

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

prostřednictvím

Krajského úřadu Olomouckého kraje
Odboru dopravy a SH
Jeremenkova 40a
779 00 Olomouc
posta@olkraj.cz

25.11.2021

Doplnění odvolání proti vydání stavebního povolení pro záměr „Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov“ (4 SO): k výzvě KÚ ze dne 3. 11. 2021, č. j. KUOK 111897/2021 ve vztahu k veřejné vyhlášce ze dne 30. 9. 2021, č. j. KUOK 98365/2021

Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor dopravy a SH (dále jen KÚ Olomouc) veřejnou vyhláškou ze dne **15. 6. 2021, č. j. KÚOK/94145/2020/ODSH-SH/131**, která byla vyvěšená dne **15. 6. 2021**, oznámil zahájení stavebního dopravního řízení pro záměr „Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov“ (4 SO) na základě žádosti ŘSD ČR ze dne **27. 8. 2020** (zúžena dne **16. 9. 2020** a upravena dne **14. 6. 2021**).

Krajina Dluhonice, zapsaný spolek (dále jen KD spolek) se do tohoto stavebního dopravního řízení přihlásil podle zákona č. 100/2001 Sb. a zaslal své námítky.

KÚ Olomouc pak veřejnou vyhláškou ze dne **30. 9. 2021, č. j. KUOK 98365/2021**, která byla na úřední desce vyvěšena dne **30. 9. 2021**, oznámil vydání stavebního povolení pro stavbu „Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov“ se 4 stavebními objekty (dále jen SO). Toto rozhodnutí bylo prostřednictvím úřední desky doručeno dne **15. 10. 2021**, takže lhůta pro podání odvolání skončila v pondělí **1. 11. 2021**.

KD spolek jako účastník tohoto stavebního řízení podle zákona č. 100/2001 Sb. proti tomuto rozhodnutí KÚ podal dne včasné **odvolání**.

KÚ dále dopisem ze dne **3. 11. 2021, č. j. KUOK 111897/2021**, který byl KD spolku doručen v pondělí **18. 11. 2021**, vyzval KD spolek, aby svůj rozklad **do 7 dní** od doručení této výzvy, tj. **do 25. 11. 2021**, doplnil o **důvody**.

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

d o p l n ě n é o d v o l á n í

a žádá, aby napadené rozhodnutí o povolení stavby bylo dle § 90 odst. 1 písm. b) správního řádu zrušeno a věc vrácena k novému projednání a rozhodnutí. Napadáno je rozhodnutí v celém rozsahu.

1. Odůvodnění:

KD spolek si úvodem dovoluje upozornit, že své odvolání ze dne **1. 11. 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. 9. 2021** pro dálnici D0136 Říkovice – Přerov (10,1 km) se mj. uvádí, že stavba bude dokončena do 12/2025.

Napadené stavební povolení pro dálnici D0136 ze dne **30. 9. 2021** obsahuje **4 stavební objekty** (dále jen SO), přičemž na str. 4-15 ukládá ŘSD ČR pro realizaci této stavby splnění **39 podmínek** s podmínkami.

Napadené stavební povolení na str. 18-37 uvádí přehled vypořádání podaných námitek účastníků řízení, včetně těchto tří spolků: KD spolek (str. 43-51), Krajina Dluhonice, z. s., (str. 51-53), Voda z Tetčic z. s. (53-55) a ČSOP Šumperk (str. 55-59), přičemž KÚ tyto námitky vzal na vědomí, zamítl, vysvětlil či je označil za irelevantní.

2. K námitkám KD spolku a požadavku aktualizace rozptylové a dopravní studie

2.1. KD spolek ve své námitce 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 spolku 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 nespĺňuje**, tzn. dochází k překročení tohoto limitu u 4 měřicích bodů, včetně **bodů v Dluhonicích č. 2 (RD U hřiště 27) a č. 3 (RD Náves 50)**.

A i když u **měřicího 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 chybí.

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 zveřejněny 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 PM_{2,5} (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 spolek svou argumentaci opírá 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 umístování nové stavby do území s překračováním limitů.

2.2. KÚ na str. 46-50 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.

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

2.3. KD spolek považuje tento postup KÚ za mimoběžný (a tedy za irelevantní) i za nepřezkoumatelný, neboť se nezabývá podstatou předložené námitky, kterou je zprísnění ročních koncentrací **PM_{2,5}** od 1. 1. 2020. Je totiž silně očekávatelné, že automobilový provoz na dálnici D0136 způsobí nadlimitní roční koncentrace **PM_{2,5}**, přičemž dle odborných výpočtů dojde k překročení o více než 1 % limitu.

KÚ zřejmě účelově přehlédl, že jádrem sporu nejsou denní koncentrace PM₁₀ a ani roční benzo(a)pyrenu, ale předpokládané nadlimitní roční koncentrace **PM_{2,5}**.

Pokud KÚ tvrdí, že ministr ŽP se otázkou **ročních koncentrací a zprísněním limitu PM_{2,5}** 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 Děti Země 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 spolku je zřejmé, že KÚ si v rozporu se zákonem pečlivě neprostudoval obsah námitky č. 7 DZ ze spisu, resp. pokud vůbec, tak zřejmě neporozuměl jeho jádru, pokud ji zamítl 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 **PM_{2,5}** od 1. 1. 2020 s vlivem na dálnici D0136 dosud nezabýval.

Vypořádání této námitky KÚ je tedy nezákonné, neboť je jednak nepřezkoumatelné, jelikož KÚ použil 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 spolek 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. KÚ totiž svými irelevantními argumenty, které nemají oporu v tvrzených stanoviscích ministra ŽP, porušil 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 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.

3. 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

3.1. KÚ 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**.

KÚ z tohoto závazného stanoviska zahrnuje do **podmínky č. 25** 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**

3.2. KD spolek 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 spolek 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 spolku je žádoucí aby během výstavby dálnice probíhalo měření intenzit hluku, a to výše navrženým způsobem, takže by bylo podle nich vhodné tuto podmínku 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 spolku 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 spolek 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 spolek dále žádá, aby dle výše uvedených návrhů byly doplněny 2 nové požadavky.

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

4. 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

4.1. KÚ 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.

KÚ z tohoto závazného stanoviska nezahrnulo do napadeného rozhodnutí ani jednu z **3 požadavků**.

4.2. KD spolek se domnívá, že mezi podmínkami napadeného rozhodnutí by měly být **zahrnuty všechny 3 požadavky MV v plném znění**.

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. KÚ přitom v napadeném rozhodnutí nikde přezkoumatelně a konkrétně neuvádí, proč ani jeden z těchto 3 požadavků tohoto závazného stanoviska nezahrnulo, ačkoliv mu to ukládá § 149 odst. 1 správního řádu.

KD spolek 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 spolek dále žádá, aby všechny uložené požadavky tohoto závazného stanoviska byly zahrnuty mezi podmínkami napadeného rozhodnutí.

5. 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 19. 7. 2021, č. j. MZP/2021/710/3591, 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 19. 7. 2021, č. j. MZP/2021/710/3591 (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.

KÚ do **podmínky č. 27** stavebního povolení zahrnul **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 spolek 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 **19. 7. 2021**, č. j. MZP/2021/710/3591 a
- stanovisko EIA ze dne **15. 12. 2000**, č. j. NM700/2934/3812/OPVŽP/00 e. o.

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

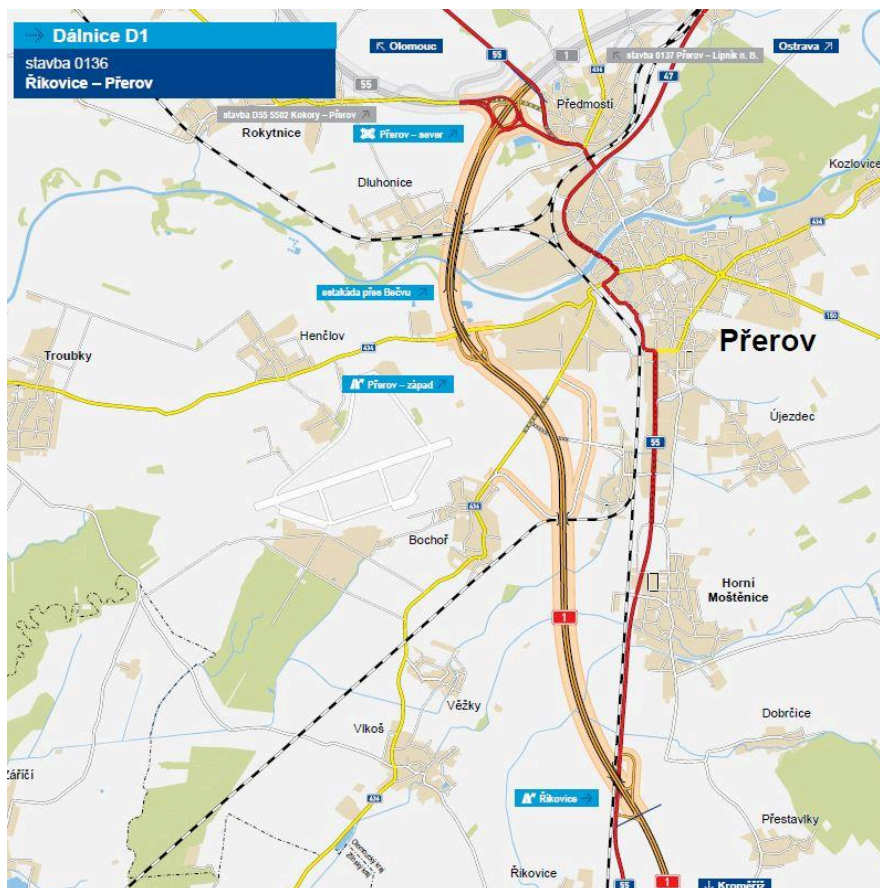
Dálnice D1-0136 délky 10,1 km prochází západně od Přerova a východně přes Dluhonic a je součástí dálnice D1. Z aktuálních údajů vyplývá (leták ŘSD ČR z července 2021), že dálnice obsahuje 3 mimoúrovňové křižovatky (MÚK): MÚK Říkovice, MÚK Přerov-západ a MÚK Přerov-sever (**viz mapa č. 1**).

Hlavním rizikovým 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 Dluhonic, z. s.**, (nyní **Krajina Dluhonic, 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 2021 probíhala 2. fáze tohoto řízení.

Stavební řízení bylo na KÚ zahájeno sice dne **27. 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

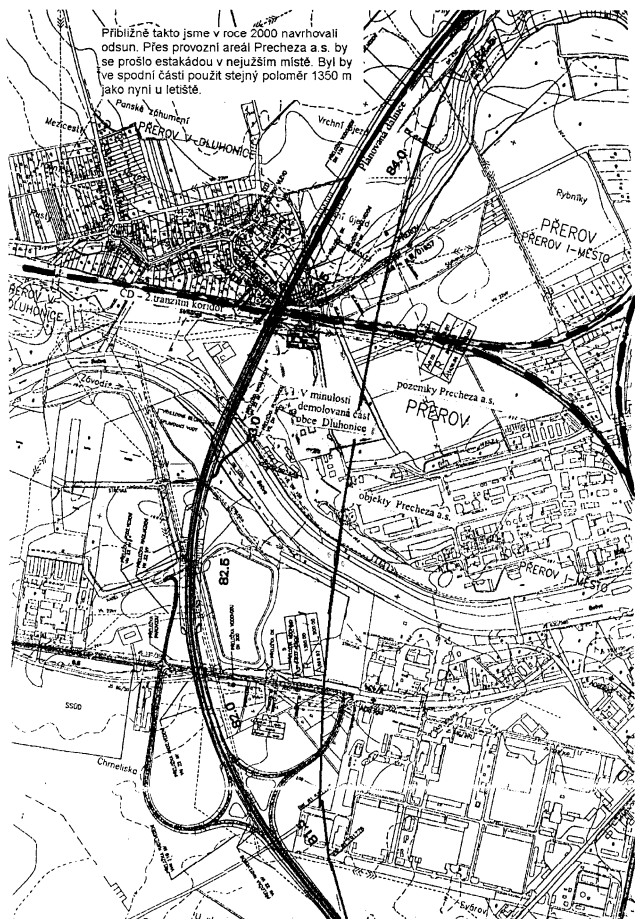
1993 = občané Dluhonic v referendu hlasují pro samostatnost obce, ale Ministerstvo vnitra výsledek zamítl

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 Dluhonic, např. na východ směrem k centru Přerova

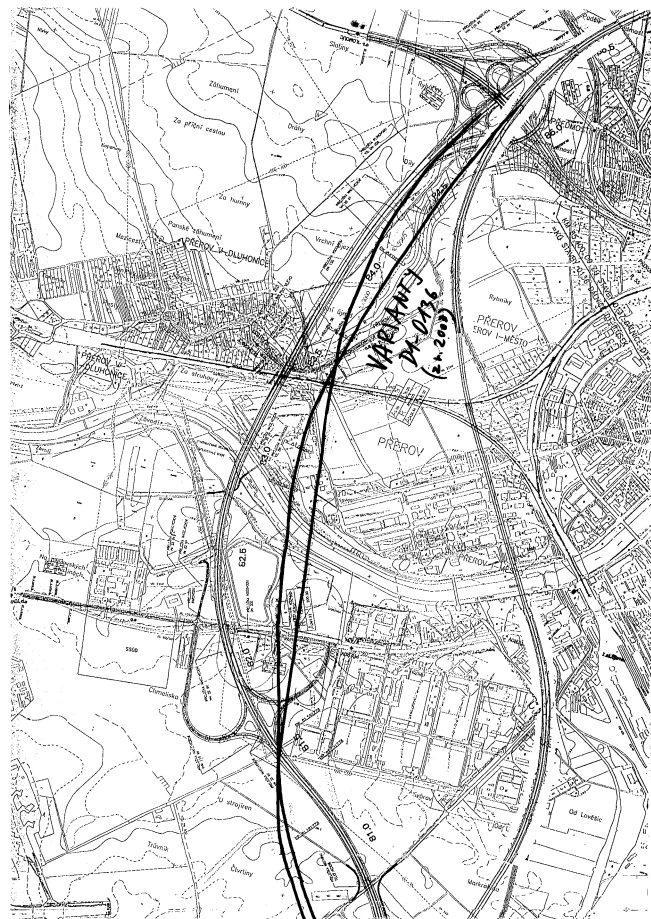
1997 (červenec) = schválení Územního plánu VÚC Olomoucké aglomerace s koridorem dálnice šířky 600 metrů u východního okraje Dluhonic

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 Dluhonic

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 Dluhonic, tzn. přesun trasy směrem k centru Přerova podle předloženého námětu trasy (**viz mapa č. 2**)



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



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

2000 (20. 12.) = jednání občanů Dluhonic, vedení Přerova, firmy Dopravoprojekt a ŘSD ČR o možnosti přesunu trasy dálnice mimo Dluhonic 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 OlK 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 **Děti Země (7. 4. 2006)**, přičemž občané Dluhonic žádají přesun trasy dálnice mimo Dluhonic (**viz mapa č. 3**), což je zamítnuto

2006 až 2017 = občané Dluhonic a **Občanské sdružení Krajina Dluhonic, 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**) **Děti 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 **Děti 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 **Děti Země (28. 12. 2009)**

2011 (6. 6.) = MŽP v Olomouci potvrzuje rozhodnutí, které vydal Krajský úřad OlK (**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 **Děti 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 **Děti 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 **Děti Země a Krajiny Dluhonice, z. s. (19. 12. 2019)**

2021 (19. 7.) = MŽP vydává ověřující závazné stanovisko EIA podle zákona č. 100/2001 Sb. k povolení **4 objektů**

2021 (30. 9.) = Krajský úřad OlK vydává stavební povolení pro 4 objekty na základě žádosti ŘSD ČR (**27. 8. 2020**)

5.2. 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 Dluhonic, tak bytovou zástavbu.**“

ŘSD ČR se tímto doporučením neřídilo, tzn. z jeho strany nedošlo ke zvážení posunu trasy dálnice mimo Dluhonic (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 Dluhonic 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 Dluhonic, 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 Dluhonic nedošlo v těchto hlavních třech případech:

- a) V procesu EIA v letech 1999-2000, neboť ŘSD ČR **nepředložilo varianty** mimo Dluhonic, 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 Dluhonic**, 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 obyvatelé od roku 2000 žádají. ŘSD ČR by pak pro novou MUK 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 Dluhonic, 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 tehdejšími 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 Dluhonic vydáno závazné stanovisko EIA.

Přitom reálné varianty dálnice D1 kolem Přerova mimo Dluhonic 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 Děti 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 Děti 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

5.3. 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

5.3.1. KÚ 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.

KÚ z tohoto závazného stanoviska zahrnuje do **podmínky č. 27** stavebního povolení všech **10 požadavků**.

5.3.2. KD spolek se domnívá, že uložení těchto **10 požadavků** v závazném stanovisku EIA není pro ochranu ŽP důsledné, proto žádají, 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.

KD spolek navrhuje uložit **nové požadavky** 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. 11 a č. 34** (během výstavby) a **č. 27.18. stavebního povolení** (během provozování: převzata ze závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11. 2016**), nicméně týkají se **jiných hledisek při výstavbě**, která bude probíhat několik let (cca 3-5 let).

Podmínka č. 11 stavebního povolení uvádí toto (dobou **výstavby** dálnice):

„Při stavbě bude omezován únik tuhých znečišťujících látek do okolí dostupnými technickými prostředky. Znečištění ropnými látkami a oleji bude omezeno především používáním zařízení a strojů v dobrém technickém stavu, tedy v takovém stavu, aby nedocházelo k úkapům či dokonce úniku ropných látek do okolí. Prašnost bude při suchém a větrném počasí zmírněna kropením vodou. Veškerá mechanizace bude před výjezdem na veřejnou komunikaci řádně čištěna od případných zbytků a nánosů zeminy či stavebních materiálů. Veškerý stavební materiál bude v průběhu výstavby skladován tak, aby nemohlo docházet ke znečišťování okolí vlivem jeho rozfoukání či odplavování z pozemku působením povětrnostních a klimatických podmínek.“

Podmínka č. 34 stavebního povolení uvádí toto (dobou **výstavby** dálnice):

„Při realizaci stavby budou řešena opatření k eliminaci vzniku emisí, zejména prachu, a s tím spojeného minimalizování negativního dopadu na sousední pozemky, a to ochrannou plachtou a kropením.“

Podmínka č. 27.18. 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. 27.13. a č. 27.17. stavebního povolení** (převzaty ze závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11. 2016**) a **č. 25 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. 27.13. stavebního povolení uvádí toto (dobou **výstavby** dálnice):

*„Hlučné **stavební práce** v blízkosti obytné zástavby neprovádět v noční době od 21:00 do 7:00.“*

Podmínka č. 27.17. stavebního povolení uvádí toto (dobou provozování dálnice):

„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. 25 písm. a) stavebního povolení uvádí toto (dobou výstavby dálnice):

„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 hlukové 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. 25 písm. b) stavebního povolení uvádí toto (dobou provozování dálnice):

„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. 27.17. stavebního povolení** (převzata ze závazného stanoviska EIA ze dne **30. 11. 2016**) a **č. 25 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.

■ ***KD spolek navrhuje před povolením dálnice vypracovat novou Rozptylovou studii, neboť ta stávající z května 2016 je již zastaralá. Nová Rozptylová studie musí přitom zohlednit zprísněný limit PM_{2,5} od 1. 1. 2020 a příp. uloží konkrétní zmírňující opatření, pokud dojde k překročení ročního limitu hlavních škodlivin (např. PM_{2,5}).***

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 podmínkách, 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 nanogramů/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 přetížení v nové trase je **možno částečně kompenzovat** výsadbou zelených pásů podél dálničního tělesa, čímž dojde k zachytu 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 situaci** 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 spolek se nicméně domnívají, 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 spolku 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.

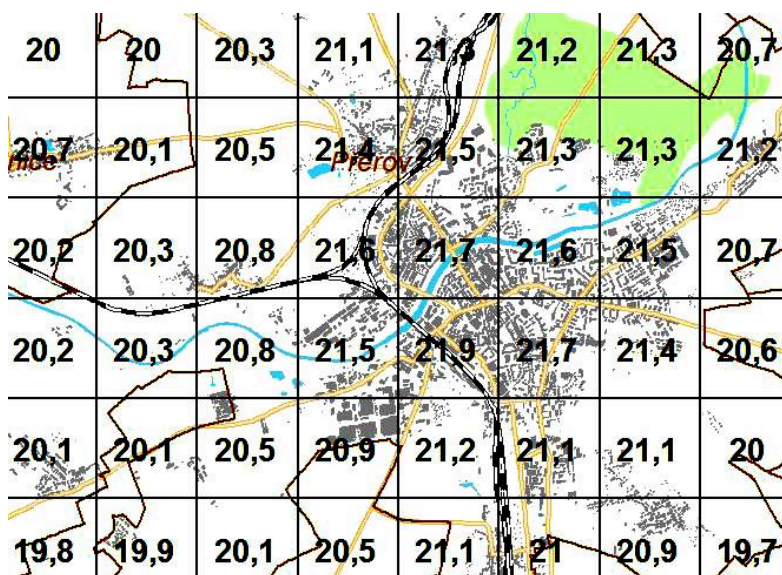
Rozptylová studie z 5/2016 na str. 17 pro imisní limit PM 2,5 ve výši **25 mikrogramů/m³** (který je od 1. 1. 2020 ve výši 20 mikrogramů/m³) a s **pozadím 24,8 mikrogramů/m³** uvádí tyto číselné hodnoty pro čtyři měřicí body:

- měřicí bod č. 1 = příspěvek z dálnice 0,067 mikrogramů/m³ – celkem 24,867 mikrogramů/m³
- měřicí bod č. 2 = příspěvek z dálnice 0,115 mikrogramů/m³ – celkem **24,915 mikrogramů/m³**
- měřicí bod č. 3 = příspěvek z dálnice 0,218 mikrogramů/m³ – celkem **25,018 mikrogramů/m³** (limit překročen)
- měřicí 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 PM_{2,5} ve výši **20 mikrogramů/m³ je všude překročen** (viz níže výřez z mapy pro Olomoucký kraj).

Aktuální mapa koncentrací PM_{2,5} na území Přerova (pozadí) z důvodu imisního limitu pro PM_{2,5} od 1. 1. 2020 ve výši **20 mikrogramů/m³** tedy dokládá, že **samotné pozadí tento limit nesplňuje** (mapa pozadí viz níže).

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



Mapa: Roční imise PM_{2,5} (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/19petileti/png/PM25/19PM25_regM.png

Zásadní ovšem ale je, jaký podíl z nového limitu pro PM_{2,5} tvoří příspěvek z automobilového provozu. Vzhledem k tomu, že chybějí údaje z nové Rozptylové studie, lze použít údaje z Rozptylové studie 5/2016:

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

Jinak řečeno, u **měřicího bodu č. 3 v Dluhonicích** tvoří v roce 2016 vypočítaný příspěvek z dálnice pro roční koncentrace PM_{2,5} 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 PM_{2,5}**, 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 PM_{2,5} vyplývá, že dálnice přes Přerov-Dluhonice znamená **nadlimitní koncentrace PM₁₀ (denní), PM_{2,5} (roční) a benzo(a)pyrenu (roční)**.

Přitom stávající Rozptylová studie (5/2016) nedává žádnou konkrétní odpověď na otázku, jak tyto **nadlimitní hodnoty ročních koncentrací PM_{2,5} 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 prostředí 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 PM_{2,5}**.

Současně by studie měla provést výpočty pro **předloženou trasu dálnice D0136** a pro **dva náměty Děti 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 PM_{2,5} 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 zástavbě 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 PM_{2,5}** (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 spolek 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**, žádají 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 PM_{2,5} (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 spolek žádá, aby ministr ŽP předmětné závazné stanovisko EIA ze dne 30. 11. 2016, ve znění ze dne 30. 12. 2020, a ověřující závazné stanovisko EIA ze dne 19. 7. 2021, č. j. MZP/2021/710/3591 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 spolek dále žádá aby závazné stanovisko EIA bylo doplněno o výše uvedené návrhy.

KD spolek 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 PM_{2,5} s přísnějším limitem od 1. 1. 2020 ve výši 20 mikrogramů na m³. V případě překročení limitů znečišťujících látek, zejména ročního limitu koncentrací PM_{2,5}, nová Rozptylová studie také navrhne konkrétní zmírňující opatření, včetně posouzení možnosti trasu dálnice v Dluhonicích oddálit o cca 150 metrů podle dvou námětů Děti Země (viz přílohy se dvěma mapami).

6. 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, **příkladem těchto**:

- Magistrátu města Olomouc, Odboru dopravy a územního rozvoje ze dne 7. 2. 2019, č. j. SMOL/213041/2018/OKR/HR/Sin
- Krajského úřadu Olomouckého kraje ze dne 27. 3. 2017, č. j. KUOK 26155/2017
- Krajského úřadu Olomouckého kraje ze dne 29. 4. 2021, č. j. KUOK 47054/2021
- Ministerstva dopravy ze dne 1. 7. 2020, č. j. 476/2019-120-SSU/2
- Ministerstva obrany ze dne 23. 10. 2020, č. j. 105451/2020-1150-OÚZ-BR MO 309324/2020-1150
- Policie České republiky, Krajského ředitelství policie Olomouckého kraje ze dne 21. 4. 2021, č. j. KRPM-157224-29/ČJ-2015-1400DP

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

KD spolek v této souvislosti připomíná, že je účastníkem 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, nevyplyvají-li z požadavků jiných právních předpisů.“

KD spolek žádá, aby byl zajištěn 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.

7. Absence podkladů, zejména závazných stanovisek, vydaných nepodjatým MM Přerova

7.1. KÚ má mezi podklady tato závazná stanoviska, resp. KZS, které vydal **MM Přerova (a další stanoviska)**:

- ze dne **15. 10. 2020**, č. j. **MMPř/209342/2020/Ta** (jeho požadavky jsou v podmínce č. 24)
- ze dne **15. 7. 2020**, č. j. **MMPř/133530/2020/STAV/ZP/No** (jeho požadavky jsou v podmínce č. 26)
- ze dne **26. 10. 2020**, č. j. **MMPř/204197/2020/STAV/ZP/Tes** (jeho požadavky jsou v podmínce č. 30)

7.2. Podle Děti Země **všechny podklady v řízení vydal podjatý MM Přerov**, takže KÚ si měl opatřit nové, které by vydal nepodjatý správní úřad. Podle přesvědčení Děti Země totiž na všechny zaměstnance Města Přerov i na MM Přerov dopadá **riziko tzv. systémové podjatosti** (podrobně viz bod 2.4.), jak mj. vyplývá i z těchto tří usnesení KÚ:

- ze dne **2. 7. 2021**, č. j. **KUOK 70760/2021** o tom, že stavební řízení **o povolení 5 SO** povede **Magistrát města Olomouc**, resp. obecný stavební úřad.
- ze dne **12. 7. 2021**, č. j. **KUOK 73475/2021** o tom, že stavební dopravní řízení **o povolení 20 SO** povede **Magistrát města Olomouc**, resp. úsek pozemních komunikací
- ze dne **14. 7. 2021**, č. j. **KUOK 74087/2021** o tom, že dvě stavební vodoprávní řízení **o povolení 25 SO (3+22)** povede **Magistrát města Olomouc**, resp. odbor ŽP

KD spolek žádá, aby stavební povolení bylo zrušeno, neboť mezi podklady jsou závazná stanoviska, KZS a další různá stanoviska podjatého MM Přerova, která tak musejí být nově vydána nepodjatým správním orgánem, resp. je nutné, aby došlo k určení, že MM Přerova trpí nadkritickým stupněm rizika tzv. systémové podjatosti, jak se podrobně uvádí v bodě 2.4. tohoto odvolání.

Ing. Pavel Ježík
statutární zástupce spolku