování nakládání s odpady vzniklými během výstavby a provozu, návrh opatření na podporu recyklace a opětovného využití materiálů.

Dále pak posouzení dle tohoto přímo aplikovatelného nařízení EU vyžaduje provedení posouzení hlukových a vibračních dopadů. Toto posouzení zahrnuje měření a modelování hlukových a vibračních úrovní během výstavby a provozu, návrh opatření na snižování hluku a vibrací (např. protihlukové stěny, omezení provozu).

Dále pak posouzení dle tohoto přímo aplikovatelného nařízení EU vyžaduje provedení Sociálně-ekonomické posouzení. Toto posouzení zahrnuje analýzu dopadů na místní komunity, ekonomiku a veřejné zdraví a posouzení změn v dopravní dostupnosti a mobilitě a konzultace s místními obyvateli a zúčastněnými stranami.

Dále pak posouzení dle tohoto přímo aplikovatelného nařízení EU vyžaduje provedení posouzení souladu s právními předpisy a standardy, tj. zajištění, že projekt splňuje všechny relevantní národní a evropské environmentální zákony a standardy, posouzení souladu s cíli a požadavky Aarhuské úmluvy na zapojení veřejnosti do rozhodovacích procesů týkajících se životního prostředí; transparentnost a zapojení veřejnosti., zajištění, že proces posuzování je transparentní a že veřejnost má přístup k relevantním informacím; uskutečnění konzultací s veřejností a zúčastněnými stranami, které mohou přispět svými názory a připomínkami.

Dodržování těchto požadavků je klíčové pro to, aby byla dopravní stavba považována za udržitelnou a aby přispívala k cílům EU v oblasti ochrany životního prostředí a boje proti změně klimatu.

Účastník řízení je přesvědčen, že řada těchto dílčích posouzení nebyla vůbec provedena, jako např. posouzení vibračních dopadů, posouzení socioekonomických dopadů, klimatické posouzení (obě části - zmírňování změny klimatu a přizpůsobení se změně klimatu), návrh opatření na ochranu a udržitelné využívání vodních zdrojů, analýzu fragmentace krajiny a narušení ekosystémů a návrh opatření na minimalizaci negativních dopadů a případnou obnovu poškozených ekosystémů, posouzení materiálových toků a odpadů (návrh opatření na podporu recyklace a opětovného využití materiálů), modelování vibračních úrovní během výstavby a provozu, návrh opatření na snižování vibrací, analýzu dopadů na místní komunity, ekonomiku a veřejné zdraví a posouzení změn v dopravní dostupnosti a mobilitě.

Účastník řízení je přesvědčen, že řada těchto dílčích posouzení, která byla provedena, byla provedena nedostatečně a věcně nesprávně, vycházejíc ze zastaralých a nepoužitelných podkladů. K tomu viz níže další námitky k vlivům na jednotlivé složky životního prostředí.

Napadené rozhodnutí je postaveno např. na těchto podkladech cit ze str. 126 napadeného rozhodnutí:

- *Geodetický podklad pro projektovou činnost, za VPÚ DECO PRAHA a.s. vypracoval Ing. Jan Pěkný, 04/2016,*

- *Aktualizace ověření inženýrských sítí, za VPÚ DECO PRAHA a.s. vypracoval Ing. Jan Pěkný, 04/2016,*

- *Předběžný geotechnický průzkum – úsek 0304 Václavice – Voračice, PUDIS a.s., č. zakázky 3–0304–0001–62, zpracovali RNDr. Josef Vorel, Mgr. Jakub Urban, Ing. Boleslav Březina, 05/2013*

- *Doplňkový geotechnický průzkum – úsek 0304 Václavice – Voračice, PUDIS a.s., č. zakázky S–16–019, zpracovali RNDr. Radovan Chmelař, Mgr. Jakub Urban, Ing. Boleslav Březina, 08/2016*

- *Doplňující hydrogeologický průzkum předběžného GTP, PUDIS a.s., č. zakázky S–17–028, zpracovali Mgr. Filip Stehlík, Mgr. Jakub Urban, 03/2018*

- *Dopravně-inženýrské podklady (D3 stavby 03014) AFRY CZ s.r.o., 12/2021 na základě aktualizovaného dopravního modelu 06/2021*

Takto zastaralé podklady nemohou být zákonnými a věcně správnými podklady pro vydání rozhodnutí tak, aby to bylo v souladu s § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu. Podkladové studie měly být aktualizovány, na základě aktuálního stavu v území.

Stavební úřad námitku vypořádal nezákonným, věcně nesprávným a nepřezkoumatelným způsobem. Stavební úřad pouze tvrdí cit: „*k otázce souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady EU č. 2020/852 stavební úřad sděluje, že výše uvedené dokumenty nejsou pro stavební úřad přímo aplikovatelné pro posouzení záměru v územním řízení.*“

Nezákonnost vypořádání námitky spočívá v tom, že nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 2020/852 stejně jako další nařízení tohoto orgánu EU jsou přímo aplikovatelné na území členských států EU.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady jsou podle čl. 288 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) závaznými právními akty, které mají obecnou působnost, jsou závazná v celém rozsahu a přímo použitelná ve všech členských státech bez potřeby dalšího vnitrostátního prováděcího právního aktu. To znamená, že od data jejich platnosti tvoří součást právního řádu členského státu a musí být aplikována a respektována bezprostředně správními i soudními orgány členského státu při výkonu veřejné správy či při rozhodování ve správních řízeních či před soudy; v opačném případě dochází k porušení povinnosti loajality vůči unijnímu právu a k porušení zásady přednosti práva EU před vnitrostátním právem. Pojem přímé použitelnosti nařízení a jeho závaznosti pro členské státy i jejich orgány je potvrzen v judikatuře Soudního dvora EU, který opakovaně zdůraznil, že členské státy nemohou uplatňování nařízení podmiňovat vnitrostátními předpisy nebo orgány interpretační volností, je-li z textu nařízení zřejmá jeho bezpodmínečná povaha.

Příslušné správní orgány proto nemají diskreci v tom, zda nařízení uplatní, ale jsou jím ve své rozhodovací činnosti vázány. Takový výklad byl rovněž reflektován v rozhodovací praxi českých správních soudů, kde se uvádí, že použitelnost nařízení a povinnost orgánů dosledovat jeho ustanovení vyplývá přímo z unijního práva a orgány jej musejí respektovat při posuzování žádostí či uplatňování právních institutů vyplývajících z nařízení.

Nejvyšší správní soud v rozsudku č.j. 8 As 164/2020-62 konstatoval, že organická použitelnost unijního nařízení nezakládá pro orgán volnost vtom, zda jej v daném případě aplikuje, ale pokud je nařízení přímo použitelné, orgány jej musejí zohlednit při své činnosti;

29. Vliv na povrchové a podzemní vody

Správní orgán pochybil, když desítky věcně i místně odlišných námitek týkajících se ochrany povrchových a podzemních vod shrnul do jednoho souhrnného bloku, aniž by se s jednotlivými námitkami vypořádal samostatně, konkrétně a přezkoumatelně. Takový postup znemožňuje ověřit, jaké skutkové a právní závěry byly ke kterým námitkám učiněny, a činí rozhodnutí v této části nepřezkoumatelným pro nedostatek důvodů.

Odvolatel napadá část odůvodnění na str. 318/350 a na str. 312/350 , v níž stavební úřad vypořádává námitky k ochraně vod pouhým odkazem na proces EIA a na budoucí vodoprávní řízení.

Stavební úřad konstatuje, že povrchové a podzemní vody byly posouzeny v rámci EIA a navazujících hydrogeologických posudků a že příslušné vodoprávní úřady vydaly závazná stanoviska, přičemž „neshledal, že by realizace záměru vedla k nepřijatelnému ohrožení vodních zdrojů“ . Současně uvádí, že podmínky EIA budou respektovány v DSP a ve vodoprávních řízeních .

Takový způsob vypořádání je v rozporu s povahou a účelem územního řízení podle § 84 a násl. stavebního zákona. Územní řízení je samostatným správním řízením, jehož předmětem je posouzení, zda záměr, tak jak je navržen, je přípustný z hlediska ochrany veřejných zájmů v území, včetně ochrany vodních poměrů podle § 5, § 17 a § 38 vodního zákona. Nelze jej redukovat na pouhé převzetí závěrů jiného procesu.

Odkaz na existenci stanoviska EIA nemůže nahradit vlastní úvahu stavebního úřadu o tom, zda jsou v konkrétním případě splněny limity vodního zákona. Stanovisko EIA je podkladem rozhodnutí (§ 9a zákona č. 100/2001 Sb.), nikoli rozhodnutím, které by samo o sobě legalizovalo zásah do vodních poměrů. Stavební úřad je povinen posoudit soulad záměru s právními předpisy samostatně a přezkoumatelně, nikoli deklarovat, že jiný orgán již podmínky stanovil.

Z odůvodnění dále vyplývá, že konkrétní technická řešení ochrany vod budou „respektována v DSP a ve vodoprávních řízeních“ . Tím však dochází k nepřípustnému přesunu klíčových otázek do budoucích řízení. Územní rozhodnutí má vymezit podmínky umístění stavby tak, aby již v této fázi bylo zřejmé, že nedojde k nepřijatelnému zásahu do vodního režimu. Pokud má být teprve v DSP konkretizováno, jak budou chráněny podzemní a povrchové vody, pak územní rozhodnutí postrádá dostatečný skutkový základ.

Výrok „stavební úřad neshledal, že by realizace záměru vedla k nepřijatelnému ohrožení vodních zdrojů“ je navíc formulován zcela obecně, bez uvedení konkrétních skutkových zjištění, bez odkazu na hodnoty dotčených vodních útvarů, bez vyhodnocení jejich současného stavu a bez rozboru kumulativních vlivů. Takové odůvodnění nesplňuje požadavky § 68 odst. 3 správního řádu na přezkoumatelnost rozhodnutí.

Postup, kdy je ochrana vod fakticky ponechána až na vodoprávní řízení, je v rozporu i se zásadou prevence a s principem zákazu zhoršení stavu vodních útvarů podle čl. 4 rámcové směrnice o vodách. Tento zákaz musí být respektován již ve fázi územního rozhodování, neboť právě zde je rozhodováno o umístění stavby a jejím zásahu do území.

Napadené pasáže proto zakládají nepřezkoumatelnost rozhodnutí a porušení § 90 stavebního zákona ve spojení s § 5 a § 38 vodního zákona. Odvolací orgán by měl konstatovat, že stavební úřad rezignoval na vlastní posouzení vodních dopadů záměru a nezajistil, aby již v územním rozhodnutí bylo prokázáno, že záměr, tak jak je navržen, nevede ke zhoršení vodních poměrů ani k ohrožení vodních zdrojů.

Odvolatel napadá část odůvodnění na str. 273/350 , kde stavební úřad uvádí:

„Otázka případného dotčení stávajících studní a dosavadního způsobu zásobování vodou bude posuzována v navazujícím stupni projektové dokumentace. V případě prokázaného negativního vlivu stavby na vydatnost nebo kvalitu vody budou přijata odpovídající technická nebo kompenzační opatření v souladu s vodním zákonem.“

Tímto výrokem stavební úřad výslovně přiznává, že otázka vlivu záměru na individuální zdroje podzemní vody nebyla v územním řízení věcně a definitivně vyřešena. Posouzení je odloženo do další fáze projektové přípravy, tedy mimo rámec nyní vydaného územního rozhodnutí.

Takový postup je v rozporu s § 90 stavebního zákona, podle něhož musí být již v územním řízení přezkoumáno, zda je záměr v souladu s požadavky na ochranu veřejných zájmů, včetně ochrany vodních zdrojů. Územní rozhodnutí nemůže být vydáno s vědomím, že existuje reálné riziko negativního ovlivnění vydatnosti či kvality podzemní vody, aniž by bylo toto riziko předem odborně vyhodnoceno a právně uzavřeno.

Formulace „v případě prokázaného negativního vlivu“ navíc znamená, že stavební úřad připouští možnost takového vlivu. Přesto nevysvětluje, na základě jakých konkrétních hydrogeologických podkladů dospěl k závěru, že toto riziko je přijatelné. Rozhodnutí neobsahuje identifikaci dotčených studní, jejich závislosti na konkrétním kolektoru, jejich dlouhodobé vydatnosti ani modelový výpočet možné změny hladiny podzemní vody v důsledku výkopů, zářezů či odvodnění tělesa dálnice.

Takový přístup je v rozporu se zásadou prevence podle § 5 odst. 3 vodního zákona, podle níž je každý povinen dbát o ochranu přirozené akumulace vod a zachování vodních poměrů. Nelze připustit, aby zásah do hydrogeologického režimu byl fakticky „testován“ až po vydání územního rozhodnutí prostřednictvím budoucího monitoringu a následných kompenzací.

Zvlášť závažné je to v území, kde jsou individuální studny primárním zdrojem pitné vody a kde je podzemní voda dlouhodobě ovlivněna klimatickým suchem. Individuální zdroje nejsou pouhou alternativou k veřejnému vodovodu, ale představují strategickou infrastrukturu zásobování obyvatelstva pitnou vodou. Jejich ochrana musí být zajištěna preventivně, nikoli až ex post prostřednictvím kompenzací.

Napadená pasáž tak zakládá nepřezkoumatelnost rozhodnutí a porušení § 90 stavebního zákona ve spojení s § 5, § 8 a § 38 vodního zákona. Územní rozhodnutí bylo vydáno bez toho, aby bylo prokázáno, že záměr, tak jak je navržen, neohrozí vydatnost ani kvalitu stávajících studní. To představuje podstatnou vadu řízení, která má vliv na zákonnost rozhodnutí.

Odvolatel napadá část odůvodnění na str. 312/350 , kde stavební úřad uvádí:

„K námitce rizika ovlivnění či zasolení podzemních vod stavební úřad uvádí, že ochrana podzemních vod je řešena technickými opatřeními navrženými v projektu, zejména systémem odvodnění a zachytávání…“

Takové vypořádání je nedostatečné jak z hlediska vnitrostátního práva, tak z hlediska práva Evropské unie.

Stavební úřad se omezil na obecné konstatování existence technických opatření, aniž by uvedl jejich konkrétní parametry, návrhové hodnoty, účinnost či vztah ke konkrétním dotčeným útvarům podzemních vod. Rozhodnutí neobsahuje žádné vyhodnocení koncentrací chloridů z provozu komunikace, žádnou bilanci jejich ročního zatížení, žádné posouzení infiltrační kapacity horninového prostředí ani modelaci jejich šíření v kolektoru podzemní vody.

Takový postup je v rozporu s § 38 vodního zákona, který zakazuje vypouštění látek způsobujících zhoršení jakosti vod, a rovněž s § 5 odst. 3 vodního zákona, který ukládá povinnost chránit přirozenou akumulaci vod a vodní poměry.

Současně je v rozporu s čl. 4 odst. 1 písm. b) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES (rámcová směrnice o vodách), která ukládá členským státům povinnost zabránit zhoršení stavu všech útvarů podzemních vod a chránit, zlepšovat a obnovovat tyto útvary s cílem dosažení dobrého stavu. Tento zákaz zhoršení je bezpodmínečný a musí být respektován při každém povolování záměru, který může mít na vodní útvar vliv.

Rozhodnutí však neidentifikuje konkrétní dotčené útvary podzemních vod, jejich aktuální kvantitativní a chemický stav ani mezní hodnoty, jejichž překročení by znamenalo porušení čl. 4 směrnice 2000/60/ES. Úřad se rovněž nezabývá otázkou kumulativního zatížení chloridy z dlouhodobé zimní údržby, které je z hydrogeochemického hlediska zásadní a v řadě případů vede k trvalému zvýšení koncentrací v mělkých kolektorech.

Pouhé tvrzení, že jsou navržena „technická opatření“, bez doložení jejich účinnosti ve vztahu ke konkrétním limitům ochrany vod, nesplňuje požadavky § 68 odst. 3 správního řádu na přezkoumatelnost rozhodnutí. Územní rozhodnutí musí obsahovat jasné a konkrétní odůvodnění, proč záměr, tak jak je navržen, nemůže vést ke zhoršení chemického ani kvantitativního stavu podzemních vod.

Napadená část rozhodnutí je proto nepřezkoumatelná a v rozporu nejen s § 90 stavebního zákona a § 5 a § 38 vodního zákona, ale i s čl. 4 směrnice 2000/60/ES, která zakazuje zhoršení stavu vodních útvarů a vyžaduje, aby byl tento zákaz respektován již ve fázi povolování záměru.

Odvolatel napadá část odůvodnění na str. 312/350 , kde stavební úřad uvádí:

„Dosah ovlivnění podzemních vod byl kvalitativně i kvantitativně vyhodnocen a je navržen hydrogeologický monitoring (…) Stavební úřad k námitce uvádí, že monitoring je stanoven v podmínkách rozhodnutí…“

Tato argumentace je právně nedostatečná, neboť směšuje dvě odlišné roviny – preventivní posouzení přípustnosti záměru a následnou kontrolu jeho dopadů.

Územní řízení má preventivní charakter. Jeho smyslem je předem posoudit, zda záměr, tak jak je navržen, nevede k nepřípustnému zásahu do vodních poměrů. Monitoring je nástrojem následného sledování stavu, nikoli nástrojem, který by sám o sobě legalizoval nejistotu ohledně budoucího vývoje.

Pokud stavební úřad argumentuje tím, že dopady budou sledovány prostřednictvím monitoringu, implicitně tím přiznává, že konečný účinek záměru na podzemní vody není s jistotou vyloučen. Takový přístup je v rozporu se zásadou prevence podle § 5 odst. 3 vodního zákona a s principem předběžné opatrnosti, který je součástí environmentálního práva EU.

Podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES jsou členské státy povinny zabránit zhoršení stavu útvarů podzemních vod. Tato povinnost je koncipována jako zákaz zhoršení, nikoli jako povinnost „zhoršení sledovat a případně napravovat“. Monitoring může sloužit jako kontrolní mechanismus, avšak nemůže nahradit předběžné prokázání toho, že záměr nezpůsobí zhoršení chemického nebo kvantitativního stavu útvaru.

Rozhodnutí rovněž neuvádí konkrétní parametry monitoringu:

– jaká bude síť monitorovacích objektů,
– jaké ukazatele budou sledovány (chloridy, vodivost, hladina, dusičnany apod.),
– jaké budou referenční hodnoty a spouštěcí limity pro zásah,
– jaký právní režim bude mít případné zjištění zhoršení stavu.

Bez těchto údajů nelze považovat monitoring za účinný nástroj ochrany vodních zdrojů. Navíc rozhodnutí neobsahuje žádnou analýzu, jak bude postupováno v případě, že monitoring prokáže negativní vliv – zda bude stavba omezena, upravena, nebo zda dojde pouze ke kompenzaci postižených vlastníků. Takový přístup odporuje preventivní logice vodního práva.

Argumentace stavebního úřadu tak představuje nepřípustné nahrazení věcného a právního posouzení rizika pouhým příslibem budoucí kontroly. To je v rozporu s § 90 stavebního zákona, § 5 a § 38 vodního zákona i s čl. 4 směrnice 2000/60/ES. Územní rozhodnutí musí být vydáno pouze tehdy, je-li na základě podkladů prokázáno, že záměr je z hlediska ochrany vod přípustný; nelze jej podmínit tím, že teprve budoucí monitoring ověří, zda k nepřípustnému zásahu došlo.

Odvolatel napadá část odůvodnění na str. 318/350 , kde stavební úřad uvádí:

„Omezení vlastnického práva je vyváženo významným veřejným zájmem na realizaci dopravní infrastruktury nadmístního významu…“

a současně:

„Stavební úřad neshledal, že by realizace záměru vedla k nepřijatelnému ohrožení vodních zdrojů.“

Tato argumentace je právně nesprávná ve dvou rovinách.

Za prvé, stavební úřad zde směšuje test proporcionality zásahu do vlastnického práva s otázkou ochrany vodních zdrojů. Úvaha o veřejném zájmu na dopravní infrastruktuře je relevantní při hodnocení zásahu do majetkových práv podle čl. 11 Listiny základních práv a

svobod. Není však relevantním kritériem pro posouzení souladu záměru s kogentními ustanoveními vodního zákona a směrnice 2000/60/ES.

Ochrana vodních útvarů nepodléhá obecné úvaze o „vyvážení“ s jiným veřejným zájmem. Podle § 5 a § 38 vodního zákona a podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES platí zákaz zhoršení stavu vodních útvarů. Tento zákaz je závazný a může být prolomen pouze za splnění přísných podmínek čl. 4 odst. 7 směrnice 2000/60/ES, tedy při prokázání převažujícího veřejného zájmu, neexistence lepší alternativy a přijetí všech zmírňujících opatření. Taková úvaha však v rozhodnutí zcela chybí.

Stavební úřad pouze konstatuje existenci veřejného zájmu na dopravní infrastruktuře, aniž by aplikoval test podle čl. 4 odst. 7 směrnice 2000/60/ES nebo alespoň vyhodnotil, zda jsou splněny podmínky výjimky ze zákazu zhoršení stavu vod.

Za druhé, výrok „stavební úřad neshledal, že by realizace záměru vedla k nepřijatelnému ohrožení vodních zdrojů“ je formulován zcela obecně, bez uvedení skutkových zjištění a právní úvahy. Rozhodnutí neidentifikuje konkrétní vodní útvary, jejich současný stav ani mezní hodnoty, které by mohly být ohroženy. Neobsahuje ani posouzení kumulativních vlivů ani vyhodnocení dlouhodobých dopadů zasolení a změny infiltračních poměrů.

Takto stručný závěr nesplňuje požadavky § 68 odst. 3 správního řádu na řádné odůvodnění. Není z něj zřejmé, jakými úvahami se stavební úřad řídil, z jakých podkladů vycházel a proč dospěl k závěru o přijatelnosti zásahu.

Vodní zdroje, zejména individuální zdroje pitné vody, představují strategickou složku veřejného zájmu na ochraně zdraví a bezpečnosti obyvatel. Jejich ochranu nelze podřídit obecné deklaraci významu dopravní infrastruktury bez konkrétní právní a odborné analýzy.

Napadená část rozhodnutí je proto v rozporu s § 90 stavebního zákona, § 5 a § 38 vodního zákona a s čl. 4 směrnice 2000/60/ES. Úřad nahradil konkrétní vodoprávní úvahu obecnou tezí o veřejném zájmu, aniž by prokázal, že záměr, tak jak je navržen, nevede ke zhoršení stavu vodních útvarů ani k ohrožení vodních zdrojů.

Odvolatel napadá se část odůvodnění na str. 312–313/350 , kde stavební úřad uvádí:

„Pro případ havárie v tunelu je však vhodné z bezpečnostních důvodů přepad v nádrži NKV ponechat… Pokud by totiž došlo k mimořádnému překročení kapacity NKV (…) kontaminovaná voda by (…) tak i tak ‚doputovala‘ do dešťové kanalizace dálnice.“

Tato pasáž je z hlediska vodního práva zásadně právně nesprávná.

Stavební úřad zde výslovně připouští scénář, v němž může dojít k přepadu kontaminované vody z nádrže kontaminovaných vod (NKV) do systému dešťové kanalizace. Tedy do systému, který je napojen na další retenční a následně vypouštěcí objekty. Rozhodnutí však neobsahuje žádné vyhodnocení toho, zda takový scénář odpovídá limitům § 38 vodního zákona, ani zda je slučitelný se zákazem zhoršení stavu vodních útvarů podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES.

Argumentace stavebního úřadu je založena výlučně na hledisku bezpečnosti zásahu složek IZS. Tato úvaha může být relevantní z hlediska krizového řízení, nikoli však jako náhrada vodoprávního posouzení. Vodní zákon nestanoví výjimku z ochrany vod pro případ

„technické vhodnosti“ přepadu. Jakékoli vypouštění znečištěných vod do povrchových nebo podzemních vod musí splňovat zákonné limity a být předem vyhodnoceno.

Rozhodnutí neobsahuje:

– identifikaci recipientu, do nějž bude voda z dešťové kanalizace odváděna,
– modelaci koncentrací znečišťujících látek při mimořádné události,
– vyhodnocení ředicí schopnosti toku,
– posouzení vlivu na ekologický a chemický stav dotčeného útvaru povrchové nebo podzemní vody.

Formulace, že kontaminovaná voda by „tak i tak doputovala“ do kanalizace, nepředstavuje právní argument, ale faktické připuštění rizika bez jeho právního vyhodnocení. Územní rozhodnutí musí obsahovat posouzení přípustnosti tohoto rizika, nikoli jeho bagatelizaci.

Podle § 5 odst. 3 vodního zákona je každý povinen předcházet zhoršení jakosti vod. Podle § 38 odst. 1 vodního zákona je zakázáno vypouštět do povrchových nebo podzemních vod závadné látky bez splnění zákonných podmínek. Podle čl. 4 směrnice 2000/60/ES je členský stát povinen zabránit zhoršení stavu vodních útvarů. Rozhodnutí však neobsahuje žádnou úvahu o tom, zda scénář přepadu splňuje tyto limity.

Je rovněž třeba zdůraznit, že tunel je technologicky vysoce rizikovým prvkem infrastruktury. Havárie v tunelu může zahrnovat únik pohonných hmot, chemikálií či jiných nebezpečných látek. Územní rozhodnutí musí předem vyhodnotit, zda kapacita 170 m³ a systém přepadu poskytují dostatečnou ochranu vodního prostředí, nikoli pouze ochranu provozní bezpečnosti.

Napadená část rozhodnutí je proto nepřezkoumatelná a v rozporu s § 90 stavebního zákona ve spojení s § 5 a § 38 vodního zákona a s čl. 4 směrnice 2000/60/ES. Úřad připustil možnost vypouštění kontaminované vody do systému bez toho, aby prokázal, že tento scénář je právně přípustný a ekologicky bezpečný.

Odvolatel napadá část odůvodnění na str. 273/350, kde je reprodukována námitka městyse Maršovice požadující, aby retenční nádrže na vodních tocích nad Maršovicemi byly navrženy pro intenzitu návrhového deště n = 0,05 (řada dvacetiletých dešťů) a aby hráz rybníka Musík byla dimenzována na Q100.

Rozhodnutí však neobsahuje vlastní odborné a právní zdůvodnění, proč jsou projektované parametry retenčních nádrží a souvisejících objektů dostatečné z hlediska ochrany odtokových poměrů a prevence povodňových škod.

Stavební úřad se nevypořádává s následujícími otázkami:

– zda byly použity aktuální srážkové řady a hydrologická data reflektující změnu klimatických poměrů a nárůst extrémních srážkových epizod,
– zda byl vyhodnocen kumulativní efekt rozsáhlého zpevnění ploch tělesa dálnice, odpočívek a související infrastruktury,
– zda byla modelována změna kulminačních průtoků v dotčených povodích,
– zda byla posouzena kapacita zatrubněných úseků toku v intravilánu obce Maršovice a v dalších sídlech pod stavbou.

Podle § 5 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon, je každý povinen dbát o zachování přirozené akumulace vod a o zachování odtokových poměrů v území. Územní rozhodnutí musí obsahovat konkrétní posouzení, zda záměr, tak jak je navržen, nezpůsobí urychlení odtoku, zvýšení kulminačních průtoků či přenesení povodňového rizika do zastavěných částí obcí.

Rozhodnutí však žádné konkrétní hydraulické výpočty ani modelové scénáře nepředkládá a neuvádí, jakým způsobem byla ověřena dostatečnost retenčních objemů. Není zřejmé, zda návrh odpovídá alespoň úrovni ochrany při průtoku Q100 v níže položených úsecích, ani zda je zajištěna dostatečná bezpečnost při extrémních epizodách.

Je třeba zdůraznit, že při povolování liniové stavby o délce téměř 17 km dochází k zásadní změně infiltračních a odtokových poměrů v dotčeném povodí. Povinnost vyhodnotit kumulativní vliv zpevnění ploch je přitom součástí prevenční povinnosti podle vodního zákona i požadavků čl. 4 směrnice 2000/60/ES, která ukládá zabránit zhoršení stavu vodních útvarů, včetně jejich kvantitativních parametrů.

Pokud rozhodnutí neobsahuje konkrétní hydrologickou argumentaci, proč navržené retenční nádrže a související objekty dostatečně kompenzují změnu odtokového režimu, je tato část rozhodnutí nepřezkoumatelná ve smyslu § 68 odst. 3 správního řádu. Územní rozhodnutí musí již v této fázi prokázat, že záměr nezhorší odtokové poměry v území a nezvýší povodňové riziko v níže položených sídlech.

Napadená část je proto v rozporu s § 90 stavebního zákona ve spojení s § 5 odst. 3 vodního zákona a s preventivní funkcí vodního práva. Stavební úřad rezignoval na konkrétní hydrologické vyhodnocení a spokojil se s obecnou deklarací dostatečnosti navrženého řešení, aniž by tento závěr podložil přezkoumatelnými odbornými podklady.

Odvolatel napadá část rozhodnutí, v níž jsou popsány mostní objekty nad vodními toky, zejména nad Maršovickým potokem a Novým potokem , aniž by bylo přezkoumatelným způsobem vyhodnoceno, jak tyto objekty ovlivní hydraulické a morfologické poměry vodních toků.

Rozhodnutí sice uvádí technický popis mostů, jejich délku a umístění, avšak postrádá samostatnou hydrotechnickou a ekologickou analýzu. Není doloženo:

– zda byly vyhodnoceny účinky mostních pilířů a opěr na průtočnou kapacitu koryta při průtoku Q100,
– zda bylo modelováno zvýšení hladiny při povodňových stavech vlivem zúžení průtočného profilu,
– zda byly posouzeny změny rychlostního pole a možné erozní či sedimentační procesy,
– zda byly vyhodnoceny zásahy do morfologie toku jako složky ekologického stavu útvaru povrchové vody.

Podle § 17 vodního zákona podléhají zásahy do koryt vodních toků zvláštnímu režimu a musí být posouzeny z hlediska zachování vodních poměrů a ochrany před povodněmi. Územní rozhodnutí však neobsahuje žádný konkrétní hydraulický výpočet ani odkaz na model, který by prokazoval, že mostní konstrukce při návrhovém průtoku Q100 nezhorší odtokové poměry a nezvýší povodňové riziko v navazujících úsecích.

Zásadní je rovněž absence hodnocení morfologických zásahů. Mostní pilíře, dočasné přeložky koryt, stabilizace břehů či opevnění dna představují změny hydromorfologických charakteristik toku. Podle čl. 4 odst. 1 písm. a) směrnice 2000/60/ES jsou členské státy povinny zabránit zhoršení ekologického stavu útvarů povrchových vod. Hydromorfologické prvky jsou přitom jednou z určujících složek ekologického stavu.

Rozhodnutí však neidentifikuje, do kterých útvarů povrchových vod jsou mostní objekty umístěny, jaký je jejich současný ekologický stav a zda zásah nemůže vést ke zhoršení některé z hodnocených složek (hydrologický režim, kontinuita toku, struktura koryta a břehů). Chybí i úvaha o případné aplikaci čl. 4 odst. 7 směrnice 2000/60/ES, pokud by zásah mohl znamenat zhoršení stavu.

Pouhý technický popis mostních objektů nemůže nahradit právně relevantní vyhodnocení jejich vlivu na vodní režim a ekologický stav toku. Takový postup je v rozporu s § 90 stavebního zákona, který vyžaduje, aby již v územním rozhodnutí byly posouzeny dopady záměru na veřejné zájmy v území, včetně ochrany vod.

Napadená část rozhodnutí je proto nepřezkoumatelná pro nedostatek skutkových zjištění a právních úvah ve smyslu § 68 odst. 3 správního řádu. Územní rozhodnutí bylo vydáno bez toho, aby bylo prokázáno, že mostní objekty a související úpravy koryt nezhorší hydraulickou kapacitu toků ani ekologický stav dotčených útvarů povrchové vody ve smyslu vodního zákona a směrnice 2000/60/ES.

Odvolatel napadá se část rozhodnutí na str. 326/350 , kde je zmíněno prohlubování stávajících studní jako opatření v souvislosti s realizací záměru.

Skutečnost, že je v rámci projektové přípravy či kompenzačních opatření uvažováno o prohlubování studní, představuje významný indikátor možného zásahu do kvantitativního stavu podzemních vod. Prohlubování studní totiž není standardním preventivním opatřením, nýbrž reakcí na předpokládaný nebo již existující pokles hladiny podzemní vody či snížení vydatnosti zdroje.

Rozhodnutí však neobsahuje žádné systematické vyhodnocení toho, zda potřeba prohloubení studní není důsledkem změny hydrogeologického režimu vyvolané záměrem, zejména:

– odvodněním zářezů a tunelových objektů,
– zpevněním rozsáhlých ploch a snížením infiltrace,
– změnou proudění v puklinovém prostředí.

Podle § 5 odst. 3 vodního zákona je povinností zachovat přirozenou akumulaci vod a vodní poměry v území. Pokud realizace stavby vyžaduje prohlubování individuálních zdrojů pitné vody, je to prima facie důkaz, že dochází k zásahu do hydrogeologické rovnováhy.

Současně podle čl. 4 odst. 1 písm. b) směrnice 2000/60/ES jsou členské státy povinny zabránit zhoršení kvantitativního stavu útvarů podzemních vod. Kvantitativní stav je hodnocen mimo jiné podle vztahu mezi odběry a dostupnými zdroji a podle dopadu na závislé ekosystémy. Pokud dochází k poklesu hladiny natolik, že je nutné technicky prohlubovat studny, je namístě zkoumat, zda tím nedochází ke zhoršení kvantitativního stavu dotčeného útvaru.

Rozhodnutí však neidentifikuje konkrétní útvar podzemní vody, do něhož jsou dotčené studny napojeny, neuvádí jeho aktuální kvantitativní stav ani nehodnotí, zda plánované zásahy do podzemního režimu (zejména drenážní účinky hlubokých zářezů či tunelu) mohou tento stav zhoršit.

Namísto toho je prohlubování studní prezentováno jako možné technické řešení. Takový přístup je však z hlediska vodního práva nepřijatelný. Kompenzace nebo adaptace jednotlivých vlastníků nemůže nahradit povinnost zabránit samotnému zhoršení stavu vodního útvaru.

Napadená část rozhodnutí je proto v rozporu s § 90 stavebního zákona, neboť úřad nevypořádal otázku vlivu záměru na kvantitativní stav podzemních vod již v územním řízení. Současně je v rozporu s § 5 vodního zákona a s čl. 4 směrnice 2000/60/ES, jelikož neobsahuje žádné vyhodnocení, zda potřeba prohlubování studní nepředstavuje faktické zhoršení kvantitativního stavu útvaru podzemní vody.

Odvolatel napadá část rozhodnutí týkající se objektu SO 304.607 – tunelové odvodnění, neboť odůvodnění neobsahuje integrované a přezkoumatelné posouzení vlivu tohoto systému na vodní poměry v území.

Z rozhodnutí není zřejmé:
– jaká je konečná cesta vody po jejím zachycení a případném předčištění,
– do jakého konkrétního recipientu je voda odváděna,
– zda je tento recipient hydraulicky způsobilý přijmout další zatížení,
– zda je z hlediska jakosti vody schopen absorbovat i potenciálně zvýšené koncentrace znečišťujících látek,
– jak je vyhodnocen souběh běžného provozního zatížení a mimořádných (havarijních) událostí.

Tunelové odvodnění představuje z hlediska ochrany vod specifický a vysoce rizikový prvek stavby. V běžném režimu dochází k odvodu srážkových vod smíšených s provozními polutanty, v mimořádném režimu může jít o vody kontaminované ropnými látkami či jinými nebezpečnými látkami. Rozhodnutí však neposkytuje souhrnnou bilanci těchto zatížení ani modelaci jejich dopadu na konečný vodní útvar.

Podle § 38 vodního zákona je zakázáno vypouštět odpadní vody do povrchových nebo podzemních vod bez splnění zákonných podmínek a bez zajištění, že nedojde ke zhoršení jakosti vod. Územní rozhodnutí však neobsahuje analýzu toho, zda kombinace běžného provozu a havarijních scénářů nepřekročí kapacitu systému a limity recipientu.

Současně podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES musí být zabráněno zhoršení stavu dotčeného útvaru povrchové či podzemní vody. Tento zákaz se vztahuje i na kumulativní vlivy více zdrojů znečištění. Rozhodnutí však neposuzuje tunelové odvodnění v kontextu celkového odvodňovacího systému dálnice ani ve vztahu k dalším zdrojům zatížení v povodí.

Chybí tak integrované posouzení hydraulické kapacity systému, kvality vypouštěné vody a dopadu na konkrétní vodní útvar. Namísto toho je systém popsán technicky, bez vyhodnocení jeho právní přípustnosti z hlediska ochrany vod.

Napadená část rozhodnutí je proto nepřezkoumatelná pro nedostatek skutkových zjištění a právních úvah podle § 68 odst. 3 správního řádu a je v rozporu s § 90 stavebního

zákona ve spojení s § 38 vodního zákona a s čl. 4 směrnice 2000/60/ES. Územní rozhodnutí bylo vydáno bez toho, aby bylo prokázáno, že tunelové odvodnění a jeho napojení na další systém nezpůsobí zhoršení stavu vodních útvarů ani nepřiměřené hydraulické zatížení recipientu.

Odvolatel napadá se část rozhodnutí vypořádávající námitku N6 (vlivy na povrchové a podzemní vody), neboť stavební úřad zde odkazuje na proces EIA, aniž by provedl samostatné a integrované vyhodnocení kumulativních vlivů záměru na vodní režim území.

Rozhodnutí neposuzuje vzájemné působení několika zásadních faktorů, které v souhrnu mohou vést ke zhoršení kvantitativního i chemického stavu útvarů podzemních vod, konkrétně:

– dlouhodobý pokles hladin podzemní vody v důsledku klimatických změn a snižování přirozené obnovy zdrojů,

– trvalé snížení infiltrace v důsledku rozsáhlého zpevnění ploch tělesa dálnice, odpočívek a související infrastruktury,

– chemické zatížení prostředí chloridy a dalšími polutanty ze zimní údržby a provozu komunikace,

– zvýšenou frekvenci extrémních srážkových epizod a jejich vliv na rychlost odtoku a transport znečišťujících látek.

Tyto faktory nejsou v rozhodnutí hodnoceny ve vzájemné souvislosti. Úřad neposkytuje žádnou syntetickou hydrogeologickou bilanci, která by vyhodnotila dlouhodobou rovnováhu mezi infiltrací, odtokem a odběry. Není zřejmé, zda byl zpracován scénář kombinující klimatický pokles, sníženou infiltrační schopnost území a chemické zatížení podzemních vod.

Takový postup je v rozporu s § 5 odst. 3 vodního zákona, který ukládá povinnost chránit přirozenou akumulaci vod a zachovat vodní poměry. Současně je v rozporu s čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES, podle něhož musí být zabráněno zhoršení stavu vodních útvarů. Tento zákaz je třeba posuzovat kumulativně, nikoli izolovaně po jednotlivých technických opatřeních.

Zákaz zhoršení se nevztahuje pouze na jednotlivý dílčí zásah, ale na celkový dopad záměru v daném útvaru. Pokud rozhodnutí hodnotí jednotlivé aspekty odděleně (odvodnění, zasolení, monitoring), aniž by je integrovalo do celkového modelu dopadu na útvar podzemní vody, není naplněn požadavek komplexního přezkumu.

Rozhodnutí tak neobsahuje žádné vyhodnocení, zda kombinace těchto vlivů nemůže vést ke zhoršení kvantitativního stavu (pokles hladiny, omezení dostupnosti zdrojů) ani ke zhoršení chemického stavu (zvýšení koncentrace chloridů a dalších látek). Absence takového posouzení činí rozhodnutí nepřezkoumatelným podle § 68 odst. 3 správního řádu.

Napadená část je proto v rozporu s § 90 stavebního zákona ve spojení s § 5 vodního zákona a s čl. 4 směrnice 2000/60/ES. Územní rozhodnutí bylo vydáno bez toho, aby bylo prokázáno, že záměr, posuzovaný v kumulativním a dlouhodobém horizontu, nezpůsobí zhoršení stavu dotčených vodních útvarů.

Odvolatel napadá rozhodnutí jako celek v části posouzení vlivů na vodní útvary, neboť neobsahuje žádnou úvahu o aplikaci čl. 4 odst. 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES, přestože z povahy záměru vyplývá možnost zásahu do kvantitativního či chemického stavu podzemních vod a do ekologického stavu vod povrchových.

Podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES jsou členské státy povinny zabránit zhoršení stavu útvarů povrchových a podzemních vod. Tento zákaz je bezprostředně závazný a musí být aplikován při každém povolování záměru, který může mít na vodní útvar vliv.

Článek 4 odst. 7 směrnice připouští výjimku pouze za splnění kumulativních podmínek:
– zásah sleduje převažující veřejný zájem nebo přínosy pro udržitelný rozvoj převáží nad environmentálními dopady,
– neexistuje jiná technicky a ekonomicky proveditelná alternativa s menším dopadem,
– jsou přijata veškerá proveditelná zmírňující opatření,
– důvody výjimky jsou výslovně a transparentně uvedeny a odůvodněny.
Rozhodnutí však neobsahuje žádnou analýzu toho, zda záměr může vést ke zhoršení stavu dotčených vodních útvarů, ani žádné posouzení podmínek případné výjimky podle čl. 4 odst. 7 směrnice. Neidentifikuje konkrétní vodní útvary, jejich současný stav ani nevyhodnocuje, zda navržené zásahy (odvodnění, úpravy toků, změna infiltrace, chemické zatížení) mohou způsobit zhoršení některého z hodnocených prvků.

Současně rozhodnutí sice obecně odkazuje na veřejný zájem na realizaci dopravní infrastruktury, avšak tato úvaha není vedena v intencích čl. 4 odst. 7 směrnice. Neobsahuje posouzení alternativního trasování, jiných technických řešení ani komplexní vyhodnocení převažujícího veřejného zájmu ve vztahu k ochraně vodních útvarů.

Absence jakékoli zmínky o čl. 4 odst. 7 směrnice je zásadní vadou, neboť pokud by záměr vedl byť jen k potenciálnímu zhoršení stavu vodního útvaru, bylo povinností správního orgánu tento test aplikovat a transparentně zdůvodnit, proč jsou jeho podmínky splněny. Bez takové úvahy nelze považovat rozhodnutí za souladné s právem EU.

Tato vada je o to závažnější, že směrnice 2000/60/ES má v oblasti zákazu zhoršení přímý účinek a správní orgány jsou povinny ji aplikovat ex officio. Neposouzení podmínek výjimky představuje porušení unijního práva i § 90 stavebního zákona, neboť územní rozhodnutí bylo vydáno bez ověření souladu záměru s kogentními limity ochrany vod.

Rozhodnutí je v této části nepřezkoumatelné a zatížené vadou nesprávného právního posouzení věci, neboť neaplikovalo relevantní ustanovení unijního práva, které je pro posouzení přípustnosti zásahu do vodních útvarů rozhodující.

Odvolatel napadá rozhodnutí v části posouzení vlivů na podzemní vody, neboť zcela opomíjí skutečnost, že záměr je umístěn v hydrogeologickém rajonu č. 6320 – „Krystalinikum v povodí Střední Vltavy“, který je dle mapových podkladů České geologické služby (vrstvy „Podzemní voda – rajony“ a „Základní odtok“) hodnocen jako území s nízkým základním odtokem a vysokou zranitelností horninového prostředí.

Mapové podklady ČGS, vydávané pod gescí Ministerstva životního prostředí, identifikují tento rajon jako oblast s omezenou akumulační schopností, výraznou závislostí na přímé infiltraci a nízkou retenční kapacitou puklinového kolektoru. Jedná se tedy o jedno z nejzranitelnějších prostředí z hlediska kvantitativní stability podzemních vod.

Rozhodnutí však tuto skutečnost nijak nereflektuje. Neuvádí, že se stavba nachází v rajonu 6320, nehodnotí nízký základní odtok jako indikátor omezené vodní bilance a neposuzuje zranitelnost kolektoru vůči snížení infiltrace a chemickému zatížení.

V území s nízkým základním odtokem může i relativně malý zásah do infiltrace nebo změna proudění vést k poklesu hladiny a snížení vydatnosti zdrojů. Absence tohoto vyhodnocení je v rozporu s § 5 odst. 3 vodního zákona a s čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES, který ukládá zabránit zhoršení kvantitativního i chemického stavu útvarů podzemních vod.

Tím, že stavební úřad nepřihlédl k oficiálním mapovým podkladům ČGS a neposoudil záměr ve vztahu k vysoké zranitelnosti rajonu 6320, zatížil rozhodnutí vadou nedostatečného skutkového zjištění a nepřezkoumatelnosti podle § 68 odst. 3 správního řádu.

Odvolatel napadá se rozhodnutí jako celek v části posouzení vlivů na vodní útvary, neboť neobsahuje žádnou úvahu o aplikaci čl. 4 odst. 7 směrnice 2000/60/ES, přestože z povahy záměru vyplývá potenciál zásahu do kvantitativního a chemického stavu podzemních vod i do ekologického stavu vod povrchových.

Podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/60/ES je členský stát povinen zabránit zhoršení stavu vodních útvarů. Tento zákaz je bezprostředně závazný a musí být aplikován při každém povolování záměru, který může mít na vodní útvar vliv. Pokud by záměr mohl vést ke zhoršení stavu, je možné jej povolit pouze za splnění výjimečných podmínek dle čl. 4 odst. 7 směrnice.

Tyto podmínky jsou kumulativní:
– musí jít o zásah ve veřejném zájmu převažujícím nad environmentálními cíli,
– nesmí existovat technicky a ekonomicky proveditelná alternativa s menším dopadem,
– musí být přijata všechna proveditelná zmírňující opatření,
– důvody výjimky musí být výslovně a transparentně odůvodněny.

Rozhodnutí však žádnou takovou úvahu neobsahuje. Neidentifikuje konkrétní dotčené útvary vod, nehodnotí, zda může dojít ke zhoršení jejich stavu, a v případě potenciálního zhoršení vůbec neaplikuje test podle čl. 4 odst. 7 směrnice. Pouhá obecná zmínka o veřejném zájmu na realizaci dopravní infrastruktury nemůže tento test nahradit, neboť chybí posouzení alternativ, rozsahu zásahu a přiměřenosti ve vztahu k environmentálním cílům.

Absence této analýzy představuje zásadní právní vadu. Pokud existuje byť jen potenciální riziko zhoršení stavu vodního útvaru, je správní orgán povinen se s čl. 4 odst. 7 směrnice vypořádat výslovně a přezkoumatelně. Neučiní-li tak, zatíží rozhodnutí nesprávným právním posouzením a poruší § 90 stavebního zákona, neboť neověří soulad záměru s kogentními požadavky unijního práva.

Rozhodnutí je proto v této části nepřezkoumatelné a v rozporu s čl. 4 směrnice 2000/60/ES, neboť rezignovalo na aplikaci výjimečného režimu, který je nezbytný v případě zásahu do vodních útvarů.

Odvolatel napadá se rozhodnutí v části posouzení vlivů na vodní prostředí, neboť neobsahuje žádné explicitní vyhodnocení souladu záměru s plánem povodí podle § 24 zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon.

Podle § 24 odst. 1 vodního zákona jsou plány povodí závazným podkladem pro rozhodování správních orgánů při ochraně vod. Tyto plány stanoví environmentální cíle pro jednotlivé útvary povrchových a podzemních vod, včetně požadavku dosažení a udržení dobrého stavu a zákazu jeho zhoršení.

Rozhodnutí však:

– neidentifikuje konkrétní útvary vod dotčené záměrem,
– neuvádí jejich environmentální cíle dle aktuálního plánu povodí,
– nevyhodnocuje, zda je záměr s těmito cíli slučitelný,
– neposuzuje, zda nezasahuje do opatření stanovených v programu opatření plánu povodí.

Absence této vazby je zásadní, neboť plány povodí představují implementační nástroj směrnice 2000/60/ES a jejich cíle jsou pro správní orgány závazné. Nelze rozhodnout o umístění stavby, která zasahuje do vodních útvarů, aniž by byl její soulad s plánem povodí výslovně a přezkoumatelně posouzen.

Tím, že stavební úřad tuto povinnost opomenul, porušil § 90 stavebního zákona, neboť neposoudil soulad záměru s požadavky zvláštního právního předpisu – vodního zákona. Rozhodnutí je v této části nepřezkoumatelné podle § 68 odst. 3 správního řádu, neboť z něj není zřejmé, zda a jak byly environmentální cíle stanovené plánem povodí při rozhodování zohledněny.

Správní orgán dále nezákonně založil vypořádání námitek na odkazu na vyjádření Ministerstva životního prostředí o prodloužení platnosti stanoviska EIA, čímž nahradil vlastní povinnost zjistit skutkový stav autoritou jiného orgánu. Stanovisko EIA ani jeho prodloužení nenahrazuje povinnost stavebního úřadu v územním řízení samostatně posoudit aktuální vlivy záměru na vodní režimy v dotčeném území, zejména pokud účastníci řízení konkrétně namítali změny hydrologických poměrů, zranitelnost vodních zdrojů a dopady změny klimatu. Tímto postupem správní orgán porušil § 3 a § 50 správního řádu.

Nesprávné je rovněž odmítnutí požadavku na řešení náhradního zásobování pitnou vodou s odůvodněním, že cit: „*Stavební úřad konstatuje, že projektová dokumentace popisuje stávající způsob zásobování pitnou vodou v dotčeném území a stanoví rámcový koncept náhradního řešení v případě ovlivnění vodních zdrojů. Dokumentace v tomto stupni neřeší detailní technické provedení náhradních opatření, což odpovídá charakteru dokumentace pro územní řízení.“.*

Takový postup je nezákonný a věcně nesprávný, nelze odsouvat problematiku náhradních zdrojů vod do dalšího stupně, do další povolovací fáze. Povinnost posoudit, zda záměr neohrozí zásobování obyvatel pitnou vodou, vyplývá přímo z § 23 vodního zákona a z obecných povinností správního orgánu chránit veřejné zájmy. Stejně tak je povinností navrhnout technické zabezpečení náhradního zásobení vodou.

Odvolatel namítal a namítá, že plánovaná dostavba dálnice D3 s sebou nese řadu kritických míst, která je potřeba brát v potaz. Hlavním důvodem je **složitost geologických a hydrogeologických podmínek** v oblasti, kterou trasa protíná. Tyto faktory hrají zásadní roli a ovlivňují nejen **stabilitu stavby**, ale také **režim podzemních a povrchových vod**, na kterých jsou závislé okolní obce a ekosystémy.

Geologická rozmanitost a zvětrávání hornin:

- Podloží trasy tvoří **různé typy granitoidů**, které jsou místy překryté metamorfovaným pláštěm.
- **Zvětrávání granitoidů** je nerovnoměrné a nepředvídatelné, což komplikuje interpretaci geologických průzkumů a návrh založení mostních objektů.

- **Přítomnost tektonických poruch** dále zvyšuje riziko nestability a zvodnění v zářezech.
- Výskyt **žilných magmatitů** s různou odolností vůči zvětrávání komplikuje predikci geologických podmínek.

Vliv na vodní zdroje:

- **Hluboké zářezy** pro dálnici mohou **narušit kolektory podzemních vod** a ovlivnit vydatnost studní a pramenů.
- **Zvýšený povrchový odtok** v důsledku zpevněných ploch dálnice vyžaduje budování **retenčních nádrží**, jejichž vypouštění může mít dopad na kvalitu povrchových vod.
- **Používání posypových solí** během zimní údržby představuje riziko **kontaminace vodních toků chloridem**.
- **Nízká mineralizace podzemních vod** v oblasti svědčí o jejich **malém zdržení v horninovém prostředí** a zvýšené zranitelnosti vůči znečištění.

Dopady na obce a obyvatele:

- **Dostavba dálnice** zasahuje do života v **mnoha obcích**, které se obávají negativních dopadů na **životní prostředí** a **zásobování vodou**.
- V některých obcích je zásobování pitnou vodou závislé na **kapacitě pramenišť**, která je v suchých obdobích již nyní kritická.
- **Většina obyvatel** v dotčeném území využívá **individuální domovní studny**, jejichž vydatnost a kvalita vody může být stavbou ohrožena.

Jako podklad pro územní řízení jsme analyzovali dokumenty
- Příl.8 – HG průzkum
- D304 zpráva – Předběžný geotechnický průzkum
- 00.- Závěrečná zpráva

B_9_1_Technická_zpráva

Dle nás je dokument B_9_1_Technická_zpráva nerelevantní a nelze jej hodnotit jako reálný podklad pro územní řízení.

Níže uvedeme důvody.

*Citace z dokumentu:
„8.2 Kvantitativní ovlivnění vodních toků
Navrženou stavbou dálnice nedochází k významným změnám režimu odtoku velkých vod v zájmovém území. *Trasa dálnice vede v horních úsecích toků nebo, zejména v jižní části, se zcela přimyká k rozvodnici povodí. V místech, kde trasa překonává přirozené terénní deprese, jsou navrženy mostní objekty a propustky. Navrženým systémem povrchového odvodnění příkopy nedochází k výraznému převádění vod mezi dílčími povodími. Zrychlený odtok vod z povodí vlivem zastavěného území bude eliminován*

navrženými retenčními nádržemi.“

V rozporu s tímto tvrzením je „Zpráva o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018“. Zpráva popisuje kvantitativní ovlivnění povrchových vod v několika kapitolách.

- **Kapitola 5.2.6** se zabývá vlivem stavby na jímací území „Drábovky“ v Zderadicích. Zde se zmiňuje, že stavba by mohla ovlivnit průtok a vodní režim bezejmenné vodoteče, která je levostranným přítokem Janovického potoka. Stavba by omezila prostor v pramenné oblasti potoka, a proto by bylo vhodné provést hydrometrický a hydrochemický monitoring.
- **Kapitola 5.2.7** popisuje vliv stavby na jímací území „Černý les“ v Zahrádce. Zpráva uvádí, že stavba by mohla omezit infiltraci a přítok vody do povodí nad jímacími studnami, což by mohlo vést ke snížení vydatnosti.
- **Kapitola 5.2.9** se zaměřuje na vliv stavby na jímací území ve Strnadicích. Zde se předpokládá, že by stavba mohla omezit infiltraci a drénovat průsakovou vodu z plochy asi 11 ha, což by mohlo vést ke snížení přítoků podzemní vody k jímacím studnám.
- **Kapitola 5.2.11** popisuje vliv stavby na obec Sledovice. Zpráva se domnívá, že destrukce kolektoru podzemních vod na vrchu Proměnina stavebním zásahem by mohla mít značné dopady na režim podzemních i povrchových vod v okolí. Očekává se pokles hladin vod v obci.
- **Kapitola 5.2.12** se zabývá vlivem stavby na obce Voračice a Bezmíř. Zpráva se domnívá, že stavební zásah do kolektoru se statickými zásobami podzemních vod nad obcemi by mohl mít značné dopady na režim podzemních i povrchových vod v okolí. Očekává se pokles hladin vod, a to zejména v obci Bezmíř.
- **V kapitole 7** se dále shrnuje, že v lokalitách projektované odpočívky Minartice a zářezu mezi obcemi Bezmíř a Voračice by mohlo dojít k razantnímu a nenávratnému ovlivnění režimu podzemních vod a následnému poklesu hladin. Protože se jedná o pramenné oblasti, jsou ohroženy i povrchové toky na svém horním toku.

Technická zpráva nezohledňuje popsaná rizika a dopady ze „Zprávy o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018“. Absence explicitní zmínek o rizicích snížení průtoků ve vodotečích a možném úbytku podzemních vod v Technické zprávě neznamená, že toto riziko neexistuje. Tato chyba vede k podcenění rizik a dopadů při projektování a realizaci stavby.

*dále citace z dokumentu:

„8.3 Kvalitativní ovlivnění vodních toků

Kvalita vody ve vodních tocích bude ovlivněna negativně hlavně při použití rozmrazovacích prostředků při zimní údržbě. Zneškodnění chloridů ze zimní údržby pomocí technických opatření je dosud neřešitelné. Občas může dojít k velkému (až 20krát většímu než referenčnímu) krátkodobému zvýšení chloridů ve vodách odtékajících hlavně na počátku srážek ze silnice. Tyto extrémní hodnoty však mají velmi krátké trvání a nemají vliv na faunu a flóru v toku. Ke zmenšení krátkodobých extrémních hodnot přispějí navržené retenční nádrže. Koncentrace ostatní kontaminantů, které produkuje silniční provoz, budou pomocí navržených DUN sníženy na podlimitní úroveň.“

Z uvedeného textu z technické zprávy o kvalitativním ovlivnění vodních toků vyplývá, že plánovaná výstavba dálnice D3 může negativně ovlivnit kvalitu vody v tocích, zejména kvůli zimní údržbě a používání rozmrazovacích prostředků obsahujících chloridy. Navrhovaná opatření jako retenční nádrže sice mohou zmírnit krátkodobé extrémní koncentrace, ale řešení problému chloridů je označeno za „neřešitelné“.

Technická zpráva a navržená opatření nereflektují na snížení průtoků vodotečí vlivem zářezů stavby a snížení nivelity. Snížení průtoků vodotečí a potoků v kombinaci s vypouštěním odpadních vod z dálnice může mít závažné dopady na vodní prostředí. Pokles průtoků může způsobit koncentrování škodlivých látek a ovlivnit samočisticí schopnost vodních toků. Chybí podrobné posouzení vlivu na kvalitu vodních toků a jejich samočisticí schopnost. Studie by měla zohlednit, jak se zvyšující koncentrace chloridů a dalších kontaminantů projeví na snížených průtocích a jaké to bude mít důsledky pro vodní faunu a flóru. Toto posouzení by mělo zahrnovat analýzu vlivu opakovaných dávek chloridů a jejich akumulace na kvalitu vody, úhrn srážek, půdní profil a životní prostředí v okolí vodních toků.

Technická zpráva nezohledňuje závěry ze „Zprávy o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018“ a nereflekuje na rizika navrženými technickými opatřeními. Tato chyba vede k podcenění rizik a dopadů při projektování a realizaci stavby.

*citace ze Závěrečné zprávy o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018 :

„5.2.7 Zahrádka, jímací území „Černý les“

Dálniční těleso vede v zářezu, resp. odřezu v jihovýchodním svahu vrchu Drábovky ve vzdálenosti cca 300 m od jímacích studní pro obec Zahrádka (objekty 22 a 23). Niveleta se nachází 15 m nad ustálenou HPV, a tak podzemní voda přímo dotčena nebude. ***Bude ale omezena infiltrace srážkových vod v ploše zářezu. Přítok a průsak povrchové i průsakové vody z jihovýchodního svahu Drábovky nad zářezem bude omezen nebo drénován, voda bude odváděna do retence v údolí Zderadického potoka.***
Dílčí povodí nad jímacími studnami 22 a 23 má plochu přibližně 10,8 ha. Infiltrace a přítok vody bude
omezen v ploše asi 4 ha, kde dochází k infiltraci vod, tedy v 27 % dílčího povodí. V souvislosti s redukcí povodí může být omezen přítok vody k jímacím objektům a vydatnost těchto jímacích studní by klesla. Otázkou je, na kolik procent své kapacity jsou tyto zdroje využívány. Pro případ výrazného snížení vydatnosti je potřeba počítat s vybudováním posilových jímacích objektů v údolí bezejmenné vodoteče v oblasti Černý les. Bezejmenná vodoteč byla na horním toku v době provádění průzkumu vyschlá.
Technické řešení vypouštění retenční nádrže v údolí Zderadického potoka a omezení potenciální hrozby kontaminace povrchových vod není předmětem tohoto průzkumu a je potřeba v tomto ohledu jednat s ŘSD a projektantem stavby.“

…dále citace

„5.2.8 Maršovice

Trasa D3 0304 je vedena obchvatem západně od městyse. V severozápadním a západním perimetru

překonává trasa terénní hřbet vrchu Strejc až 11 m hlubokým zářezem, který se směrem k jihu změlčuje na 2-4 m (staničení km 38,1-38,65). Podle geologické dokumentace vrtů J167-J170 (PUDIS, 2013) lze očekávat mělkou nesouvislou zvodeň v kvartérních sedimentech a zvětralé zóně granodioritů. ***Tato zvětralinová zóna o mocnosti do 2 m funguje patrně jako infiltrační recipient, ve kterém mělce podpovrchová voda stéká gravitačně směrem do údolí Maršovického potoka.*** *Narušení této průsakové zvětralinové zóny a drenážní efekt zářezu by se mohl projevit snížením přítoku podzemní vody ke studním při severozápadním okraji městyse (nejbližší monitorovaná studna č. 38 je vzdálena cca 200 m od projektovaného zářezu, je hluboká 9,5 m s vodním sloupcem 3,9 m, viz příl. 5).*
Hypotetickou možnost ovlivnění režimu mělké zvodně však zatím nelze přesněji kvantifikovat; je potřeba získat informace o dynamice infiltrace a režimu mělké zvodně v rámci navazujících etap geologického průzkumu.
Potenciálně ohrožené území je zakresleno v mapě v příl. 2. Dále k jihu v km 38,65-39,65, ani v navazujícím dlouhém zářezu do km cca 40,3, se ovlivnění režimu podzemních vod, které by se projevilo na zdrojích podzemních vod v obci, nepředpokládá. V údolích v km 39,17 a 39,6 (Maršovický potok a jeho přítok) jsou projektovány retenční nádrže. Technické řešení vypouštění nádrží a omezení potenciální hrozby kontaminace povrchových vod není předmětem tohoto
průzkumu a je potřeba v tomto ohledu jednat s ŘSD a projektantem stavby.“

…dále citace

„5.2.9 Strnadice, jímací území

…Předpokládáme zatím, že voda se do podzemního puklinového systému dostává infiltrací a akumulací srážek ve zvětralinách granodioritů v dílčím povodí na západním svahu vrchu Hatě a v oblasti V Hatích, východně a jihovýchodně od jímacího území. Plochu infiltračního území na pravé (západní) straně mělkého údolí odhadujeme na 26,7 ha. ***Z této plochy by projektovaná dálnice omezila infiltraci a drénovala průsakovou vodu z plochy asi 11 ha, tedy zhruba 41 % plochy.*** *Taková redukce infiltrace by se pravděpodobně projevila snížením přítoků podzemní vody k jímacím studnám v západní části jímacího území (42-44, 49). Potenciálně ohrožené území je zakresleno v mapě v příl. 2.“*

…dále citace

„5.2.11 Sledovice, Minartice, odpočívka

Úsek v km 43,15-43,70, kde je projektována odpočívka Minartice, se jeví jako velmi problematický z hlediska ovlivnění režimu podzemních vod. *Na základě provedeného průzkumu se domníváme, že* ***ploché a rozsáhlé temeno vrch Proměnina slouží jako akumulátor a zásobárna statických zásob podzemní vody.*** *Zásoby podzemní vody se doplňují infiltrací srážkových vod do puklinového systému granodioritů a puklinově průlinového systému zvětralin s volnou i napjatou hladinou. HPV byla dokumentována v hloubkách 4,5-5 m p.t. ve vrtech HV606 a HV607.*

Odpočívka o ploše cca 12 ha má být zahloubena až 9 m pod úroveň současného terénu a zářez bude
potřeba odvodnit, protože HPV dosahuje zhruba 5 m nad niveletu. Odvodnění má být svedeno do retenční nádrže v km 44,1 nad Chlumeckým rybníkem.
Ve Sledovicích byla podzemní voda dokumentována mělce od povrchem terénu (kolem 1 m) a místní zdroje mají spíš charakter studánek a zachycených vývěrů. Také povrchová voda má hladinu mělce pod povrchem, v obci je pět rybníků využívaných k chovu vodního ptactva a ryb.

Jižně od obce je malé jímací území s dvěma jímacími objekty (66, 67). ***Režim podzemích i povrchových vod v obci a okolí je vázán na pomalu uvolňované statické zásoby podzemní vody v masivu vrchu Proměnina.*** *Tento vztah vypozorovali také místní starousedlíci když dlouhodobě sledovali pozitivní korelaci mezi hladinou vody v malém lůmku v severním svahu vrchu Proměnina a hladinami povrchové i podzemní vody v obci.“*
Domníváme se, že destrukce kolektoru podzemních vod na vrchu Proměnina stavebním zásahem
v projektovaném rozsahu bude mít značné dopady na režim podzemních i povrchových vod v okolí a zasáhne především obec Sledovice. V návaznosti na odvodnění kopce Proměnina očekáváme pokles hladin povrchových i podzemních vod v obci. *Vybudování nových zdrojů vody pro Sledovice by mohlo vyřešit zásobování obyvatel vodou;* ***případnou ztrátu povrchových vodotečí však řešit nelze.*** *Potenciálně ohrožené území je zakresleno v mapě v příl. 2.*
V Minarticích by nemusely být přepokládané následky tak markantní: obec je dál od vrchu Proměnina a jistý objem vod z odpočívky bude vypouštěn nebo vsakován do povodí Křečovického potoka.
Na výše diskutovanou problematiku je potřeba zaměřit podrobný geologický průzkum a případně zvažovat úpravu projektu stavby.“

…dále citace

„5.2.12 Voračice, Bezmíř

V závěru úseku D3 0304 překlenuje dálnice terénní elevaci mezi Novým vrchem nad Bezmíří a Červenou horou nad Voračicemi až 13 m hlubokým, 650 m dlouhým a zhruba 70 m širokým zářezem. Zářez bude podle geologické dokumentace veden v masivu granodioritů v různém stupni a hloubce zvětrání. HPV byla dokumentována v hloubkách 2,5-5 m p.t. Niveleta zasahuje 10 m pod ustálenou HPV. Odvodnění zářezu má být svedeno do retenční nádrže v km 44,6 v horním toku Nového rybníka (pod PP Minartice).
Na základě provedeného průzkumu se domníváme, že ploché a rozsáhlé sedlo mezi Novým vrchem a Červenou horou slouží jako akumulátor a zásobárna statických zásob podzemní vody. Zásoby podzemní vody se doplňují infiltrací srážkových vod do puklinového systému granodioritů a puklinově průlinového systému zvětralin s volnou i napjatou hladinou.
Domníváme se, že projektovaný stavební zásah do kolektoru se statickými zásobami podzemních vod nad obcemi Bezmíř a Voračice bude mít značné dopady na režim podzemních i povrchových vod v okolí zářezu a zasáhne především obec Bezmíř. V návaznosti na odvodnění kolektoru v prostoru kolem projektovaného zářezu očekáváme pokles hladin povrchových i podzemních vod v obci. *Potenciálně ohrožené území je zakresleno v mapě v příl. 2.*
V Bezmíři jsou individuální zdroje podzemních vod, z nichž některé jsou monitorovány, obcí protéká Bezmířský potok se systémem šesti rybníků, který pramení nad obcí směrem k projektovanému zářezu.
V okolí zářezu jsou dvě jímací území: Jedno je zdrojem vody pro obec Vojkov 600 m od zářezu (objekt S-1) s vymezenými pásmy ochrany 1. a 2. stupně; a dvě širokoprofilové studny jsou ve voračickém katastru, 450 m od zářezu (objekty 79, 80). ***Obě jímací území jsou potenciálně ohrožena poklesem vydatnosti. Na výše diskutovanou problematiku je potřeba zaměřit podrobný geologický průzkum a případně zvažovat úpravu projektu stavby.“***

Po porovnání obou dokumentů (Technická zpráva a Zpráva o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018) musíme konstatovat naprostý rozpor obou zpráv, které jsou podkladem pro územní řízení.

*Dále uvedeme rozpory opět z dokumentu **B_9_1_Technická_zpráva**: ***9. Vliv na podzemní vody***

Ovlivnění režimu podzemní vody v okolí stavby je podle výsledků hydrodynamických zkoušek ve vrtech pouze zdánlivě minimální. *Zjištěné hodnoty hydraulické vodivosti horninového prostředí v řádu -7 až -8 by znamenaly pro zvodnělé prostředí s průlinovou porózitou pouze malý dosah deprese v hladině podzemní vody od dálničních zářezů. V hydrogeologickém masivu se zvodněním využívajícím k pohybu vody síť rozevřených puklin, které se vytváří většinou nerovnoměrně podél tektonických zón, má tento přístup omezenou platnost. Ze situace kolem významných zdrojů hromadného zásobování obcí (prameniště Drábovky u Zderadic, prameniště Černý les nad Zahrádkou a zdroje pro Maršovice jižně od Strnadic) je zřejmé, že v místech, kde dochází k průniku zvodnělých puklinových struktur se zemským povrchem vznikají prameny s vydatností i několik litru za vteřinu. Dokladuje to vydatnost jednotlivých vodotečí pod prameništi, která dosahuje těchto hodnot.* ***Drenáž vody z dobře propustné puklinové struktury, například dálničním zářezem, se může projevit poklesem hladiny podzemní vody nad touto strukturou a v jejím těsném okolí. Dosah tohoto ovlivnění může zasáhnout i do vzdálenosti několika km od trasy v závislosti i na poklesu hladiny v místě zářezu. Pro dosah ovlivnění je důležitá znalost průběhu zvodnělých struktur a jejich hydraulické vodivosti. Ani jedním hydrogeologickým vrtem se nepodařilo tyto struktury zachytit. Instalace takových vrtů by měla být jedním z bodů, na které se musí zaměřit další etapa průzkumu.“*** (zvýrazněno účastníkem).

***Autor dokumentu uvádí nejednoznačnou a zavádějící formulaci rizik** "zdánlivě minimální ovlivnění" podzemních vod.

Z jakých dat tento závěr vyvozuje, není známo?

Je nutné tento pojem definovat a doložit argumenty.

***Autor Technické zprávy vychází bohužel ze zastaralého hydrogeologického posouzení z roku 2013**. Jediná zmínka o datech, z kterých čerpá a vychází tato technická zpráva jsou následující.

Citace: *V dosahu vlivu stavby dálnice D3 na úseku 0304 bylo v rámci Předběžného hydrogeologického průzkumu (HG) evidováno celkem 85 vodních zdrojů, které mohou být stavbou a následným provozem dálnice dotčeny. Jedná se jak o zdroje individuální, domovní studny, tak studny hromadného zásobování, které jsou umístěny v jímacích územích a zásobují lokální obecní vodovody. Na všech zdrojích byla v březnu až dubnu 2013 provedena pasportizace.*

*Technická zpráva zmiňuje, že zjištěné hodnoty hydraulické vodivosti v řádu 10^{-7} až 10^{-8} m/s by pro prostředí **s průlinovou porózitou** znamenaly malý dosah deprese od dálničních zářezů. To je v souladu s údaji uvedenými v technické zprávě, kde se uvádí, že koeficient filtrace neporušeného horninového masivu se pohybuje v tomto řádu. **Problém spočívá v tom, že podzemní voda se v dané oblasti nachází převážně v puklinovém systému granitoidů [1], nikoliv v prostředí s průlinovou porózitou.** Proudění podzemní vody v puklinovém prostředí je velmi složité a nelze jej jednoduše popsat pomocí hydraulické vodivosti stanovené ve vrtech.

Autor si tuto skutečnost uvědomuje a upozorňuje na omezenou platnost zjednodušeného přístupu. Jako argument uvádí existenci vydatných pramenů vázaných na puklinové struktury (Drábovka, Černý les, Maršovice). Tyto prameny dosahují vydatnosti i několika litrů za sekundu, což svědčí o lokálně vysoké hydraulické vodivosti puklinových systémů.

Zde se objevuje rozpor s původním tvrzením o "zdánlivě minimálním" ovlivnění. Pokud se v oblasti vyskytují zvodnělé puklinové struktury s vysokou hydraulickou vodivostí, drenáž vody z těchto struktur dálničním zářezem může mít vliv na hladinu podzemní vody i v širším okolí.

Autor toto riziko zmiňuje a uvádí, že dosah ovlivnění může být i v řádu kilometrů. Kvantifikace vlivu ale chybí. Bez znalosti průběhu zvodnělých struktur a jejich hydraulické vodivosti nelze dopad stavby na režim podzemní vody spolehlivě posoudit.

*Autor technické zprávy dále uvádí, že žádný z hydrogeologických vrtů nezasáhl zvodnělé puklinové struktury. **Tato informace je zásadní a potvrzuje, že stávající data neumožňují spolehlivé posouzení vlivu stavby na podzemní vodu.** Instalace vrtů do zvodnělých struktur je proto nezbytná pro další etapu průzkumu.

***Autor technické zprávy opomenul zohlednit negativní vlivy projektované stavby a jejich vzájemné prolínání s negativními dopady klimatické změny na okolní vodní zdroje.** Kombinace těchto dvou faktorů představuje pro životní prostředí v okolí stavby enormní zátěž. V projektu postrádáme jakákoli technická pro-environmentální opatření, která by minimalizovala dopad na kvalitu a kvantitu vod v okolí stavby.

Předpokládáme, že autor technické zprávy měl k dispozici „Zprávu o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018“, ve které se v kapitole 7 uvádí: „Předpokládané negativní vlivy projektované stavby ve zmíněných lokalitách budou interferovat s následky klimatické změny. Srovnání dat z režimního měření HPV v monitorovaných studních mezi lety 2013 a 2017 ukazuje globální pokles hladin v území v průměru o 1,0-1,5 m, přičemž toto pozorování je do jisté míry ovlivněno měřením v různých ročních obdobích (jaro versus podzim)."

Shrnutí námitek k územnímu řízení dálnice D3, úsek 0304 Václavice - Voračice, z hlediska dopadů na vodní prostředí.

Na základě dostupných podkladů, včetně technické zprávy a doplňujícího hydrogeologického průzkumu, identifikujeme klíčové oblasti rizik souvisejících s plánovanou výstavbou dálnice D3 v oblasti Václavice - Voračice, s důrazem na režim podzemních a povrchových vod. Výstavba této infrastruktury představuje zásadní rizika pro vodní zdroje a jejich kvalitu, která nejsou v předložené dokumentaci dostatečně řešena.

Geologické podmínky a rizika

Trasa dálnice vede skrze komplexní geologické struktury tvořené různými typy granitoidů s proměnlivým stupněm zvětrávání. Přítomnost tektonických poruch a žilných magmatitů komplikuje předvídání stability terénu a rizika zvodnění v zářezech.
Výrazné zářezy mohou narušit kolektory podzemních vod, což má přímý vliv na vydatnost studní a pramenů. Toto riziko není dostatečně reflektováno v technické zprávě.

Dopady na vodní zdroje a zásobování

Zásah do kolektorů podzemních vod a omezení infiltrace představují kritické hrozby pro zásobování vodou, zejména v obcích, kde jsou obyvatelé závislí na individuálních studnách a jímacích územích. V některých obcích je přitom již v současnosti kapacita vodních zdrojů na hranici vyhovujících hodnot, zejména v suchých obdobích.

Narušení vodního režimu v pramenných oblastech, jako jsou Drábovka a Černý les, a zvýšení povrchového odtoku vlivem zpevněných ploch může dlouhodobě poškodit místní ekosystémy a stabilitu zásob vody v daném území.

Kvalitativní dopady a riziko kontaminace

Zimní údržba dálnice s použitím posypových solí představuje riziko znečištění chloridy, jejichž zneškodnění není vyřešeno. Retenční nádrže sice zmírní krátkodobé extrémní koncentrace, ale dlouhodobé účinky, včetně opakovaného znečištění a jeho akumulace, nejsou podrobně vyhodnoceny.

Chybí podrobné posouzení, jak zvýšená koncentrace kontaminantů ovlivní snížené průtoky v tocích a jaký bude celkový vliv na vodní faunu a flóru, včetně samočisticí schopnosti vodních toků.

Klimatická změna a kumulace negativních vlivů

Technická zpráva nedostatečně zohledňuje kombinaci dopadů stavby a negativních vlivů klimatických změn na okolní vodní zdroje. Zpráva o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu upozorňuje na průměrný pokles hladin podzemní vody o 1,0-1,5 m, který se očekává jako výsledek klimatické změny. Spojení obou vlivů představuje pro životní prostředí mimořádně velkou zátěž.

Nedostatky technické dokumentace

Technická zpráva vychází ze zastaralých údajů a nereflektuje současné potřeby pro ochranu vodních zdrojů. Přes zmínku o „zdánlivě minimálním ovlivnění“ povrchových a podzemních vod, dokumentace ignoruje zjištění o existenci puklinových struktur s vysokou hydraulickou vodivostí, které by mohly být dálničním zářezem výrazně ovlivněny. Též ignoruje snížení nivelity v důsledku zářezů a dopad na vodní režim (snížení průtoků vodotečí a snížení hladiny podzemní vody).

Účastník řízení požaduje podklady přepracovat a realizovat následující kroky:

59. **Přehodnocení trasování dálnice a výškové řešení v kritických úsecích.** Vzhledem k negativním dopadům na podzemní a povrchové vody žádáme o přehodnocení trasování dálnice a případné zvýšení nivelety v kritických úsecích, aby se minimalizoval vliv na vodní zdroje. Změna nivelety může snížit riziko poklesu hladin podzemních vod a zároveň ochránit pramenné oblasti a povrchové toky před odvodněním.

60. **Komplexní zhodnocení vlivu stavby na vodní režim.** Je nezbytné provést doplňující hydrogeologický a geotechnický průzkum v kritických oblastech, zaměřený na:

- Zahuštění sítě průzkumných vrtů, zejména v okolí hlubokých zářezů a v blízkosti jímacích území.

- Provést geofyzikální průzkumy a zahuštění průzkumných vrtů v (klíčové oblasti pro studium vlivů na vodní režim jsou vrch Proměnina nad Sledovicemi, svah vrchu Hatě nad Strnadicemi, které nejsou detailně geologicky prozkoumány, což brání přesnému hodnocení rizik) a provádět hydrodynamické testy pro lepší pochopení infiltrace a vlivu stavby.

- Puklinové struktury s vysokou vodivostí, které nebyly v původních vrtech zachyceny.
- Detailní geofyzikální průzkum pro ověření hloubky zvětrání a míry rozpukání horninového masivu.

- Dlouhodobý monitoring HPV a kvality vody v monitorovacích vrtech a studnách včetně jejího kolísání v průběhu roku.

- Monitoring průtoku a kvality vody ve vybraných povrchových tocích o kterých víme, že jejich průtok značně kolísá, případně je ohrožen stavbou.
- Stanovení směru proudění podzemní vody v oblasti odpočívky a v jejím okolí.

- Vyhodnocení rizika kontaminace podzemních vod znečišťujícími látkami z odpočívky Minartice.

- Výsledky doplňujícího průzkumu by měly být zohledněny v projektu stavby a v návrhu opatření na minimalizaci negativních dopadů na vodní režim.

61. **Zajistit trvalý systematický monitoring** kvality a kvantity vodních zdrojů v zájmovém území před, během i po stavbě. Monitoring / sběr dat by měl být kontinuální s denní četností zejména kvůli pozorovanému poklesu hladin mezi lety 2013 a 2017.
Požadujeme zavést dlouhodobý monitoring kvality vody, který bude zahrnovat pravidelné sledování chloridů, těžkých kovů a dalších kontaminantů v tocích a vrtech dotčených výstavbou dálnice, tak aby se předešlo zásadnímu zhoršení kvality a dostupnosti vodních zdrojů. Monitoring by měl rovněž sledovat stav biodiverzity (ryby, makrozoobentos, vodní rostliny) a měřit dlouhodobé dopady na ekosystém. Požadujeme, aby výsledky monitoringu byly pravidelně zveřejňovány a aby byla přijata nápravná opatření, pokud se zjistí zvýšení znečištění nebo úbytek druhů.

62. **Inkorporovat pro-environmentální opatření**, která minimalizují dopad stavby na podzemní a povrchové vody, včetně retenčních a infiltračních opatření s ohledem na možné dlouhodobé zhoršení hydrologického režimu. Vzhledem k očekávaným změnám klimatu, které mohou ovlivnit množství dostupné podzemní vody, požadujeme zohlednění těchto faktorů ve vyhodnocení vlivu zářezů na vodní režim. Žádáme, aby dokumentace zahrnovala predikci dopadů v kombinaci s potenciálními klimatickými změnami a uvedla přiměřená opatření ke zmírnění těchto vlivů.

63. **Zkoordinovat hydrogeologickou a technickou zprávu.** Kategorizace vodních zdrojů do čtyř skupin podle míry předpokládaného vlivu stavby na jejich kvalitu a vydatnost. To je krok, který přináší určitou systématičnost do posuzování rizik. Bylo

by vhodné, aby obě zprávy jak hydrogeologická tak technická koordinovaly přístup k této kategorizaci.

64. **Zavést Diferencovaná ochranná pásma (OPVZ).** Stanovení ochranných pásem v závislosti na vzdálenosti od zdrojů vody. To zahrnuje i omezení stavebních a zemních prací v oblastech v těsné blízkosti jímacích území nebo vodních toků. Například omezení provozu těžkých strojů a využití méně náročných metod v rizikových zónách.

65. **Stanovit ochranná pásma I. a II. stupně** pro všechny klíčové zdroje podzemní a povrchové vody, zahrnující minimální vzdálenosti od odběrných zařízení a jejich okolí. To zahrnuje i omezení stavebních a provozních činností v těchto zónách, především pokud jde o pohyb těžké techniky nebo manipulaci s chemickými látkami. Rozdělení ochranných zón by mělo být navrženo podle konkrétní hydrologické a hydrogeologické situace.

66. **Více rozpracovat strategie v opatření náhradních zdrojů pitné vody.** Navrhované řešení zásobování cisternami a balenou vodou je krajně nevhodné a pochopitelné pouze u havárie, ale ne z dlouhodobého hlediska pokrývající všechny roční období a potřeby obyvatel různého stáří a handicapů.

67. **Důkladně posoudit vliv sníženého průtoku na kvalitu vodních toků.** Vzhledem ke sníženým průtokům v kombinaci s vypouštěním odpadních vod z dálnice (včetně odtoku rozmrazovacích prostředků) žádáme o podrobné posouzení vlivu na kvalitu vodních toků a jejich samočisticí schopnost. Studie by měla zohlednit, jak se zvyšující koncentrace chloridů a dalších kontaminantů projeví na snížených průtocích a jaké to bude mít důsledky pro vodní biotu.

68. **Zavést a monitorovat minimální zůstatkový průtok ve vodotečích.** Zajištění kontinuálního minimálního průtoku pro ochranu ekosystémů závislých na vodě. To by mělo zahrnovat zavedení pravidelného monitoringu a případné upravování průtoku v obdobích sucha pro udržení ekologické stability vodních toků, což je zásadní pro místní biotopy.

69. **Zamezit přímému vypouštění dešťové vody z odpočívky do recipientů.**

70. **Využít propustných povrchů v rámci odpočívky**, jako je zatravňovací dlažba, štěrkové plochy, zasakovací průlehy, pro podporu vsakování dešťové vody a snížení povrchového odtoku.

71. **Minimalizovat zahloubení odpočívky pod úroveň terénu**, aby se snížil rozsah odvodnění a potenciální dopad.

72. **Vytvořit plán pro krizové situace při extrémních výkyvech průtoků.** Vzhledem k tomu, že při prudkém dešti a snižujících se průměrných průtocích může dojít ke krátkodobým extrémním koncentracím chloridů a dalších látek, navrhujeme vytvoření

krizového plánu pro případ extrémních výkyvů. Tento plán by měl specifikovat opatření, jako je omezení aplikace chemických látek a preventivní kontrola hladiny znečištění v retenčních nádržích během období očekávaných výkyvů v průtocích.

73. **Nedostatečnost retenčních nádrží v kontextu sníženého průtoku.** Technická zpráva uvádí, že retenční nádrže snižují krátkodobé extrémní hodnoty chloridů, avšak v případě snížených průtoků může být kapacita retenčních nádrží nedostatečná, protože vodní toky budou méně schopné naředit znečištěnou vodu. Žádáme přehodnocení velikosti a umístění retenčních nádrží s cílem efektivněji eliminovat extrémní koncentrace chloridů a zajistit, aby retenční nádrže byly přizpůsobeny novým hydrologickým podmínkám v lokalitě.

74. **Důkladné posouzení vlivu sníženého průtoku na kvalitu vodních toků.** Vzhledem ke sníženým průtokům v kombinaci s vypouštěním odpadních vod z dálnice (včetně odtoku rozmrazovacích prostředků) žádáme o podrobné posouzení vlivu na kvalitu vodních toků a jejich samočisticí schopnost. Studie by měla zohlednit, jak se zvyšující koncentrace chloridů a dalších kontaminantů projeví na snížených průtocích a jaké to bude mít důsledky pro vodní faunu a flóru.

75. **Požadavek na zavedení alternativních postupů zimní údržby.** S ohledem na neřešitelnost problému chloridů v odtoku z dálnice a na jejich zvýšený dopad při snížených průtocích navrhujeme zavedení alternativních rozmrazovacích postupů, které by chloridy omezily (např. inertní materiály jako písek nebo štěrk). Žádáme, aby byly provedeny studie a posouzeny možnosti použití těchto alternativních prostředků a aby byla přijata konkrétní opatření k jejich zavedení v oblastech se sníženým průtokem.

76. **Nová pasportizace studen a vodních zdrojů**. Pasportizace studní v dokumentech je zastaralá. Dle vodoprávní evidence přibyly nové vodní zdroje v oblasti dotčené dálnicí.

77. **Prohlubování studní, budování náhradních zdrojů a zavedení páteřního vodovodu.** Hydrogeologický posudek z roku 2018 uvádí, že ovlivnění hladiny podzemní vody stavbou dálnice D3 je „pravděpodobně větší, než se původně předpokládalo“. Drenáž vody z propustných puklinových struktur dálničním zářezem může způsobit pokles hladiny podzemní vody i ve vzdálenosti několika kilometrů. Technická zpráva uvádí, že součástí rekonstrukce je i pokládka nového drenážního potrubí, které by svádělo vodu z okolního terénu do studen. Je potřeby najisto říci, kterých vodních zdrojů se stavba negativně dotkne a které zdroje budou nahrazeny.
    - **Doplnění hydrogeologického průzkumu pro všechny dotčené lokality** a vodní zdroje předtím, než bude možné s jistotou navrhovat prohlubování studní.
    - **Podrobnější analýzu hydrogeologických podmínek pro každou lokalitu**. Prohloubení studní nemusí být vždy efektivním řešením. Závisí to na geologické stavbě, hloubce a charakteru zvodně a dalších faktorech. Například v oblasti Václavic je riziko vzájemného sčerpávání vody z prohloubených studní, což by mohlo problém s nedostatkem vody ještě zhoršit. Tím chceme upozornit, že obecná použitelnost prohlubování studní jako řešení může mít ještě větší negativní dopady na vodní režim v oblasti.

- **Podrobnější analýzu pro obec Sledovice**, která je závislá na vodních zdrojích v oblasti vrchu Proměnina a je tak potenciálně ohrožena výstavbou odpočívky.

78. **Dopracovat rozpočet nákladů na realizaci navrhovaných opatření náhradních zdrojů studní a vodovodních přivaděčů a jejich srovnání s náklady na alternativní řešení.**

79. **Doplnit posouzení dopadů stavby o analýzu dlouhodobých hydrologických dat z ČHMÚ** za období alespoň posledních 10–15 let, která by lépe odrážela dlouhodobé trendy a pomohla navrhnout relevantní ochranná opatření. K posouzení dopadů plánované stavby na vodní prostředí je nezbytné využít dlouhodobé hydrologické údaje, které reflektují sezónní a meziroční kolísání vodních hladin a průtoků. Dokumentace odkazuje na hydrologická data ČHMÚ, využívá pouze krátkodobé výseče, což činí posouzení a navržená opatření nerelevantní pro skutečné, dlouhodobé podmínky. Pro správné a odpovědné posouzení vlivu stavby na vodní režim je nutné pracovat s víceletými časovými řadami hydrologických dat, které poskytují věrohodný základ pro predikci změn způsobených stavebními zásahy a klimatickými vlivy.

80. **Pořídit hydrologické posouzení lokality a analýza dopadu na jednotlivá vodohospodářská řešení.** Dokument "B_9_1_Technicka_zprava.pdf" se zaměřuje na celkové vodohospodářské řešení a neobsahuje detailní informace o požadované velikosti redukovaného odtoku z jednotlivých retenčních nádrží. Zpráva se primárně zabývá obecnými požadavky na odvodnění pozemních komunikací a neposkytuje detailní informace o specifických opatřeních pro předčištění srážkových vod v projektu D3 0304 Václavice – Voračice. Technická zpráva vychází ze zastaralých údajů a nereflektuje současné potřeby pro ochranu vodních zdrojů. Přes zmínku o „zdánlivě minimálním ovlivnění“ povrchových a podzemních vod. Též ignoruje snížení nivelity v důsledku zářezů a dopad na vodní režim (snížení průtoků vodotečí a snížení hladiny podzemní vody).

81. **Zavést antidegradační pravidla:** Stanovení ochranných pásem s omezením znečišťujících činností.

82. **Zavést technická opatření proti erozi a kontaminaci. I**nstalace sedimentačních a filtračních prvků kolem retenčních nádrží a vodotečí. To zahrnuje i vytvoření vegetačních zón, které zadrží sediment a zajistí ochranu proti erozi koryt. Tyto prvky také zvyšují infiltrační kapacitu území, což je důležité zejména v období.

83. **Instalace Bio-filtrů v zářezech potoků** a retenčních nádržích pro zachycení kontaminantů, které by jinak mohly odtékat do vodních toků a poškodit kvalitu podzemní i povrchové vody. Tyto filtry mohou zachytit sedimenty, živiny, chloridy (z posypových solí) a další chemikálie z provozu dálnice, čímž přispívají k ochraně vodního prostředí.

84. **Instalace Bioswales** v okolí km 43-44 (odpočívka Minartice) a na svahu vrchu Drábovky. Bioswales zpomalují průtok vody a umožňují její vsakování, což snižuje

riziko záplav a erozi půdy. Vegetace a půdní struktura v příkopu zachycují znečišťující látky (např. sedimenty, těžké kovy, oleje a pesticidy), které se při odtoku přirozeně rozkládají.

85. **Plán údržby bio-filtrů a bioswales:** Pro všechny klíčové oblasti podél dálnice, zejména km 35-37 a km 43-45.

86. **Informování dotčených obcí** o výsledcích průzkumu a monitoringu a o plánovaných opatřeních na minimalizaci negativních dopadů stavby. Je důležité si uvědomit, že ochrana vodních zdrojů je prioritou a že negativní dopady na vodní režim mohou mít dlouhodobé a nenávratné následky pro životní prostředí a pro obyvatele dotčených obcí.

87. **Informovanost místních obyvatel.** Zapojení místních komunit a občanů do vzdělávání o ochraně přírodních zdrojů, nejen vodních zdrojů, aby dopady stavby byli minimální pro místní prostředí.

Shrnutí

Na základě analýzy dostupné dokumentace předložené k územnímu řízení stavby dálnice D3 (úsek 304 Václavice - Voračice) identifikujeme závažné nedostatky ve zpracování, a to zejména v oblastech hydrologických a hydrogeologických podkladů. Mezi hlavní zjištěné závady patří:

25. Hydrologická a hydrogeologická dokumentace předložená k územnímu řízení je zpracována na základě zastaralých údajů a vykazuje vážné nedostatky, které zásadně omezují spolehlivost posouzení vlivů stavby. Dokumentace by proto měla být aktualizována a doplněna o relevantní a aktuální data, aby mohla být objektivně hodnocena rizika pro vodní režim a vodní zdroje v dotčeném území.
26. Ve spise chybí aktuální geotechnický průzkum, přestože dokumentace DUR poskytnutá ŘSD jej obsahuje. Tento nedostatek zásadně omezuje možnost přesného hodnocení stability a bezpečnosti stavby.
27. Dokument B_9_1_Technická_zpráva je v rozporu se Zprávou o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu z roku 2018, což zásadně snižuje věrohodnost obou dokumentů a komplikuje objektivní posouzení vlivu stavby na vodní režim.
28. Předložené dokumenty obsahují nejednoznačné a zavádějící formulace rizik, které výrazně ztěžují přesné posouzení potenciálních dopadů stavby na vodní režim a zvyšují nejistotu ohledně reálného rozsahu těchto rizik.
29. Projekt není přizpůsoben změnám klimatu, zejména nebere v úvahu aktuální ani budoucí předpokládané maximální průtoky, což významně ohrožuje funkčnost navrženého odvodňovacího systému.
30. Záměr, tak jak je navržen, ohrožuje zásobování pitnou vodou pro obce Maršovice, Tisem, Sledovice a Strnadice a negativně ovlivní povrchové vody a s nimi spojené vodoteče.

31. Předložený dokument s názvem 'Geotechnický průzkum – rešerše 2021' ve skutečnosti vychází z původní zprávy 'Inženýrskogeologický průzkum' z roku 2015 (Dragoun 2015) a neobsahuje žádná nová nebo aktualizovaná data, která by reflektovala současné geotechnické a hydrogeologické podmínky v zájmovém území. Tento dokument pouze prošel formální úpravou, kdy byl opatřen novými deskami s aktualizovaným rokem, aniž by došlo k provedení doplňujících průzkumů. Takto vzniklý „nový“ dokument proto neposkytuje věrohodný ani dostatečně podrobný podklad pro posouzení aktuálních rizik pro vodní režim v dané lokalitě, což je v rozporu s požadavky pro územní řízení.

32. Ve spise 'STZ celkové vodohospodářské řešení' z roku 2021 byl použit obsahově neaktualizovaný dokument z roku 2016, doplněný pouze o záznam z jednání z roku 2020. Tento postup neodráží současné vodohospodářské podmínky a potřeby území, což činí dokument nevhodným pro reálné posouzení vlivů záměru na vodní režim.

33. Na straně 5 dokumentace je zřejmé, že použitá hydrogeologická data pocházejí z roku 2010, což znamená, že nejsou zohledněny novější klimatické extrémy, včetně teplotních a srážkových rekordů po roce 2020. Dokumentace navíc postrádá dostatečně dimenzované odvodňovací řešení a zcela chybí systém vsakovacích opatření, což významně snižuje její relevanci pro současné podmínky.

34. Příprava záměru nedodržuje postupy stanovené Ministerstvem dopravy, neboť dokumentace DÚR přiložená do spisu neobsahuje požadovaný geotechnický průzkum, ale pouze rešerši a předběžný GTP. Tento přístup je v rozporu s předpisem TP 76 Ministerstva dopravy a nedostatečně naplňuje požadavky pro hodnocení stability a bezpečnosti stavby.

35. Zpráva o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP, uvedená v dokumentaci DÚR od ŘSD, vychází z hydrologických dat z roku 2013, což činí její závěry zastaralými a nevěrohodnými. Navíc obsahuje zásadní závěr na straně 30, který by vyžadoval podložení aktuálními údaji pro správné posouzení dopadů na vodní režim.

36. Příloha 8 hydrogeologické části předběžného geotechnického průzkumu se opírá o zastaralé a metodicky problematické údaje.
    - Hladiny podzemní vody jsou dokumentovány pouze do roku 2013, zatímco dlouhodobé srážkové úhrny byly nepřiměřeně odvozeny ze záznamů za pouhých 14 měsíců (2012 až začátek 2013) z blízké stanice Maršovice-Zahrádka, což nelze považovat za relevantní statistiku.
    - Navíc vzdušné teploty vycházejí z let 1961-1990 bez jasného vymezení, co je považováno za dlouhodobý normál. Dokumentace tedy nezahrnuje klimatické extrémy po roce 2020.
    - Příloha rovněž uvádí, že průběh a vliv zvodnělých struktur a jejich hydraulické vodivosti nebyl hydrogeologickými vrty potvrzen, což výrazně limituje hodnocení vlivu stavby na režim podzemní vody v okolí. Doporučená doplňující fáze průzkumu, která by tyto nedostatky řešila, však dosud nebyla realizována.

Na základě uvedených závažných nedostatků a neaktuálních podkladů požadujeme, aby stavební úřad:

11. **Přerušil územní řízení** do doby, než budou doplněny a aktualizovány všechny klíčové dokumenty. Předložená dokumentace postrádá aktuální data i dostatečně

podložené analýzy, což výrazně ztěžuje objektivní posouzení vlivu stavby na vodní režim a bezpečnost vodních zdrojů.

12. **Nařídil doplnění podkladů** o aktuální hydrogeologické, hydrologické a klimatické údaje, včetně dlouhodobých srážkových úhrnů a moderního geotechnického průzkumu, který reflektuje současné podmínky a možná rizika pro podzemní a povrchové vody. Předložené podklady se musí zakládat na věrohodných datech získaných podle současných metodik, aby mohl být vliv stavby spolehlivě posouzen.
13. **Zajistil adaptaci projektu na změny klimatu**, zejména na předpokládané změny maximálních průtoků a povrchového odtoku, tak aby odvodňovací systémy a další infrastrukturní řešení reflektovaly nové klimatické reality. Projekt by měl obsahovat systém retenčních a vsakovacích opatření, která minimalizují negativní vlivy na okolní vodní režim.
14. **Vyžádal doplňující hydrogeologický průzkum v kritických lokalitách**, který zajistí spolehlivé informace o zvodnělých strukturách a jejich vodivosti, protože jejich neznalost může způsobit významné ohrožení vodních zdrojů v širokém okolí trasy dálnice.
15. **Zavedl systematický monitoring** kvality a kvantity vodních zdrojů v dotčeném území, který bude prováděn před zahájením stavby, během ní a po jejím dokončení. Monitoring by měl být zaměřen na klíčové parametry (chloridy, kontaminanty, hladina podzemní vody) a zahrnovat opatření pro ochranu a případné sanace negativních vlivů.

Bez zajištění těchto opatření je realizace záměru, tak jak je navržena, vysoce riziková pro vodní zdroje a zásobování pitnou vodou v dotčených obcích a může způsobit nevratné poškození vodního režimu a ekologických systémů v daném území. Doporučujeme proto, aby správní úřad na základě výše uvedených bodů nevydal souhlasné stanovisko k územnímu řízení, dokud nebudou splněny tyto podmínky a odstraněny zásadní nedostatky v dokumentaci.

Na vodní zdroje, které jsou závislé na podzemní vodě (studny), je potřeba nově pohlížet jako na strategicky důležité a ne je jen nahrazovat centralizovanou distribucí vody. Lokální zdroje mohou hrát důležitou roli při výpadku distribuční sítě vody nebo i jen dodávek el. energie a jako takové jsou vlastně nenahraditelné. V současné globální politické situaci je potřeba na to myslet a posoudit to v nové EIA (jako možný vliv na zdraví obyvatel). Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Obecným trendem posledních let je, že podzemní voda klesá a to má vliv na celý ekosystém a zdraví obyvatel. Po roce 2021, kdy se pokles zmírnil, opět v roce 2022 došlo k dalšímu poklesu hladin podzemní i povrchové vody. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude tento trend zohledněn a posouzen.

Předchozí hydrogeologické průzkumy doporučují podrobnější monitoring, to znamená, že je potřeba pro posouzení více dat a nová data. To je skutečnost, kterou původní EIA nemohla brát v potaz, protože tento požadavek vznikl až později. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Obecně je nově, více než dříve, doporučováno jako zásadní, aby se prováděla opatření pro zadržování vody v krajině. Tato opatření jsou a budou klíčová pro kvalitu a stav podzemní vody. Důraz na realizaci těchto opatření je změna, která proběhla později, než je předchozí stanovisko EIA a proto by to nová EIA měla zohlednit a to z pohledu, jak by dálnice možnosti těchto opatření ovlivnila. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Bylo nově zjištěno, jak spodní voda v dané oblasti závisí na srážkových úhrnech, ale toto nebylo zohledněno v původní EIA, což je potřeba nově zapracovat. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Původní posouzení a stanovisko EIA nebraly v úvahu nová data o trendu klimatické změny jako celku a vlivu na podzemní vody (jiný průběh srážek, rychlejší odpařování atd.). Proto by se mělo zpracovat nové zjišťovací řízení, které zapracuje nové poznatky a údaje. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Výše uvedené požadavky musí být zapracovány do upravené projektové dokumentace k umístění záměru.

Vliv záměru na obec Maršovice z hlediska ochrany vod

Rizika:

Snížení hladiny podzemní vody: Plánovaný zářez dálnice v km 38,1-38,65, západně od Maršovic, by mohl narušit mělké podpovrchové vody v kvartérních sedimentech a zvětralé zóně granodioritů. To by mohlo vést ke **snížení přítoku vody do studní** na severozápadním okraji obce.

Kontaminace vod: Výstavba dálnice a s ní spojený provoz by mohly vést ke kontaminaci podzemních a povrchových vod. Retenční nádrže plánované v údolích v km 39,17 a 39,6 (Maršovický potok a jeho přítok) by mohly představovat riziko kontaminace, pokud by nebylo jejich vypouštění technicky dobře řešeno.

Dopady na jímací území Strnadice: Jímací území Strnadice, které zásobuje pitnou vodou jak Strnadice, tak i Maršovice, se nachází jihovýchodně od Maršovic v údolí pramenné oblasti Maršovického potoka.95 Zdroje naznačují, že výstavba dálnice v km 40,0 - 40,4 by mohla omezit infiltraci vody do tohoto jímacího území a **snížit tak jeho vydatnost**.9798

Z výše uvedeného požadujeme doplnění hydrogeologického průzkumu:

Zahuštění sítě průzkumných vrtů v oblasti západně a severozápadně od Maršovic, aby se lépe zmapoval vliv zářezu na mělké podzemní vody.

Provedení infiltračních testů, které by pomohly kvantifikovat dopad dálnice na infiltraci vody do podzemí.

Detailní průzkum jímacího území Strnadice, zaměřený na zmapování vlivu dálnice na jeho vydatnost.

Požadavek na dlouhodobý monitoring hladiny podzemní vody a kvality vody v oblasti, a to jak před zahájením výstavby, tak i během ní a po jejím dokončení.

Návrh a realizace ochranných opatření, která by minimalizovala riziko kontaminace vod a snížení hladiny podzemní vody. To by mohlo zahrnovat:

Izolační vrstvy pod dálnicí

Ochranná pásma vodních zdrojů

Retenční nádrže s řízeným odtokem.

Požadavek na kompenzační opatření pro případ, že by došlo k poškození vodních zdrojů v důsledku výstavby dálnice. To by mohlo zahrnovat:

Vybudování náhradních zdrojů vody

Revitalizaci vodních toků.

Obnovit přirozené funkce vodního toku: To zahrnuje zlepšení hydromorfologických poměrů toku (tvar koryta, proudění vody), obnovení přírodních habitatů pro rostliny a živočichy, zvýšení samočisticí schopnosti toku a zlepšení retenční schopnosti krajiny.

Zlepšit ekologický stav vodního toku: Revitalizace může vést ke zvýšení biodiverzity, zlepšení kvality vody a celkovému zdravějšímu ekosystému vodního toku.
Mezi **konkrétní opatření**, která se při revitalizaci vodních toků provádějí, patří například:

Přirozená úprava koryta toku: Odstranění pevných opevnění břehů, vytvoření meandrů, zvýšení variability průtočného profilu a hloubky vody.

Výsadba břehových porostů: Stromy a keře pomáhají stabilizovat břehy, zlepšují mikroklima toku, poskytují stín a potravu pro živočichy.

Vytvoření tůní a mokřadů: Tůně a mokřady slouží jako refugia pro vodní živočichy a rostliny, zvyšují retenční schopnost krajiny a zlepšují samočisticí schopnost toku.

Odstranění bariér v toku: Přepážky, jezy a další bariéry brání volnému pohybu vodních organismů a narušují přirozené procesy v toku. Jejich odstranění nebo úprava může významně přispět k revitalizaci toku.
Revitalizace vodních toků je komplexní proces, který vyžaduje odborný přístup a spolupráci různých subjektů. Je důležité zvážit všechny aspekty a nalézt optimální řešení pro konkrétní lokalitu.

Vodohospodářská opatření pro eliminaci rizika znečištění vod v obci Maršovice

Zpráva o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu pro úsek dálnice D3, stavba D304 Václavice – Voračice1 zmiňuje riziko znečištění podzemních a povrchových vod v souvislosti s výstavbou a provozem dálnice, a to i v oblasti obce Maršovice.

Pro minimalizaci tohoto rizika by se měla realizovat následující vodohospodářská opatření:

Izolační vrstvy pod dálnicí:

Pro zamezení průsaku kontaminantů z vozovky do podloží by se měly pod dálnicí vybudovat nepropustné izolační vrstvy. Tyto vrstvy by měly být dostatečně odolné proti mechanickému poškození a chemickému působení látek, které se mohou vyskytovat v odtokové vodě z dálnice (např. ropné látky, soli z zimní údržby).

Ochranná pásma vodních zdrojů:

Jímací území Strnadice, které zásobuje pitnou vodou Maršovice, by mělo být chráněno vymezením ochranného pásma. V tomto pásmu by se měly omezit činnosti, které by mohly negativně ovlivnit kvalitu a kvantitu vody, jako například používání hnojiv a pesticidů v zemědělství, skladování nebezpečných látek a podobně.

Retenční nádrže s řízeným odtokem:

Retenční nádrže, které jsou v projektu plánovány v údolích v km 39,17 a 39,6, by měly sloužit k zachycení dešťové vody z dálničního tělesa a k jejímu postupnému vypouštění. Je důležité, aby tyto nádrže byly vybaveny systémem řízeného odtoku, který zamezí náhlému vyplavení znečištěné vody do Maršovického potoka a do jímacího území Strnadice.

Dále by měly být tyto nádrže pravidelně čištěny od sedimentů a kontrolovány z hlediska případného znečištění.

Monitoring kvality vody:

Pro včasnou detekci případného znečištění vod by se měl provádět pravidelný monitoring jakosti podzemních a povrchových vod v oblasti.

Monitoring by měl zahrnovat analýzu vody na přítomnost různých znečišťujících látek, včetně ropných látek, solí, těžkých kovů a dalších škodlivin.

Omezení používání solí v zimní údržbě:

Soli používané k posypu vozovek v zimním období mohou pronikat do podzemních vod a negativně ovlivňovat jejich kvalitu.

Pro minimalizaci tohoto rizika by se mělo omezit používání solí v zimní údržbě na dálnici D3 v blízkosti Maršovic a jímacího území Strnadice.

Kromě výše uvedených opatření je důležité, aby se při výstavbě a provozu dálnice D3 dodržovaly všechny platné předpisy a normy týkající se ochrany vod.

Účastník řízení namítá, že zjevné, že v daném území **existují ochranná pásma vodních zdrojů a vodní toky, které nejsou popsány v žádosti žadatele.** Žádost neobsahuje úplný výčet a popis všech vodních zdrojů v daném území, zejména pokud jde o individuální studny a menší vodoteče. Hydrogeologické průzkumy a technické zprávy se opírají o zastaralá data a nezohledňují aktuální situaci, zejména s ohledem na probíhající klimatickou změnu a pokles hladiny podzemní vody. V žádosti chybí podrobné posouzení vlivů stavby na vodní režim, a to jak z hlediska kvantity (množství vody), tak kvality (znečištění). V žádosti nejsou

explicitně zmíněna rizika pro vodní zdroje identifikovaná v "Zprávě o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018".

Účastník řízení namítá, že v žádosti žadatele chybí posouzení následujících **vodních zdrojů a toků:**

- Jímací území "Drábovky" v Zderadicích a bezejmenná vodoteč, která je levostranným přítokem Janovického potoka.
- Jímací území "Černý les" v Zahrádce.
- Jímací území ve Strnadicích.
- Pramenná oblast na vrchu Proměnina u Sledovic.
- Sedlo mezi Novým vrchem a Červenou horou u Bezmíře a Voračic.

Pro doplnění a upřesnění informací o vodních zdrojích a tocích v daném území je z pohledu ust. § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu, tj. náležitého posouzení žádosti z hlediska vlivů na vodní zdroje, nutné:

- Provést aktuální a podrobný hydrogeologický průzkum, který zmapuje všechny vodní zdroje v území, včetně individuálních studní a menších vodotečí.
- Zohlednit v projektu závěry ze "Zprávy o doplňujícím hydrogeologickém průzkumu předběžného GTP z roku 2018" a provést doplňující průzkum v rizikových oblastech.
- Provést komplexní posouzení vlivů stavby na vodní režim, a to jak z hlediska kvantity, tak kvality.
- Navrhnout a realizovat pro-environmentální opatření, která minimalizují negativní dopady stavby na vodní zdroje a vodní režim v daném území.

30. Překračování imisních limitů, vlivy na emise a klima

Odvolatel namítal a namítá, že v území, kam má být stavba umístěna, mohou podle názoru účastníka být překračovány imisní limity stanovené zákonem o ochraně ovzduší, zejména pro rakovinotvorný benzo(a)pyren. Rozptylová studie (6/2021) je podle názoru účastníka zastaralá a je nutno ji aktualizovat o nové údaje, zároveň neobsahuje data o indukci dopravy.

Územní řízení je posuzováno ve vztahu k roku 2024 a 2025. Ostatně, žadateli jistě jsou k dispozici údaje za roky 2022 a 2023. O tyto údaje musí být vyhodnocení vlivu stavby na ochranu ovzduší doplněno, musí dojít k aktualizaci rozptylové studie.

Pětileté klouzavé průměry dle příslušných ustanovení zákona č. 201/2012 Sb. je třeba aktualizovat na již zveřejněný průměr imisní koncentrace právě za roky 2019-2023.

Z posuzované rozptylové studie nelze posoudit, jestli nejvyšší příspěvky nebudou v místech, kde se ve stávajícím stavu nachází nejvyšší koncentrace. Posuzovaná rozptylová studie navíc vůbec nehodnotí příspěvek záměru k počtu překročení 24hodinového imisního limitu PM10, ale vypočítává pouze maximální 24hodinovou koncentraci.

Zároveň účastník namítá, že rozptylová studie nemůže vycházet pouze z tzv. pětiletých průměrů. Tento postup je v rozporu se zákonem o ochraně ovzduší, kde jsou zákonem dané hygienické limity dány pro jeden kalendářní rok, a ne pro pětiletá období. I proto v rozptylové studii použitý přístup také nemá oporu v evropské legislativě. Rozptylová studie neobsahuje celkové / kumulativní znečištění ovzduší. Pouze hodnoty celkového / kumulativního znečištění ovzduší mohou být porovnávány s veřejnoprávními (hygienickými) limity.

Rozptylová studie musí vycházet z novelizované směrnice Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu ze dne 24. 4. 2024, kde se např. požaduje, že roční průměr částic jemného polétavého prachu PM2,5 nesmí překročit 10μg/m3, denní průměr PM2,5 nesmí překročit 25 μg/m3 vice než 18x za kalendářní rok. Podobně pro prach PM10 roční průměr nesmí překročit 20 μg/m3, denní průměr nesmí překročit 45 μg/m3 vice než 18x za kalendářní rok. Protože vyhodnocování neprobíhá pouze pro současný stav, ale pro horizont 20 let po uvedení sítě TEN-T do provozu, pak vyhodnocení musí proběhnout nejen pro budoucí dopravní intenzity, ale musí být provedeno porovnání s hodnotami imisních limitů již dnes stanovenými evropskou legislativou na období od roku 2030. To se nestalo.

V současné době byla schválena revize Směrnice Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (2024/2881), z níž jsou odvozovány i české imisní limity. Tato revize směrnice, která vstoupila v platnost 10. 12. 2024, s povinností transpozice do české legislativy nejpozději do 2 let, snižuje roční imisní limity následovně: pro PM_{10} z dosavadních 40 μg/m³ na 20 μg/m³, pro $PM_{2,5}$ z 20 μg/m³ na 10 μg/m³ a pro NO_2 z 40 μg/m³ na 20 μg/m³; u denních imisních limitů snižuje limit pro PM_{10} z 50 μg/m³ na 45 μg/m³ a snižuje povolený počet překročení z 35 na 18 za rok a nově stanovuje denní imisní limity 25 μg/m³ pro $PM_{2,5}$ a 50 μg/m³ pro NO_2 (oba s povoleným počtem překročení 18krát za rok). Rovněž dochází v případě hodinového imisního limitu pro NO2 ke snížení počtu překročení z 18 za rok na 3 překročení za rok, roční imisní limit pro benzen se rovněž snižuje, a to z 5 μg/m³ na 3,4 μg/m³.

Rozptylovou studii je třeba přepracovat s ohledem na posouzení souladu záměru s těmito budoucími imisními limity a mírou únosného zatížení území, kterou tyto limity vyjadřují pro oblast ochrany ovzduší, a případně uplatnit minimalizační či kompenzační opatření k zajištění souladu záměru s novými imisními limity.

Od okamžiku, kdy budou tyto zpřísněné limity převzaty do českého právního řádu (předpoklad konec roku 2026), bude zohlednění takových limitů, popř. uplatnění dodatečných opatření k jejich nepřekročení vlivem záměru, zákonnou povinností.

Dopravní model vypracovaný Sudop Praha v roce 2015 pro úseky Václavice-Voračice a Voračice-Nová Hospoda intezity dopravy uvádí, avšak omezuje se na stávající dopravu. Na str. 16 této studie je uvedeno: „Výhledové dopravní intenzity jsou zpracovány pro stavy S projektem i Bez projektu v letech 2026 (výchozí, invariantní), 2031 a 2050. Dopravní model uvažuje pouze s převedenou dopravou, tedy takovou, která v důsledku realizace projektu nezmění svůj zdroj a cíl, ale pouze trasu. V případě významných projektů s celostátním dopadem na přepravní poptávku, jakým zcela jistě je i dálnice D3 v hodnoceném úseku Praha – Mezno, lze však očekávat i významnou část indukované dopravy, která by se bez realizace D3 vůbec neuskutečnila, případně by se uskutečnila na kratší vzdálenosti.“ Zde nezbývá než konstatovat, že indukovaná doprava může být velmi vysoká a představovat podstatnou a pravděpodobně většinovou intenzitu dopravy.

Rozptylová studie (ing. Šinágl, 2021) intenzity dopravy uvádí, tyto se významně neliší od dopravní studie (Sudop, 2015), a je zcela zjevné, že rovněž rozptylová studie nezahrnuje indukovanou dopravu. Z porovnání rozptylových studií (Gresl, 2010) a (Šinágl, 2021), celkových emisí pro rok 2030, je patrné, že celkové roční emise PM2.5, 6,88 tun, jsou o dva řády (o 99 %) nižší než v původní studii (685-691 tun), což je velmi optimistický předpoklad, v rozporu s relativně vysokým výskytem nefunkčních nebo chybějících filtrů částic v českém vozovém parku. Rozdíl mezi PM10 a PM2.5, představující hrubou frakci především z resuspenze prachu, a v menší míře z otěrů pneumatik, vozovky a brzd, je nově 14 tun, což je o dva řády méně než cca 2200 tun ve studii z roku 2010. Není zřejmé, jakými technickými opatřeními byla zhruba v posledním desetiletí sníženy otěry pneumatik, vozovky a brzd a sekundární prašnost o více než 99 %. Oproti tomu emise benzo[a]pyrenu jsou nově paradoxně vyšší, to je však pravděpodobně proto, že dřívější metodika obsahovala hrubě podhodnocený emisní faktor.

Rozptylová studie ing. Šinágla celkem pochopitelně dochází k závěru, že podél trasy nejméně frekventovaného úseku D3, vedoucí vesměs mezi lesy řídce obydlenou oblastí, nedojde k překročení imisních limitů. To je samo o sobě technicky správně. Jsou zde však hrubě podceněny dva velmi zásadní aspekty. Za prvé, negativní dopady záměru nejsou omezeny na záměr samotný. Zde lze očekávat, že indukovaná doprava, jejíž podstatná část bude mít v Praze počátek nebo cíl nebo bude Prahou projíždět, zhorší již tak špatnou plynulost dopravy v Praze a zhorší již tak špatné ovzduší. Za druhé, splnění legislativních limitů ještě neznamená, že záměr nebude mít žádný dopad. Imisní limity nejsou stanoveny tak, aby zaručovaly, že nedojde ke škodám na lidské zdraví v případě jejich splnění. Světová zdravotnická organizace, která vychází z vědeckých poznatků, v roce 2021 snížila cíl pro roční průměrné koncentrace PM2.5 na 5 ug/m3 a NO2 na 10 ug/m3, v obou případech na čtvrtinu evropského limitu. Cíl pro PM2.5 je v ČR ve většině obydlených území, včetně lokality záměru, překročen. Aktuálně je navrženo snížení evropských limitů pro průměrné roční koncentrace PM2.5 na 10 ug/m3 a NO2 na 20 ug/m3, přičemž i tyto hodnoty jsou na území ČR vesměs překročeny.

V rozptylové studii (Šinágl, 2021) není zahrnuta indukovaná doprava, dále nejsou zahrnuty předpokládané negativní vlivy na plynulost dopravy a na ovzduší zejména v Praze, a není zohledněn současný stav poznání zejména o zdravotních rizicích sledovaných látek, a to i v koncentracích nižších než je současný imisní limit. Obě rozptylové studie dále obsahují rozdíl dvou řádů v emisích částic, včetně hrubé frakce, kde snížení o dva řády není v souladu s vývojem technologie.

Podle ustanovení § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, nesmí být území zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení. Podle ustanovení § 12 odst. 1 téhož zákona určují přípustnou míru znečišťování životního prostředí mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí. Podle odst. 2 téhož ustanovení musejí být mezní hodnoty stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností. Ustanovení § 13 zákona č. 17/1992 Sb. stanoví, že lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.

V oblasti imisního zatížení pak míru únosného zatížení území a limity území stanoví zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Umístění stavby považuje účastník řízení za nemožné z důvodu stávajícího překračování únosného zatížení území znečištěným ovzduším a dalšího (nezákonného) nárůstu této zátěže způsobeného umísťovanou stavbou, resp. jejími důsledky v podobě nárůstu dopravní zátěže v době výstavby a následného užívání stavby.

Rozptylová studie nezjistila spolehlivě současný stav věci, současné znečištění ovzduší v předmětném území (a to včetně např. prašnosti z polí), ani nedoložila celkové (kumulativní) znečištění.

Rozptylovou studii je tedy třeba na základě výše uvedené námitky přepracovat, v této podobě nemůže být podkladem pro vydání rozhodnutí ve smyslu § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu.

V řízení zcela absentuje závazné stanovisko dotčeného orgánu ochrany ovzduší podle § 11 odst. 2 písm. d) zákona č. 201/2012 Sb. Bez něj je vydání rozhodnutí nezákonné.

Stavební úřad tuto námitku vypořádal zcela nezákonným a věcně nesprávným způsobem, když na str. 254 napadeného rozhodnutí uvádí cit: „*Stavební úřad ověřil, že **závazné stanovisko dotčeného orgánu ochrany ovzduší bylo vydáno v rámci procesu EIA**, který je pro toto řízení závazným podkladem. Samostatné závazné stanovisko dle § 11 odst. 2 písm. d) zákona č. 201/2012 Sb. proto nebylo vyžadováno.*“ To je naprostý nesmysl, v rámci procesu EIA žádné závazné stanovisko orgánu ochrany ovzduší vydáno nebyla ani být vydáno nemohlo, navíc proces EIA byl zakončen v roce 2012 (!)

Emise zahrnují jak látky přímo nebo nepřímo rizikové pro lidské zdraví a látky přímo nebo nepřímo přispívající ke skleníkovému efektu a klimatickým změnám, přičemž některé látky, například částice emitované vznětovými motory bez filtru částic, spadají do obou těchto kategorií. Dále poznamenávám, že posudek se nezabývá jinými než emisními klimatickými dopady (změna absorbce slunečního záření povrchem, změny související se změnou ve využití plochy) a ani se nezabývá emisemi akustickými, tj. hlukem.

Dopravní model vypracovaný Sudop Praha v roce 2015 pro úseky Václavice-Voračice a Voračice-Nová Hospoda intezity dopravy uvádí, avšak se omezuje na stávající dopravu. Na str. 16 této studie je uvedeno: „Výhledové dopravní intenzity jsou zpracovány pro stavy S projektem i Bez projektu v letech 2026 (výchozí, invariantní), 2031 a 2050. Dopravní model uvažuje pouze s převedenou dopravou, tedy takovou, která v důsledku realizace projektu nezmění svůj zdroj a cíl, ale pouze trasu. V případě významných projektů s celostátním dopadem na přepravní poptávku, jakým zcela jistě je i dálnice D3 v hodnoceném úseku Praha – Mezno, lze však očekávat i významnou část indukované dopravy, která by se bez realizace D3 vůbec neuskutečnila, případně by se uskutečnila na kratší vzdálenosti.“ Zde nezbývá než konstatovat, že indukovaná doprava může být velmi vysoká a představovat podstatnou a pravděpodobně většinovou intenzitu dopravy.

Dopravní model zmiňuje nutnost dobudování D3 jako součást E55 spojující Švédsko, Dánsko, Německo, ČR, Rakousko, Itálii a Řecko. Jakékoli zkrácení jízdní doby bezpochyby povede k navýšení tranzitní kamionové dopravy mimo jiné přes Prahu, přičemž v určitém bodě zkracování jízdní doby, kdy tato trasa se stane výhodnější oproti například trasám přes Německo, může vést k navýšení velmi významnému.

Dosavadní výstavba dálnic vedla k nepříliš regulované výstavbě nízkohustotní roztroušené zástavby v jejich blízkosti, jako jsou obchodní centra, skladiště, překladiště, montovny a další, a rezidenční oblasti zpravidla bez odpovídajícího občanského zázemí (školka, škola, obchod, hospoda, zdravotní středisko). Všechna tato zástavba je zpravidla relativně nízké architektonické a zejména urbanistické hodnoty a zcela popírá historický trend kompaktních obcí, dnes žádoucí jako „města malých vzdáleností“, po kterých se lze, a historicky tomu tak bylo, pohybovat pěšky, a ve kterých je dnes veřejná doprava. Nízká hustota zástavby, její roztroušenost a absence občanského zázemí vede k tomu, že je obsluhována prakticky výhradně individuální automobilovou dopravou.

Jako příklad lze uvést výstavbu D11, na které se na výjezdu z Prahy a východně od sjezdu na Sadskou dle sčítání ŘSD počet lehkých vozidel více než zdvojnásobil mezi roky 2000 a 2016, ačkoliv celkový výkon individuální automobilové dopravy se dle dopravních ročenek Sudop zvýšil pouze o neceých 20 %. Více než zdvojnásobily se jak počet vozidel na obou úsecích, tak rozdíl mezi nimi, z čehož lze usuzovat, že se jedná pro úsek přibližně Horní Počernice – Sadská o dopravu cílovou.

Je tedy zřejmé, že intenzita indukované dopravy – jak cílové pro okolí záměru, tak dopravy tranzitní – bude s největší pravděpodobností velmi podstatná, přičemž z výše zmíněného příkladu D11 lze usuzovat, že pravděpodobně stejného řádu jako doprava stávající.

Tato indukovaná doprava navýší emise zdravotně rizikových látek a emise skleníkových plynů nejen podél hodnocené trasy, ale rovněž jinde podél tras této indukované dopravy. Protože emise jsou závislé nejen na počtu vozidel, ale i na plynulosti dopravy, je nutné brát v potaz, že navýšení intenzity dopravy může vést ke snížení plynulosti dopravy na jiných úsecích mimo ty, jež jsou předmětem hodnocení. Lze předpokládat, tak jako v případě ostatních dálnic (D10, D11, D8,. D4, D5), že podstatná část indukované dopravy bude projíždět v Prahou nebo v Praze mít počátek nebo konec cesty. Zde lze vznést oprávněnou obavu, že doprava indukovaná výstavbou záměru přispěje k navýšení intenzity automobilové dopravy v Praze, kde již nyní dochází na mnoha místech k přetížení silniční sítě. Lze tedy očekávat, že realizací záměru a) dojde ke snížení plynulosti dopravy na některých místech na území hl. m. Prahy, b) dojde ke zvýšení emisí rizikových látek a skleníkových plynů na území hl. m. Prahy na jedno vozidlo v důsledku snížení plynulosti dopravy, c) dojde ke zvýšení celkových emisí rizikových látek a skleníkových plynů na území hl. m. Prahy vlivem vyššího počtu vozidel a vlivem nižší plynulosti dopravy. Co se týče bodů b) a c), účastník zdůrazňuje možnost nežádoucích dopadů na kvalitu ovzduší, která je v Praze jedna z nejhorších v ČR, a možnost rozporu s klimatickým závazkem hl.m. Prahy.

V aktualizovaném dopravním modelu (AFRY CZ, 2021) žádná zmínka o indukované dopravě není, je tedy zcela zřejmé, že indukovaná doprava v modelu (AFRY CZ, 2021) zahrnuta není. Tuto úvahu podporuje i porovnání intenzit dopravy s modelem (Sudop, 2015).

Rozptylovou studii k dokumentaci MŽP325 („Rozptylová studie, Dálnice D3 – Stredočeská část“, ing. Gresl, 2010), která byla jedním z podkladů (původní s prodlouženou platností, tj. i stávající) EIA, shledávám nepřezkoumatelnou, protože neobsahuje tabulku intenzit dopravy a plynulosti dopravy na jednotlivých úsecích, čímž je v rozporu s aktuálně platným metodickým pokynem pro zpracování rozptylových studií MŽP. Je otázkou, zda tyto náležitosti měla rozptylová studie splňovat v době svého vzniku. Dle názoru účastníka ano, protože obecná zásada přezkoumatelnosti ukládá pečlivou dokumentaci všech či alespoň zásadních vstupních dat, přičemž intenzita dopravy zásadní informací bezpochyby je. V

případě opačné interpretace účastník náamítá, že v takovém případě by neměla byla být prodloužena platnost EIA. Rozptylová studie vychází ze zastaralého softwaru MEFA v.06 a z intenzit dopravy z roku 2007, viz. str. 13 rozptylové studie, dále uvažuje vozidla emisních tříd Euro 1-4, ačkoliv většina vozového parku je nyní tříd Euro 5 a 6. Tuto rozptylovou studii je tak nutné označit rovněž za neaktuální a z celkového hlediska prakticky nepoužitelnou pro jakékoli kvalifikované posouzení dopadů na kvalitu ovzduší.

Zpráva o vlivech záměru na klimatický systém, vypracovaná firmou Atem v roce 2021, intenzity dopravy uvádí, avšak neuvádí jejich zdroj, není tedy zřejmé, zda se jedná o data použitá jako podklad pro studii EIA ze srpna 2010, nebo o aktualizovaná data. Z porovnání s dopravní studií (Sudop, 2015) není zřejmé, že by byla zahrnuta indukovaná doprava. Protože intenzita dopravy má přímý a zásadní vliv na výsledné emise skleníkových plynů, je studie nepřezkoumatelná.

Na rozdíl od rozptylové studie pro reaktivní a zdravotně rizikové látky, kde je emisemi ovlivněno zpravidla blízké okolí trasy projíždějících vozidel, jsou emise skleníkových plynů globální záležitostí. Vlivy na klimatický systém by tak měly být posuzovány jako celek u celého záměru, a to včetně indukované dopravy, a se zahrnutím celé trasy indukované dopravy, nikoliv jen průjezd záměrem. Pokud nelze intenzity dopravy rozumně určit, neznamená to, že by celá otázka indukované dopravy měla být zamlčena. V objektivní studii by mělo být uvedeno, že zde bude poměrně podstatný, byť v této fázi obtížně kvanfitikovatelný dopad.

Zpráva o vlivech na klimatický systém obsahuje seznam možných vlivů s uvedením, zda vliv bude kladný, záporný nebo nulový. Povětšinou ale chybí kvalilfikovaná úvaha. Studii tak považuji spíše za povrchní. Autoři v této studii nedokládají žádnou profesní kvalifikaci tak, jak obvyklé u jiných dokumentů (hluková studie, rozptylová studie, EIA, ...).

Účastník namítá, že kvalifikace ke zpracování rozptylových studií není dostatečná pro hodnocení dopadů na klima, protože se jedná o posouzení množství emisí, nikoliv o posouzení jejich rozptylu v atmosféře. Pro zpracování klimatických posudků by měla být vypracována ze strany MŽP (ať již vlastními silami nebo externě) podrobná metodika. Není totiž zřejmé, že stávající držitelné autorizací na zpracování EIA a podobných studií, z nichž naprostá většina nesleduje aktivně odborné dění a vývoj stavu poznání, disponují potřebnou erudicí, což může vést k zanedbání zahrnutí potenciálně významných negativních dopadů do posouzení.

Relativně povrchní a relativně laxní přístup k ochraně ovzduší a klimatu přispěje k nenaplnění pro ČR právně závazných snížení emisí skleníkových plynů a zvýší riziko žalob (např. pro nečinnost) ze strany občanů, kteří jsou nebo v budoucnu s určitou pravděpodobností mohou být klimatickými dopady dotčeni.

Z klimatického hlediska je záměr zcela protichůdný všem základním směrům snižování nežádoucích dopadů na klima, které počítají s útlumem silniční dopravy, a to například formou přesunu dálkové dopravy na železnici, elektrifikací místní dopravy, ale rovněž snižováním poptávky po dopravě podporou místní ekonomiky a budováním kompaktních „měst nízkých vzdáleností“, kde lze pro krátké cesty použít chůzi, jízdu na kole a obdobných prostředcích, a jízdu malými vozítky na elektrický pohon, které v mnohých případech již nyní jsou, na rozdíl od velkých rodinných vozů s dojezdem řádově vyšších stovek km bez doplňování energie, ekonomicky dostupné, jak je patrné z rozmachu elektokol, elektrokoloběžek, skútrů a podobných vozidel. Zmíněné snahy o snížení závislosti na individuální automobilové dopravě a silniční nákladní dopravě vyplývají ze skutečnosti, že zatímco spotřeba fosilních paliv a spojené emise skleníkových plynů se ve většině odvětví rychle snižují zejména přechodem na

obnovitelné zdroje energie, v případě dopravy tomu tak není. Emise skleníkových plynů z dopravy stagnují nebo mírně stoupají, protože i přes značné úsilí totiž nebyl nalezen většinově dostupný zdroj energie, který by nahradil ropná paliva v současném objemu jejich spotřeby.

Variantním řešením výstavby D3 pro tranzitní dopravu může být urychlení dobudování železničních tranzitních koridorů TEN-T, vybudování vysokorychlostní železnice a přesun tranzitní nákladní dopravy na železnici. Takový přístup by napomohl i prioritám snížení emisí skleníkových plynů, protože železniční doprava je méně energeticky náročná a většina přepravních výkonů na železnici je realizována na elektrický pohon, jehož uhlíková stopa na jednotku výkonu postupně klesá, zatímco uhlíkovou stopu silniční dopravy se zatím ve významnější míře snížit nedaří.

Obdobně variantním řešením výstavby D3 pro dojezd do Prahy z oblasti záměru může být železniční trať Praha – Benešov u Prahy – Olbramovice – Tábor a Olbramovice – Sedlčany. Variantním řešením výstavby D3 pro místní dopravu pak může být pečlivě vybraná řada opatření, kterými bude region směřovat k takovému územnímu a ekonomickému rozvoji, který je méně závislý na silniční dopravě.

Evropská ekonomika přejde do roku 2050 na nulové čisté emise skleníkových plynů (klimatická neutralita) v souladu s Pařížskou dohodou a evropským právním rámcem pro klima, včetně splnění nových cílů v oblasti skleníkových plynů pro rok 2030. Infrastruktura, mezi kterou jsou jmenovitě zahrnuté dálnice – jako dopravní stavby shodné s předmětem posudku, má dlouhou dobu životnosti, která přesahuje rámec roku 2050 a investor tak podle pokynu plánuje jejich provoz i ve 2. polovině 21. století. Rozhodnutí o povolení a investicích do dopravní infrastruktury proto musí zohlednit vliv staveb na dosahování cílů v oblasti klimatické neutrality, ke kterým je Česká republika vázána.

Současně je z hlediska ekonomické udržitelnosti a ochrany životního prostředí nezbytně nutné povolit a rozhodnout o investicích pouze do těch projektů infrastruktury a jejich variant, které budou připravené na vývoj změny klimatu predikovaný pro období jejich celého období životnosti. Do projektů, které jsou plně přizpůsobené nevyhnutelným dopadům změny klimatu a podporují tak budování adaptační kapacity a minimalizaci zranitelnosti v souladu s Pařížskou dohodou.

Dopravní stavby, zvláště pak velké dopravní stavby, jsou zařazené do přílohy I směrnice EIA, protože mají významné vlivy na životní prostředí. U těchto záměrů dochází již od roku 2014 k překrývání mezi procesem EIA a prověřování z hlediska klimatického dopadu. V roce 2014 byla směrnice EIA novelizována, aby se přizpůsobila vývoji politiky, právním a technickým souvislostem za posledních 25 let a novým úkolům v oblasti životního prostředí. Spolu normotvůrci se shodli, že důležitost problematiky životního prostředí, jako je změna klimatu a rizika nehod a katastrof, při tvorbě politiky se zvýšila a že by tedy měla také představovat důležitý prvek při posuzování a rozhodování o schvalování záměrů.

Pro záměr Středočeské D3 k prověřování z hlediska klimatického dopadu prozatím nedošlo a dokumentace záměru, ani posouzení vlivu na životní prostředí (EIA) neobsahuje materiály potřebné k tomuto prověření. A to přesto, že záměr ze své podstaty a rozsahu představuje rizika související se změnou klimatu, která by sama o sobě měla být prověřená z hlediska vlivu na životní prostředí. (A to nad rámec vlivu na životní prostředí dokumentovaném v předložené dokumentaci 2010.)

Požadavek prověření rizik souvisejících se změnou klimatu v rámci procesu posouzení vlivů záměrů na životní prostředí (EIA) vyplývá také z integrovaného přístupu k adaptaci na změnu klimatu, která je nedílnou součástí politiky udržitelného rozvoje a snižování rizika katastrof, a která je zakotvená v implementační části Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizaci pro období 2021 – 2030 zpracované Ministerstvem životního prostředí v meziresortní spolupráci s využitím klimatologických podkladů Českého hydrometeorologického ústavu schváleného usnesením Vlády ČR ze dne 13.9.2021 č. 785. Tento materiál explicitně zmiňuje proces posouzení vlivů záměrů na životní prostředí jako jeden ze stávajících procesů, v rámci, kterého mají být realizována opatření pro přizpůsobení se změně klimatu.

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že dokumentace k posouzení vlivů záměru na životní prostředí EIA v případě velkých dopravních staveb jednoznačně má obsahovat prověření záměru z hlediska klimatického dopadu.

Proces prověření záměru z hlediska klimatického dopadu je rozdělený na dva pilíře – zmírňování změny klimatu (mitigace) a přizpůsobení se změně klimatu (adaptace).

Základem pro analýzu nákladů a přínosů zmírňování změny klimatu je vyčíslení a peněžní vyjádření emisí skleníkových plynů. Pro korektní výběr alternativ – variant projektu, a tedy pro vyjádření společenských nákladů a vlivu na životní prostředí je třeba výpočtu a posouzení stínové ceny uhlíku pro všechny navrhované varianty záměru budování nové infrastruktury.

Vedle stínové ceny uhlíku výstavby dopravní infrastruktury je třeba z důvodu předpokládané životnosti staveb přesahujících rok 2050 ověřit, jestli je daná varianta z hlediska provozu, údržby, a konečným vyřazením z provozu slučitelná v celkovém kontextu nulových čistých emisí skleníkových plynů a klimatické neutrality.

Určení, ocenění a požadované provedení opatření pro přizpůsobení se změně klimatu je postaveno na základě posouzení klimatické zranitelnosti a rizik. Socioekonomické posouzení variant, včetně negativních vlivů variant záměru na obyvatelstvo a životní prostředí není kompletní bez posouzení a návrhu adaptačních opatření, které zajistí udržitelnost infrastruktury po celou dobu jejího plánovaného životního cyklu.

Účastník řízení na základě výše uvedeného namítá, že stavba nebyla řádně posouzena z hlediska klimatického dopadu. Toto posouzení musí být provedeno před vydáním rozhodnutí o umístění stavby. Stavební úřad je povinen v souladu se zásadami vyjádřenými v § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu vyzvat žadatele k doplnění posouzení stavby z hlediska klimatického dopadu.

Nedostatky dopravní studie a připomínky k dopravnímu průzkumu

K dílčí námitce podhodnocení intenzit dopravy v rozptylové studii a absence indukované dopravy v dopravním modelu AFRY stavební úřad uvádí, že *„dopravní modely zpracované pro posuzování silničních staveb v České republice jsou většinou zpracovávány jako unimodální podle Technických podmínek 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy. Technické podmínky obsahují koeficienty vývoje mezioblastních vztahů, které jsou závislé na řešeném kraji, velikosti sídla, polohy v rozvojové oblasti a délky cest. Zpracování těchto podmínek předcházel dopravní model uvažující se stupněm automobilizace, proběhy vozidel,*

délky cest a vývoji HDP samostatně pro jednotlivé kraje. V těchto parametrech je zahrnuta i dopravní indukce, tedy doprava jiná než přesunutá/přesměrovaná z jiných cest."

Podatel trvá na správnosti námitky, kterou dokládá vývojem dopravních intenzit na radiálních dálnicích do Prahy a souvisejících dopravních modelech k záměrům na zkapacitnění dálnic či dálničních novostaveb v okolí Prahy včetně odkazů na odborné studie.

Stavební úřad na str. 261 rozhodnutí uvádí cit. „*Z předložené dokumentace vyplývá, že zpracovatel vycházel z tehdy dostupných dopravních průzkumů a oficiálních dat správce komunikací. Stavební úřad proto neshledal, že by použití těchto zdrojů samo o sobě vedlo k nepoužitelnosti podkladů v řízení. Současně však bere na vědomí, že novější data existují;jejich využití bude předmětem posouzení v dalších fázích přípravy stavby, které vyžadují aktuální dopravní bilance (zejména pro navazující dokumentace EIA/DIO/PDPS).*" Uvedené tvrzení je nezákonné a věcně nesprávné, neboť stavební úřad nestanovil jako podmínku do navazující fáze využít novější data, jak tvrdí.

Vývoj intenzit dopravy na radiálních dálnicích do Prahy

V posledních 20 letech došlo k obrovskému nárůstu intenzit dopravy na všech dálnicích směřujících do Prahy. Dle TSK činil nárůst intenzit na dálničních úsecích u Prahy (D1, D4, D5, D7, D8, D10, D11) v průměru 120% mezi lety 2000 a 2024 a cca 33% mezi lety 2011 a 2024. I dle sčítání dopravy ŘSD došlo k významnému nárůstu na dálničních úsecích u Prahy mezi lety 2010 a 2020.

https://cdn.tsk-praha.cz/portal/2025/06/TSK-Rocenka-dopravy-za-rok-2024.pdf

Podhodnocení intenzit dopravy na plánované D3

Pro rok 2030 uvádí dopravní studie cca 38 600 -39 100 vozidel na úsecích u Prahy (Praha – Psáry, Psáry – Jílové). Přitom dle EIA k D3 to bylo cca 48 000. Rovněž DIP k EIA D0 518 a 519 (TSK) po přepočtu na RPDI vykazoval úsek D3 u Prahy cca 48 000 vozidel. Intenzity dopravy na D3 pro rok 2030 jsou silně podhodnocené.

Pro rok 2050 uvádí dopravní studie cca 40 000 vozidel na úsecích u Prahy. Jedná se o nárůst intenzit o méně než 5% za 20 let! To je v naprostém rozporu s dynamikou vývoje dopravních výkonů v posledních 10 – 20 letech – viz vývoj intenzit dopravy na radiálních dálnicích do Prahy. Dle sčítání ŘSD jen mezi lety 2016 – 2020 došlo k nárůstu dopravních výkonů o 10%, z toho na dálniční síti o 15 % a na silniční síti o 9 %. https://kraje.rsd.cz/vysocina/vysledky-celostatniho-scitani-dopravy/

Dopravní model ke zkapacitnění D8 (úseky Zdiby – Nová Ves) uvádí nárůst DI o 23-43% mezi lety 2020 a 2032 bez záměru. Po zkapacitnění dojde výhledově k dalšímu nárůstu dopravy o více než 10% oproti roku 2032. Na rozdíl od D3 se v severní části Pražské metropolitní oblasti mají realizovat záměry, které odvedou část dopravy z D8 (přeložky II/240 a II/101 a VRT Praha – Ústí).

Dostavba D3 od Prahy po rakouské hranice vytvoří novou kapacitní tranzitní trasu, která propojí sever a jih Evropy. Reálně může dojít k přesunu části mezinárodní tranzitní dopravy právě na tuto trasu, čehož se obávají i zástupci rakouských měst: „Tato dálnice není zajímavá jen pro jednodenní výletníky z Horních Rakous, kteří plánují výlet do Českých

Budějovic. Vzniká zde klíčové severojižní spojení pro evropskou nákladní dopravu. Otevírá se nová osa z Berlína přes Drážďany do jižní Evropy – a tato osa vede přímo přes Horní Rakousko a přímo přes Linec.“

Dopravní prognóza k D3 zřejmě s tak významným přesunem mezinárodní tranzitní dopravy nepočítá. https://www.info.cz/zpravodajstvi-a-komentare/dalnice-d3-rakousko-protiopatreni

Nedostatečné zohlednění dopravní indukce

Graf z dopravní studie porovnává dopravní výkony v nulové a aktivní variantě k roku 2050.

Dopravní výkony				
Komunikace	Nulová varianta	Aktivní varianta	Rozdíl A- N	Rozdíl A-N %
Dálnice	19 339 682	20 708 920	1 369 238	7,1
Silnice I. třídy	5 880 287	5 242 492	-637 795	-10,8
Silnice II. třídy	7 170 501	6 712 991	-457 510	-6,4
Silnice III. Třídy	2 981 820	2 854 914	-126 906	-4,3
Místní komunikace	15 877 567	15 880 220	2 653	0,0
Celkem	51 249 857	51 399 537	149 680	0,3

Z grafu vyplývá, že není dostatečně zohledněna dopravní indukce, ke které bezpochyby dojde zejména v přípražské oblasti. Podobně jako u stávajících dálnic směřujících do Prahy středočeská D3 má velký suburbanizační potenciál, neboť výrazně usnadní dojížďku autem na okraj hlavního města. Díky nové dálnici a hůře dostupnému bydlení v Praze lze očekávat významný rezidenční rozvoj v posuzované oblasti, odkud lidé budou denně dojíždět autem za prací, vzděláním a dalšími službami do metropole. Zároveň dojde k oslabení poptávky po veřejné dopravě, což se negativně projeví na frekvenci spojů. Namísto rozvoje občanské vybavenosti a pracovních příležitostí se obce na jih od Prahy promění „v noclehárny“. Dokonce OECD upozorňuje na negativa suburbanizace, která je vyvolána mj. ***dlouhodobým podhodnocováním negativních externalit spojených s používáním automobilů*** *(např. absence mýtného, příliš nízké poplatky za parkování na ulici) a preferencí* ***masivních investic do silniční infrastruktury***.

https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2018/06/rethinking-urban-sprawl_g1g879c6/9789264189881-en.pdf

Indukce se bude týkat i vzdálenějších relací mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Navzdory modernizaci IV. železničního koridoru dojde k významnému posílení konkurenceschopnosti silniční dopravy s třemi velkokapacitními komunikacemi D3, I/3 a D1, D4, které propojí Jižní Čechy a pražskou aglomeraci. Navíc je silně podhodnoceno riziko výstavby nových skladových a průmyslových areálů podél D3 – podobně jako u stávajících dálnic, což povede k dalšímu zvýšení zatížení dotčené oblasti nákladní automobilovou dopravou. Zvýšená intenzita dopravy se projeví nejen na dálnici D3 a přilehlých komunikacích, ale i na stávajících silnicích na jih od Prahy a na pražské komunikační síti. **Dostavba D3 bude mít negativní dopady na dopravní situaci a životní prostředí zejména v jižní části Prahy.** Pro srovnání: dle aktuálních dat z dokumentace EIA k severní části D0 dostavba 16 km dálnice D0 518 a 519 povede k nárůstu dopravních výkonů o 2% již v krátkodobém horizontu (r. 2030). Pro rok 2050 po dostavbě celé D0 je uváděn nárůst dokonce o 17%. Lze tedy oprávněně

pochybovat o správnosti dat DIP ke středočeské D3, která uvádí nárůst dopravních výkonů v aktivní variantě o pouhých 0, 3% v dlouhodobém horizontu pro rok 2050.

Dopravní indukci v městských aglomeracích, což zahrnuje i část posuzované oblasti, dokládají odborné studie a zkušenosti z praxe:

Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists
https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-traffic-motorists/

Generated Traffic and Induced Travel
www.vtpi.org/gentraf.pdf

Odvolatel si nechal zpracovat Odborné stanovisko k územnímu rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy čj. MHMP 3067/2026, výstavba dálnice D3, úsek 0304, zpracovatel: Prof. Michal Vojtíšek, M.S., Ph.D. (30 let praxe v oboru emise z dopravy a příbuzných oborech – paliva, spalování, emise, aerosoly, znečištění ovzduší, chemie atmosféry, dopady emisí na životní prostředí a lidské zdraví, h-index 19 dle Web of Science).

Podle tohoto posudku cit:

Předmětem stanoviska je posouzení územního rozhodnutí k záměru výstavby dálnice D3, úsek 0304, z hlediska emisí do ovzduší, a to zvláště ve světle dříve identifikovaných nedostatků v předložené dokumentaci záměru (viz. můj posudek k předmětnému záměru ze dne 7.11.2024).

Představuje Indukovaná doprava riziko z hlediska emisí, a bylo toto riziko dostatečně zohledněno a ošetřeno v dokumentaci a v územním rozhodnutí?

Indukovaná doprava je doprava vyvolaná zlepšením dopravní obslužnosti, typicky navýšením kapacity dopravní sítě, snížením jízdní doby, nebo zlepšením kvality dopravy. V případě výstavby dálnice se nejedná se pouze o přesun stávající dopravy z jiné komunikace s delší jízdní dobou či jinak méně výhodné, ale rovněž o přesun z jiných druhů dopravy (například náhrada cesty vlakem cestou automobilem), a nově vyvolanou dopravu (např. nyní, když cesta do Prahy trvá kratší dobu, tam budu častěji jezdit nakupovat). V dlouhodobějším časovém měřítku je výstavba dálnic spojena s výstavbou enkláv rodinných domků, obchodních center, logistických center, a podobných záměrů. Tyto záměry jsou zpravidla obsluhovány silniční dopravou. V případě nezvládnutého územního plánování nejsou budovány funkční obce a města, nabízející školy, obchody, a další potřebné služby, ale jsou stavěny obytné zóny bez občanské vybavenosti, za kterou musí jejich obyvatelé cestovat, a to, díky nízké hustotě výstavby, zpravidla automobilem. Obdobně jsou koncipována i obchodní centra. Jedná se o desetiletí známý problém, v Severní Americe známý jako „suburban sprawl“, popsaný například v (Kunstler, Geography of nowhere). V ČR je tento problém zjevný. Například ze sčítání dopravy Ředitelství silnic a dálnic[i] lze vyčíst, že dálnicí D11 projelo denně v roce 1994, nedlouho po jejím vybudování, mezi výjezdy 1 (Horní Počernice) a 8 (Jirny) 11,0 tisíc vozidel, což je o 1 tisíc více, než mezi sjezdy 35 a 39. V roce 2014 byla intenzita mezi výjezdy 1 a 8 již 42 tisíc vozidel denně, což je o 12,1 tisíce více, než mezi sjezdy 35 a 39. Počet vozidel mezi Prahou a přilehlými přibližně třiceti kilometry tak narost dvanáctkrát, a v současnosti je tak na příjezdu do Prahy často zahlcena nejen dálnice D11, ale i souběžná komunikace, ze které se

měla tranzitní doprava na dálnici přesunout. **Riziko vzniku indukované dopravy je tedy předpokládané, a to v relativně velké míře.**

Výstavba dálnic v blízkosti Prahy a na území Prahy byla v minulosti předkládána jako opatření pro zlepšení kvality ovzduší. S časovým odstupem je však zřejmé, že ani realizace Jižní spojky, ani pozdější realizace Tunelového komplexu Blanka nevedla k výraznějšímu (více než jednotky procent) poklesu intenzity dopravy v centru města (např. na Severojižní magistrále), a například výstavba dálnice D11 dlouhodobě nevedla ani k vyšší plynuosti dopravy například na průjezdu Horními Počernicemi, a to zejména díky indukované dopravě.

Emise se zvyšují s intenzitou dopravy, a to nejen proto, že s rostoucím počtem vozidel roste celkový počet ujetých kilometrů, ale i proto, že zvyšování intenzity dopravy vede ke snižování plynulosti dopravy, čímž narůstá spotřeba paliva, a úměrně spotřebě paliva i emise CO2, ale v případě častějších rozjezdů a brždění narůstají také výfukové emise rizikových látek a emise z otěrů brzd a pneumatik. Při dlouhém pojíždění v koloně pak v důsledku nízkého zatížení motoru klesá kvalita spalování a v důsledku snížené teploty výfukových plynů se snižuje účinnost některých katalytických zařízení, například u naftových motorů selektivní katalytické redukce oxidů dusíku (NOx).

Za předpokladu realizace celého díla, tj. úseků 0301-0304, neboť realizace úseku 0304 bez plánu realizovat i úseky 0301-0303 by byla neúčelná a pozbývala by smyslu (vznikla by „dálnice nikam“), lze logicky předpokládat, **že nejvyšší emisní riziko bude nejblíže v Praze a zejména pak v částech Prahy v blízkosti severního konce záměru, a dále pak v blízkosti sjezdů, kde doprava vyvolaná nově budovanou výstavbou zvýší intenzity dopravy na místních komunikacích procházejících stávající obytnou zástavbou**, a to v její těsné blízkosti, což dosud v případě nízkého provozu nepředstavovalo závažnější problém.

Není mi známo, že by indukovaná doprava byla zahrnuta do výpočtů zejména rozptylové a hlukové studie, a že by dokumentace obsahovala jakoukoli kvalifikovanou úvahu o souvisejících rizicích, a způsoby jejich vypořádání například v oblasti územního plánování.
Dopravní modely sice zahrnují trend narůstající intenzity dopravy, ale není mi známo, že by dopravní model byl doplněn kvalifikovanou, přezkoumatelnou úvahou obsahující dílčí vlivy obecného nárůstu intenzity silniční dopravy, obecného nárůstu provozu v Praze a okolí, místní indukované dopravy, tranzitní indukované dopravy, a dalších faktorů, či o tom, jaké vlivy jsou, a jaké naopak nejsou, zohledněny.

<u>Byly emise související s výstavbou záměru a jejich případné ošetření odpovídajícím způsobem zohledněny v dokumentaci záměru a v územním rozhodnutí?</u>

Relevantní emise z hlediska ovzduší jsou emise skleníkových plynů a emise látek relevantních pro lidské zdraví. Jiné emise (např. znečištění vod a půdy) nejsou předmětem mého posudku. Není mi známo, že by emise látek relevantních pro lidské zdraví do ovzduší, související s výstavbou záměru, byly zahrnuty do výpočtů v Rozptylové studii, ač by dle platné legislativy v Rozptylové studii být zahrnuty měly.

Dále mi není známo, že by emise skleníkových plynů související s výstavbou záměru byly odpovídajícím způsobem zohledněny v dokumentaci záměru, ač je jejich hodnocení výslovně vyžadováno (viz. „Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021-2027“ ze dne 16.9.2021, úřední věstník Evropské komise 2021/C 373/01).

Byly věcné chyby v Rozptylové studii, na které jste poukázal v dřívějším odborném posudku, vypořádány?

Kromě výše uvedených nedostatků byly v Rozptylové studii podstatné věcné chyby. Například imisní pozadí benzo[a]pyrenu (dále jen BaP) je v Tabulce XXX v desetinách ug/m3, tj. stovkách ng/m3, což odpovídá **stonásobkům imisního limitu**. Příspěvky záměru ke koncentracím benzo[a]pyrenu graficky znázorněné na obr. 62 jsou až 20 000 ng/m3, tj. **o dva miliony procent vyšší než je odpovídající imisní limit 1 ng/m3**. Odborník znalý problematiky takové výsledky vyhodnotí jako zjevný omyl, ale řádové chyby ve výpočtech se mohou promítnout i do jiných výsledků, kde chyba nemusí být zjevná. Například rozdíl v maximálním příspěvku k ročním koncentracím NO_2 mezi výpočtovými roky 2030 (0,111 ug/m^3, viz. kap. 4.2.1 Rozptylové studie) a 2050 (0,302 ug/m^3, viz. kap. 4.2.2 Rozptylové studie) je podezřelý, protože emise motorových vozidel na vozidlo a kilometr se postupně snižují, a není uvažován takový nárůst dopravy, nebo takové zhoršení jiných parametrů, které by vysvětlillo ztrojnásobení koncentrací NO2 v roce 2050 oproti roku 2030. V roce 2050 také Rozptylová studie uvažuje **vyšší intenzitu dopravy ve směru do Prahy než ve směru z Prahy**, aniž by takový rozdíl byl vysvětlen, a aniž by takový rozdíl byl zřejmý ve výpočtu pro rok 2030.

Rozptylová studie s takto závažnými chybami svědčí buď o nedostatečné péči, nebo nedostatečné odborné erudici zpracovatele, a by měla být vrácena k přepracování. Skutečnost, že se tak nestalo, svědcí o nedostatečné péči nebo nedostatečné odborné erudici zpracovatele EIA, který z Rozptylové studie vycházel, tudíž ji měl prostudovat, a prakticky smrtelných koncentrací benzo[a]pyrenu si všimnout.

Dále Rozptylová studie neuvažuje emise ze studených startů, což je v rozporu s metodickým pokynem MŽP pro jejich vypracování.

Skutečnost, že zjevně vadná Rozptylová studie byla, i přes vznesené námitky s popsanými konkrétními nedostatky, použita jako podklad pro územní rozhodnutí, místo aby byla její správnost konzultována například s Ministerstvem životního prostředí, případně, prostřednictvím MŽP, s Českým hydrometeorologickým ústavem, svědčí o nedostatečné péči věnované vypořádání námitek.
Nelze tedy než konstatovat, že věcné chyby v Rozptylové studii, které jsem zmínil v předchozím odborném stanovisku, nebyly odpovídajícím způsobem, například přepracováním Rozptylové studie nebo jejím dodatekem s opravami, vypořádány.

Byly námitky směřující proti nesouladu záměru s Klimatickým závazkem hl. m. Prahy odpovídajcícím způsobem vypořádány?

Na úvod poznamenávám, že vlivem indukované dopravy a vlivem samostné výstavby dojde, oproti nulové variantě bez realizace záměru, k navýšení emisí skleníkových plynů, a to zejména z důvodu navýšení spotřeby motorových paliv. Dále poznamenávám, že pouze část těchto emisí, spojená s indukovanou dopravou vjíždějící do záměru z Prahy nebo ze záměru vyjíždějící do Prahy, bude emitována na území hl. m. Prahy. (Není mi známo, že by regulace emisí mimo Prahu byla v kompetenci pražského magistrátu. Zde poznamenávám, že regulace emisí na národní úrovni, tj. nejen v Praze, vyplývá z klimatické politiky a legislativy EU, a z mezinárodních závazků ČR vůči EU.) Lze tedy konstatovat, že realizací záměru budou navýšeny emise zejména CO2 v souvislosti s dopravou indukovanou záměrem. Navýšení emisí CO2 provozem záměru uvažuje i dokumentace projektu, kdy například dokument MŽP

o prodloužení platnosti stanoviska EIA, Č. j.: MZP/2021/710/5811, na str. 11 uvádí navýšení emisí CO2 o 115 tisíc tun (115 000 000 kg) ročně (správnost citovaného výpočtu jsem nepřezkoumával a hodnotu uvádím jako řádový odhad).

Není mi známo, že by dokumentace záměru óbsahovala konkrétní, proveditelné plány, jak emise CO2 z provozu záměru snížit nebo kompenzovat. (Ostatně mi není známo, že by dokumentace obsahovala jakékoli plány v tomto směru.)

Klimatický závazek hl. m. Prahy ukládá snížení emisí skleníkových plynů, neuvádí ovšem, jakými prostředky má být snížení dosaženo, ani zda je přípustná realizace záměrů, které naopak emise skleníkových plynů budou navyšovat. Konkrétnějšími opatřeními se zabývá Klimatický plán hl. m. Prahy[ii], který ukládá do roku 2030 snížit spotřebu fosilních paliv v dopravě o 17 % vzhledem k roku 2010, přičemž jednou z významných priorit Klimatického plánu je snižovat intenzitu automobilové dopravy v Praze. Toto považuji i za jediné schůdné opatření, protože z dostupných poznatků není zřejmé, a je naopak vysoce nepravděpodobné, že takového snížení bude dosaženo pouze obměnou vozového parku, kombinací nižší spotřeby energie vozidel a náhrady fosilních paliv palivy s nižší uhlíkovou stopou nebo elektrickými pohony.

Dosavadní trendy totiž nepoukazují na skutečné snížení emisí CO2 na vozidlo a kilometr, ani na výrazný přínos elektrických pohonů zejména s ohledem na malý počet registrovaných vozidel, ani na výraznější snížení uhlíkové stopy motorových paliv.

Formálně sice Klimatický plán hl. m. Prahy výstavbu dálnic, které do Prahy přivedou další automobilovou dopravu, nezakazuje, zároveň ovšem ani výslovně neuvádí, že taková výstavba Klimatický plán neohrozí. Klimatický plán ani není dostatečně určitý na to, aby bylo možné dovodit, že kombinací již realizovaných opatření a opatření jejichž realizace je do roku 2030 plánována bude dosaženo takového snížení spotřeby fosilních motorových paliv, že cílů Klimatického plánu bude dosaženo i při realizaci zde posuzovaného záměru. Naplnění Klimatického plánu i při realizaci záměru není ani dovoditelné z kvalifikované, přezkoumatelné úvahy, která by byla součástí vydaného územního rozhodnutí nebo součástí dokumentace záměru předložené k posouzení.

Naopak lze logicky dovodit, že plán výstavby dálnice, která přivede více automobilů do Prahy, a plán snižovat intenzitu automobilové dopravy v Praze, mají navzájem zcela opačné účinky, a proto jsou, při absenci konkrétního a proveditelného plánu dokládajícího opak, navzájem nekompatibilní.

K tvrzení v územním rozhodnutí, že klimatické a další plány nejsou pro územní rozhodnutí právně závazné, uvádím, že Klimatický plán hl. m. Prahy by měl být brán v potaz minimálně proto, že **Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu (citace viz. výše) vyžadují zohlednit v dokumentaci EIA „příslušné cíle snížení skleníkových plynů na vnitrostátní, regionální a místní úrovni“.** Žádného takového zohlednění si nejsem vědom (ani si nejsem vědom výjimky pro ČR z výše citované legislativy EU).

Dle územního rozhodnutí je pro územní řízení rozhodné „posouzení, zda záměr svou funkcí a kapacitou odpovídá územnímu plánu a zda nevyvolává neřešitelné negativní dopady v dotčeném území“. Z výše uvedeného rozboru vyplývá, že navýšení emisí skleníkových plynů na území hl. m. Prahy naplňuje podstatu potenciálně prakticky neřešitelného negativního dopadu v dotčeném území, protože povede k navýšení dopravy, a tím i emisí skleníkových

plynů (negativní dopad), v Praze (dotčené území), kde je naopak (pro hl. m. Prahu, alespoň v současné době, závazným) cílem automobilovou dopravu snížit, což se, dle dostupných údajů o intenzitách provozu, zatím příliš nedaří.

Za současné situace, kdy z dosavadních trendů není zřejmé, že intenzita automobilové dopravy v Praze klesá, nebo že klesají průměrné emise CO2 na vozidlo a kilometr, nebo že klesá uhlíková stopa motorových paliv, nebo že jiným způsobem nebo kombinací způsobů bude dosaženo požadovaného snížení spotřeby fosilních motorových paliv a požadovaného snížení emisí skleníkových plynů z dopravy v Praze, tak, aby bylo možné reálně očekávat naplnění Klimatický plánu hl. m. Prahy, představuje navýšení emisí skleníkových plynů, a to zejména z důvodu indukované dopravy, prakticky neřešitelný negativní dopad záměru.

Poznámka: Technicky tento problém řešitelný je, a překážky jsou zejména ekonomického a politického charakteru (například: paliva a pohony s příznivější uhlíkovou stopou jsou obecně dražší nebo jsou spojena s jinými nevýhodami, motoristé nejsou v dostatečném počtu ochotni jezdit menšími a úspornějšími vozy nebo veřejnou dopravou). Zda je přínos nové dálnice pro společnost tak vysoký, že je ochotna buď realizovat kompenzační opatření pro snížení uhlíkové stopy, se spojenými omezeními a náklady, nebo se splnění klimatického závazku vzdát, je politická, nikoliv technická otázka, na kterou není jednoznačná odpověď, a která by měla být předmětem veřejné diskuze, ať již během veřejného projednávání přestaveného záměru, nebo při jiné příležitosti. Zde souhlasím s Odborem stavebního řádu, že takováto veřejná diskuze měla za ideálních podmínek proběhnout již dříve, a nikoliv až během územního řízení. Taková diskuze by však vyžadovala kvalifikované údaje o emisích záměru, a zde si nejsem jist tím, zda byly v dostatečné míře veřejnosti k dispozici. Jediné, co mohu objektivně konstatovat, je, že otázka dopadu na klima, konkrétně emise skleníkových plynů, v představeném záměru adekvátně vypořádána není, a za současného stavu představuje jen velmi obtížně řešitelný, pokud vůbec prakticky řešitelný, negativní dopad.

Důkazy:

- *Prof. Michal Vojtíšek: Posouzení dokumentace ke „středočeské“ části D3 z hlediska emisí. 16.7.2024*
- *Odborný posudek ke Stanoviskům k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí k záměru Dálnice D3 "Středočeská", ASITIS, 2022*
- *Odborné stanovisko k územnímu rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy čj. MHMP 3067/2026, výstavba dálnice D3, úsek 0304, zpracovatel: Prof. Michal Vojtíšek, M.S., Ph.D.*

31. Neurčitost rozhodnutí, rozpor s normou

Rozhodnutí neobsahuje náležitosti předepsané právním předpisem a je neurčité a vnitřně rozporné.

Dle § 9 odst. 1 písm. d) vyhlášky č. 503/2006 Sb. musí územní rozhodnutí o umístění stavby obsahovat mj. určení prostorového řešení stavby, zejména půdorysnou velikost, maximální výšku a tvar a základní údaje o její kapacitě.

V rozporu s tímto výrok napadeného územního rozhodnutí o umístění stavby tyto údaje neobsahuje – ve výroku územního rozhodnutí chybí základní údaje o kapacitě daného záměru, a tedy vydané rozhodnutí je i z tohoto důvodu rozporné správními předpisy.

Uvedené není jen akademickým pochybením, neboť absence údaje o kapacitě stavby ve výroku územního rozhodnutí by měla zajišťovat totožnost záměru se záměrem posouzeným v procesu EIA. Ve stanovisku EIA i v následných prodlouženích jeho platnosti je záměr jasně kapacitně ohraničen, jako:

Celková délka posuzovaného úseku dálnice D3 je ve variantách cca 58,2 – 61,5 km. Kategorie dálnice/návrhová rychlost je uvažována v souladu s platnou ČSN 73 6101 D27,5/120 (v každém směru dva pruhy šířky 3,75 m se středním dělícím pásem šířky 3,5 m a zpevněnými krajnicemi šířky 2,5 m s celkovou šířkou 27,5 pro návrhovou rychlost 120 km/hod). Konstrukce vozovky je předpokládána asfaltobetonová, případně cementobetonová.

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a rozpor se stanoviskem EIA, když územním rozhodnutí není definována návrhová kategorie dle ČSN a ani návrhová rychlost. Tyto skutečnosti musí být předmětem rozhodnutí, neboť se od něho odvíjejí např. směrové oblouky, a tedy konkrétní parametry umístění stavby.

Hluková studie a rozptylová studie nejsou autonomní přílohy bez vazby na parametry stavby. Jsou to odborné podklady, jejichž vypovídací hodnota je neoddělitelně spojena s těmi parametry, jež definují skutečný provoz komunikace — a rychlost je jedním z nich.

Pokud dokumentace uvažuje rychlost odlišnou od rychlosti skutečně předpokládané v provozu (zde 130 km/h), pak je hodnocení hlukových a emisních dopadů neúplné, zkreslené a nepřezkoumatelné.

Jestliže se v územním řízení posuzují vlivy stavby na území a jeho obyvatele, pak mezi tyto vlivy samozřejmě patří nejen hluk a emise, jejichž intenzita bezprostředně závisí na rychlosti provozu. ale také například vibrace, které zjevně nejsou posuzovány vůbec. Bez správné rychlosti není správná studie. Bez správné studie není správné rozhodnutí.

Postup správního orgánu tak představuje ignoraci na povinnost zjistit stav věci v rozsahu potřebném pro rozhodnutí (§ 3 a § 50 správního řádu). Přezkum nelze provést na základě podkladů, které neodrážejí reálný provozní režim dané stavby.

Správní orgán je tedy povinen vyžádat a posoudit hlukovou i rozptylovou studii pro rychlost, která odpovídá plánovanému a předpokládanému provozu dálnice. Do té doby je rozhodnutí zatíženo zásadní vadou, která brání jeho udržení.

Nejsou dodrženy délky přechodnic v závislosti na poloměru směrového oblouku (viz tabulka 14, technická norma ČSN 73 6101, kapitola 8.8 – Přechodnice).Tento předpis zakotvuje, že při stísněných poměrech lze při klopení kolem osy jít až na délku L = vn. Novostavbu dálnice ale nelze odůvodňovat stísněnými poměry.

SO 304.117 – Příjezd k jižnímu portálu tunelu Prostřední Vrch - tento stavební objekt je navržen v kategorii S 6,5/30, což je rozporu s technickou normou.

SO 304.131 – Napojení silnice III/00331 – tento SO je v rozporu s technickou nornou, musí být navrženo v kategorii 6,5/50 s omezením rychlosti v úseku. Projektovou dokumentaci je nutno přepracovat.

32. Předložená výkresová dokumentace není z hlediska přehlednosti a úplnosti dostatečná. Dokumentace postrádá základní kótování, které je nezbytné pro jednoznačnou identifikaci polohy a rozsahu jednotlivých stavebních objektů.

Odvolatel namítá, že není zřejmé rozdělení stavebních objektů na ty, které jsou součástí tunelového tělesa, a na ty, které jsou situovány mimo tunel. Toto členění je zásadní pro posouzení technického řešení, prostorového uspořádání i dopadů stavby na okolní území.

Přesný a jednoznačný popis stavebních objektů, včetně jejich vymezení a základních rozměrových parametrů, je základním předpokladem pro řádné umístění stavby a pro její přezkoumatelnost v rámci navazujících řízení.

Jako příklad uvádí odvolatel str. 114 souhrnné technické zprávy:

SO 304.741 – Kabelové vedení 22 kV – přípojka PTO Chrášťany
Vlastníkem bude Česká republika, správcem ŘSD s.p.
Předmětem objektu je dodávka elektrické energie z distribuční soustavy společnosti ČEZ Distribuce, a. s. pro Provozně technický objekt (PTO) Chrášťany tunelu Prostřední vrch na napěťové hladině 22 kV. Kabelové vedení kVN bude položeno podél nové stavby až do místa nového PTO CHRÁŠŤANY dle platných norem a technických předpisů, zejména dle ČSN 73 6005. Pro předpokládaný soudobý příkon 625,32 kW bude na úrovni velkoodběru zřízena v napěťové hladině 22 kV nová kabelová přípojka. Nová kabelová trasa bude vedena od přeloženého podpěrného bodu č. 47, vrchního vedení SLABEN, kde bude začínat na svislém úsekovém odpínači a bude pokračovat kolmo ke nové stavbě D3. Kde na hranici stavby bude uložena podél stavby až do místa nového PTO Chrášťany. Jedná se o novou stavbu, přípojku kVN, kabel typu: 22 - AXEKVCEY 3x1x70 mm2. Napěťová soustava 3, AC, 50 Hz, 22 kV/ IT, ochrana uzemněním. Kabelové vedení bude uloženo v odpovídající hloubce dle ČSN 73 6005. Výkopy ve volném terénu budou rozměrů 0,50 x 1,20 m (min. krytí kabelů 1,00 m). Kabely ve výkopech budou uloženy v pískovém loži, shora zakryty betonovými deskami, cihlami nebo kabelovými krycími deskami z PVC a zasypány původní zeminou výkopů, která bude zhutněna před definitivní úpravou povrchu terénů.
Kabely v místech křížení vozovky, popřípadě u vjezdů budou uloženy v obetonovaných chráničkách DN200 ve výkopu rozměru 0,5 x 1,20 m (min. krytí kabelů 1,00 m). Všechny chráničky budou vyvedeny min. 0,5 m do terénu mimo vozovku a po zatažení kabelů budou zapěněny polyuretanovou hmotou.

Stavební úřad uvedl následující popis stavebního objektu:

SO 304.741 nazvaný Kabelové vedení 22 kV – přípojka PTO Chrášťany
Objekt je navržen pro zajištění dodávky elektrické energie pro provozně technický objekt (PTO) tunelu Prostřední vrch u severního portálu (Praha). Pro předpokládaný soudobý příkon 483 kW bude na úrovni velkoodběru zřízena v napěťové hladině 22kV kabelová přípojka (elektrická přípojka je navržená na pozemcích parc.č. 311 a 315 v k.ú. Chrášťany u Benešova, 748, 749, 761, 809, 815, 817/14, 817/15, 817/49, 870, 872, 876, 877, 878, 2411/27, 2411/48 a 2413/3 v k.ú. Václavice u Benešova) mezi stožárem č. 47, resp. č. 5 (vedení po přeložce v rámci SO 303.411) venkovního vedení 22 kV SLABEN a rozvodnou PTO tunelu. Měření elektrického odběru bude v rozvodně 22/0,4kV daného PTO. Přípojka celkové délky max. 1

050 m bude začínat na svislém úsekovém odpínači zmíněného venkovního vedení a bude pokračovat podél dálnice na hraně jejího trvalého záboru (pod svahem, resp. nad zářezem) až do přívodní kobky rozvodny PTO. Kabel přípojky 3x 22-AXEKVCEY 1x70 mm^2. Hloubka uložení kabelu min. 1,5 m pod terénem.

Z výše uvedeného není zřejmé, na kterých konkrétních pozemcích je objekt v rámci napadeného rozhodnutí skutečně umisťován, přestože jde o samostatný stavební objekt vedený mimo tunel. Rozpor mezi technickou dokumentací a popisem převzatým do rozhodnutí, včetně rozdílných technických parametrů, zakládá pochybnosti o jednoznačnosti vymezení předmětu řízení.

Takto formulovaný popis stavebního objektu neumožňuje spolehlivě ověřit jeho rozsah, technické parametry ani přesné územní umístění, což způsobuje nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí a právní jistotu dotčených vlastníků pozemků.

33. Vliv záměru na světelné znečištění

Odvolatel namítal, že světelné znečištění je jeden z možných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Je proto zcela nezbytné, aby součástí záměru bylo vhodným způsobem popsání a v rámci posuzování zohlednění i vlivů záměru, které by mohly přispívat ke světelnému znečištění a v důsledku toho ovlivnit jednotlivé relevantní složky životního prostředí a veřejného zdraví (obyvatelstvo, biologická rozmanitost, krajina apod.).

Ukazuje se, že z hlediska biologického působení na živé organismy a člověka je důležitá zejména část světelného spektra o kratších vlnových délkách (pod 550 nm, a zejména pod 500 nm, odpovídající modré a zelené barvě). Právě na toto záření jsou citlivé specializované fotoreceptory v našem oku, gangliové buňky s pigmentem melanopsinem, které regulují tvorbu melatoninu a ovlivňují seřízení vnitřních biologických hodin. Modrá složka spektra je přitom ve velkém vyzařována většinou moderních zdrojů „bílého“ světla na bázi LED. V nočních hodinách bychom se měli takovému světlu pokud možno zcela vyhnout a obecně omezit své vystavení světlu jakékoliv barvy na minimum. Živočichové i rostliny mají hluboko v sobě, stejně jako lidé, zakódovaný denní rytmus střídání světla a tmy. Mnoho druhů navázalo svůj životní cyklus na periodické změny délky dne během roku, značná část živočichů se přizpůsobila životu ve tmě a je na ní zcela závislá. Masivní rozvoj umělého osvětlení v posledních desetiletích však změnil tvář nočního prostředí na mnoha místech k nepoznání. Rozdíl mezi dnem a nocí se stírá, což ovšem není bez následků. Hejna hmyzu jsou stahována z volné přírody ke zdrojům světla, ptáci bývají dezorientováni, stromy v blízkosti svítidel na podzim včas neshodí listy a jsou poškozeny mrazem. Jiné druhy naopak světlo využívají ve svůj prospěch – je tak narušena rovnováha v celém ekosystému. Nevhodné osvětlení rovněž dramaticky mění ráz noční krajiny, a to i na místech, která se jinak snažíme chránit (např. v národních parcích). Narušení nočního prostředí tak násobí tlak, jemuž je příroda vystavena v důsledku znečištění, urbanizace, klimatické změny nebo fragmentace krajiny.

Odvolatel je přesvědčen, že toto posouzení bylo pro stavbu provedeno zcela nedostatečně, resp. adekvátní věcné posouzení zcela chybí.

Stavba nesplňuje podmínky v oblasti světelného znečištění a osvětlování prostředí, definovaných MŽP v roce 2020, resp. 2021. Viz Č. j. MZP/2020/130/994, Metodický pokyn odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění, opatření související se světelným zářením ve vztahu k

postupům podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) – příloha č. 4, a JEDNODUCHÁ OSVĚTLOVACÍ PŘÍRUČKA Doporučení pro šetrné moderní osvětlování, MŽP, duben 2021 – příloha č. 5.

Záměr musí obsahovat a účastník řízení požaduje, aby byla dokumentace doplněna o posudek světelného znečištění (jedná se o nesplněný požadavek závazného stanoviska EIA, viz námitka zastaralé a chybějící studie níže. Účastník řízení namítá absenci studie ohledně obtěžování nadměrným světlem (světelným smogem). Tato studie přitom byla vyžadována závazným stanoviskem EIA – absence jejího zpracování je kromě porušení § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu zároveň porušením závazných podmínek závazného stanoviska EIA (podmínka č. 100).

Záměr musí být přepracován tak, aby respektoval tyto požadavky k minimalizaci vlivu světelného znečištění na životní prostředí a zdraví obyvatel:

- navrhovat osvětlení šetrné k nočnímu prostředí, které využívá moderních poznatků a technologií, je účelné a neobtěžuje své okolí;
- osvětlovací soustavy navrhovat tak, aby světlo co nejméně unikalo do prostoru, který není určen k osvětlování;
- nebrání-li tomu vážné provozní či bezpečnostní důvody, směřovat světelný tok pouze do dolního poloprostoru;
- při návrzích osvětlenosti venkovních prostor, či dopravních staveb, osvětlenost bezúčelně nepředimenzovávat;
- pokud to provozní nebo bezpečnostní okolnosti nevyžadují, vyvarovat se světelným zdrojům s vysokým podílem krátkých vlnových délek < 500 nm, resp. světelných zdrojů s vyšším podílem modré spektrální složky - tzv. chladným bílým světlem (s vysokou hodnotou náhradní teploty chromatičnosti „CCT“), doporučeno je nižší nebo rovno 2 700 K v době nočního klidu;
- vyvarovat se zařízení s emisemi stroboskopických a laserových světelných efektů do vnějšího prostředí;
- intenzitu reklamního osvětlení a osvětlení průmyslových a obchodních center přizpůsobit okolnímu prostředí; v případě nápisů a reklamních znaků dát přednost zdůraznění obrysů před celoplošným nasvícením;
- vypínat světelné zdroje a reklamní osvětlení v době, kdy nejsou potřebné (v době nočního klidu, po uzavření podniků atd.);
- navrhovat osvětlení respektující soukromí a zdraví obyvatel (zamezit záření venkovního osvětlení do oken obytných domů);
- odpovídajícími technickými či jinými opatřeními zajistit, aby mimo osvětlované objekty unikalo co nejméně světla.

Stavební úřad námitku vypořádal nezákonným, věcně nesprávným a nepřezkoumatelným způsobem, když k celé námitce uvádí pouze cit. „*Stavební úřad k tomu shrnuje, že se nejedná o právně závazný akt, což sama příručka uvádí. Nelze konstatovat jakýkoli možný rozpor, což podatelé ostatně nedefinují ani nepřibližují, v čem by měl spočívat) neporušil žadatel žádnou zákonnou povinnost. Především je třeba brát na zřetel, že samotná stavba nebude trvale osvětlena. Předmětem řízení se stavební objekt veřejného osvětlení v části obce Heřmaničky, jehož součástí jsou podle běžné povolovací praxe pouze rozvody elektro (které samy o sobě nesvítí). Svítidla nejsou předmětem územního rozhodnutí.“.*

Stavební úřad námitku světelného znečištění vypořádal pouze obecnou úvahou, že (i) metodické materiály MŽP nejsou právně závazné, (ii) „samotná stavba nebude trvale osvětlena“ a (iii) v územním rozhodnutí jsou u „stavebního objektu veřejného osvětlení“ předmětem povolení jen rozvody elektro, nikoli svítidla.

Takové vypořádání je věcně nedostatečné a právně vadné, protože neřeší jádro námitky: zda je záměr (včetně jeho součástí a provozních/realizačních režimů) podložen relevantními podklady a zda jsou splněny závazné podmínky EIA, včetně požadavku na posouzení a mitigaci světelných imisí.

Pokud závazné stanovisko EIA obsahuje konkrétní podmínku - podmínka č. 100) vyžadující zpracování studie/posudku světelného znečištění, pak stavební úřad nesmí tuto podmínku „přejít“ s odkazem na to, že metodické podklady MŽP nejsou závazné, naopak je povinen vycházet ze závazného stanoviska jako ze závazného stanoviska dotčeného orgánu, jehož závazná část je závazná pro výrokovou část rozhodnutí.

Nezpracování požadované studie (pokud ji EIA podmínka vyžaduje) znamená, že stavební úřad rozhodoval bez nezbytného podkladu a v rozporu s konstrukcí navazujícího řízení.

Argument „*svítidla nejsou předmětem územního rozhodnutí*“ je vnitřně rozporný už jen proto, že stavební objekt je označen jako veřejné osvětlení – jeho funkční podstatou je právě vyzařování světla. Navíc judikatura výslovně pracuje s tím, že veřejné osvětlení je typickou vedlejší stavbou, která zabezpečuje uživatelnost stavby hlavní a standardně je projednávána v rámci souboru staveb (tj. jako relevantní součást záměru).

Pokud stavební úřad v jedné větě tvrdí, že „součástí“ jsou jen rozvody (které „nesvítí“) a svítidla „nejsou předmětem“, ve skutečnosti tím vyprázdnil posouzení dopadů, které jsou se stavebním objektem veřejného osvětlení neoddělitelně spojeny, a současně znemožnil účinné přezkoumání dopadů na obyvatele a přírodu v území (protože bez specifikace typu svítidel, směrování světelného toku, režimu provozu apod. nelze dopady seriózně hodnotit).

Takový postup je nepřípustný i z hlediska smyslu navazujícího řízení: dopady identifikované v EIA se nemají „odsunout“ tím, že se část záměru formálně prohlásí, že není předmětem řízení.

Co se týče odborné příručky MŽP, je sice pravda, že osvětlovací příručky nejsou právně závazné, ale jde o odborné vodítko k hodnocení a snižování světelného znečištění, a zejména: pokud na ně navazuje závazná EIA podmínka (např. požadavek studie/mitigací), nelze je odmítnout pouhou frází „není závazné“.

MŽP téma světelného znečištění metodicky rozpracovává a vydává k němu příručky a doporučení. Současně i samo MŽP otevřeně uvádí, že norma/pravidla jsou vodítkem a zatím nemusí být „právně závazná“ – to ale neznamená, že správní orgán může rezignovat na zjištění dopadů, pokud jsou relevantní a navázané na EIA podmínky.

34. Nedostatky projektové dokumentace – rozpor s § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu

Odvolatel namítal, že projektová dokumentace podle názoru účastníka řízení vykazuje celou řadu závažných nedostatků, je zcela obecná. PD obsahuje pouze obecné formulace,

které podle názoru účastníka řízení ani nejsou pravdivá. Nejsou vůbec uvedena stanoviska a závazná stanoviska dotčených orgánů a prokázáno, že došlo ke splnění jejich požadavků. Toto obecné tvrzení nelze jakkoliv přezkoumat, stavební úřad proto v aktuální podobě PD nemá dostatečný podklad pro vydání rozhodnutí ve smyslu § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu. Projektová dokumentace je v rozporu s přílohou č. 1 vyhlášky č. 499/2006.

Jak výše uvedeno, předložená výkresová dokumentace není z hlediska přehlednosti a úplnosti dostatečná. **Dokumentace postrádá základní kótování, které je nezbytné pro jednoznačnou identifikaci polohy a rozsahu jednotlivých stavebních objektů.**

V dokumentaci je nejasná a vnitřně rozporná celková délka protihlukových stěn (PHS), tento údaj se neshoduje ani s délkou uvedenou v závazném stanovisku orgánu ochrany veřejného zdraví.

V projektové dokumentaci nejsou doloženy podélné profily všech komunikací. Chybí polní cesty, dále pak příjezdy k retenčním nádržím a další SO.

V projektové dokumentaci nejsou zakresleny vlečné křivky vozidel hasičského záchranného sboru a nákladní soupravy např. v případě MÚK či v případě příjezdů k nástupním plochám.

Projektová dokumentace neobsahuje návrh svodidel.

Mimoúrovňová křižovatka Voračice, kdy dálnice přechází nad silnicí I/18, je zcela nevhodně řešena z dopravního i ekonomického hlediska (zejména z důvodu zvýšených stavebních nákladů, ale především provozu a následné údržby). Tuto MUK je třeba přepracovat.

Podle napadeného rozhodnutí cit: „ *Účelem je zajištění vedení dopravy mezi Prahou a Českými Budějovicemi, resp. státní hranicí s Rakouskem po kapacitní komunikaci, která svými návrhovými parametry vyhoví uvažovanému dopravnímu zatížení a současně minimalizuje negativní dopady vedení dopravy na životní prostředí.“*

Účel však není v žádosti nikde uveden.

Tvrzení z napadeného rozhodnutí cit: „*Převedení dopravy na dálnici D3 ze stávající silnice I/3 výrazně zvýší bezpečnost účastníků silničního provozu na tahu mezi Prahou a Meznem. Současně dojde ke snížení intenzity dopravy na stávající silnici I/3 a tím dojde ke snížení negativních dopadů z dopravy na obyvatelstvo v okolí této silnice.*“ nemá oporu ve správním spisu.

Z oznámení o zahájení řízení a z předložené projektové dokumentace vyplývá, že jako projektant je uvedena právnická osoba SUDOP. Podle zákona č. 183/2006 Sb. ve spojení se zákonem č. 360/1992 Sb. může projektovou dokumentaci autorizovat výlučně konkrétní fyzická osoba s příslušnou autorizací. Právnická osoba nemůže vykonávat autorizovanou činnost sama a nemůže nést osobní odpovědnost autorizované osoby.

Z předložených podkladů není jednoznačně a přezkoumatelně patrné:

- která konkrétní autorizovaná fyzická osoba dokumentaci autorizovala,
- číslo její autorizace (autorizační číslo je nečitelné),

- způsob autorizace v případě elektronické dokumentace.

Dokumentace tedy postrádá řádnou a ověřitelnou identifikaci autorizované osoby, která by nesla zákonnou odpovědnost za její správnost. Nadto fyzická osoba označená jako Ing. Lukáš Ježek, která snad je považována za projektanta, je v dokumentaci opatřena dvěma rozdílnými podpisy, což dále zpochybňuje jednoznačnost a autenticitu autorizace.

Za této situace nelze mít za prokázané, že projektová dokumentace byla řádně autorizována oprávněnou osobou, a dokumentace tak trpí vadou podání spočívající v nesplnění zákonných náležitostí.

Z dokumentace současně není jednoznačně a srozumitelně identifikovatelný stavebník. Jako stavebník je uváděno nějaké sdružení zastoupené právnickou osobou, přičemž subjekt je označován jako „zhotovitel“. Takové označení však neodpovídá zákonnému pojmu stavebníka a vede k rozostření odpovědnostních vztahů.

Navíc u žádné z uvedených právnických osob není současně uvedeno identifikační číslo osoby (IČO), což znemožňuje jejich jednoznačnou identifikaci a ověření jejich právního postavení.

Uvedený stav je v rozporu se zásadou právní jistoty a transparentnosti řízení a činí oznámení i podklady nepřezkoumatelnými.

Je nutné přezkoumat, zda projektová dokumentace splňuje zákonné požadavky na autorizaci, což stavební úřad v rozporu s § 3 správního řádu neučinil, čímž se dopustil též vydání nepřezkoumatelného rozhodnutí zatíženého podstatnou procesní vadou.

35. Zastaralé a chybějící studie

Odvolatel namítal a namítá, že žadatel předložil do řízení jako podklady zastaralé podkladové studie a měření, některé podkladové studie, včetně studií vyžadovaných závazným stanoviskem EIA, zcela chybí.

S ohledem na aktuální dobu řízení o žádosti (2024 - 2025) a změnu podmínek v území od doby jejich zpracování považuje účastník za zastaralé a nepoužitelné podkladové studie a průzkumy, uvedené v námitkách.

Tyto studie nemohou sloužit jako podklad pro vydání povolení, s ohledem na povinnost zjistit skutečný stav věci ve smyslu § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu. Povinností stavebního úřadu je zjistit stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti v souladu s § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu, přičemž na základě žadatelem předložené dokumentace toto nelze. Podle § 50 odst. 3 správního řádu správní orgán je povinen zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu. ochrana zdraví účastníka, majetku a ochrana jeho životního prostředí je bezpochyby veřejným zájmem.

Hluková studie musela být pořízena při respektování principu předběžné opatrnosti (viz § 13 zákona o ochraně životního prostředí a viz rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526), tj. vyhodnocena pro nejhorší variantu. Ani hluková, ani rozptylová studie však nebyly zpracovány pro rychlost vozidel 130 km/h, na kterou Souhrnná technická zpráva odkazuje.

Stavební úřad námitku vypořádal nezákonným, věcně nesprávným a nepřezkoumatelným způsobem.

Jestliže se v územním řízení posuzují vlivy stavby na území a jeho obyvatele, pak mezi tyto vlivy samozřejmě patří nejen hluk a emise, jejichž intenzita bezprostředně závisí na rychlosti provozu. ale také například vibrace, které zjevně nejsou posuzovány vůbec. Bez správné rychlosti není správná studie. Bez správné studie není správné rozhodnutí.

Postup správního orgánu tak představuje ignoraci na povinnost zjistit stav věci v rozsahu potřebném pro rozhodnutí (§ 3 a § 50 správního řádu). Přezkum nelze provést na základě podkladů, které neodrážejí reálný provozní režim dané stavby.

Správní orgán je tedy povinen vyžádat a posoudit hlukovou i rozptylovou studii pro rychlost, která odpovídá plánovanému a předpokládanému provozu dálnice. Do té doby je rozhodnutí zatíženo zásadní vadou, která brání jeho udržení.

36. Rozpor s § 4 odst. 2 – absence stanoviska dotčených orgánů, resp. neplatnost

Odvolatel namítal a namítá absenci závazných stanovisek dotčených orgánů.

Podle § 3 odst. 1 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb. významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy a území, na nichž probíhá přírodě blízká obnova těžbou narušeného území podle plánu nebo dokumentace uvedených v § 4 odst. 6. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

Podle § 4 odst. 2 zákona významné krajinné prvky jsou chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení nebo oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce, si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit souhlas orgánu ochrany přírody. Mezi takové zásahy patří zejména umisťování staveb, pozemkové úpravy, změny druhu nebo způsobu využití pozemků, výstavba lesních cest, budování lesních melioračních systémů, odvodňování pozemků, úpravy vodních toků a nádrží a těžba nerostů. Podrobnosti ochrany významných krajinných prvků stanoví Ministerstvo životního prostředí vyhláškou.

Podle § 5a odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. v zájmu ochrany druhů ptáků, kteří volně žijí na evropském území členských států Evropských společenství (dále jen "ptáci"), je zakázáno a) jejich úmyslné usmrcování nebo odchyt jakýmkoliv způsobem, b) úmyslné poškozování nebo ničení jejich hnízd a vajec nebo odstraňování hnízd, c) sběr jejich vajec ve volné přírodě a jejich držení, a to i prázdných, d) úmyslné vyrušování těchto ptáků, zejména během rozmnožování a odchovu mláďat, pokud by šlo o vyrušování významné z hlediska cílů směrnice o ptácích, e) držení druhů ptáků, jejichž lov a odchyt jsou zakázány.

Podle § 5b zákona č. 114/1992 Sb. orgán ochrany přírody může, neexistuje-li jiné uspokojivé řešení, rozhodnutím stanovit postup odchylný od postupu uvedeného v § 5a odst. 1 a 2, je-li to potřebné v zájmu veřejného zdraví nebo veřejné bezpečnosti, v zájmu bezpečnosti leteckého provozu, při prevenci závažných škod na úrodě, domácích zvířatech, lesích, rybářství a vodním hospodářství nebo za účelem ochrany volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Odchylný postup může být stanoven také pro účely výzkumu a výuky,

opětovného osídlení určitého území populací druhu nebo opětovného vysazení druhu v jeho původní oblasti rozšíření nebo pro chov v lidské péči pro tyto účely. Orgán ochrany přírody může stanovit odchylný postup podle odstavce 1 pro odchyt, držení nebo jiné využívání ptáků v malém množství za předpokladu, že rozhodnutí o odchylném postupu se vydá jen na základě vyhodnocení stavu místní populace a za stanovení přísně kontrolovaných podmínek. Rozhodnutí podle odstavce 1 musí obsahovat a) označení druhů a množství ptáků, na které se má odchylný postup vztahovat, b) prostředky, způsob nebo metody povolené pro odchyt nebo zabíjení, c) důvod pro odchylný postup vycházející z odstavce 1 nebo 2, podmínky a časové a místní okolnosti, za nichž lze takto postupovat, d) způsob kontrol, které bude orgán ochrany přírody stanovující odchylný postup provádět. V případě, že se bude odchylný postup týkat blíže neurčeného okruhu osob, stanoví jej orgán ochrany přírody opatřením obecné povahy, které musí obsahovat náležitosti podle odstavce 3 písm. a) až d) a podmínky, za nichž může být odchylný postup uplatněn. Kdo provádí činnosti stanovené podle odstavce 1 nebo 4, je povinen do 31. prosince každého roku nahlásit orgánu ochrany přírody zásah provedený na základě odchylného postupu. Orgán ochrany přírody o tom neprodleně informuje Ministerstvo životního prostředí prostřednictvím evidence druhové ochrany.

Účastník namítá, že v řízení nebylo vydáno rozhodnutí o odchylném postupu podle § 5b zákona č. 114/1992 Sb. pro druhy ptáků, které se v území prokazatelně nacházejí a podle biologického posouzení založené ve spisu (Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 ZOPK vypracované Mgr. Lucií Brejškovou, Ph.D.) budou tyto druhy ohroženy stavbou zejména rušením, omezením potravního a popř. hnízdního biotopu. ((a to i podle biologických posudků založených žadatelem). Jedná se tyto druhy: rákosník zpěvný, skřivan polní, kachna divoká, kukačka obecná, pěnkava obecná, sedmihlásek hajní, cvrčilka říční, cvrčilka zelená, konipas bílý, konipas horský, bažant obecný, pěnice černohlavá, pěnice slavíková, pěnice hnědokřídlá, kos černý, drozd zpěvný, drozd kvíčala a drozd brávník.

Účastník řízení namítá, že nebylo vydáno závazné stanovisko k zásahu do ochranných podmínek některých zvláště chráněných druhů živočichů, které se v místě stavby prokazatelně vyskytují. K tomu viz samostatná námitka výše.

Účastník řízení dále namítá, že chybí souhlas orgánu ochrany lesa se zásahem do ochranného pásma lesa dle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb.

Účastník řízení dále namítá, že chybí souhlas MŽP k zásahu do ochranného pásma nadregionálního biokoridoru. Stanovisko MŽP k zásahu do ochranného pásma nadregionálního biokoridoru vydáno nebylo.

37. Rozpor s § 9b odst. 4 zákona EIA

Odvolatel namítá rozpor s § 9b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., neboť nebyly zpřístupněny vyjádření a závazná stanoviska dotčených orgánů, jak požaduje toto ustanovení. Jedná se o významnou procesní vadu, zasahující do práva na spravedlivý proces.

38. Rozpor s § 9b odst. 5 zákona EIA

Odvolatel namítal, že článek 6 odst. 8 Aarhuské úmluvy stanoví: *„Strany zajistí, že v rozhodnutí bude náležitě brán v úvahu výsledek účasti veřejnosti.“* Aarhuská úmluva je přitom nedílnou součástí právního řádu EU: *„Aarhuská úmluva byla podepsána Společenstvím a poté schválena rozhodnutím 2005/370. Podle ustálené judikatury jsou tedy ustanovení této úmluvy*

nyní nedílnou součástí právního řádu Unie (viz obdobně zejména rozsudky ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Sb. rozh. s. I-403, bod 36, jakož i ze dne 30. května 2006, Komise v. Irsko, C-459/03, Sb. rozh. s. I-4635, bod 82).

Aarhuská úmluva byla uzavřena Společenstvím a všemi jeho členskými státy na základě sdílené pravomoci, z čehož vyplývá, že Soudní dvůr, kterému byla věc předložena na základě ustanovení Smlouvy o ES, zejména článku 234 ES, má pravomoc vymezit povinnosti, které na sebe vzala Unie, a povinnosti, za které jsou odpovědny jen členské státy, a pravomoc vykládat ustanovení Aarhuské úmluvy (viz obdobně rozsudky ze dne 14. prosince 2000, Dior a další, C-300/98 a C-392/98, Recueil, s. I-11307, bod 33, jakož i ze dne 11. září 2007, Merck Genéricos – Produtos Farmacêuticos, C-431/05, Sb. rozh. s. I-7001, bod 33).“ (C-240/09, Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 8. března 2011 (žádost o rozhodnutí o předběžné otázce Najvyššieho súdu Slovenskej republiky — Slovenská republika) — Lesoochranárske zoskupenie VLK v. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky)

Článek 8 směrnice EIA stanoví: *„ Výsledky jednání a informace shromážděné podle článků 5, 6 a 7 se berou v úvahu v povolovacím řízení.“* Ustanovení § 10 odst. 3 a 4 zákona EIA však vyžaduje zohlednění pouze stanoviska EIA a nikoliv celého procesu posuzování vlivů na životní prostředí včetně připomínek veřejnosti. Výběr informací získaných v rámci procesu posuzování vlivů a jejich zahrnutí do stanoviska je tak na libovůli úřadu. Stejně tak je pouze na vůli úřadu, zohlednění těchto informací v navazujícím řízení. Stavební zákon navíc neukládá zohlednit proces EIA v rámci stavebního povolení, které je povolením (development consent) ve smyslu směrnice EIA.

Účastník řízení tedy zdůrazňuje, že stavební úřad je povinen v řízení zohlednit připomínky vznesené v procesu EIA pro předmětný záměr.

Stavební úřad na str. 207 vypořádal námitku odvolatele, vznesenou v řízení u stavebního úřadu, takto: *Zákon o posuzování vlivů ani stavební zákon neukládá správnímu orgánu povinnost vypořádat vedle námitek a připomínek vznesených v územním řízení též jakékoli případné další připomínky vznesené v předcházející fázi podle zákona o posuzování vlivů.*

Toto tvrzení je v přímém rozporu s § 9 odst. 5 zákona EIA, podle kterého cit: *(5) Správní orgán při svém rozhodování v navazujícím řízení, pokud jde o podklady pro rozhodnutí, vychází také z dokumentace, připomínek veřejnosti, vyjádření dotčeného státu při mezistátním posuzování podle § 13 a výsledků veřejného ústního jednání, bylo-li konáno.*

Napadené rozhodnutí je tedy v rozporu s tímto ustanovením a současně s § 68 odst. 3 správního řádu, je nepřezkoumatelné pro nedostatek odůvodnění. Jedná se o významnou procesní vadu, zasahující do práva na spravedlivý proces.

39. Realizací stavby dálnice dojde k fyzickému rozdělení stávajících pozemků a k přerušení dosavadních funkčních vazeb v území, zejména přístupů na zemědělské a ostatní pozemky.

Z předložené projektové dokumentace nevyplývá, že by byly plnohodnotně nahrazeny všechny dotčené přístupy na pozemky. Návrh neprokazuje zajištění rovnocenného dopravního napojení ve všech případech, ani neřeší kontinuitu obslužných a uživatelských vazeb v území.

V důsledku realizace stavby tak hrozí trvalé narušení přístupnosti některých pozemků bez odpovídající náhrady, což může mít negativní dopad na jejich užívání i hodnotu.

40. Nesprávně určený okruh účastníků řízení

Odvolatel v řízení namítal, že stavební úřad byl povinen doložit kritéria, na základě kterých označil za účastníky konkrétní vlastníky pozemků, a naopak jiné vlastníky pozemků za účastníky řízení neoznačil. Tato odůvodněná úvaha je povinnou součástí řízení podle stavebního zákona již od nálezu Ústavního soudu ze dne 22. 3. 2000, sp. zn. Pl. ÚS 19/99, publ. pod č. 96/2000 Sb. Tuto povinnost stavební úřad nenaplnil.

Stavební úřad musí postupovat s respektováním předmětného nálezu Ústavního soudu a respektování judikatury Nejvyššího správního soudu (dále také „*NSS*“). Podle předmětného nálezu Ústavní soud upřednostnil široké pojetí pojmu soused. Nelze tedy uzavřít okruh *„těch osob, které se účastenství domáhají s odkazem na vlastnická nebo jiná práva k sousedním pozemkům a stavbám na nich. Jakkoli lze tomuto záměru rozumět, nelze z pohledu Ústavního soudu pominout, že uzavřená legální definice, absolutně vylučující možnost pojmout za účastníky řízení i vlastníky jiných sousedních pozemků než pozemků majících společnou hranici s pozemkem, který je předmětem řízení (tedy i vlastníky pozemků "za potokem", "za cestou", "za zjevně bagatelním co do výměry vklíněným pozemkem ve vlastnictví jiné osoby"), jejichž práva mohou být v řízeních dotčena, omezuje prostor pro správní uvážení správních orgánů tam, kde je zjevné, že i přes neexistenci společné hranice mohou být práva "nemezujícího" souseda dotčena.“* Dále Ústavní soud uvedl, že *„si je vědom možných interpretačních problémů v tom směru "až kam" - do jaké šíře či vzdálenosti – mohou tzv. sousední pozemky, pokud nebude platit podmínka společné hranice, sahat. Nezbývá však než konstatovat, že posouzení této otázky bude vždy věcí individuálních případů (zřejmě s přihlédnutím k povaze zamyšlených staveb a z ní plynoucích možných nežádoucích dopadů), a to jak na úrovni rozhodovací praxe stavebních úřadů, tak na úrovni rozhodování o přezkoumávání těchto rozhodnutí v rámci správního soudnictví. Samotná náročnost takového posuzování nemůže však být dostatečným důvodem pro postup opačný, který by spočíval (a tak tomu de lege lata je) v koncipování legální definice, která nebude sice činit žádné interpretační problémy, nicméně její existence, jak je již shora uvedeno, může zužovat prostor pro ochranu ústavně zaručených práv.“*

Do území se umisťují jednotlivé stavební objekty. Je totiž zcela zásadní, na kterých parc. č. mají být umístěny např. protihlukové stěny, objekty odkanalizovaní komunikace, sedimentační nádrže na znečištěnou vodu, atd. Stavební úřad byl tedy povinen uvést pro každý jednotlivý SO seznam pozemků s parc. č., kde má být každý jednotlivý SO umístěn.

Stavební úřad měl specificky označit pozemky a jejich vlastníky, kdy se jedná o trvalý a kde o dočasný zábor. Na dočasné zábory se nevztahuje právo vydat územní rozhodnutí bez souhlasu vlastníka. Parcely pro dočasný zábor také nemohou být vyvlastněny.

Ve veřejné vyhlášce je uvedeno, že „předmětem žádosti je umístění stavby dopravní infrastruktury podle § 1 odst. 2 písm. a) zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění účinném do 31. 12. 2023“. To je nesprávné, správně mělo být odkázáno na znění účinné do dne 30. 6. 2023. Z oznámení stavebního úřadu tak není zřejmé, podle jakého ustanovení, resp. jakého a kdy účinného znění zákona se postupuje. To je zásadní vada řízení.

Stavební úřad nezahrnul v rozporu se zákonem mezi účastníky řízení vlastníky pozemků nad tunelem Prostřední vrch.

Ve veřejné vyhlášce absentuje poučení z hlediska specifik řízení při aplikaci liniového zákona.

Napadené rozhodnutí je především rozporné s § 85 odst. 2 stavebního zákona, neboť stavební úřad nestanovil okruh účastníků dle zákonného kritéria (*osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být územním rozhodnutím přímo dotčeno.*).

41. Absence adekvátního posouzení nepřímých vlivů

Odvolatel namítal v řízení před stavebním úřadem, že dokumentace neobsahuje posouzení a vyhodnocení vlivů stavby a provozu dálnice D3 (včetně návrhu zmírňujících opatření), které lze označit za vlivy nepřímé, doprovodné. Především se to týká posouzení surovinových zdrojů potřebných pro realizaci záměru, zejména kamene potřebného pro stavbu, lomů, kde se bude těžit a hlavních dopravních cest transportu této suroviny na stavbu. Absence tohoto posouzení je nepřijatelná zejména pro posouzení západního koridoru, kde jsou pouze silnice II. a III. třídy, procházející skrz obce a nevyhovující pro přepravu těžkých nákladů takového objemu.

Stavební úřad vypořádal námitku nezákonným a věcně nesprávným způsobem, když tvrdí, že cit: „*Vyhodnocení nepřímých vlivů stavby bylo provedeno v rámci dokumentace EIA v úrovní odpovídající zpracování dokumentace EIA. Stanovisko EIA reflektuje požadavek na hodnocení fáze výstavby v rámci rozptylové a hlukové studie. Stavební úřad upozorňuje, že zařízení staveniště ani provádění stavby není předmětem územního rozhodnutí. Stavební úřad nepřipouští námitku, že silnice a místní komunikace II. a II. třídy jsou nevyhovující pro přepravu těžkých nákladů. Objem přepravovaných nákladů, jejich intenzita apod. nejsou v územním rozhodnutí určeny, jedná se o otázku navazujícího řízení.“.*

Stavební úřad uvedl, že v územním řízení posuzuje navržený záměr „po jeho umístění“, že provádění stavby a zařízení staveniště není předmětem řízení a že uspořádání staveniště, etapizace stavby a přístupnost dotčených pozemků bude předmětem navazujícího či navazujících řízení.

Odvolatel napadá nezákonnost a věcnou nesprávnost napadeného rozhodnutí, protože došlo k nesprávnému vymezení předmětu územního řízení a „odsun“ klíčové otázky do navazujících řízení.

Územní řízení nemá posuzovat jen trvalý stav po dokončení stavby, ale ve světle § 90 a § 92 stavebního zákona musí stanovit takové podmínky umístění, aby stavba – včetně způsobu její realizace v území – neohrozila základní funkce území, zejména dopravní obslužnost a bezpečné užívání okolních staveb.

Judikatura NSS dlouhodobě zdůrazňuje, že dopravní obslužnost a přístup (včetně přístupu požární techniky) patří mezi otázky, které lze a je třeba vtělit přímo do podmínek rozhodnutí o umístění stavby, typicky určením přístupové komunikace a podmínek jejího užívání.

Přenesení celé problematiky do navazujícího řízení je v rozporu se smyslem územního řízení i s judikaturou, která opakovaně kritizuje, pokud jsou zásadní otázky dotčených veřejných zájmů ponechány až na navazující fáze namísto toho, aby byly řešeny v aktuálním řízení (zde v ÚR) a promítnuty do závazných podmínek.

Judikatura správních soudů vychází z toho, že zařízení staveniště je umisťováno územním rozhodnutím, dočasnými zábory konkrétních pozemků. Nejedná se tedy o navazující řízení. Zařízení staveniště vyžaduje své umístění, a to v rámci umísťování stavby, která je předmětem tohoto řízení, případně formou samostatného řízení, které však musí být časově i věcně koordinováno s řízením o umístění (hlavního) stavebního záměru.

Pokud územní rozhodnutí vůbec neřeší, kde bude zařízení staveniště a odvozové trasy, jde proti těmto judikaturním požadavkům.

Napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné, protože stavební úřad nevypořádal konkrétní skutková tvrzení odvolatele, uvedená v námitkách. Stavební úřad na tato konkrétní tvrzení nereagoval vůbec – nevyjádřil se, zda jsou či nejsou pravdivá, z jakých podkladů vychází, ani jak se s nimi vypořádal. Pouze formálně prohlásil, že jde o otázku provádění stavby a staveniště, která „není předmětem řízení“. Takové „vypořádání“ nesplňuje požadavky § 68 odst. 3 správního řádu – neobsahuje úvahy, důkazy ani právní posouzení, pouze formální odkaz na budoucí řízení. Judikatura NSS považuje obdobný postup za nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů, pokud rozhodnutí neobsahuje skutečnou odpověď na podstatný argument účastníka.

Ve svém důsledku se stavební úřad konkrétní námitkou vůbec nezabývá – pouze ji „vyvádí“ mimo předmět řízení. To je v rozporu s § 89 odst. 4 stavebního zákona (povinnost vypořádat námitky účastníků) a představuje procesní vadu mající vliv na zákonnost rozhodnutí.

42. Propadlá stanoviska správců sítí

Odvolatel namítal v řízení před stavebním úřadem, že některá stanoviska správců sítí jsou zastaralá a propadla jejich platnost, nebo se blíží vypršení jejich platnosti, tj. nejsou v dané věci použitelná.

Účastník řízení namítá, že řada stanovisek dotčených orgánů a správců sítí předložených žadatelem již pozbyla platnosti a nelze je tedy v daném řízení použít. Některá stanoviska jsou s omezenou platností, tato platnost již uplynula.

Jedná se o všechna níže uvedená stanoviska:

. ČEPS, a.s., stanovisko ze dne 17.5.2024, č.j.:04959/2024/JHA

· ČEPS, a.s., souhlas s činností v OP ze dne 9.5.2024, č.j.: 044172024/JHA, Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6

· ČEZ Distribuce, a.s., vyjádření k projektové dokumentaci pro územní řízení ze dne 15.4.2024 č.j.: 001146184473

· ČEZ Distribuce, a.s., vyjádření k žádosti o souhlas s činností nebo s umístěním stavby v ochranném pásmu zařízení distribuční soustavy ze dne 17.4.2024, č.j.:00146287663, Teplická 874/8, 405 02 Děčín IV – Podmokly

· CETIN, a.s., vyjádření č.j.: 134978/24 ze dne 9.5.2024, Českomoravská 2510/19, 190 00 Praha 9 včetně situací

· CETIN, a.s., smlouva s vlastníkem technické infrastruktury mezi CETIN, a.s. a ŘSD ČR ze dne 10.6.2019

- ČD Telematika, a.s., vyjádření k PD k územnímu řízení ze dne 22.8.2022, č.j.: 6632/2022-O, Nemanická 438, 370 10 České Budějovice
- T-Mobile Czech Republic, a.s., vyjádření a stanovení podmínek pro udělení souhlasu s umístěním stavby v ochranném pásmu ze dne 2.5.2024, č.j.: E23954/24 a č.j.: E61986/25 ze dne 12.11.2025 Tomíčkova 2144/1,14800 Praha 4
- ČEPRO, a.s., vyjádření ze dne 27.6.2024, Č.j. 9962/24
- České radiokomunikace, a.s., vyjádření ze dne 12.4.2024, č.j.: UPTS/OS/359835/2024
- ČEZ ICT Services, a.s., sdělení ze dne 29.4.2024, č.j.: 700838022
- Quantcom, a.s., vyjádření ze dne 14.5.2024, č.j.: PH1300808
- MERO, a.s., vyjádření ze dne 20.8.2023, ć.j. 2023/000482/1, Veltruská 748, 278 01 Kralupy nad Vltavou
- Ministerstvo obrany, Sekce majetková, souhlas s realizací stavby ze dne 5.9.2022, č.j.: 142837/2022-OÚZ-PHA-1322, Sekce nakládání s majetkem státu, Odbor ochrany územních zájmů, Tychonova 1, 160 01 Praha 6
- Ministerstvo obrany, Sekce majetková, stanovisko k existenci inženýrských sítí a podzemního komunikačního vedení ze dne 15.1.2026, č.j.: MO 48628/2025-1322, Sekce nakládání s majetkem státu, Odbor ochrany územních zájmů, Tychonova 1, 160 01 Praha 6
- Ministerstvo vnitra ČR, Vyjádření ze dne 6.5. 2024, č.j: 79/2022 a prodloužení platnosti ze dne 13.11.2025, Odbor provozu informačních technologií a komunikací, Náměstí hrdinů 1634/3, 140 21 Praha 4
- NET4GAS, s.r.o., Vyjádření ze dne 6.5.2024, č.j.: 5095/24/OVP/N, na Hřebenech II 1718/8, 140 21 Praha 4 - Nusle

Gasnet – Stanovisko ze dne 3.6.2024, č,j.: 5003063173, Plynárenská 499/1, Zábrdovice, 602 00 Brno

Řízení letového provozu České republiky, s.p. – Vyjádření ze dne 22.4.2024, č.j.: 5041/2024/RLPCR, Navigační 787, 252 61 Jeneč

Správa železnic – Souhrnné stanovisko č.j.: S6107/U-42689/2023-SŽ-OŘ PHA-OPS ze dne 22.11.2023 včetně situací – platnost do 22.11.2025

Vodohospodářská společnost Benešov, s.r.o., Vyjádření ze dne 9.9.2022, č.zn.: /vyj/Du/2022/751, Černoleská 1600, 256 13 Benešov

Vodafone Czech Republic, a.s., Žádost ze dne 12.4.2024, č.j.: 220909-0846466639 a č.j.: MW9910290793892623 ze dne 20.11.2025, náměstí Junkových 2, 155 00 Praha 5

Telco Pro Services, a.s., Sdělení ze dne 29.4.2024, č.j.: 201719751

Telco Infrastrukture s.r.o., Sdělení ze dne 29.4.2024, č.j.:1100109969

SITEL, spol. s r.o.- Vyjádření ze dne 10.4.2024, č.j.: SITE01221/24

Státní pozemkový úřad, Odbor vodohospodářských staveb, Husinecká 1024/11 a, 130 00 Praha 3 – Žižkov, vyjádření k technické infrastruktuře ze dne 30.3.2023, č.zn. SPU 127503/2023

Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11 a, 130 00 Praha 3 – Žižkov, vyjádření k záměru stavby ze dne 26.8.2021, č.zn. SPU 123702/2022/Ben, včetně opravy roku vydání na 2022

Státní pozemkový úřad, Odbor vodohospodářských staveb, Husinecká 1024/11 a, 130 00 Praha 3 – Žižkov, vyjádření k územnímu řízení ze dne 28.5.2018, č.zn. SPU 452059/2017

Povodí Vltavy, státní podnik, Holečkova 3178/8, 150 00 Praha 5 – Smíchov, Vyjádření správce povodí a vyjádření účastníka řízení č.j.: PVL-35446/2022/410 ze dne 6.6.2022

Povodí Vltavy, státní podnik, Holečkova 3178/8, 150 00 Praha 5 – Smíchov, Stanovisko správce povodí a vyjádření účastníka řízení, č.j.: 9378/2018-411 ze dne 23.5.2018

Povodí Vltavy, státní podnik, Holečkova 3178/8, 150 00 Praha 5 – Smíchov, Sdělení správce povodí a účastníka řízení č.j.: PVL-88849/2022/410 ze dne 20.12.2022

Lesy České republiky, s.p., ST – oblast povodí Vltavy, Benešov, Vyjádření správce toku ze dne 2.6.2022, č.j. LCR944/002664/2022 včetně prodloužení ze dne 23.4.2024, č.j. LCR954/002536/2024

Řízení letového provozu České republiky, s.p., Navigační 787, 252 61 Jeneč, Vyjádření pro územní řízení ze dne 21.5.2024, zn. 5854/2024/RLPCR

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o., Zborovská 11, 150 21 Praha 5, stanovisko ze dne 20.10.2022, zn. 20837/203322/KSUS/BNT/POH

Jedná se o porušení § 87, 89, 90 a 92 stavebního zákona. K této námitce musí stavební úřad **přihlížet z úřední povinnosti**.

Stavební úřad odkazuje na některá nová stanoviska správců sítí, kterým ale též před vydáním rozhodnutí uplynula platnost. Platnosti uvedených stanovisek jsou pouze jeden rok.

Vypořádání námitky je tedy nezákonné, věcně nesprávné a nepřezkoumatelné. Napadené rozhodnutí je v rozporu s § 86 odst. 2 písm. c) stavebního zákona.

Některá z těchto stanovisek dokonce nejsou součástí správního spisu, tedy stavební úřad porušil povinnost danou § 36 odst. 3 správního řádu.

43. Rozpor s charakterem území

Odvolatel namítal v řízení před stavebním úřadem, že umístění staveb musí odpovídat urbanistickému a architektonickému charakteru prostředí a požadavkům na zachování pohody bydlení a zdravého životního prostředí.

Předmětná stavba je navržena zcela novou stopou v relativně nedotčeném prostředí, kde nejsou ani zdroje, ani cíle dopravy.

Umístění navrhované stavby bude v důsledku enormního nárůstu individuální automobilové dopravy a všech jejích důsledků (viz ostatní námitkové body) znamenat nepřípustný zásah do práva účastníků řízení na zachování pohody bydlení. Nejvyšší správní soudu ve své konstantní judikatuře (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 8 As 27/2012 – 113 nebo č.j. 2 As 44/2005) definuje pohodu bydlení jako „souhrn činitelů a vlivů, které přispívají k tomu, aby bydlení bylo zdravé a vhodné pro všechny kategorie uživatelů, resp. aby byla vytvořena vhodná atmosféra klidného bydlení; pohoda bydlení je v tomto pojetí dána zejména kvalitou jednotlivých složek životního prostředí, např. nízkou hladinou hluku (z dopravy, výroby, zábavních podniků, ze stavebních prací aj.), čistotou ovzduší, přiměřeným množstvím zeleně, nízkými emisemi pachů a prachu, osluněním apod.; pro zabezpečení pohody bydlení se pak zkoumá intenzita narušení jednotlivých činitelů a jeho důsledky, tedy objektivně existující souhrn činitelů a vlivů, které se posuzují každý jednotlivě a všechny ve vzájemných souvislostech“.

Současně je podle názoru NSS dle uvedeného rozhodnutí třeba přihlížet i k subjektivním hlediskům daným způsobem života osob, jichž se má stavba dotýkat, pokud tyto subjektivní nároky na pohodu bydlení nevybočují v podstatné míře od obecných standardů se zohledněním místních zvláštností dané lokality, a také k případné památkové ochraně území.

Pohoda bydlení nespočívá pouze v zachování soukromí a její pojem je regulérní součástí českého stavebního práva. Vyhláška č. 137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu, ve svém ustanovení § 4 stanovila požadavek, že „Umístění staveb musí odpovídat urbanistickému a architektonickému charakteru prostředí a požadavkům na zachování pohody bydlení.". Podle platné vyhlášky č. 501/2006 Sb. § 20 odst. 1, v souladu s cíli a úkoly územního plánování a s ohledem na souvislosti a charakter území je obecným požadavkem takové vymezování pozemků, stanovování podmínek jejich využívání a umisťování staveb na nich, které nezhoršuje kvalitu prostředí a hodnotu území.

Splnění podmínek pojmů „přiměřenosti poměrům“ a „obvyklé užívání pozemku“ nelze v žádném případě ztotožnit se splněním veřejnoprávních předpisů. To by bylo v rozporu s citovaným rozsudkem NSS č.j. 8 As 27/2012 – 113, vyžadujícím zohlednění místních zvláštností dané lokality (typická venkovská krajina bez zdrojů a cílů dopravy, kde „lišky dávají dobrou noc“). Přiměřenost poměrům je zcela jiná kategorie, vyžadující právě zkoumání místních specifik (co je přiměřené v místě).

Je pravdou, že vlastníci jsou povinni snášet určité zatížení okolí, nicméně umístění novostavby dálnice do tohoto území není v žádném případě přiměřené místním poměrům a způsobilo by zásah do požadavku na zachování pohody bydlení.

Umístěním stavby do nezasaženého území dojde k razantnímu narušení soukromí a snížení pohody bydlení v obydlí účastníků řízení. Umístěním záměru dojde k obtěžování sousedství v nepřiměřené míře.

Předložený záměr vykazuje celou řadu zásadních nedostatků z hlediska souladu s cíli a úkoly územního plánování (k tomu též viz námitka níže) a platnými právními předpisy v oblasti územního rozvoje a urbanismu.

Provozem po stavbě a doprovodných komunikacích by docházelo k narušení kvality prostředí a pohody bydlení hlukem, prachem, vibracemi, oxidy dusíku a neposlední řadě produkcí polycyklických aromatických uhlovodíků-rakovinotvorných látek.

Zároveň, podle ust. §1013 odst. 1 Občanského zákoníku se vlastník se zdrží všeho, co působí, že odpad, voda, kouř, prach, plyn, pach, světlo, stín, hluk, otřesy a jiné podobné účinky (imise) vnikají na pozemek jiného vlastníka (souseda) v míře nepřiměřené místním poměrům a podstatně omezují obvyklé užívání pozemku.

Přestože se v této části jedná o občanskoprávní námitku, je stavební úřad podle § 89 odst. 6 stavebního zákona povinen se jí také zabývat, čili hodnotit musí též soulad stavby s požadavky občanského práva.

Tato povinnost Stavebního úřadu byla potvrzena i šetřením veřejného ochránce práv ze dne 5. 8. 2011 sp. zn. 1960/2011/VOP/KČ, podle kterého argument, že ve správním řízení (územním řízení) není na úvahy soukromoprávního charakteru prostor, je nezákonný.

Podle ust. § 76 odst. 2 stavebního zákona cit: „Každý, kdo navrhuje vydání územního rozhodnutí nebo územního souhlasu, je povinen dbát požadavků uvedených v § 90 a být šetrný k zájmům vlastníků sousedních pozemků a staveb, za tímto účelem si může vyžádat územně plánovací informaci, nejsou-li mu podmínky využití území a vydání územního rozhodnutí nebo územního souhlasu známy.“

Stavba a její trvalý provoz přinesou významný nárůst dopravní zátěže, zanikne volná zelená plocha, orná půda nejvyšší kvality (značná část orné má být znehodnocena jak na stavbu, tak na terénní úpravy spočívající ve výstavbě „protihlukových“ valů, dojde k zásahu místních zdrojů pitné vody.

Podle dopravně inženýrských podkladů, které jsou součástí dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR) pro stavbu dálnice D3 je na souvisejících pozemních komunikacích, zejména komunikacích, které budou sloužit jako přivaděče, předpokládán významný nárůst dopravy po zprovoznění dálnice D3.

Rozptylové a hlukové studie jednoznačně ukazují na zvýšenou zátěž a mnohdy i kolizi záměru s hygienickými limity, neboť dálnice je naplánována v těsné blízkosti obcí nebo obce leží v zóně ovlivněné spadem emisí a hluku. Zpracovatel dokumentace dospěl k závěru, že v některých úsecích ani navrhované protihlukové stěny nesníží předpokládanou hladinu hluku pod platné hygienické limity. Obdobně je tomu v případě vibrací v souvislosti se stavbou i provozem dálnice. Negativní vliv na zdraví obyvatel a kvalitu jejich života - prašnost, rušivé světlo, omezení pohybu v krajině, škodliviny z dopravního provozu a průvodních staveb, kontaminace vody a půdy aj. Trvalé zatížení hlukem i přes protihluková opatření.

Stavební úřad vypořádal námitku odvolatele nezákonným, věcně nesprávným a nepřezkoumatelným způsobem. Stavební úřad zcela pomíjí námitku, že na stávajících komunikacích dojde k zásadnímu nárůstu hlukového zatížení. Tvrzení SÚ, že cit: *Zvláště v urbanizovaných oblastech může být nová výstavba zcela přirozeným a logickým způsobem využití určitého ještě nezastavěného území.* je věcně nesprávná a nesmyslná – stavba má být umístěna do území, které nelze označit za urbanizované. To je i podstatou námitky odvolatele, kterou stavební úřad zjevně nepochopil.

Stavební úřad na str. 219 napadeného rozhodnutí uvádí cit. „*Zvláště v urbanizovaných oblastech může být nová výstavba zcela přirozeným a logickým způsobem využití určitého ještě nezastavěného území.*“. To je zcela nepravdivé tvrzení – stavba není umísťována do urbanizovaného prostředí. Stavba je umísťována do dosud velmi klidného prostředí, právě bez negativních vlivů, které jsou s urbanizovaným prostředím spojeny (hluk, znečištění ovzduší, zvýšená doprava). Stavební úřad zcela nesprávně posoudil otázku zásahu do pohody bydlení právě tím, že opominul, že se o žádné urbanizované prostředí nejedná, a tedy nároky na zachování pohody bydlení jsou (s přihlédnutím ke specifiku lokality, dle judikatury NSS) vyšší, a nelze je ztotožňovat s veřejnoprávními limity.

Právě proto tvrzení stavebního úřadu cit: „*Ustálená judikatura Nejvyššího správního soudu přitom opakovaně zdůrazňuje, že pohoda bydlení neznamená nárok na absolutní klid, nýbrž na ochranu před nadlimitními a nepřiměřenými zásahy.“* je nezákonná a věcně nesprávná, neboť stavební úřad nerozlišuje mezi nadlimitním a nepřiměřeným zásahem. V dané oblasti je nepřiměřeným zásahem i zásah, který je v souladu s veřejnoprávními limity. To ale stavební úřad neposoudil, napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné a rozporné s § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu.

44. Rozpor s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Odvolatel namítal v řízení před stavebním úřadem, že stavba je v rozporu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Účastník řízení nesouhlasí s výjimkou z požadavků vyhlášky č. 398/2009 SB. Stejně tak účastník řízení namítá, že žadatel nepředložil žádost k vyjádření subjektu NIPI bezbariérové prostředí, o.p.s.

Projektová dokumentace je v rozporu s přílohou č. 1, část A.4.e) vyhlášky č. 499/2006 Sb.

Stavební úřad vypořádal námitku odvolatele nezákonným, věcně nesprávným a nepřezkoumatelným způsobem.

45. Rozpor s § 3 správního řádu – SÚ neověřil skutečný stav věci odkazem na autorizaci projektanta

Napadené rozhodnutí na mnoha místech námitky odvolatele vypořádává odkazem na odpovědnost a autorizaci projektanta, který vyhotovil část PD.

Stavební úřad rezignoval na ověření skutkového stavu podle ust. § 3 správního řádu. Tuto povinnost stavební úřady nesmějí přenášet na projektanta, a to ani za situace, kdy je dokumentace zpracována autorizovanou osobou. V této souvislosti mimo jiné judikatura odkazuje na ust. § 12 odst. 4 písm. a) zákona č. 360/1992, o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, které výslovně zakazuje autorizované osobě vykonávat funkce, v nichž by rozhodovala o výsledcích vlastní práce. (srov. Rozhodnutí krajského soudu v Praze ze dne 27. 4. 2023, č. j. 51 A 61/2022-107, a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 1. 2015, č. j. 8 As 41/2014 - 40)

Cílem uvedených ustanovení je, nejen při vydávání závazného stanoviska správním orgánem, zajištění nezávislého přezkumu a prevence střetu zájmů. Odpovědnost projektanta jako autorizované osoby, ve smyslu stavebního zákona, má být chápána jako “odpovědností vůči objednateli, nikoli vůči správnímu orgánu”. Autorizovaná osoba sice odpovídá za odborné zpracování dokumentace, avšak správní orgán je povinen její obsah vždy kriticky posoudit.

Stavební úřad rezignoval na vlastní roli při posuzování projektové dokumentace. Správní orgán nemůže spoléhat, že udělený souhlas projektanta v projektové dokumentaci nahrazuje řádné zjištění skutečného stavu věci.

46. Nezákonné rozšíření žádosti

Odvolatel namítal v řízení před stavebním úřadem, že došlo k nezákonnému rozšíření žádosti. Podle § 45 odst. 4 SŘ: „Žadatel může zúžit předmět své žádosti nebo vzít žádost zpět; toto právo nelze uplatnit v době od vydání rozhodnutí správního orgánu prvního stupně do zahájení odvolacího řízení.“ Co se týče rozšíření žádosti, to je řešeno § 41 odst. 8 SŘ cit. „(8) Požádat o povolení změny obsahu podání účastník může pouze do vydání rozhodnutí (§ 71). Správní orgán může povolit zpětvzetí nebo změnu obsahu podání jen v případě, že podateli hrozí vážná újma; tím není dotčeno ustanovení § 45 odst. 4. Ustanovení odstavců 2 až 4, 6 a 7 platí obdobně.

Byť v řízení došlo k podstatné změně a rozšíření žádosti, a to úpravou projektové dokumentace provedené v roce 2024, žadatel ale o rozšíření žádosti ve smyslu citovaných ustanovení nepožádal a stavební úřad toto rozšíření nepovolil.

47. Absence rozhodnutí o podjatosti ředitele Magistrátu hl. m. Prahy JUDr. Tomáše Havla, Ph.D.

Odvolatel namítal v řízení před stavebním úřadem, že nebylo rozhodnuto o námitce podjatosti JUDr. Tomáše Havla, Ph.D.

JUDr. Tomáš Havel, Ph.D., byl jmenován do funkce ředitele Magistrátu hlavního města Prahy, od 1.8.2025. **Ve vztahu k jeho osobě o podjatosti v předmětném řízení o umístění stavby dosud rozhodnuto nebylo.**

Usnesení Ministerstva dopravy č. j. MD-3843/2025-910/3, sp.zn. MD/3843/2025/910 ze dne 4.3.2025 ve výrokové části zní takto: *Námitce podjatosti ředitele Magistrátu hlavního města Prahy Ing. Martina Kubelky, Ph.D. se nevyhovuje.*

V řízení tedy absentuje rozhodnutí o námitce podjatosti, vznesenou účastníky řízení, ve vztahu k řediteli MHMP JUDr. Tomáši Havlovi, Ph.D. Bez tohoto rozhodnutí je nezákonné, aby Magistrát hl. m. Prahy jako příslušný stavební úřad činil v řízení prostřednictvím jakýchkoliv úředních osob jakékoliv úkony, vyjma postoupení námitky podjatosti k vyřízení nadřízenému orgánu.

JUDr. Tomáš Havel, Ph.D., proto nemohl bez předchozího rozhodnutí Ministerstva dopravy o jeho (ne)podjatosti rozhodovat o (ne)podjatosti ředitelky Vacínové, ta tedy logicky nemohla hned následující den vydat napadené usnesení o (ne)podjatosti úředníků MHMP.

Stavební úřad vypořádal námitku odvolatele nezákonným, věcně nesprávným způsobem. SÚ tvrdí, že „*Uvedené usnesení ministerstva ve věci uplatněné systémové podjatosti magistrátu se vztahuje obecně k „funkci ředitele Magistrátu hlavního města Prahy, jako osoby, která stojí v čele úřadu“, nikoliv jen k osobě Ing. Martina Kubelky, Ph.D., protože byla napadána „systémová podjatost celého Magistrátu hlavního města Prahy“, nikoliv osobní podjatost Ing. Martina Kubelky, Ph.D.*“

Usnesení MD se nevztahuje k funkci ředitele, ale k osobě Ing. Martina Kubelky, Ph.D. Rozhodnutí MD o nepodjatosti Ing. Martina Kubelky, Ph.D. nelze v řízení použít jako podklad – rozhodnutí o nepodjatosti JUDr. Tomáše Havla, Ph.D.

48. Absence povolení a souhlasu vlastníků

Napadené rozhodnutí zakotvuje tyto stavební objekty, o kterých tvrdí, že podle ustanovení § 103 odst. 1 písm. f) stavebního zákona stavební povolení ani ohlášení stavebnímu úřadu nevyžadují.

Tyto SO ale vyžadují rozhodnutí o umístění, které nebylo vydáno, resp. tyto SO nejsou umísťovány napadeným rozhodnutím.

Jak výše uvedeno, Stavební úřad na str. 199 tvrdí, že pro níže uvedené stavební objekty není třeba rozhodnutí o jejich umístění. Jedná se o tyto SO:

SO 304.607.03	Hloubený tunel – portál Praha
SO 304.607.04	Hloubený tunel – portál Tábor
SO 304.607.07	Ražená část tunelů – ražba, primární ostění
SO 304.607.08	Ražená část tunelů – sekundární ostění včetně mezilehlé izolace

SO 304.607.09	Tunelové propojky – ražba, primární ostění
SO 304.607.10	Tunelové propojky – sekundární ostění včetně mezilehlé izolace
SO 304.607.12	Silniční část tunelu
SO 304.607.13	Konstrukce vnitřního vybavení
SO 304.607.14	Zásypy hloubených konstrukcí – portál Praha
SO 304.607.15	Zásypy hloubených konstrukcí – portál Tábor

Tvrzení stavebního úřadu je nezákonné a nepřezkoumatelné – výše uvedené stavební objekty jednoznačně rozhodnutí o umístění stavby podle zákona č. 183/2006 Sb. vyžadují. Jedná se o stavební objekty, které jsou stavbami dle stavebního zákona, a není u nich výjimka z povinnosti získat rozhodnutí o umístění.

Především pak tyto SO mají být realizovány na pozemcích soukromých vlastníků, se kterými stavební úřad nejednal jako s účastník y řízení, natož aby si vyžádal jejich souhlas. Napadené rozhodnutí zasahuje do ústavně garantovaného vlastnického práva vlastníků pozemků a staveb, dotčených realizací výše uvedených SO.

49. Procesní vada – úkon „ohledání na místě“

Správní orgán v napadeném rozhodnutí uvádí cit. „*Stavební úřad dne 08.08.2024 provedl ohledání na místě tak, že osobním vozidlem projel navrženou trasu a na svých zastávkách po cestě pořizoval fotografie, které jsou součástí protokolu z ohledání na místě č.j. 1699569/2024.*“

Odvolatel namítá, že takový procesní úkon správního orgánu správní řád nezná; pokud se mělo jednat o místní šetření, jak požadovali účastníci včetně odvolatele v námitkách, pak je závažnou procesní vadou, že o tomto úkonu nebyl odvolatel informován a nemohl se jej zúčastnit.

50. Procesní vada – nesplnění povinnosti vyvěšení

Stavební úřad v napadeném rozhodnutí uvádí cit. „*Žadatel zajistil, aby informace o jeho záměru a o tom, že podal žádost o vydání územního rozhodnutí, byla bezodkladně poté, co bylo oznámeno zahájení územního řízení a nařízeno veřejné ústní jednání, vyvěšena na místě určeném stavebním úřadem v oznámení, a to do doby konání veřejného ústního jednání. Informace obsahovala údaje o žadateli, o předmětu územního řízení a o veřejném ústním jednání. Součástí informace bylo grafické vyjádření záměru, a další podklad, z něhož lze usuzovat na architektonickou a urbanistickou podobu záměru a na jeho vliv na okolí.“.*

Toto tvrzení nemá oporu ve správním spisu, ve spisu není založen žádný důkaz, který by splnění této zákonné povinnosti prokazoval. Odvolatel je přesvědčen, že **stavebník nezajistil,** aby informace o jeho záměru a o tom, že podal žádost o vydání územního rozhodnutí, byla bezodkladně poté, co bylo oznámeno zahájení územního řízení a nařízeno veřejné ústní jednání, vyvěšena na místě určeném stavebním úřadem v oznámení, a to do doby konání veřejného ústního jednání.

Napadené rozhodnut je nepřezkoumatelné, a je vydané v rozporu s podklady ve správním spisu. Nesplnění výše uvedené povinnosti zajistit, aby informace o jeho záměru a o tom, že podal žádost o vydání územního rozhodnutí, byla bezodkladně poté, co bylo oznámeno zahájení územního řízení a nařízeno veřejné ústní jednání, vyvěšena na místě určeném stavebním úřadem v oznámení, a to do doby konání veřejného ústního jednání, je závažnou procesní vadou, která má vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí.

51. Nedostatky dopravního modelu, indukce, podhodnocené vstupy – nezákonné, věcně nesprávné a nepřezkoumatelné vypořádání námitek odvolatele,

K námitce vypořádané pod číslem N25 – Překračování imisních limitů, vlivy na emise a klima, tendenčnost dopravního modelu a jeho interpretace

K námitce ohledně absence indukované dopravy v dopravním modelu AFRY stavební úřad uvádí, že *„dopravní modely zpracované pro posuzování silničních staveb v České republice jsou většinou zpracovávány jako 253/350 unimodální podle Technických podmínek 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy. Technické podmínky obsahují koeficienty vývoje mezioblastních vztahů, které jsou závislé na řešeném kraji, velikosti sídla, polohy v rozvojové oblasti a délky cesty. Zpracování těchto podmínek předcházel dopravní model uvažující se stupněm automobilizace, proběhy vozidel, délky cest a vývoji HDP samostatně pro jednotlivé kraje. V těchto parametrech je zahrnuta i dopravní indukce, tedy doprava jiná než přesunutá/přesměrovaná z jiných cest.“*

Podatel trvá na správnosti námitky ohledně absence indukované dopravy, kterou dokládá vývojem dopravních intenzit na radiálních dálnicích do Prahy a souvisejících dopravních modelech k záměrům na zkapacitnění dálnic či dálničních novostaveb v okolí Prahy včetně odkazů na odborné studie.

Vývoj intenzit dopravy na radiálních dálnicích do Prahy

V posledních 20 letech došlo k obrovskému nárůstu intenzit dopravy na všech dálnicích směřujících do Prahy. Dle TSK činil nárůst intenzit na dálničních úsecích u Prahy (D1, D4, D5, D7, D8, D10, D11) v průměru 120% mezi lety 2000 a 2024 a cca 33% mezi lety 2011 a 2024. I dle sčítání dopravy ŘSD došlo k významnému nárůstu na dálničních úsecích u Prahy mezi lety 2010 a 2020.

https://cdn.tsk-praha.cz/portal/2025/06/TSK-Rocenka-dopravy-za-rok-2024.pdf

Podhodnocení intenzit dopravy na plánované D3

Pro rok 2030 uvádí dopravní studie cca 38 600 -39 100 vozidel na úsecích u Prahy (Praha – Psáry, Psáry – Jílové). Přitom dle EIA k D3 to bylo cca 48 000. Rovněž DIP k EIA D0 518 a 519 (TSK) po přepočtu na RPDI vykazoval úsek D3 u Prahy cca 48 000 vozidel. Intenzity dopravy na D3 pro rok 2030 jsou silně podhodnocené.

Pro rok 2050 uvádí dopravní studie cca 40 000 vozidel na úsecích u Prahy. Jedná se o nárůst intenzit o méně než 5% za 20 let! To je v naprostém rozporu s dynamikou vývoje dopravních výkonů v posledních 10 – 20 letech – viz vývoj intenzit dopravy na radiálních dálnicích do Prahy. Dle sčítání ŘSD jen mezi lety 2016 – 2020 došlo k nárůstu dopravních

výkonů o 10%, z toho na dálniční síti o 15 % a na silniční síti o 9 %.

https://kraje.rsd.cz/vysocina/vysledky-celostatniho-scitani-dopravy/

Dopravní model ke zkapacitnění D8 (úseky Zdiby – Nová Ves) uvádí nárůst DI o 23-43% mezi lety 2020 a 2032 bez záměru. Po zkapacitnění dojde výhledově k dalšímu nárůstu dopravy o více než 10% oproti roku 2032. Na rozdíl od D3 se v severní části Pražské metropolitní oblasti mají realizovat záměry, které odvedou část dopravy z D8 (přeložky II/240 a II/101 a VRT Praha – Ústí).

Dostavba D3 od Prahy po rakouské hranice vytvoří novou kapacitní tranzitní trasu, která propojí sever a jih Evropy. Reálně může dojít k přesunu části mezinárodní tranzitní dopravy právě na tuto trasu, čehož se obávají i zástupci rakouských měst: „Tato dálnice není zajímavá jen pro jednodenní výletníky z Horních Rakous, kteří plánují výlet do Českých Budějovic. Vzniká zde klíčové severojižní spojení pro evropskou nákladní dopravu. Otevírá se nová osa z Berlína přes Drážďany do jižní Evropy – a tato osa vede přímo přes Horní Rakousko a přímo přes Linec.“
Dopravní prognóza k D3 zřejmě s tak významným přesunem mezinárodní tranzitní dopravy nepočítá.

https://www.info.cz/zpravodajstvi-a-komentare/dalnice-d3-rakousko-protiopatreni

Nedostatečné zohlednění dopravní indukce

Graf z dopravní studie porovnává dopravní výkony v nulové a aktivní variantě k roku 2050.

Dopravní výkony				
Komunikace	Nulová varianta	Aktivní varianta	Rozdíl A- N	Rozdíl A-N %
Dálnice	19 339 682	20 708 920	1 369 238	7,1
Silnice I. třídy	5 880 287	5 242 492	-637 795	-10,8
Silnice II. třídy	7 170 501	6 712 991	-457 510	-6,4
Silnice III. Třídy	2 981 820	2 854 914	-126 906	-4,3
Místní komunikace	15 877 567	15 880 220	2 653	0,0
Celkem	51 249 857	51 399 537	149 680	0,3

Z grafu vyplývá, že není dostatečně zohledněna dopravní indukce, ke které bezpochyby dojde zejména v přípražské oblasti. Podobně jako u stávajících dálnic směřujících do Prahy středočeská D3 má velký suburbanizační potenciál, neboť výrazně usnadní dojížďku autem na okraj hlavního města. Díky nové dálnici a hůře dostupnému bydlení v Praze lze očekávat významný rezidenční rozvoj v posuzované oblasti, odkud lidé budou denně dojíždět autem za prací, vzděláním a dalšími službami do metropole. Zároveň dojde k oslabení poptávky po veřejné dopravě, což se negativně projeví na frekvenci spojů. Namísto rozvoje občanské vybavenosti a pracovních příležitostí se obce na jih od Prahy promění

„v noclehárny“. Dokonce OECD upozorňuje na negativa suburbanizace, která je vyvolána mj. ***dlouhodobým podhodnocováním negativních externalit spojených s používáním automobilů*** *(např. absence mýtného, příliš nízké poplatky za parkování na ulici) a preferencí* ***masivních investic do silniční infrastruktury****.*

https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2018/06/rethinking-urban-sprawl_g1g879c6/9789264189881-en.pdf

Indukce se bude týkat i vzdálenějších relací mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Navzdory modernizaci IV. železničního koridoru dojde k významnému posílení konkurenceschopnosti silniční dopravy s třemi velkokapacitními komunikacemi D3, I/3 a D1, D4, které propojí Jižní Čechy a pražskou aglomeraci. Navíc je silně podhodnoceno riziko výstavby nových skladových a průmyslových areálů podél D3 – podobně jako u stávajících dálnic, což povede k dalšímu zvýšení zatížení dotčené oblasti nákladní automobilovou dopravou. Zvýšená intenzita dopravy se projeví nejen na dálnici D3 a přilehlých komunikacích, ale i na stávajících silnicích na jih od Prahy a na pražské komunikační síti. **Dostavba D3 bude mít negativní dopady na dopravní situaci a životní prostředí zejména v jižní části Prahy.**

Pro srovnání: dle aktuálních dat z dokumentace EIA k severní části D0 dostavba 16 km dálnice D0 518 a 519 povede k nárůstu dopravních výkonů o 2% již v krátkodobém horizontu (r. 2030) oproti variantě nulové. Pro rok 2050 po dostavbě celé D0 je uváděn nárůst dokonce o 17%. Lze tedy oprávněně pochybovat o správnosti dat DIP ke středočeské D3, která uvádí nárůst dopravních výkonů v aktivní variantě o pouhých 0,3% v dlouhodobém horizontu pro rok 2050.

Dopravní indukci v městských aglomeracích, což zahrnuje i část posuzované oblasti, dokládají odborné studie a zkušenosti z praxe:

Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists
https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-traffic-motorists/

Generated Traffic and Induced Travel
www.vtpi.org/gentraf.pdf

K námitce ohledně tendečnosti dopravního modelu, jeho interpretace a nedostatečné transparentnosti vstupních dat stavební úřad uvádí*: „námitka účastníků směřuje převážně k obecné kritice dopravního modelování jako takového, nikoliv ke konkrétnímu porušení právních předpisů či technických norem při zpracování dopravního modelu posuzovaného záměru. Odkazy na obecnou odbornou literaturu a zahraniční studie o nepřesnosti dopravních prognóz nemohou samy o sobě zpochybnit správnost konkrétního modelu, pokud není doloženo, v čem konkrétně je použitá metodika v rozporu s platnými předpisy nebo odbornými standardy v České republice… rozsah a úroveň detailu dokumentace odpovídá požadavkům stanoveným právními předpisy pro daný typ řízení. Stavební úřad není oprávněn ani povinen přezkoumávat odborné výpočty do úrovně jednotlivých dílčích vstupních dat, pokud jsou podklady zpracovány oprávněnou osobou a nejsou zjevně vnitřně rozporné či neúplné.*

Podatel trvá na důvodnosti námitky k tendenčnosti dopravního modelu, jeho interpretace a nedostatečné transparentnosti vstupních dat.

Použití metodiky v souladu s platnými předpisy či technickými normami není zárukou správnosti dopravního modelu. Zásadní vliv na výstupy z dopravního modelu mají zejména vstupní data, přidělení přepravních vztahů na komunikační síť, volba scénářů a nastavení vztahů mezi proměnnými. To vytváří prostor pro „optimální“ nastavení modelu ve prospěch záměru. Vzhledem k silnému podhodnocení dopravní indukce ve srovnání s podobnými dopravními modely a dosavadním vývojem dopravních intenzit na radiálních dálnicích do Prahy lze konstatovat, že **předložené dopravně inženýrské podklady jsou zjevně rozporné.**

Dopravní výkony				
Komunikace	Nulová varianta	Aktivní varianta	Rozdíl A- N	Rozdíl A-N %
Dálnice	19 339 682	20 708 920	1 369 238	7,1
Silnice I. třídy	5 880 287	5 242 492	-637 795	-10,8
Silnice II. třídy	7 170 501	6 712 991	-457 510	-6,4
Silnice III. Třídy	2 981 820	2 854 914	-126 906	-4,3
Místní komunikace	15 877 567	15 880 220	2 653	0,0
Celkem	51 249 857	51 399 537	149 680	0,3

Graf 4 – Dopravní výkony – rok 2050 (vozkm) z dopravního modelu vykazuje nárůst dopravních výkonů v aktivní variantě o pouhých 0,3% ve srovnání s variantou nulovou. **To je naprosto nereálné**, neboť po zprovoznění radiálních dálnic do Prahy, které mj. umožnily rozsáhlou suburbanizaci, došlo k výrazně vyššímu nárůstu dopravních výkonů. Dle TSK činil nárůst intenzit na dálničních úsecích u Prahy (D1, D4, D5, D7, D8, D10, D11) v průměru 120% mezi lety 2000 a 2024 a cca 33% mezi lety 2011 a 2024.

Dalším zjevným rozporem jsou intenzity na nových úsecích D3 u Prahy. Pro rok 2030 dopravní studie uvádí cca 38 600 -39 100 vozidel na úsecích u Prahy (Praha – Psáry, Psáry – Jílové). Přitom dle EIA k D3 to bylo cca 48 000. Rovněž DIP k EIA D0 518 a 519 (TSK) po přepočtu na RPDI vykazoval úsek D3 u Prahy cca 48 000 vozidel. Intenzity dopravy na D3 pro rok 2030 jsou silně podhodnocené.

Pro rok 2050 uvádí dopravní studie cca 40 000 vozidel na úsecích u Prahy. Jedná se o nárůst intenzit o méně než 5% za 20 let! To je v naprostém rozporu s dynamikou vývoje dopravních výkonů v posledních 10 – 20 letech – viz vývoj intenzit dopravy na radiálních dálnicích do Prahy. Dle sčítání ŘSD jen mezi lety 2016 – 2020 došlo k nárůstu dopravních výkonů o 10%, z toho na dálniční síti o 15 % a na silniční síti o 9 %.

https://kraje.rsd.cz/vysocina/vysledky-celostatniho-scitani-dopravy/

Rovněž **odborné studie podložené příklady z praxe dokazují, že po přidání nové silniční kapacity výrazně poroste objem dopravy**. Zatímco bez rozšíření kapacity se objem dopravy ustálí.

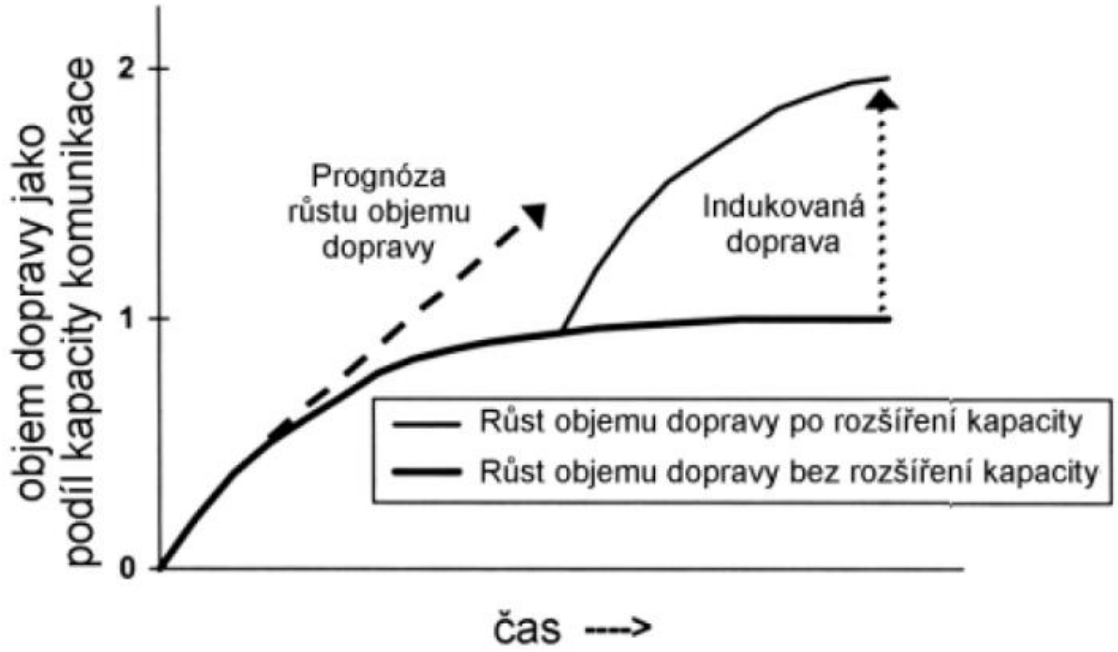
Generated Traffic and Induced Travel

www.vtpi.org/gentraf.pdf

Řízení poptávky po dopravě jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky, Petr Kurfürst
rizepopt

Graf níže je na str. 4, resp. na str. 14 uvedených odborných studií.

Graf 1: Dopravní indukce *(Litman 1998)*



K námitce týkající se nulové varianty, stavební úřad konstatuje, *že nulová varianta je v dokumentaci zpracována v rozsahu odpovídajícím účelu řízení. Stavební úřad není oprávněn nahrazovat odborné závěry projektanta vlastními úvahami ani požadovat zpracování alternativních scénářů nad rámec stanovený právními předpisy. Posouzení širších koncepčních alternativ dopravního řešení, včetně rozvoje veřejné dopravy, železniční infrastruktury či regulačních opatření, náleží do oblasti územně plánovací dokumentace a strategických dopravních koncepcí, nikoliv do tohoto stavebního řízení.*

Podatel trvá na důvodnosti námitky. Dopravní model prezentuje nulovou variantu jako méně výhodnou, neboť významně podhodnocuje dopravní indukci vyvolanou realizací aktivní varianty a neuplatňuje multimodální model dopravní poptávky, který vychází z důležitého předpokladu: „Zlepší-li se dopravní infrastruktura jednoho módu, může přebrat některé cestující na úkor módu druhého.“

V případě nulové varianty může být u části cest výhodnější využití železniční či autobusové dopravy a to nejen díky investicím do modernizace železnice a zlepšení dopravní obslužnosti VHD, ale i nižší atraktivitě IAD z důvodu kolon, zpoplatnění dálnic a silnic či regulačních opatření. Nejedná se o posouzení širších koncepčních alternativ dopravního řešení, ale o metodický postup (multimodální model dopravní poptávky), který by měl být standardní součástí dopravních modelů u takto významných liniových staveb.

K námitce vypořádané pod číslem N29 – Nedostatky dopravní studie (dopravní model), námitky k dopravně inženýrským podkladům

K použitým vstupním datům Stavební úřad konstatuje, že předložená dokumentace obsahuje seznam použitých zdrojů a vstupních dat, která byla zpracovatelem využita v době vyhotovení podkladů. Zákon nestanoví pevnou lhůtu stáří dat, avšak ukládá povinnost posoudit, zda jsou použité údaje pro dané řízení dostatečné a přezkoumatelné. Z předložené dokumentace vyplývá, že zpracovatel vycházel z tehdy dostupných dopravních průzkumů a oficiálních dat správce komunikací. Stavební úřad proto neshledal, že by použití těchto zdrojů samo o sobě vedlo k nepoužitelnosti podkladů v řízení. Současně však bere na vědomí, že novější data existují; jejich využití bude předmětem posouzení v dalších fázích přípravy stavby, které vyžadují aktuální dopravní bilance (zejména pro navazující dokumentace EIA/DIO/PDPS).

Podatel trvá na námitce, že použité zdroje a vstupní data jsou zastaralá a pro účely územního řízení měla být aktualizována.

Územní řízení probíhalo v roce 2024, dopravní model mohl být aktualizován v roce 2023, kdy byla k dispozici aktuálnější data např.:

Celostátní sčítání dopravy 2020 (ŘSD) Prezentace výsledků sčítání dopravy 2020 (rsd.cz)
namísto použitých dat z roku 2016
Intenzity automobilové dopravy 2023 (TSK) Zajišťujeme dopravněinženýrské služby - TSK Praha
namísto použitých dat z roku 2017
Statistický lexikon obcí 2022 ČR (ČSU) Malý lexikon obcí České republiky - 2022 | Produkty
namísto použitých dat z roku 2013

K rozsahu výhledové dopravní sítě stavební úřad uvádí: *„Žadatel v dokumentaci prokázal, že výhledovou síť sestavil na základě závazných územně plánovacích podkladů a na základě požadavků objednatele. Stavební úřad konstatuje, že do územního řízení vstupují pouze stavby s dostatečnou mírou jistoty realizace, tedy s právně relevantní oporou v územně plánovací dokumentaci nebo jejich přípravě. Uvedené stavby D35 a železniční projekty jsou dlouhodobého charakteru a nejsou součástí závazných podkladů, které je stavební úřad povinen zohlednit.“*

Podatel trvá na námitce, že D35 mezi Ostrovem a Mohelnicí a železniční projekty mezi Prahou a Jižními Čechami by měly být zahrnuty ve výhledové síti, neboť budou mít pozitivní vliv na posuzovanou oblast z hlediska poklesu dopravy (zejména na D1 u Prahy a na I/3). Tyto stavby nejenže mají oporu v územně plánovací dokumentaci, ale jsou již v pokročilé fázi příprav či dokonce v realizaci:

D35: zbývající úseky mezi Ostrovem a Mohelnicí by měly být dokončeny do roku 2030 Hlavní stránka | Dálnice D35

Modernizace železničního koridoru Praha – České Budějovice: je téměř dokončena, chybí poslední úsek Nemanice – Ševětín, který má stavební povolení. Soutěž na zhotovitele byla zrušena letos v lednu z důvodu nedostatku financí. Předpokládané zahájení výstavby bylo předběžně posunuto na rok 2028.

S631500294_202405201756.pdf
Stopka pro největší drážní zakázku. Nedostatek peněz posouvá tunely u Budějovic do roku 2028 - Zdopravy.cz

Optimalizace a elektrizace trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí: realizace má být zahájena v průběhu roku 2026. Zkrátí cestovní dobu mezi Prahou a Třeboňskem, které představuje atraktivní cílovou destinaci (nejen) pro obyvatele Prahy a Středočeského kraje.

S631500664_202509251125.pdf

Velká proměna železnice mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Velenicemi odstartuje už letos | Jižní Čechy Teď!

Modernizace IV. železničního tranzitního koridoru mezi Českými Budějovicemi a Lincem: pokračování mezinárodní trasy pro osobní a nákladní železniční dopravu, která představuje konkurenceschopnou alternativu k silniční dopravě mezi Rakouskem, Jižními Čechami a Prahou. S realizací se počítá až ve 40. letech, avšak projekt může být zahrnut aspoň do prognóz pro rok 2050.

Tunely, přeložky a rychlost 250 km/h. Z Prahy do Lince vlakem za 2,5 hodiny, plánuje SŽ - Zdopravy.cz

K námitce ohledně metodiky dopravního modelu (modal split, nákladní doprava, indukce, zpoplatnění) stavební úřad uvádí: *„Dopravní model byl vypracován dle metodických pokynů objednatele stavby a obecně používaných postupů v dopravním plánování. Dokumentace obsahuje popis modelu, jeho parametrů a použitých vstupů. Stavební úřad není odborným orgánem pro potvrzení či přezkum modelového softwaru ani pro určování závazné metodiky zpoplatnění, indukce či modal splitu; hodnotí pouze dostatečnost a přezkoumatelnost podkladů pro účely územního řízení. Po přezkoumání dokumentace stavební úřad shledal, že model poskytuje souvislou a odůvodněnou představu o dopravním zatížení záměru v území, která je pro fázi územního řízení dostačující. Uváděné metodické námitky se týkají zejména hloubky a struktury modelu, nikoli jeho schopnosti určit základní směrové zatížení v řešeném území.“*

Podatel trvá na důvodnosti námitek, které se týkají i schopnosti modelu určit základní směrové zatížení v řešeném území a nedostatečnosti a nepřezkoumatelnosti podkladů.

Model silně podhodnocuje dopravní indukci v aktivní variantě a nezahrnuje do výpočtu nákladní dopravu, čímž významně zkresluje rozložení a objem dopravního zatížení záměru v území. Navíc nepracuje s multimodálním modelem dopravní poptávky, který vychází z důležitého předpokladu: „Zlepší-li se dopravní infrastruktura jednoho módu, může přebrat některé cestující na úkor módu druhého.“

V případě nulové varianty může být u části cest výhodnější využití železniční či autobusové dopravy a to nejen díky investicím do modernizace a zlepšení dopravní obslužnosti VHD, ale i nižší atraktivitě IAD z důvodu kolon, zpoplatnění dálnic a silnic či regulačních opatření. Multimodální model dopravní poptávky je metodický postup, který by měl být standardní součástí dopravních modelů u takto významných liniových staveb. Na základě

výše uvedených důvodů lze konstatovat, že dopravní model významně zkresluje dopravní zatížení v řešeném území, je nedostatečný a nepřezkoumatelný.

K námitce zpochybnění přínosů stavby krajský úřad uvádí: *„Hodnocení přínosů stavby je v této fázi územního řízení orientačním podkladem a není rozhodovací skutečností ve smyslu technických parametrů stavby. Rozhodné je posouzení, zda záměr svou funkcí a kapacitou odpovídá územnímu plánu a zda nevyvolává neřešitelné negativní dopady v dotčeném území. Stavební úřad konstatuje, že dokumentace obsahuje přehled intenzit a směrových změn, které umožňují posouzení vlivu záměru na dotčené komunikace. Námitka účastníka má charakter odborné oponentury, jejíž závěry nemění přezkoumatelnost dokumentace pro účely tohoto řízení.“*

Odvolatel trvá na důvodnosti námitky ohledně pochybných přínosů stavby. Vzhledem k silně podhodnocené dopravní indukci a nejasnostem ohledně skutečných dopadů v dotčeném území považuje dopravně inženýrské podklady za nepřezkoumatelné. Stavba je prezentována jako veřejný zájem, který je nadřazen ostatním veřejným zájmům: ochrana životního prostředí, přírody, krajiny, zdraví obyvatel, podpora udržitelné dopravy a snižování emisí skleníkových plynů. Na základě jejích deklarovaných přínosů jsou udělovány výjimky z ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, zvláště chráněných území, kácení dřevin atd. Přitom přínosy stavby jsou velmi pochybné, což znamená, že výjimky z ochrany přírody by neměly být povoleny.

K námitce rozporu se strategickými dokumenty státu stavební úřad uvádí, že *„Dopravní politika ČR ani Strategický rámec ČR 2030 nejsou závaznými podklady územního řízení ve smyslu stavebního zákona. Závaznými podklady pro rozhodování v územním řízení jsou závazné části územně plánovací dokumentace a stanoviska dotčených orgánů. Stavební úřad konstatuje, že záměr je s územně plánovací dokumentací v souladu a dotčené orgány se k němu vyjádřily bez rozporu.“*

Odvolatel trvá na důvodnosti námitky ohledně rozporu záměrů se strategickými dokumenty státu. Ve vydaném rozhodnutí se stavební úřad často odvolává na strategické dokumenty jako Politika územního rozvoje či Dopravní politika ČR, kde je vymezen či zmíněn koridor dálnice D3, za účelem obhajoby záměru jako veřejného zájmu. Zároveň však nezohledňuje, že samotný záměr, je v rozporu s cíli a prioritami strategických dokumentů např. udržitelná mobilita, dekarbonizace, ochrana biologické rozmanitosti a zvláště chráněných území atd. Na základě zavádějících či dokonce nepravdivých informací o přínosech stavby a její nadřazenosti nad ostatními veřejnými zájmy dotčené orgány udělují výjimky z ochrany přírody, zejména ZCHD. Soulad záměru s územně plánovací dokumentací, která vymezuje koridor D3 v rozporu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů vyplývajících mj. z mezinárodních závazků (Agenda 2030 OSN - Cílům udržitelného rozvoje= SDGs), není důvodem pro udělení výjimky z ochrany přírody, neboť se prokazatelně nejedná o naléhavý a nadřazený veřejný zájem.

Stavební úřad ve svém rozhodnutí často argumentuje veřejným zájem na realizaci stavby mj. z následujících důvodů:

- Nadmístní a přeshraniční dopravní význam
- Ochrana ovzduší
- Bezpečnost silničního provozu

Ve skutečnosti jsou uvedené přínosy velmi diskutabilní.

Sporný dopravní význam

Stavební úřad uvádí (str.169-170):

„Cílem dálnice D3 je propojit zejména Prahu s Českými Budějovicemi a Rakouskem, přičemž po jejím dokončení se tato dálnice v celé své délce stane součástí evropské silnice E55 vedoucí ze Švédska přes Českou republiku až do Řecka. Vláda České republiky již usnesením č. 741/1999 schválila Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 a v rámci toho vedení dálnice D3 v úsecích Praha – Benešov u Prahy – České Budějovice – hranice s Rakouskem...D3 má i přeshraniční význam. Tato dálnice je zařazena do transevropské dopravní sítě TEN-T, přičemž priority rozvoje této sítě jsou stanoveny v přímo aplikovatelném Nařízení Evropské unie 1315/2013.“

České Budějovice již mají dvě rychlostní silniční/dálniční spojení s Prahou:

- I/20 (probíhá modernizace) a D4
- D3 po Miličín, I/3 (probíhá modernizace) a D1

Ostatní krajská města mají jen jedno dálniční spojení s Prahou. Navíc existuje konkurenceschopné železniční spojení (IV. tranzitní koridor), kde rovněž probíhá modernizace. Další kapacitní silniční spojení je zbytné a navíc ohrozí konkurenceschopnost železniční dopravy. Jihočeský kraj potřebuje především investice do zvyšování životní úrovně na svém území (nové pracovní příležitosti, vzdělávání, věda a výzkum, modernizace krajských silnic atd.), nikoliv rychlejší spojení autem na okraj Prahy.

Realizace SD3 je v rozporu s cíli Dopravní politiky ČR, která upřednostňuje udržitelnou mobilitu (snižování poptávky po dopravě, resp. šetření dopravou a multimodální přístup).

Z hlediska EU musí projekty TEN-T splňovat kritéria udržitelnosti (snižování emisí CO2, větší využívání udržitelných druhů dopravy, větší ochrana životního prostředí, snížení externích nákladů, zvýšení energetické bezpečnosti) a být ekonomicky životaschopné na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů. SD3 nesplňuje ani jedno. Prioritou EU je navíc podpora železniční a veřejné hromadné dopravy. SD3 je v rozporu s cíli Zelené dohody pro Evropu (Green Deal) a Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu.

Dostavba D3 od Prahy po rakouské hranice vytvoří novou kapacitní tranzitní trasu, která propojí sever a jih Evropy. Reálně může dojít k přesunu části mezinárodní tranzitní dopravy právě na tuto trasu, čehož se obávají i zástupci rakouských měst: *„Tato dálnice není zajímavá jen pro jednodenní výletníky z Horních Rakous, kteří plánují výlet do Českých Budějovic. Vzniká zde klíčové severojižní spojení pro evropskou nákladní dopravu. Otevírá se nová osa z Berlína přes Drážďany do jižní Evropy – a tato osa vede přímo přes Horní Rakousko a přímo přes Linec.“*

https://www.info.cz/zpravodajstvi-a-komentare/dalnice-d3-rakousko-protiopatreni

V tomto ohledu by bylo naopak žádoucí co nejrychleji dokončit modernizaci IV. tranzitního železničního koridoru mezi Děčínem, Prahou, Českými Budějovicemi, Horním Dvořištěm a pokračování do Rakouska.

Stavební úřad dále uvádí:

Dle názoru krajského úřadu je tedy třeba přihlédnout při hodnocení veřejného zájmu i k tomu, že ZUR SK s výstavbou D3 počítá, přičemž mimo mezinárodního a národního významu upozorňuje i na regionální význam související zejména se zlepšením dopravní obslužnosti některých lokalit Středočeského kraje.

SD3 zrychlí především cestu autem na okraj Prahy a zvýší atraktivitu automobilové dopravy na úkor VHD. Dopravní obslužnost uvedených lokalit veřejnou dopravou se může naopak zhoršit, neboť díky nabídce nové silniční kapacity dojde zřejmě k přesunu části cest do aut. To se promítne i do slabší poptávky po VHD a následné horší frekvenci spojů. Dálnice má obrovský suburbanizační potenciál, který povede k nežádoucí expanzi satelitů za Prahou. Na jedné straně hlavní město bude čelit dalším negativním dopadům v podobě zvýšení dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v důsledku usnadnění každodenní dojížďky autem. Na druhé straně se obce na jih od Prahy promění v noclehárny, odkud postupně vymizí služby a společenský život, neboť jejich obyvatelé budou trávit většinu času a využívat služeb v metropoli. Dálnice se tak stane brzdou hospodářského rozvoje a soudržnosti obyvatel v regionu, jehož funkce se zredukuje na přespávání a víkendovou rekreaci. Prohloubí se i problém dopravní chudoby v důsledku zvýšení závislosti obyvatel na každodenní dojížďce autem do nedaleké Prahy. Rodiny budou potřebovat 2 či více aut a senioři, kteří nemohou řídit, zůstanou v izolaci s velmi omezeným přístupem ke službám.

Pokles dopravy na stávající I/3 lze vnímat pozitivně, avšak silnice I/3 míjí téměř všechny obce s výjimkou Miličína, kde stačí postavit obchvat. Navíc ŘSD připravuje i zahloubení kritického úseku u Benešova. Je však otázkou, jestli tato kapacitní silnice I. třídy, do jejíž modernizace a rozšíření se v posledních letech investovaly nemalé prostředky, bude nadále ekonomicky životaschopná. Po dostavbě středočeské D3 náklady na provoz a údržbu výrazně vzrostou a hrozí riziko, že původní I/3 bude zanedbávána. V širších, zejména ekonomických souvislostech nelze hovořit o efektivním využití dopravní infrastruktury a veřejných peněz.

Co se týká odlehčení stávající D1 v úseku Mirošovice – Praha, tak mnohem větší efekt bude mít dostavba D35, na kterou se přesune významná část dopravy mezi Olomouckým, Moravskoslezkým krajem a Prahou. K poklesu dopravní zátěže (nejen) na tomto úseku může přispět i účinná dopravní politika v podobě „internalizace negativních externalit IAD“ dle principu „znečišťovatel platí“ a zvýšení atraktivity železniční dopravy.

Ambivalentní dopady na kvalitu ovzduší

Stavební úřad uvádí (str. 172):

Dále i s ohledem na kvantitu současné dopravy a hustotu provozu v předmětném plánovaném úseku D3, kdy již tento stav jde nad rámec rozumné hranice provozu dle příslušné ČSN, a s tím související znečištění ovzduší, když D3 se řadí mezi prioritní opatření pro snížení emisí dle Střednědobé strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR, je evidentní naléhavý zájem a tedy i důvod pro realizaci této stavby, a tedy i důvod pro povolení výjimky dle § 56 odst. 2 písm. c) ZOPK.

Nové dálniční stavby nejsou účinným opatřením ke zlepšení kvality ovzduší a to z následujících důvodů:

- Některým dopravně zatíženým lokalitám mohou sice ulevit, avšak obcím podél nových dálničních úseků a přivaděčů přitíží.

- Během pár let vyvolají další nárůst automobilové dopravy (dopravní indukce), což povede k celkovému zhoršení kvality ovzduší.
- Odčerpají významné finanční prostředky z projektů, které by prokazatelně zlepšily stav ovzduší (např. rozvoj veřejné hromadné dopravy, poptávkové dopravy, elektrifikace vozového parku atd.).

Dopady SD3 na kvalitu ovzduší budou ambivalentní. Na jednu stranu může dojít k částečnému zlepšení v některých obcích podél stávajících komunikací, na druhou stranu se zhorší v obcích dotčených dálnicí a podél nových přivaděčů. Zároveň dojde ke zvýšení dopravní zátěže a nárůstu emisí škodlivých látek zejména v jižní části Prahy, která se stane atraktivním cílem pro každodenní dojížďku autem. V důsledku dopravní indukce lze očekávat, že realizace záměru SD3 povede k celkovému nárůstu emisí škodlivých látek a skleníkových plynů (nejen) v posuzované oblasti.

Bezpečnost silničního provozu

Stavební úřad uvádí (str. 165)

… že lze předmětnou stavbou přispět k veřejné bezpečnosti v podobě bezpečnosti silničního provozu. Dálnice je bezpečnějším typem pozemní komunikace, a to z důvodu směrového oddělení a existencí mimoúrovňových křižovatek. Jelikož obecně přibývá dopravních nehod, a to i smrtelných, je na místě přispět k bezpečnosti silničního provozu i vhodnou dopravní infrastrukturou. Jelikož dojde k odklonění části dopravy ze, v současné době přetížených pozemních komunikací v dotčené lokalitě, zejména z I/3 na D3, mohou se i tyto pozemní komunikace stát bezpečnějšími, a to zejména v obcích, kterými prochází, a které jsou nadměrnou dopravou zatíženy.“

Obecně lze sice konstatovat, že komunikace se směrovým oddělením a existencí mimoúrovňových křižovatek jsou bezpečnější, avšak technické parametry komunikací nejsou zdaleka jediným faktorem bezpečnosti provozu, což potvrzují i data o nehodovosti.

Délka silnic a dálnic vs nehody v ČR					
Komunikace	délka km	počet nehod v roce 2025	počet usmrcených	nehodovost na 1 km	počet usmrcených na 1 km
dálnice	1501	4073	35	2,71	0,023
silnice I. třídy	5742	9952	139	1,73	0,024
silnice II. třídy	14720	11990	92	0,81	0,006
silnice III. třídy	34022	11085	74	0,33	0,002

Zdroje:
Kolik je na zemi cest? | Statistika a my
Statistika nehodovosti - Policie České republiky

Počet nehod na 1 km je výrazně vyšší u dálnic, zatímco počet usmrcených na 1 km je srovnatelný u dálnic a silnic I. třídy. Ve vztahu k dopravním výkonům lze konstatovat, že

s výjimkou dálničních úseků u Prahy a dalších velkých měst, jsou dopravní výkony na silnicích I. a nižších tříd ve většině krajů vyšší než na dálnicích.

Nejčetnější a nejtragičtější příčinou nehod je „řidič se plně nevěnoval řízení vozidla“. Přejetí do protisměru mělo v roce 2025 podíl na cca 13% tragických nehod. Nicméně na silnicích se střídavým třípruhem, což je i případ I/3, je riziko nehody výrazně nižší díky možnosti bezpečného předjetí na velké části trasy. Ke zvýšení bezpečnosti I/3 přispěje mj. obchvat Miličína a modernizace u Benešova (včetně zahloubení úseku u Konopiště). V obcích podél silnic II. třídy by bylo mnohem účinnějším opatřením snížení rychlosti na frekventovaných úsecích, výstavba bezpečných přechodů a chodníků.

Namísto dostavby problematické dálnice D3, jejíž vliv na bezpečnost provozu i vzhledem k následnému nárůstu automobilové dopravy, bude zanedbatelný, by bylo mnohem přínosnější investovat do úprav stávající infrastruktury (odstranění kritických míst), do zvýšení atraktivity veřejné dopravy (přesun části cest z aut do VHD), zintenzivnit informační kampaně o bezpečnosti provozu, zpřísnit tresty za dopravní přestupky a zlepšit vymahatelnost pokut. Stávající legislativní úprava a slabá vymahatelnost vůbec nemotivuje řidiče k zodpovědnímu chování na silnicích.

K vypořádání námitky označené číslem N1 – Záměr není v převažujícím veřejném zájmu, nepotřebnost stavby

Stavební úřad uvádí (str. 204):

„V územním řízení stavební úřad podle § 90 odst. 1 stavebního zákona posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů, zejména s obecnými požadavky na využívání území, na veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu k možnosti a způsobu napojení…“

Záměr je však v rozporu s cíli a požadavky na využívání území dle stavebního zákona.

Záměr nevytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost obyvatel. Umístěním mezinárodní dálnice směřující do Prahy nenávratně poničí krajinu, životní prostředí a zhorší životní podmínky obyvatel, kteří budou vystaveni nadměrnému hluku a emisím z dopravy. Dálnice má obrovský suburbanizační potenciál, který povede k nežádoucí expanzi satelitů za Prahou. Na jedné straně hlavní město bude čelit dalším negativním dopadům v podobě zvýšení dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v důsledku usnadnění každodenní dojížďky autem. Na druhé straně se obce na jih od Prahy promění v noclehárny, odkud postupně vymizí služby a společenský život, neboť jejich obyvatelé budou trávit většinu času a využívat služeb v metropoli. Dálnice se tak stane brzdou hospodářského rozvoje a soudržnosti obyvatel v regionu, jehož funkce se zredukuje na přespávání a víkendovou rekreaci. Prohloubí se i problém dopravní chudoby v důsledku zvýšení závislosti obyvatel na každodenní dojížďce autem do nedaleké Prahy. Rodiny budou potřebovat 2 či více aut a senioři, kteří nemohou řídit, zůstanou v izolaci s velmi omezeným přístupem ke službám. Záměr tedy v rozporu s cíli územního plánování zhoršuje kvalitu vystavěného prostředí sídel a nevytváří funkční a harmonické prostředí pro každodenní život jejich obyvatel.

Dostavba dálnice D3 prohloubí problémy, na které upozorňuje i Strategie regionálního rozvoje ČR:

B3. Nová výstavba pozměňuje lokální krajinný ráz, urbanistickou strukturu a architektonický ráz příměstských sídel v zázemí metropolí. Podél dálnic a hlavních silnic se často staví komerční skladovací areály a v okolní krajině residenční suburbia. Tyto stavby vznikají na úkor záboru půdního fondu (tzv. greenfield) namísto využití brownfieldů.

B4. Nárůst individuální automobilové dopravy má negativní vliv nejen na příměstské obce, ale i na samotné město, kam dojíždí velká část lidí za prací a službami. Nedostatečná kapacita dopravní infrastruktury vč. chybějícího propojení veřejné hromadné dopravy a dopravních uzlů a parkovišť (P+R/záchytná parkoviště) s sebou přináší dopravní zácpy a zvýšený podíl znečištění z dopravy (např. hluk, emise) v jádrech měst i jeho zázemí. Města kromě zvýšených emisí znečišťujících látek a hluku musí čelit i jiným formám znečištění a jejich vlivů na městské životní prostředí (např. tepelné či světelné znečištění).

Udržitelný rozvoj by naopak zajistily investice do lepšího propojení obcí veřejnou hromadnou a bezmotorovou dopravou, modernizace stávající silniční a železniční infrastruktury, rozvoje občanské vybavenosti a pracovních příležitostí v regionu na jih od Prahy.

Strategie regionálního rozvoje ČR (SRR21) definuje strategické a specifické cíle pro oblasti s regionálními centry. V posuzované oblasti je žádoucí posilovat roli obcí s rozšířenou působností či regionálních center (např. Benešov, Sedlčany, Dobříš a Jílové u Prahy). Strategický cíl SRR21: *Hospodářsky stabilizovaná regionální centra představují snadno dostupná centra kultury, zaměstnanosti a obslužnosti příslušných funkčních regionů, jejich venkovské zázemí je na regionální centra dobře dopravně napojeno, disponuje dostatečnou sítí služeb a jsou v něm uplatňována inovativní řešení.*
Specifický cíl: *Zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů* - klade důraz na lepší koordinaci dopravy a zlepšování stavu komunikací a železnic, nikoliv na výstavbu mezinárodní dálnice do metropole.

Ve vztahu k metropolitním územím SRR21 definuje specifický cíl: *zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy a zlepšovat propojení různých módů dopravy.*
https://mmr.gov.cz/getmedia/58c57a22-202d-4374-af5d-cbd8f9454adb/SRR21.pdf

Záměr dálnice D3 není ve veřejném zájmu

Stavební úřad uvádí (str. 171 a 172)

„U ZCHD chráněných dle práva Evropské unie je třeba, aby existoval důvod uvedený v § 56 odst. 2 ZOPK. V tomto případě se jedná o důvod dle písm. c) předmětného ustanovení, tj. jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu, zejména veřejného zájmu na usměrnění 171/350 a zkapacitnění dopravy (zejména dálkové) na budoucí dálnici D3… Výjimku dle § 56 ZOPK je možné dále povolit, pokud neexistuje jiné uspokojivé řešení.“
Str. 189:
„Veřejný zájem je prokázán, jelikož je stavební záměr, tj. předmětný úsek dálnice vč. souvisejících staveb vymezen v platných územně plánovacích dokumentací dotčených obcí, resp. v územně plánovací dokumentaci kraje, jako veřejně prospěšná stavba, kterou dochází k rozvoji kraje, resp. státu.“

Veřejná prospěšnost dálnice však neznamená, že jakákoliv dálnice v jakékoliv trase a v jakémkoliv technickém řešení je veřejně prospěšná.

Veřejná prospěšnost stavby musí být pečlivě **zdůvodněna** na základě objektivních kritérií a **ověřena transparentním procesem**. Klíčové je prokázat, že projekt slouží **obecnému blahu**, že jeho **přínosy převyšují náklady**, a že **neexistuje lepší alternativa**.

K tomu slouží nástroje jako **analýza nákladů a přínosů** a povinné posuzování dopadů, stejně jako začlenění projektu do strategických plánů vyšší úrovně. **Veřejně prospěšná stavba musí mít oporu v důkazech.** Důvěra v to, že je záměr skutečně veřejně prospěšný, nemůže být opřena o formální schvalovací procesy (např. územně plánovací dokumentaci), ale o nesporné ověřitelné skutečnosti, které prokáží, že zvolená varianta řešení opravdu přináší největší společenský přínos.

Pro ověření veřejné prospěšnosti záměru jsou nastaveny zákonné procesy. Je však důležité, aby tyto procesy probíhaly dle standardů EU i doporučení ministerstev.
V principu lze požadavky shrnout do tří bodů:

1. Existuje shoda na smyslu a cíli, který má veřejně prospěšná stavba plnit.
- Často veřejnoprávnost staveb vychází přímo z nutnosti plnění právních předpisů. Standardně se pak priority a směřování těchto veřejně prospěšných staveb a opatření hodnotí podle míry přispění k plnění závazných cílů EU, ČR a navazujících cílů vlastních regionů / spádových území.
- Analýza nákladů a přínosů (Cost-benefit – CBA analýza) musí hrát v posuzování prospěšnosti zásadní roli. CBA neřeší jen finanční náklady a zisky, ale socioekonomické dopady a dopady enviromentální. Tato výchozí analýza je základem pro vážení variant řešení a rozhodnutí, zda nelze cíle dosáhnout jinak než provedením samotné veřejně prospěšné stavby.

2. Je prokázané, že cíl nelze naplnit jinak než investicí do veřejně prospěšné stavby.
3. Je prokázané, že ke zvolené veřejně prospěšné stavbě neexistuje vhodnější varianta řešení.

Záměr dálnice D3 nepřispívá k plnění cílů EU, ČR a regionu

Str. 204:

„Stavební úřad má za to, že Politika územního rozvoje a Dopravní politika ČR 2014-2020 není se stavebním záměrem v rozporu.“

Naopak záměr je v rozporu s cíli a prioritami Dopravní politiky ČR, Politiky územního rozvoje a dalšími strategickými dokumenty ČR a EU.

Středočeská dálnice D3 (dále SD3) je v rozporu s cíli Dopravní politiky ČR Udržitelná mobilita

Cílem udržitelné mobility je zajistit takový rozvoj dopravy, který bude šetrný k životnímu prostředí a zároveň bude uspokojovat potřeby obyvatelstva po mobilitě. Mezi specifické cíle v této oblasti patří:

● Ovlivňování mobility: Cílem je snižovat nadbytečné přepravní a dopravní výkony, a to jak v osobní, tak i v nákladní dopravě. Tento specifický cíl se prolíná se Strategickým rámcem Česká republika 2030.

U SD3 není dodrženo, zbytečně konkuruje efektivnějším dopravním módům a nadbytečnou dopravu nesnižuje.

● Multimodální přístup: Cílem je podpora využívání všech druhů dopravy tak, aby byly využity jejich ekonomické i ekologické předpoklady a snižovány jejich nedostatky.

Pro dosažení tohoto cíle je nutné zajistit stabilní financování veřejných služeb a rozvíjet integrované dopravní systémy. V oblasti nákladní dopravy je kladen důraz na rozvoj kontinentální kombinované dopravy.

U SD3 jde o unimodální přístup bez návaznosti na další módy.

● Snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a lidské zdraví: Doprava by měla být rozvíjena tak, aby minimalizovala svůj negativní vliv na životní prostředí a zdraví obyvatelstva.

Mezi důležitá opatření patří snižování hlukové zátěže a emisí. *SD3 nesplňuje, viz nedostatky hlukové a emisní studie.*

Územní soudržnost

● Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch: Doprava v citlivých oblastech by měla být organizována tak, aby minimalizovala negativní dopady na životní prostředí. *SD3 vede neporušenou krajinou mimo větší zdroje a cíle dopravy.*

Dopravní politika ČR 2021-2027 preferuje optimalizaci a modernizaci stávající infrastruktury s cílem minimalizovat negativní dopady na životní prostředí a zajistit efektivní využití zdrojů.

To SD3 nenaplňuje.

DP zdůrazňuje význam optimalizace a efektivního využití stávající infrastruktury.

- **Důraz na údržbu a opravy:** Dopravní politika zdůrazňuje **prioritu zajištění provozuschopnosti, kvalitní údržby a oprav** stávající dopravní infrastruktury.

Zajištění provozuschopnosti, kvalitní údržba a opravy dopravní infrastruktury jsou klíčové a musí být přednostně finančně zabezpečeny.

- **Modernizace stávající infrastruktury:** Dokument se zabývá potřebou **modernizace** stávající infrastruktury, například **elektrifikací železničních tratí**, **instalací inteligentních dopravních systémů (ITS)** na silniční síti a **zvyšováním standardu bezpečnosti a bezbariérovosti**.
- **Optimalizace využití stávající infrastruktury:** Dopravní politika klade důraz na **optimalizaci využití stávající infrastruktury** před výstavbou nových kapacit, a to s ohledem na **minimalizaci záborů půdy** a **negativních dopadů na životní prostředí**.

Příklad:

- V oblasti silniční infrastruktury je zmíněna nutnost **lepšího využití stávajících kapacit pomocí ITS** a **zohlednění možnosti modernizace souběžných železničních tratí**

při plánování modernizace silniční a dálniční sítě, aby se zamezilo přesunu přepravy na energeticky méně výhodný druh dopravy.

Rozpor s Politikou územního rozvoje ČR

„Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, … vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.“

SD3: mezinárodní dálnice je umístěna do velmi konfliktní lokality s jedinečnými přírodními a krajinnými hodnotami, přičemž je ignorován veřejný zájem ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území,…

Rozpor se Strategickým rámcem ČR 2030

Mezi důležité priority Strategického rámce patří omezení tempa suburbanizace, snižování dojížďky autem, omezení emisí CO2. Naopak středočeská D3 prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížďku autem, povede ke zvýšení emisí CO2.

Kapitola „Obce a regiony“ - Vize

Str. 25 *„Odpovědné využívání území vytváří podmínky pro vyvážený a harmonický rozvoj obcí a regionů, zvyšuje územní soudržnost, usměrňuje suburbanizační trendy a omezuje vynucenou mobilitu.“*

Strategický rámec R2030.pdf (cr2030.cz)

Rozpor se Strategií regionálního rozvoje ČR

Posuzovaná oblast dotčená dálnicí D3 spadá částečně do metropolitního zázemí Prahy a zároveň zahrnuje několik regionálních center:

- regionální centra vyššího řádu identifikovaná z národní úrovně (zpravidla sídla s více než 15 tisíci obyvateli a spádovým územím alespoň 30 tisíc obyvatel)
- regionální centra nižšího řádu identifikovaná z krajské úrovně (zpravidla sídla s alespoň 5 tisíci obyvateli a spádovým územím kolem 10 tisíc obyvatel).

Ve vztahu k metropolitnímu území SRR21 definuje specifický cíl: *zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy a zlepšovat propojení různých módů dopravy.*

SD3: naopak zvyšuje atraktivitu automobilové dopravy na úkor ekologických druhů dopravy.

Ve vztahu k regionálním centrům (např. Benešov, Sedlčany, Dobříš, Jílové u Prahy) SRR21 definuje

Strategický cíl: *Hospodářsky stabilizovaná regionální centra představují snadno dostupná centra kultury, zaměstnanosti a obslužnosti příslušných funkčních regionů, jejich venkovské zázemí je na regionální centra dobře dopravně napojeno, disponuje dostatečnou sítí služeb a jsou v něm uplatňována inovativní řešení.*

Specifický cíl: *Zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů* - klade důraz na lepší koordinaci dopravy a zlepšování stavu komunikací a železnic, nikoliv na výstavbu mezinárodní dálnice do metropole.

SD3: naopak promění obce v noclehárny bez odpovídající občanské vybavenosti. Zároveň oslabí roli regionálních center, které v důsledku rychlého spojení autem do Prahy, postupně ztratí na atraktivitě a budou ohroženy snížením úrovně služeb a pracovních příležitostí.

Stavební úřad uvádí (str. 170):

„Dle Nejvyšší správní soudu (rozsudek sp. zn. 5 As 10/2013) je mezivládní dohoda „plnohodnotnou mezinárodní smlouvu z hlediska mezinárodního práva, která zavazuje ČR navenek, tedy zejména, vzhledem k tomu, že jde o smlouvu dvoustrannou, ve vztahu k Rakouské republice, a jakkoli tedy není sama o sobě v řízeních před českými správními orgány či soudy přímo aplikovatelným pramenem práva, může nepochybně, a to i s ohledem na ústavní imperativ vyjádřený v čl. 1 odst. 2 Ústavy, podle něhož ČR dodržuje závazky, které pro ni vyplývají z mezinárodního práva, opět sloužit správním orgánům i soudům jako vodítko, zda je v dané věci dán veřejný zájem na realizaci stavby a jaká je jeho intenzita."

Pokud mají závazky vyplývající z mezinárodního práva sloužit správním orgánům jako vodítko ohledně veřejného zájmu, **krajský úřad by měl zamítnout záměr středočeského úseku dálnice D3, neboť je v rozporu se mezinárodními závazky v oblasti snižování emisí CO2, podpory udržitelného rozvoje a ochrany přírody.**

Rozpor s Pařížskou dohodou

Pařížská dohoda je mezinárodní dohoda, na jejímž základě jsou její signatáři právně vázáni jednat za účelem boje proti změně klimatu. EU a všechny její členské státy Pařížskou dohodu podepsaly a ratifikovaly a jsou pevně odhodlány ji provádět. Na základě ratifikace této dohody jsou EU a její země právně vázány jejím cílem udržovat globální teplotu v bezpečných mezích. Za účelem plnění tohoto cíle EU mimo jiné zahájila strategii Zelená dohoda pro Evropu, která zavádí opatření a pravidla pro výrazné snížení emisí a transformaci hospodářství v zájmu dosažení klimatické neutrality do roku 2050. Dne 5. listopadu 2025 Rada schválila **aktualizovaný vnitrostátně stanovený příspěvek** EU a jejích členských států za účelem jeho předložení v rámci UNFCCC před konferencí COP30. Tento příspěvek se vztahuje na období do roku 2035. Aktualizovaný vnitrostátně stanovený příspěvek je připomínkou cíle EU dosáhnout do roku 2030 snížení čistých emisí skleníkových plynů o 55 % a zavádí **pro rok 2035 orientační příspěvek spočívající ve snížení emisí skleníkových plynů o 66,25 % až 72,5 %** na cestě k uhlíkové neutralitě do roku 2050.

SD3: výstavba a provoz středočeské dálnice způsobí významný nárůst emisí skleníkových plynů a vytvoří obrovský tepelný ostrov produkující hluk, zplodiny a CO2 v dosud neporušené krajině a chráněné přírodě Posázaví v rozporu se závazky z Pařížské dohody.

Rozpor se Zelenou dohodou pro Evropu

Zelená dohoda pro Evropu: efektivní a bezpečná doprava šetrná k životnímu prostředí, snížení emisí CO2 z dopravy o 90% do roku 2050

SD3: prosazovaní nejméně efektivní (prostorově a energeticky), nejvíce nebezpečné a nejméně šetrné formy dopravy, zvýšení emisí CO2

https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_cs#opaten

Rozpor s evropskou strategií pro udržitelnou a inteligentní mobilitu

ES: snížení současné závislosti na fosilních palivech, přesun větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy

SD3: zvýšení závislosti na fosilních palivech, přesun větší aktivity k nejméně udržitelnému druhu dopravy
eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789

Rozpor s nařízením o obnově přírody EU (Nature Restoration Regulation)

Cílem nařízení je

- obnovit ekosystémy, stanoviště a druhy v pevninských a mořských oblastech EU
- umožnit dlouhodobou a trvalou obnovu biologicky rozmanité a odolné přírody
- přispívat k dosažení cílů EU v oblasti zmírňování změny klimatu a přizpůsobování se této změně
- plnit mezinárodní závazky

SD3 nenávratně poškozuje ekosystémy, lesy, biologickou rozmanitost, zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů (nutnost žádat o výjimky z ochrany) v rozsáhlém a nesmírně cenném území z hlediska přírodních hodnot a krajinného rázu. Zároveň způsobí výrazný nárůst emisí skleníkových plynů v rozporu s cíli EU v oblasti mitigace a adaptace na změnu klimatu.

https://environment.ec.europa.eu/topics/nature-and-biodiversity/nature-restoration-regulation_en

Socioekonomické náklady převažují nad spornými přínosy

Pro SD3 nebyla zpracována aktuální a objektivní analýza přínosů a nákladů (Cost Benefit Analysis). Již v současnosti činí odhadované náklady na realizaci SD3 a souvisejících staveb více než 77 miliard Kč. K tomu je zapotřebí připočítat externí náklady, zejména environmentální a socioekonomické (např. negativní dopady suburbanizace v dotčeném regionu). Dopravní a ekologické přínosy jsou velmi sporné – viz „Sporný dopravní význam“ a „Ambivalentní dopady na kvalitu ovzduší“. Je evidentní, že socioekonomické náklady výrazně převáží nad spornými přínosy. Z hlediska nákladů obětované příležitosti lze konstatovat, že vynaložené finanční prostředky na SD3 by bylo žádoucí investovat do mnohem smysluplnějších projektů a oblastí: např. tvorba pracovních příležitostí, rozvoj občanské vybavenosti, zlepšení obslužnosti VHD a stavu komunikací a železnice v regionu.

Existují mnohem šetrnější a efektivnější alternativy

Stavební úřad uvádí (str. 165):

„Dle názoru krajského úřadu lze i ve vztahu k právní úpravě § 5b aplikovat závěr Nejvyššího správního soudu z rozsudku sp. zn. 4 As 126/2018 týkající se jiného uspokojivého řešení ve vztahu k výjimkám dle § 56 ZOPK. Z tohoto rozsudku plyne, že absence jiného uspokojivého řešení v podstatě znamená, že neexistuje jiná reálná a uskutečnitelná varianta,

u které je věrohodně doloženo, že může představovat menší zásah do přirozeného vývoje chráněných druhů rostlin a živočichů. Krajský úřad v daném případě nemá za prokázané, že by existovala jiná varianta, která by měla mírnější vliv na ptáky, než varianta předložená.“

Naopak existuje varianta s mnohem menším zásahem do přirozeného vývoje chráněných druhů rostlin a živočichů.

Namísto realizace SD3 je žádoucí:

- Pokračovat v modernizaci stávající I/3 včetně dostavby obchvatů obcí
- Investovat do lepšího propojení obcí veřejnou hromadnou a bezmotorovou dopravou
- Modernizovat stávající silniční a železniční infrastrukturu v regionu
- Pokračovat v modernizaci IV. tranzitního železničního koridoru mezi Prahou a Českými Budějovicemi a Linzem (Rakousko)
- Realizovat elektrizaci tratě v úseku Veselí nad Lužnicí – České Velenice, která je součástí (alternativního) mezinárodního spojení mezi Prahou a Vídní
- Investovat do rozvoje občanské vybavenosti a pracovních příležitostí v regionu za účelem snížení poptávky po dopravě a dojížďce do Prahy

řešení A0+ | Alternativa středočeské D3

Lze tedy konstatovat, že existuje jiné uspokojivé a mnohem vhodnější řešení než realizace SD3.

Shrnutí

Výše uvedená argumentace založená na datech, odborných studiích a analýze (ne)souladu záměru s cíli strategických dokumentů a koncepcí potvrzuje, že záměr SD3 není ve veřejném zájmu.

- Nepřispívá k plnění cílů EU, ČR a regionu
- Má ambivalentní dopady na kvalitu ovzduší
- Má sporný dopravní význam
- Chybí aktuální a objektivní analýza nákladů a přínosů (CBA)
- Socioekonomické náklady převažují nad přínosy
- Existují šetrnější a efektivnější alternativy

VIII.
Závěr

Na základě shora uvedených důvodů odvolatel navrhuje Ministerstvu dopravy ČR, aby rozhodnutí Magistrátu hl.m. Prahy ze dne 10.2. 2026, č.j. MHMP 3067/2026, kterým umístil stavební záměr nazvaný „D3 0304 Václavice - Voračice“, zrušil a věc vrátil správnímu orgánu prvního stupně k novému projednání.

JUDr. Michal Bernard, Ph.D.
advokát

v zastoupení účastníků

Přílohy:

1. *Ing. Josef Drahota, J*D*S Životní prostředí - sekce hluku, Posouzení dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) záměru: středočeská D3 úsek 0304 (Václavice-Voračice) z hlediska řešení hlukové problematiky; 14.11.2024*
2. *PROTOKOL O ZKOUŠCE Č. 5606-007-20, REVITA ENGINEERING - laboratoř fyzikálních faktorů Zkušební laboratoř č. L 1478 akreditovaná ČIA podle ČSN EN ISO/IEC 17025:2005*
3. *Změny v osídlení oblasti dotčené záměrem středočeské D3. Zdroj: ČSÚ*
4. *RNDr. Alice Dvorská, Ph.D., 6.3.2022 „Problematika prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší*
5. *Č. j. MZP/2020/130/994, Metodický pokyn odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění, opatření související se světelným zářením ve vztahu k postupům podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).*
6. *JEDNODUCHÁ OSVĚTLOVACÍ PŘÍRUČKA Doporučení pro šetrné moderní osvětlování, MŽP, duben 2021*
7. *Odborný posudek ke Stanoviskům k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí k záměru Dálnice D3 "Středočeská", ASITIS, 2022*
8. *RNDr. Alice Dvorská, Ph.D., 23.3.2022 Problematika prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí z hlediska vlivů na klima*
9. *Posouzení a doplnění z pohledu mezinárodních a národních klimatických závazků a rámců o předpokládaných emisí skleníkových plynů, Červenec 2020, RNDr. Viktor Třebický, Ph. D.*
10. *Libor Brož, 6.1. 2020, Odborné stanovisko k předmětu: Akustická studie k výstavbě středočeské části dálnice D3, úseky 0301-0303 Praha – Václavice*
11. *Ing. Jiří Šmíd – Geotechnické posouzení*
12. *Znalecký posudek č. 27/5/2021 pro zhodnocení geotechnických poměrů v trase projektované Dálnice D3 v úseku D3_stavba 0301 – 0303 Praha – Václavice, stavba 0302 Jílové u Prahy - Hostěradice, km 13,522 až km 17,908, Ing. Josef Rott, Ph.D*
13. *Ing. Pavel Benkovič, Stanovisko k žádosti o prodloužení stanoviska k dokumentaci záměru „Dálnice D3-Středočeská“, zpracované kolektivem pracovníků společností PRAGOPROJEKT Praha, a.s. a SUDOP a.s. pod vedením Ing. Ondřeje Čapka v srpnu 2010*
14. *Expertní posudek na prodloužení platnosti EIA, RnDr. Vlašín*
15. *Geotechnické zhodnocení projektu DUR, Ing. Josef Rott, Ph.D., autorizovaný inženýr pro geotechniku, 10.11.2024*
16. *Expertní posouzení dokumentace pro územní rozhodnutí pro stavbu dálnice D3 v úseku 0304 (Václavice -Voračice) v oblasti zoologie obratlovců RnDr. Vlašín, Brno, 2024*
17. *Znalecký posudek dr. Vlašín, Brno 2022*

18. *Doplňkový a revizní biologický průzkum v trase záměru středočeské části dálnice D3 (Praha - Mezno), RNDr. Mojmír Vlašín, soudní znalec, Brno, 2020*
19. *Rešerše Nálezové databáze ochrany přírody D3/304, kterou zpracovala Mgr. Ivana Paukertová.*
20. *tabulka NDOP Úsek 304 druhy*
21. *Orientační entomologický průzkum vybraných lokalit v území záměru středočeské části dálnice D3 v sezoně 2021, Mgr. Petr Heřman*
22. *Hodnocení relevance zpracovaného dendrologického průzkumu D3 0305/I Voračice – Nová Hospoda, Ing. Bc. Tomáš Dolenský – Arboristika Čepek - péče o dřeviny, červenec 2024*
23. *Prof. Michal Vojtíšek: Odborné posouzení dokumentace k záměru „D3 0304 VÁCLAVICE – VORAČICE“ (DÚR datovaná 12/2021) z hlediska dopadu záměru na emise, 7.11.2024*
24. *Pozůstatky německé munice na území vojenského výcvikového prostoru Böhmen z hlediska historických pramenů, PhDr. Tomáš Zouzal, 2023*
25. *Dálnice D3, stavba 0304 Václavice - Voračice Posudek DUR Vrchotovy Janovice*
26. *Dálnice D3, stavba 0304 Václavice - Voračice Posudek DUR Maršovice*
27. *Ing. Jiří Šmíd – Posouzení DUR, 6.10.2022*
28. *Metodika AOPK, 2021*
29. *stanovisko AOPK ze dne 20.5.2022 č. j. SR/1163/SC/2022-2*
30. *AOPK mapa koridory velkých savců D3 úsek 0304, výřez*