Krajina Dluhonice, z. s.
U Zbrojnice 46/3, 750 02 Přerov V – Dluhonice, IČ 265 31 437
telefon 725 362 351, e-mail oskd@dluhonice.cz

Ministerstvo dopravy
Odbor infrastruktury a ÚP
Nábř. L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1
posta@mdcr.cz

Doporučeně

27. 9. 2021

Doplnění rozkladu ze dne 3. 9. 2021 proti vydání stavebního povolení pro stavbu „Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov" (53 SO): k výzvě MD ze dne 7. 9. 2021, č. j. 766/2020-910-IPK/69 a k veřejné vyhlášce ze dne 30. 7. 2021, č. j. 766/2020-910-IPK/54

Ministerstvo dopravy (dále jen MD) svou veřejnou vyhláškou ze dne **30. 7. 2021, č.j. 766/2020-910-IPK/54,** která byla na úřední desce MD vyvěšena dne **4. 8. 2021**, oznámilo vydání stavebního povolení pro stavbu **„Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov"** s 53 stavebními objekty (dále jen SO). Toto rozhodnutí o povolení stavby bylo prostřednictvím úřední desky doručeno dne **19. 8. 2021**, takže lhůta pro podání rozkladu končí dne **3. 9. 2021**.

Spolek Krajina Dluhonice, z. s., (dále jen KD) jako účastník tohoto stavebního řízení podle zákona č. 100/2001 Sb. (přihláška do řízení je ze dne **20. 4. 2021**) proti tomuto rozhodnutí MD podal dle **§ 152 odst. 1 správního řádu** doporučeným dopisem dne 3. 9. 2021 včasný **rozklad**.

MD dále dopisem ze dne **7. 9. 2021, č. j. 766/2020-910-IPK/69**, který byl KD doručen dne **21. 9. 2021**, vyzval KD, aby svůj rozklad **do 5 dní** od doručení této výzvy, tj. **do pondělí 27. 9. 2021**, doplnila o **důvody**.

KD jako účastník stavebního řízení dle zákona č. 100/2001 Sb. podává tímto

d o p l n ě n ý r o z k l a d

a žádá, aby napadené rozhodnutí o povolení stavby bylo dle § 152 odst. 5 správního řádu zrušeno a věc vrácena k novému projednání a rozhodnutí. Napadáno je rozhodnutí v celém rozsahu.

Odůvodnění:

KD si úvodem dovoluje upozornit, že svůj rozklad ze dne **3. 9. 2021** níže doplňuje v souladu s rozsudkem NSS ze dne **6. 3. 2009, spis. zn. 1 As 4/2009** či s rozsudkem Krajského soudu v Hradci Králové ze dne **14. 2. 2009, spis. zn. 54 Ca 1/2008** ve vztahu k § 37 odst. 2 a odst. 3, k § 39 odst. 1 a k § 82 odst. 2 správního řádu.

Ve stavebním povolení ze dne **30. 7. 2021** pro dálnici D0136 Říkovice – Přerov (10,1 km) se mj. uvádějí tyto údaje:

Předpokládané zahájení stavby:	10/2021
Předpokládané dokončení stavby:	12/2025
Předpokládané náklady:	10,041 mld. Kč

Napadené stavební povolení pro dálnici D0136 ze dne **30. 7. 2021** obsahuje **53 stavebních objektů** (dále jen SO), přičemž na str. 5-12 ukládá ŘSD ČR pro realizaci této stavby splnění **40 podmínek** s podpodmínkami.

Napadené stavební povolení na str. 18-37 uvádí přehled vypořádaní podaných námitek účastníků řízení, včetně těchto tří spolků: Krajina Dluhonice, z. s., (str. 18-28), Děti Země (str. 20-28) a Voda z Tetčic z. s. (28-37), přičemž MD tyto námitky vzal na vědomí, zamítl, vysvětlil či je označil za irelevantní.

KD níže předkládá stručný časový průběh stavebního řízení, které probíhá na MD:
28.08.2020 = ŘSD ČR podává žádost
18.05.2021 = MD oznamuje zahájení stavebního řízení s pozváním na ústní jednání dne 22.06.2021
17.06.2021 = KD posílá podle zákona č. 100/2001 Sb. přihlášku do řízení
17.06.2021 = KD posílá námitky č. 1
19.06.2021 = KD posílá námitky č. 2
22.06.2021 = ústní jednání
22.06.2021 = KD na ústním jednání předkládá námitky č. 3
30.07.2021 = MD vydává stavební povolení se 40 podmínkami
03.09.2021 = KD posílá rozklad bez odůvodnění
07.09.2021 = MD posílá KD výzvu k doplnění rozkladu do 7 dní
27.09.2021 = KD posílá rozklad doplněním o důvody

1. Rozpor ust. § 23a zákona č. 256/2016 Sb. se směrnicí EIA

Dne **4. 8. 2016** nabyla účinnosti novela zákona č. 100/2001 Sb. (**zákon č. 256/2016 Sb.**), která obsahuje § 23a o prioritních stavbách. **V ust. § 23a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. se uvádí:**
„Pro účely tohoto zákona se prioritním dopravním záměrem rozumí záměr,
a) který se nachází na transevropské dopravní síti1,
b) pro který bylo vydáno územní rozhodnutí nejpozději 31. března 2015,
c) pro který bylo vydáno souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, (dále jen „zákon č. 244/1992 Sb.") a
d) který stanoví vláda nařízením."

V ust. § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. se uvádí: *„Příslušný úřad vydá k prioritnímu dopravnímu záměru **závazné stanovisko** k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí, které je **podkladem pro vydání rozhodnutí v navazujících řízeních**. Závazné stanovisko podle věty první obsahuje opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. Platnost závazného stanoviska podle věty první je 5 let."*

Nařízení vlády ze dne **24. 8. 2016, č. 283/2016 Sb.**, o stanovení prioritních dopravních záměrů nabylo účinnosti dne 12. 9. 2016, přičemž podle něho je stavba **„D1-0136 Říkovice – Přerov"** prioritním záměrem ve smyslu § 23a zákona č. 100/2001 Sb. Podle této úpravy musí být pro takový záměr vydáno **závazné stanovisko EIA** podle **§ 23a odst. 3 a 5 cit. zákona** s tím, že výše uvedená argumentace se na tuto situaci vztahuje analogicky.

Jsme přesvědčeni, že vydání souhlasného závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11. 2016, č.j. 63946/ENV/16,** ve znění stanoviska ministra ŽP ze dne **30. 12. 2020, č. j. MZP/2020/430/981,** podle ust. § 23a zákona č. 100/2001 Sb. o prioritních dopravních stavbách ČR a podle nařízení vlády č. 283/2016 Sb. je nesprávné, neboť jde o **rozpor s účelem cit. zákona o efektivní účasti dotčené veřejnosti a se směrnicí EIA.**

Proto si níže dovoluje předložit stručné námitky proti právnímu rámci o schvalování závazných stanovisek EIA u prioritních dopravních staveb, které se týkají i dálnice D0136, a to bez řádného nového procesu EIA s přiměřenými lhůtami, s absencí vyjádření dotčené veřejnosti a bez objektivního posouzení variant (i s účastí veřejností), neboť považujeme **zákon č. 256/2016 Sb. za odporující si právu EU,** a to z níže uvedených závažných důvodů.

Zákon č. 256/2016 Sb. o novele zákona č. 100/2001 Sb. umožňuje pro vybrané stavby (včetně D0136), jejichž vlivy na životní prostředí byly posouzeny podle zákona č. 244/1992 Sb., a tedy nikoli v souladu s požadavky směrnice EIA (navíc jsou stanoviska EIA pro tyto záměry vydána před mnoha lety a tedy vesměs neaktuální), provést namísto

nového procesu posuzování EIA podle zákona č. 100/2001 Sb. s účastí veřejnosti pouze vydání závazného stanoviska k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí podle ust. § 23a zákona č. 100/2001 Sb.

Zákon č. 256/2016 Sb. lze považovat za rozporný se směrnicí EIA, neboť jde o účelově schválený zákon vztahující se na předem vybrané konkrétní záměry, které jsou vyjmenovány v jeho důvodové zprávě a v příloze č. 1 nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů. Jedním z těchto záměrů je i stavba dálnice **„D1-0136 Říkovice – Přerov"**.

Jsme proto přesvědčeni, že zákon č. 256/2016 Sb. byl schválen v rozporu s požadavky směrnice EIA, konkrétně jejích čl. 5, 6 a 8, které vyžadují, aby záměry uvedené v příloze č. I směrnice EIA byly vyhodnoceny z hlediska svých dopadů na životní prostředí. Podle bodu 7 přílohy č. I směrnice EIA patří k takovým záměrům i výstavba dálnic a rychlostních silnic, tedy i předmětný záměr.

Postup zavedený cit. zákonem, tj. platným zněním § 23a zákona č. 100/2001 Sb., přitom vylučuje vyhodnocení vlivů dálnice **„D1-0136 Říkovice – Přerov"** na životní prostředí, které by bylo provedeno dle požadavku čl. 5 směrnice EIA. Současně toto ust. zákona znemožňuje účast veřejnosti na tomto vyhodnocení ve smyslu čl. 6 směrnice EIA a rovněž zohlednění výstupů vyhodnocení v řízení o povolení záměru podle čl. 8 směrnice EIA.

Současně nejde ani o případ předpokládaný v čl. 1 odst. 4 směrnice EIA, ve znění před schválením její změny směrnicí 2014/52/EU ze dne 16. 4. 2014, ani čl. 2 odst. 4 nebo 5 směrnice EIA ve znění naposledy citované směrnice, neboť nejde o záměr, který by byl přijímán legislativním aktem.

Vzhledem k tomu, že schválením zákona č. 256/2016 Sb. podle našeho názoru
- došlo k porušení účelu směrnice EIA (2014), zejména jejích čl. 1 odst. 3, čl. 2 odst. 4 a odst. 5 a čl. 5, 6 a 8,
- došlo k politicky účelovému výběru 9 prioritních dopravních staveb, které nikdy neprošly řádným posouzením v souladu se směrnicí EIA, resp. proces EIA podle zákona č. 244/1992 Sb. neodpovídal tehdy směrnici EIA a nový proces EIA podle zákona č. 100/2001 Sb. (platný od 1. 4. 2015) byl vyloučen,
- ČR žádnou výjimku ze směrnice EIA oficiálním a zákonným postupem od EU/EK nezískala a
- judikatura o výkladu výjimek ze směrnice EIA je velmi přísná a silně omezuje jejich široké použití, takže nelze mezi ně zařadit důvody uváděné ČR při předložení výše cit. zákona ke schválení

pak schválením zákona č. 256/2016 Sb., resp. § 23a zákona č. 100/2001 Sb., byl porušen účel směrnice EIA, takže bude nutné podle čl. 267 Smlouvy o fungování EU předložit spor o souladu zákona č. 100/2001 Sb. se směrnicí EIA Soudnímu dvoru EU k soudnímu přezkoumání.

Jsme si přitom vědomi těchto dvou aktuálních skutečností:
1) tyto závažné právní otázky nemůže MŽP či ministr ŽP a ani MD či ministr dopravy zákonným způsobem řešit, nicméně tuto svou právní argumentaci **z opatrnosti předkládáme již v tomto rozkladu**, ačkoliv tyto námitky a pochybnosti o zákonnosti schválení ust. § 23a zákona č. 100/2001 Sb. v zákoně č. 256/2016 Sb. směřují ke Krajskému soudu v Ostravě, k Nejvyššímu správnímu soudu, k Ústavnímu soudu a spíše k Soudnímu dvoru EU.
2) k otázce souladu § 23a zákona č. 100/2001 Sb. s Ústavou ČR se již vyjádřil nález Ústavního soudu ze dne **17. 7. 2019, zn. Pl. ÚS 44/18**, který **ústavní stížnost Krajského soudu v Ostravě** (zkoumal zákonnost dílčího stavebního povolení pro obchvat Frýdku-Místku dálnicí R48) **zamítl,** neboť cit. zákon je s Ústavou ČR v souladu

2. Nesprávné a nepřezkoumatelné vypořádání námitek – porušení § 3, § 50 odst., 4 a § 68 odst. 3 správního řádu

KD svým podáním ze dne **22. 6. 2021** zaslala na MD své námitky se 7 body, přičemž MD žádný návrh či připomínku neakceptovalo a navíc řadu námitek označilo jen za podněty či za irelevantní. KD ovšem považuje postup MD za nezákonný, neboť se v souladu s požadavky § 3, § 50 odst. 4 a § 68 odst. 3 správního řádu s řadou těchto námitek nevypořádalo pečlivým způsobem, s některými dokonce zavádějícím (mimoběžným) způsobem.

2.1. K bodu 3. námitek KD

2.1.1. KD v tomto bodě námitek uvádí toto: *„Mezi podklady ve spise by měly být* ***všechna aktuální vyjádření a stanoviska, zejm. ta s omezenou časovou platností*** *k aktuální DSP, neboť se dá očekávat, že řada těchto vyjádření a stanovisek mohla pozbýt platnosti."*

2.1.2. MD uvádí, že KD nic nenamítá, takže MD z úřední povinnosti provedlo kontrolu platnosti všech podkladů s omezenou platností, přičemž do vydání stavebního povolení dne **30. 7. 2021** byla všechna platná. Navíc MD v **podmínce č. 6** stavebního povolení uvádí, že ŘSD ČR je před zahájením stavby povinné si zajistit, aby všechny podklady s omezenou platností byly v té době platně

2.1.3. KD jednak považuje tento postup MD za nepřezkoumatelný, neboť z napadeného rozhodnutí nelze nijak přesvědčivě doložit, zda **MD skutečnč prověřilo, že všechny podklady byly do 30. 7. 2021 platné**. KD totiž namátkou zjistila, že platnost řady podkladů již skončila, takže žádost ŘSD ČR nesplnila svou zákonnou povinnost.

KD dále považuje uložení **podmínky č. 6** stavebního povolení **v rámci realizace dálnice** sice za logickou a žádoucí, nicméně v předmětném sporu je její uložení irelevantní, neboť se mimoběžným způsobem nezabývá zákonným požadavkem, aby **po celou dobu rozhodování stavebního řízení** od podání žádosti do vydání pravomocného rozhodnutí (což ale zatím není tento případ) byly všechny podklady z časového hlediska platné.

Ust. **§ 110 odst. 2 písm. c) stavebního zákona** uvádí toto:
„K žádosti o stavební povolení stavebník připojí ***závazná stanoviska, popřípadě rozhodnutí dotčených orgánů nebo jiné doklady*** *podle zvláštních právních předpisů nebo tohoto zákona, nevydává-li se společné závazné stanovisko podle § 4 odst. 7..."*

Ust. **§ 110 odst. 2 písm. d) stavebního zákona** uvádí toto:
„K žádosti o stavební povolení stavebník připojí ***stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury*** *k možnosti a způsobu napojení nebo k podmínkám dotčených ochranných a bezpečnostních pásem..."*

Podle názoru KD z výše uvedených ust. stavebního zákona vyplývá, které podklady musí žadatel o vydání stavebního povolení **k žádosti předložit**, aby bylo jeho žádosti vyhověno, tzn. např.

i. podkladová správní rozhodnutí (např. rozhodnutí o výjimkách dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., zábor ZPF...) či
ii. vyjádření vlastníků dopravní a technických sítí.

Současně je ve smyslu **§ 2 odst. 4 a § 3 správního řádu** zřejmé a logické, že tyto souhlasné podklady musejí být **po celou dobu příslušného navazujícího řízení platná, a to i z časového hlediska (správní rozhodnutí a vyjádření)**, pokud je v nich nějaký požadavek na jejich platnost časové omezen. Přitom prvostupňové i odvolací řízení tvoří jednotu, tzn. správní řízení **nekončí vždy vydáním prvostupňového rozhodnutí**, ale končí až vydáním pravomocného rozhodnutí prvostupňového či odvolacího orgánu.

i. Pokud např. u **správního rozhodnutí** před vydáním příslušného rozhodnutí (prvostupňového či odvolacího orgánu) končí jeho časově omezená platnost či bylo dokonce zrušeno správním soudem, tak nelze vydat navazující rozhodnutí, neboť ve spisu chybí právně či věcně způsobilé podkladové správní rozhodnutí. Řízení (prvostupňové či odvolací) je tak nutné přerušit a vyčkat na **vydání nového a bezvadného podkladového rozhodnutí.**

ii. Pokud např. u **vyjádření** před vydáním příslušného rozhodnutí (prvostupňového či odvolacího orgánu) končí jeho časově omezená platnost, tak nelze vydat navazující rozhodnutí, neboť ve spisu chybí právně či věcně způsobilé podkladové vyjádření. Řízení (prvostupňové či odvolací) je proto nutné přerušit a vyčkat **na vydání vyjádření s aktualizovaným časovým údajem nebo na vydání nového vyjádření.**

Podle názoru KD je nelogické, aby potřebný podklad byl způsobilý např. jen v době podání žádosti o vydání navazujícího správního rozhodnutí, nikoliv po celou dobu tohoto navazujícího řízení. Přitom **ti, co takový podklad vydali, jen stěží mohou předem vědět, kdy příslušný prvostupňový či odvolací úřad vydá (pravomocné) rozhodnutí**, takže nemají žádný zákonný důvod, aby po ukončení platnost svých vyjádření posílali žadatelům nová vyjádření či dokonce před skončením takové platnosti posílali žadatelům vyjádření o prodloužení této platnosti.

Pokud tedy MD skutečně prověřilo platnost všech časově omezených podkladů, jak tvrdí v napadeném rozhodnutí, tak KD není zřejmé, jak došlo k tomu, že příkladmo tyto 2 podklady pozbyly platnosti již do **30. 7. 2021.**

1) vyjádření ČEPS, a. s. ze dne 8. 7. 2019 s dobou platností **do 19. 7. 2021**
2) vyjádření ČEZ Distribuce, a. s. ze dne 2. 7. 2020 s dobou platností **do 2. 7. 2021**

Tvrzení MD je tedy nepřezkoumatelné, neboť není zřejmé, zda skutečně platnost všech podkladů řádně prověřilo, a rovněž je i v rozporu se zákonem, zejm. se zásadami správního řádu, neboť do vydání napadeného rozhodnutí pozbyly platnost 2 podklady, které jsou ve spise společně se žádostí, aniž MD v rozhodnutí doložilo, proč tomu tak je.

Přitom z **§ 110 odst. 2 písm. d) stavebního zákona** vyplývá, že i časově omezená vyjádření je nejen nutné přiložit k žádosti o vydání stavebního povolení, ale logicky je nutné, aby do vydání pravomocného rozhodnutí byla také stále platná, což se nestalo.

Pokud MD odkazuje na **podmínku č. 6** stavebního povolení, tak jak již KD uvádějí výše, tak tato podmínka je sice správná, nicméně je v předmětném sporu irelevantní, neboť povinností správních orgánů je, aby všechny podklady byly během celého řízení správné a věcně platné. A pokud některý podklad svůj obsah z časového hlediska již neplní, tak jakoby ve spise nebyl. V takovém případě musí správní orgán vyzvat žadatele, aby mu do spisu předložil takových podklad, který bude z časového hlediska před vydáním rozhodnutí stále platný.

Přitom výše uváděné 2 podklady, které jsou součástí spisu, pozbyly platnost před **30. 7. 2021**, kdy bylo napadené rozhodnutí vydáno, přičemž z jeho obsahu vyplývá, že jejich platnost nebyla prodloužena či do spisu nebyly vloženy nové relevantní vyjádření, takže před vydáním napadeného rozhodnutí právně neexistovaly.

KD žádá, aby během rozkladového řízení došlo k pečlivému a k přezkoumatelně doloženému posouzení platnosti všech podkladů s časově omezenou platností ve spise tak, aby před vydáním rozhodnutí ministra byl splněn účel § 110 odst. 2 písm. d) stavebního zákona a požadavky § 3, § 50 odst., 4 a § 68 odst. 3 správního řádu, tzn. aby všechny podklady byly stále platné. A pokud jejich platnost skončila či bude brzy končit, tak aby byla obnovena či prodloužena. Je totiž nepřípustné, aby před vydáním správního rozhodnutí byly některé podklady již (časově nebo věcně) neplatné.

2.2. K bodu 5. námitek KD

2.2.1. KD v tomto svých námitek navrhly zahrnout mezi podmínky příp. stavebního povolení 5 podmínek, které se týkají **zásahů do různých složek životního prostředí** během výstavby dálnice, přičemž 1 podmínka se dotýká **Projektu vegetačních úprav** (aby byly použity pouze místně původní dřeviny a traviny).

2.2.2. MD uvádí, že tomuto návrhu KD nevyhovělo, neboť všechny její návrhy jsou **v dostatečné míře zohledněny v podmínkách č. 29, č. 30, č. 32, č. 35 a č. 36** stavebního povolení (v převážné míře jde o zahrnutí požadavků závazných stanovisek) i **v povolených výjimkách** dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.

2.2.3. KD tato tvrzení MD prověřila a zjistila, že se toto tvrzení **nezakládá na pravdě.** MD totiž u řady těchto návrhů **přehlédlo jejich podstatu** nebo se s jejich obsahem pečlivým způsobem, jak mu ukládá § 3 odst. 50 odst. 4 ve vztahu k § 68 odst. 3 správního řádu, nezabývalo. Některé návrhy jsou totiž zahrnuty i v jiných podmínkách napadeného rozhodnutí, o nichž se v něm MD překvapivě ani nezmiňuje.

Jde příkladmo o tyto podmínky stavebního povolení:

- č. 16 (obecné zásady ochrany jedinců všech druhů živočichů a rostlin během výstavby),
- č. 19 a č. 20 (obecné zásady ochrana ovzduší) a
- č. 21 (ochrana půdy).

Zásadní nicméně je, že níže uvedené 3 návrhy na uložení mezi podmínky příp. stavebního povolení, nebyly v podkladech MD nalezeny:

i. *„5.4. **během výstavby** bude plněn **harmonogram pravidelného měření prachu (PM10 a PM2,5) cca 2x ročně v denní a v noční době**, a to u blízké obytné zástavby; v případě překročení norem budou ihned provedena protiprašná opatření",*
ii. *„5.5. **během výstavby** bude plněn harmonogram **pravidelného měření intenzit hluku cca 2x ročně v denní a v noční době,** a to v blízkosti obytné zástavby; v případě překročení hlukových norem budou v nejkratším čase provedena protihluková opatření" a*
iii. *„5.7. **Vegetační úpravy bude obsahovat jen geograficky místní druhy dřevin a travin**".*

i. OVZDUŠÍ: Vlivy povolované dálnice na stav ovzduší sice řeší **podmínka č. 19, č. 20 a č. 29 písm. j) stavebního povolení** (převzaty ze závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11. 2016**), nicméně týkají se **jiných hledisek** nebo jen **provozování** dálnice, nikoliv její výstavbou, která bude probíhat několik let (cca 3-5 let).

Podmínka č. 19 stavebního povolení uvádí toto (dobou **výstavby** dálnice):
*„Stavebník zajistí taková opatření, aby **v rámci realizace stavby** bylo v maximální možné míře eliminováno znečištění ovzduší. Jedná se zejména o zamezení šíření sekundární prašnosti z provozu mobilních zdrojů a stavebních mechanismů do okolí a také šíření prašnosti související s přesunem sypkých materiálů."*

Podmínka č. 20 stavebního povolení uvádí toto (dobou **výstavby** dálnice):
„Stavebník zajistí pravidelné čištění a kropení komunikací, používaných pro účely stavby, zejména v prostoru výjezdů ze stavby. U výjezdů na pozemní komunikace stavebník rovněž zajistí účinná opatření k čištění vozidel, aby komunikace nebyly nadměrně znečišťovány."

Podmínka č. 29 písm. j) stavebního povolení uvádí toto:
*„V lokalitách s obytnou zástavbou sousedící s navrhovanou trasou předmětného úseku dálnice D1 **provést v době provozu** (předčasné užívání stavby nebo zkušební provoz) měření imisních koncentrací hlavních polutantů (PM10; PM2,5; NOx, benzo(a)pyren). Měření provádět tak, aby bylo možno vyloučit sezónní vlivy vytápění. Na základě výsledků měření (při porovnání s výsledky měření podle opatření pro fázi přípravy) navrhnout a v dohodě s orgánem ochrany přírody a krajiny a s dotčenými územními samosprávnými celky realizovat další opatření pro minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na ovzduší (např. výsadbu zeleně v širším území, v gesci provozovatele zvýšit četnost provozního čištění vozovky dálnice apod.)."*

Tvrzení MD, že **návrh 5.4.** KD, který **během výstavby dálnice doporučuje min. 2x ročně provádět na staveništi měření stavu ovzduší a při překročení limitů zajistit ihned nápravu,** je již obsažen v některé z podmínek stavebního povolení nebo v rozhodnutí o povolení výjimek se podle jejich zjištění nemůže zakládat na pravdě, neboť tento jejich návrh **svým obsahem i významem je odlišný** od již uložených podmínek.

ii. HLUK: Vlivy povolované dálnice na stav intenzit hluku sice řeší **podmínka č. 29 písm. e) a i) stavebního povolení** (převzaty ze závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11. 2016**) a **č. 36 písm. a) a b) stavebního povolení** (převzaty ze závazného stanoviska KHS ze dne **24. 4. 2017**), nicméně z jejich obsahu vyplývá, že výstavbou dálnice se týkají jen částečně, a to **nikoliv tak (měřícím monitoringem)**, jak KD navrhuje.

Podmínka č. 29 písm. e) stavebního povolení uvádí toto (dobou **výstavby** dálnice):
*„e) Hlučné **stavební práce** v blízkosti obytné zástavby neprovádět v noční době od 21:00 do 7:00."*

Podmínka č. 29 písm. i) stavebního povolení uvádí toto (dobou **provozování** dálnice):
*„i) U objektů stanovených dle opatření a, případně u jiných objektů dle dohody s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví, provést měření hluku **v době provozu** (předčasné užívání stavby nebo zkušební provoz). Na základě výsledků měření (při porovnání s výsledky měření podle opatření pro fázi přípravy navrhnout a realizovat případná další potřebná protihluková opatření (např. ověření vhodnosti sloučení nebo úprav protihlukových stěn v lokalitě MÚK Přerov-sever). Výsledky měření včetně vyhodnocení předložit ke kolaudačnímu řízení."*

Podmínka č. 36 písm. a) stavebního povolení uvádí toto (dobou **výstavby** dálnice):

„a) Z důvodu zajištění ochrany veřejného zdraví před ***hlukem ze stavební činnosti*** *(§ 82 odst. 2 písm. t) zákona č. 258/2000 Sb., § 30 zákona č. 258/2000 Sb., v návaznosti na § 12 odst. 6 NV č. 272/2011 Sb.) bude stavební činnost* ***probíhat pouze v denní době****, a to v období od 7:00 do 21:00 hod. Průběh hlukově významných stavebních a demoličních činností bude organizací prací, personálním a technickým vybavením zkrácen na nezbytně nutnou dobu. Pro stavební a demoliční práce budou používána pouze zařízení a nářadí v bezvadném technickém stavu.*

Podmínka č. 36 písm. b) stavebního povolení uvádí toto (dobou **provozování** dálnice):
„b) KHS požaduje stanovit ***zkušební provoz*** *v minimální délce 6 měsíců. Ve zkušebním provozu předložit protokol s výsledkem měření hluku před zahájením provozu na dálnici a po zprovoznění dálnice v denní a v noční době v chráněném venkovním prostoru stavby – prokazující soulad s § 30 zákona č. 258/2000 Sb. a § 12 odst. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. (měřicí místa budou stanovena před zahájením zkušebního provozu).“*

Tvrzení MD, že **návrh 5.5.** KD, který **během výstavby dálnice doporučuje min. 2x ročně provádět na staveništi měření intenzit hluku a při překročení limitů zajistit ihned nápravu**, je již obsažen v některé z podmínek stavebního povolení nebo v rozhodnutí o povolení výjimek se podle jejich zjištění nemůže zakládat na pravdě, neboť tento jejich návrh **svým obsahem i významem je odlišný** od již uložených podmínek.

iii. VEGETAČNÍ ÚPRAVY: Druhy dřevin vegetačních úprav sice řeší **podmínka č. 32 písm. b) a e) stavebního povolení** (převzaty z koordinovaného závazného stanoviska MM Přerova ze dne **26. 10. 2020**), nicméně z jejich obsahu vyplývá, že se týkají **jen výsadby dřevin podél neprůhledných PHS**, nikoliv všech dřevin a travin na celé dálnici a to **tak (všechny by měly být místně původní)**, jak KD navrhuje. Navíc **ve spise chybí Projekt vegetačních úprav**, takže tvrzení MD o údajném splnění tohoto jejich návrhu **nelze ani ověřit**.

Podmínka č. 32 písm. b) stavebního povolení uvádí toto:
„b) ***PHS budou mimo mostní objekty z vnější strany po celé délce osazeny takovými druhy popínavých rostlin****, které jsou natolik vzrůstné, že přerostou výšku PHS až na její vnitřní stranu, ve spolupráci s dendrologem bude vyřešena případná potřeba zdrsnění stěn nebo podpůrných konstrukčních prvků k jejich uchycení. Osázení bude udržováno po dobu existence PHS.*

Podmínky č. 32 písm. e) stavebního povolení uvádí toto:
e) ***Vhodnými dřevinami se rozumí přednostně domácí botanické druhy stanovištně vhodných keřů a stromů, nepoužívat zahradnické kultivary, introdukované dřeviny (výjimečně i kultivary) lze použít*** *v případech, kdy bude doloženo, že se v praxi osvědčily a odolávají specificky nepříznivým podmínkám dálnic a jejich okolí lépe než dřeviny domácí.*

Tvrzení MD, že **návrh 5.7.** KD, který žádá, aby **Projekt vegetačních úprav obsahoval jen geograficky místní druhy dřevin a travin**, je již obsažen v některé z podmínek stavebního povolení nebo v rozhodnutí o povolení výjimek se podle jejich zjištění nemůže zakládat na pravdě, neboť tento jejich návrh **svým obsahem i významem je odlišný** od již uložených podmínek.

Navíc ve spise **Projekt vegetačních úprav chybí** (nebyl ani ve spise k umístění dálnice D0136), takže KD si nemohou ověřit, jaké druhy dřevin a rostlin obsahuje.

Za této situace MD nic nebránilo, aby si **Projekt vegetačních úprav** od ŘSD ČR **vyžádalo** jako důležitý podklad pro rozhodování, jak mu správní řád ukládá a umožňuje, a současně vyzval MM Přerova o odborné stanovisko k tomuto návrhu. MD ale nic z toho neučinilo, neboť zřejmě **muselo napadené rozhodnutí rychle vydat**, a to i bez ohledu na obsah námitek KD a na jejich zákonné a přesvědčivé vypořádání.

MD se tedy pečlivým a přezkoumatelným způsobem nezabývalo výše uvedenými 3 návrhy KD, čímž porušilo jeden z hlavních účelů prvostupňového řízení a také jejich základní procesní práva na řádné odůvodnění, o němž nebudou pochybnosti, jak také § 3 ve vztahu k § 50 odst. 4 a § 68 odst. 3 správního řádu požaduje.

V případě těchto 3 návrhů KD lze postup MD považovat za nezákonný, neboť je nepřezkoumatelný, jelikož MD použilo irelevantní (mimoběžné) argumenty, které se podstatou těchto jejich 3 návrhů nijak nezabývají.

KD v této souvislosti upozorňují na rozsudek NSS ze dne **23. 6. 2021, č. j. 10 As 36/2021 – 77**, který potvrdil rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne **28. 1. 2021, č. j. 38 A 2/2020 – 109** o zrušení pravomocného územního rozhodnutí pro obchvat Mikulova dálnicí **D5206.1**, neboť stavební úřad v Mikulově i Krajský úřad v Brně nezákonným způsobem vyloučily rakouský spolek z prvostupňového i z odvolacího řízení.

NSS v bodě 45. svého rozsudku ze dne **23. 6. 2021, č. j. 10 As 36/2021 – 77** se mj. vyjadřuje k rozdílům v účasti spolků v prvostupňovém a až v odvolacím řízení takto:
*„Možnost podat odvolání proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení bez předchozí účasti v tomto řízení je velmi specifická, neboť nevyžaduje ani zapojení v procesu EIA. **V odvolání nemohou environmentální spolky namítat nevypořádání námitek, které neuplatnily v předchozím řízení, ani poukazovat na nezákonný postup správního orgánu vůči ostatním účastníkům.** Na odvolání se hledí jako na odvolání účastníků prvostupňového řízení, kteří se mohli seznámit se všemi podklady řízení, vyjádřit se k nim a navrhnout jejich doplnění.*
Část procesní zátěže je přenesena na odvolací správní orgány, které nemohou předvídat počet odvolatelů ani obsah jejich námitek. Povaha řízení, které se prvostupňovému správnímu orgánu jeví jako bezproblémové, se tak v odvolacím řízení může zcela změnit (srov. VOMÁČKA, Vojtěch. Komentář k § 9c, in: BAHÝĽOVÁ, Lenka a kol. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí: komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2015, s. 100).
*NSS shrnuje, že postup podle § 9c odst. 4 zákona o posuzování vlivů má sloužit k zabezpečení účasti dotčeného subjektu alespoň ve fázi odvolacího řízení, nemá však plnohodnotně nahrazovat jeho účastenství v řízení od prvního stupně. Odvolání podané dotčenou veřejností, která se neúčastnila navazujícího řízení v prvním stupni, nemusí automaticky vést ke zrušení prvostupňového rozhodnutí. Odvolací orgán se však musí vypořádat s námitkami, které tyto subjekty uplatní poprvé až v odvolacím řízení. **Za vhodnější, rychlejší i hospodárnější lze přitom považovat, pokud je dotčená veřejnost přítomna a její námitky vypořádány již v prvostupňovém navazujícím řízení.**"*

KD žádá, aby stavební povolení bylo zrušeno a aby se MD znovu a řádně zabývalo výše uvedenými 3 návrhy před příp. vydáním nového stavebního povolení. MD totiž svými irelevantními argumenty, které nemají oporu ve spise, porušilo základní principy správního řádu, podle kterého mají účastníci řízení dle § 3 ve vztahu k § 50 odst. 4 a § 68 odst. 3 správního řádu na přezkoumatelné vypořádání svých námitek s patřičnými důvody právo. Kdyby tomu tak nebylo, tak by bylo zbytečné, aby správní řízení probíhalo ve dvou fázích, neboť by vždy stačila jen jedna fáze.

Nelze připustit představou, že odvolací/rozkladové řízení má nahradit prvostupňové řízení, tzn. že je zbytečné se řádným způsobem zabývat námitkami účastníků řízení, neboť se jimi bude (snad) zabývat odvolací orgán (pokud účastník řízení vůbec odvolání/rozklad podá). Zákon i ustálená judikatura ovšem tuto koncepci správního řízení neuznávají, neboť prvostupňové i odvolací řízení mají rozdílné funkce.

2.3. K bodu 6.1. námitek KD

2.3.1. KD v tomto bodě svých námitek navrhuje, aby **podél neprůhledných PHS** byly vysazeny **místně původní druhy dřevin**, které zmírní vliv na krajinný ráz, budou mít estetickou a hygienickou funkci a zvýší i biodiverzitu. Proto doporučily, aby mezi podmínkami příp. stavebního povolení byla podmínka s tímto obsahem: *„Neprůhledné protihlukové stěny budou **do zprovoznění stavby** osázeny vhodnými **místně původními** popínavými rostlinami (např. pro severní strany lze doporučit břečťan popínavý), a to **s následnou péčí po dobu 5 let**."*

2.3.2. MD uvádí, že tomuto návrhu KD nevyhovělo, neboť ho **dostatečně řeší podmínka č. 32** stavebního povolení, která je převzata z koordinovaného závazného stanoviska (dále jen KZS) MM Přerova ze dne **26. 10. 2020, č. j. MMPr/204197/2020/STAV/ZP/Tes** ve věci zásahu povolované dálnice D0136 do krajinného rázu ve smyslu § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb.

Dále MD uvádí, že ačkoliv **Projekt vegetační úprav není součástí žádosti** o povolení dálnice, tak MM Přerova v rámci svých kompetencí a odborných znalostí obsahem tohoto KZS dostatečně ochránil krajinný ráz a příp. i další veřejné zájmy (pozn.: např. zajištění hygienických, estetických, psychologických a jiných hledisek v území).

2.3.3. KD považuje tento postup MD za nelogický, neboť její návrh na uložení podmínky k PHS žádná z podmínek MM Přerova v KZS ze dne **26. 10. 2020** nenaplňuje. Požadavky MM Přerova totiž **nejsou jednoznačné** po věcné i po časové stránce.

Podmínka č. 32 stavebního povolení k zásahu povolované dálnice do krajinného rázu obsahuje 6 požadavků KZS MM Přerova ze dne **26. 10. 2020,** přičemž předmětného sporu se týkají zřejmě tyto 3 jeho požadavky:

- *„b) PHS budou mimo mostní objekty z vnější strany* ***po celé délce osazeny takovými druhy popínavých rostlin****, které jsou natolik vzrůstné, že přerostou výšku PHS až na její vnitřní stranu, ve spolupráci s dendrologem bude vyřešena případná potřeba zdrsnění stěn nebo podpůrných konstrukčních prvků k jejich uchycení.* ***Osázení bude udržováno po dobu existence PHS****."*
- *„d) Výsadba vhodných dřevin bude provedena minimálně* ***v rozsahu návrhu vegetačních úprav****, případné úpravy tohoto návrhu (v rámci SŘ, změny stavby před dokončením atp.) budou předem projednány s příslušným orgánem ochrany přírody."*
- *„e) Vhodnými dřevinami se rozumí* ***přednostně domácí botanické druhy stanovištně vhodných keřů a stromů, nepoužívat zahradnické kultivary, introdukované dřeviny (výjimečně i kultivary) lze použít v případech****, kdy bude doloženo, že se v praxi osvědčily a odolávají specificky nepříznivým podmínkám dálnic a jejich okolí lépe než dřeviny domácí."*

KD sice hodnotí obsah 6 požadavků KZS MM Přerova ze dne **26. 10. 2020** ve věci ochrany krajinného rázu příznivě, nicméně při porovnání obsahu jejich návrhu jsou zřejmé významné rozdíly.

Návrh totiž klade důraz na věcnou stránku, neboť žádá **použít pouze místně původní druhy**, kdežto MM Přerova připouští **použití i nepůvodních druhů dřevin**, jak dokládá pojem ***„přednostně"*** místně původní druhy dřevin a sousloví o podmínečném použití místně nepůvodních druhů dřevin (introdukovaných).

Návrh dále také klade důraz na **časové hledisko**, neboť doporučuje, aby se tyto dřeviny **vysadily do zprovoznění stavby a pak měly zvýšenou péči aspoň 5 let**, kdežto MM Přerova se zabývá **pouze údržbou těchto dřevin** „po dobu existence PHS", takže není zřejmé, do kdy mají být vysazené.

KD tedy shrnuje, že sice na první pohled je její návrh podobný požadavkům MM Přerova, nicméně rozdíly jsou velmi zásadní. Podle jejich názoru proto MD nepostupovalo v souladu s požadavky správního řádu, pokud přehledlo, že návrh KD se v podstatných bodech od požadavků MM Přerova odlišuje.

MD přitom nic nebránilo, aby podstatu návrhu zahrnulo do samostatné podmínky stavebního povolení, zejména hledisko, aby byly použity jen místně původní druhy dřevin a výsadba byla provedena do zprovoznění dálnice, nikoliv třeba až do vydání kolaudačního souhlasu, což může být o mnoho let později (např. o 5-10 let).

KD v této souvislosti připomíná, že obdobné „přehlédnutí" bez pečlivého posouzení zásadních rozdílů návrhu KD a uložené podmínky stavebního povolení MD lze považovat za významnou vadu rozhodnutí, která způsobuje jeho zrušení. Důkazem je příkladmo rozsudek Městského soudu v Praze ze dne **14. 12. 2011, č. j. 10 A 149/2010 – 74-80**, který zrušil stavební povolení pro dálnici **R4901 Hulín – Fryšták**, neboť MD se mj. nesprávným způsobem vypořádalo s obdobným požadavkem žalovaného spolku.

KD žádá, aby stavební povolení bylo zrušeno a aby se MD znovu a řádně zabývalo návrhem na uložení podmínky o ozelenění podél neprůhledných PHS před příp. vydáním nového stavebního povolení. MD totiž svými irelevantními argumenty porušilo základní principy správního řádu, podle kterého mají účastníci řízení dle § 3 ve vztahu k § 50 odst. 4 a § 68 odst. 3 správního řádu na přezkoumatelné vypořádání svých námitek s patřičnými důvody právo. Kdyby tomu tak nebylo, tak by bylo zbytečné, aby správní řízení probíhalo ve dvou fázích, neboť by vždy stačila jen jedna fáze.

Nelze připustit představu, že odvolací/rozkladové řízení má nahradit prvostupňové řízení, tzn. že je zbytečné se řádným způsobem zabývat námitkami účastníků řízení, neboť se jimi bude (snad) zabývat odvolací orgán (pokud účastník řízení vůbec odvolání/rozklad podá). Zákon i ustálená judikatura ovšem tuto koncepci správního řízení neuznávají, neboť prvostupňové i odvolací řízení mají rozdílné funkce.

Tvrzení MD, že obsah návrhu je podobný obsahu uložené podmínky č. 32 stavebního povolení, je nesprávný. Návrh byl tak MD odmítnut v rozporu se správním řádem, přičemž tento postup způsobuje závažnou vadu napadeného stavebního povolení, jak dokládá výše cit. rozsudek městského soudu.

2.4. K bodu 7. námitek KD

2.4.1. KD v tomto bodě svých námitek upozorňuje na nedostatky **Rozptylové studie (5/2016),** podle které je u **RD č. p. 48, Náves 50 v Dluhonicích**, který se nachází 40 metrů od dálnice, **překračován denní imisní limit pro PM10 a roční imisní limit pro benzo(a)pyren**.

Nicméně podle zjištění KD došlo od 1. 1. 2020 ke zpřísnění **ročního imisního limitu pro PM2,5** z hodnoty 25 mikrogramů/m3 na hodnotu **20 mikrogramů/m3,** což znamená, že dálnice D0136 tento limit rovněž překračuje.

Aktuální mapa koncentrací PM2,5 na území Přerova z důvodu ročního imisního limitu pro **PM2,5** od 1. 1. 2020 ve výši **20 mikrogramů/m3** totiž dokládá, že **samotné pozadí tento limit nesplňuje,** tzn. dochází k překročení tohoto limitu u 4 měřících bodů, včetně **bodů v Dluhonicích č. 2 (RD U hřiště 27) a č. 3 (RD Náves 50).**

A i když u **měřícího bodu č. 3 v Dluhonicích** tvoří v roce 2016 vypočítaný příspěvek z dálnice pro roční koncentrace PM2,5 jen 0,87 % imisního limitu, tak podle nového limitu od 1. 1. 2020 je to již **1,09 % limitu.** A pokud tento příspěvek dálnice tvoří **více než 1 % ročního limitu**, tak je nutné podle **§ 27 odst. 1 vyhlášky č. 415/2012 Sb. navrhnout konkrétní a reálná zmírňující opatření,** které ovšem chybějí.

Zásadním problémem je tedy **zastaralost Rozptylové studie (5/2016),** která vychází jednak ze **zastaralých prognóz dopravních intenzit** (změřeny v roce 2010), neboť poslední nová měření jsou za rok 2016 (výsledky byly zveřejněné až v 5/2017), a jednak ze **zastaralého ročního limitu pro PM2,5** (od 1. 1. 2020 je přísnější).

Dalším nedostatkem Rozptylové studie (5/2016) je, že **neuvádí konkrétní zmírňující opatření, která by zaručila snížení znečištění ovzduší pod úroveň ročního limitu PM2,5**. Rozptylová studie by totiž měla výpočty **doložit,** jaká konkrétní opatření, kde a kdy mají být realizována a zda budou opravdu účinná.

Je tedy zřejmé, že povolovaná dálnice způsobí na řadě míst, hlavně v Přerově-Dluhonicích:
- nadlimitní denní koncentrace PM10 (podíl příspěvku dálnice na limitu může být kolem **12,3 %)**
- **nadlimitní roční koncentrace benzo(a)pyrenu** (podíl příspěvku dálnice na limitu může být kolem **5,5 %)**
- **nadlimitní roční koncentrace PM2,5** (podíl příspěvku dálnice na limitu může být kolem **1,1 %)**

Je proto nutné, aby byla **vypracována nová Rozptylová studie**, která
- bude vycházet z posledních změřených dopravních intenzit z roku 2016 a nikoliv z roku 2010,
- bude obsahovat aktuální stav pozadí pro všechny hlavní znečišťující látky,
- bude používat nový roční imisní limit pro PM2,5 (od 1. 1. 2020 je to 20 mikrogramů/m3) a
- bude příp. obsahovat i konkrétní zmírňující opatření, např. počet vysazených dřevin, kdy a kde.

KD svou argumentace opřela o rozsudek NSS ze dne **31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011 – 254** o umístění nových výškových domů v Praze-Pankráci, který odmítl umisťování nové stavby do území s překračováním limitů.

2.4.2. MD na str. 24-28 stavebního povolení uvádí, že **Dopravní studie z roku 2016 není zastaralá,** neboť počítá s dopravními intenzitami až do roku 2040. Přitom je irelevantní, že **Rozptylová studie** je rovněž z roku 2016.

Dále MD uvádí, že kvalitu **Rozptylové studie** (5/2016) jako přípustnou vyhodnotil již ministr ŽP v rámci přezkumného řízení závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11. 2016.** Důkazem je jeho stanovisko ze dne **20. 4. 2020,** resp. jeho změněné stanovisko ze dne **30. 12. 2020** (pozn.: vydané na základě požadavků rozsudku Krajského soudu ze dne **20. 10. 2020, č. j. 38 A 6/2020 – 230**). Podle ministra ŽP a tedy i podle MD budou očekávané nadlimitní denní

koncentrace **PM10** a nadlimitní roční koncentrace **benzo(a)pyrenu** pro umístění i pro povolení dálnice D0136 přípustné. Podle názoru MD je požadavek na vypracování nové **Rozptylové studie** neoprávněný.

2.4.3. KD považuje tento postup MD za mimoběžný (a tedy za irelevantní) i za nepřezkoumatelný, neboť se nezabývá podstatou předložené námitky, kterou je zpřísnění ročních koncentrací **PM2,5** od 1. 1. 2020. Je totiž silně očekávatelné, že automobilový provoz na dálnici D0136 způsobí nadlimitní roční koncentrace **PM2,5**, přičemž dle odborných výpočtů dojde k překročení o více než 1 % limitu.

MD zřejmě účelově přehlédlo, že jádrem sporu nejsou denní koncentrace PM10 a ani roční benzo(a)pyrenu, ale předpokládané nadlimitní roční koncentrace **PM2,5**.

Pokud MD tvrdí, že ministr se otázkou **ročních koncentrací a zpřísněním limitu PM2,5** zabývá ve stanovisku ze dne **20. 4. 2020** nebo ze dne **30. 12. 2020**, tak je nutné konstatovat, že jde o zavádějící tvrzení. Ministr ŽP se podle zjištění KD těmito otázkami **vůbec nezabývá**, neboť se zaměřuje jen na koncentrace PM10 a benzo(a)pyrenu.

Z judikatury přitom vyplývá, že v případě, kdy účastník řízení zpochybní **odborný podklad** ve spise, kterým **Rozptylová studie** (5/2016) nepochybně je, tak je povinností správního orgánu řešit tuto odbornou otázku prostřednictvím příslušného odborného správního orgánu, neboť jednak na to nemá znalosti a jednak k tomu není kompetentní. Jediné, co stavební úřad může legálně „udělat", že se námitkou v rozporu se zákonem nebude nezabývat, neboť je jen „kompetentní" ji zamítnout – samozřejmě s nezákonnými důvody, což je tento případ.

Podle KD je zřejmé, že MD si v rozporu se zákonem pečlivě neprostudovalo obsah **bodu č. 7** námitek, resp. pokud vůbec, tak zřejmě neporozumělo jeho jádru, pokud ji zamítlo s tvrzením, že koncentracemi PM10 a benzo(a)pyrenu se již ministr ŽP zabýval v rámci přezkumu závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11. 2021**. Jak je již uvedeno výše, tak ministr ŽP se přísnějším limitem **PM2,5** od 1. 1. 2020 s vlivem na dálnici D0136 dosud nezabýval.

Vypořádání této námitky MD je tedy nezákonné, neboť je jednak nepřezkoumatelné, jelikož MD použilo irelevantní (mimoběžné) argumenty, které se podstatou námitky nijak nezabývají, a jednak nemohlo o této odborné námitce samo rozhodnout, neboť mělo o odborné stanovisko požádat MŽP jako orgán, který se ochranou ovzduší zabývá.

KD žádá, aby stavební povolení bylo zrušeno a aby se před příp. vydáním nového stavebního povolení touto námitkou zabýval odborně a kompetentně příslušný úřad, tj. MŽP. MD totiž svými irelevantními argumenty, které nemají oporu v tvrzených stanoviscích ministra ŽP, porušilo základní principy správního řádu, podle kterého mají účastníci řízení dle § 3 ve vztahu k § 50 odst. 4 a § 68 odst. 3 správního řádu na odborně a právně přezkoumatelné vypořádání svých námitek s patřičnými důvody právo. Kdyby tomu tak nebylo, tak by bylo zbytečné, aby správní řízení probíhalo ve dvou fázích, neboť by vždy stačila jen jedna fáze.

Nelze připustit představu, že odvolací/rozkladové řízení má nahradit prvostupňové řízení, tzn. že je zbytečné se řádným způsobem zabývat námitkami účastníků řízení, neboť se jimi bude (snad) zabývat odvolací orgán (pokud účastník řízení vůbec odvolání/rozklad podá). Zákon i ustálená judikatura ovšem tuto koncepci správního řízení neuznávají, neboť prvostupňové i odvolací řízení mají rozdílné funkce.

3. K uloženým podmínkám stavebního povolení

MD ve stavebním povolení uložilo celkem **40 podmínek**, z nichž některé vycházejí z požadavků závazných stanovisek a jiné z návrhů účastníků řízení. KD k těmto uloženým podmínkám předkládá následující.

3.1. Návrhy na doplnění nových podmínek stavebního povolení, resp. k nezákonnému odmítnutí podmínek navržených v prvostupňovém řízení

Jak již je uvedeno výše, tak KD ve svých námitkách ze dne **22. 6. 2021** mj. navrhly, aby MD mezi podmínky příp. stavebního povolení zahrnulo i tyto návrhy:

- *„Během výstavby bude plněn harmonogram pravidelného měření prachu (PM10 a PM2,5) cca 2x ročně v denní a v noční době, a to u blízké obytné zástavby; v případě překročení norem budou ihned provedena protiprašná opatření".*
- *„Během výstavby bude plněn harmonogram pravidelného měření intenzit hluku cca 2x ročně v denní a v noční době, a to v blízkosti obytné zástavby; v případě překročení hlukových norem budou v nejkratším čase provedena protihluková opatření"*
- *„Vegetační úpravy bude obsahovat jen geograficky místní druhy dřevin a travin".*
- *„Neprůhledné protihlukové stěny budou do zprovoznění stavby osázeny vhodnými místně původními popínavými rostlinami (např. pro severní strany lze doporučit břečťan popínavý), a to s následnou péčí po dobu 5 let."*

Podle zjištění KD (viz výše) MD tyto návrhy zamítlo nezákonnými, nelogickými a nepřezkoumatelnými důvody. KD tedy nezbývá, než aby i v rozkladovém řízení trvala na tom, aby tyto návrhy byly mezi podmínky stavebního povolení zahrnuty, resp. aspoň jádro těchto podmínek.

Tvrzení MD, že tyto podmínky zahrnout není nutné, neboť jejich jádro je již obsaženo v některé uložené podmínce napadeného stavebního povolení nebo v podkladových rozhodnutích o povolení výjimky dle § 56 zákona č.114/1992 Sb., je podle KD zavádějící. MD totiž jádro těchto podmínek při vydání napadeného rozhodnutí přehlédlo či účelově nepochopilo, jak je již výše podrobně uvedeno a doloženo.

KD žádá, aby výše uvedené podmínky, které MD v napadeném rozhodnutí v rozporu s § 3 ve vztahu k § 50 odst. 4 a § 68 odst. 3 správního řádu zamítlo s tvrzením, že jejich podstata povolovanou dálnici již ovlivňuje (tj. podmínkami stavebního povolení či podkladových rozhodnutí), zahrnulo do stavebního povolení. KD proto žádá, aby napadené rozhodnutí bylo zrušeno a tyto nové podmínky byly zahrnuty, aby se pak s obsahem nového stavebního povolení mohly seznámit a příp. proti němu brojit novým rozkladem.

KD současně navrhuje, aby podmínka PHS byla doplněna o pojem *„zvýšenou"* takto: *„Neprůhledné protihlukové stěny budou do zprovoznění stavby osázeny vhodnými místně původními popínavými rostlinami (např. pro severní strany lze doporučit břečťan popínavý), a to s následnou zvýšenou péčí po dobu 5 let."*

3.2. Návrh na úpravu podmínky č. 19 stavebního povolení

MD v **podmínce č. 19** stavebního povolení ukládá ŘSD ČR následující:
„Stavebník zajistí taková opatření, aby v rámci realizace stavby bylo v maximální možné míře ***eliminováno znečištění ovzduší.*** *Jedná se zejména o zamezení* ***šíření sekundární prašnosti*** *z provozu mobilních zdrojů a stavebních mechanismů do okolí a také šíření prašnosti související s přesunem sypkých materiálů."*

Podle názoru KD v této podmínce chybí nějaký časový údaj, aby její plnění mohlo být jasně vymahatelné a kontrolovatelné. Přitom zvýšená prašnost při výstavbě dálnic bývá nejčastějším důvodem kritiky místních obyvatel, jak příkladmo dokládají tyto články.

1) Obyvatele trápí hluk, prach, ale i zloději z D8 (16. 5. 2010)
https://www.denik.cz/z_domova/obyvatele-trapi-hluk-prach-ale-i-zlodeji-z-d.html
„Už aby to bylo, říkají si obyvatelé Vchynic na Lovosicku. Proč? Obec totiž v její polovině přeťala výstavba přemostění, které je součástí nově budovaného úseku dálnice D8. Některé domy stojí doslova pár metrů od obřích pilířů, které v budoucnu ponesou most, po kterém budou projíždět stovky aut, směřujících na sever Čech. Hluk, prach, nákladní vozy jezdící přes střed obce, ale i zvýšená kriminalita. Ta roste podle starostky každým dnem.
Snaha někdy nestačí
„Staveniště se stalo terčem zlodějů, pokud neuspějí tam, kradou v obci," říká starostka Jana Chládková. Jak dodala, v minulém týdnu místním občanům během noci kdosi vykradl jejich vozy. Jeden dokonce zmizel úplně. Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) se snaží celou stavbu před zloději chránit, i když to není jednoduché. Jak vysvětlil Pavel Lány, stavbyvedoucí tohoto úseku D8, ŘSD se snaží kriminalitu eliminovat tím, že kovové součásti stavby osazuje v co nejzazších termínech. „Společnost navíc najímá bezpečnostní agenturu, která okolí staveniště hlídá," dodal.

Třesou se hrnky

Kromě kriminality je problémem rovněž velký hluk a prašnost. "Když sedíme u známých na zahradě, třesou se nám hrnky s kávou, které máme před sebou na stole," popisuje hluk a vibrace pocházející ze stavby v obci její starostka Jana Chládková. Ta přiblížila, jak lidem ve Vchynicích stavba dálnice zhoršila kvalitu života. Při vrtání základů pro nosné pilíře mostu byla prý hlučnost extrémní. V centru všeho dění se navíc nalézá mateřská škola, děti se tady při cestě z ní pohybují doslova na staveništi.

Stavební práce navíc omezily obecní život i na druhé straně Vchynic, kde trasa dálnice prochází v bezprostřední blízkosti fotbalového hřiště. „Tady spolupráce s ŘSD nefunguje úplně ideálně, jednání jsou někdy zdlouhavá," poukazuje starostka na nesplněné termíny ze strany ŘSD. Fotbalový klub tak musí hrát oproti původnímu plánu další zápasy na vypůjčeném hřišti, protože u vchynického se bude ještě stavět."

2) Události v regionech (Ostrava): Obyvatele Buku trápí prach ze stavby D1 (13. 4. 2018)
https://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/10122978233-udalosti-v-regionech-ostrava/418231100030413-udalosti-v-regionech/obsah/613074-obyvatele-buku-trapi-prach-ze-stavby-d1

„Na velkou prašnost při stavbě dálnice D1 si stěžují obyvatelé Buku na Přerovsku. Podle místních jde o dlouhodobý problém, který vygradoval v neděli. Do obce se valila oblaka prachu. Stavební firma Skanska podle svých slov nepochybila, větší prašnost podle ní souvisela se silným větrem. Věcí se začala zabývat Česká inspekce životního prostředí."

3) Aut ubylo, špína zůstává. Část obyvatel Budějovic trápí stavba dálnice D3 (6. 8. 2020)
https://www.idnes.cz/ceske-budejovice/zpravy/dalnice-d3-ceske-budejovice-prach-neporadek-stavba-doprava-kamiony.A200805_563167_budejovice-zpravy_mrl

„Ani posílený úklid v okolí staveniště dálnice D3 kolem Českých Budějovic podle obyvatel žijících v blízkosti stavby nepomáhá proti všudypřítomnému prachu a špíně. Lidé kvůli intenzivní dopravě ani neotvírají okna. Prach pokrývá chodník u silnice, po které právě projíždí hlučná „tatrovka". Zasypané jsou i ploty, parapety oken a popelnice. „Jestli je tu víc čisto? Stačí se podívat," ukazuje 67letý Jaroslav Jiříček z českobudějovické Vidovské ulice na dlažbu, kde se povaluje vrstva písku.

Zhruba před měsícem MF DNES popisovala stížnosti místních obyvatel na nepořádek a hluk nákladních aut kvůli nedaleké výstavbě dálnice D3. Nyní redaktor na místě zjišťoval, jestli se něco změnilo. „Ten prach se usazuje všude. Teď v létě je to asi nejhorší," hodnotí Jiříček. Podobně situaci popisují i další místní. „Venkovní část domu máme znečištěnou, okna ani neotevíráme. Pokud parapety a rámy umyjeme, za pět dnů je stav stejný. Okna máme dva roky nová s izolačním trojsklem. Pokud bych je neustále myla, nanesený písek s jílem by je poškrábal," zlobí se 65letá Marie Vašková.

Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) jako investor stavby slíbilo na základě stížností místních častější úklid. „Na to došlo. Každý pátek se uklízí chodníky a několikrát týdně se čistí vozovka," vysvětluje Vladimíra Hrušková, šéfka českobudějovické správy ŘSD.

Podle oslovených místních se sice častěji uklízí, ale výsledek vidět není. „Silnici čistí tak dvakrát denně, ale bez uklízení chodníků je to bez patřičného efektu," myslí si Vašková, podle které je chodník i nadále zaprášený. Pohled na místo její slova potvrzuje. Drobný písek, který se vznáší ve vzduchu a je cítit v ústech, pokrývá okolí jejího domu. „Chodníky jsou křivé, ale to není stavbou. V těch prohlubních to stroj není schopný uklidit a bohužel to snižuje efekt čištění," přiznává Hrušková.

Marie Vašková po odpovědi od ŘSD požádala město České Budějovice o údržbu chodníků. „Zatím před naším domem odstranili plevel. Nevím, zda vyspraví i prohlubně," přidává.

Příliš nákladních aut

Místní si dlouhodobě stěžují i na vysoký počet nákladních vozů. Ty vozí materiál ze staveniště. „Díky postupu prací se nyní přesouvá velká část dopravy na samotnou dálnici, čímž se podstatně snížila v ulicích Novohradská a Vidovská," říká mluvčí ŘSD Jan Studecký. To se MF DNES na místě potvrdilo. Většina vozů nyní za železničním přejezdem odbočuje vpravo mimo zástavbu. Řada z nich ale i nadále jezdí kolem domů.

„Tatrovek lehce ubylo, ale osobně mám pocit, že jich tady stejně jezdí spousta. Na jednu stranu chápu, že se dálnice musí postavit, ale tohle je nepříjemné," líčí na své zahradě Jaroslav Jiříček a na chvíli se odmlčí, když kolem projíždí nákladní auto. „Vidíte, jak rychle jede? Tohle třicítka nebude," dodává, když hluk motoru o chvíli později utichne. I přestože se v ulici objevilo omezení rychlosti, řada řidičů osobních i nákladních aut ho nerespektuje.

„My na to samozřejmě denně upozorňujeme řidiče, aby nařízenou rychlost dodržovali," ubezpečuje Hrušková. „Bohužel nejsme schopni zajistit, aby se touto ulicí v současné době nejezdilo. Až veškerá omezení skončí, zajistíme kompletní rekonstrukci," dodává ředitelka s tím, že současný stav potrvá ještě rok.
Podle náměstka primátora Viktora Lavičky by mohla ještě letos na podzim vzniknout provizorní silnice, která odlehčí části Novohradské. Vést by měla právě od křižovatky této ulice a Vidovské. „Jednali jsme o tom s ŘSD. Měla by tam být panelová silnice, která alespoň částečně dopravu odsune od Novohradské," říká náměstek.
Údržba se zlepšila
I nadále dává intenzivní doprava zabrat také silnici, která vede od Českých Budějovic kolem staveniště D3 k nedaleké obci Vidov. „Myslím, že se její údržba o něco zlepšila. Je to ale těžké. Snaží se spravovat výtluky, ale vzápětí se objevují další," popisuje vidovský starosta Tomáš Šedivý.
„Cesta je od těch nákladňáků totálně rozježděná. S tím prachem je to stejné. Když se to snaží uklidit, tak na to pošlou stroj, který to akorát rozvíří," popisuje svou zkušenost 23letý Matěj Uhlíř, který žije ve Vidově. Stavba D3 částečně komplikuje provoz třeba i na cestě z Rudolfova do Budějovic.
Okolí Vidovské ulice není jediným místem, které nyní mimořádně trápí intenzivní doprava. Na kamiony si podle starostky Lenky Malé stěžují i obyvatelé nedalekého Srubce, tam je to ovšem z důvodu jiného omezení a opravy vozovky. „Kolem domů projíždí nespočet kamionů a aut mimo jiné kvůli uzavírce hlavní silnice přes Novou Ves, která má skončit v říjnu. Je to velmi nepříjemné. Bohužel, musíme to vydržet," doplňuje."

KD žádá, aby podmínka č. 19 stavebního povolení byla doplněna o časový údaj (číselně či slovně), do kdy musí ŘSD ČR nebo zhotovitel stavby nadměrné znečištění ovzduší prašností při realizaci dálnice zajistit, např. na základě podnětu veřejnosti či vedení dotčené samosprávy. Nyní uložený požadavek MD na zajištění v maximální možné míře eliminace znečištění ovzduší nemusí být totiž během výstavby dálnice vždy důsledně splněn. Je tedy nutné, aby když k takové situaci dojde, byla náprava provedena v krátké lhůtě, např. do 5-7 dní od oznámení veřejnosti či vedení samosprávy.

4. Absence Projektu vegetačních úprav ve stavebním řízení

Z obsahu spisu vyplývá, že ŘSD ČR vypracovalo **Projekt vegetační úprav** (tj. SO 801 Vegetační úpravy dálnice). Důkazem jsou např. ve spisu přiložené **záznamy z jednání ze dne 26. 8. 2016 a ze dne 1. 9. 2016.**

Z obou těchto záznamů mj. vyplývá, že **Projekt vegetačních úprav** s výsadbou JEN místně původních druhů dřevin a travin **nepočítá** nebo že **náhradní výsadba bude prováděna v poměru 1 : 3**, tzn. za 1 vykácený strom se na tělese dálnice vysadí přibližně 3 nové stromy. A pokud nebude vhodné místo pro další stromy na tělese dálnice k dispozici, tak se mají vysadit na plochách podle požadavků orgánů ochrany přírody na náhradní výsadbu v rámci řízení dle § 8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. o povolení kácení dřevin rostoucích mimo les.

Zásadní vadou stavebního řízení ovšem je, že **Projekt vegetačních úprav** není součástí příloh žádosti ŘSD ČR, ačkoliv se jedná o údaje, které se týkají ochrany životního prostředí, resp. přírody, k nimž se mají spolky v rámci své účasti v navazujícím řízení, tzn. i stavebního řízení, **seznámit a příp. se k němu vyjádřit.**

Přitom závazné stanovisko EIA ze dne **30. 11. 2016** uvádí toto: *„V rámci vegetačních úprav stavby se předpokládá náhradní výsadba v okolí zejména jako doplnění porostů vodotečí a výsadby na svazích nových komunikací. **Projekt vegetačních úprav a náhradní výsadby za smýcené dřeviny bude předložen v rámci stavebního řízení.**"*

Pokud součástí žádosti ŘSD ČR je např. **Dendrologický průzkum** (5/2016), **Biologický průzkum** (10/2016) či **Migrační studie** (5/2016), které ze svých hledisek posuzují stav v území a příp. navrhují různá zmírňující opatření ke snížení škodlivého vlivu tělesa dálnice při výstavbě a jejího provozování, pak je logické, že by součástí DSP měl být i **Projekt vegetačních úprav** o počtech a druzích vysazovaných stromů, keřů a travin na tělese dálnice. ŘSD ČR totiž tímto projektem zajistí zmírňující opatření škodlivých vlivů dálnice a automobilového provozu (snížení zásahu do krajinného rázu, snížení světelného smogu a znečištění ovzduší či intenzit hluku, vizuálně vhodnější začlenění tělesa dálnice do krajiny, snížení škodlivých psychických účinků dálnice a automobilového provozu na lidi apod.).

Podstatné dále také je, že se spolky jako účastníci tohoto navazujícího řízení dle zákona č. 100/2001 Sb. budou moci k obsahu **Projektu vegetačních úprav vyjádřit**, neboť mohou vznášet nejen procesně-právní námitky, ale i věcné námitky, které mají vztah ke stavu životního prostředí a k dopadům stavby na něho.

Projekt vegetačních úprav se přitom týká stavu ŽP v území, neboť určuje kolik kusů dřevin či travin a jakých druhů se bude na tělese dálnice sázet (u travin je optimální výsadba tzv. motýlí směsi), do kdy má být taková výsadba hotova apod. Nelze tedy **Projekt vegetačních úprav** předkládat např. až do řízení o vydání kolaudačního souhlasu, neboť spolky nejsou takového řízení ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb. účastníky.

Na druhou stranu je sice možné tento projekt předložit do územního řízení, ale **KD za vhodnější okamžik považuje stavební řízení**, kdy je jednoznačně zřejmé, jaké konkrétní umístěné SO budou povoleny a na jakých místech, takže konečná podoba dálnice je téměř hotová (pozn.: lze samozřejmě ještě změnami územních rozhodnutí a stavebních povolení docílit drobných úprav stavby).

KD k otázce, kdy a jak se spolky budou moci s **Projektem vegetačních úprav** v nějakém navazujícím řízení seznámit a vyjádřit se k němu, si dovoluje upozornit např. na rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne **20. 10. 2020, č. j. 38 A 6/2020 – 230**, který při přezkumu zákonnosti změny územního rozhodnutí pro dálnici D0136 řešil podobný problém, tzn. kdy má ŘSD ČR předložit **návrh zimní údržby průchodu dálnice přes citlivé oblasti.**

Podle závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11. 2016,** ve znění stanoviska ministra ŽP ze dne **20. 4. 2020,** to mělo být až při **vydání kolaudačního souhlasu,** kdežto podle názoru žalovaných spolků to má být nejpozději ve stavebním řízení, aby se s ním mohly seznámit a příp. se k němu vyjádřit.

Krajský soud přitom ve svém výše cit. zrušujícím rozsudku rozhodl, že tento návrh musí být předložen již před **umístěním stavby**, neboť může znamenat vytvoření SO i škodlivý zásah do biotopů zvláště chráněných druhů organismů, což je nutné vyřešit ještě před umístěním stavby (dálnice D0136). Současně přisvědčil názoru žalobců, že jedině tak se budou moci s tímto plánem seznámit a příp. se k němu vyjádřit, což kolaudační řízení neumožňuje.

Krajský soud ve svém zrušujícím rozsudku ze dne **20. 10. 2020, č. j. 38 A 6/2020 – 230** ve věci připomínkování **návrhu zimní údržby** spolky mj. uvádí toto:
„33. Konečně, lze také přisvědčit žalobcům, že ***odsunem řešení způsobu posypu dálnice až do kolaudačního řízení dojde k vyloučení dotčené veřejnosti z účasti na řízení****, což s ohledem na shora uvedené předpokládané možné negativní vlivy na životní prostředí krajský soud hodnotí jako rozporné s účelem posouzení vlivů záměrů na životní prostředí a účinné možnosti účasti dotčené veřejnosti na jejich posuzování."*

Pokud tedy KD ve svých námitkách ze dne **22. 6. 2021** navrhovala, aby příp. stavební povolení obsahovalo podmínku, že **„vegetační úpravy budou obsahovat jen geograficky místní druhy dřevin a travin"**, tak očekávaly, že MD vyzve ŘSD ČR, aby již zhotovený **Projekt vegetačních úprav** vložilo do spisu. Jedině tak by se s ním MD a účastníci řízení mohli seznámit, takže by ve smyslu § 3 správního řádu bylo jednoznačně zřejmé, **jaké druhy dřevin a travin se plánují na tělese dálnice D0136 sázet (a kdy)**, tzn. místně původní či místně nepůvodní.

A pokud by byly uvedeny **JEN místně původní druhy dřevin**, tak by tento návrh KD byl bezpředmětný.

Ale pokud **místně nepůvodní druhy dřevin**, tak si MD mělo od příslušného odborného a kompetentního orgánu ochrany přírody vyžádat vyjádření, zda je možné na tělese dálnice vysadit JEN místně původní druhy dřevin či nikoliv a pokud jakékoliv, tak proč. A s tímto vyjádřením se pak měli účastníci stavebního řízení v souladu s **§ 36 odst. 6 správního řádu** v přiměřené lhůtě opět seznámit a vyjádřit se k němu.

Jelikož tato procedura takto neproběhla, tak MD nepostupovalo v souladu se zákonem. Navíc došlo k porušení práv účastníků řízení, včetně spolků, se s tímto projektem i s odborným stanoviskem příslušného orgánu ochrany přírody seznámit a vyjádřit se k němu.

I když **Projekt vegetačních úprav** nelze ve smyslu **§ 2 odst. 3 stavebního zákona** považovat za stavební objekt, tak stejně tak nelze za SO považovat ani **Dendrologický průzkum, Biologický průzkum, Migrační studie** a jiné odborné podklady mající vztah k dálnici D0136. Přesto tyto 3 odborné studie jsou součástí DSP a spisu.

Podle KD je obdobně irelevantní argument, že postačuje, pokud **Projekt vegetačních úprav** odsouhlasí příslušný orgán ochrany přírody. Podstatné totiž je, že se s jeho obsahem musejí spolky v nějakém navazujícím řízení seznámit s možností se k němu vyjádřit, přičemž nevhodnějším řízením je právě stavební řízení (pozn.: analogií je návrh zimní údržby před umístěním stavby v kauze změny umisťované dálnice D0136), nikoliv až řízení o vydání kolaudačního souhlasu, v němž spolky nejsou účastníky a kam se předkládá **dokumentace pro provedení stavby.**

Z napadeného rozhodnutí přitom není zřejmé, kdy a jakým zákonným způsobem se budou moci spolky s **Projektem vegetačních úprav** v nějakém navazujícím řízení seznámit a vyjádřit se k němu. Přitom žádný zákon nebrání ŘSD ČR, aby **Projekt vegetačních úprav** byl součástí žádosti o vydání stavebního povolení.

V této souvislosti lze upozornit na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne **3. 4. 2014, č. j. 10 A 349/2011 – 45-49**, který zamítl žalobu Děti Země – Klubu za udržitelnou dopravu (dále jen Děti Země) proti povolení výjimky dle § 56 zákona č 114/1992 Sb. ke škodlivému zásahu do biotopů 7 zvláště chráněných druhů živočichů v trase dálnice **R5508 Staré Město – Moravský Písek.**

Předmětem sporu byl **výklad uložené podmínky o výjimce.** Děti Země jako žalobci namítaly, že je nutné její obsah upřesnit právě v řízení o výjimce, neboť další možnost mít už nebudou. KÚ v Brně i MŽP shodně s městským soudem tvrdily, že se Děti Země a další spolky budou moci k takto obecně uložené podmínce o kompenzacích v rozhodnutí o povolení výjimky **vyjádřit v některém z navazujících řízení**, tj. v územním nebo ve stavebním, takže Děti Země nemusejí mít obavy, že k tomu nikdy nedojde (např. až řízení o vydání kolaudačního souhlasu).

Městský soud v Praze v rozsudku ze dne **3. 4. 2014, č. j. 10 A 349/2011 – 45-49** mj. uvádí následující:
*„Předně je třeba připomenout, že **žalobce je oprávněn jako občanské sdružení se účastnit jak územního řízení pro předmětnou stavbu (...), tak i řízení stavebního... Tvrzení, že odsunutím definitivního řešení této otázky do územního či stavebního řízení je žalobci znemožněno, aby se k němu vyjádřil, je tedy zcela liché.***
*Z podmínky č. 5 rozhodnutí krajského úřadu pak vyplývá, že konkrétní řešení kompenzačních opatření bude obsaženo v dokumentaci stavby, která bude předložena orgánu ochrany přírody a krajiny „k odsouhlasení". **Toto „odsouhlasení" přitom bude mít formu závazného stanoviska. Možnost přezkoumání tohoto stanoviska ve správním řízení je založena podle § 149 odst. 4 správního řádu** a ve správním soudnictví pak ust. § 75 odst. 2 soudního řádu správního.*
*Je tedy zřejmé, že definitivní řešení této otázky bude i při zvoleném řešení posouzeno orgány ochrany přírody a krajiny (a to případně ve dvou stupních), nikoliv stavebním úřadem, **bude se tak dít za účasti žalobce**, který bude mít možnost se **k definitivní podobě kompenzačních opatření vyjádřit, a s možností přezkoumání této podoby soudem...***
*Žalovaný zcela správně poukazuje na to, že konkrétní technické řešení stavby silnice dosud není známo. Není tak např. známo, zda a v jakých místech bude silnice vedena na náspech, jak budou tyto náspy vysoké, jak budou navazovat na okolní terén atd.. **Všechny tyto okolnosti budou známy až v územním, potažmo ve stavebním řízení.**"*

Pokud tedy **Projekt vegetačních úprav** nebyl součástí územního řízení (2005-2006) a ani řízení o změně územního rozhodnutí (2017-2021) dálnice D0136, tak je logické, že **posledním navazujícím řízením je právě toto stavební řízení.** Ovšem ŘSD ČR tento projekt k žádosti nepřiložilo, ačkoliv se týká zájmu ochrany přírody. A MD si ho od ŘSD ČR nevyžádalo, ačkoliv z předložené námitky KD je zřejmé, že si ho mělo opatřit.

Z napadeného rozhodnutí tedy nelze **zjistit, kdy a jakým způsobem se bude moci KD** (podle svých stanov hájící ochranu životního prostředí) ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb. s **Projektem vegetačních úprav** v nějakém **navazujícím řízení seznámit a vyjádřit se k němu**, pokud se to nestalo v územním a ani v tomto stavebním řízení.

KD žádá, aby stavebního povolení bylo zrušeno, neboť mezi podklady chybí Projekt vegetačních úprav, který podle záznamu z jednání ze dne 26. 8. 2016 a ze dne 1. 9. 2016 prokazatelně téměř 5 let existuje. KD se totiž jedině tímto způsobem může s jeho obsahem seznámit a vyjádřit se k němu a příp. proti jeho obsahu brojit

v novém rozkladu. Pokud si ho MD nezaopatřilo do spisu, aby se mohlo dle § 3 ve vztahu § 50 odst. 4 a § 68 odst. 3 správního řádu správným postupem vypořádat s návrhem KD k obsahu vegetačních úprav, pak postupovalo nezákonně, jelikož samo nekompetentně a neodborně rozhodovalo.

KD dále žádá, aby bylo do spisu vloženo vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody k jejich návrhu v námitkách ze dne 21. 6. 2021, aby vegetační úpravy obsahovaly jen geograficky místní druhy dřevin a travin. Postupem MD došlo opět k tomu, že před vydáním napadeného rozhodnutí se KD nemohla s tímto vyjádřením seznámit a vyjádřit se k němu.

5. Ověření platnosti časově omezených vyjádření a stanovisek – porušení § 2 odst. 4, § 3 a § 36 odst. 3 správního řádu

MD na str. 39-40 stavebního povolení mezi podklady uvádí vyjádření a stanoviska různých institucí a firem, které se především týkají technických a komunikačních sítí, která byla vydána ve smyslu **§ 110 odst. 2 písm. d) stavebního zákona,** přičemž řada z nich má omezenou časovou platnost,

Vzhledem k tomu, že žádost o vydání stavebního povolení byla podána již dne **28. 8. 2020** a stavební povolení bylo vydáno až dne **30. 7. 2021**, tak u řady těchto podkladových vyjádření a stanovisek skončila jejich časově omezená platnost (1 či 2 roky). A jelikož prvostupňové i odvolací řízení tvoří jeden celek, tak do doby vydání pravomocného rozhodnutí je nutné, aby všechny podklady byly platné (věcně i časově) i v době vydání pravomocného rozhodnutí.

Je tedy nutné, aby v rámci rozkladového řízení bylo před vydáním rozhodnutí PŘEZKOUMATELNĚ prověřeno (nikoliv tak, jak formálně MD učinilo v napadeném rozhodnutí), zda přiložená vyjádření a stanoviska s omezenou časovou platností jsou stále platná či jejich platnost brzy neskončí. A pokud ano, tak je nutné si od příslušných institucí a firem vyžádat nové vyjádření či stanovisko. Následně bude nutné, aby byla uložena přiměřená lhůta k tomu, aby se účastníci řízení s těmito podklady seznámili a příp. se k nim vyjádřili.

Podle názoru KD může přitom jakýkoliv účastník řízení upozorňovat správní orgán na rizika, která souvisejí se správním řízením, neboť správní orgány musejí ze své **úřední povinnosti postupovat jen v souladu se zákonem, v tomto případě se správním řádem.** I bez tohoto upozornění bylo totiž **povinností MD si zajistit všechny potřebné podklady, které musejí být i časově relevantní**, resp. platné. Je také nutné připomenout, že časově omezenou platnost mívají i podkladová správní rozhodnutí, např. o povolení výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.

KD sice **podle svých stanov, podle zákona č. 100/2001 Sb. a podle různých složkových zákonů** na ochranu životního prostředí, veřejného zdraví a jiných veřejných zájmů může vznášet jen námitky, které se týkají předmětu jejich činnosti, nicméně v tomto případě jde o upozornění, že správní orgány dle **§ 2 odst. 1 správního řádu** postupují jen v souladu se zákonem. Je proto logické, že správní orgány musejí za všech okolností před vydáním svého rozhodnutí vždy prověřovat, zda mají všechny podklady a zda jsou stále platné, příp. reagovat na nové skutečnosti o ukončení jejich platnosti (např. s časovým omezením či jinou úřední mocí nebo soudní mocí).

KD si příkladmo dovoluje upozornit, že u řady podkladových vyjádření a stanovisek již skončila jejich časově omezená platnost (1 či 2 roky), přičemž tato skutečnost se týká min. těchto 2 podkladů:

3) vyjádření ČEPS, a. s., ze dne **8. 7. 2019, č. j.709/19/BRN, 20/2019/14730/Še** s dobou platností **do 19. 7. 2021**
4) vyjádření ČEZ Distribuce, a. s., ze dne **2. 7. 2020, č. j. 1109313309** s dobou platností **do 2. 7. 2021**

KD žádá, aby před vydáním rozhodnutí o podaných rozkladech došlo k aktuálnímu prověření časové platnosti VŠECH podkladových vyjádření, stanovisek a správních rozhodnutí, přičemž pokud bude zjištěno, že jejich doba platnosti již skončila, jak je zřejmě z výše uvedených 2 podkladů, nebo že může skončit ještě před vydáním rozhodnutí ministra, tak bude ŘSD ČR vyzváno k předložení jejich aktualizací, aby všechny podklady, tj. s omezenou časovou platností či věcně, byly v době rozhodování ministra platné. Tento postup ministra přitom bude souladný s § 2 odst. 1 a odst. 4 a § 3 ve vztahu k § 50 odst. 2 a odst. 3 a § 68 odst. 3 správního řádu, neboť prvostupňové i odvolací řízení tvoří jeden celek.

6. Absence důvodů o nezahrnutí všech podkladů do rozhodnutí – porušení § 50, odst. 4, § 68 odst. 3 ve vztahu k § 2 odst. 4 a § 3 správního řádu

MD na str. 38-40 stavebního povolení uvádí **přehled podkladů ve spise**, které využil pro jeho vydání. Nicméně z obsahu spisu vyplývá, že řada podkladů, které ŘSD ČR přiložilo k žádosti, **nejsou v tomto přehledu uvedeny**.

Přitom z ustálené judikatury správních soudů vyplývá, že povinností správních úřadů je nejen řádně nashromáždit všechny potřebné podklady, ale v rozhodnutí uvést, které nashromáždil a které (či které jejich části) pro své rozhodování použil a **hlavně které nepoužil a z jakého důvodu.**

Pokud ŘSD ČR k žádosti přidalo řadu podkladů (tj. vyjádření, stanovisek a závazných stanovisek), tak bylo povinností MD v napadeném rozhodnutí uvést, které podklady nepoužilo a proč. Jde o základní zásady postupu správního orgánu, který zasahuje i do práv účastníků řízení, neboť ty mají právo z rozhodnutí přezkoumatelně a přesvědčivě zjistit, které nashromážděné podklady byly použity a které nikoliv a proč.

KD po prostudování spisu níže upozorňuje příkladmo na těchto 8 podkladů ŘSD ČR, které nejsou uvedené v napadeném rozhodnutí a není známo proč:

1) vyjádření LAN SERVIS s. r. o. ze dne 13. 7. 2020
2) vyjádření ČEPRO, a. s., ze dne 13. 7. 2021
3) vyjádření Vodafone Czech Republic a. s. ze dne 14. 7. 2020
4) vyjádření SITEL, spol. s r.o., ze dne 15. 6. 2020
5) vyjádření Dial Telecom, a. s., ze dne 20. 7. 2020
6) vyjádření Ministerstva vnitra, odboru správy majetku ze dne 28. 7. 2020
7) vyjádření Českých radiokomunikací a. s. ze dne 14. 7. 2020
8) vyjádření OLTERM & TD Olomouc, a. s., ze dne 15. 7. 2020

KD žádá, aby napadené stavební povolení bylo zrušeno, neboť v souladu s ust. § 50, odst. 4, § 68 odst. 3 ve vztahu k § 2 odst. 4 a § 3 správního řádu není z něho přezkoumatelně zřejmé, jak MD naložilo se všemi podklady, které ŘSD ČR přiložilo ke své žádosti, tzn. které nepoužilo a z jakých důvodů, přičemž zvláště je nutné, aby byla pozornost věnována 8 podkladům, které jsou uvedeny výše a které nemusejí být ani platné.

7. Absence důvodů o nezahrnutí 18 požadavků vyjádření Vodovodů a kanalizací Přerov, a. s., ze dne 22. 8. 2017, č. j. 2017/1180/Pj-S5 do výroků stavebního povolení – porušení § 50, odst. 4, § 68 odst. 3 ve vztahu k § 2 odst. 4 a § 3 správního řádu

MD na str. 13 a na str. 39 stavebního povolení uvádí, že účastníky řízení jsou i **Vodovody a kanalizace Přerov, a. s.,** přičemž ve spisu je jejich vyjádření ze dne **22. 8. 2017, č. j. 2017/1180/Pj-S5** a ze dne **9. 11. 2020, č. j. 2020/1684/Kv-SS** (o prodloužení platnosti vyjádření z roku 2017).

Vodovody a kanalizace Přerov, a. s., ve svém vyjádření ze dne **22. 8. 2017** (3 strany) k 10 SO uvádějí, že s DSP souhlasí, a to za splnění 18 požadavků, resp. ***„za předpokladu splnění níže uvedených podmínek, které považujeme za vhodné uvést ve výrokové části stavebního povolení“.***

Ve výroku napadeného rozhodnutí ovšem těchto 10 požadavků není zahrnuto a MD v jeho odůvodnění ve smyslu § 3 ve vztahu k § 68 odst. 3 správního řádu nikde konkrétním způsobem neuvádí, proč tento požadavek splněn nebyl.

MD na str. 40 stavebního povolení mj. uvádí toto: *„Jednotlivá stanoviska dotčených orgánů vyžadovaná zvláštními předpisy a vyjádření účastníků řízení doložená ke stavebnímu řízení, která souvisí s prováděním stavby, byla zvážena, byl zajištěn vzájemný soulad, a požadavky, týkající se provádění projednávané stavby nebo jejího následného užívání,* ***byly zohledněny v podmínkách ve výrokové části tohoto rozhodnutí****.... Požadavky správců jednotlivých inženýrských sítí, vedení a další infrastruktury* ***nejsou v rozhodnutí doslovně citovány (v rámci stavebního řízení to žádný z těchto***

účastníků řízení výslovně nepožadoval). *Místo toho byla do podmínky č. 6 tohoto rozhodnutí zahrnuta povinnost dodržení relevantních požadavků těchto správců a průběžná aktualizace jejich stanovisek."*

Podle názoru KD je zřejmé, že došlo **k porušení základních zásad správního řádu,** neboť pokud ŘSD ČR mezi podklady své žádosti přiložilo vyjádření Vodovodů a kanalizací Přerov, a. s., ze dne **22. 8. 2017** s 18 požadavky na 10 SO s výslovným požadavkem jejich zahrnutí do výroku, tak bylo povinností MD **přezkoumatelně uvést, proč ani jeden z těchto 18 požadavků nebyl do výroku napadeného rozhodnutí zahrnut.**

KD žádá, aby napadené stavební povolení bylo zrušeno, neboť v souladu s ust. § 50, odst. 4, § 68 odst. 3 ve vztahu k § 2 odst. 4 a § 3 správního řádu není z něho přezkoumatelně zřejmé, proč MD nezahrnulo 18 požadavků k povolení 10 SO, které jsou uvedeny ve vyjádření Vodovodů a kanalizací Přerov a. s., ze dne 22. 8. 2017, ačkoliv je to výslovně požadováno, přičemž jde o podklad, který ŘSD ČR přiložilo ke své žádosti.

8. Absence důvodů o nezahrnutí 24 požadavků vyjádření Správy železniční dopravní cesty, s. o., ze dne 11. 12. 2017, č. j. 20044/2017-OŘ OLC-OPS/KIJ do výroků stavebního povolení – porušení § 50, odst. 4, § 68 odst. 3 ve vztahu k § 2 odst. 4 a § 3 správního řádu

MD na str. 13 a na str. 39 stavebního povolení uvádí, že účastníkem řízení je i **Správa železnic, s. o.,** přičemž ve spisu je její vyjádření ze dne **11. 12. 2017, č. j. 20044/2017-OŘ OLC-OPS/KIJ,** ze dne **19. 3. 2018, č. j. 12515/2018-SŽDC-OŘ OLC-OPS/KIJ** a ze dne **7. 1. 2020, č. j. 356/2020-SŽDC-OŘ OLC-OPS/KIJ** (o prodloužení platnosti vyjádření z roku 2017).

Správa železnic, s. o., ve svém vyjádření ze dne **11. 12. 2017** (4 strany) uvádí, že s DSP souhlasí, a to za splnění 24 požadavků, resp. ***„trváme na tom, aby výše uvedené podmínky tohoto souhrnného stanoviska byly stavebníkovi zapracovány do podmínek stavebního povolení jako nezbytně závazné".***

Ve výroku napadeného rozhodnutí ovšem těchto 24 požadavků není zahrnuto a MD v jeho odůvodnění ve smyslu § 3 ve vztahu k § 68 odst. 3 správního řádu nikde konkrétním způsobem neuvádí, proč tento požadavek splněn nebyl.

MD na str. 40 stavebního povolení mj. uvádí toto: *„Jednotlivá stanoviska dotčených orgánů vyžadovaná zvláštními předpisy a vyjádření účastníků řízení doložená ke stavebnímu řízení, která souvisí s prováděním stavby, byla zvážena, byl zajištěn vzájemný soulad, a požadavky, týkající se provádění projednávané stavby nebo jejího následného užívání,* ***byly zohledněny v podmínkách ve výrokové části tohoto rozhodnutí****.... Požadavky správců jednotlivých inženýrských sítí, vedení a další infrastruktury* ***nejsou v rozhodnutí doslovně citovány (v rámci stavebního řízení to žádný z těchto účastníků řízení výslovně nepožadoval).*** *Místo toho byla do podmínky č. 6 tohoto rozhodnutí zahrnuta povinnost dodržení relevantních požadavků těchto správců a průběžná aktualizace jejich stanovisek."*

Podle názoru KD je zřejmé, že došlo **k porušení základních zásad správního řádu,** neboť pokud ŘSD ČR mezi podklady své žádosti přiložilo vyjádření Správy železnic, s. o., ze dne **11. 12. 2017** s 24 požadavky s výslovným požadavkem jejich zahrnutí do výroku, tak bylo povinností MD **přezkoumatelně uvést, proč ani jeden z těchto 24 požadavků nebyl do výroku napadeného rozhodnutí zahrnut.**

KD žádá, aby napadené stavební povolení bylo zrušeno, neboť v souladu s ust. § 50, odst. 4, § 68 odst. 3 ve vztahu k § 2 odst. 4 a § 3 správního řádu není z něho přezkoumatelně zřejmé, proč MD nezahrnulo 24 požadavků k povolení stavby, které jsou uvedeny ve vyjádření Správy železnic, s. o., ze dne 11. 12. 2017 (s prodlouženou platností ze dne 19. 3. 2018 a ze dne 7. 1.2020), ačkoliv je to výslovně požadováno, přičemž jde o podklad, který ŘSD ČR přiložilo ke své žádosti.

9. Absence důvodů o nezahrnutí 20 požadavků vyjádření Správy silnic Olomouckého kraje ze dne 10. 6. 2019, č. j. SSOK JH-12654/2019 do výroků stavebního povolení – porušení § 50, odst. 4, § 68 odst. 3 ve vztahu k § 2 odst. 4 a § 3 správního řádu

MD na str. 13 a na str. 39 stavebního povolení uvádí, že účastníkem řízení je i **Správa silnic Olomouckého kraje**, přičemž ve spisu je jeho vyjádření ze dne **10. 6. 2019, č. j. SSOK JH-12654/2019** a ze dne **28. 5. 2021, č. j. SSOK JH-11673/2021** (o prodloužení platnosti vyjádření z roku 2017).

Správa silnic Olomouckého kraje ve svém vyjádření ze dne **10. 6. 2019** (2 strany) ke 3 SO uvádí, že s DSP souhlasí, a to za splnění 20 požadavků, resp. ***„investor stavby dále dodrží tyto podmínky".***

Ve výroku napadeného rozhodnutí ovšem těchto 20 požadavků není zahrnuto a MD v jeho odůvodnění ve smyslu § 3 ve vztahu k § 68 odst. 3 správního řádu nikde konkrétním způsobem neuvádí, proč tento požadavek splněn nebyl.

MD na str. 40 stavebního povolení mj. uvádí toto: *„Jednotlivá stanoviska dotčených orgánů vyžadovaná zvláštními předpisy a vyjádření účastníků řízení doložená ke stavebnímu řízení, která souvisí s prováděním stavby, byla zvážena, byl zajištěn vzájemný soulad, a požadavky, týkající se provádění projednávané stavby nebo jejího následného užívání,* ***byly zohledněny v podmínkách ve výrokové části tohoto rozhodnutí****.... Požadavky správců jednotlivých inženýrských sítí, vedení a další infrastruktury* ***nejsou v rozhodnutí doslovně citovány (v rámci stavebního řízení to žádný z těchto účastníků řízení výslovně nepožadoval).*** *Místo toho byla do podmínky č. 6 tohoto rozhodnutí zahrnuta povinnost dodržení relevantních požadavků těchto správců a průběžná aktualizace jejich stanovisek."*

Podle názoru KD je zřejmé, že došlo **k porušení základních zásad správního řádu**, neboť pokud ŘSD ČR mezi podklady své žádosti přiložilo vyjádření Správy silnic Olomouckého kraje ze dne **10. 6. 2019** s 20 požadavky na 3 SO s výslovným požadavkem jejich dodržení, tak bylo povinností MD **přezkoumatelně uvést, proč ani jeden z těchto 20 požadavků nebyl do výroku napadeného rozhodnutí zahrnut.**

KD žádá, aby napadené stavební povolení bylo zrušeno, neboť v souladu s ust. § 50, odst. 4, § 68 odst. 3 ve vztahu k § 2 odst. 4 a § 3 správního řádu není z něho přezkoumatelně zřejmé, proč MD nezahrnulo 20 požadavků k povolení 3 SO, které jsou uvedeny ve vyjádření Správy silnic Olomouckého kraje ze dne 10. 6. 2019 (s prodlouženou platností ze dne 28. 5. 2021), ačkoliv je výslovně požadováno, aby ŘSD ČR tyto požadavky dodrželo. A to lze provést jen jejich zahrnutím do napadeného rozhodnutí (jinak jde jen o pouhý slib ŘSD ČR, který nelze právně vymáhat), přičemž jde o podklad, který ŘSD ČR přiložilo ke své žádosti.

10. Žádost dle ust. § 149 správního řádu o přezkum těchto závazných stanovisek

Ust. **§ 149 odst. 1 správního řádu** uvádí toto:
„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."*

Ust. **§ 149 odst. 2 správního řádu** uvádí toto:
„Závazné stanovisko ***obsahuje závaznou část a odůvodnění****. V závazné části dotčený orgán uvede* ***řešení otázky****, která je předmětem závazného stanoviska,* ***ustanovení zákona****, které zmocňuje k jeho vydání a další ustanovení právních předpisů, na kterých je obsah závazné části založen. V odůvodnění uvede* ***důvody****, o které se opírá obsah závazné části závazného stanoviska,* ***podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se řídil*** *při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, na kterých je obsah závazné části založen."*

Ust. **§ 149 odst. 7 správního řádu** uvádí toto:
„Jestliže odvolání směřuje proti obsahu závazného stanoviska, ***vyžádá odvolací správní orgán potvrzení nebo změnu závazného stanoviska od správního orgánu nadřízeného správnímu orgánu*** *příslušnému k vydání závazného stanoviska. Tomuto správnímu orgánu* ***zašlá odvolání spolu s vyjádřením správního orgánu prvního stupně a s vyjádřením účastníků.*** *Pokud nelze závazné stanovisko potvrdit nebo změnit bezodkladně, nadřízený správní orgán potvrdí nebo změní závazné stanovisko* ***nejpozději do 30 dnů ode dne vyžádání jeho potvrzení nebo změny.*** *K této lhůtě se připočítává doba až 30 dnů, jestliže je zapotřebí nařídit ohledání na místě nebo jde-li o zvlášť složitý případ. Po dobu vyřizování věci nadřízeným správním orgánem správního orgánu, který je příslušný k vydání závazného stanoviska, lhůta podle § 88 odst. 1 neběží."*

Ust. **§ 149 odst. 8 správního řádu** uvádí mj. toto:
*„**Nezákonné závazné stanovisko lze zrušit nebo změnit v přezkumném řízení,** k němuž je příslušný nadřízený správní orgán správního orgánu, který vydal závazné stanovisko. **Přezkumné řízení lze zahájit do 1 roku od právní moci rozhodnutí, které bylo závazným stanoviskem podmíněno**; závazné stanovisko nelze v přezkumném řízení zrušit nebo změnit po uplynutí 15 měsíců od právní moci rozhodnutí, které bylo závazným stanoviskem podmíněno..."*

10.1. Žádost dle ust. § 149 správního řádu o přezkum zákonnosti závazného stanoviska Úřadu pro civilní letectví ze dne 14. 10. 2020, č. j. 012033-20-701

10.1.1. MD má mezi podklady souhlasné závazné stanovisko **Úřadu pro civilní letectví** ze dne **14. 10. 2020, č. j. 012033-20-701**, které neobsahuje **žádný požadavek** a současně uvádí toto: *„**Odůvodnění není potřeba**, jestliže bylo správním orgánem žadateli v plném rozsahu vyhověno."*

10.1.2. Podle názoru KD bylo předmětné závazné stanovisko vydáno v rozporu s § 149 odst. 2 správního řádu, neboť **neobsahuje všechny náležitosti.** Navíc MD **tento podklad ani neuvádí v napadeném rozhodnutí.**

MD postupovalo nezákonným způsobem, neboť
- jednak mělo ŘSD ČR vyzvat, aby předložilo takové závazné stanovisko, které po procesní i věcné stránce bude bez vady a bude v souladu se správním řádem (bude obsahovat použité podklady a odůvodnění) a
- jednak není zřejmé, proč tento podklad nebyl při vydání napadeného rozhodnutí použit, přestože správní řad ukládá správním orgánům, aby se zabývaly všemi podklady a pokud nějaký nepoužijí, tak to musí zdůvodnit.

KD žádá, aby MD zajistilo přezkum tohoto závazného stanoviska ze dne 14. 10. 2020 podle ust. § 149 správního řádu, neboť bylo vydáno v rozporu s § 149 odst. 2 správního řádu, jelikož není zřejmé, na základě jakých podkladů bylo vydáno a jak se s nimi úřad vypořádal, a dále také chybí přesvědčivé odůvodnění.

KD dále namítá, že toto závazné stanovisko nenašly v napadeném rozhodnutí mezi podklady, takže v rozporu s § 3 ve vztahu k § 50 odst. 4 a § 68 odst. 3 správního řádu není přezkoumatelné zřejmé, proč ho MD nežařadilo mezi podklady, ačkoliv ho má ve spise a ačkoliv se týká povolované stavby dálnice.

10.2. Žádost dle ust. § 149 správního řádu o přezkum zákonnosti závazného stanoviska KÚ v Olomouci ze dne 30. 4. 2021, č. j. KÚOK 47265/2021 vydaného dle § 15 odst. 2 stavebního zákona o ověření podmínek územního rozhodnutí a změny územního rozhodnutí

Ust. **§ 15 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb.** uvádí toto:
*„Speciální stavební úřady postupují podle tohoto zákona, pokud zvláštní právní předpisy pro stavby podle odstavce 1 nestanoví jinak. **Povolení pro stavby mohou vydat jen se souhlasem obecného stavebního úřadu** příslušného k vydání územního rozhodnutí, který **ověřuje dodržení jeho podmínek; souhlas není správním rozhodnutím.** Jestliže se nevydává územní rozhodnutí ani územní souhlas, postačí závazné stanovisko podle § 96b."*

10.2.1. MD má mezi podklady závazné stanovisko KÚ v Olomouci ze dne **30. 4. 2021, č. j. KÚOK 47265/2021**, kterým dle § 15 odst. 2 stavebního zákona **ověřil dodržení podmínek územního rozhodnutí** ze dne **3. 3. 2006** a podmínek rozhodnutí **o změně územního rozhodnutí** ze dne **19. 11. 2019** ve znění ze dne **14. 4. 2021**.

10.2.2. Podle názoru KD nelze považovat obsah tohoto závazného stanovisko za souladný s ust. § 149 správního řádu, neboť nelze přesvědčivě zjistit, jakým způsobem bylo provedeno ověření, zda všechny podmínky pravomocného územního rozhodnutí ze dne **3. 3. 2006** a pravomocného územního rozhodnutí ze dne **19. 11. 2019** ve znění ze dne **14. 4. 2021** bylo skutečně zcela splněno nebo jen částečně nebo dokonce vůbec splněno nebylo.

Podle KD by měl nadřízený orgán toto závazné stanovisko zrušit pro absenci přezkoumatelné a doložitelné analýzy, jak bylo splnění jednotlivých podmínek obou územních rozhodnutí ověřeno a s jakým výsledkem **nebo ho**

změnit tak, aby bylo souladné se zákonem, tzn. odůvodnění o chybějící analýzu, jak jednotlivé podmínky byly splněny (i s odkazy na přesvědčivé důkazy).

Z procesního hlediska má KD pochybnosti, zda skutečně byl k vydání tohoto závazného stanoviska příslušný **KÚ v Olomouci, odbor dopravy a SH** a přezkum tohoto závazného stanoviska má provést Ministerstvo dopravy.

Pokud byla obě územní rozhodnutí vydána obecným stavebním úřadem, tj. **MM Přerov (2006) a MM Olomouc (2019)**, tak i za existence novely zákona č. 416/2009 Sb., ve znění od 1. 8. 2019, měl být příslušným úřadem **MM Olomouc, obecný stavební úřad**, který nepředstavuje tzv. riziko systémové podjatosti jako MM Přerova – viz usnesení KÚ v Olomouci ze dne **20. 6. 2018, č. j. KUOK 52031/2018.**

Dále se KD domnívá, že toto **závazné stanovisko neobsahuje řádné poučení**, jakým způsobem a kdy lze proti jeho obsahu **brojit**, neboť v poučení se pouze uvádí, že nejde o správní rozhodnutí a ani nějaké opatření.

Ust. §149 odst. 2 správního řádu sice uvádí, že závazné stanovisko musí určitě obsahovat výrok a odůvodnění, nicméně z judikatury správních soudů vyplývá, že z formálního hlediska je nutné na závazné stanovisko pohlížet jako na správní rozhodnutí, tzn. rovněž musí obsahovat výrok, odůvodnění a **poučení o opravném prostředku, což ale poučení v tomto závazném stanovisku ze dne 30. 4. 2021 nesplňuje.**

Podle KD totiž ne každý účastník řízení může vědět, že závazné stanovisko lze dle ust. § 149 správního řádu podrobit přezkumu, pokud o něj účastník řízení požádá, a to nejpozději společně s podaným odvoláním/rozkladem. Pokud tento popis v poučení chybí, jde podle názoru KD o vážnou chybu, kterou je nutné napravit.

KD žádá, aby MD zajistilo přezkum tohoto závazného stanoviska KÚ v Olomouci ze dne 30. 4. 2021 podle ust. § 149 správního řádu, neboť se domnívají, že bylo vydáno nezákonně, resp. vydal ho nesprávný úřad, neobsahuje řádné poučení o opravném prostředku a neobsahuje podrobnou analýzu s doloženými přesvědčivými důkazy, že podmínky územního rozhodnutí (2006) a jeho změny (2021) byly skutečně splněny.

10.3. Žádost dle ust. § 149 správního řádu o přezkum zákonnosti koordinovaného závazného stanoviska MM Přerova ze dne 26. 10. 2020, č. j. MMPr/204197/2020/STAV/ZP/Tes

10.3.1. MD má mezi podklady souhlasné koordinované závazné stanovisko (dále jen KZS) **MM Přerova** ze dne **26. 10. 2020, č. j. MMPr/204197/2020/STAV/ZP/Tes** (pozn.: nesprávně uvádí MMPr/104197...), které obsahuje

- **6 požadavků na ochranu krajinného rázu** ve smyslu § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. k povolení stavby
- žádný požadavek **k odpadům**, resp. odkazuje na 5 požadavků závazného stanoviska MM Přerova ze dne 15. 7. 2020, č. j. MMPr/133530/2020/STAV/ZP/No
- **1 požadavek na ochranu ovzduší** ve smyslu § 11 odst. 3 zákona č. 201/2012 Sb. (bod č. 3.)
- žádný požadavek **na ochranu památek**, resp. odkazuje na vyjádření ze dne 6. 2. 2017 o přemístění soch
- žádný požadavek **na ochranu vod**, resp. odkazuje na 2 podrobné požadavky závazného stanoviska MM Přerova ze dne 15. 10. 2020, č. j. MMPr/209342/2020/Ta
- žádný požadavek **na ochranu ZPF**, resp. odkazuje na rozhodnutí ze dne 24. 5. 2005, č. j. PEKL/1095/05
- žádný požadavek **na ochranu okraje lesa** ve smyslu § 14 odst. 2 zákona č. 449/2001 Sb. k povolení stavby
- **1 požadavek podle zákona č. 13/1997 Sb.** (bod č. 9)

MD z tohoto závazného stanoviska zahrnulo do **podmínky č. 32** stavebního povolení **jen 5 požadavků na ochranu krajinného rázu** (poslední požadavek nezahrnulo) a **část 1 požadavku na ochranu ovzduší**, přičemž **nezahrnulo 1 požadavek** závazného stanoviska vydaného podle zákona č. 13/1997 Sb.

10.3.2. KD se domnívá, že uložení **5 požadavků** v tomto KZS není pro ochranu **krajinného rázu** důsledné, proto žádají, aby nadřízený KÚ v Olomouci toto KZS z tohoto hlediska **dle ust. § 149 správního řádu změnil** tak, že bude upraveno dle níže uvedeného návrhu. Tím bude zaručeno, že ochrana krajinného rázu bude pečlivá a jednoznačně kontrolovatelná.

a) KD navrhuje změnit tento **1 požadavek** na důslednější ochranu krajinného rázu:

Podmínka č. 32 stavebního povolení obsahuje tento požadavek KZS MM Přerova na ochranu krajinného rázu:

- *„e) Vhodnými dřevinami se rozumí přednostně domácí botanické druhy stanovištně vhodných keřů a stromů, nepoužívat zahradnické kultivary, introdukované dřeviny (výjimečně i kultivary) lze použít v případech, kdy bude doloženo, že se v praxi osvědčily a odolávají specificky nepříznivým podmínkám dálnic a jejich okolí lépe než dřeviny domácí."*

KD navrhuje tuto **změnu tohoto 1 požadavku**, neboť se domnívají, že neexistuje žádný vážný důvod, aby se na tělese dálnice na ochranu krajinného rázu musely vysazovat místně nepůvodní druhy dřevin a travin:

- *„e) Vhodnými druhy dřevin se rozumí pouze geograficky místní druhy dřevin."*

b) KD dále navrhuje uložit tyto **2 nové požadavky** na důslednější ochranu krajinného rázu:

- *„Použité vhodné druhy dřevin budou vysázeny tak, že vytvoří nepravidelné shluky, přičemž mezi dřevinami bude vysázena místně původní tzv. motýlí směs ke zvýšení biodiverzity."*

- *„Vhodné dřeviny a traviny budou vysázený do zprovoznění dálnice, přičemž během následujících 5 let bude zajištěna zvýšená péče o tyto dřeviny a traviny, tzn. při poškození či uhynutí dojde obratem k nové výsadbě."*

c) KD dále namítá, že mezi podmínkami napadeného rozhodnutí by měly být **zahrnuty i úplné znění chybějících požadavků** tohoto KZS MM Přerova, a to na ochranu ovzduší (viz bod č. 3 KZS) a podle zákona o pozemních komunikacích (bod č. 9 KZS).

V bodě č. 3 tohoto KZS MM Přerova se požaduje toto: ***„V souladu s ustanovením PROGRAMU ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ ZÓNA STŘEDNÍ MORAVA – CZ07, část R.4, bod BD3, Omezování prašnosti ze stavební činnosti, budou činěna opatření..."***

MD sice ve stavebním povolení uložilo **podmínku č. 19 a č. 20** o snížení vlivu výstavby dálnice na stav ovzduší, nicméně z věcného hlediska je požadavek MM Přerova odlišný.

MD sice ve stavebním povolení uložilo **podmínku č. 32 písm. j)** o snížení vlivu výstavby na stav ovzduší, podle které *„v souladu s ustanovením Programu zlepšování kvality ovzduší, zóna střední Morava - CZ07, část E.4, bod BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti, budou činěna opatření k omezení prašnosti"*, nicméně toto znění představuje jen **zkrácený obsah celého požadavku č. 3 KZS ze dne 26. 10. 2020.**

Ust. § 149 odst. 1 správního řádu totiž ukládá stavebním úřadům, aby požadavky závazného stanoviska byly do správního rozhodnutí **zahrnuty přesně tak, jak byly uloženy**, což je i logické, neboť stavební úřady nejsou odborně a kompetenčně způsobilé takové typy požadavků ukládat. Stavební úřad si navíc nemůže z uložených požadavků vytvářet sám nějaké „stručné" výpisky a ty pak zahrnovat do svého rozhodnutí nebo dokonce uložené požadavky přehlížet. MD navíc v napadeném rozhodnutí nikde přezkoumatelně neuvádí, proč tento požadavek úplně nezahrnulo.

V bodě č. 9 tohoto KZS MM Přerova se požaduje toto: ***„V případě, že dojde z důvodu stavby k omezení provozu místních, nebo krajských silnicích, je nutné aby na základě ustanovení § 24 odst. 2 zák. č. 13/1997 Sb.,..."***

Podle názoru KD není zřejmé, proč MD ani tento požadavek do napadeného rozhodnutí nezahrnulo, ačkoliv mu to ukládá § 149 odst. 1 správního řádu.

KD žádá, aby všechny příslušné nadřízené orgány předmětné KZS MM Přerova ze dne 26. 10. 2020 dle ust. § 149 správního řádu přezkoumaly, zda po věcné i procesní stránce bylo vydáno v souladu se zákonem (a má všechny formální i věcné náležitosti).

KD dále žádá, aby požadavky na ochranu krajinného rázu byly dle výše uvedených návrhů změněny (změna 1 požadavku) a doplněny (o 2 nové požadavky).

KD ještě žádá, aby všechny uložené požadavky tohoto KZS MM Přerova byly skutečně zahrnuty do podmínek napadeného rozhodnutí, tzn. i ty, které MD opomnělo zahrnout (podrobnosti viz výše).

10.4. Žádost dle ust. § 149 správního řádu o přezkum zákonnosti závazného stanoviska MM Přerova ze dne 15. 7. 2020, č. j. MMPr/133530/2020/STAV/ZP/No

10.4.1. MD má mezi podklady souhlasné závazné stanovisko **MM Přerova** ze dne **15. 7. 2020, č. j. MMPr/133530/2020/STAV/ZP/No**, které obsahuje **6 požadavků k nakládání s odpady** ve smyslu § 79 odst. 4 zákona č. 185/2001 Sb. k povolení stavby.

MD z tohoto závazného stanoviska zahrnulo do **podmínky č. 33** napadeného rozhodnutí **5 požadavků**.

10.4.2. KD se domnívá, že uložení těchto **5 požadavků** je správné, nicméně je vhodnější, aby mezi tyto požadavky byl **zahrnut ještě 1 požadavek**, který se týká evidence odpadů. Proto žádají, aby nadřízený KÚ v Olomouci **dle ust. § 149 správního řádu** v rámci přezkumného řízení toto závazné stanovisko **změnil** podle níže uvedeného návrhu. Tím bude zaručeno, že nakládání s odpady bude transparentní a jednoznačně kontrolovatelné.

Podmínka č. 33 stavebního povolení obsahuje tento požadavek o nakládání s odpady:

- *„c) V rámci zařízení staveniště budou vytvořeny podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů produkovaných pracovníky dodavatele stavby v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství."*

KD navrhuje tuto **změnu tohoto 1 požadavku**, neboť se domnívá, že bude jasnější a lépe kontrolovatelná:

- *„c) V rámci zařízení staveniště budou vytvořeny podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů produkovaných všemi fyzickými a právnickými osobami, které se podílejí na realizaci stavby, a to v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství."*

KD žádá, aby příslušný nadřízený orgán předmětné závazné stanovisko MM Přerova z dne 15. 7. 2020 dle ust. § 149 správního řádu přezkoumal, zda po věcné i procesní stránce bylo vydáno v souladu se zákonem (a má všechny formální i věcné náležitosti).

KD dále žádá, aby jeho požadavky byly dle výše uvedeného návrhu doplněny o 1 nový.

10.5. Žádost dle ust. § 149 správního řádu o přezkum zákonnosti závazného stanoviska MM Přerova ze dne 15. 10. 2020, č. j. MMPr/209342/2020/Ta

10.5.1. MD má mezi podklady souhlasné závazné stanovisko **MM Přerova** ze dne **15. 10. 2020, č. j. MMPr/209342/2020Ta**, které obsahuje **obsáhlý požadavek č. 1 s 12 podpožadavky a 1 krátký požadavek na ochranu vod** ve smyslu § 17 odst. 1 písm. a), c) a d) zákona č. 254/2001 Sb. k povolení stavby.

MD z tohoto závazného stanoviska zahrnulo do **podmínky č. 34** napadeného rozhodnutí 12 podpožadavků požadavku č. 1, ale **nezahrnulo požadavek č. 2**.

10.5.2. KD se domnívá, že uložení těchto **„13 požadavků"**, které požaduje uložit Povodí Moravy, s. p., ve svém vyjádření ze dne **8. 10. 2019, č. j. PM-23125/2019/5203/Fi**, je správné, nicméně je vhodnější, aby 1 požadavek byl ještě doplněn. Proto žádají, aby nadřízený úřad **dle ust. § 149 správního řádu** v rámci přezkumného řízení toto závazné stanovisko **změnil** podle níže uvedeného návrhu. Tím bude zaručeno, že ochrana vod bude jednoznačná a kontrolovatelná.

a) KD dále navrhuje změnit tento **1 požadavek** na důslednější ochranu vod:

Podmínka č. 34 stavebního povolení obsahuje tento požadavek na ochranu vod:

- *„e) Během stavby nesmí dojít k dotčení břehů a koryt vodních toků nad rámec nezbytných stavebních prací, ke znečištění toků stavebním odpadem a dalšími látkami nebezpečnými vodám. Závadné látky, lehce odplavitelný materiál ani stavební odpad nebudou volně skladovány na březích vodních toků."*

KD navrhuje tuto **změnu tohoto 1 požadavku**, neboť se domnívá, že bude jasnější a lépe kontrolovatelná:

- *„e) Během stavby nesmí dojít k dotčení břehů a koryt vodních toků nad rámec nezbytných stavebních prací, ke znečištění toků stavebním odpadem a dalšími látkami nebezpečnými vodám. Závadné látky, lehce odplavitelný materiál ani stavební odpad nebudou volně skladovány na břehu do vzdálenosti 100 metrů od okraje vodního toku."*

b) KD dále namítá, že mezi podmínkami napadeného rozhodnutí by měly být **zahrnuty všechny požadavky MM Přerova v plném znění, tzn. i požadavek č. 2** (o délce platnosti tohoto závazného stanoviska na 2 roky od jeho vydání, tj. do **15. 10. 2022**, který je také řádně odůvodněn).

Ust. § 149 odst. 1 správního řádu totiž ukládá stavebním úřadům, aby požadavky závazného stanoviska byly do správního rozhodnutí **zahrnuty přesně tak, jak byly uloženy**, což je i logické, neboť stavební úřady nejsou odborně a kompetenčně způsobilé takové typy požadavků ukládat. Stavební úřad si navíc nemůže z uložených požadavků vytvářet sám nějaké „stručné" výpisky a ty pak zahrnovat do svého rozhodnutí nebo dokonce uložené požadavky přehlížet. MD navíc v napadeném rozhodnutí nikde přezkoumatelně neuvádí, proč požadavek č. 2 úplně nezahrnulo, ačkoliv mu to ukládá § 149 odst. 1 správního řádu.

KD žádá, aby příslušný nadřízený orgán předmětné závazné stanovisko MM Přerova ze dne 15. 10. 2020 dle ust. § 149 správního řádu přezkoumal, zda po věcné i procesní stránce bylo vydáno v souladu se zákonem (a má všechny formální i věcné náležitosti).

KD dále žádá, aby 1 požadavek závazného stanoviska byl dle výše uvedeného návrhu změněn.

KD ještě žádá, aby všechny uložené požadavky tohoto závazného stanoviska byly skutečně zahrnuty mezi podmínkami napadeného rozhodnutí, tzn. i ten, který MD opomnělo zahrnout (podrobnosti viz výše).

10.6. Žádost dle ust. § 149 správního řádu o přezkum zákonnosti závazného stanoviska Ministerstva zdravotnictví ze dne 30. 4. 2020, č. j. MZDR 18473/2020-2/OZP-ČIL-Sk

10.6.1. MD má mezi podklady souhlasné závazné stanovisko **Ministerstva zdravotnictví** ze dne **30. 4. 2020, č. j. MZDR 18473/2020-2/OZP-ČIL-Sk**, které obsahuje **4 požadavky k ochraně minerálních a léčivých vod** ve smyslu § 37 odst. 3 písm. b) zákona č. 164/2001 Sb. k povolení stavby.

MD z tohoto závazného stanoviska zahrnulo do **podmínky č. 35** napadeného rozhodnutí **jen 2 požadavky**.

10.6.2. KD se domnívá, že uložení těchto **4 požadavků** je správné, nicméně je vhodnější, aby požadavek č. 3 byl doplněn. Proto žádají, aby nadřízený úřad **dle ust. § 149 správního řádu** v rámci přezkumného řízení toto závazné stanovisko **změnil** podle níže uvedeného návrhu. Tím bude zaručeno, že ochrana minerálních a léčivých vod bude jednoznačná a kontrolovatelná.

a) KD dále navrhuje změnit tento **1 požadavek** na důslednější ochranu veřejného zájmu:

Podmínka č. 35 stavebního povolení obsahuje tento požadavek na ochranu minerálních a léčivých vod:

- *„b) Ministerstvo zdravotnictví požaduje předložení závěrečných zpráv z hydrogeologického monitoringu."*

KD navrhuje tuto **změnu tohoto 1 požadavku**, neboť se domnívá, že bude jasnější a lépe kontrolovatelná:

- *„b) Ministerstvo zdravotnictví požaduje předložení závěrečných zpráv z hydrogeologického monitoringu, a to do 30 dní od jejich vypracování."*

b) KD dále namítá, že mezi podmínkami napadeného rozhodnutí by měly být **zahrnuty všechny 4 požadavky MZd v plném znění, tzn. i požadavek č.** 1 (o délce platnosti tohoto závazného stanoviska na 3 roky od jeho vydání, tj. do **30. 4. 2023**, který je také řádně odůvodněn) **i požadavek č.** 4 (o nutnosti MZd informovat o situaci v území, který je také řádně odůvodněn).

Ust. § 149 odst. 1 správního řádu totiž ukládá stavebním úřadům, aby požadavky závazného stanoviska byly do správního rozhodnutí **zahrnuty přesně tak, jak byly uloženy**, což je i logické, neboť stavební úřady nejsou odborně a kompetenčně způsobilé takové typy požadavků ukládat. Stavební úřad si navíc nemůže z uložených požadavků vytvářet sám nějaké „stručné" výpisky a ty pak zahrnovat do svého rozhodnutí nebo dokonce uložené požadavky přehlížet. MD navíc v napadeném rozhodnutí nikde přezkoumatelně neuvádí, proč tyto 2 požadavky nezahrnulo, ačkoliv mu to ukládá § 149 odst. 1 správního řádu.

KD žádá, aby příslušný nadřízený orgán předmětné závazné stanovisko MZd ze dne 30. 4. 2020 dle ust. § 149 správního řádu přezkoumal, zda po věcné i procesní stránce bylo vydáno v souladu se zákonem (a má všechny formální i věcné náležitosti).

KD dále žádá, aby požadavek č. 3 byl dle výše uvedeného návrhu změněn.

KD ještě žádá, aby všechny uložené požadavky tohoto závazného stanoviska byly skutečně zahrnuty mezi podmínkami napadeného rozhodnutí, tzn. i ty, které MD opomnělo zahrnout (podrobnosti viz výše).

10.7. Žádost dle ust. § 149 správního řádu o přezkum zákonnosti závazného stanoviska Krajské hygienické stanice Olomouckého kraje ze dne 24. 4. 2017, č. j. KHSOC/06978/2017/PR/HOK

10.7.1. MD má mezi podklady souhlasné závazného stanoviska **Krajské hygienické stanice Olomouckého kraje** (dále jen KHS) ze dne **24. 4. 2017, č. j. KHSOC/06978/2017/PR/HOK**, které obsahuje **4 požadavky na ochranu veřejného zdraví** ve smyslu § 77 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb. k povolení stavby. Jeho platnost je potvrzena ve stanovisku KHS ze dne **26. 10.2020, č. j. KHSOC/40563/2020/PR/HOK.**

MD z tohoto závazného stanoviska zahrnulo do **podmínky č. 36** stavebního povolení **jen 2 požadavky**, přičemž
- **pod písm. a) jde o bod 1. závazného stanoviska KHS**
- **pod písm. b) jde o bod 4. závazného stanoviska KHS**

10.7.2. KD se domnívá, že uložení **4 požadavků** v tomto závazném stanovisku není pro ochranu veřejných zájmů důsledné, zejména před nadlimitními intenzitami hluku, proto žádají, aby nadřízený úřad toto závazné stanovisko **dle ust. § 149 správního řádu změnil** tak, že bude upraveno dle níže uvedených návrhů. Tím bude zaručeno, že ochrana veřejných zájmů bude pečlivá a jednoznačně kontrolovatelná.

a) KD navrhuje uložit tyto **2 nové požadavky** na důslednější ochranu veřejného zdraví:

- *„Během výstavby bude plněn harmonogram pravidelného měření intenzit hluku cca 2x ročně v denní a v noční době, a to v blízkosti obytné zástavby; v případě překročení hlukových norem budou v nejkratším čase provedena protihluková opatření."*

Podle názoru KD je žádoucí aby během výstavby dálnice probíhalo měření intenzit hluku, a to výše navrženým způsobem, takže by bylo podle nich vhodné tuto podmínky do závazného stanoviska zahrnout.

- *„Z hlediska relevantnosti hlukových údajů je první měření intenzit hluku nutno provést nejdříve 6 měsíců a nejpozději do dvou let po zprovoznění stavby ve zkušebním období, neboť dojde ke stabilizaci dopravních intenzit průjezdnosti. V případě prodlužování zkušebního provozu o další roky budou měření intenzit hluku prováděny minimálně dvakrát ročně."*

Podle KD je nutné v rámci zkušebního provozu **časově upřesnit, kdy a jak budou měření intenzit hluku prováděny**, aby to bylo jednoznačné a aby se dala tato měření snadno kontrolovat a vymáhat.

KD si v této souvislosti dovoluje upozornit na jiný problém, a to na **opakované zneužívání „zkušebního provozu" k dodatečnému řešení očekávaných nadlimitních intenzit hluku**, ačkoliv bylo vypracováno několik údajně kvalitních hlukových studií a orgány ochrany zdraví se věcí údajně pečlivě zabývají (např. MD již prohrálo soudní spor o stavební povolení pro část dálnice R4901, neboť ve stavebním řízení bylo odbornými posudky doloženo, že stavba nemůže splnit limity hluku – viz rozsudek ze dne **14. 12. 2011, č. j. 10 A 149/2010 – 74-80).**

Příkladem je situace na JZ části SOKP, kde byl v září 2010 povolen zkušební provoz a kde stále dochází k nadlimitním intenzitám hluku, ačkoliv by bylo logické zajistit provoz tak, aby k překračování limitů nedocházelo.

článek s názvem „Hrozí zavření klíčových silnic. Protahujete zkušební provoz, vytýká ministerstvu soud" **(6. 9. 2016) http://www.rozhlas.cz/zpravy/politika/_zprava/hrozi-zavreni-klicovych-silnic-protahujete-zkusebni-provoz-vytyka-ministerstvu-soud--1647369**

*„Před ministerstvem dopravy se otevírá závažný problém. Správcům českých silnic a železnic totiž hrozí, že budou muset dočasně uzavřít některé klíčové komunikace – například nedávno dokončené úseky dálnic, zánovní železniční koridory nebo třeba Pražský okruh. Konkrétně **jde o stavby, které jsou v takzvaném zkušebním provozu déle než tři roky a stále mají tak vážné vady, že je stavební úřad nemůže zkolaudovat**. Nejvyšší správní soud totiž rozhodl, že zkušební provoz delší než tři roky je neúměrně dlouhý.*
*Na jihozápadní část obchvatu Prahy vjela auta poprvé v září 2010. Stavba tehdy začala fungovat v takzvaném zkušebním provozu... Obyvatelé obcí na periferii hlavního města ale postup státních úřadů napadli u soudů..... Nejvyšší správní soud totiž opakované schvalování zkušebního provozu pravomocně zrušil a vynesl precedenční rozhodnutí. **„Zkušební provoz v délce tří let lze považovat za poměrně dlouhý a je tedy na místě odůvodnit, zda tato doba nepřesahuje dobu potřebnou pro ověření vlastností provedené stavby. To platí tím spíš, jestliže bylo zřejmé, že užívání stavby bude mít negativní vliv na veřejné zájmy dotčených osob**," napsala do odůvodnění rozsudku, který má zpravodajský web Českého rozhlasu k dispozici, soudkyně Dagmar Nygrínová...."*

KD k tomuto článku odkazuje na rozsudek NSS ze dne **31. 5. 2016, č.j. 4 As 17/2016 – 44**, kterým bylo na základě žaloby tří obcí a spolku Sdružení občanů okolí SOKP proti hluku z dopravy zrušeno rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy ze dne **27. 6. 2013, č. j. MHMP 333704/2013/ODA-01/Za**, který na základě závazného stanoviska KHS StK ze dne 6. 6. 2013 se 2 podmínkami povolil zkušební provoz stavby **„Silniční okruh kolem Prahy – Jihozápadní segment, úsek č. 512 D1 – Jesenice – Vestec"**, a to na dobu od 1. 7. 2013 do 31. 12. 2015 (1), kdy mají být instalovány dvě PHS (2).

Stěžovatelé přitom ve své žalobě ze dne **26. 8. 2013** (i v kasační stížnosti proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne **8. 12. 2015, č. j. 6 A 162/2013 – 102**) upozornili, že **zkušební provoz na této dálnici probíhá již od 20. 9. 2010, tj. min. 3 roky**, takže logicky v žalobě navrhli zastavení automobilového provozu až do přijetí dodatečných protihlukových opatření, která zajistí dodržování hygienických norem.

Problém s nadlimitním hlukem v JZ části SOKP během zkušebního provozu ovšem pokračoval dál, jak mj. také dokládá rozsudek NSS ze dne **26. 5. 2020, č. j. As 65/2019 – 45**, který zrušil rozsudek Městského soudu v Praze ze dne **14. 12. 2018, č. j. 3 A 200/2016 – 138**, jenž zamítl žalobu proti rozhodnutí Magistrátu hl. města Prahy ze dne **26. 8. 2016, č. j. MHMP 1457916/2016** o povolení dalšího zkušebního provozu od 29. 8. 2016 do 30. 6. 2017, a to za splnění mj. této podmínky: *„V průběhu zkušebního provozu budou zrealizovány do 30. 06. 2017 protihlukové stěny včetně vyhodnocení účinku označené PHS_01 až PHS_05 dle hlukové studie z 03/2012, č. zak. 3-0512-0008-69, zpracovatel PUDIS a. s., včetně vyhodnocení účinku."*

Výše uvedené soudní spory o nadlimitní intenzity hluku podél JZ části SOKP během zkušebního provozu sice **nijak nesouvisejí s návrhem KD na uložení nového požadavku** závazného stanoviska KHS o časových souvislostech měření intenzit hluku během zkušebního provozu, nicméně KD jimi chce **upozornit na problém zneužívání délky zkušebního provozu k porušování zákonů a hlukových limitů.**

Ve světle těchto údajů by tedy Ministerstvo zdravotnictví mělo výše uvedený návrh KD na tento nový požadavek č. 2 akceptovat a zahrnout ho mezi ostatní 4 požadavky stávajícího závazného stanoviska KHS.

Jednak podle odborných odhadů a zkušeností dochází ke „stabilizaci intenzity průjezdnosti" nejdříve po cca 6 měsících **zkušebního provozu a** jednak se **doba zkušebního provozu nepřiměřeně protahuje** (např. u dálnice D8-0805 v úseku Bílinka – Řehlovice probíhá předčasné užívání stavby zatím **od poloviny prosince 2016 do 31. 12. 2022**, tj. 6 let, neboť ŘSD ČR dálnici dosud nedostavělo a navíc nedodržuje podmínky stavebních povolení). Proto je nutné, aby **první měření intenzit hluku bylo jasně časově stanoveno a také min. počet měření při pokračujícím zkušebním provozu.**

KD ještě z opatrnosti upozorňuje, že obsahem navrženého požadavku je **jen časového upřesnění**, od kdy do kdy má být provedeno **první měření intenzit hluku** během prvních dvou let od zahájení zkušebního provozu a **jaké min. množství takových měření** má být ročně prováděno v následujících letech zkušebního provozu, **nikoliv nějaký požadavek na stanovení délky zkušebního provozu**, neboť to samozřejmě není v kompetenci KHS.

b) KD dále namítá, že mezi podmínkami napadeného rozhodnutí by měly být **zahrnuty všechny 4 požadavky KHS v plném znění, tzn. i požadavky č. 2 a č. 3, které se zabývají pitnou vodou.**

Ust. § 149 odst. 1 správního řádu totiž ukládá stavebním úřadům, aby požadavky závazného stanoviska byly do správního rozhodnutí zahrnuty přesně tak, jak byly uloženy, což je i logické, neboť stavební úřady nejsou odborně a kompetenčně způsobilé takové typy požadavků ukládat. Stavební úřad si navíc nemůže z uložených požadavků vytvářet sám nějaké „stručné" výpisky a ty pak zahrnovat do svého rozhodnutí nebo dokonce uložené požadavky přehlížet. MD navíc v napadeném rozhodnutí nikde přezkoumatelně neuvádí, oba chybějící požadavky závazného stanoviska KHS do napadeného rozhodnutí nezahrnulo, ačkoliv mu to ukládá § 149 odst. 1 správního řádu.

KD žádá, aby příslušný nadřízený orgán předmětné závazné stanovisko KHS ze dne 24. 4. 2017 dle ust. § 149 správního řádu přezkoumal, zda po věcné i procesní stránce bylo vydáno v souladu se zákonem (a má všechny formální i věcné náležitosti).

KD dále žádá, aby dle výše uvedených návrhů byly doplněny 2 nové požadavky.

KD ještě žádá, aby všechny uložené požadavky tohoto závazného stanoviska byly skutečně zahrnuty mezi podmínkami napadeného rozhodnutí, tzn. i ty, které MD opomnělo zahrnout (podrobnosti viz výše).

10.8. Žádost dle ust. § 149 správního řádu o přezkum zákonnosti závazného stanoviska Ministerstva vnitra ze dne 10. 4. 2017, č. j. MV-47896-3/OBP-2017

10.8.1. MD má mezi podklady souhlasné závazného stanoviska **Ministerstva vnitra** (dále jen MV) ze dne **10. 4. 2017, č. j. MV-47896-3/OBP-2017**, které obsahuje **3 požadavky** ve smyslu § 16 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. k povolení stavby. Jeho platnost je potvrzena ve stanovisku MV ze dne **24. 3. 2021, č. j. MV-49822-2/OBP-2021.**

MD z tohoto závazného stanoviska zahrnulo do **podmínky č. 37** napadeného rozhodnutí **jen 2 požadavky.**

10.8.2. KD se domnívá, že mezi podmínkami napadeného rozhodnutí by měly být **zahrnuty všechny 3 požadavky MV v plném znění, tzn. i rozsáhlý požadavek č. 3.**

Ust. § 149 odst. 1 správního řádu totiž ukládá stavebním úřadům, aby požadavky závazného stanoviska byly do správního rozhodnutí zahrnuty přesně tak, jak byly uloženy, což je i logické, neboť stavební úřady nejsou odborně a kompetenčně způsobilé takové typy požadavků ukládat. Stavební úřad si navíc nemůže z uložených požadavků vytvářet sám nějaké „stručné" výpisky a ty pak zahrnovat do svého rozhodnutí nebo dokonce uložené požadavky přehlížet. MD navíc v napadeném rozhodnutí nikde přezkoumatelně neuvádí, proč tento požadavek č. 3 nezahrnulo, ačkoliv mu to ukládá § 149 odst. 1 správního řádu.

KD žádá, aby příslušný nadřízený orgán předmětné závazné stanovisko MV ze dne 10. 4. 2017 dle ust. § 149 správního řádu přezkoumal, zda po věcné i procesní stránce bylo vydáno v souladu se zákonem (a má všechny formální i věcné náležitosti).

KD dále žádá, aby všechny uložené požadavky tohoto závazného stanoviska byly skutečně zahrnuty mezi podmínkami napadeného rozhodnutí, tzn. i tu, kterou MD opomnělo zahrnout (podrobnosti viz výše).

10.9. Žádost dle ust. § 149 správního řádu o přezkum zákonnosti závazného stanoviska Drážního úřadu ze dne 30. 5. 2016, č. j. MO-SOO0750/16-2/Eh DUCR-33483/16/Eh

10.9.1. MD má mezi podklady souhlasné závazného stanoviska **Drážního úřadu** (dále jen DÚ) ze dne **30. 5. 2016, č. j. MO-SOO0750/16-2/Eh DUCR-33483/16/Eh**, které obsahuje **11 požadavků** ve smyslu § 7 odst. 3 a § 9 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. k povolení stavby.

MD z tohoto závazného stanoviska zahrnulo do **podmínky č. 38** napadeného rozhodnutí **jen 9 požadavků z 11.**

10.9.2. KD se domnívá, že mezi podmínkami napadeného rozhodnutí by mělo být **zahrnuto všech 11 požadavků DÚ v plném znění, tzn. i požadavky č. 1 a č. 10.**

Ust. § 149 odst. 1 správního řádu totiž ukládá stavebním úřadům, aby požadavky závazného stanoviska byly do správního rozhodnutí zahrnuty přesně tak, jak byly uloženy, což je i logické, neboť stavební úřady nejsou odborně a kompetenčně způsobilé takové typy požadavků ukládat. Stavební úřad si navíc nemůže z uložených požadavků vytvářet sám nějaké „stručné" výpisky a ty pak zahrnovat do svého rozhodnutí nebo dokonce uložené požadavky přehlížet. MD navíc v napadeném rozhodnutí nikde přezkoumatelně neuvádí, proč požadavky č. 1 a č. 10 nezahrnulo, ačkoliv mu to ukládá § 149 odst. 1 správního řádu.

KD žádá, aby příslušný nadřízený orgán předmětné závazné stanovisko DÚ ze dne 30. 5. 2016 dle ust. § 149 správního řádu přezkoumal, zda po věcné i procesní stránce bylo vydáno v souladu se zákonem (a má všechny formální i věcné náležitosti).

KD dále žádá, aby všechny uložené požadavky tohoto závazného stanoviska byly skutečně zahrnuty mezi podmínkami napadeného rozhodnutí, tzn. i ty, které MD opomnělo zahrnout (podrobnosti viz výše).

10.10. Žádost dle ust. § 149 správního řádu o přezkum zákonnosti závazného stanoviska Státní plavební správy – pobočka Přerov ze dne 27. 10. 2020, č. j. 3480/PR/20

10.10.1. MD má mezi podklady souhlasné závazného stanoviska **Státní plavební správy – pobočka Přerov** (dále jen SPS) ze dne **27. 10. 2020, č. j. 3480/PR/20**, které obsahuje **2 požadavky pro manipulaci z vodní hladiny** ve smyslu § 5a zákona č. 114/1995 Sb. k povolení stavby.

MD z tohoto závazného stanoviska zahrnulo do **podmínky č. 39** napadeného rozhodnutí **oba tyto požadavky.**

10.10.2. KD se domnívá, že uložení těchto **2 požadavků** je správné, nicméně je vhodnější, aby bylo jejich znění ještě upřesněno a lépe tak kontrolováno. Proto žádají, aby nadřízený orgán **dle ust. § 149 správního řádu** v rámci přezkumného řízení toto závazné stanovisko **změnil** podle níže uvedených návrhů. Tím bude zaručeno, že příp. výstavba dálnice z vodní hladiny s odpady bude transparentní a jednoznačně kontrolovatelná (pozn.: obsah závazného stanoviska se týká i možného škodlivého **vlivu na životní prostředí v řece Bečvě a v jejím okolí,** zejména na kvalitu **vody a na stav nivy, což jsou významné krajinné prvky,** a to při výstavbě i při příp. haváriích).

Podmínka č. 39 písm. a) stavebního povolení obsahuje tento požadavek:

- *„a) Pokud bude nutné v rámci stavby provádět potřebné práce i z vodní hladiny, musí mít všechna použitá plavidla podléhající evidenci platné lodní doklady a být obsluhována způsobilými posádkami."*

KD navrhuje tuto **změnu** tohoto požadavku, neboť se domnívá, že bude jasnější a lépe kontrolovatelný:

- *„a) Pokud bude nutné v rámci stavby provádět potřebné práce i z vodní hladiny, musí mít všechna použitá plavidla podléhající evidenci platné lodní doklady a být obsluhována způsobilými posádkami, přičemž během stavebních prací nesmí docházet k nadměrného znečišťování vody a musí být zajištěna bezpečnost všech osob."*

Podmínka č. 39 písm. b) stavebního povolení obsahuje tento požadavek:

- *„b) V případě, že pro zajištění stavby vznikne i jen dočasná překážka v plavbě, musí být její technické provedení, označení plavebními znaky a zajištění bezpečnosti plavby projednáno v předstihu se státní plavební správou."*

KD navrhuje tuto **změnu** tohoto požadavku, neboť se domnívá, že bude jasnější a lépe kontrolovatelný:

- *„b) V případě, že pro zajištění stavby vznikne i jen dočasná překážka v plavbě, musí být její technické provedení, označení plavebními znaky a zajištění bezpečnosti plavby projednáno v předstihu se státní plavební správou, a to nejpozději 30 dní před zahájením stavebních prací z vodní hladiny."*

KD žádá, aby příslušný nadřízený orgán předmětné závazné stanovisko SPS z dne 27. 10. 2020 dle ust. § 149 správního řádu přezkoumal, zda po věcné i procesní stránce bylo vydáno v souladu se zákonem (a má všechny formální i věcné náležitosti).

KD dále žádá, aby 2 požadavky závazného stanoviska byly dle výše uvedených návrhů změněny.

10.11. Žádost dle ust. § 149 správního řádu o přezkum zákonnosti závazného stanoviska Hasičského záchranného sboru Olomouckého kraje ze dne 26. 10. 2020, č. j. HSOL-5538-2/2020

10.11.1. MD má mezi podklady souhlasné závazného stanoviska **Hasičského záchranného sboru Olomouckého kraje** (dále jen HZS) ze dne **26. 10. 2020, č. j. HSOL-5538-2/2020**, které **neobsahuje žádné požadavky** ve smyslu § 31 odst. 3 zákona č. 133/1985 Sb. k povolení stavby.

10.11.2. KD se domnívá, že v závazném stanovisku HZS chybí požadavek pro vypracování podkladů pro kolaudační řízení, aby ochrana složek životního prostředí před riziky požárů byla důsledná. Proto žádají, aby nadřízený úřad toto závazné stanovisko **dle ust. § 149 správního řádu změnil** tak, že bude upraveno dle níže uvedeného návrhu. Tím bude zaručeno, že ochrana veřejných zájmů bude důsledná a jednoznačně kontrolovatelná.

KD dále navrhuje uložit tento **1 nový požadavek** na důslednější ochranu zdraví a životů osob:

KD navrhuje do závazného stanoviska HZS **doplnit** tento 1 požadavek:

- *„Před podáním žádosti o vydání kolaudačního souhlasu požadujeme předložit dokumentaci pro provedení stavby, ve které bude uveden plán s organizačním harmonogramem s ohledem na realizaci objízdných tras a uzavírek se zabezpečením příjezdu nebo průjezdu vozidel jednotek hasičů."*

V této souvislosti KD připomíná, že jako účastník řízení podle zákona č. 100/2001 Sb. a podle svých stanov může ve správním řízení věcně i procesně namítat rizika znečištění ovzduší, vod a půdy, a to i **při haváriích** během výstavby a provozování stavby. Požáry při výstavbě a provozování dálnice mají významný vliv např. na stav ovzduší, resp. na jeho intenzitu znečištění (a podobně i na stav povrchových a podzemních vod a na stav půdy).

KD si v tomto smyslu dovoluje upozornit na případ **hořícího auta na dálnici D1**, jak uvádějí uvedené zdroje:

1) Tragická hromadná nehoda zablokovala dálnici D1, shořela cisterna i osobní auta (**13. 10. 2019**)
https://www.novinky.cz/krimi/clanek/hromadna-nehoda-blokuje-dalnici-d1-hori-cisterna-i-osobni-auta-40299698
*„Hromadná nehoda cisterny a pěti osobních aut uzavřela v neděli večer dálnici D1 na 49. kilometru ve směru na Brno. Na místě **shořela cisterna a čtyři osobní auta**. Zranilo se deset lidí, jeden člověk nehodu nepřežil. Podle ŘSD bude dálnice uzavřena až do pondělního rána."*

2) Nehoda na D1: Kamion s olejem mohl na dálnici i v neděli, měl výjimku (**14. 10. 2019**)
https://www.seznamzpravy.cz/clanek/nehoda-na-d1-kamion-s-olejem-mohl-na-dalnici-i-v-nedeli-mel-vyjimku-80901
„Cisterna a bourající automobily poškodily svodidla. Na komunikaci se také vylil palmový olej, který začal tuhnout, a pro hasiče nebylo snadné ho odčerpat. ***Kvůli požáru navíc popraskaly betonové desky dálnice****. Silničáři je proto museli asfaltovat... Pro experty bude důležité zjistit, jak* ***velký žár na povrch dálnice působil a jak dlouho****. Od toho se bude podle odborníka Petra Bureše z laboratoře Vialab odvíjet míra poškození a způsob opravy...* ***„Obecně při požáru dochází k degradaci povrchu dálnice. Vlivem vysokých teplot mohou na cementobetonových krytech vznikat trhliny a u asfaltových povrchů dochází k degradaci asfaltových vrstev, v extrémním případě může dojít ke shoření asfaltového pojiva,*** *" vysvětluje Petr Bureš z centrální laboratoře firmy Eurovia pro pozemní stavitelství."*

Je tedy zřejmé, že požáry a havárie aut na dálnicích se dotýkají stavu různých složek životního prostředí, přičemž dálnice povinně procházejí procesem EIA, v nichž se řeší i jejich vlivy nejen během výstavby a běžného provozu, ale i vlivy při haváriích a dotčení těchto složek ŽP, tzn. ovzduší, půdy, vody, horninové prostředí, veřejné zdraví apod.

KD žádá, aby příslušný nadřízený orgán předmětné závazné stanovisko HZS z dne 26. 10. 2020 dle ust. § 149 správního řádu přezkoumal, zda po věcné i procesní stránce bylo vydáno v souladu se zákonem (a má všechny formální i věcné náležitosti).

KD dále žádá, aby do závazného stanoviska byl zahrnut. I výše uvedený nový požadavek.

11. Žádost dle ust. § 149 správního řádu o přezkum zákonnosti závazného stanoviska EIA ze dne 30. 11. 2016, č. j. 63946/ENV/16, ve znění ze dne 30. 12. 2020, č. j. MZP/2020/430/981, zákonnosti ověřujícího závazného stanoviska EIA ze dne 21. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/2895, zákonnosti stanoviska EIA ze dne 15. 12. 2000, č. j. NM700/2934/3812/OPVŽP/00 e. o. a zákonnosti procesu EIA v letech 1999-2000

Součástí spisu jsou mj. i tato stanoviska EIA:
- závazné stanovisko EIA ze dne **30. 11. 2016, č. j. 63946/ENV/16** (vydané dle § 23a zákona č. 100/2001 Sb.), ve znění stanoviska ministra ŽP ze dne **30. 12. 2020, č. j. MZP/2020/430/981** o jeho změně
- ověřující závazné stanovisko EIA ze dne **21. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/2895** (ověřující změny stavby)
- stanovisko EIA ze dne **15. 12. 2000, č. j. NM700/2934/3812/OPVŽP/00 e. o.**

Proces EIA pro předmětnou dálnici D0136 probíhal od června 1999, kdy byla předložena dokumentace EIA, a skončil vydáním „odborného" stanoviska EIA ze dne **15. 12. 2000, č. j. NM700/2934/3812/OPVŽP/00 e. o.**, které je s podklady tohoto procesu EIA i podkladem pro vydání závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11. 2016, č. j. 63946/ENV/16,** ve znění stanoviska ministra ŽP ze dne **30. 12. 2020, č. j. MZP/2020/430/981** o jeho změně.

MD do **podmínky č. 29** stavebního povolení zahrnulo **10 relevantních požadavků** závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11. 2016,** ve znění stanoviska ministra ŽP ze dne **30. 12. 2020** o jeho změně, a to tak, že pro fázi výstavby jde o 8 požadavků a pro fázi provozu jde o 2 požadavky.

KD žádá, aby ministr ŽP postupem dle ust. § 149 správního řádu přezkoumal obsah těchto stanovisek EIA, a to po věcné i procesní stránce, přičemž přihlédl k níže uvedeným připomínkám a návrhům:
- závazné stanovisko EIA ze dne **30. 11. 2016, č. j. 63946/ENV/16,** ve znění stanoviska ministra ŽP ze dne **30. 12. 2020, č. j. MZP/2020/430/981,**
- ověřující závazné stanovisko EIA ze dne **21. 6. 2021, č. j. MZP/2021/710/2895** a
- stanovisko EIA ze dne **15. 12. 2000, č. j. NM700/2934/3812/OPVŽP/00 e. o.**

11.1. Přehled historie přípravy a výstavby dálnice D1-0136 Říkovice – Přerov

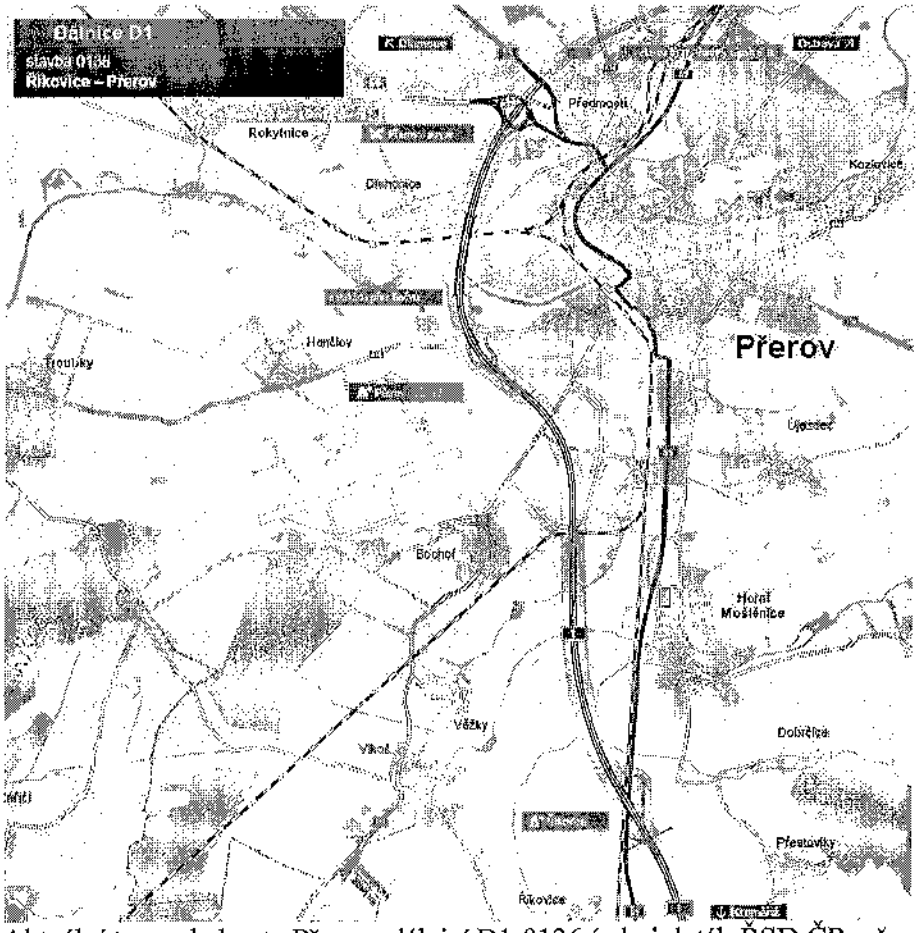
Dálnice D1-0136 délky 10,1 km prochází západně od Přerova a východně přes Dluhonice a je součástí dálnice D1. Z aktuálních údajů vyplývá (leták ŘSD ČR z července 2021), že dálnice obsahuje 3 mimoúrovňové křižovatky (MÚK): MÚK Říkovice, MÚK Přerov-západ a MÚK Přerov-sever **(viz mapa č. 1).**

Hlavním rizikových faktorem přípravy dálnice je skutečnost, že prochází přes obytnou zástavbu Dluhonic (jde o městskou část Přerova), takže se **od roku 2006 nedaří vykoupit všechny pozemky**, a dále to, že se **cca od roku 1994 zákonným procesem neposoudily žádné technicky reálné varianty dálnice mimo Dluhonic** (západně či východně od nich). Přitom občané Dluhonic, a od května 2001 i spolek **Občanské sdružení Krajina Dluhonice, z. s.**, (nyní **Krajina Dluhonice, z. s.**), toto odborné posouzení žádají po vedení Přerova a ŘSD ČR opakovaně.

Příprava dálnice de facto začala schválením koridoru v územním plánu Přerova v prosinci 1995, na který od června 1999 navazoval proces EIA podle zákona č. 244/1992 Sb. s vydáním stanoviska EIA v prosinci 2000 a územní řízení s vydáním pravomocného územního rozhodnutí pro celou trasu březnu 2006. Trasa přitom také **škodlivě zasahuje (zatím) do biotopů 49 zvláště chráněných druhů organismů**, pro které byly povoleny tři výjimky dle ZOPK, a to v letech 2010, 2011 a 2017.

Od března 2017 do června 2020 probíhala 1. fáze řízení o změně územního rozhodnutí ze dne 3. 3. 2006, neboť v letech 2014-6 došlo ke změně MÚK Přerov-sever (ke změně trasy u Dluhonic jejím oddálením aspoň o 150 metrů na východ ale nedošlo!). Nicméně na základě zrušujícího rozsudku Krajského soudu v Ostravě ze dne **20. 10. 2020, č. j. 38 A 6/2020 – 230** od prosince 2020 do dubna 20021 probíhala 2. fáze tohoto řízení.

Stavební řízení bylo na Ministerstvu dopravy zahájeno sice dne **28. 8. 2020**, nicméně stále probíhá (**pozn.:** chybí vykoupit asi 2 % potřebných pozemků). Není tedy zřejmé, kdy k příp. zahájení výstavby dálnice D0136 dojde.



Mapa č. 1: Aktuální trasa obchvatu Přerova dálnicí D1-0136 (zdroj: leták ŘSD ČR z července 2021)

1985 = Směrný územní plán města Přerova obsahuje koridor dálnice západně od Dluhonic

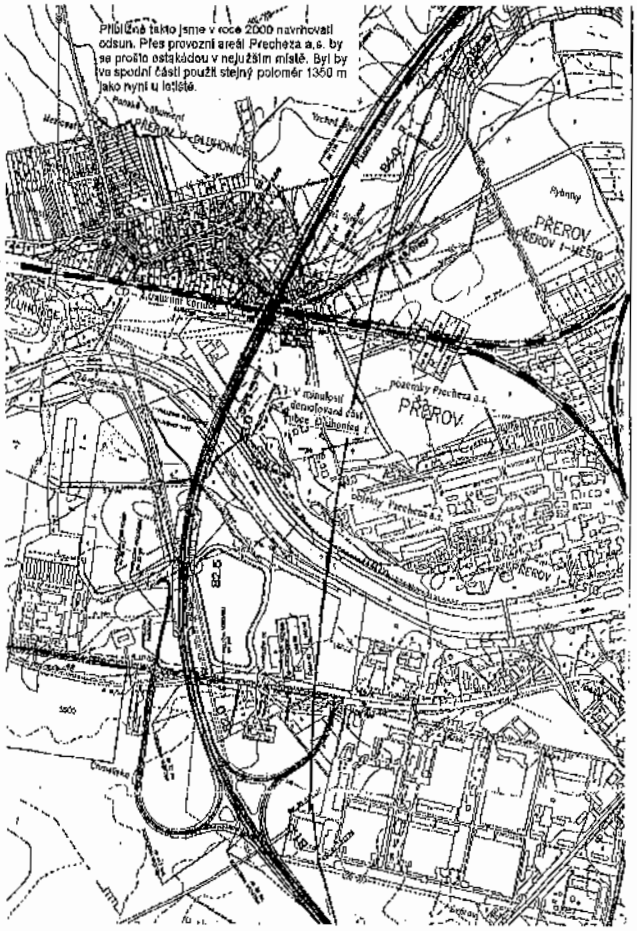
1993 = občané Dluhonic v referendu hlasují pro samostatnost obce, ale Ministerstvo vnitra výsledek zamítl

1995 (prosinec) = schválení nového Územního plánu města Přerova s koridorem dálnice přes východní okraj Dluhonic: občané zasílají nesouhlasná stanoviska s požadavkem přesunu trasy dálnice mimo Dluhonice, např. na východ směrem k centru Přerova

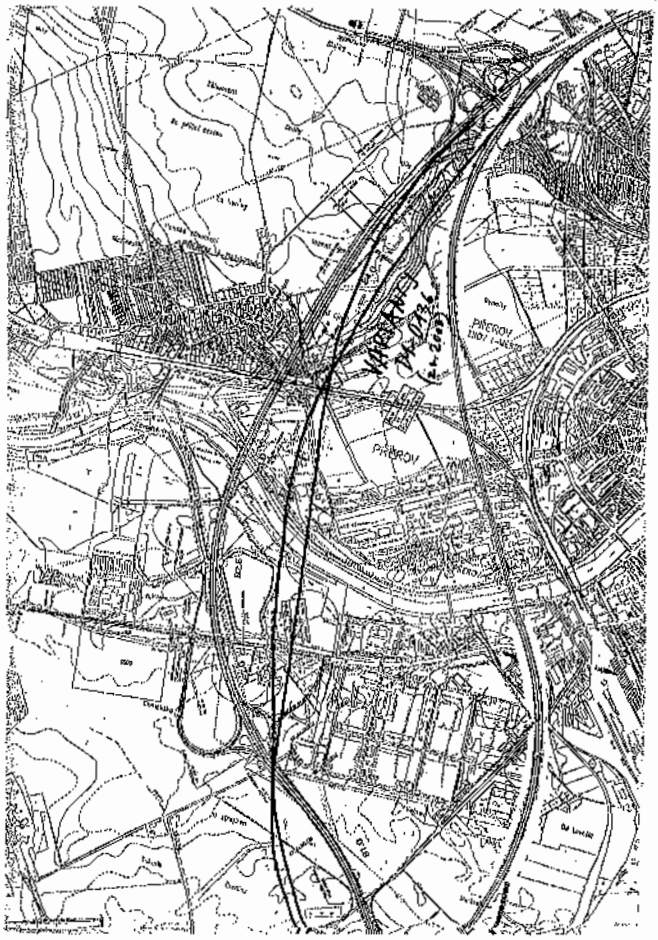
1997 (červenec) = schválení Územního plánu VÚC Olomoucké aglomerace s koridorem dálnice šířky 600 metrů u východního okraje Dluhonic

1999 (červen) = zahájení procesu EIA předložením dokumentace EIA, která obsahuje jen 1 variantu dálnice podle Územního plánu Přerova: zaslána petice občanů a stanoviska spolků a občanů Dluhonic s požadavkem na přesun trasy dálnice mimo Dluhonice

2000 (15. 12.) = vydání stanoviska EIA podle zákona č. 244/1992 Sb. s trasou dálnice délky 10,1 km **(viz mapa č. 1)** přes východní okraj Dluhonic (červenec = posudek EIA, září = veřejné projednání): na veřejném projednání občané a spolky Dluhonic požadovali posouzení varianty trasy dálnice mimo Dluhonice, tzn. přesun trasy směrem k centru Přerova podle předloženého námětu trasy **(viz mapa č. 2)**



Mapa č. 2: Návrh trasy obchvatu Přerova dálnicí D1 občany Dluhonic (2000) v procesu EIA (východně od Dluhonic)



Mapa č. 3: Návrh trasy obchvatu Přerova dálnicí D1 občany Dluhonic (2003) v územním řízení

2000 (20. 12.) = jednání občanů Dluhonic, vedení Přerova, firmy Dopravoprojekt a ŘSD ČR o možnosti přesunu trasy dálnice mimo Dluhonice podle jejich námětu z procesu EIA

2001 (8. 2.) = Rada Přerova zamítá návrh občanů Dluhonic na přesun trasy dálnice z Dluhonic směrem na východ k centru Přerova (dopis ze dne **9. 2. 2001**), neboť trasa je v délce cca 800 metrů mimo koridor šířky 600 metrů schválený v Územním plánu města Přerova a v Územním plánu VÚC Olomoucké aglomerace, došlo by ke zpoždění další přípravy dálnice asi o 3-4 roky, zbytečně by se utratilo asi 12 miliónů korun za přípravu schválené trasy a navíc

jsou zde rizika na území firmy PRECHEZA: vedení Přerova přitom samo nepodalo žádost o změnu trasy dálnice mimo Dluhonic, která by byla v souladu s územním plánem

2006 (25. 7.) = Krajský úřad OIK potvrzuje územní rozhodnutí pro dálnici D1-0136, které vydal Městský úřad Přerov **(3. 3. 2006)** na základě žádosti ŘSD ČR **(24. 6. 2005)**: krajský úřad zamítnul odvolání **Dětí Země (7. 4. 2006),** přičemž občané Dluhonic žádají přesun trasy dálnice mimo Dluhonice **(viz mapa č. 3)**, což je zamítnuto

2006 až 2017 = občané Dluhonic a **Občanské sdružení Krajina Dluhonice, z. s.,** opět žádají přesunout trasu dálnice z Dluhonic (např. aspoň o 150 metrů na východ směrem k centru Přerova), ale vedení Přerova tyto žádosti zamítá s tvrzením, že od roku 2006 existuje platné územní rozhodnutí, takže se trasa měnit nebude

2008 (7. 2.) = Krajský soud v Ostravě svým rozsudkem **č.j. 22 Ca 371/2006 – 54** zamítá žalobu **(11. 10. 2006) Dětí Země** a jedné osoby proti vydání územního rozhodnutí pro dálnici D1-0136 (pozn.: následně se ukázalo, že územní rozhodnutí bylo vydáno nezákonně, neboť chybělo rozhodnutí o výjimce podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. o povolení k zásahu do biotopů 22 zvláště chráněných druhů živočichů a 1 druhu rostliny)

2010 (28. 12.) = MŽP v Olomouci potvrzuje rozhodnutí, které vydala Správa CHKO Litovelské Pomoraví **(23. 10. 2009)** o povolení výjimky podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. ke škodlivému zásahu do biotopů 11 zvláště chráněných druhů živočichů v trase dálnice D1-0136 na základě žádosti ŘSD ČR **(21. 1. 2009)**: MŽP zamítlo odvolání **Dětí Země (16. 11. 2009)**

2010 (3. 5.) = ministr dopravy potvrzuje stavební povolení, které vydalo Ministerstvo dopravy **(24. 11. 2009)** pro 6 stavebních objektů dálnice D1-0136 na základě žádosti ŘSD ČR **(15. 5. 2009)**: ministerstvo zamítlo rozklad **Dětí Země (28. 12. 2009)**

2011 (6. 6.) = MŽP v Olomouci potvrzuje rozhodnutí, které vydal Krajský úřad OIK **(28. 4. 2010)** o povolení výjimky podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. ke škodlivému zásahu do biotopů 11 zvláště chráněných druhů živočichů a 1 druhu rostliny v trase dálnice D1-0136 na základě žádosti ŘSD ČR **(5. 2. 2010)**: ministerstvo zamítlo odvolání **Dětí Země (20. 5. 2010)**

2014 (14. 7.) = jednání občanů Dluhonic, **Občanského sdružení Krajina Dluhonice, z. s.,** vedení Přerova a ministra dopravy Antonína Prachaře o stavu přípravy dálnice D0136 (má být dostavěna do roku 2020): poprvé sdělena nutnost změnit MÚK Přerov-sever na „kruhovou", takže občané Dluhonic s projektováním nové MÚK žádají vyprojektovat přesun trasy dálnice aspoň o 150 metrů na východ směrem k centru Přerova v rámci koridoru, což má řešit pracovní skupina, která sice vznikla, ale nikdy se nesešla

2014 podzim = jednání občanů Dluhonic, **Občanského sdružení Krajina Dluhonice, z. s.,** vedení Přerova a bývalého ministra dopravy Antonína Prachaře o stavu přípravy dálnice D1-0136: zopakována nutnost přepracovat křižovatku MÚK Přerov-sever, takže občané Dluhonic znovu žádají vyprojektovat přesun trasy dálnice aspoň o 150 metrů na východ směrem k centru Přerova v rámci schváleného koridoru, neboť stejně bude nutné vydat změnu územního rozhodnutí pro novou MÚK – ke změně MÚK došlo, ale ke změně trasy mimo Dluhonice nikoliv

2015 (14. 7.) = žádost občanů Dluhonic na vedení Přerova o vypracování územní studie, která bude řešit střety nové dopravní infrastruktury, a o přesun trasy dálnice aspoň o 150 metrů na východ směrem k centru Přerova

2015 (26. 8.) = vedení Přerova odpovídá na dopis občanů Dluhonic **(14. 7. 2015)**: žádost o přesun trasy dálnice zamítá, neboť trasa je v souladu s Územním plánem města Přerova **(1995)** a s územním rozhodnutím **(2006),** přičemž územní studie o řešení střetů nových dopravních staveb na území Dluhonic byla slíbena

2015 (11. 9.) = jednání občanů Dluhonic, **Občanského sdružení Krajina Dluhonice, z. s.,** vedení Přerova, ministra dopravy Dana Ťoka, vedení ŘSD ČR (Jan Kroupa a David Fiala) a vedení SŽDC (Miroslav Bocák) o stavu přípravy dálnice D1-0136: občané Dluhonic opět žádají přesun trasy dálnice aspoň o 150 metrů na východ směrem k centru Přerova (pokud se mění MÚK Přerov-sever, bude nutné nové územní rozhodnutí): žádost je zamítnuta, neboť trasu nelze měnit

2015 (prosinec) = jednání občanů Dluhonic, vedení ŘSD ČR (David Fiala) a senátorky Jitky Seitlové o stavu přípravy dálnice D1-0136: občané Dluhonic opět žádají přesun trasy dálnice aspoň o 150 metrů na východ směrem k centru Přerova, ale žádost je opět zamítnuta – ŘSD ČR může realizovat jen různá kompenzační opatření za výstavbu estakády, které mají občané Dluhonic navrhnout

2016 (30. 11.) = vydání souhlasného závazného stanoviska EIA podle zákona č. 100/2001 Sb. MŽP bez účasti veřejnosti (včetně občanů Dluhonic), která tak nemohla žádat posouzení variant, přičemž na základě rozsudku Krajského soudu v Ostravě ze dne **20. 10. 2020, č. j. 38 A 6/2020 – 230** je stanoviskem ministra životního prostředí změněno (**30. 12. 2020**)

2017 (27. 3.) = ŘSD ČR podává žádost o vydání rozhodnutí o změně územního rozhodnutí ze dne 3. 3. 2006, neboť MÚK Přerov-sever a související stavebního objekty byly přeprojektovány: nicméně v rámci nových projektových prací nedošlo i ke změně trasy D1-0136 jejím oddálením od Dluhonic aspoň o 150 metrů na východ k centru Přerova

2017 (březen) = jednání občanů Dluhonic a vedení Přerova o stavu přípravy dálnice D1-0136: občané Dluhonic opět žádají přesun trasy dálnice aspoň o 150 metrů na východ směrem k centru Přerova, ale žádost je opět zamítnuta

2017 (31. 7.) = jednání vedení Přerova, okolních obcí, Olomouckého kraje, ŘSD ČR a senátorky Jitky Seitlové o stavu výstavby dálnice D1-0137 Přerov – Lipník nad Bečvou a stavu přípravy dálnice D1-0136

2017 (2. 10.) = MŽP v Olomouci potvrzuje rozhodnutí, které vydal Krajský úřad OlK **(24. 5. 2017)** o povolení výjimky podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. ke škodlivému zásahu do biotopů 26 zvláště chráněných druhů živočichů v trase dálnice D1-0136 na základě žádosti ŘSD ČR **(16. 12. 2016)**: ministerstvo zamítlo odvolání **Dětí Země (12. 6. 2017)**, v němž mj. žádaly upřesnění 8 podmínek, doložení převahy veřejného zájmu pro dálnici a doložení, že neexistuje jiná trasa, přičemž předložily „západní" variantu trasy dálnice mimo Dluhonice

2018 (6. 11.) = jednání občanů Dluhonic s předsedou vlády Andrejem Babišem (i za účasti např. vedení ŘSD ČR a primátora Přerova) o stavu přípravy dálnice D1-0136: občané Dluhonic opět žádají přesun trasy dálnice aspoň o 150 metrů na východ směrem k centru Přerova: žádost je zamítnuta, nicméně mají předložit soupis kompenzačních požadavků, které by Ministerstva dopravy s ŘSD ČR a společně s vedením kraje a vedením Přerova řešilo

2021 (14. 4.) = Krajský úřad OlK podruhé částečně mění rozhodnutí o změně územního rozhodnutí (poprvé to bylo dne **8. 6. 2020**), které vydal MM Olomouc (**19. 11. 2019**) na základě žádosti ŘSD ČR (**27. 3. 2017**): krajský úřad podruhé zamítnul odvolání **Dětí Země** a **Krajiny Dluhonice, z. s. (19. 12. 2019)**

2021 (21. 6.) = MŽP vydává ověřující závazné stanovisko EIA podle zákona č. 100/2001 Sb. k povolení 53 objektů

2021 (30. 7.) = MD vydává stavební povolení k povolení 53 objektů na základě žádosti ŘSD ČR **(8. 8. 2020)**

11.2. Nezákonnost procesu EIA a nezákonnost vydání stanoviska EIA ze dne 15. 12. 2000, č. j. NM700/2934/3812/OPVŽ/00 e.o. a nezákonnost vydání závazného stanoviska EIA ze dne 30. 11. 2016, č.j. 63946/ENV/16.

MŽP na základě procesu EIA (6/1999 až 12/2000) vydalo pro stavbu **„Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov"** stanovisko EIA ze dne **15. 12. 2000, č. j. NM700/2934/3812/OPVŽ/00 e.o.** Na základě tohoto procesu EIA a tohoto stanoviska EIA pak MŽP vydalo závazné stanovisko EIA ze dne **30. 11. 2016, č. j. 63946/ENV/16.**, ve znění stanoviska ministra ŽP ze dne **30. 12. 2020, č. j. MZP/2020/430/981.**

Podklady procesu EIA (dokumentace EIA, posudek EIA, vyjádření veřejnosti apod.) i stanovisko EIA ze dne **15. 12. 2000** jsou tak významným podkladem pro vydání závazného stanoviska dne **30. 11. 2016.**

i) Ve stanovisku EIA ze dne **15. 12. 2000** na str. 2 (řádek 9 a 10) se uvádí: ***„Z hlediska města Přerova představuje zároveň významnou obchvatnou komunikaci."***

Pokud by toto tvrzení bylo pravdivé, procházela by dálnice D1-0136 severně od místní části Penčice a byla by v souladu § 8 odst. 1 zákona č. 13/1997Sb., o pozemních komunikacích *(„Dálnice a silnice mohou vést územím zastavěným nebo zastavitelným... pokud se tím převádí převážně průjezdná doprava tímto územím.")*, který stanovuje, v jakém případě mohou vést dálnice zastavěným nebo zastavitelným územím. To ale není splněno!

ii) Ve stanovisku EIA ze dne **15. 12. 2000** na str. 3 se v bodě 2. (první řádek shora) se uvádí: ***„Za železniční tratí se dálnice dotýká východního okraje zástavby místní části Přerov – Dluhonice."***

Je zřejmé, že trasa dálnice D1-0136 **prochází Přerovem,** neboť městská část Dluhonice je součástí Přerova, takže nejde o obchvat Přerova, ale o ***„okrajový průtah"***, neboť se **dotýká** zastavěného území Přerova-Dluhonic.

iii) Ve stanovisku EIA ze dne **15. 12. 2000** na str. 3 se v bodu 3. (řádek 8–10) uvádí: ***„V souvislosti s výstavbou úseku 0136 dálnice D1 by mělo dojít na východním okraji místní části Přerov – Dluhonice k demolici tří obytných objektů a řadových garáží a k dotčení hřiště TJ Sokol Dluhonice."***

Je tedy zřejmé, že trasa dálnice D1-0136 má **procházet** zastavěným územím Dluhonic, tj. částí Přerova. Ovšem toto tvrzení se v podkladech procesu EIA a ve stanovisku EIA výslovně nikde neuvádí. Navíc pojem ***„dotčení hřiště"*** dálnicí je silně zavádějící, neboť de facto má dojít k likvidaci tohoto hřiště, a to (stále) bez náhrady.

iv) Ve stanovisku EIA ze dne **15. 12. 2000** na str. 3 se v bodu 3. (řádek 10–14) uvádí: ***„Je nutné konstatovat, že bude vhodné, aby investor před definitivní stabilizací výškového a směrového vedení trasy dálnice zvážil možnost posunutí úseku 0136 dálnice D1 v km cca 83,000 až 84,000, resp. 84,500 vpravo (tedy směrem k centru Přerova) a současně vedl do km cca 83,620 dálnici na estakádě, což umožní zachovat hřiště TJ Sokol Dluhonice, tak bytovou zástavbu."***

ŘSD ČR se tímto doporučením neřídilo, tzn. z jeho strany nedošlo ke zvážení posunu trasy dálnice mimo Dluhonice (námět trasy viz níže), takže chybí konkrétní výsledek tohoto odborného zvažování. Přitom občané Dluhonic v procesu EIA předložili různé náměty „východních" variant dálnice mimo Dluhonic, které mohly být v procesu EIA odborně a veřejně posouzeny. K tomuto posouzení ale během procesu EIA (červen 1999 až prosinec 2000) nedošlo.

K odbornému posouzení různých námětů variant dálnice mimo Dluhonice nedošlo ani po skončení procesu EIA, jak stanovisko EIA (2000) doporučuje, ačkoliv technicky se nabízely varianty „východní" od Dluhonic (např. přesun dálnice o 150 metrů v rámci koridoru šířky 600 metrů podle územních plánů či ještě východněji směrem k Přerovu mimo tento koridor) nebo „západní", např. ve stopě dálnice v územním plánu Přerova z roku 1985.

ŘSD ČR s firmou Dopravoprojekt přitom od občanů Dluhonic dostal na jednání dne **20. 12. 2000** náměty na „východní" trasu dálnice, takže je stačilo technicky zpracovat podle norem. Na dalším jednání s občany Dluhonic a s vedením Přerova pak stačilo předložit 1-3 reálných variant dálnice mimo Dluhonice, které by byly jak v koridoru územních plánů (viz níže námět), tak i mimo tento koridor.

Rozhodní Rady města Přerova ze dne **8. 2. 2001**, že se ŘSD ČR a projektant žádnými náměty občanů Dluhonic zabývat nebude (s těmito důvody: jedna z navržených tras v délce cca 800 metrů se nachází mimo koridor šířky 600 metrů schválený v Územním plánu města Přerova a v Územním plánu VÚC Olomoucké aglomerace, došlo by ke zpoždění další přípravy dálnice **asi o 3-4 roky, zbytečně by se utratilo asi 12 miliónů korun** za přípravu již schválené trasy apod.), bylo chybné, nelogické a v rozporu s doporučením stanoviska EIA ze dne **15. 12. 2000**.

Je tedy zřejmé, že v letech 1995 až 2021 k žádnému odbornému posouzení reálných variant dálnice D1-0136 mimo zastavěné území Dluhonic (tj. městské části Přerova) a mimo dotčené biotopy 49 cenných druhů organismů, nedošlo, ačkoliv takové náměty byly opakovaně požadovány od cca roku 1994, resp. od roku 2000.

Proces EIA pro dálnici D1-0136 probíhal podle zákona č. 244/1992 Sb. (ten ovšem byl v rozporu s tehdejší směrnicí EIA) nezákonným způsobem, neboť během něho nedošlo na základě připomínek veřejnosti k posouzení variant dálnice, tj. variant, které mohly být také v rozporu s územními plány, neboť tato kolize s ÚPD nemá žádný vliv na vyhodnocování vlivů záměrů na životní prostředí, jelikož je věcí žadatele, aby jeho záměr byl pro řízení podle stavebního zákona v souladu s ÚPD. Tento příp. rozpor záměru s ÚPD nemají orgány ochrany životního prostředí v kompetenci řešit.

Naopak orgány ochrany ŽP mají v řádném procesu EIA zajistit splnění účelu zákona, tzn. v mezích zákona a zda je to možné (což v tomto případě bylo) zajistit, aby byly vyhodnoceny navržené varianty záměru, v tomto případě varianty mimo schválený koridor v ÚPN a příp. upravené varianty ve schváleném koridoru, které budou maximálně respektovat návrhy veřejnosti – a ty byly jednoznačné: maximálně odsunout trasu dálnice D1-0136 od východního okraje Dluhonic směrem k centru Přerova.

MŽP tedy v procesu EIA selhalo a vydané stanovisko EIA ze dne 15. 12. 2000 lze tak považovat za nezákonné. Za stejně nezákonné lze pak považovat i závazné stanovisko EIA ze dne 30. 11. 2016, které ze stanoviska EIA ze dne 15. 12. 2000 vychází a bylo jedním z podkladů pro jeho vydání, stejně jako podklady z procesu EIA.

K řádnému posouzení variant dálnice mimo Dluhonice nedošlo v těchto hlavních třech případech:

a) V procesu EIA v letech 1999-2000, neboť ŘSD ČR **nepředložilo varianty** mimo Dluhonice, ačkoliv v ÚP Přerova (1985) byla trasa navržena západně od Dluhonic a občané Dluhonic v procesu EIA předložili několik návrhů variant směrem k centru Přerova. Stanovisko EIA ze dne **15. 12. 2000** tak bylo vydáno MŽP bez posouzení variant, přitom absurdně až po skončení procesu EIA doporučilo zvážit jiné varianty mimo Dluhonic.

b) V přípravě DÚR pro získání územního rozhodnutí dne **3. 3. 2006**, neboť ve schváleném koridoru ÚP se mohla **navrhnout trasa dálnice D1-0136 mimo Dluhonice**, jak také dokládají opakované snahy jejich obyvatel. Bylo totiž jen na ochotě ŘSD ČR (a částečně i vedení Přerova), aby provedlo nepatrnou změnu trasy dálnice D1-0136 jejím oddálením aspoň o 150 metrů od okraje Dluhonic a pro změnu by pak ŘSD ČR požádalo o vydání územního rozhodnutí. Navíc tato změna nemá žádný významný vliv na životní prostředí.

c) Při změně MÚK Přerov-sever na kruhovou v letech 2014-2016, neboť **souběžně mohlo dojít i k přesunu trasy dálnice aspoň o 150 metrů východně od Dluhonic**, jak její obyvatele od roku 2000 žádají. ŘSD ČR by pak pro novou MÚK Přerov-sever s touto novou trasou dálnice D1-0136 požádalo v březnu 2017 o změnu územního rozhodnutí, takže by nedošlo k žádnému významnému časovému zpoždění.

Během schvalování dálnice D1-0136 tak nedošlo k řádnému a k zákonnému posouzení variant její trasy procesem SEA/EIA mimo území Dluhonic (a příp. dotčených biotopů 49 cenných druhů organismů), ačkoliv to její občané od počátku žádali (od cca 1994) a stále žádají, včetně spolku Občanské sdružení Krajina Dluhonice, z. s. (od roku 2001).

Došlo tak k zásadním chybám a nezákonnostem nejen v procesu EIA podle zákona č. 244/1992 Sb. v letech 1999-2000 (přitom cit zákon nebyl v souladu s tehdejším obsahem směrnice EIA), kdy nebyly hodnoceny různé varianty, ale jen jedna přes východní část Dluhonic.

Došlo také k zásadním chybám v dalších fázích povolování dálnice D1-0136, neboť ŘSD ČR odmítlo respektovat doporučení stanoviska EIA ze dne 15. 12. 2000 vést diskusi o posunu trasy „východním" směrem k centru Přerova ve schváleném koridoru ZÚR a ÚP.

Navíc k další chybě a došlo i novelizací zákona č. 100/2001 Sb. (účinný od 1. 4. 2015), neboť nový proces EIA nebyl pro dálnici D1-0136 umožněn, jelikož byla podle § 23a cit. zákona účelově zařazena mezi tzv. prioritní dopravní záměry, takže v rozporu s účelem směrnice EIA bylo dne 30. 11. 2016 bez účasti veřejnosti a bez nového procesu EIA s posouzením variant mimo Dluhonice vydáno závazné stanovisko EIA.

Přitom reálné varianty dálnice D1 kolem Přerova mimo Dluhonice existovaly a existují:

1) **Západní varianta** = trasa probíhala západně od Dluhonic dle Územní plán Přerova z roku 1985, přičemž je nyní mimo schválený koridor v ZÚR a ÚP
2) **Střední varianta** = trasa podle ŘSD ČR a schválená územním rozhodnutím ze dne 3. 3. 2006, která je v souladu se ZÚR i s ÚP Přerova, nicméně probíhá přes východní část Dluhonic (viz mapa č. 1)

3) **Východní varianta** = trasa č. 1 podle námětu Dětí Země v jejich námitkách ze dne **7. 5. 2018** o vydání změny územního rozhodnutí (viz **příloha č. 1 s mapou**) a trasa č. 2 podle námětu Dětí Země v jejich odvolání ze dne **19. 12. 2019** proti vydání změny územního rozhodnutí (viz **příloha č. 2 s mapou**): obě trasy jsou v souladu se ZÚR a s ÚP a nezasahají do žádných biotopů neznámých zvláště chráněných druhů organismů

11.3. Námitky proti schváleným požadavkům závazného stanoviska EIA ze dne 30. 11. 2016, č. j. 63946/ENV/16 – žádost o jeho přezkum dle ust. § 149 správního řádu

11.3.1. MD má mezi podklady souhlasné závazné stanovisko EIA ze dne **30. 11. 2016, č. j. 63946/ENV/16**, ve znění stanoviska ministra ŽP ze dne **30. 12. 2020, č. j. MZP/2020/430/981**, které obsahuje **10 požadavků na ochranu životního prostředí**, a to tak, že pro fázi výstavby jde o 8 požadavků a pro fázi provozu jde o 2 požadavky.

MD z tohoto závazného stanoviska zahrnulo do **podmínky č. 29** stavebního povolení všech **10 požadavků**.

11.3.2. KD se domnívá, že uložení těchto **10 požadavků** v závazném stanovisku EIA není pro ochranu ŽP důsledné, proto žádá, aby ministr ŽP závazné stanovisko EIA dle **ust. § 149 správního řádu změnil** tak, že bude upraveno dle níže uvedených návrhů. Tím bude zaručeno, že ochrana ŽP bude pečlivá a jasně kontrolovatelná.

a) KD navrhuje uložit těchto **5 nových požadavků** na důslednější ochranu ŽP:

OVZDUŠÍ

- *„Během výstavby bude plněn harmonogram pravidelného měření prachu (PM10 a PM2,5) cca 2x ročně v denní a v noční době, a to u blízké obytné zástavby; v případě překročení norem budou ihned provedena protiprašná opatření".*

Vlivy povolované dálnice na stav ovzduší sice řeší **podmínky č. 19, č. 20 a č. 29 písm. j) stavebního povolení** (převzata ze závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11. 2016**), nicméně týkají se **jiných hledisek** a jen provozováním, **nikoliv výstavbou dálnice**, která bude probíhat několik let (cca 3-5 let).

Podmínka č. 19 stavebního povolení uvádí toto (dobou **výstavby** dálnice):
*„Stavebník zajistí taková opatření, aby **v rámci realizace stavby** bylo v maximální možné míře eliminováno znečištění ovzduší. Jedná se zejména o zamezení šíření sekundární prašnosti z provozu mobilních zdrojů a stavebních mechanismů do okolí a také šíření prašnosti související s přesunem sypkých materiálů."*

Podmínka č. 20 stavebního povolení uvádí toto (dobou **výstavby** dálnice):
„Stavebník zajistí pravidelné čištění a kropení komunikací, používaných pro účely stavby, zejména v prostoru výjezdů ze stavby. U výjezdů na pozemní komunikace stavebník rovněž zajistí účinná opatření k čištění vozidel, aby komunikace nebyly nadměrně znečišťovány."

Podmínka č. 29 písm. j) stavebního povolení uvádí toto (dobou provozování dálnice):
*„V lokalitách s obytnou zástavbou sousedící s navrhovanou trasou předmětného úseku dálnice D1 **provést v době provozu** (předčasné užívání stavby nebo zkušební provoz) měření imisních koncentrací hlavních polutantů (PM10; PM2,5; NOx, benzo(a)pyren). Měření provádět tak, aby bylo možno vyloučit sezónní vlivy vytápění. Na základě výsledků měření (při porovnání s výsledky měření podle opatření pro fázi přípravy) navrhnout a v dohodě s orgánem ochrany přírody a krajiny a s dotčenými územními samosprávnými celky realizovat další opatření pro minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na ovzduší (např. výsadbu zeleně v širším území, v gesci provozovatele zvýšit četnost provozního čištění vozovky dálnice apod.)."*

Tento navržený požadavek uloží během výstavby dálnice min. 2x ročně provádět na staveništi měření stavu ovzduší a při překročení limitů zajistí ihned nápravu.

HLUK

- *„Během výstavby bude plněn harmonogram pravidelného měření intenzit hluku cca 2x ročně v denní a v noční době, a to v blízkosti obytné zástavby; v případě překročení hlukových norem budou v nejkratším čase provedena protihluková opatření"*

Vlivy povolované dálnice na stav intenzit hluku sice řeší **podmínka č. 29 písm. e) a i) stavebního povolení** (převzaty ze závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11. 2016**) a **č. 36 písm. a) a písm. b) stavebního povolení** (převzaty ze závazného stanoviska KHS ze dne **24. 4. 2017**), nicméně z jejího obsahu vyplývá, že výstavbou dálnice se týkají jen částečně, resp. **nikoliv takovým způsobem (měřícím monitoringem)**, jak je navrhováno.

Podmínka č. 29 písm. e) stavebního povolení uvádí toto (dobou **výstavby** dálnice):
*„e) Hlučné **stavební práce** v blízkosti obytné zástavby neprovádět v noční době od 21:00 do 7:00."*

Podmínka č. 29 písm. i) stavebního povolení uvádí toto (dobou provozování dálnice):
*„i) U objektů stanovených dle opatření a, případně u jiných objektů dle dohody s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví, provést měření hluku **v době provozu** (předčasné užívání stavby nebo zkušební provoz). Na základě výsledků měření (při porovnání s výsledky měření podle opatření pro fázi přípravy navrhnout a realizovat případná další potřebná protihluková opatření (např. ověření vhodnosti sloučení nebo úprav protihlukových stěn v lokalitě MÚK Přerov-sever). Výsledky měření včetně vyhodnocení předložit ke kolaudačnímu řízení."*

Podmínka č. 36 písm. a) stavebního povolení uvádí toto (dobou **výstavby** dálnice):
*„a) Z důvodu zajištění ochrany veřejného zdraví před **hlukem ze stavební činnosti** (§ 82 odst. 2 písm. t) zákona č. 258/2000 Sb., § 30 zákona č. 258/2000 Sb., v návaznosti na § 12 odst. 6 NV č. 272/2011 Sb.) bude stavební činnost **probíhat pouze v denní době**, a to v období od 7:00 do 21:00 hod. Průběh hlukově významných stavebních a demoličních činností bude organizací prací, personálním a technickým vybavením zkrácen na nezbytně nutnou dobu. Pro stavební a demoliční práce budou používána pouze zařízení a nářadí v bezvadném technickém stavu."*

Podmínka č. 36 písm. b) stavebního povolení uvádí toto (dobou provozování dálnice):
*„b) KHS požaduje stanovit **zkušební provoz** v minimální délce 6 měsíců. Ve zkušebním provozu předložit protokol s výsledkem měření hluku před zahájením provozu na dálnici a po zprovoznění dálnice v denní a v noční době v chráněném venkovním prostoru stavby – prokazující soulad s § 30 zákona č. 258/2000 Sb. a § 12 odst. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. (měřicí místa budou stanovena před zahájením zkušebního provozu)."*

Tento navržený požadavek uloží během výstavby dálnice min. 2x ročně provádět na staveništi měření intenzit hluku a při překročení limitů zajistí ihned nápravu.

- *„Z hlediska relevantnosti hlukových údajů je první měření intenzit hluku nutno provést nejdříve 6 měsíců a nejpozději do dvou let po zprovoznění stavby ve zkušebním období, neboť dojde ke stabilizaci dopravních intenzit průjezdnosti. V případě prodlužování zkušebního provozu o další roky budou měření intenzit hluku prováděny minimálně dvakrát ročně."*

Vlivy povolované dálnice na stav intenzit hluku během automobilového **provozu** sice řeší výše zmíněná **podmínka č. 29 písm. i) stavebního povolení** (převzata ze závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11. 2016**) a **č. 36 písm. b) stavebního povolení** (převzata ze závazného stanoviska KHS ze dne **24. 4. 2017**), nicméně během tohoto **automobilového provozu** je nutné **časově upřesnit, kdy a jak budou měření intenzit hluku prováděny**, aby to bylo jednoznačné a aby se dala tato měření snadno kontrolovat a vymáhat.

V této souvislosti lze upozornit na zásadní problém, a to na **opakované zneužívání „zkušebního provozu" k dodatečnému řešení očekávaných nadlimitních intenzit hluku**, ačkoliv bylo vypracováno několik údajně kvalitních hlukových studií a orgány ochrany zdraví se věcí údajně pečlivě zabývají (např. MD již prohrálo soudní spor o stavební povolení pro část dálnice R4901, neboť ve stavebním řízení bylo odbornými posudky doloženo, že stavba nemůže splnit limity hluku – viz rozsudek ze dne **14. 12. 2011, č. j. 10 A 149/2010 – 74-80).**

Příkladem je situace na JZ části SOKP, kde byl v září 2010 povolen zkušební provoz a kde stále dochází k nadlimitním intenzitám hluku, ačkoliv by bylo logické zajistit provoz tak, aby k překračování limitů nedocházelo.

článek s názvem „Hrozí zavření klíčových silnic. Protahujete zkušební provoz, vytýká ministerstvu soud" **(6. 9. 2016)** **http://www.rozhlas.cz/zpravy/politika/_zprava/hrozi-zavreni-klicovych-silnic-protahujete-zkusebni-provoz-vytyka-ministerstvu-soud--1647369**
„Před ministerstvem dopravy se otevírá závažný problém. Správcům českých silnic a železnic totiž hrozí, že budou muset dočasně uzavřít některé klíčové komunikace – například nedávno dokončené úseky dálnic, zánovní železniční koridory nebo třeba Pražský okruh. Konkrétně ***jde o stavby, které jsou v takzvaném zkušebním provozu déle než tři roky a stále mají tak vážné vady, že je stavební úřad nemůže zkolaudovat****. Nejvyšší správní soud totiž rozhodl, že zkušební provoz delší než tři roky je neúměrně dlouhý.*
Na jihozápadní část obchvatu Prahy vjela auta poprvé v září 2010. Stavba tehdy začala fungovat v takzvaném zkušebním provozu... Obyvatelé obcí na periferii hlavního města ale postup státních úřadů napadli u soudů.... Nejvyšší správní soud totiž opakované schvalování zkušebního provozu pravomocně zrušil a vynesl precedenční rozhodnutí. ***„Zkušební provoz v délce tří let lze považovat za poměrně dlouhý a je tedy na místě odůvodnit, zda tato doba nepřesahuje dobu potřebnou pro ověření vlastností provedené stavby. To platí tím spíš, jestliže bylo zřejmé, že užívání stavby bude mít negativní vliv na veřejné zájmy dotčených osob****," napsala do odůvodnění rozsudku, který má zpravodajský web Českého rozhlasu k dispozici, soudkyně Dagmar Nygrínová...."*

KD k tomuto článku odkazuje na rozsudek NSS ze dne **31. 5. 2016, č.j. 4 As 17/2016 – 44**, kterým bylo na základě žaloby tří obcí a spolku Sdružení občanů okolí SOKP proti hluku z dopravy zrušeno rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy ze dne **27. 6. 2013, č. j. MHMP 333704/2013/ODA-01/Za**, který na základě závazného stanoviska KHS StK ze dne 6. 6. 2013 se 2 podmínkami povolil zkušební provoz stavby **„Silniční okruh kolem Prahy – Jihozápadní segment, úsek č. 512 D1 – Jesenice – Vestec"**, a to na dobu od 1. 7. 2013 do 31. 12. 2015 (1), kdy mají být instalovány dvě PHS (2).

Stěžovatelé přitom ve své žalobě ze dne **26. 8. 2013** (i v kasační stížnosti proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne **8. 12. 2015, č. j. 6 A 162/2013 – 102**) upozornili, že **zkušební provoz na této dálnici probíhá již od 20. 9. 2010, tj. min. 3 roky**, takže logicky v žalobě navrhli zastavení automobilového provozu až do přijetí dodatečných protihlukových opatření, která zajistí dodržování hygienických norem.

Problém s nadlimitním hlukem v JZ části SOKP během zkušebního provozu ovšem pokračoval dál, jak mj. také dokládá rozsudek NSS ze dne **26. 5. 2020, č.j. As 65/2019 – 45**, který zrušil rozsudek Městského soudu v Praze ze dne **14. 12. 2018, č. j. 3 A 200/2016 – 138**, jenž zamítl žalobu proti rozhodnutí Magistrátu hl. města Prahy ze dne **26. 8. 2016, č. j. MHMP 1457916/2016** o povolení dalšího zkušebního provozu od 29. 8. 2016 do 30. 6. 2017, a to za splnění mj. této podmínky: *„V průběhu zkušebního provozu budou zrealizovány do 30. 06. 2017 protihlukové stěny včetně vyhodnocení účinku označené PHS_01 až PHS_05 dle hlukové studie z 03/2012, č. zak. 3-0512-0008-69, zpracovatel PUDIS a. s., včetně vyhodnocení účinku."*

Výše uvedené soudní spory o nadlimitní intenzity hluku podél JZ části SOKP během zkušebního provozu sice **nijak nesouvisejí s návrhem na uložení pátého požadavku** do závazného stanoviska EIA o časových souvislostech měření intenzit hluku během zkušebního provozu, nicméně KD jimi chce **upozornit na problém zneužívání délky zkušebního provozu k porušování zákonů a hlukových limitů.**

Podle odborných odhadů a zkušeností dochází ke „stabilizaci intenzity průjezdnosti" nejdříve po cca 6 měsících **zkušebního provozu a** jednak se **doba zkušebního provozu nepřiměřeně protahuje** (např. u dálnice D8-0805 v úseku Bílinka – Řehlovice probíhá předčasné užívání stavby zatím **od poloviny prosince 2016 do 31. 12. 2022**, tj. 6 let, neboť ŘSD ČR dálnici dosud nedostavělo a navíc nedodržuje podmínky stavebních povolení). Proto je nutné, aby **první měření intenzit hluku bylo jasně časově stanoveno a také min. počet měření při pokračujícím automobilovém provozu.**

KD ještě z opatrnosti upozorňuje, že obsahem navrženého požadavku je **jen časového upřesnění**, od kdy do kdy má být provedeno **první měření intenzit hluku** během prvních dvou let od zahájení zkušebního provozu a **jaké min.**

množství takových měření má být ročně prováděno v následujících letech zkušebního provozu, **nikoliv nějaký požadavek na stanovení délky zkušebního provozu**, neboť to samozřejmě není v kompetenci MŽP.

PROJEKT VEGETAČNÍCH ÚPRAV

- *„Ke stavebnímu řízení předložit Projekt vegetačních úprav, který bude obsahovat jen geograficky místní druhy dřevin a travin, přičemž tyto traviny budou v podobě tzv. motýlí směsi. Projekt bude odsouhlasen příslušným orgánem ochrany přírody."*

Druhy dřevin vegetačních úprav sice řeší **podmínka č. 32 písm. b) a e) stavebního povolení** (převzaty z KZS MM Přerova ze dne **26. 10. 2020**), nicméně z jejich obsahu vyplývá, že se týkají **jen výsadby dřevin podél neprůhledných PHS**, nikoliv všech dřevin podél celé trasy dálnice, a navíc **nikoliv takovým způsobem (všechny by měly být místního původu)**, jak KD navrhuje.

Podmínka č. 32 písm. b) stavebního povolení uvádí toto:
*„b) **PHS budou mimo mostní objekty z vnější strany po celé délce osazeny takovými druhy popínavých rostlin**, které jsou natolik vzrůstné, že přerostou výšku PHS až na její vnitřní stranu, ve spolupráci s dendrologem bude vyřešena případná potřeba zdrsnění stěn nebo podpůrných konstrukčních prvků k jejich uchycení. Osázení bude udržováno po dobu existence PHS."*

Podmínka č. 32 písm. e) stavebního povolení uvádí toto:
*„e) **Vhodnými dřevinami se rozumí přednostně domácí botanické druhy stanovištně vhodných keřů a stromů, nepoužívat zahradnické kultivary, introdukované dřeviny (výjimečně i kultivary) lze použít** v případech, kdy bude doloženo, že se v praxi osvědčily a odolávají specificky nepříznivým podmínkám dálnic a jejich okolí lépe než dřeviny domácí."*

Navržený požadavek také řeší **kvalitu použitých travin**, a to v podobě **tzv. motýlí směsi**, která by měla být složená s místních druhů travin. Dálnice má totiž procházet zemědělskou krajinnou, kde je biologická rozmanitost velmi snížena. Novým, byť civilizačním prvkem, má být dálnice se svými svahy a zářezy, takže je žádoucí, aby zatravnění dálnice preferovalo tzv. motýlí směs, která úspěšně láká různé opylovače.

Navíc v závazném stanovisku EIA ze dne **30. 11. 2016** se mj. uvádí toto:

str. 7: *„Vybudováním dálnice ve volné krajině ale dojde k fragmentaci krajiny a ke snížení migrační prostupnosti krajiny. Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy jsou klasifikovány jako mírně negativní, trvalé, vlivy na migrační potenciál území jako negativní, trvalé, s možností realizace zmírňujících opatření. Záměr **prochází takřka v celé trase intenzivně obhospodařovanou krajinou**."*

str. 29: *„V rámci **vegetačních úprav** stavby se předpokládá **náhradní výsadba** v okolí zejména jako doplnění porostů vodotečí a výsadby na svazích nových komunikací. **Projekt vegetačních úprav** a náhradní výsadby za smýcené dřeviny **bude předložen v rámci stavebního řízení**".*

str. 33: *„Celkově je dotčené území charakterizováno jako **silně antropogenizované se sníženou základní estetickou hodnotou**. Přírodě blízké lokality se vyskytují pouze podél vodotečí... Umístěním nového liniového prvku, převážně **vedeného po náspu, s MÚK a mosty, dojde k optické i fyzické fragmentaci krajiny** a k lokálnímu ovlivnění krajinného rázu."*

Z obsahu závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11. 2016** sice vyplývá, že se vegetačním úpravám věnuje nízká pozornost, nicméně podstatné je to, že MŽP při jeho vydání logicky očekávalo, že **Projekt vegetačních úprav** bude **součástí stavebního řízení**, takže se s ním budou moci spolky seznámit a vyjádřit se k němu. To se ale nestalo, ačkoliv z podaných námitek KD vyplývá, že si ho mělo MD od ŘSD ČR vyžádat (podrobně výše).

Co se týče návrhu na uložení výsadby **tzv. motýlí směsi**, tak ten se opírá o odborné podklady, příkladmo o tyto:

1) Nové technologie vegetačních úprav svahů dálničních a silničních koridorů pro zvýšení dlouhodobé efektivity zvláštní územní ochrany přírody

http://www.motylidalnice.cz

2) studie s názvem „Ověřená technologie produkce osiva živných rostlin motýlů" (2018) **http://www.motylidalnice.cz/clanky/technologie_motyli.pdf)**

Autoři stránky o „motýlích dálnicích" (v rámci projektu pro TA ČR) své výzkumy a výsledky popisují takto:
*„V dnešní **intenzivně zemědělsky a lesnicky využívané krajině** Evropy kupodivu **dálniční koridory leckde představují poslední útočiště nebo migrační koridor pro řadu druhů hmyzu i rostlin.***
*Na travnaté svahy podél dálnic se totiž nestříkají pesticidy, porost se nehnojí minerálními hnojivy, ale pouze se každoročně udržuje kvůli bezpečnosti provozu sečí nebo mulčováním. Takové plochy pak **skýtají ideální podmínky pro růst světlomilných bylin s pestrobarevnými květy produkujícími nektar.** To jsou třeba šalvěje, mateřídoušky, chrpy, omany, jitrocele, vičence, mochny a řada dalších.*
*Nízké rozvolněné porosty bylin jsou pak opravdovým rájem **hlavně pro motýly, včely nebo čmeláky, tedy opylovače,** které potřebujeme i my pro zajištění úrody v ovocných sadech, na vinicích nebo i v zeleninových zahradách... dopravní infrastruktura při **vhodném ozelenění okolí a dobré údržbě může představovat zelenou páteř krajiny pro přežívání i šíření mnoha užitečných druhů hmyzu.** Přilehlé svahy dálnic mohou tvořit prostředí nejen pro opylovače, ale také pro přirozené nepřátele řady škůdců zemědělských plodin.*
*Na těchto webových stránkách se dále podrobně můžete seznámit s tím, jak **mají vypadat svahy podél dálnic pro opylovače, jak lze přeměnit svahy ozeleněné pouze trávami na květnaté porosty bylin** pomocí poloparazitů, jaké technické normy musí splňovat travnaté plochy podél dálnic, kde se testují nové technologie ozelenění a jaká kolem této problematiky je publicita, ať už na vědeckých konferencích, v odborném tisku nebo veřejných médiích."*

Ovšem za zásadní vadu závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11. 2016,** ve znění stanoviska ministra ŽP ze dne **30. 12. 2020,** lze považovat **absenci požadavku** na předložení **Projektu vegetační úprav** (tj. SO 801 Vegetační úpravy dálnice) **do stavebního řízení**, přestože tento projekt existuje (zřejmě) od roku 2016, jak dokládají ve spisu přiložené **záznamy z jednání ze dne 26. 8. 2016 a ze dne 1. 9. 2016**. Spolky se tak s jeho obsahem nemohou seznámit a vyjádřit se k němu, neboť stavební řízení je posledním navazujícím řízením s jejich účastí. Přitom samo MŽP v závazném stanovisku EIA ze dne **30. 11. 2016** předpokládalo, že tento projekt bude v tomto řízení předložen.

Z obou těchto záznamů mj. vyplývá, že **Projekt vegetačních úprav** s výsadbou JEN místně původních druhů dřevin a travin **nepočítá** nebo že **náhradní výsadba bude prováděna v poměru 1 : 3**, tzn. za 1 vykácený strom se na tělese dálnice vysadí přibližně 3 nové stromy. A pokud nebude vhodné místo pro další stromy na tělese dálnice k dispozici, tak se nové stromy vysadí na plochách podle požadavků orgánů ochrany přírody na náhradní výsadbu v rámci řízení dle § 8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. o povolení kácení dřevin rostoucích mimo les.

Zásadní vadou stavebního řízení ovšem je, že **Projekt vegetačních úprav** není součástí příloh žádosti ŘSD ČR, ačkoliv se jedná o údaje, které se týkají ochrany životního prostředí, resp. přírody, k nimž se mají spolky v rámci své účasti v navazujícím řízení, tzn. i stavebního řízení, **seznámit a příp. se k němu vyjádřit.**

Pokud součástí žádosti ŘSD ČR je např. **Dendrologický průzkum** (5/2016), **Biologický průzkum** (10/2016) či **Migrační studie** (5/2016), které ze svých hledisek posuzují stav v území a příp. navrhují různá zmírňující opatření ke snížení škodlivého vlivu tělesa dálnice při výstavbě a jejího provozování, pak je logické, že by součástí DSP měl být i **Projekt vegetačních úprav** o počtech a druzích vysazovaných stromů, keřů a travin na tělese dálnice. ŘSD ČR totiž tímto projektem zajistí zmírňující opatření škodlivých vlivů dálnice a automobilového provozu (snížení zásahu do krajinného rázu, snížení světelného smogu a znečištění ovzduší či intenzit hluku, vizuálně vhodnější začlenění tělesa dálnice do krajiny, snížení škodlivých psychických účinků dálnice a automobilového provozu na lidi apod.).

Podstatné dále také je, že se spolky jako účastníci tohoto navazujícího řízení dle zákona č. 100/2001 Sb. budou moci k obsahu **Projektu vegetačních úprav vyjádřit**, neboť mohou vznášet nejen procesně-právní námitky, ale i věcné námitky, které mají vztah ke stavu životního prostředí a k dopadům stavby na něho.

Projekt vegetačních úprav se přitom týká stavu ŽP v území, neboť určuje kolik kusů dřevin či travin a jakých druhů se bude na tělese dálnice sázet (u travin je optimální výsadba tzv. motýlí směsi), do kdy má být taková výsadba hotova apod. Nelze tedy **Projekt vegetačních úprav** předkládat např. až do řízení o vydání kolaudačního souhlasu, neboť spolky nejsou takového řízení ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb. účastníky.

Na druhou stranu je sice možné tento projekt předložit do územního řízení, ale **KD za vhodnější okamžik považuje stavební řízení**, kdy je jednoznačně zřejmé, jaké konkrétní umístěné SO budou povoleny a na jakých místech, takže konečná podoba dálnice je téměř hotová (pozn.: lze samozřejmě ještě změnami územních rozhodnutí a stavebních povolení docílit drobných úprav stavby).

KD k otázce, kdy a jak se spolky budou moci s **Projektem vegetačních úprav** v nějakém navazujícím řízení seznámit a vyjádřit se k němu, si dovoluje upozornit např. na rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne **20. 10. 2020, č. j. 38 A 6/2020 – 230**, který při přezkumu zákonnosti změny územního rozhodnutí pro dálnici D0136 řešil podobný problém, tzn. kdy má ŘSD ČR předložit **návrh zimní údržby průchodu dálnice přes citlivé oblasti.**

Podle závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11. 2016,** ve znění stanoviska ministra ŽP ze dne **20. 4. 2020,** to mělo být až při **vydání kolaudačního souhlasu**, kdežto podle názoru žalovaných spolků to má být nejpozději ve stavebním řízení, aby se s ním mohly seznámit a příp. se k němu vyjádřit.

Krajský soud přitom ve svém výše cit. zrušujícím rozsudku rozhodl, že tento návrh musí být předložen již před **umístěním stavby**, neboť může znamenat vytvoření SO i škodlivý zásah do biotopů zvláště chráněných druhů organismů, což je nutné vyřešit ještě před umístěním stavby (dálnice D0136). Současně přisvědčil názoru žalobců, že jedině tak se budou moci s tímto plánem seznámit a příp. se k němu vyjádřit, což kolaudační řízení neumožňuje.

Krajský soud ve svém zrušujícím rozsudku ze dne **20. 10. 2020, č. j. 38 A 6/2020 – 230** ve věci připomínkování **návrhu zimní údržby** spolky mj. uvádí toto:
*„33. Konečně, lze také přisvědčit žalobcům, že **odsunem řešení způsobu posypu dálnice až do kolaudačního řízení dojde k vyloučení dotčené veřejnosti z účasti na řízení**, což s ohledem na shora uvedené předpokládané možné negativní vlivy na životní prostředí krajský soud hodnotí jako rozporné s účelem posouzení vlivů záměrů na životní prostředí a účinné možnosti účasti dotčené veřejnosti na jejich posuzování."*

Pokud tedy KD ve svých námitkách ze dne **22. 6. 2021** navrhovala, aby příp. stavební povolení obsahovalo podmínku, že **„vegetační úpravy budou obsahovat jen geograficky místní druhy dřevin a travin"**, tak očekávaly, že MD vyzve ŘSD ČR, aby již zhotovený **Projekt vegetačních úprav** vložilo do spisu. Jedině tak by se s ním MD a účastníci řízení mohli seznámit, takže by ve smyslu § 3 správního řádu bylo jednoznačně zřejmé, **jaké druhy dřevin a travin se plánují na tělese dálnice D0136 sázet (a kdy)**, tzn. místně původní či místně nepůvodní.

A pokud by byly uvedeny **JEN místně původní druhy dřevin**, tak by tento návrh KD byl bezpředmětný.

Ale pokud **místně nepůvodní druhy dřevin**, tak si MD mělo od příslušného odborného a kompetentního orgánu ochrany přírody vyžádat vyjádření, zda je možné na tělese dálnice vysadit JEN místně původní druhy dřevin či nikoliv a pokud jakékoliv, tak proč. A s tímto vyjádřením se pak měli účastníci stavebního řízení v souladu s **§ 36 odst. 6 správního řádu** v přiměřené lhůtě opět seznámit a vyjádřit se k němu.

Jelikož tato procedura takto neproběhla, tak MD nepostupovalo v souladu se zákonem. Navíc došlo k porušení práv účastníků řízení, včetně spolků, se s tímto projektem i s odborným stanoviskem příslušného orgánu ochrany přírody seznámit a vyjádřit se k němu.

I když **Projekt vegetačních úprav** nelze ve smyslu **§ 2 odst. 3 stavebního zákona** považovat za stavební objekt, tak stejně tak nelze za SO považovat ani **Dendrologický průzkum, Biologický průzkum, Migrační studie** a jiné odborné podklady mající vztah k dálnici D0136. Přesto tyto 3 odborné studie jsou součástí DSP a spisu.

Podle KD je obdobně irelevantní argument, že postačuje, pokud **Projekt vegetačních úprav** odsouhlasí příslušný orgán ochrany přírody. Podstatné totiž je, že se s jeho obsahem musejí spolky v nějakém navazujícím řízení seznámit s možností se k němu vyjádřit, přičemž nevhodnějším řízením je právě stavební řízení (pozn.: analogií je návrh zimní údržby před umístěním stavby v kauze změny umisťované dálnice D0136), nikoliv až řízení o vydání kolaudačního souhlasu, v němž spolky nejsou účastníky a kam se předkládá **dokumentace pro provedení stavby.**

Z napadeného rozhodnutí přitom není zřejmé, kdy a jakým zákonným způsobem se budou moci spolky s **Projektem vegetačních úprav** v nějakém navazujícím řízení seznámit a vyjádřit se k němu. Přitom žádný zákon nebrání ŘSD ČR, aby **Projekt vegetačních úprav** byl součástí žádosti o vydání stavebního povolení.

V této souvislosti lze upozornit na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne **3. 4. 2014, č. j. 10 A 349/2011 – 45-49**, který zamítl žalobu Dětí Země proti povolení výjimky dle § 56 zákona č 114/1992 Sb. ke škodlivému zásahu do biotopů 7 zvláště chráněných druhů živočichů v trase dálnice **R5508 Staré Město – Moravský Písek**.

Předmětem sporu byl **výklad uložené podmínky o výjimce.** Děti Země jako žalobci namítaly, že je nutné její obsah upřesnit právě v řízení o výjimce, neboť další možnost mít už nebudou. KÚ v Brně i MŽP shodně s městským soudem tvrdily, že se Děti Země a další spolky budou moci k takto obecně uložené podmínce o kompenzacích v rozhodnutí o povolení výjimky **vyjádřit v některém z navazujících řízení**, tj. v územním nebo ve stavebním, takže Děti Země nemusejí mít obavy, že k tomu nikdy nedojde (např. až řízení o vydání kolaudačního souhlasu).

Městský soud v Praze v rozsudku ze dne **3. 4. 2014, č. j. 10 A 349/2011 – 45-49** mj. uvádí následující:
*„Předně je třeba připomenout, že **žalobce je oprávněn jako občanské sdružení se účastnit jak územního řízení pro předmětnou stavbu (...), tak i řízení stavebního... Tvrzení, že odsunutím definitivního řešení této otázky do územního či stavebního řízení je žalobci znemožněno, aby se k němu vyjádřil, je tedy zcela liché.***
*Z podmínky č. 5 rozhodnutí krajského úřadu pak vyplývá, že konkrétní řešení kompenzačních opatření bude obsaženo v dokumentaci stavby, která bude předložena orgánu ochrany přírody a krajiny „k odsouhlasení". **Toto „odsouhlasení" přitom bude mít formu závazného stanoviska. Možnost přezkoumání tohoto stanoviska ve správním řízení je založena podle § 149 odst. 4 správního řádu** a ve správním soudnictví pak ust. § 75 odst. 2 soudního řádu správního.*
*Je tedy zřejmé, že definitivní řešení této otázky bude i při zvoleném řešení posouzeno orgány ochrany přírody a krajiny (a to případně ve dvou stupních), nikoliv stavebním úřadem, **bude se tak dít za účasti žalobce**, který bude mít možnost se **k definitivní podobě kompenzačních opatření vyjádřit, a s možností přezkoumání této podoby soudem...***
*Žalovaný zcela správně poukazuje na to, že konkrétní technické řešení stavby silnice dosud není známo. Není tak např. známo, zda a v jakých místech bude silnice vedena na náspech, jak budou tyto náspy vysoké, jak budou navazovat na okolní terén atd.. **Všechny tyto okolnosti budou známy až v územním, potažmo ve stavebním řízení.**"*

Pokud tedy **Projekt vegetačních úprav** nebyl součástí územního řízení (2005-2006) a ani řízení o změně územního rozhodnutí (2017-2021) dálnice D0136, tak je logické, že **posledním navazujícím řízením je právě toto stavební řízení**. Ovšem ŘSD ČR tento projekt k žádosti nepřiložilo, ačkoliv se týká zájmu ochrany přírody. A MD si ho od ŘSD ČR nevyžádalo, ačkoliv z předložené námitky KD je zřejmé, že si ho mělo opatřit.

Z napadeného rozhodnutí tedy nelze **zjistit, kdy a jakým způsobem se bude moci KD** (podle svých stanov hájící ochranu životního prostředí) ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb. s **Projektem vegetačních úprav** v nějakém **navazujícím řízení seznámit a vyjádřit se k němu**, pokud se to nestalo v územním a ani v tomto stavebním řízení.

PROTIHLUKOVÉ STĚNY a VEGETACE

- *„Neprůhledné protihlukové stěny budou do zprovoznění stavby osázeny vhodnými místně původními popínavými rostlinami (např. pro severní strany lze doporučit břečťan popínavý), a to s následnou zvýšenou péčí po dobu 5 let."*

Výsadbu vegetace sice řeší **podmínka č. 32 písm. b), d) a e) stavebního povolení** (převzaty z KZS MM Přerova ze dne **26. 10. 2020**), nicméně z jejich obsahu vyplývá, že se **netýkají výsadby jen místně původních druhů dřevin podél neprůhledných PHS**, jak KD navrhuje.

Podmínka č. 32 písm. b) stavebního povolení uvádí toto:
*„b) **PHS budou mimo mostní objekty z vnější strany po celé délce osazeny takovými druhy popínavých rostlin**, které jsou natolik vzrůstné, že **přerostou výšku PHS** až na její vnitřní stranu, ve spolupráci s dendrologem bude vyřešena případná potřeba zdrsnění stěn nebo podpůrných konstrukčních prvků k jejich uchycení. Osázení bude udržováno po dobu existence PHS."*

Podmínka č. 32 písm. d) stavebního povolení uvádí toto:
„d) Výsadba vhodných dřevin bude provedena minimálně ***v rozsahu návrhu vegetačních úprav****, případné úpravy tohoto návrhu (v rámci SŘ, změny stavby před dokončením atp.) budou předem projednány s příslušným orgánem ochrany přírody."*

Podmínka č. 32 písm. e) stavebního povolení uvádí toto:
„e) ***Vhodnými dřevinami se rozumí přednostně domácí botanické druhy stanovištně vhodných keřů a stromů, nepoužívat zahradnické kultivary, introdukované dřeviny (výjimečně i kultivary) lze použít*** *v případech, kdy bude doloženo, že se v praxi osvědčily a odolávají specificky nepříznivým podmínkám dálnic a jejich okolí lépe než dřeviny domácí."*

Obsah KZS MM Přerova ze dne **26. 10. 2020** se 6 uloženými požadavky na ochranu krajinného rázu ve vztahu k výsadbě vegetace podél PHS lze sice hodnotit pozitivně, nicméně navržený požadavek je rozdílný.

Návrh požadavku totiž klade důraz na **věcné hledisko**, neboť žádá **použít pouze místně původní druhy dřevin**, kdežto MM Přerov připouští **použití i nepůvodních druhů dřevin**, jak dokládá pojem ***„přednostně"*** použít místně původní druhy dřevin, a sousloví o podmínečném použití místně nepůvodních druhů dřevin (introdukovaných).

Návrh požadavku dále zdůrazňuje **časové hledisko**, neboť žádá, aby se tyto dřeviny **vysadily do zprovoznění stavby a pak měly zvýšenou péči aspoň 5 let**, kdežto MM Přerov se zabývá **pouze údržbou těchto dřevin** „po dobu existence PHS", takže není zřejmé, do kdy mají být vysazené.

b) KD dále navrhuje změnit tento **1 požadavek** na důslednější ochranu ŽP, resp. ke zlepšení stavu přírody:

Podmínka č. 29 g) stavebního povolení obsahuje tento požadavek na ochranu ŽP:
- *„g) Za realizované PHS vysadit dle možností trvalého záboru stavby prostorově odpovídající a maximálně souvislé množství neopadavé zeleně pro optické odclonění stavby dálnice od obytné zástavby. Výsadbou zeleně posílit lokální biocentrum BC 7/45 (Na rybníku) v km 84,300 – 84,900."*

KD navrhuje tuto **změnu tohoto požadavku**, neboť se domnívá, že bude důslednější a lépe kontrolovatelná:
- *„g) Za realizované PHS vysadit dle možností trvalého záboru stavby prostorově odpovídající a maximálně souvislé množství neopadavé geograficky místně původní zeleně pro optické odclonění stavby dálnice od obytné zástavby. Výsadbou geograficky místně původní zeleně posílit lokální biocentrum BC 7/45 (Na rybníku) v km 84,300 – 84,900."*

c) KD navrhuje před povolením dálnice vypracovat **novou Rozptylovou studii**, neboť ta stávající z května 2016 je již zastaralá. Nová Rozptylová studie musí přitom **zohlednit zpřísněný limit PM2,5** od 1. 1. 2020 a příp. **uloží konkrétní zmírňující opatření**, pokud dojde k překročení ročního limitu hlavních škodlivin (např. PM2,5).

Z Rozptylové studie (5/2016) vyplývá, že u rodinného domu **č. p. 48, Náves 50 v Přerově-Dluhonicích** (referenční bod č. 3), který se nachází 40 metrů od dálnice, je **překračován denní imisní limit pro PM10 a roční imisní limit pro benzo(a)pyren**. K tomu překračování by mělo údajně docházet jen při velmi nevhodných povětrnostních podmínek, odhadem jen dva měsíce v roce.

PM10
- denní imisní limit = 50 mikrogramů/m3
- stávající imisní pozadí = 57,7 mikrogramů/m3
- vypočítaný příspěvek dálnice D1-0136 = 6,162 mikrogramů/m3 (10,67 % imisního pozadí)

benzo(a)pyren
- roční imisní limit = 1 nanogram/m3
- stávající imisní pozadí = 1,89 nanogramů/m3
- vypočítaný příspěvek dálnice D1-0136 = 0,0549 nanogramů/m3 (2,9 % imisního pozadí)

Závazné stanovisko EIA ze dne **30. 11. 2016** ke znečištění ovzduší uvádí mj. toto (viz str. 19-20):
„Na základě výše uvedeného se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že provozem posuzovaného záměru ***dojde ke zvýšenému imisnímu zatížení v trase záměru, kde jsou již dnes překračovány imisní limity u průměrné denní koncentrace PM10 a průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu.*** *Současně dojde k odklonění velké části tranzitní dopravy (zejména nákladní) mimo centrum města Přerov (tedy z oblasti s vysokou hustotou obyvatelstva), což bude doprovázeno také odpovídajícím snížením imisní zátěže.*
U ostatních sledovaných látek ... budou limity plněny i po realizaci záměru (s výjimkou bodu č. 3, kde může dojít k dosažení limitu u průměrné roční koncentrace PM2,5 – příspěvek záměru je 0,87% imisního pozadí, resp. limitu)...
Imisní přitížení v nové trase je ***možno částečně kompenzovat*** *výsadbou zelených pásů podél dálničního tělesa, čímž dojde k záchytu části prachových částic a také ke snížení koncentrací benzo(a)pyrenu, který je v převážné míře na prachové částice vázán. Dále lze v době provozu zajistit častější čištění povrchu vozovky (nejen po zimním provozu, ale zejména v suchém letním období), což povede opět ke snížení vzniku prašnosti jak unášením sypkých přepravovaných nákladů, tak otěrem pneumatik vozidel.*
Příslušný úřad se rovněž ztotožnil s tím, že v rámci hodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo konstatováno, že ani zvýšením imisních koncentrací nad stávající úroveň nedojde k významnému negativnímu ovlivnění veřejného zdraví a předmětný záměr je při realizaci opatření pro minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na ovzduší akceptovatelný."

Ministr ŽP ve věci překračování imisních limitů pro denní koncentrace PM10 a roční koncentrace benzo(a)pyrenu v Přerově-Dluhonicích ve svém stanovisku ze dne **30. 12. 2020** převzal svá tvrzení z původního stanoviska ze dne **20. 4. 2020**, tzn. že v tomto území (a jinde) sice **dochází k nepříznivé imisní situace** u koncentrací PM10 a benzo(a)pyrenu, nicméně umístění dálnice D0136 a její **vlivy na obyvatele jsou přijatelné**, neboť samotná **stavba dálnice žádné limity nepřekračuje.** Příp. změna trasy jejím odsunutím o 150 metrů na východ přitom závisí jen na vůli ŘSD ČR a na reálné neakceptovatelnosti z hlediska vlivů na ŽP a veřejné zdraví, což se nestalo.

KD se nicméně domnívá, že každé zlepšení imisní situace v prostředí ve vztahu k veřejnému zdraví a ke stavu ovzduší, kdy v ČR ročně na znečištěné ovzduší předčasně umírá kolem 10.000 obyvatel, je nutné realizovat.

Podle KD a podle judikatury správních soudů **nelze připustit, aby do již nyní imisně zatíženého území v Přerově-Dluhonicích s překračováním imisních limitů se mohl bez dalšího umisťovat další zdroj imisí.**

Je tedy nutné, aby již před povolením dálnice D0136 **byly všechny imisní limity dodrženy** (a za existence reálných zmírňujících opatření, které ale nejsou konkrétně navrženy), příp. aby **došlo k posunu trasy dálnice aspoň o 150 metrů na východ** (tj. dále od Přerova-Dluhonic), čímž dojde k výraznému poklesu koncentrací škodlivin v ovzduší.

Avšak vzhledem k tomu, že

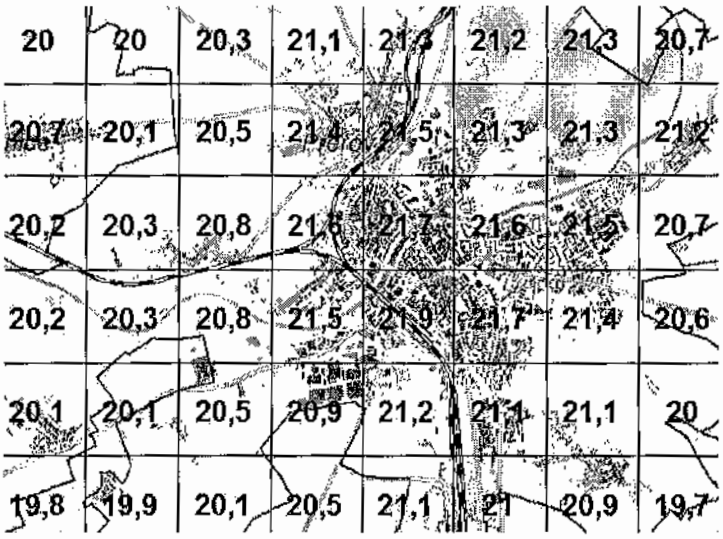
- **Rozptylová studie** je z 5/2016 (sloužila jako podklad pro vydání závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11 2016**, ve znění stanoviska ministra ŽP ze dne **30. 12. 2020**) je více než **5 let stará** a
- došlo ke zpřísnění řady imisních limitů (např. roční imisní limit pro PM2,5 se z původní hodnoty 25 mikrogramů/m3 od 1. 1. 2020 zpřísnil na hodnotu 20 mikrogramů/m3; viz údaje např. zde **https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/info/limity_CZ.html**),

tak je nutné, aby byla vypracována **nová Rozptylová studie**, která zohlední aktuální pětileté údaje měření stavu ovzduší (viz zde **https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/19petileti/png/olomoucky_CZ.html**) v Olomouckém kraji a dále zohlední i aktuální imisní limity, zejména roční imisní limit pro PM2,5. Hlavním podkladem pro její vypracování musí být i **nová Dopravní studie**, která zohlední poslední průzkumy ŘSD ČR.

Rozptylová studie z 5/2016 na str. 17 pro imisní limit PM 2,5 ve výši **25 mikrogramů/m3** (který je od 1. 1. 2020 ve výši 20 mikrogramů/m3) a s **pozadím 24,8 mikrogramů/m3** uvádí tyto číselné hodnoty pro čtyři měřící body:

- měřící bod č. 1 = příspěvek z dálnice 0,067 mikrogramů/m3 – celkem 24,867 mikrogramů/m3
- měřící bod č. 2 = příspěvek z dálnice 0,115 mikrogramů/m3 – celkem **24,915 mikrogramů/m3**
- měřící bod č. 3 = příspěvek z dálnice 0,218 mikrogramů/m3 – celkem **25,018 mikrogramů/m3** (limit překročen)
- měřící bod č. 4 = příspěvek z dálnice 0,062 mikrogramů/m3 – celkem 24,862 mikrogramů/m3

Z aktuálních měření za posledních pět let (2015-2019) pro oblast Přerova vyplývá, že roční imisní limit pro PM2,5 ve výši **20 mikrogramů/m3 je všude překročen** (viz níže výřez z mapy pro Olomoucký kraj).



Mapa: Roční imise PM2,5 (mikrogramy/m3) v Olomouckém kraji, zjištěné z pětiletého průměru za roky 2015-2019 – viz stránka **https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/19petilcti/png/PM25/19PM25_regM.png**

Aktuální mapa koncentrací PM2,5 na území Přerova (pozadí) z důvodu imisního limitu pro PM2,5 od 1. 1. 2020 ve výši **20 mikrogramů/m3** tedy dokládá, že **samotné pozadí tento limit nesplňuje**.

Je tedy zřejmé, že příspěvek PM2,5 z automobilového provozu po dálnici, i když je nízký, představuje překročení tohoto limitu u všech 4 měřících bodů: včetně **bodů č. 2 (RD U hřiště 27) a č. 3 (RD Náves 50) v Dluhonicích**.

Zásadní ovšem ale je, jaký podíl z nového limitu pro PM2,5 tvoří příspěvek z automobilového provozu. Vzhledem k tomu, že chybějí údaje z nové Rozptylové studie, lze použít údaje z Rozptylové studie 5/2016:

- měřící bod č. 2 = příspěvek z dálnice 0,115 mikrogramů/m3 = **0,58 % z limitu 20 mikrogramů/m3**
- měřící bod č. 3 = příspěvek z dálnice 0,218 mikrogramů/m3 = **1,09 % z limitu 20 mikrogramů/m3 (překročení)**

Jinak řečeno, u **měřícího bodu č. 3 v Dluhonicích** tvoří v roce 2016 vypočítaný příspěvek z dálnice pro roční koncentrace PM2,5 sice jen 0,87 % imisního limitu, avšak dle nového limitu od 1. 1. 2020 je to již **1,09 % limitu.**

Pokud tedy tento příspěvek dálnice D0136 tvoří **více než 1 % zákonného ročního limitu**, je pak nutné podle **§ 27 odst. 1 vyhlášky č. 415/2012 Sb. navrhnout konkrétní a reálný zmírňující opatření**, tzn. podle metodiky firmy ATEM (6/2016) vypočítat např. konkrétní počty nové výsadby dřevin.

Zásadním problémem je tedy zastaralost **Rozptylové studie (5/2016),** která vychází nejen ze **zastaralého ročního limitu pro PM2,5**, ale i ze **zastaralých prognóz dopravních intenzit** (2010), ačkoliv poslední nová měření jsou za rok 2016 (pozn.: výsledky byly zveřejněné **až v 5/2017:** viz **http://scitani2016.rsd.cz**).

Ze zastaralé Rozptylové studie (5/2016) ve vztahu k novému ročnímu imisnímu limitu pro PM2,5 vyplývá, že dálnice přes Přerov-Dluhonice znamená **nadlimitní koncentrace PM10 (denní), PM2,5 (roční) a benzo(a)pyrenu (roční).**

Přitom stávající Rozptylová studie (5/2016) nedává žádnou konkrétní odpověď na otázku, jak tyto **nadlimitní hodnoty ročních koncentrací PM2,5 budou zmírněny a kdy**, aby byly podlimitní. Je tedy logické, že do území s nadlimitním znečištěním ovzduší nelze povolovat další záměry, které stávající nadlimitní znečištění ještě zvýší.

V tomto smyslu lze upozornit na rozsudek NSS ze dne **31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011 – 254**, který se týká sporu o umístění nových výškových domů v Praze-Pankráci (Městský soud v Praze svým rozsudkem ze dne **12. 5. 2011,**

č. j. 10 Ca 62/2009 – 122 územní rozhodnutí zrušil) do již silně znečištěné lokality (intenzitami hluku a znečištěním ovzduší), který bodě [43] uvádí, že *„limity využití území představují hranice pro využití území, a to* ***hranice zpravidla nepřekročitelné; jedním z limitů využití území je také hladina hluku****"*, a dále v bodě [45] uvádí, že *„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... se Nejvyšší správní soud plně ztotožňuje... 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...)... Ostatně již z čl. 11 odst. 3 Listiny základních práv a svobod vyplývá, že výkon vlastnického práva nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní pro středí nad míru stanovenou zákonem".*

Je tedy nutné, aby byla **vypracována nová Dopravní studie** (se změřenými dopravními intenzitami za rok 2016, nikoliv za rok 2010) **a nová Rozptylová studie** (s novými pětiletými průměry), která **zohlední aktuální stav pozadí** pro znečišťující látky a také **nový roční imisní limit pro PM2,5**.

Současně by studie měla provést výpočty pro **předloženou trasu dálnice D0136** a pro **dva náměty Dětí Země o změně trasy** (2018 a 2019), které se průchodu zástavbou Přerova-Dluhonic vyhýbají (viz mapy v příloze).

Dalším nedostatkem Rozptylové studie 5/2016 je, že nepředkládá konkrétní zmírňující opatření, které by zaručily snížení znečištění ovzduší pod úroveň limitu, ačkoliv povolovanou dálnicí D0136 dochází k prokazatelnému překročení ročního limitu PM2,5 o více než 1 % (viz § 27 odst. 1 vyhlášky č. 415/2012 Sb.).

Studie přitom jen obecně tvrdí, že stačí provést výsadbu vegetačních pásů podél dálnice a zajistit pravidelné čištění vozovky. Tento postup je nesprávný, neboť by studie měla svými **výpočty doložit**, jaká konkrétní opatření (kdy a kde) mají být realizována a zda budou mít očekávaný účinek.

Nevhodně provedená výsadba vegetačních pásů totiž nemusí přinést pozitivní efekt, resp. někdy může být i negativní. Proto je třeba vhodnou podobu izolační zeleně (šíře pásu, druhové složení...) stanovit výpočtem podle Metodiky pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic (ATEM/MŽP, 6/2016). Například na str. 15 dokumentace EIA pro záměr „CTPark Prague North D8.3, D8.4, D8.5, D8.6" (viz **https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2248**) se uvádí, že výpočtem bylo zjištěno, že zemní valy či vegetační pásy nezajistí v nejbližší obytné zástavby očekávané snížení intenzity hluku či imisní zátěže z provozu areálu.

Je tedy zřejmé, že dálnice do dotčeného území způsobí na řadě míst, hlavně v Přerově-Dluhonicích:

- nadlimitní denní koncentrace PM10 (podíl příspěvku dálnice na limitu může být kolem **12,3 %**)
- **nadlimitní roční koncentrace benzo(a)pyrenu** (podíl příspěvku dálnice na limitu může být kolem **5,5 %**)
- **nadlimitní roční koncentrace PM2,5** (podíl příspěvku dálnice na limitu může být kolem **1,1 %**)

Přitom každé zlepšení imisní situace v prostředí ve vztahu k veřejnému zdraví a ke stavu ovzduší, kdy v ČR ročně na znečištěné ovzduší předčasně umírá kolem 10.000 obyvatel, je nutné realizovat. Podle judikatury správních soudů nelze proto připustit, aby do **již nyní imisně zatíženého území v Přerově-Dluhonicích s překračováním imisních limitů tří látek** mohl bez dalšího povolovat další zdroj imisí.

Je tedy nutné, aby před povolením dálnice D0136 **byly všechny roční imisní limity nově přepočítány** a příp. navrženy konkrétní reálná zmírňující opatření.

KD v rámci přezkumného řízení o zákonnosti vydání závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11. 2016**, ve znění stanoviska ministra ŽP ze dne **30. 12. 2020**, žádá vypracovat **novou Rozptylovou studii** (s novými pětiletými průměry), která

- bude vycházet z posledních změřených dopravních intenzit z roku 2016 (údaje byly zveřejněné až v 5/2017),
- bude obsahovat aktuální stav pozadí pro všechny hlavní znečišťující látky,
- bude používat nový roční imisní limit pro PM2,5 (od 1. 1. 2020 je to 20 mikrogramů/m3) a

- v případě nutnosti bude obsahovat i konkrétní a reálná zmírňující opatření, např. počet vysazených dřevin.

KD žádá, aby ministr ŽP předmětné závazné stanovisko EIA ze dne 30. 11. 2016, ve znění ze dne 30. 12. 2020, dle ust. § 149 správního řádu přezkoumal, zda po věcné i procesní stránce bylo vydáno v souladu se zákonem (a má všechny formální i věcné náležitosti).

KD dále žádá, aby závazné stanovisko EIA bylo doplněno o výše uvedených 5 návrhů.

KD také žádá, aby 1 požadavek závazného stanoviska EIA byl dle výše uvedeného návrhu změněn.

KD ještě žádá, aby byla vypracována nová Rozptylová studie, která bude vycházet z dopravních intenzit z roku 2016 (zveřejněných v 5/2017) a provede nové výpočty koncentrací všech znečišťujících látek, zejména ročních koncentrací PM2,5 s přísnějším limitem od 1. 1. 2020 ve výši 20 mikrogramů na m3. V případě překročení limitů znečišťujících látek, zejména ročního limitu koncentrací PM2,5, nová Rozptylová studie také navrhne konkrétní zmírňující opatření, včetně posouzení možnosti trasu dálnice v Dluhonicích oddálit o cca 150 metrů podle dvou námětů Dětí Země (viz přílohy se dvěma mapami).

12. Žádost dle ust. § 149 správního řádu o přezkum všech zbývajících závazných stanovisek

Podklady pro vydání stavebního povolení tvoří další závazná stanoviska, resp. koordinovaná závazná stanoviska (dále jen KZS) dle ust. § 149 správního řádu a dle § 110 odst. 2 písm. c) stavebního zákona, **příkladmo těchto**:

- **Krajského úřadu Olomouckého kraje ze dne 27. 3. 2017, č. j. KUOK 26155/2017 a ze dne 29. 4. 2021, č. j. KUOK 47054/2021**
- **Hasičského záchranného sboru Olomouckého kraje ze dne 26. 10. 2020, č. j. HSOL-5538-2/2020**
- **Ministerstva obrany ze dne 23. 10. 2020, č. j. 105451/2020-1150-OÚZ-BR MO 309324/2020-1150**
- **Ministerstva dopravy ze dne 1. 7. 2020, č. j. 476/2019-120-SSU/2**

KD žádá o přezkum všech zbývajících závazných stanovisek, neboť si není jistá, který takový podklad jím je a který ne. Navíc nemá dáno najisto, zda všechna závazná stanoviska jsou skutečně ve spise či nikoliv.

KD v této souvislosti připomíná, že je účastník tohoto stavebního řízení **podle zákona č. 100/2001 Sb.** Příprava a realizace dálnice D0136 dle povolovaných SO se tedy týká i havárií při její výstavbě i při jejím užívání. Řada podkladových závazných stanovisek tedy spadá pod obecné pojmy jako ochrana životního prostředí a veřejného zdraví, a to při přípravě a provozování stavby i při neočekávaných situacích (tj. živelných pohromách nebo haváriích).

Ust. **§ 2 zákona č. 100/2001 Sb.** uvádí toto:
*„Posuzují se **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."*

Ust. **§ 5 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb.** uvádí toto:
*„Posuzování zahrnuje zjištění, popis, posouzení a vyhodnocení **předpokládaných přímých a nepřímých významných vlivů** provedení i neprovedení záměru na životní prostředí."*

Ust. **§ 5 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.** uvádí toto:
*„Při posuzování záměru se hodnotí vlivy na životní prostředí při jeho **přípravě, provádění, provozování i jeho případné ukončení, popřípadě důsledky jeho likvidace a dále sanace nebo rekultivace území**, pokud povinnost sanace nebo rekultivace stanoví zvláštní právní předpis. Posuzují se vlivy související s běžným provozováním záměru **i vlivy vyplývající ze zranitelnosti záměru vůči závažným nehodám nebo katastrofám**, které jsou pro daný záměr relevantní."*

Ust. **§ 5 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb.** uvádí toto:
*„Posuzování záměru zahrnuje i **návrh opatření k předcházení možným významným negativním vlivům na životní prostředí provedením záměru, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů** na životní prostředí provedením záměru, a to včetně vyhodnocení předpokládaných účinků navrhovaných opatření, a dále návrh **opatření k monitorování možných významných negativních vlivů** na životní prostředí, nevyplývají-li z požadavků jiných právních předpisů.“*

KD žádá, aby MD zajistilo přezkum všech zbývajících závazných stanovisek, včetně výše uvedených, dle ust. § 149 správního řádu u příslušných nadřízených orgánů, neboť se domnívají, že po procesní i věcné stránce nebyla vydána v souladu se zákonem, resp. nemají jistotu o jejich zákonnosti.

13. Absence závazných stanovisek vydaných nepodjatým MM Přerova

13.1. MD má mezi podklady toto 1 KZS a tato 2 závazná stanoviska, které vydal **MM Přerova**:
- ze dne **26. 10. 2020, č. j. MMPr/204197/2020/STAV/ZP/Tcs** (jeho požadavky jsou v podmínce č. 32)
- ze dne **15. 7. 2020, č. j. MMPr/133530/2020/STAV/ZP/No** (jeho požadavky jsou v podmínce č. 33)
- ze dne **15. 10. 2020, č. j. MMPr/209342/2020/Ta** (jeho požadavky jsou v podmínce č. 34)

13.2. MD v napadeném stavebním povolení ze dne **30. 7. 2021** na str. 38 uvádí mj. toto: *„Jednotlivá **stanoviska dotčených orgánů** a vyjádření účastníků řízení, doložená ke stavebnímu řízení, **byla zvážena a využita** při stanovení podmínek tohoto rozhodnutí. Jedná se zejména o následující:“*

13.3. Podle zjištění KD postupovalo MD nezákonným způsobem, neboť si do spisu před vydáním napadeného stavebního povolení dne **30. 7. 2021** nezaopatřilo od ŘSD ČR taková závazná stanoviska, které by nevydal **podjatý MM Přerov**, ačkoliv o této skutečnosti **MD vědělo od KÚ v Olomouci** (ve smyslu **§ 8 odst. 1 správního řádu**).

Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor strategického rozvoje kraje totiž svým usnesením ze dne **2. 7. 2021, č. j. KUOK 70760/2021** rozhodl, že existuje tzv. riziko systémové podjatosti všech zaměstnanců MM Přerova (stavební řízení **o povolení 5 SO** vede **Magistrát města Olomouc,** resp. obecný stavební úřad).

Stejně pak rozhodl Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství, jak vyplývá z jeho usnesení ze dne **12. 7. 2021, č. j. KUOK 73475/2021** v rámci stavebního dopravního řízení **o povolení 20 SO** (řízení povede **MM Olomouc,** resp. úsek pozemních komunikací), a také Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor ŽP a zemědělství, jak vyplývá z jeho usnesení ze dne **14. 7. 2021, č. j. KUOK 74087/2021** v rámci dvou stavebních vodoprávních řízení **o povolení 25 SO** (řízení povede **Magistrát města Olomouc,** resp. odbor ŽP).

KÚ v Olomouci v těchto třech usneseních totiž uvádí, že je také **na vědomí zasílá** všem dotčeným orgánům, mj. i ***„Ministerstvu dopravy, Odboru liniových staveb a silničního správního řádu“***.

Pokud tedy MD dne **30. 7. 2021** vydalo stavební povolení, tak před tím vědělo, že KÚ v Olomouci vydal tři usnesení o podjatosti MM Přerova. MD tedy nemohlo jeho 1 KZS a jeho 2 závazná stanoviska použít pro své rozhodování, neboť je vydal podjatý MM Přerova a jiná, náhradní, KZS a závazná stanoviska MD ve spise nemá.

KD žádá, aby napadené stavební povolení bylo zrušeno, neboť MD při jeho vydání vycházelo z KZS ze dne 26. 10. 2020 a ze závazných stanovisek ze dne 15. 7. 2020 a ze dne 15. 10. 2020, které prokazatelně vydal podjatý MM Přerova. Přestože o tom MD vědělo z úřední činnosti, neboť příslušná usnesení KÚ v Olomouci ze dne 2. 7. 2021, ze dne 12. 7. 2021 a dvě ze dne 14. 7.2021 mu byla doručena, tak v rozporu se zákonem dne 30. 7. 2021 vydalo napadené rozhodnutí, aniž před tím vyzvalo ŘSD ČR o předložení náhradních podkladů.

14. Absence přezkoumatelných důvodů při vypořádání námitky o umístění piloty SO 209

14.1. MD v napadeném rozhodnutí v námitce KD v jejich vyjádření č. 1 ze dne **17. 6. 2021** o tom, že podpěra P16 estakády SO 209 je umístěna do osy vodoteče v blízkosti silnice III. třídy, uvádí, že se jí nemůže zabývat, neboť se netýká ochrany ŽP. MD se přitom opírá o tvrzení projektanta, že tato kolize je v souladu s územním rozhodnutím.

14.2. KD s tímto vypořádáním této své námitky nesouhlasí, neboť jednak se týká vlivů trasy dálnice na ŽP, resp. **vlivů na povrchové vody**, takže KD může takovou námitku v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. vznášet, a jednak **chybí přezkoumatelné a přesvědčivé vypořádání** této námitky.

Územní rozhodnutí sice bylo vydáno v roce 2006, ale jde jen o územní ochranu, takže **až ve stavebním řízení lze řešit konkrétní podobu SO**. Tato kolize totiž vyplývá až při studiu DSP v digitální podobě, nikoliv při studiu DÚR, kdy bylo mapové měřítko velmi hrubé. Podle KD podpěra P16 prokazatelně likviduje existující odvodnění dotčených pozemků (jde o ochranu před povodněmi, jaká byla v roce 1997), což není předloženou DSP řádně řešeno.

Podle názoru KD se MD touto námitkou KD, která negativně ovlivňuje stav povrchových vod při povolování trasy dálnice, resp. SO 209 a její podpěry P16, řádným způsobem nezabývalo, neboť ke kolizi dochází, takže buď změnou DSP k ní dojít nesmí, nebo je nutné v podmínkách stavebního povolení požadovat ochranná či zmírňující opatření.

Anebo si MD mělo od příslušného kompetentního odborného dotčeného orgánu vyžádat jednoznačné stanovisko, což ovšem MD neučinilo, ačkoliv to bylo jeho povinností. Přitom výstavbou podpěry **P16** u SO 209 vzniká neřešené riziko, že dojde k likvidaci odvodňovacího propustku pod silnicí.

KD žádá, aby MD zajistilo vložení do spisu odborného stanoviska příslušného dotčeného orgánu, jakým reálným a účinným způsobem se vyloučí riziko retence vody z místních přívalových dešťů a záplavových vod z toku řeky Bečvy v lokalitě Dluhonice – Kačična (ne Kočičina, jak MD nesprávně uvádí), pokud je v kolizi s podpěrou P16 estakády SO 209. Anebo ať MD do příp. nového stavebního povolení uloží takovou podmínku, která zajistí zmírňující opatření proti této kolizi.

15. Absence řešení rozporu trasování dálnice přes obytnou část Přerova-Dluhonice

KD připomíná, že trasa dálnice D0136 je **v kolizi s občanskou zástavbou Dluhonic**, včetně demolice obytných domů a rozsáhlé parkové výsadby lipových alejí, tvořící klidové území v blízkosti průmyslu a železniční tratě.

Ačkoliv jsou Dluhonice formálně součástí Přerova, tak reálně jde o samostatný sídelní útvar. Zastavěné území Dluhonic je totiž od zástavby Přerova odděleno širokou prolukou, takže nelze tvrdit, že jde o souvislou zástavbu, do které lze převést tranzitní automobilovou dopravu z centra Přerova do okraje Dluhonic. Této skutečnosti si je ŘSD ČR přitom vědomé, jak na silnicích I. třídy dokládají „směrovky" na přiložených dvou fotografiích (viz níže).

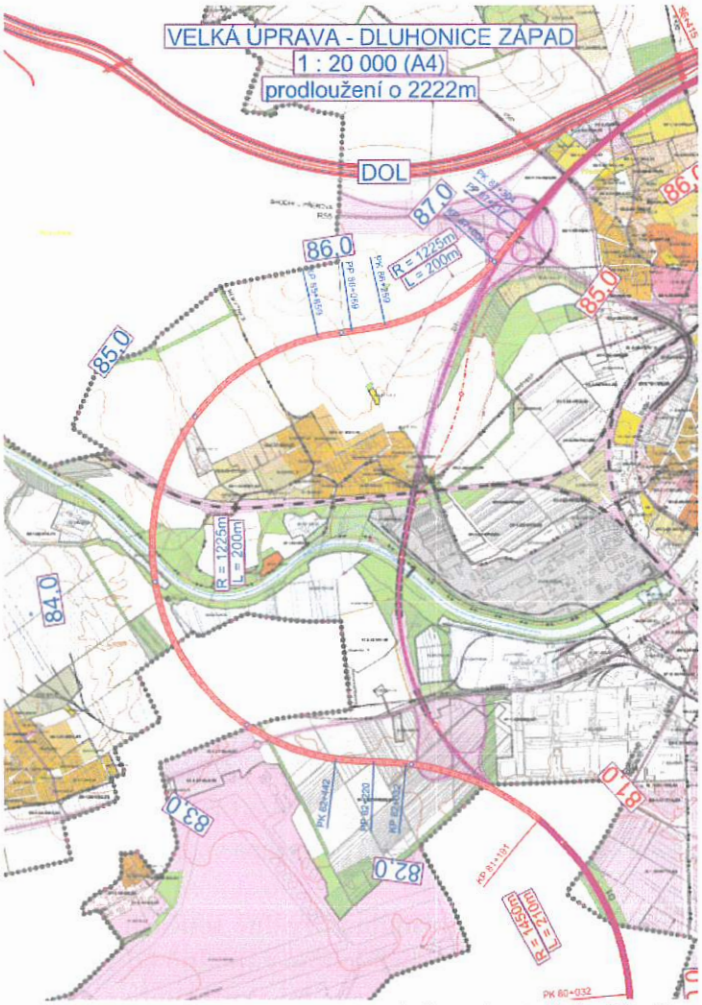
Z obou fotografií totiž vyplývá, že místní část Dluhonice je z hlediska silničního zákona vzdáleným cílem od Přerova, a to dle **modrého provedení dopravní značky IS 3b** vyhl. č. 294/2015 Sb. Pokud by ovšem byly Dluhonice místním cílem s propojenou souvislou zástavbou s Přerovem, byly by označeny **bílou směrovou dopravní značkou IS 4b** vyhl. č. 294/2015 Sb. Podle KD je tak povolována stavba, která je v rozporu se zákonem č. 13/1997 Sb.

ŘSD ČR přitom od roku 2000, kdy probíhal proces EIA s účastí veřejnosti, nepředložilo jediný hmatatelný doklad o tom, že **nelze trasu dálnice D1 vymístit z Dluhonic více na východ či více na západ**, ačkoliv původně byla dálnice D1/D47 umisťována západně od Přerova, tzn. i západně od Dluhonic, jak vyplývá z ÚP VÚC Olomoucké aglomerace dle přílohy č. 1 nařízení vlády ČR č. 212/1997 Sb. (mapa viz níže).

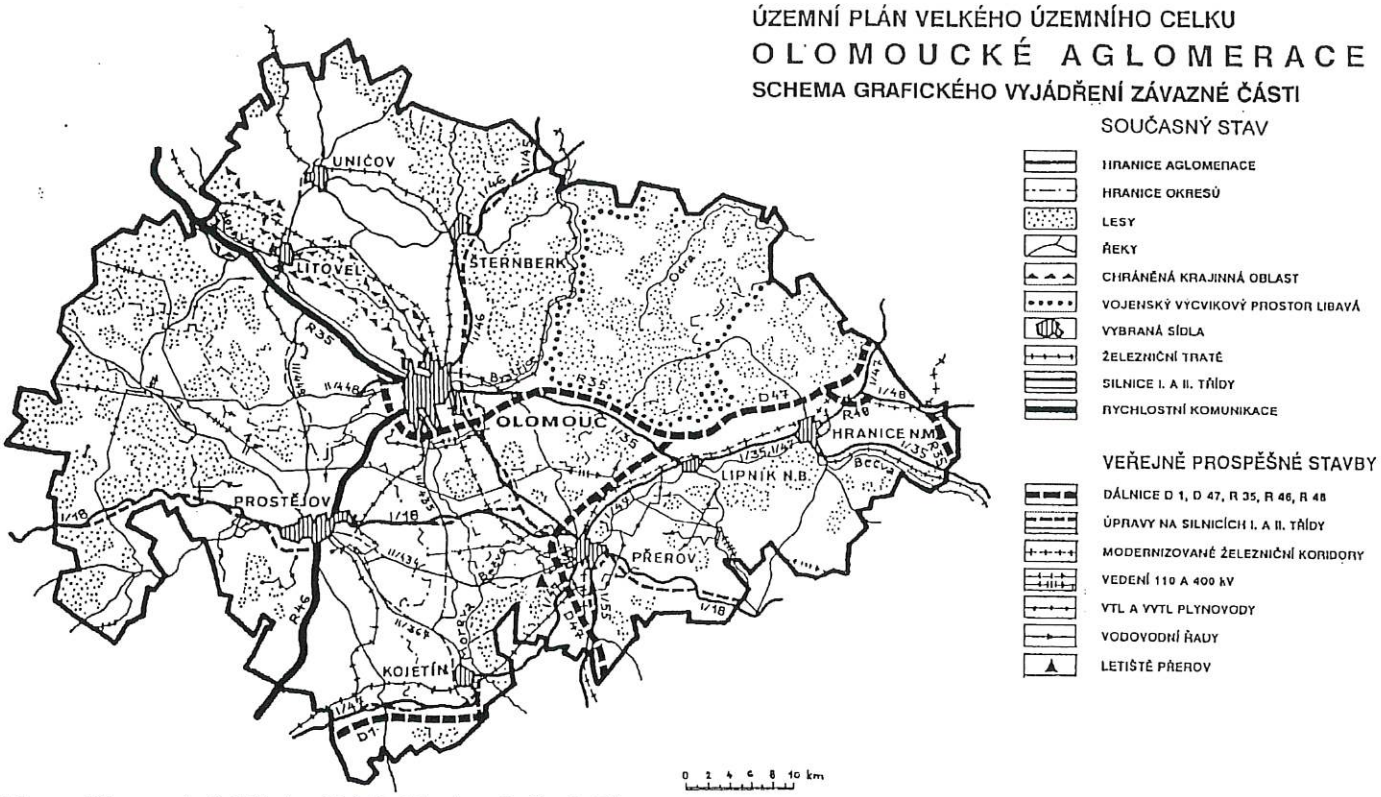
Podle KD je zřejmé, že když jsou Dluhonice formálně i reálně součástí Přerova, tak je logické, že by trasa dálnice měla být vedena i mimo Dluhonice, tzn. příkladmo západně od Přerova-Dluhonic na hranici s k. ú. sousední samosprávné obce Rokytnice, nikoliv přes východní okraj Dluhonic s bouráním domů.



Fotografie: Rozdílné označení směrovek na silnici I. třídy částí Přerova „Předmostí“ a „Dluhonice“ (9/2021)



Mapa: Námět trasy dálnice D1-0136 „Západní varianta“ (světle červeně), 5/2018

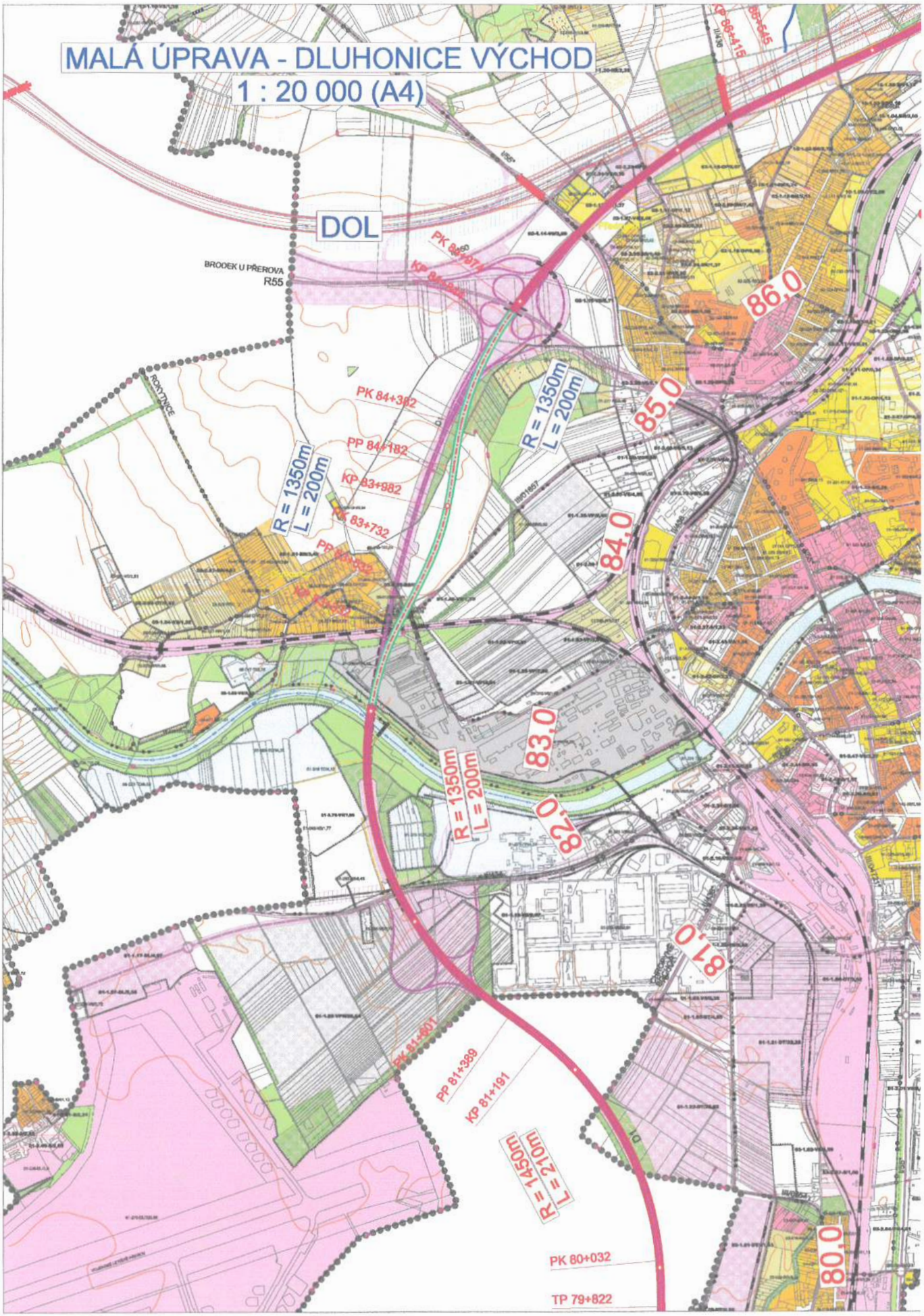


Mapa: Trasování dálnice D1/D47 západně od Přerova a tedy západně od Dluhonic jako součást Přerova ve schváleném ÚP VÚC Olomoucké aglomerace v roce 1997.

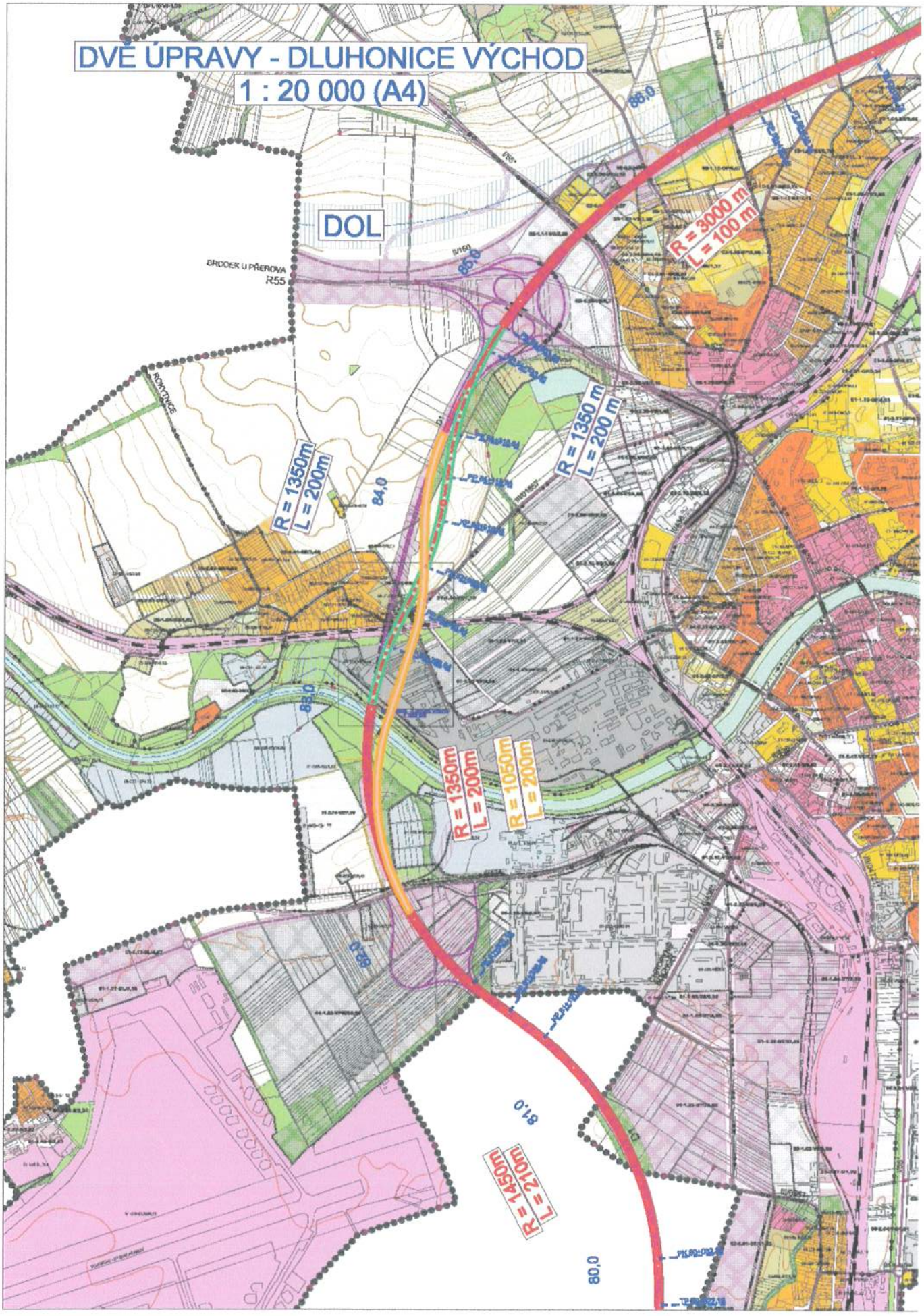
Ing. Pavel Ježík
statutární zástupce spolku

Přílohy:

1) Námět trasy D1-0136 „Východní varianta 1“ (světle modrá barva), 5/2018
2) Námět trasy D1-0136 „Východní varianta 2“ (oranžová barva), 11/2019



Příloha č. 1: Námět trasy dálnice D1-0136 „Východní varianta 1“ (světle modrá barva), 5/2018



Příloha č. 2: Námět trasy dálnice D1-0136 „Východní varianta 2“ (oranžová barva), 11/2019