

Dopravní a energetický stavební úřad
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12,
110 00 Praha

prostřednictvím

Krajského úřadu Libereckého kraje
Odboru silničního hospodářství
U Jezu 642, 460 01 Liberec

Do datové schránky

K č. j.: OSH 965/2022
KULK 33417/2025/280.13/Fa

Odvolatel: **Obec Nová Ves**
IČO: 00831433, se sídlem Nová Ves 213, 463 31 Chrastava

Zastoupen: **Mgr. Jiřím Vozákem,**
advokátem, ev. č. ČAK 20315, trvale spolupracujícím s Advokátní kanceláří
KODAP legal s.r.o., se sídlem 1. máje 97/25, 460 07 Liberec

Odvolání proti územnímu rozhodnutí č. j. OSH 965/2022 KULK 33417/2025/280.13/Fa ze dne 9. 6. 2025

Přílohy

- *dle textu*

I. Úvod

Dne 26. 6. 2025 bylo obci doručeno územní rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje č. j. OSH 965/2022 KULK 33417/2025/280.13/Fa ze dne 9. 6. 2025 („**napadené rozhodnutí**“), kterým byl schválen záměr s názvem „*I/13 Krásná Studánka – Dětřichov*“.

Napadené rozhodnutí považuje obec za **nesprávné a nezákonné**, a napadla jej proto včasným **odvoláním**.

Dne 12. 7. 2025 byla obci doručena výzva k doplnění důvodů odvolání. Obec tedy na základě této výzvy uvádí následující.

II. Doplnění důvodů odvolání

Obec v obecné rovině považuje napadené rozhodnutí za **nepřezkoumatelné**, jelikož na řadu námitek obce stavební úřad vůbec nereagoval, nevypořádal je implicitně v textu napadeného rozhodnutí ani se jimi nezabýval.

Dle ustanovení § 90 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu („**stavební zákon**“), stavební úřad v územním řízení mimo jiné posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů, zejména s obecnými požadavky na využívání území,

Podle komentáře je stavební úřad „*povinen v odůvodnění územního rozhodnutí mimo jiné uvést i podklady pro jeho vydání a úvahy, jimiž se řídil při hodnocení **všech podkladů** dostupných pro vydání rozhodnutí. V odůvodnění musí stavební úřad uvést, které podklady pro své rozhodnutí shromáždil a jaké závěry z nich učinil. **Nemůže se omezit na pouhé obecné konstatování souladu s různými vyjádřeními a stanovisky.** Povinnost řádně odůvodnit rozhodnutí je **jedním ze základních principů**, který souvisí s právem na řádný proces, a vychází i z pojmu právního státu podle čl. 36 odst. 1 LPS a čl. 1 Úst. Z odůvodnění musí vždy vyplývat vztah mezi skutkovými zjištěními a úvahami při hodnocení důkazů na jedné straně a s právními závěry na straně druhé. V odůvodnění stavební úřad uvádí důvody výroku, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, informaci o tom, jak se vypořádal s návrhy a námitkami účastníků řízení a s jejich vyjádřeními k podkladům. Z odůvodnění musí být vždy patrné, na základě **jakých skutečností** stavební úřad rozhodoval a **jakými úvahami** se přitom řídil, především musí být řádně zdůvodněno posouzení záměru žadatele z hledisek uvedených v § 90 StavZ“* (MACHAČKOVÁ, J. a kol. *Stavební zákon*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2018, s. 515–516).

Napadené rozhodnutí ovšem **vůbec nevyhovuje ani základním požadavkům na odůvodnění správních aktů** a je proto v rozporu s ustanovením § 2 odst. 3 a § 68 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu („**správní řád**“), jelikož **neuvádí konkrétní důvody výroku nebo výroků rozhodnutí, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení**

a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí.

Nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí je dále specifikována ve vztahu k jednotlivým námitkám obce.

Je zřejmé, že stavební úřad se **ani nepokusil námitky obce vypořádat a zcela vědomě je ignoruje.** Takovýto postup je ovšem podle obce nezákonný také z toho důvodu, že **fakticky odebral obci právo podat námitky.**

Koncept správního řízení je nastaven tak, že správní orgány musí námitky účastníků řízení vypořádat. Účastníkům tak **vzniká nárok** na to, aby se k jejich námitkám prvostupňový správní orgán **kvalifikovaně vyjádřil.** Následně mají účastníci řízení právo, aby nadřízený správní orgán v odvolacím řízení **přezkoumal zákonnost a správnost vypořádání námitek.**

Postupem stavebního úřadu, kdy na námitky obce úmyslně nereaguje, tak byla obci fakticky odňata tato možnost. Obec je tedy nucena uplatnit totožné námitky v rámci odvolacího řízení. Postupem stavebního úřadu tak byla zcela vyprázdněna dvojinstančnost správního řízení. To pro obec znamená, že její námitky přezkoumá pouze jeden správní orgán, a to orgán odvolací.

Výše uvedený postup stavebního úřadu nicméně zatížil celé správní řízení vadou, kterou již odvolací orgán jednoduše nemůže zhojit. Uvedené správní řízení je totiž v důsledku postupu stavebního úřadu pouze jednoinstanční.

III. Nezákonnost stanoviska EIA

V souvislosti se stavbou záměru vydal Krajský úřad Libereckého kraje dne 3. 6. 2019 závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí č.j. KULK 42077/2019 („**závazné stanovisko EIA**“).

Podle § 149 odst. 1 správního řádu je závazné stanovisko 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. Jelikož závazné stanovisko není samostatným správním rozhodnutím, nelze ho ani samostatně přezkoumat, a proto je obec nucena namítat nezákonnost tohoto stanoviska až v rámci navazujícího řízení, pro které bylo stanovisko EIA podkladem.

Obec je přesvědčena, že závazné stanovisko EIA vydané pro záměr je nezákonné, a to z důvodů, které uvedla ve svých námitkách. V rámci tohoto odvolání proto obec napadá rovněž závazné stanovisko EIA. Důvody nezákonnosti závazného stanoviska EIA obec z procesní opatrnosti znovu uvádí v Příloze č. 1 tohoto odvolání.

Stavební úřad k námitkám obce uvedl, že jsou nedůvodné. Stavební úřad nejprve na str. 116 napadeného rozhodnutí v prvním odstavci poměrně obsáhle popisuje, co je závazné stanovisko EIA a v jakých případech se vydává, aniž by to mělo jakoukoliv vazbu k podaným námitkám.

Následně stavební úřad uvádí, že „*Ize říci, že závazné stanovisko EIA není nezákonné, neboť bylo vydáno v souladu s příslušnými právními předpisy a procesy stanovenými zákonem.*“ Tato věta stavebního úřadu nicméně **není žádným odůvodněním**. Jedná se o velice **obecné tvrzení** stavebního úřadu, které stavební úřad nevysvětluje a neuvádí, na základě jakých úvah k němu dospěl.

Dále stavební úřad opět obecně naznačuje případy, kdy dle jeho názoru může být závazné stanovisko EIA nezákonné. „*Závazné stanovisko EIA může být považováno za nezákonné pouze v několika případech, které by měly být **konkrétně prokázány**, jde například o nedodržení zákonných procesů a lhůt, **nedostatky odborného posudku**, porušení práv dotčených osob (účastníků) řízení, nedodržení zásady veřejné účasti či **nedostatečné zohlednění všech relevantních vlivů**. Pokud by někdo chtěl prokázat, že závazné stanovisko EIA je nezákonné, musel by doložit konkrétní porušení zákonných ustanovení nebo procesních kroků, které jsou součástí EIA řízení.*“

Obec uvádí, že nedostatky závazného stanoviska EIA a jeho podkladů **jasně pojmenovala a vysvětlila, v čem spočívá jejich nesprávnost či nezákonnost**. V tomto ohledu je tak překvapující závěr stavebního úřadu o tom, že „*žádná z okolností možné nezákonnosti závazného stanoviska EIA v posuzovaném případě **nenastala** a stavební úřad nemá pochybnosti o jeho zákonnosti. Závazné stanovisko EIA **není nezákonné, neboť bylo vydáno v souladu s příslušnými právními předpisy a procesy stanovenými zákonem.***“ Stavební úřad tedy považoval námitku nezákonnosti závazného stanoviska EIA za nedůvodnou, a to bez jakéhokoliv náznaku správní úvahy, kterou by k takovému závěru došel.

Stavební úřad dále uvedl pouze to, že k posouzení vlivů záměru byla předložena dokumentace zpracovaná autorizovanou osobou.

III. A. Neposouzení variant záměru

V rámci této námítky obec uváděla, že krajský úřad nesprávně **akceptoval předložení záměru v jediné variantě**, aniž by toto rozhodnutí odůvodnil. Krajský úřad sice odkázal na předchozí posouzení vlivů, které skončilo v roce 2002. Z takového posouzení ovšem **není možné vycházet**, jelikož by to odporovalo samotnému smyslu procesu EIA. Původní posouzení záměru by naopak s ohledem na časový odstup nemělo být vůbec bráno v potaz. Toto posouzení zároveň proběhlo dle právní úpravy, která byla v rozporu se směrnicí EIA, jelikož neumožňovala účinně napadnout „posouzení“ variant, které ovšem v tomto případě ani řádně neproběhlo.

Obec dále upozornila na skutečnost, že **prezentovala rozumnou variantu V2 s menšími vlivy na životní prostředí**. Přesto byl záměr posouzen invariantně, tedy v rozporu se zákonem.

Dokumentace EIA dále v rozporu s ustanovením § 6 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů („**zákon o posuzování vlivů**“), neobsahuje popis zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení.

Stavební úřad k těmto námitkám uvedl, že „*v předložené dokumentaci je záměr z hlediska vedení trasy a technického řešení posuzován v jedné variantě, která vychází ze záměru „Silnice I/13 Stráž nad Nisou - Dětrichov“, který již v roce 2001/2002 prošel procesem celého posuzování vlivů záměru na životní prostředí podle tehdy platné legislativy a to zákona č. 244/1992 Sb. Proces byl ukončen vydáním souhlasného stanoviska č.j.: NM700/2187/541/02/357 ze dne 13. září 2002.*“

Dále pak stavební úřad uvádí, že „*část této stavby, silnice Stráž nad Nisou - Krásná Studánka, již byla realizována a je v provozu. Vzhledem k tomu, že na celou stavbu nebylo v minulosti vydáno územní rozhodnutí a vzhledem k tomu, že dle dnes platné právní úpravy nebylo možné vydat k výše uvedenému souhlasnému stanovisku vydanému podle zákona č. 244/1992 Sb. souhlasné závazné stanovisko podle čl. II bodu 1 zákona č. 39/2015 Sb. o ověření jeho souladu s požadavky právních předpisů, které zpracovávají směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU, byl uvedený záměr „Silnice I/13 Krásná Studánka - Dětrichov“ znovu zařazen jako záměr, u kterého je nutné znovu provést zjišťovací řízení dle dnes platné právní úpravy. Z logiky této věci investor navrhl pouze jednu aktivní variantu, a to variantu VI, která navazuje na již stavebně realizovaný úsek a posouzený jako celek z hlediska vlivů na životní prostředí podle předchozí právní úpravy.*“

Z této úvahy pak svědčí skutečnost, že stavební úřad si vykládá požadavky zákona o posuzování vlivů zcela neadekvátně a nesprávně. Podle stavebního úřadu nebylo pro záměr možné vydat ověřující závazné stanovisko, tudíž byl záměr znovu zařazen do zjišťovacího řízení. Stavební úřad tedy chápe tuto situaci jako **pouhé naplnění formálního požadavku legislativy**. O tom svědčí také to, že dle stavebního úřadu byla do zjišťovacího řízení *logicky* zvolena pouze jediná varianta, a to původní varianta posuzovaná v roce 2002. Stavební úřad tak zcela upozaďuje smysl posuzování vlivů a ignoruje skutečnost, že od roku 2002 se dotčené území a možné vlivy zcela logicky proměnily. Posouzení záměru přitom neměl být pouze nutný krok, ale mělo se jednat o objektivní zhodnocení vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Tak k tomu ovšem správní orgány **nepřístupovaly**.

Obec v tomto hledu připomíná, že varianta V2 by **rovněž navazovala** na stavebně již realizovaný úsek, tedy **nebyl důvod ji neposuzovat či přinejmenším nezohlednit**.

Je tedy opět nejasné, z čeho stavební úřad dovodil, že zde žádná jiná přijatelná alternativa nebyla. Stavební úřad uvádí, že „*neposouzení variant záměru v procesu EIA může být odůvodněno několika důvody, které závisí na konkrétních okolnostech daného projektu. Pokud není k dispozici žádná jiná technická nebo ekonomicky a environmentálně přijatelná alternativa, která by výrazněji ovlivnila výsledky posouzení vlivů na životní prostředí, nemusí být varianty záměru posuzovány. V takovém případě by mohl být projekt realizován pouze v*

jedné, nejvýhodnější variantě, a to se týká posuzované věci, neboť zde není relevantních alternativa. Pokud není k dispozici žádná jiná technická nebo ekonomicky a environmentálně přijatelná alternativa, která by výrazněji ovlivnila výsledky posouzení vlivů na životní prostředí, nemusí být varianty záměru posuzovány. Ačkoli posouzení variant v rámci procesu EIA je důležitým nástrojem pro identifikaci a minimalizaci negativních environmentálních vlivů, existují situace, kdy nemusí být varianta záměru posouzena. V těchto případech by měl být poskytnut jasný a podložený důvod pro tuto volbu, aby byla zachována transparentnost a integrita celého procesu hodnocení.“

Obec souhlasí se stavebním úřadem v tom smyslu, že měl být poskytnut jasný a podložený důvod pro volbu varianty, a to **při jejím posouzení v roce 2019**. Krajský úřad nicméně v závazném stanovisku EIA pouze odkazuje na rok 2002, což porušuje právě transparentnost a integritu celého procesu hodnocení.

Obec tak shrnuje, že i nadále je přesvědčena o nezákonnosti závazného stanoviska EIA. Jelikož její námitky nebyly vypořádány, považuje rovněž napadené rozhodnutí za nepřezkoumatelné.

III. B. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Obec ve svých námitkách uvedla, že závazné stanovisko EIA vychází z pouhých **předpokladů** a obecných informací, aniž by dotčený orgán **požadoval reálná data** o stavu přírodních zdrojů a **vyhodnocení reálných vlivů** záměru na kvalitu a kvantitu povrchových a podzemních vod.

Zpracovatel dokumentace EIA neměl **žádnou představu o množství srážkové vody**, kterou bude nutné odvádět zejména při silnějších dešťových srážkách a nemohl tak řádně vyhodnotit záměr dle ustanovení § 5 odst. 3 zákona o posuzování vlivů.

Dokumentace neuvádí žádné podrobnosti o způsobu zachycování a odvádění srážkových vod, nejsou řešeny důsledky odvádění vod do okolních povrchových toků a vliv na vydatnost zdrojů podzemní vody.

Závazné stanovisko EIA pak v rozporu s § 5 odst. 4 zákona o posuzování vlivů akceptuje poškození přírodních zdrojů vlivem záměru, jak vyplývá z dokumentu s názvem „*Hydrogeologické posouzení*“ zpracovaného v listopadu 2017 Ing. Radanem Šmítem („**hydrogeologické posouzení EIA**“). Tento dokument se navíc nezabývá celou trasou záměru, ale popisuje pouze některé úseky.

Při posuzování vlivů zároveň neproběhl žádný podrobný hydrogeologický průzkum a zjištěné závěry jsou tak jen orientační, hypotetické a mohou být i zavádějící. Tato skutečnost je navíc v rozporu s podmínkou č. 4 závěru zjišťovacího řízení. Dotčený orgán tedy **měl dokumentaci EIA vrátit k dopracování**.

Podle obce je nezákonný rovněž postup, kterým dotčený orgán převážnou část problematických aspektů záměru odsouvá do dalších povolenacích procesů.

Obec dále vyjádřila podrobné námitky ke způsobu splachování posypových solí a jejich ředění.

V neposlední řadě pak obec projevila řadu námitek ohledně dotčení zdroje pro hromadné zásobování pitnou vodou M-1.

Stavební úřad námitkám obce věnoval na str. 117 – 119 napadeného rozhodnutí, kam **zkopíroval str. 22 – 25 závazného stanoviska EIA**. Stavební úřad tak pouze vykopíroval obsah závazného stanoviska EIA, aniž by k němu přidal jediné vlastní slovo. Opět se tak **nejedná** o vypořádání námitek. Tím spíše v okamžiku, kdy citovaná část závazného stanoviska EIA hovoří o změně odtokových poměrů, omezení dotace hydrogeologického kolektoru, dotčení stávajících jímacích objektů, zvýšené možnosti průsaků či vztlínání vody do tělesa náspu, ohrožení kvality vody ve vodárenském zdroji M-1 apod.

Obec tak shrnuje, že i nadále je přesvědčena o nezákonnosti závazného stanoviska EIA. Jelikož její námitky nebyly vypořádány, považuje rovněž napadené rozhodnutí za nepřezkoumatelné.

Obec v rámci svého odvolání tedy napadá rovněž závazné stanovisko EIA, přičemž důvody z procesní opatrnosti znovu uvádí v Příloze č. 1 tohoto odvolání.

Obec dále namítá, že podmínky č. 10 – 30 závazného stanoviska EIA jsou nezákonné, jelikož požadují řešení skutečností zásadních pro územní řízení teprve v rámci dokumentace pro stavební povolení. Obec v tomto kontextu odkazuje na rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 20. 10. 2020, č. j. 38 A 6/2020 – 230, podle kterého *„krajský soud má tedy prioritní závazné stanovisko EIA z 30. 11. 2016 a následné potvrzující stanovisko ministra životního prostředí z 20. 4. 2020 za nezákonné, neboť ve shora vymezeném směru neobsahovalo v rozporu § 23a odst. 3 věta druhá zákona o EIA dostatečné opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. Jestliže MMOL a žalovaný z tohoto nezákonného stanoviska vycházel, jsou nutně i jejich rozhodnutí nezákonná.“* V dané věci přitom bylo klíčové, že závazné stanovisko k posouzení vlivů záměru a na něj navazující rozhodnutí odsunuly řešení některých otázek teprve do pozdějších fází povolování záměru. Podle soudu přitom *„již v územním řízení je nezbytné se zabývat s ohledem na konkrétní průběh dálnice krajinou tím, na jakém úseku dálnice bude užit posyp chemický a na jakém způsob odlišný (zdršňovací) a v návaznosti na to pak také to, jakým způsobem a kam budou z dálnice odváděny nečistoty a jak s nimi bude nakládáno. Takové řešení však již musí být zásadně součástí územního rozhodnutí o umístění stavby, neboť ve stavebním řízení se stanovují již konkrétní podmínky pro provedení stavby, a pokud je to třeba, i pro její užívání.“*

Ze stejného důvodu jsou tak nezákonné také výše zmíněné podmínky závazného stanoviska EIA, a tedy i napadené rozhodnutí.

III. C. Vlivy na krajinu a krajinný ráz

Obec v námitkách uvedla, že vyhodnocení vlivu na krajinný ráz bylo provedeno nesprávně. V případě realizace navrhované varianty záměru tak **dojde k zániku nejcennějšího krajinného prostoru v celé trase záměru.**

Obec namítala porušení ustanovení § 12 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny („ZOPK“), a dále rozpor s konkrétní judikaturou správních soudů.

Obec dále namítla konkrétní vady dokumentace EIA a posudku zpracovaného Ing. Alešem Hanslíkem, Ph.D. v říjnu 2017 („**odborné posouzení KR**“). Odborné posouzení KR je zároveň neobjektivní a obsahuje také právní hodnocení, které ovšem znalci nepřísluší. Zároveň je v rozporu s požadavky, které původně prezentovala také Agentura ochrany přírody a krajiny, Správa CHKO Jizerské hory, ve vyjádření č. j. SR/0133/LI/2017-4 ze dne 1. 2. 2018.

Podle stavebního úřadu je ovšem námitka nedůvodná. Stavební úřad přitom odkazuje na závazné stanovisko Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství vydané dne 31. 1. 2025 č. j. KULK 5558/2023, jednotné závazné stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny, Správa CHKO Jizerské hory, vydané dne 21. 1. 2023 pod č. j. SR/2877/LI/2022-5 a závazné stanovisko EIA.

Podle závazného stanoviska EIA „*vyhodnocení vychází mimo jiné z dokumentu „Posouzení vlivů na krajinný ráz - aktualizace 2018“, který zpracoval Ing. Aleš Hanslík, Ph.D. V závěru je konstatováno, že navrhovaný záměr vykazuje středně silný vliv na dvě kritéria a slabý vliv na pět z osmi zákonných kritérií ochrany krajinného rázu. Dokumentace dále uvádí, že do hodnocení krajinného rázu nebyla zahrnuta úprava objektu SO 212 na ekodukt, jak bylo dohodnuto s Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR na jednání v září 2018. Hodnocení vycházelo ze stávajících projekčních podkladů; úpravy projektu budou dle dokumentace realizovány po ukončení procesu EIA. Hodnocený záměr je projekčně navržen s ohledem na zákonná kritéria krajinného rázu a je proto hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu. Vliv na krajinný ráz je dokumentací hodnocen jako akceptovatelný, mírně negativní, dlouhodobý, lokální. Největší vliv bude mít nový dlouhý most (estakáda) přes údolí Jeřice v obci Nová Ves. Záměr se dotýká rovněž III. a IV. zóny CHKO Jizerské hory. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na krajinu při respektování podmínek formulovaných v závazném stanovisku. Příslušná opatření jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.“*

Nikdy nebyla obci poskytnuta vizualizace záměru ze směru od vesnice, ačkoliv obec již v procesu EIA o takové podklady žádala. Přitom právě z tohoto pohledu bude vliv na krajinný ráz **nejzásadnější a zásah do něj nejsilnější**.

Stavební úřad zde tedy pouze citoval závěry závazného stanoviska EIA. Přitom ovšem vůbec **nereagoval** na námitky obce. Citace stavebního úřadu je zcela mimoběžná s námitkami, které tak **není možné považovat za vypořádané**. Obec již výše uváděla, že ani dle odborné literatury se není možné „omezit na pouhé obecné konstatování souladu s různými vyjádřeními a stanovisky. Povinnost řádně odůvodnit rozhodnutí je jedním ze základních principů [...]“ (MACHAČKOVÁ, J. a kol. Stavební zákon. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2018, s. 515–516).

Obec tak shrnuje, že i nadále je přesvědčena o nezákonnosti závazného stanoviska EIA. Jelikož její námitky nebyly vypořádány, považuje rovněž napadené rozhodnutí za nepřezkoumatelné.

III. D. Vady předložených dopravně inženýrských podkladů

Obec uvedla celou řadu námitek proti předloženým dopravně inženýrským podkladům („**DIP**“), které při posuzování vlivů na životní prostředí vycházely z nadhodnocených dopravních intenzit

a byly vnitřně rozporné. DIP pracují s daty, která byla ovlivněna rekonstrukcemi sledovaných komunikací, nedodržují technické metodiky Ministerstva dopravy, nezohledňují některé údaje pro řádný výpočet hlukové zátěže a nepočítají s tranzitní mezistátní dopravou.

Obec v námitkách popsala, že dokumentace EIA obsahuje vážné vnitřní rozpory a nejasnosti o použitých datech. Není zřejmé, jakým způsobem byla četnost provozu na stávající komunikaci v realizační variantě *doplněna dle úvahy autora*.

Je přitom zřejmé, že původní data, na kterých bylo založeno posouzení vlivů záměru v roce 2002 jsou objektivně nesmyslná a naddimenzovaná, což potvrzují měření a odhady předložené investorem v tomto řízení.

Nedostatky trpí také dokument s názvem „*Prognóza intenzit dopravy*“ zpracovaný společností Valbek v říjnu 2021 a další podkladové dokumenty, které obec zmiňuje v námitkách.

Z DIP přitom vychází další odborné studie jako například akustická studie, rozptylová studie či vyhodnocení vlivů veřejné zdraví apod. Dokumentace EIA tak vychází z nepřesných dat, a proto ani nebylo možné s jistotou posoudit vliv záměru na životní prostředí. Ani posudek, ani závazné stanovisko EIA se přitom s těmito připomínkami nevyrovnalo, a dokonce se jimi ani nezabývalo.

Podle napadeného rozhodnutí „*dokumentace pro územní řízení byla zpracována autorizovaným inženýrem v oboru dopravních staveb, a to v souladu s platnými technickými normami a předpisy. Při jejich zpracování bylo využito dat ze sčítání dopravy, která byla aktuální v době zpracování dokumentace a odpovídala stavu v daném období. Z těchto údajů byly odvozeny základní dopravní charakteristiky, které tvoří podklad pro návrh řešení dopravní infrastruktury včetně dimenzování komunikací, posouzení dopravní zátěže a bezpečnosti provozu.*“

Napadené rozhodnutí stavebního úřadu tedy k uvedeným námitkám obce **neuvedlo vůbec nic** a námitky tak zůstaly bez vypořádání.

Obec tak shrnuje, že i nadále je přesvědčena o nezákonnosti závazného stanoviska EIA. Jelikož její námitky nebyly vypořádány, považuje rovněž napadené rozhodnutí za nepřezkoumatelné.

III. E. Nedostatečné posouzení otázky hluku

Hluková studie předložená v rámci procesu EIA je podle obce metodicky i věcně nedostatečná. Chybí jí především aktuální a ověřená dopravní data – nepracuje se s dopravními intenzitami z let 2005, 2010 a 2016 ani s nulovou variantou, tedy s popisem dnešní skutečné hlukové zátěže. Autor navíc doplnil dopravní model subjektivními odhady týkajícími se rezidentů a upravoval původní podklady bez transparentního vysvětlení, čímž podle názoru obce nelze výsledky považovat za věrohodné.

Studie ukazuje, že hygienické limity hluku jsou už dnes překračovány a že k překročení dojde i po realizaci záměru, a to dokonce i v místech, kde mají být vybudovány protihlukové stěny. Přesto studie tvrdí, že hluk „neбудe zásadně problematický“, a argumentuje očekávaným snížením dopravy. Toto tvrzení však opomíjí skutečnost, že obec nebude na novou trasu přímo

napojena a značná část dopravy zůstane na stávající komunikaci, takže u řady objektů se hluk naopak zvýší.

Posuzovatel EIA proto doporučil, aby byly před územním řízením provedeny objektivní 24 hodinové hlukové poměry a zpracována aktualizovaná akustická situace.

Mezi další závažné nedostatky studie patří volba cílového roku 2035 (správně by měl být 2040) a nejasná kalibrace modelu, kdy rozdíl mezi vypočtenými a skutečně měřenými hodnotami dosahuje téměř ± 7 dB. Celkově tedy podklady neumožňují spolehlivě posoudit vlivy záměru a je nutné je doplnit o přesná měření i variantní řešení, aby byly splněny hygienické limity a právní požadavky na ochranu obyvatel před hlukem.

K uvedeným námitkám stavební úřad nejprve uvedl, že „Vyhodnocení vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví vychází z předloženého dokumentu „Autorizované posouzení vlivů na veřejné zdraví - aktualizace 2018“, který zpracoval RNDr. Alexander Skácel, CSc. (osvědčení o odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví č.j.: MZDR 58918/2014-2 OVZ). V hodnocení byly posuzovány fyzikální škodliviny (hluk) a chemické polutanty imise škodlivin. Ze závěru hodnocení vyplývá, že zdravotní riziko související s realizací záměru a jeho zprovoznění ve srovnání se současnou zátěží prostředí nebude významné, dominantním vlivem bude i do budoucna současná zátěž atmosféry a v případě dodržení deklarovaných parametrů posuzované dopravní situace po realizaci záměru nebudou intenzity působení a expoziční koncentrace sledovaných polutantů příčinou významné změny rizika ohrožení veřejného zdraví potencionálně dotčených obyvatel. Z hlediska vlivu na veřejné zdraví se očekává za současného stupně zátěže životního prostředí v dotčené oblasti převaha pozitivních důsledků realizace záměru a provozu po modelované komunikační síti v důsledku zanedbatelné změny komplexně posuzovaného zdravotního rizika imisí, snížení zdravotního rizika dopravní hlučnosti a především v důsledku ostatních celospolečensky významných vlivů, které budou provázet očekávané dopravní zklidnění na dotčené průjezdové komunikaci oblastmi s trvalým osídlením s očekávanými významnými příznivými důsledky i v oblasti vlivů na veřejné zdraví. Budoucí hlukovou situaci však je vhodné po realizaci záměru ověřit terénním měřením.“

Zde tedy stavební úřad opět **mimoběžně s námitkami** pouze shrnuje závěry dokumentace EIA.

Dále pak stavební úřad uvádí, že „vliv předmětné stavby na hluk a ovzduší vliv na půdu a přírodní zdroje, biologickou rozmanitost byl posuzován v rámci procesu EIA, na který bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, které vydal Krajský úřad Libereckého kraje dne 3.6.2019 pod č.j.: KULK 42077/2019, OŽPZ 33/2017. S hodnocením zákonnosti procesu EIA se stavební úřad podrobně vypořádal výše. Navíc byla zpracována rozptylová studie odbornou společností E-expert, spol. s r.o. a stavební úřad nemá důvod pochybovat o správnosti a odbornosti uvedených podkladů. K navržené stavbě bylo též vydáno závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Libereckého kraje se sídlem v Liberci dne 11.10.2022 pod č.j.: KHS LB 19621/2022, spis. zn.: S-KHS LB 19621/2022, jehož podmínky jsou zahrnuty do podmínek výroku č. I tohoto rozhodnutí, podmínka č. 16.“

Z výše uvedeného tedy obec shrnuje, že se stavební úřad námitkami ohledně nezákonnosti

dokumentace EIA v souvislosti s posouzením hluku **nezabýval a námitky nevypořádal**.

Obec tak shrnuje, že i nadále je přesvědčena o nezákonnosti závazného stanoviska EIA. Jelikož její námitky nebyly vypořádány, považuje rovněž napadené rozhodnutí za nepřezkoumatelné.

III. F. Ovzduší

Rozptylová studie vypracovaná společností E-expert, spol. s.r.o. v září 2017 staví na údajích o dopravních intenzitách, jež však byly mezi novou trasu a stávající silniční síť rozděleny pouze expertním odhadem, nikoli na základě měření.

Hodnocení vychází z pětiletých průměrů imisních map ČHMÚ, které však v dotčeném území nesou značnou nejistotu, protože zde stojí jen několik monitorovacích stanic a metodika mapování sama přiznává až desítky procent odchylek (např. u benzo(a)pyrenu přes 40 %).

Rozptylová studie tyto nejistoty neuvádí ani nekomentuje a nezohledňuje ani potenciálně významné emisní zdroje, které se obtížně kvantifikují (pálení biomasy, lokální topeniště či epizodické spalování nevhodných paliv). Není proto vyloučeno, že skutečné imisní pozadí, spolu s příspěvkem plánovaného záměru, povede k překročení limitů zejména pro PM_{2,5} a BaP.

Vzhledem k vadám rozptylové studie není jasné, jak studie dospěla k závěru o splnění imisních limitů.

Stavební úřad v napadeném rozhodnutí pouze uvádí, že „*vliv předmětné stavby na hluk a ovzduší vliv na půdu a přírodní zdroje, biologickou rozmanitost byl posuzován v rámci procesu EIA, na který bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, které vydal Krajský úřad Libereckého kraje dne 3.6.2019 pod č.j.: KULK 42077/2019, OŽPZ 33/2017. S hodnocením zákonnosti procesu EIA se stavební úřad podrobně vypořádal výše. Navíc byla zpracována rozptylová studie odbornou společností E-expert, spol. s r.o. a stavební úřad nemá důvod pochybovat o správnosti a odbornosti uvedených podkladů. K navržené stavbě bylo též vydáno závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Libereckého kraje se sídlem v Liberci dne 11.10.2022 pod č.j.: KHSLB 19621/2022, spis. zn.: S-KHSLB 19621/2022, jehož podmínky jsou zahrnuty do podmínek výroku č. I tohoto rozhodnutí, podmínka č. 16.*“

Z výše uvedeného tedy obec shrnuje, že se stavební úřad námitkami ohledně nezákonnosti dokumentace EIA v souvislosti s posouzením hluku **nezabýval a námitky nevypořádal**. V okamžiku, kdy obec uvedla konkrétní pochybnosti a vady studie tak není jasné, na základě jaké úvahy dospěl stavební úřad k závěru, že o správnosti rozptylové studie není třeba pochybovat.

Obec tak shrnuje, že i nadále je přesvědčena o nezákonnosti závazného stanoviska EIA. Jelikož její námitky nebyly vypořádány, považuje rovněž napadené rozhodnutí za nepřezkoumatelné.

Obec v rámci svého odvolání napadá rovněž nezákonné závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Libereckého kraje ze dne 11. 10. 2022 č. j. KHSLB 19621/2022.

III. G. Vlivy na půdu a přírodní zdroje

Záměr má být umístěn na ploše 6,5 ha vysoce kvalitní orné půdy spadající do I. a II. třídy ochrany zemědělského půdního fondu. Ustanovení § 4 odst. 3 zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, dovoluje takovou půdu odejmout jen ve zcela výjimečných případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převáží zájem na její ochraně. To potvrzuje také obcí zmiňovaná judikatura správních soudů. V případě záměru nebyla prokázána existence zásadního převládajícího zájmu, a umístění stavby by proto znamenalo nevratný úbytek nenahraditelné přírodní hodnoty.

Ministerstvo životního prostředí navíc už v roce 2018 požadovalo prověřit variantu s menším záborem půdy, krajský úřad však variantní řešení nenechal posoudit.

Dokumentace EIA rovněž zcela pomíjí rizika eroze a sesuvů, přitom podmínky původního stanoviska MŽP zakázaly navrhovat právě takové hluboké zemní práce. Ačkoli EIA opakuje, že v registru Geofondu nejsou v území evidovány svahové deformace, ignoruje novější studii Akademie věd z října 2017, která rizikovost sesuvů na silnicích I. třídy hodnotí a měla být do procesu EIA zahrnuta.

Souhrnně řečeno, záměr ohrožuje vysoce ceněnou zemědělskou půdu, opomíjí zákonné i odborné požadavky na její ochranu a přehlíží reálné geotechnické hrozby, jež mohou stavbu i okolní krajinu závažně poškodit.

Napadené rozhodnutí stavebního úřadu pak k těmto námitkám obce **nevedlo vůbec nic** a námitky tak zůstaly bez vypořádání.

Obec tak shrnuje, že i nadále je přesvědčena o nezákonnosti závazného stanoviska EIA. Jelikož její námitky nebyly vypořádány, považuje rovněž napadené rozhodnutí za nepřezkoumatelné.

III. H. Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

Biologické posouzení zpracované Mgr. Radimem Kočvarou v listopadu 2017 vykazuje zásadní nedostatky. Biologické posouzení se omezuje na konstatování, že na základě výskytu chráněných a ohrožených druhů, je potřeba **požádat o výjimku, která povolí jejich likvidaci**. Ve výčtu ohrožených druhů ovšem není, mimo jiné, Vranka obecná, vedená na Červeném seznamu. Na tento druh **nelze** uplatnit opatření pro odlov a transfer rybí osádky v průběhu stavby na jiná stanoviště, jak se popisuje v Biologické posouzení.

V tomto případě zároveň nebyl proveden celoroční terénní průzkum, který je nezbytný pro reálné biologické posouzení. Posouzení nehodnotí vliv stavby na biotopy chráněných organismů při odvádění dešťové vody, opomíjí kriticky ohrožené ryby a nerespektuje skutečnost, že chovné a pstruhové úseky vodotečí by byly zásahem a následným provozem prakticky zlikvidovány.

Není zřejmé, kdo, kdy a jakými metodami jednotlivé průzkumy prováděl, chybí lokalizace nálezů, popis biotopů i úplný seznam zaznamenaných taxonů, které zůstaly uloženy jen v interní databázi zhotovitele. Bez těchto údajů nelze posoudit, proč byly k výjimce vybrány právě uvedené druhy ani proč by dvanáct doložených druhů netopýrů nemělo být stavbou dotčeno.

Stejně nedostatečný je dendrologický průzkum. Inventarizační tabulka postrádá povinné údaje o katastrálních územích a parcelních číslech a neobsahuje ocenění dřevin, které je nezbytné pro stanovení rozsahu náhradní výsadby.

Napadené rozhodnutí stavebního úřadu pak k těmto námitkám obce **neuvedlo vůbec nic** a námitky tak zůstaly bez vypořádání.

Obec tak shrnuje, že i nadále je přesvědčena o nezákonnosti závazného stanoviska EIA. Jelikož její námitky nebyly vypořádány, považuje rovněž napadené rozhodnutí za nepřezkoumatelné.

III. CH. Verifikační stanovisko EIA

Stavební úřad uvádí, že Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, vydal dne 26. 2. 2025 verifikační závazné stanovisko EIA. Krajský úřad v tomto stanovisku konstatoval, že nedošlo k takovým změnám záměru oproti procesu EIA, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí.

Obec nicméně s ohledem na vady závazného stanoviska EIA považuje rovněž toto verifikační stanovisko za nezákonné. Obec v rámci svého odvolání tedy napadá rovněž verifikační závazné stanovisko EIA.

IV. Rozpor záměru s územně plánovací dokumentací

Obec namítala, že záměr je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje. Vedení trasy záměru neodpovídá příslušnému koridoru vymezenému v ZÚR v místě stavebních objektů SO 122 (přeložka silnice III/27252 km 9,678) a SO 156 (přístupy na pozemky km 8,620 – 9,645).

K záměru pak bylo vydáno nezákonné závazné stanovisko Krajského úřadu Libereckého kraje, Odboru územního plánování a stavebního řádu č. j. KULK 72666/2022-OÚP ze dne 22. 11. 2022 („závazné stanovisko OÚP“).

Stavební úřad k těmto námitkám pouze informoval, že „*ve věci posouzení přípustnosti záměru z hlediska souladu s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování bylo vydáno závazné stanovisko Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu pod č.j.: OÚPSŘ 89/2022-OÚP, KULK 72666/2022-OÚP ze dne 22.11.2022.*“ Napadené rozhodnutí stavebního úřadu tak námitkám obce **neuvedlo vůbec nic** a námitky tak zůstaly bez vypořádání.

Obec tak shrnuje, že jelikož její námitky nebyly vypořádány, považuje napadené rozhodnutí za nepřezkoumatelné.

Co se týče závazného stanoviska OÚP, obec opakuje své předchozí námitky.

Podle závazného stanoviska OÚP je záměr v souladu s PÚR, územně plánovací dokumentací vydanou krajem i územními plány obcí. Tento závěr je ovšem nesprávný.

Záměr je součástí koridoru D08B vymezeného v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje („ZÚR“). Jak uvedl sám krajský úřad v rámci závazného stanoviska OÚP, vedení trasy záměru **neodpovídá** koridoru vymezenému v ZÚR v místě stavebních objektů SO 122 (přeložka silnice III/27252 km 9,678) a SO 156 (přístupy na pozemky km 8,620 – 9,645). Krajský úřad přesto zcela nepochopitelně považuje tyto stavební objekty za řádně umístěné, jelikož dle závazného stanoviska OÚP „*tyto stavební objekty jsou pod podrobností, jež řeší AZÚR LK*“ a „*hlavní stavba je umístěna ve vymezeném koridoru pro dopravní infrastrukturu.*“ Krajský úřad přitom uvádí, že v daném případě se **nepoužije** ani územní plán obce Děčichov.

Závěry krajského úřadu jdou proti smyslu posuzování souladu s územně plánovací dokumentací. Není možné tvrdit, že v souladu se ZÚR musí být pouze část stavby, či v tomto případě hlavní stavba. V souladu s územně plánovací dokumentací musí být logicky **záměr jako celek, žádná jeho část nemůže být umístěna v rozporu s územně plánovací dokumentací.**

Výklad krajského úřadu by vedl k **absurdním závěrům**. Podle něj by bylo možné umístit na pozemku např. stavbu rodinného domu v souladu s územním plánem, nicméně garáž jako „vedlejší stavbu“ by již v souladu s územním plánem být nemusela. Uvedený výklad by dále vedl např. k tomu, že koeficient zastavěnosti pozemku by se uplatňoval pouze v případě hlavních staveb. Takový postup jde ovšem zcela proti zákonné úpravě a rozhodovací praxi správních soudů.

Není tedy zřejmé, na základě čeho došlo k umístění dotčené části záměru. Závazné stanovisko OÚP je tedy nezákonné.

Další vadou závazného stanoviska OÚP je vyhodnocení naplnění cílů ZÚR. Krajský úřad uvádí, že „*realizace stavby vychází ze zásady Z17 Vytvářet územní podmínky pro zlepšení dopravního napojení Libereckého kraje na okolní regiony, uvedené v AZÚR LK.*“ Fakticky tedy krajský úřad odkazuje **na tuto jedinou zásadu** a z ní dovozuje soulad záměru s požadavky ZÚR. Rovněž tento závěr je nepřezkoumatelný a také zcela nesmyslný.

V první řadě uvedená zásada míří na územní plány a stanovuje tedy úkoly pro územní plánování na úrovni obcí. V případě záměru mají dle ZÚR dotčené obce „*upřesnit, stabilizovat a řešit územní souvislosti vedení koridoru.*“ Podle závazného stanoviska OÚP přitom řadu územních plánů není možné použít a ke splnění tohoto úkolu tedy v případě záměru nedošlo.

Tato zásada zároveň žádným způsobem nehovoří o záměru jako takovém, ale **týká se pouze územních plánů**. Výrok o tom, že realizace stavby vychází ze zásady, podle které mají dotčené obce uvést své územní plány do souladu se ZÚR, je tedy nelogický a nesmyslný.

Krajský úřad se závazném stanovisku OÚP ani nepokusil posoudit soulad záměru s prioritami územního plánování kraje. Závazné stanovisko OÚP tak mlčí o vlivu záměru na nezastavěnou krajinu, přírodní hodnoty, krajinný ráz či ochranu vod. Přitom ZÚR stanoví ochranu těchto hodnot jako jednu z priorit. Řádné posouzení souladu záměru se ZÚR by se tak mělo s těmito prioritami vypořádat, což bohužel nečiní.

Podle ZÚR je například třeba:

- *zajistit ochranu přírodních hodnot území kraje jejich vhodným využíváním a odpovídající péčí*
- *zabezpečovat zachování krajinných hodnot a krajinného rázu diferencovaně dle vymezených jednotek krajinného členění.*
- *územně chránit a hospodárně využívat povrchové a podzemní zdroje vody a prameniště minerálních a léčivých vod, podporovat posilování retenční schopnosti území kraje.*

Obci není zřejmé, proč krajský úřad nebere v závazném stanovisku OÚP tyto priority v potaz. Závěr o souladu záměru se ZÚR je tak celkově nepřezkoumatelný.

Kromě toho krajský úřad nedostatečně vyhodnotil soulad záměru s cíli a úkoly územního plánování. I zde se projevuje naprostá jednostrannost závěrů krajského úřadu, který se zaměřuje pouze na hospodářský rozvoj území a vůbec neřeší další podmínky pro naplnění principu udržitelného rozvoje.

Krajský úřad uvádí, že „z hlediska souladu s cíli a úkoly územního plánování je na základě výše uvedeného záměr „I/13 Krásná Studánka – Dětrichov“ přípustný, potažmo žádoucí, neboť jeho realizací dojde ke zkvalitnění dopravní infrastruktury a tím pádem mohou být dány i předpoklady ke zlepšení dalších oblastí hospodářského rozvoje území. Podmínkou nekonfliktního udržitelného rozvoje obcí ve všech sférách je dobře fungující dopravní a technická infrastruktura.“

Krajský úřad tak nedostal požadavků, které na něj stavební zákon klade. Jeho posouzení se týká **pouze** vlivu záměru na velmi diskutabilní hospodářský rozvoj dotčené lokality. Ostatní cíle a úkoly územního plánování jako by ovšem pro krajský úřad neexistovaly.

Povinností orgánu územního plánování je, aby při zhodnocení, zda je určitý záměr v dané lokalitě přípustný, posoudil rovněž naplnění cílů a úkolů územního plánování. Podle ustanovení § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona platí, že cílem územního plánování je *vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve **vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území** a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a dále, že územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území **soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území** s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje.* Krajský úřad v dané věci toto posouzení provedl zcela **nedostatečně a velmi formálně**, jelikož přihlížel pouze k dílčímu aspektu dané problematiky.

V souvislosti s naplněním podmínek pro příznivé životní prostředí pak orgán územního plánování pouze odkazuje na vyjádření stavebníka v souhrnné technické zprávě, aniž by si sám tuto otázku jakkoliv vyhodnotil. Předmětem posouzení naplnění cílů a úkolů územního plánování přitom není ani to, zda „*při posuzování nebyly zjištěny takové negativní vlivy, které by vyloučily možnost realizace hodnoceného záměru v dané lokalitě.*“ Tuto skutečnost mělo posoudit závazné stanovisko EIA. V tomto ohledu tedy obec konstatuje, že orgán územního plánování postupoval v rozporu s ustanovením § 18 a 19 stavebního zákona.

Také z judikatury správních soudů plyne, že odůvodnění souladu s úkoly a cíli nesmí spočívat pouze v parafrázi § 18 a § 19 stavebního zákona. Naopak podle judikatury **musí dojít ke konkretizaci ve vztahu k jednotlivým částem územního plánu** (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 1. 2010, č. j. 1 Ao 2/2009-86 nebo rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 1. 2011, č. j. 1 Ao 2/2010-185). K tomu ovšem v závazném stanovisku OÚP nedošlo.

Závazné stanovisko OÚP zároveň rezignuje na řádné posouzení záměru s PÚR. Podle odst. 20 PÚR *„rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, ... vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.“*

Obec v rámci svého odvolání tedy z výše popsanych důvodů napadá rovněž závazné stanovisko OÚP.

V. Nedostatky v dokumentaci předložené k územnímu řízení

V. A. Absence bezpečnostního posouzení záměru

Obec v tomto bodě namítala absenci posouzení záměru z hlediska bezpečnosti silničního provozu, přestože to vyžaduje směrnice 2008/96/ES i český zákon o pozemních komunikacích. Chybí jak prvotní hodnocení dopadů na bezpečnost, tak audit bezpečnosti, které musí být zpracovány už ve fázi územního řízení a dále prováděny ve všech následujících projektových etapách.

Skutečnost, že se k projektu dosud nevypracovalo žádné hodnocení ani audit, je proto v rozporu s unijním právem i vnitrostátní úpravou.

Námítky obce ovšem zůstaly bez jakékoliv odezvy a nebyly vypořádány. Napadené rozhodnutí je tak nepřezkoumatelné.

Obec proto stejné námítky opakuje a uplatňuje také v odvolacím řízení.

Obec namítá, že záměr nesplňuje požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury ze dne 19. 11. 2008 (**„směrnice o řízení bezpečnosti“**). V rámci územního řízení nebyl předložen směrnici vyžadovaný **audit bezpečnosti** pozemních komunikací, doposud nebylo předloženo **ani prvotní bezpečnostní hodnocení záměru**. Tento postup je jak v rozporu s citovanou směrnicí, tak se zákonem o pozemních komunikacích.

Skutečnost, že u záměru nebyly zhodnoceny dopady na bezpečnost silničního provozu, představuje závažné porušení právních předpisů.

Dle čl. 3 odst. 1 směrnice o řízení bezpečnosti členské státy zajistí, aby bylo u všech projektů infrastruktury provedeno hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu. Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu se dle čl. 3 odst. 2 směrnice o řízení bezpečnosti provede ve fázi počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury. Podle čl. 4 odst. 1 směrnice o řízení bezpečnosti členské státy dále zajistí, aby byly u všech projektů infrastruktury provedeny audity bezpečnosti silničního provozu. Tyto audity bezpečnosti silničního provozu jsou pak nedílnou součástí projekčního procesu projektu infrastruktury ve fázi návrhu projektu, podrobného zpracování projektu, ve fázi předcházející zahájení provozu a ve fázi počátečního provozu (čl. 4 odst. 5 směrnice o řízení bezpečnosti). Podle čl. 1 odst. 3 směrnice o řízení bezpečnosti mohou členské státy uplatňovat ustanovení této směrnice, jako soubor osvědčených postupů, na vnitrostátní silniční infrastrukturu, která není součástí transevropské silniční sítě a která byla vybudována zcela nebo částečně díky finančním prostředkům Společenství.

Transpozice směrnice o řízení bezpečnosti do právního řádu České republiky proběhla zákonem č. 152/2011 Sb. (změna zákona č. 13/1997 Sb.), vyhláškou č. 317/2011 Sb. (změna vyhlášky č. 104/1997 Sb.) a směrnici pro dokumentaci staveb pozemních komunikací. Do českého právního řádu tímto byla zavedena povinnost auditů bezpečnosti silničního provozu nejen projektů silnic TEN-T, ale na základě ustanovení § 18g zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích („**zákon o pozemních komunikacích**“), rovněž u silnic I. třídy, a to ve všech fázích projektování, výstavby a provozu.

Citovaná směrnice ovšem byla transponována nedostatečně, což se projevilo na znění § 18g zákona o pozemních komunikacích ve znění do 30. 6. 2022. Ačkoliv směrnice o řízení bezpečnosti požaduje již od roku 2008 zhodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu (ve formě hodnocení dopadů a auditu bezpečnosti), zákon o pozemních komunikacích ve znění do 30. 6. 2022 tyto požadavky směrnice o řízení bezpečnosti značně limitoval. Podle § 18g odst. 1 zákona o pozemních komunikacích sice existovala povinnost zajistit posouzení dokumentace záměru a stavby samotné z hlediska zajištění bezpečnosti silničního provozu, tato povinnost však byla stanovena toliko pro užívání stavby. Dle § 18g odst. 4 zákona o pozemních komunikacích ve znění do 30. 6. 2022 bylo nutné předložit stavebnímu úřadu hodnocení bezpečnosti spolu s žádostí o vydání stavebního povolení či žádostí o kolaudaci.

Z výše citovaných ustanovení směrnice o řízení bezpečnosti a zákona o pozemních komunikacích je neprosto zřejmé, že zhodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu má být provedeno nejméně ve dvou fázích ještě před užíváním stavby dopravní infrastruktury. V případě záměru ovšem k **žádnému takovému posouzení nedošlo**.

O nedostatečnosti transpozice směrnice o řízení bezpečnosti přitom svědčí mimo jiné skutečnost, že zákonodárce přistoupil k přijetí zákona č. 78/2022 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a další zákony, který mimo jiné novelizuje ustanovení

§ 18g zákona o pozemních komunikacích. Zákon č. 78/2022 Sb. tedy nově od 1. 7. 2022 zavádí povinnost provedení prvotního hodnocení záměru a auditu bezpečnosti pozemních komunikací **již v rámci dokumentace pro vydání územního rozhodnutí**. Podle důvodové zprávy k zákonu č. 78/2022 Sb., „unijní právní úprava ukládá členským státům Evropské unie, aby zajistily, že u všech projektů infrastruktury bude provedeno jejich hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu (viz čl. 3 odst. 1 směrnice o bezpečnosti infrastruktury) a auditu bezpečnosti silničního provozu (viz čl. 4 odst. 1 směrnice o bezpečnosti infrastruktury). Zatímco audit bezpečnosti pozemních komunikací (odpovídající směrnici předvídanému auditu bezpečnosti silničního provozu) je již ve stávajícím zákoně o pozemních komunikacích upraven, prvotní hodnocení záměru (odpovídající směrnici předvídanému hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu) se do zákona navrhuje doplnit nově, přestože ve směrnici o bezpečnosti infrastruktury se od počátku jeho úprava nachází. [...] **Nejen prvotní hodnocení záměru, ale i první fáze auditu bezpečnosti pozemních komunikací bude relevantní pro finální znění dokumentace pro vydání územního rozhodnutí.** Označení tohoto dokumentu přitom v dosavadním znění § 18g zákona o pozemních komunikacích není obsaženo, jelikož právní úprava nadále **nepřesně** užívá pojem „návrh dokumentace záměru“, což byl **(již překonaný) termín užívaný předpisy stavebního práva v minulosti.**“

Záměr má vzniknout ve správním obvodu obce, toto území bude záměrem přímo a zásadně ovlivněno. S ohledem na nedostatky záměru ovšem vzniká opodstatněná obava, aby plánovaný záměr, tedy dopravní komunikace, byl v souladu s aktuálními požadavky na vysokou bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Obec musí chránit zájmy osob, které žijí na jejím území, a to i před hrozbou častých a vážných dopravních nehod plynoucích z neposouzení bezpečnosti provozu na pozemní komunikaci.

Podle metodiky provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací zpracované Ministerstvem dopravy ČR v prosinci 2012 č. j. 139/2012-520-TPV/1 „pro úspěšné akceptování zjištění auditu je nejvýhodnější, aby byly auditu podstoupeny projekty zejména ve své rané fázi, kdy je ještě poměrně snadné zapracovat do projektové dokumentace návrhy řešení rizik identifikovaných auditorem.“ Metodika na str. 9 popisuje proceduru auditu bezpečnosti pozemních komunikací a konstatuje, že auditu podléhá návrh dokumentace záměru, návrh projektové dokumentace, provedená stavba pro zkušební provoz a dokončená stavba pro kolaudační souhlas. Totéž uvádí metodika na str. 12, tentokrát v rámci fází auditu. Dle samotné metodiky ministerstva tedy podléhá auditu jak návrh dokumentace záměru, tak návrh projektové dokumentace. V tomto ohledu je tedy zřejmé, že se musí jednat o dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí (dokumentace záměru) a dokumentace pro vydání stavebního povolení (projektová dokumentace).

Dle výše uvedeného tedy stavební úřad měl požadovat předložení auditu bezpečnosti pozemních komunikací, případně také prvotního hodnocení záměru, která by splňovala zákonná kritéria. To se ovšem doposud nestalo.

V. B. Negativní vlivy na povrchové a podzemní vody

Záměr má vzniknout v oblasti, kterou Politika územního rozvoje označuje jako specificky ohroženou suchem, přesto dokumentace tuto skutečnost zcela pomíjí. Obec už dnes trpí nedostatkem pitné vody a má jediný zdroj (vrt M-1), jenž zásobuje skupinový vodovod obcí. Trasa záměru ovšem vede pouhých 50–60 m od tohoto vodního zdroje. Záměr přitom počítá i s hlubokými zářezy a masivní estakádou, které budou podzemní vodu nevyhnutelně drénovat.

Investor místo podrobného hydrogeologického průzkumu předložil jen neúplnou „reinterpretaci“ starších dat bez příloh a sám připouští, že je třeba ještě provést hlubší vrty a další sondy.

Chybí rovněž pasportizace blízkých domovních studní, přestože některé zářezy mohou zasáhnout jejich záchytné oblasti až do vzdálenosti stovek metrů. Závazné stanovisko EIA přitom výslovně požadovalo, aby detailní průzkum a koncepce odvodnění byly hotové už pro územní řízení. Napadené rozhodnutí však tuto povinnost odsunulo na další fázi přípravy, čímž porušuje podmínky závazného stanoviska EIA.

Vodohospodářské řešení dimenzuje retenční nádrže jen na pětileté deště, neřeší přívalové srážky ani erozi svahů a nehodnotí kumulativní a synergické vlivy jiných záměrů, jak požaduje metodika k rámcové směrnici o vodách.

Neproběhlo ani posouzení, zda projekt nezhorší chemický a kvantitativní stav povrchových či podzemních vod nebo neznemožní jejich zlepšení. Vodoprávní úřad se touto otázkou vůbec nezabýval, třebaže vodní zákon a rámcová směrnice předepisují, že zhoršení stavu vod lze povolit jen na základě jasně odůvodněné výjimky.

Z hydrogeologického posouzení z dubna 2025 vyplývá, že vrt M-1 a řada dalších lokálních zdrojů budou stavbou pravděpodobně ohroženy. Toto posouzení tak doporučuje okamžitě zahájit řadu kroků (detailní průzkum, sledovat hladinu a jakost vody, připravit havarijní plán i náhradní zdroje a zpřesnit řešení zasolení z posypů). Nic z toho dosud provedeno nebylo. Projektová dokumentace tak zůstává nekompletní a odborně nedostatečná, což znemožňuje posoudit skutečné dopady na vodní režim.

K těmto námitkám stavební úřad uvedl, že „*navržená stavba respektuje moderní projekční a technická opatření minimalizují hydrologická rizika. Silnice I. třídy je navržena s ohledem na vodohospodářské normy a zákony o ochraně přírody a krajiny, které obsahující prvky jako dešťová kanalizace s odlučovači ropných látek, retenční nádrže, vsakovací pásy nebo přepady, zelené pásy a biokoridory, které zabraňují přímému odtoku. Před výstavbou probíhal proces EIA, který zahrnuje i analýzu dopadů na podzemní i povrchové vody. Projekt byl upraven tak, aby byla rizika minimalizována nebo kompenzována (např. monitorování zdrojů pitné vody, popřípadě vybudování jejich náhrad. Zpevněné povrchy nutně nezpůsobují zásadní hydrologické problémy. Tyto plochy sice zvyšují odtok srážkové vody, bylo však zvoleno takové technické řešení (např. retence či regulovaný odtok), kterým se nezvyšuje riziko záplav nebo eroze. Byly zvoleny takové krajinné úpravy a odvodňovací systémy, aby nedošlo ke změně přirozeného odtoku vody. Naopak výstavba pomůže zlepšit hydrologické poměry, neboť navržené řešení stavby přináší*

pozitivní vlivy, např. revitalizaci území, zadržování vody v krajině díky vybudování retenčních opatření nebo zlepšení protipovodňové ochrany.“

Námítky obce tak zůstaly bez jakékoliv odezvy a nebyly vypořádány. Napadené rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné.

Obec proto stejné námítky opakuje a uplatňuje také v odvolacím řízení.

Podle Politiky územního rozvoje České republiky, která byla schválena usnesením vlády č. 929 dne 20. 7. 2009 („**PÚR**“), „území obcí z ORP Frýdlant je zahrnuto AÚR ČR do specifické oblasti SOB9 Specifická oblast, ve které se projevuje **aktuální problém ohrožení území suchem**.“ Při posouzení vlivů záměru na životní prostředí ovšem byla tato skutečnost zcela ignorována.

Podle závazného stanoviska Krajského úřadu Libereckého kraje, Odboru územního plánování a stavebního řádu č. j. KULK 72666/2022-OÚP ze dne 22. 11. 2022 („**závazné stanovisko OÚP**“) ovšem „záměr „I/13 Krásná Studánka – Dětrichov“ APÚR ČR **neřeší**, záměr se věcí řešených Politikou územního rozvoje ČR nedotýká. APÚR ČR zároveň neznemožňuje jeho realizaci.“ Závazné stanovisko OÚP tak vůbec nezohledňuje výše vymezenou specifikou dotčeného území.

Podatel v první řadě vyjadřuje svou obavu ohledně **zásobování obce pitnou vodou**. Obec již druhý rok po sobě neměla dostatečný vodní zdroj. Většina obyvatel podatele je přitom na obecní zdroj vody odkázána a nemá žádnou náhradní variantu. Podatel zároveň již dříve tyto podstatné obavy týkající se vlivu záměru na hydrologické poměry specifikoval. Jedná se zejména o negativní vlivy záměru na průtok, množství vody v řece Jeřici a její kvalitu, existenci chovného a pstruhového úseku v navazujícím povodí, a také ohrožení bezprostředního okolí vrtu M-1, který zásobuje skupinový vodovod svazku obcí.

Investor v rámci dokumentace pro posuzování vlivů záměru na životní prostředí bohužel nepředložil podrobné hydrogeologické průzkumy. Součástí dokumentace záměru je nyní dokument s názvem „Rešerše GTP“ zpracovaná společností AZ GEO, s. r.o. v květnu 2022 („**rešerše GTP**“). Jedná se o **rešerši z realizovaných průzkumů**, která se „*zabývá analýzou a reinterpetací dat primárně z podrobného geotechnického průzkumu.*“ Investor má přitom k dispozici také „Závěrečnou zprávu I/13 Krásná Studánka - Dětrichov, - *podrobný geotechnický průzkum (AZ – CONSULT, spol. s r.o., říjen 2021)*“, kterou ovšem v rámci dokumentace pro územní řízení z **nepochopitelných důvodů nepředložil**.

Podatel považuje postup investora za **přinejmenším nestandardní**. Namísto, aby investor předložil přímo výsledky z geotechnického průzkumu, předkládá **jejich „reinterpetaci“**. Rešerše GTP je navíc nekompletní, jelikož investor **nepřiložil ani její přílohy**.

Rešerše GTP na str. 29 uvádí, že „v tabulce č. 12 jsou uvedeny vypočtené dosahy ovlivnění hladiny podzemní vody v průlinovém kolektoru a v „průměrně narušeném“ hydrogeologickém masívu. Je uváděno vždy zlomkem, kde nižší hodnota znamená průměrný dosah poklesu hladiny a vyšší maximální dosah ovlivnění při vyvolaném, maximálním snížení hladiny drenážním účinkem zářezu. [...] **Ovlivnění vydatnosti stávajících zdrojů v okolí zářezů může být způsobeno**

přímým účinkem snížení hladiny zářezem v dosahu uvedeném v tabulce č. 9. Další ovlivnění režimu podzemní vody může nastat zachycením **mělkého oběhu podzemní vody drenážním systémem stavby** a tím zkrácením povodí pro mělké zdroje podzemní vody ležící ve směru proudu podzemní vody pod stavbou. Ovlivnění konkrétních zdrojů je uvedeno v hydrogeologických pasportech k zářezovým úsekům trasy. **Trasa silnice v každém ze 7 zářezů zasahuje pod ustálenou úroveň podzemní vody. V těchto částech bude docházet ke drénování podzemní vody do zářezů.** Předpokládané velikosti přítoků pro celý úsek jsou uvedeny v tabulce č. 12. Skutečný přítok bude záviset na stupni porušení zvodnělého horninového prostředí a **v průběhu hloubení bude docházet k postupnému slábnutí prvotních přítoků. Konečný přítok do zářezu se ustálí po nastolení nového režimu podzemní vody.**“

Je zřejmé, že realizace záměru prostřednictvím zásadních zářezů do stávající krajiny bude mít **zásadní negativní vliv na množství podzemních vod** v lokalitě, která je **již nyní podstatně zasažena suchem**. Podatel, ani dotčené orgány či stavební úřad, nemohou podrobněji vyhodnotit a posoudit vliv na výše popsané hydrologické poměry, jelikož jednoduše nemají k dispozici **konkrétní údaje o ovlivnění zdrojů**. Investor nepředložil spolu s dokumentací přílohy s vyznačením provedených sond ani hydrogeologické pasporty a poskytl tak pouze **nekompletní a nedostatečné informace**. To je v probíhajícím **územním řízení naprosto neakceptovatelné**.

Kromě toho Rešerše GTP uvádí, že je nutné „v místě opěry O 13 mostu SO 203 doplnit a zpřesnit informace pomocí hlubších vrtů, jejichž realizace bude vyžadovat terénní úpravy a vybudování cesty v podmačeném terénu pro přístup strojní standardní vrtné soupravy. V podrobné etapě GTP bylo možné realizovat pouze mělké vrty ruční přenosnou soupravou.“ Je tedy zřejmé, že žadatel informacemi, které by mohly rozptýlit obavy podatele, **prozatím vůbec nedisponuje**.

Podrobnosti v dokumentaci chybí, ačkoliv hydrogeologické posouzení předložené v rámci dokumentace pro posuzování vlivů záměru na životní prostředí **připustilo riziko negativního ovlivnění kvality a vydatnosti vodních zdrojů**, a to hlavně v blízkosti katastrálního území podatele. **Je to přitom právě fáze umístění záměru, v rámci které by mělo být řešeno, zda je vůbec možné záměr v území umístit s ohledem na ochranu vodních zdrojů.**

Postup investora znamená rovněž **porušení řady podmínek závazného stanoviska EIA**. Podle něj „v rámci **dokumentace pro územní řízení** na základě podrobného geologického průzkumu (který bude hodnotit vhodnost či nevhodnost zasakování) a **podrobného hydrogeologického průzkumu celé trasy** (který bude hodnotit případné riziko kontaminace individuálních zdrojů podzemních vod vodami z komunikace) vypracovat **finální koncepci odvádění srážkových vod** z navrhované komunikace (s tím, že v případě vyvěrání čistých podzemních vod budou tyto zasakovány vždy); na základě této aktuální koncepce budou aktualizovány objemy dosazovacích a retenčních nádrží (v případě otevřených retenčních nádrží navrhnout řešení přírodě blízkému charakteru) vybavených nornými stěnami na výtoku/přepadu a odlučovači ropných látek pro případ havárie; v rámci projektu pro stavební povolení řešit i osazení norných stěn do silničních příkopů.“

Jak však bylo uvedeno výše, k tomuto podrobnému průzkumu v rámci dokumentace pro územní řízení nedošlo. Naopak investor v rámci rešerše GTP připouští, že bude potřeba realizovat další vrty a průzkumy. Tento postup je ovšem v rozporu s podmínkami závazného stanoviska EIA. Není možné, aby si investor dle své úvahy odsouval splnění povinností, které mu dotčené orgány uložily pro územní řízení.

Obec zde také odkazuje na rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 20. 10. 2020, č. j. 38 A 6/2020 – 230, podle kterého „je nutno v tomto směru dojít k závěru, že za situace, kdy průběh dálnice je navrhován vnějším ochranným vodním pásmem II. stupně ve vztahu k řece Bečvě a ochranných pásem zdrojů přírodních minerálních vod Horní Moštěnice, **nelze vyloučit nepříznivý vliv užitých chemickým materiálů na životní prostředí, zejména na kvalitu vod.** Lze také přisvědčit argumentaci osoby zúčastněné na řízení – Voda z Tetčic, že uvedené může být ve svém důsledku důvodem negativního dotčení zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin, pro které by případně bylo třeba vydat postupem podle § 56 zákona č. o ochraně přírody výjimku ze zákazu. Je pravdou, že možnost chemického znečištění recipientů, zejména řeky Bečvy, posypovou solí, které může být důvodem negativního vlivu, není nikde řešena, a to ani v předmětu územního rozhodnutí. Případná výjimka by přitom musela být vydána před změnou umístění stavby. Podle krajského soudu tak způsob odstraňování závad ve sjízdnosti dálnice **není z povahy věci pouze technikálií, kterou by bylo možno odložit až do kolaudačního řízení, neboť již v územním řízení je nezbytné se zabývat s ohledem na konkrétní průběh dálnice krajinou tím, na jakém úseku dálnice bude užit posyp chemický a na jakém způsob odlišný (zdršňovací) a v návaznosti na to pak také to, jakým způsobem a kam budou z dálnice odváděny nečistoty a jak s nimi bude nakládáno.** Takové řešení však již musí být zásadně součástí územního rozhodnutí o umístění stavby, neboť ve stavebním řízení se stanovují již **konkrétní podmínky pro provedení stavby, a pokud je to třeba, i pro její užívání.**“

Tento závěr lze přitom aplikovat na celou řadu podmínek, které stavební úřad nepochopitelně odsouvá do stavebního řízení (např. provedení podrobného hydrogeologického průzkumu, rozložení a umístění pilířů estakády po provedení podrobného geofyzikálního měření, apod). Jak trefně uvádí krajský soud, „aby však mohly být, i ve vztahu k umístění odvodů nečistot vznikajících při odstraňování závad ve sjízdnosti dálnic do recipientů, stanoveny podmínky pro konkrétní provedení stavby, musí být **nejprve stanoveny podmínky pro umístění těchto stavebních prvků celé stavby, a to bezpodmínečně při zohlednění umístění stavby na životní prostředí.** [...] 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.“

Z Rešerše GTP kromě uvedeného vyplývá také riziko týkající se stability a konstrukce násypů a zmíněných svažitých zářezů. Obec se v tomto ohledu obává, aby nedošlo k nežádoucím pohybům zeminy a mostních pilířů estakády (S0 203), jako tomu bylo v případě estakády Prackovice na dálnici D8.

V rámci dokumentace záměru byl dále předložen dokument s názvem „Celkové vodohospodářské řešení“ zpracovaný T. Práglem v květnu 2022 („**vodohospodářské řešení**“). Tento dokument má shrnovat vodohospodářské otázky spojené se stavbou záměru a obsahovat základní principy pro odvedení srážkových vod.

Vodohospodářské řešení uvádí, že „základním principem odvodnění silničního tělesa je veškerou vodu z povrchu komunikace **podchytit a odvést do nejbližšího vhodného recipientu**. Voda ze zpevněných ploch komunikací **není nikde volně rozptylována do terénu**. Pro odvodnění komunikací je zvolen způsob pomocí klasické dešťové kanalizace a uličních vpustí nebo horských vpustí a nebo pomocí silničních příkopů, které nejsou součástí vodohospodářských objektů. Pro dimenzování stok a objektů odvodnění byla použita hodnota 15-ti minutového návrhového deště pro intenzitu deště trvání t_c pro $p = 1$ a to 116 l/s/ha. Pro **dimenzování retenčních nádrží** a vsakovacích příkopů a objektů byla použita návrhová řada intenzit **deště pro pětiletý déšť**. V místech navržených vsakovacích příkopů nebo zařízení bude nutno pro potřeby dalšího stupně projektové dokumentace **provést doplňkový hydrogeologický průzkum**.“

Již zpracovatel posudku považoval řešení retence za **nedostatečné**. „Vzhledem ke skutečnosti, že od počátku procesu posuzování vlivů na životní prostředí se jako jeden z nejvýznamnějších potenciálních aspektů záměru jeví vlivy na vody, zpracovatelský tým posudku **postrádá poněkud detailnější popis souvislostí mezi navrženými stavebními objekty řady 300 a hodnocenými vlivy na vody** (například dokladování výpočtu objemů retencí a usazovacích nádrží, popis technického řešení k naplnění §1 odst. 1 a §5 odst. 3 vodního zákona, k plnění NV č.405/2015 Sb. Proto v tomto smyslu jsou dále formulována i odpovídající doporučení do návrhu závazného stanoviska, které musí být respektována v rámci další projektové přípravy záměru. [...] Současně je nutné uvažovat o tom, že ne všechny srážkové vody bude možno zasakovat. Zejména při intenzivních deštích bude nutno část vod vypouštět do recipientu přes retenční a usazovací nádrže.“

Podatel uvádí, že navržený retenční objem je dimenzován na deště s pětiletou dobou opakování. Autor vodohospodářského řešení přitom nenamodeloval žádnou situaci se srážkami **vyššími**, případně s **přívalovými dešti**. V tomto ohledu je nutné připomenout, že způsob realizace záměru v daném území povede k **ohrožení erozí**, se kterou ovšem není počítáno. Přitom půjde o každoroční jev. Výše uvedená rizika, včetně eroze svahů vodního toku však nejsou řešena.

Co se týče splachu z pozemní komunikace, v tomto ohledu přichází v úvahu ohrožení vod jednak znečišťujícími látkami z atmosféry, dále potom dalšími látkami z důvodů otěru pneumatik či zbytky spalín pohonných hmot a úkapů z vozidel.

Podatel dále předkládá hydrogeologické hodnocení zpracované Ing. Soukupem v dubnu 2025 („**posouzení**“). Podle něj bude zdroj podzemní vody – vrt M-1 záměrem patrně ohrožen. Dle posouzení „*trasa projektované silnice je vedena ve vzdálenosti cca 50-60 m od vrtu. V této vzdálenosti bude realizována stavba mostních pilířů se založením zřejmě pod úroveň*

nezpevněných hornin. Zásah do horninového prostředí lze hodnotit jako **velmi významný** a pro zdroj vody zmíněných parametrů **velmi rizikový**.“

Podle posudku dále „vrtem M-1 je odebírána podzemní voda hlubšího oběhu v puklinách vyvrělých hornin. Dle zjištěného profilu vrtu je horninový masiv značně puklinově porušen, nicméně orientace a směr puklin **není přesně dokumentována**. Nelze tedy jednoznačně vymezit **pásmo možného negativního vlivu, zdrojová oblast vrtu může zasahovat i do prostoru navržené stavby**. [...] Geofyzikální měření nicméně **nebylo provedeno** s ohledem na předmětný zdroj vody a tedy žádný z provedených profilů vrt M-1 nezastihl. Proto doporučujeme realizaci **podrobného geofyzikálního průzkumu**, který by co nejdetailněji popsal tektonickou stavbu podloží projektovaného přemostění a okolí vrtu M-1. Průzkum by **měl být proveden v násobně větším prostoru** pod projektovaným přemostěním než byl realizován v rámci geotechnického průzkumu. Výsledkům geofyzikálního měření bude **přízpůsoben záměr stavby mostu (rozložení pilířů, technologie výstavby)**.“

Je tedy naprosto zřejmé, že investor pracuje již od posouzení vlivů na životní prostředí s nedostatečnými informacemi. V rámci dokumentace pro územní řízení pak nedošlo k předložení podrobnějších průzkumů. Při umístění stavby v územním řízení zároveň již musí být zřejmé např. rozložení a umístění pilířů estakády, která je součástí záměru. Přitom podle posouzení není možné přesné umístění pilířů vymezit bez výsledků podrobného geofyzikálního měření. Podle podatele není možné takto hazardovat s jediným zdrojem vody pro několik dotčených obcí. Namísto, aby investor provedl podrobné průzkumy, snaží se záměr povolit zcela bezohledně k vodním zdrojům.

Další **negativní vlivy na vydatnost zdrojů podzemní vody** pak bude mít také zářez Z6 vzdálený cca 300 m od vrtu M-1. Zářezem bude podzemní voda v tomto místě **trvale oddrénována**, což povede ke snížení vydatnosti vodního zdroje.

Podle posudku je nutné, aby v průběhu prací na záměru byla **průběžně sledována hladina** podzemní vody ve vrtu M-1 a **zvýšena četnost monitoringu jakosti vody**. Pro případ jakéhokoli ovlivnění **musí být vypracován havarijný plán**, který stanoví podmínky **náhradního zásobování obyvatel vodou**. Bez omezení by měl být trvale přístupný objekt vodojemu. Za tímto účelem by měl být vypracován samostatný projekt čerpací zkoušky a monitoringu vrtu M-1.

Co se týče nedostatečného řešení otázky solení komunikací a vlivu na vody, podle posudku platí, že „za předpokladu odvodnění do vsakovacích objektů zase výrazně stoupá riziko zasolení podzemních vod. Z výše uvedených důvodů doporučujeme **pasportizaci objektů výrazně zpřesnit a doplnit i možná rizika ovlivnění okolních objektů**.“

Provedené hydrogeologické průzkumy jsou pak **zcela nedostatečné**. Velmi blízko záměru se nachází rodinné domy č.p. 149 a 220, kde nebyla provedena pasportizace zdrojů vody. Dle posudku „vzhledem k poměrně výraznému zvýšení terénu (násyp o výšce až 8,6 m) může dojít k **lokální změně proudění mělkých podzemních vod**, a tedy i k ovlivnění blízkých zdrojů vody. Je nutné zde doplnit pasportizaci jímacích objektů a následně zahrnout tyto zdroje do monitoringu v průběhu stavby. Do tohoto monitoringu by měl být zařazen **také zdroj KS4**. [...] Dále je silnice

vedena v zářezu Z2, kde zřejmě dojde k odvodnění masivu, zpráva o hydrogeologickém průzkumu zde připouští možné částečné ovlivnění následkem zmenšení povodí. Je zde navrhnut **monitoring zdrojů KS5, KS6 a KS8**. [...] V následujících úsecích stavby nebyly zjištěny žádné potenciálně ohrožené zdroje podzemních vod. Významným zásahem do podloží bude **zářez Z6**, kde se ovlivnění žádných zdrojů nepředpokládá. Nicméně částečné odvodnění masivu může způsobit změny směru proudění podzemní vody. Pod zářezem je situován pramenní **vývěr PPV3**, tento by měl být v průběhu stavby zařazen do pravidelného měsíčního monitoringu pro sledování možných změn souvisejících se stavbou silnice. [...] Za přemostěním bude silnice vedena v zářezu Z9 o hloubce až 11,2 m pod stávající úrovní terénu. Tento úsek je z hlediska ovlivnění hydrogeologických poměrů a tedy i blízkých vodních zdrojů **zcela zásadní**. V místě se **předpokládá drenážní podzemní vody v hodnotě až 12,7 l/s**. V závěrech hydrogeologického průzkumu se předpokládá ovlivnění lokálních zdrojů. Stavbou budou **přímo zasaženy zdroje ML6 a ML7 (zrušeny), další zdroje v terénu pod zářezem budou zřejmě dále nepoužitelné pro účel zásobování pitnou vodou**. Byla sice provedena pasportizace objektů, nicméně dle našeho názoru bylo **vynecháno několik jímacích objektů**, které mohou být více či méně stavbou zasaženy. Tato oblast **je nejvíce zranitelná**, není zde zaveden veřejný vodovod. [...] V tomto úseku (7,0-7,7 km) je proto nutné provést **doplňující průzkum** a do pasportizace uvést **všechny zdroje podzemních vod v dosahu možného ovlivnění**, které bylo vypočteno **na 140 m**, po tektonické poruše **až 450 m od stavby**. Jedná se zde zejména o **rodinné domy č.p. 1, 5, 7, 11, 13, 15, 21 a 146 a rekreační objekty ev. č. 6, 16, 18 a 23**. Zde je potřeba jasně definovat možné ovlivnění a případně zahrnutí do monitoringu. [...] V následujícím úseku bude komunikace vedena nízkým násypem N10. Zde se v okolí nachází zdroje **podzemní vody ML11 a ML12**, u obou jímacích objektů lze předpokládat **částečné nebo zcela zásadní ovlivnění stavbou** (omezená dotace vod, drenážní účinek stavby). [...] Posledním zkoumaným úsekem je zářez Z11, která bude zasahovat do úrovně až 10 m pod terénem. Vlivem snížení hladiny podzemní vody bude dle výpočtů z horninového prostředí **odtrénováno až 8,2 l/s vody**. V blízkosti **nebyly v rámci pasportizace vymapovány žádné potenciálně dotčené zdroje podzemní vody**, nicméně se v terénu pod zářezem **nachází 4 nemovitosti (čp. 17 a 19, ev.č. 67 a 73)**. V místě není vybudován obecní vodovod, zmíněné nemovitosti **jsou zřejmě zásobovány vodou z vlastních zdrojů podzemní vody**. Před dalším projednáváním je **nutné doplnit pasportizaci objektů o zdroje** u těchto nemovitostí, které jsou situovány 200-300 m od stavby. Následně bude nutné jasně definovat možné ovlivnění a případně zahrnutí nových jímacích objektů do monitoringu.“

Podle obce se přitom výše uvedené týká také jiných rodinných domů, např. č. p. 2, 3 a 4.

Dokumentace pro územní řízení dále **vůbec neřeší otázku možného zhoršení stavu nebo ekologického potenciálu** povrchových či podzemních vod. Tuto otázku pak neřeší ani závazné stanovisko Městského úřadu Frýdlant č. j. PDMUFT 4114/2023/OSUZP ze dne 13. 2. 2023 („závazné stanovisko vodoprávního úřadu“).

Cíle ochrany vod jako složky životního prostředí jsou upraveny v ustanovení § 23a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů („vodní zákon“), včetně skutečnosti, že *zhoršení stavu nebo ekologického potenciálu útvaru povrchové vody nebo stavu útvaru*

podzemní vody či znemožnění dosažení dobrého stavu nebo dobrého ekologického potenciálu útvaru povrchové vody nebo dobrého stavu útvaru podzemní vody je **možné pouze na základě výjimky splňující zákonná kritéria**. Ustanovení § 104 odst. 3 vodního zákona pak vodoprávnímu úřadu ukládá v závazném stanovisku posoudit možnost zhoršení stavu nebo ekologického potenciálu útvaru povrchové vody nebo stavu útvaru podzemní vody či **nemožnost dosažení dobrého stavu nebo dobrého ekologického potenciálu**. Obdobně podatel odkazuje na čl. 4 odst. 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. 10. 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky stanoví („**rámcová směrnice o vodách**“).

Stav povrchových a podzemních vod by se tak nejen **neměl zhoršovat**, ale **měl by se i stále zlepšovat k dosažení dobrého stavu**. Jedním z nástrojů je i posuzování vlivů jednotlivých projektů na stav vod, v rámci kterého se nejdříve identifikuje, zda určitý záměr může stav vod zhoršit či omezit zlepšení jeho stavu. Pokud takový záměr tyto vlivy má, rozhoduje se, zda je pro něj **možné udělit výjimku** ve smyslu čl. 4 odst. 7 rámcové směrnice o vodách.

Způsob posouzení je pak upraven Příloze V. rámcové směrnice o vodách, v rámci dokumentu *Guidance Document No. 36 Exemptions to the Environmental Objectives according to Article 4(7)¹* a v Metodickém pokynu Sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství a Sekce technické ochrany životního prostředí Ministerstva životního prostředí k posouzení možnosti vlivu záměru na stav dotčených vodních, č. 2/2018/1 Věstníku MŽP („**metodický pokyn**“).

Vodohospodářské řešení sice popisuje jednotlivé stavební objekty, ale již zcela **opomíjí kvalifikovat a kvantifikovat přímé a nepřímé vlivy těchto stavebních objektů na dotčené vodní útvary**.

Metodický pokyn předpokládá posouzení kumulativních a synergických vlivů ostatních záměrů. V tomto ohledu metodický pokyn požaduje posouzení „*dalších záměrů, aby mohly být zohledněny synergické vlivy záměrů (provazba na podklady pro posouzení kumulativního vlivu záměru)*.“ Dokumentace ovšem posouzení kumulativních a synergických vlivů **vůbec neobsahuje**.

Metodický pokyn uvádí, že při hodnocení se vychází z „*cílů uvedených v platných plánech povodí, vodohospodářské bilance současného stavu a výhledového stavu (ustanovení § 22 vodního zákona)*.“ Ani tyto informace ovšem investor nepředložil. Posouzení vlivu na vodní útvary tak zcela chybí a nedošlo tak k vyhodnocení, zda záměr neznemožní dosažení lepšího stavu podzemních a povrchových vod.

Podle metodického pokynu jsou při hodnocení posuzovány i možné nepřímé vlivy záměru (krok 3), tj. „*i z pohledu jejich nepřímého vlivu na změnu chemického stavu a změny ostatních složek ekologického stavu/potenciálu všech dotčených útvarů povrchových vod a na změnu chemického i kvantitativního stavu dotčeného útvaru podzemních vod*.“ Vodohospodářské řešení ani jiná část dokumentace neřeší ani **nepřímé vlivy** záměru, tj. intenzivní a dlouhodobé

¹ Dostupné na: https://circabc.europa.eu/sd/a/e0352ec3-9f3b-4d91-bdbb-939185be3e89/CIS_Guidance_Article_4_7_FINAL.PDF.

užívání osobní i nákladní dopravou. Silniční doprava je přitom pravděpodobně rozhodujícím zdrojem oxidů dusíku ve městech.²

Vodohospodářské řešení zároveň nevztahuje své hodnocení k jednotlivým ukazatelům stavu vod. Z dokumentace tak není zřejmé, zda je dodržen výklad „zhoršení stavu“ ve smyslu rozsudku Soudního dvora Evropské unie ve věci C 461/13. Podle něj musí být pojem „zhoršení stavu“ útvaru povrchové vody, který je uveden v ustanovení § 23a odst. 1 písm. a) bod 1 vodního zákona, vykládán v tom smyslu, že o zhoršení se jedná tehdy, jakmile se stav **alespoň jedné z kvalitativních složek zhorší o jednu třídu**, i když toto zhoršení nevede k celkově horšímu zařazení útvaru povrchové vody. Pokud se však dotýčná kvalitativní složka již nachází v nejnižší třídě, **jakékoli zhoršení této složky představuje „zhoršení stavu“** útvaru povrchové vody ve smyslu tohoto ustanovení.

Dokumentace zároveň neřeší podrobnosti ohledně vybudování **náhradního zdroje pitné vody**. Podle posudku *„podrobný hydrogeologický průzkum ani projektová dokumentace záměru se nezabývá zásadní otázkou, kterou je náhradní zásobování pitnou vodou potenciálně dotčených nemovitostí. Musí být jasně definováno, jakým způsobem bude postupováno při zjištění významného poklesu vydatnosti jímacích objektů či zhoršení jakosti podzemní vody. U jímacích objektů, kde je již nyní zřejmý jejich zánik nebo trvalé negativní ovlivnění, je nutné ještě před zahájením stavby zahájit přípravu a zhotovení náhradních zdrojů podzemní vody. Z praxe víme, že příprava a samotná realizace nových zdrojů podzemní vody je časově velmi náročná.“*

Rovněž dokumentace EIA a závazné stanovisko EIA připouští ovlivnění podzemních vod a stanoví, že *„musí být řešeno zajištění náhradního zásobování pitnou vodou – konkrétně bude řešeno ve vyšším stupni projektové dokumentace.“* V rámci územního řízení ovšem žádné takové náhradní zásobování řešeno není.

Vodohospodářské řešení ovšem nedokládá, že nebude docházet k nezhoršování stavu povrchových a podzemních vod, ani k jeho zlepšování. Je přitom zjevné, že záměr bude mít vliv na povrchové a podzemní vody. Vodohospodářské řešení přitom ignoruje řadu hodnocení, které by mělo podle metodických podkladů provést.

V souvislosti se záměrem je tedy nutné podle posudku provést řadu opatření a průzkumů, které jsou specifikovány v závěru posouzení. Tyto kroky nicméně měly být provedeny již v rámci posuzování vlivů na životní prostředí. Je tedy patrné, že jak dokumentace EIA, tak dokumentace pro územní řízení jsou po odborné stránce nedostatečné. Tato skutečnost pak vede k nezákonnosti závazného stanoviska EIA a rovněž nezákonnosti vydaného napadeného rozhodnutí.

Obec v rámci svého odvolání tedy napadá rovněž citované závazné stanovisko vodoprávního úřadu.

² Jak dokládá například dokument Českého hydrometeorologického ústavu s názvem *„Identifikace zdrojů znečišťování ovzduší“*, str. 22, dostupný na: https://www.chmi.cz/files/portal/docs/reditel/SIS/nakladatelstvi/assets/td_149.pdf.

V. C. Vliv na krajinný ráz

Předložená „Studie vlivu na krajinný ráz“ z května 2022 tvrdí, že nová silnice a estakáda v údolí Jeřice zasáhnou okolní krajinu jen slabě až středně a nesníží její hodnotu. Obec však v námitkách poukazuje, že podle § 12 zákona o ochraně přírody musí být krajinný ráz chráněn před činnostmi snižujícími jeho estetickou či přírodní kvalitu a že judikatura požaduje porovnat stávající jedinečný stav s podobou území po stavbě. K tomu ovšem nedošlo.

Estakáda by přitom nevratně narušila kompozičně i vizuálně cenné panorama nádrže Mlýnice a údolí Jeřice, aniž by sama přinesla novou estetickou hodnotu. Jde tedy o zásah nepřijatelný, nikoli „únosný“, jak autor studie hodnotí zcela mimo svou znaleckou působnost.

Studie navíc ignoruje doporučení Agentury ochrany přírody a krajiny, která již v roce 2018 konstatovala, že projekt nepřipustně ovlivní kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu a může dotknout zvláště chráněná území. Studie rovněž nedokládá, jak byly posouzeny a vyváženy jiné veřejné zájmy, ani podrobně nehodnotí míru dopadu na jednotlivé lokality (Albrechtice–Mníšek, Albrechtice–Dětřichov), jež bez opory označuje za málo či vůbec zasažené.

Podle stavebního úřadu je ovšem námitka nedůvodná. Stavební úřad přitom odkazuje na závazné stanovisko Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství vydané dne 31. 1. 2025 č. j. KULK 5558/2023 a jednotné závazné stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny, Správa CHKO Jizerské hory, vydané dne 21. 1. 2023 pod č. j. SR/2877/LI/2022-5, která cituje.

„Posuzovaná stavba silnice „I/13 Krásná Studánka – Dětřichov, DÚR“ tak bude mít na posuzované hodnoty krajinného rázu souhrnně slabý až středně silný vliv, ten pak de facto pouze v PDoKP I. I proto, s přihlédnutím k existujícímu výraznému veřejnému zájmu na realizaci dané stavby, dospěl krajský úřad k závěru, že lze stavbu z hlediska uvedených zájmů ochrany přírody akceptovat. Uvedená správní úvaha krajského úřadu je pak v souladu se závěrem „Studie vlivu na krajinný ráz“, která je součástí předložené PD, kde je konstatováno: „Na základě provedeného vyhodnocení významnosti zásahů do jednotlivých znaků krajinného rázu v dotčeném území lze konstatovat, že záměrem nedojde ke snížení hodnot krajiny. Zásah do zákonných charakteristik krajinného rázu bude většinou slabý, na některých místech středně silný vlivu (horizonty a údolí Jeřice v Nové Vsi)“. V souhrnu tak v celém území nedojde k tak zásadním změnám všech posuzovaných charakteristik krajinného rázu, aby zde byl zákonný důvod pro vyslovení nesouhlasu. S umístěním záměru dle § 12 odst. 2 zákona lze proto souhlasit.

Jednotné závazné stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny, Správa CHKO Jizerské hory vydané dne 21.1.2023 pod č.j.:SR/2877/LI/2022-5, které ve výroku č. II tohoto závazného stanoviska uděluje souhlas k činnosti, která snižuje krajinný ráz, a to k záměru „I/13 Krásná Studánka – Dětřichov, aktualizace DÚR“ v rozsahu a postupu, jak je navržen v projektové dokumentaci zpracované společností Valbek, spol. s r.o., Liberec, datum zpracování 05/2022, zak. č. 20LI13004. Agentura ochrany přírody a krajiny dospěla k závěru, že veřejný zájem na realizaci stavby a jeho převahu nad negativním ovlivněním krajinného rázu CHKO.“

I zde se tedy jedná o citaci dokumentů, která ovšem nereaguje na uplatněné námitky. **Námitky obce tak zůstaly bez jakékoliv odezvy a nebyly vypořádány. Napadené rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné.**

Obec proto stejné námitky opakuje a uplatňuje také v odvolacím řízení.

Obec velmi intenzivně vnímá vysokou estetickou hodnotu krajinného prostoru okolo vodní nádrže Mlýnice a údolí toku Jeřice. V rámci dokumentace pro územní řízení byla investorem předložena „*Studie vlivu na krajinný ráz*“ zpracovaná Ing. Klimentem v květnu 2022 („**studie KR**“). Tento dokument vyhodnocuje významnost zásahů do jednotlivých znaků krajinného rázu v dotčeném území a na závěr konstatuje, že „*že záměrem nedojde ke snížení hodnot krajiny. Zásah do zákonných charakteristik krajinného rázu bude většinou slabý, na některých místech středně silný vlivu (horizonty a údolí Jeřice v Nové Vsi).*“

Obec se zásadně neshoduje s hodnocením Ing. Klimenta a považuje zásah do krajinného rázu nikoliv za „středně silný“, ale za **nevhodný a neakceptovatelný**. Realizace estakády by zásadním způsobem narušila charakter krajiny a nevratně poškodila zachovalý krajinný ráz.

Jak namítala obec již v části III. C těchto námitek, podle ustanovení § 12 odst. 1 ZOPK je krajinný ráz **chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu**. Studie KR **neuvádí** žádné skutečnosti svědčící o tom, že by se záměr urbanisticky vhodně začlenil do krajiny a stal se její harmonickou součástí, dominantou či významným krajinným prvkem. O takový případ se tedy **nejedná**.

Přitom podle judikatury správních soudů citované již výše (rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 11. 4. 2008, č. j. 7 Ca 219/2007-58, č. 2108/2010 Sb. NSS, rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 9. 2009, č. j. 7 As 52/2009-227), platí, že při posuzování snížení či změny krajinného rázu je nutné vedle sebe hodnotit stav, **pro nějž se určitá krajina či její část stala jedinečnou** (ať z hlediska přírodního, historického, architektonického, či jiného), a stav, jak bude vypadat například po umístění stavby. Zásah do krajinného rázu je akceptovatelný, pokud by záměr **vytvořil sám určitou hodnotu a začlenil se do krajiny**. Dle výše uvedených závěrů ovšem zásah do krajinného rázu je v mnoha ohledech silný a dojde k zásahu do jedinečného a neopakovatelného významu.

Druhou možností dle citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu je situace, kdy záměr krajinný ráz **znehodnotí**, ale pouze v míře, která v porovnání s jinými důležitými zájmy je **únosná a povaze věci odpovídající**. Ani tuto skutečnost či považování jednotlivých zájmů však studie KR neřeší. Podle názoru podatele je tedy nutné dojít k závěru, že silný zásah záměru do krajinného rázu je s ohledem na výše uvedené **nepřípustný**.

Studie KR zároveň trpí totožnou zásadní vadou jako posouzení vlivů na KR předložené v rámci dokumentace EIA. Studie KR rovněž hodnotí právní otázky, což jí zcela jednoznačně nepřísluší. Také v tomto ohledu odkazuje podatel na citovaný komentář k ZOPK (VOMÁČKA, V., HANÁK, J., DIENSTBIER, F., PRŮCHOVÁ, I. *Zákon o ochraně přírody a krajiny*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2018, s. 135, marg. č. 16).

Studie KR konstatuje, že „*hodnocený záměr je projekčně navržen s ohledem na zákonná kritéria krajinného rázu, a je proto hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu, chráněného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.*“ **Nicméně k otázce únosnosti zásahu do krajinného rázu se odborný zpracovatel vyjadřovat nemůže. V tomto ohledu je tedy studie KR a její závěry v rozporu se zákonem, což činí samotnou studii nepoužitelnou.**

Studie KR je i po odborné stránce zpracována nedostatečně, o čemž svědčí její nesoulad s vyjádřením Agentury ochrany přírody a krajiny, Správa CHKO Jizerské hory, č. j. SR/0133/LI/2017-4 ze dne 1. 2. 2018. Podle AOPK nelze „***v žádném případě stavbu hodnotit jako bez vlivu na kulturní a historickou charakteristiku krajinného rázu.***“ AOPK dále nesouhlasila se závěrem, že záměr je **bez vlivu na zvláště chráněná území.**

Podle studie KR je přitom vliv záměru na krajinný prostor Albrechtice – Mníšek slabý, na krajinný prostor Albrechtice – Dětrichov dokonce žádný. Co se týče vlivu na zvláště chráněná území, studie KR neuvádí žádné vlivy. **Hodnocení studie KR je tak v rozporu s odbornými závěry AOPK.** Jedná se zde tedy o zásadní vadu jak studie KR, tak samotné dokumentace pro územní řízení, se kterou se ovšem napadené rozhodnutí nevypořádalo.

Dne 31. 1. 2023 vydal Krajský úřad Libereckého kraje jednotné závazné stanovisko č. j. KULK 5558/2023 ve kterém došlo k souhlasu se zásahem do krajinného rázu, a dále k udělení výjimky z ochranných podmínek uvedených v § 50 odst. 2 ZOPK, souhlasu k zásahu do VKP, souhlasu k zásahu do registrovaného VKP „Alej Albrechtice – Vítkov“ a k povolení ke kácení dřevin. S ohledem na výše uvedené skutečnosti je rovněž toto závazné stanovisko nezákonné.

Obec v rámci svého odvolání tedy napadá rovněž jednotné závazné stanovisko Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství vydané dne 31. 1. 2025 č. j. KULK 5558/2023 a jednotné závazné stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny, Správa CHKO Jizerské hory, vydané dne 21. 1. 2023 pod č. j. SR/2877/LI/2022-5.

V. D. Nedostatky dopravně inženýrských podkladů

Prognóza intenzit dopravy z října 2021 stojí na datech z celostátního sčítání dopravy 2016, přestože v době jejího zpracování byly k dispozici novější výsledky z roku 2020 a dokonce čerstvé průzkumy z roku 2021. Tato volba zcela ignoruje podmínku závazného stanoviska EIA používat „nejaktuálnější dostupný“ model dopravy a nebere v úvahu ani to, že dřívější sčítání výrazně zkreslila povodeň 2010 či uzavření mostu v Bogatyni.

Dokument navíc nedodržuje metodické předpisy TP 219 a TP 189, neodhaduje statistickou přesnost intenzit, neuvádí rozložení dopravy do jízdních pruhů ani rychlostní profily a z časových intervalů vypouští samostatně hodnocený večer (18–22 h), což je pro hlukové a emisní výpočty klíčové.

Výsledkem je prognóza, která pracuje s neúplnými a zastaralými vstupy a její formát neodpovídá normám, takže nemůže sloužit jako spolehlivý podklad pro hlukovou či rozptylovou studii ani pro rozhodnutí o umístění stavby. Tyto dokumenty z ní ovšem vycházejí.

K těmto námitkám stavební úřad uvedl, že nebyly shledány důvodné. „*Dokumentace pro územní řízení byla zpracována autorizovaným inženýrem v oboru dopravních staveb, a to v souladu s platnými technickými normami a předpisy. Při jejich zpracování bylo využito dat ze sčítání dopravy, která byla aktuální v době zpracování dokumentace a odpovídala stavu v daném období. Z těchto údajů byly odvozeny základní dopravní charakteristiky, které tvoří podklad pro návrh řešení dopravní infrastruktury včetně dimenzování komunikací, posouzení dopravní zátěže a bezpečnosti provozu.*“

Na tomto místě tedy stavební úřad poprvé alespoň částečně reagoval na jednu z řady námitek obce. Podle stavebního úřadu vycházel investor z dat, která byla v době zpracování dokumentace aktuální. Obec upřesňuje, že investor vychází z dat z celostátního sčítání dopravy **z roku 2016**. Posouzení přitom mohlo využít mnohem aktuálnější data z roku 2020. Tím spíše, pokud posouzení pracuje s daty z doplňkového dopravního průzkumu na úrovni roku 2021. Investor pak podal žádost o vydání územního rozhodnutí v prosinci 2022, tedy v okamžiku, kdy výsledky z celostátního sčítání dopravy z roku 2020 již byly více než půl roku zveřejněny.

Je tak zjevné, že toto tvrzení stavebního úřadu **není pravdivé**, což si mohl stavební úřad snadno ověřit. Je ovšem zřejmé, že i na to stavební úřad rezignoval.

Ostatní námitky obce nebyly vypořádány. Napadené rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné.

Obec proto stejné námitky opakuje a uplatňuje také v odvolacím řízení.

Pro účely územního řízení došlo k dopracování DIP, které bylo provedeno v dokumentu s názvem „*I/13 Krásná Studánka – Děčřichov - Prognóza intenzit dopravy*“ zpracované společností Valbek v říjnu 2021 („**Prognóza intenzit dopravy**“). Prognóza intenzit dopravy byla provedena pro roky 2028 (předpokládané uvedení stavby do provozu), 2035, 2040 (výhledové stavy pro účely hlukové a rozptylové studie) a 2053 (výhledový rok pro návrh konstrukce vozovky).

Jak bylo popsáno výše, investor měl k dispozici aktuálnější data, přesto vychází z dat z celostátního sčítání dopravy **z roku 2016**.

Obec zároveň již při zpracování dokumentace EIA upozorňovala na uzavření mostu v Bogatyni, což mělo podstatný vliv na dopravní intenzity v zájmovém území. Zpracovatel posudku v tomto ohledu rovněž uvedl, že „*upozorňujeme, že výsledek CSD 2010 byl ovlivněn povodněmi v roce 2010 a výsledek CSD 2016 uzavřením mostu v Polsku při použití hraničního přechodu v Hrádku nad Nisou*“. Závazné stanovisko EIA pak pro zpracování akustické studie stanovilo podmínku zpracování na základě dat z modelu dopravy podle **aktuálního posledního celostátního sčítání dopravy pro nejblíží dostupný rok** před zahájením realizace záměru.

Je tedy nepochopitelné, že pro tak klíčový parametr, jako jsou dopravní intenzity, použil investor zastaralá data. Použití zastaralých výchozích dat je neobhájitelné a zcela evidentně vede ke znehodnocení výsledků posouzení, které tak nemohou být vypovídající.

Prognóza intenzit dopravy je navíc zpracovaná v rozporu s technickými normami a dalšími závaznými dokumenty. Dokument nedodržuje postupy dle normativních technických předpisů

Ministerstva dopravy TP 219 „Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí“³ („TP 2019“), podle kterých „při použití hodnot uvedených v těchto TP je nutné mít na zřeteli, že se jedná o hodnoty, které vznikly analýzou a zprůměrováním souboru výsledků dopravních průzkumů. Jsou zatíženy chybou, danou počtem měření a rozptylem získaných dat. Pro stanovení intenzity dopravy se přesnost odhadne postupem uvedeným v TP 189“. **Žádný odhad přesnosti však Prognóza intenzit dopravy neprovedla.**

TP 2019 zároveň uvádějí, že z dopravně inženýrských dat mají přímou vazbu jako **vstupy pro výpočty hluku dopravy** na pozemních komunikacích dva údaje, a to **intenzita dopravy**, včetně podílu intenzity dopravy v jednotlivých denních obdobích a rozložení intenzit dopravy do jízdních pruhů na vícepruhových komunikacích, a dále rychlost **dopravního proudu**, včetně změny v jednotlivých denních obdobích a rozložení rychlostí na vícepruhových komunikacích. TP 2019 zároveň uvádějí, že denní (24 h) intenzity dopravy se skládají z intenzit v **jednotlivých obdobích**, tedy den (6:00 - 18:00), večer (18:00-22:00) a noc (22:00 - 6:00).

Z TP 2019 je tedy patrné, že aby mohla Prognóza intenzit dopravy řádně sloužit pro výpočet hlukové zátěže, **musí obsahovat výše uvedené údaje**. Prognóza intenzit dopravy však nepracuje s rozložením intenzit dopravy do jízdních pruhů na vícepruhových komunikacích, ani nezohledňuje rychlost dopravního proudu a její změny. Co se týče posuzovaných období, Prognóza intenzit dopravy pracuje pouze s obdobím den a noc, v rozporu s požadavky TP 2019 však samostatně nezohledňuje večerní období (18:00-22:00), což vede ke **zkreslení výsledků**.

Prognóza intenzit dopravy tak vychází ze zastaralých dat, je nevypovídající a je zpracována v rozporu s požadavky technických norem. Dokument tedy nemůže být plnohodnotným podkladem pro územní řízení.

Podle článku (FLYVBJERG, HOLM a BUHL. Inaccuracy in traffic forecasts, In: Transport Reviews, Vol. 26, č. 1, 2006, s. 1-24. 2006), „recenzovaná studie velkého počtu dopravních prognóz zjistila, že tyto prognózy bývají **vysoce nepřesné**. U devíti z deseti železničních projektů studie zjistila, že předpovědi počtu cestujících jsou nadhodnocené; u **poloviny všech silničních projektů, včetně mostů a tunelů, studie zjistila, že rozdíl mezi skutečným a předpokládaným provozem je více než 20 %, u 25% silničních projektů je rozdíl více než 40 %**.“

V. E. Nedostatky hlukového posouzení

Na námitky obce týkající se hlukového posouzení stavební úřad ani slovem nereaguje. **Námitky obce tak zůstaly bez jakékoliv odezvy a nebyly vypořádány. Napadené rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné.**

Obec proto stejné námitky opakuje a uplatňuje také v odvolacím řízení.

Investor předložil v rámci dokumentace pro územní řízení Hlukovou studii zpracovanou Ing. Sovjákem v květnu 2022 („**hluková studie**“).

³ Dostupné na: <http://www.pjpk.cz/>.

Podle podmínky č. 3 písm. a) závazného stanoviska EIA „součástí dokumentace pro územní řízení bude **aktualizovaná akustická studie** zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR; aktualizovaná akustická studie bude zahrnovat model dopravy podle aktuálního posledního celostátního sčítání dopravy na řešených profilech dle modelu dopravy z června 2018 (Valbek s.r.o., středisko Ústí nad Labem, 2018) **pro nejbližší dostupný rok před zahájením realizace záměru**, případně bude model dopravy zpracován na základě sčítání dopravy provedeného specializovanou firmou, **pokud by aktuální celostátní sčítání dopravy nebylo k dispozici.**“

Podatel konstatuje, že investor **tuto podmínku porušil**, jelikož předložil hlukovou studii zpracovanou na základě dopravního průzkumu z roku 2021. Nicméně v okamžiku podání žádosti o územní rozhodnutí již byly více než 6 měsíců k dispozici data z celostátního sčítání dopravy pro rok 2020, která měl investor dle závazného stanoviska EIA **primárně využít.**

Podle hlukové studie má vlivem záměru docházet k překročení hygienických limitů hluku. Konkrétně dojde k překročení hygienického limitu ve VB 12 v denní době, nárůstu v noční době a k překročení hygienického limitu ve VB 14 v noční době v obou výpočtových letech 2028 a 2035.

V hlukové studii zároveň není zmíněn a zohledněn faktor tzv. **obtěžujícího hluku**, který zhoršuje životní podmínky a pohodu obyvatel v okolí záměru. Příslušná legislativa zná pojem *hluk obvyklý pro danou lokalitu* (MOTEL, O. a kol., *Hluková zátěž, Sborník stanovisek veřejného ochránce práv*, 2009). Právě v souvislosti s mostní estakádou, se jedná o hluk, který sice nepřekračuje hlukové limity, ale je pro obyvatele obtěžující. Ve vztahu k obtěžování hlukem je dobré připomenout rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. 8. 2007, sp. zn. 22 Cdo 2808/2007, dle kterého „*právně významným obtěžováním (imisí) může být i takové obtěžování, které sice nepřekračuje limity stanovené obecně závazným právním předpisem, ale překračuje míru obvyklou v daném místě.*“ **V případě hlukové zátěže je třeba posuzovat, zda se jedná i o obtěžování nad míru přiměřenou poměrům.**

V. F. Nedostatky v souvislosti s posouzením kvality ovzduší

Na námitky obce týkající se kvality ovzduší stavební úřad ani slovem nereaguje. **Námitky obce tak zůstaly bez jakékoliv odezvy a nebyly vypořádány. Napadené rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné.**

Obec proto stejné námitky opakuje a uplatňuje také v odvolacím řízení.

V souvislosti s provedenou rozptylovou studií byla v rámci DÚR provedena její aktualizace v rámci dokumentu s názvem „*Rozptylová studie*“ zpracovaného Ing. Konečnou v květnu 2022 („**rozptylová studie**“). Rozptylová studie vykazuje dle podatele obdobné nedostatky jako rozptylová studie EIA.

Podle ustanovení § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, nesmí být území zatěžováno lidskou činností nad **míru únosného zatížení**. Podle navazujícího ustanovení § 12 odst. 1 tohoto

zákona se přípustnou míru znečišťování životního prostředí určují **mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy**. Tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby **nebylo ohrožováno zdraví lidí** a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí.

Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011–246, uvedl, že „*limity využití území představují hranice pro využití území, a to hranice zpravidla nepřekročitelné; jedním z limitů využití území je také hladina hluku.*“ Tyto limity jsou stanoveny právními předpisy proto, aby byly dodržovány. Nejsou tedy jen nějakým doporučením, nebo dokonce nijak nesankcionovaným přáním zákonodárce.

Dále se v tomto rozsudku Nejvyšší správní soud ztotožnil se závěrem, že „*do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřítiží 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... 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...).*“

Citovaný rozsudek se týkal problematiky hluku, ovšem jeho závěry lze nepochybně vztáhnout i na imisní limity týkající se znečištění ovzduší, které rovněž představují limity využití území.

Je nesporné, že dodržení limitů stanovených na ochranu lidského zdraví z hlediska hluku a znečištění ovzduší musí být prokázáno **právě ve fázi územního řízení o umístění určité stavby**, která může být zdrojem těchto negativních vlivů. To lze dovodit také z ustanovení § 90 odst. 1 písm. c) stavebního zákona, podle něhož stavební úřad v územním řízení posuzuje, zda je záměr žadatele také **v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů**, tedy včetně zákona o životním prostředí, zákona o ovzduší či zákona o ochraně veřejného zdraví.

Uvedené zdůraznil také Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011–526, v němž uvedl, že „*stavební úřad totiž není v územním řízení oprávněn umístit stavbu, v důsledku jejíhož provozu by v daném území došlo k překročení imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku*“ (bod 105. rozsudku) a že „*posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru.*“ (bod 551. rozsudku).

V daném případě přitom rozptylová studie přiznává, že výsledky jsou **zatíženy značnou nejistotou** a je možné je považovat pouze za **orientační**. Přes deklarované pozitivní vlivy záměru (odvedení dopravy do jiných částí území), tedy nelze přehlížet ani marginalizovat vlivy negativní. Ty však dle podatele nejsou řádně popsány a vyhodnoceny. V dokumentaci pro územní řízení pak byly tyto jevy spíše **podhodnoceny a bagatelizovány**. Jako výchozí bylo použito celostátní sčítání dopravy 2016, ačkoliv jako v případě hlukové studie měl investor i v tomto případě vycházet z novějších dat z roku 2020.

Rovněž rozptylovou studii tak není možné považovat za řádně zpracovanou. S ohledem na značné nejistoty tedy není patrné, na základě jakých údajů konstatuje rozptylová studie dodržení imisních limitů uvedených látek. Z tohoto důvodu nemohly být dle účastníka řízení řádně posouzeny vlivy záměru na ovzduší.

Podatel tedy shrnuje, že v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí nebylo prokázáno dodržení limitů stanovených na ochranu lidského zdraví z hlediska hluku a znečištění ovzduší, v důsledku čehož je záměr v rozporu s § 90 odst. 1 písm. c) stavebního zákona

VI. Závěr

Vzhledem k výše uvedeným pochybením v napadeném rozhodnutí stavebního úřadu, nedostatkům projektové dokumentace, negativním dopadům záměru na životní prostředí a bezpečnost, a vadám závazných stanovisek dotčených orgánů obec navrhuje, aby odvolací orgán zrušil napadené rozhodnutí v souladu s ustanovením § 90 odst. 1 písm. b) správního řádu a věc vrátil stavebnímu úřadu k novému projednání, případně aby žádost stavebníka s odkazem na § 92 odst. 2 stavebního zákona zamítl.

Obec zároveň navrhuje, aby nadřízený správní orgán v souladu s ustanovením § 149 odst. 7 správního řádu zrušil nebo změnil nezákonná závazná stanoviska citovaná v tomto odvolání.

V Liberci dne 24. 7. 2025

Obec Nová Ves

Přílohy

- *Důvody nezákonnosti závazného stanoviska EIA*

Příloha č. 1 - Důvody nezákonnosti závazného stanoviska EIA

V souvislosti se stavbou záměru vydal Krajský úřad Libereckého kraje dne 3. 6. 2019 závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí č.j. KULK 42077/2019 („**závazné stanovisko EIA**“). Obec přitom již v roce 2018 zaslala své písemné vyjádření k dokumentaci EIA, v rámci kterého vysvětlila svůj nesouhlas se záměrem a uvedla celou řadu požadavků pro posuzování záměru.

Předmětné územní řízení je tzv. navazujícím řízením podle zákona č. 100/2001 Sb., jelikož navazuje na posuzování vlivů záměru na životní prostředí, přičemž v daném případě bylo vydáno souhlasné stanovisko EIA, které je závazným stanoviskem ve smyslu § 149 správního řádu.

Podle § 149 odst. 1 správního řádu je závazné stanovisko 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. Jelikož závazné stanovisko není samostatným správním rozhodnutím, nelze ho ani samostatně přezkoumat, a proto je podatel nucen namítat nezákonnost tohoto stanoviska až v rámci navazujícího řízení, pro které bylo stanovisko EIA podkladem. **Obec je přesvědčena, že závazné stanovisko EIA vydané pro záměr je nezákonné, a to z následujících důvodů.**

A. Neposouzení variant záměru

Jedním ze zásadních nedostatků závazného stanoviska EIA je neposouzení variant záměru. Krajský úřad v závazném stanovisku EIA uvádí, že posuzovaná varianta vychází z již realizované části silnice I/13 Stráž nad Nisou – Dětrichov. Podle krajského úřadu pak „*z logiky této věci investor navrhl pouze jednu aktivní variantu, a to variantu V1, která navazuje na již stavebně realizovaný úsek a posouzený jako celek z hlediska vlivů na životní prostředí podle předchozí úpravy.*“ Krajský úřad tedy bez dalšího **akceptoval předložení záměru v jediné variantě.**

Krajský úřad k tomu uvádí, že „*zákon nestanovuje oznamovateli povinnost vypracování variant.*“ Dále pak, že „*nevyužil ustanovení § 7 odstavce 8 zákona a nenavrl zpracování variant, a to z důvodů uvedených v předchozím odstavci.*“ Tento odstavec přitom rekapituluje proces posouzení vlivů na záměr silnice I/13 Stráž nad Nisou – Dětrichov, ke kterému bylo souhlasné stanovisko vydáno **v roce 2002**. Nic dalšího přitom krajský úřad v souvislosti s posouzením variant v závazném stanovisku EIA neuvedl.

Obdobně dokumentace EIA uvádí, že byla předložena jediná varianta záměru, a to s ohledem na předchozí posouzení záměru silnice I/13 Stráž nad Nisou – Dětrichov.

Podle obce je takový přístup jen stěží akceptovatelný, tím spíše v okamžiku, kdy existují také jiné rozumné varianty vedení záměru.

V první řadě není možné akceptovat invariantnost záměru jen proto, že v minulosti probíhal proces posouzení vlivů. Zde je třeba připomenout zejména to, že předchozí posouzení vlivů skončilo v roce 2002, **tedy 15 let před tím, než vedl krajský úřad zjišťovací řízení k záměru.**

Podstatou posuzování vlivů a celého práva životního prostředí jsou přitom principy, podle kterých je životní prostředí nejvyšší hodnotou (srov. čl. 35 a čl.11 odst. 3 Listiny základních práv a svobod), která má být chráněna na **nejvyšší možné dosažitelné úrovni s ohledem na technické a ekonomické možnosti**. Tyto principy se promítají do posuzování mimo jiné v tom, že v procesu EIA mají být použity co možná nejúčinnější nástroje, které jsou v danou chvíli dostupné s ohledem na dosavadní stav poznání.

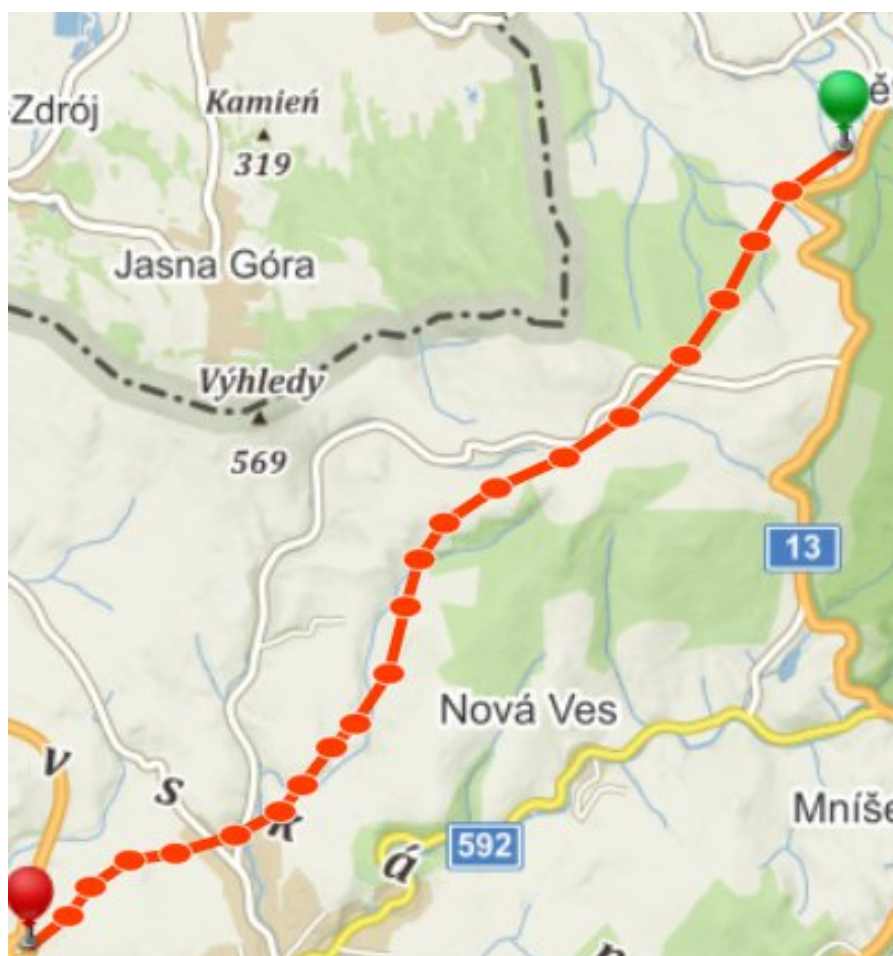
Pokud tedy krajský úřad vědomě a explicitně akceptuje závěry 15 let starého vyhodnocení, a to bez jakéhokoliv kritického posouzení, jedná se o postup nezákonný, který jde proti smyslu samotného procesu EIA.

Krajský úřad ani dokumentace EIA se vůbec nezabývají tím, jak se za 15 let od posledního posuzování změnila situace v území či jaké jiné možnosti vedení záměru se nabízejí.⁴ Závazné stanovisko EIA pouze uvádí, že k posouzení došlo, a tudíž je třeba aby byl záměr realizován právě v takové variantě. **Původní posouzení záměru by však s ohledem na časový odstup nemělo být vůbec bráno v potaz** vzhledem k tomu, že se od té doby vyvinulo dotčené území, zcela se proměnila právní regulace a původní posouzení je založeno na chybných prognózách, ke kterým následně nedošlo. Jinak řečeno, původní posouzení EIA již neodpovídá dnešním standardům a požadavkům, nemůže tedy být ani jediným důvodem pro výběr variant.

Tím spíše v okamžiku, kdy obec **prezentovala rozumnou variantu**, která by měla navíc z pohledu posouzení EIA **podstatně menší vlivy než záměr**. Obcí navržená varianta V2 je zhruba o 2 km delší a stejně jako záměr navazuje na již realizovanou silnici Stráž nad Nisou – Krásná Studánka. Přitom se tato trasa zcela vyhýbá obydlenému území, přinesla by zanedbatelné narušení krajinného rázu oproti záměru a eliminovala by řadu dalších rizik. Varianta V2 by neměla žádný významný střet s ohledem na hydrogeologické podmínky, nevedla by ohrožení vodních zdrojů jako záměr a měla by nižší vliv na migraci velkých šelem a dalších živočichů.

Ačkoliv variant V2 není zanesena v platných ZÚR, je tato skutečnost z pohledu posuzování vlivů na životní prostředí irelevantní. Podatel připomíná, že v okamžiku posuzování vlivů nebyla v souladu se ZÚR ani vybraná varianta. Ta je dokonce dodnes v rozporu se ZÚR, jak je uvedeno v části IV. těchto námitek. Důvodem pro výběr varianty dle zákona o posuzování vlivů přitom nemůže být ani skutečnost, že určitý záměr je vymezen v územně plánovací dokumentaci v určité variantě. Zákon o posuzování vlivů naopak předpokládá odůvodnění výběru varianty vzhledem k **vlivu na životní prostředí**, nikoliv s ohledem na územně plánovací dokumentaci.

⁴ Pro znázornění absurdnosti tohoto postupu lze odkázat na dopravní prognózy z roku 2001, na kterých bylo původní posouzení EIA založeno. Podle této prognózy mělo v roce 2015 jezdit na úseku Mníšek – Dětrichov celkem 13.500 vozidel denně. Sčítání dopravy v roce 2016 pak došlo k číslu 5.168 vozidel.



Návrh varianty V2

Krajský úřad přes výše uvedené posouzení této varianty investorovi neuložil. Tím tedy zatížil celý proces EIA zásadní vadou.

Ve vztahu k variantě V0 pak závazné stanovisko EIA ani dokumentace EIA nepředkládají žádné věrohodné podklady ani analýzy, z nichž by vyplývala nemožnost provést modernizaci stávající silnice I/13 (tzv. varianta V0+). Není zřejmé, proč závady na stávající silnici nelze odstranit, jaké logické a odborné důvody brání této modernizaci apod. Tím spíše v okamžiku, kdy z dopravních intenzit není patrná potřebnost záměru. Ani varianta V0+ **není v rámci procesu EIA řádně vyhodnocena**. Krajský úřad tímto postupem rezignuje na další zásadu, tentokrát princip **předběžné opatrnosti**.

Podatel považuje neposouzení variant v rámci posouzení EIA za rozporné s ustanovením § 8 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů („zákon o posuzování vlivů“) ve spojení s přílohou č. 4 tohoto zákona. Zpracovatel má povinnost uvést zdůvodnění umístění záměru a **popis zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí**.

Na str. 15 dokumentace záměru je uvedeno, že „Trasa popsaná v DUR je jediná, kterou oznamovatel předložil k posouzení, a která byla předmětem oznámení záměru zpracovaného firmou EVERNIA s.r.o. v r. 2016, a je také předmětem této dokumentace EIA. Žádná jiná

varianta nebyla pro posouzení předložena.“ Dokumentace EIA tedy popis zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení **neobsahuje**.

V rozsudku Soudního dvora EU ve věci C-461/17 *Holohan* (body č. 60-69) dochází Soudní dvůr EU k závěru, že „*čl. 5 odst. 3 písm. d) směrnice o EIA musí být vykládán v tom smyslu, že oznamovatel musí poskytnout informace o vlivech na životní prostředí u zvoleného řešení i každého z hlavních alternativních řešení, které zkoumal, jakož i důvody svého rozhodnutí přinejmenším z hlediska jejich vlivů na životní prostředí, a to i v případě, že takové alternativní řešení bylo odmítnuto již v počáteční fázi.*“

Jelikož předchozí posuzování vlivů proběhlo již v roce 2002, tedy ještě před novelizací směrnice EIA, není možné pouze odkázat na předchozí dokumenty, ale vyvstává zde povinnost nového posouzení variant. Předchozí právní úprava v rozporu se směrnicí EIA mimo jiné nezaručovala právo dotčené veřejnosti domáhat se soudního přezkumu předchozích posouzení EIA. Dotčená veřejnost tedy **neměla** v rámci předchozího posouzení možnost účinně napadnout „posouzení“ variant, které ovšem ani řádně neproběhlo. Závazné stanovisko EIA tedy akceptovalo jedinou variantu, ke které se dotčená veřejnost v minulosti nemohla kvalifikovaně vyjádřit ani ji podrobit soudnímu přezkumu.

V rámci dokumentace EIA tedy mělo dojít k posouzení variant ve smyslu požadavků přílohy č. 4 zákona o posuzování vlivů. Přitom nestačí varianty pouze vyjmenovat. Popisem zvažovaných variant pak není ani citovaný odkaz na posouzení vlivů z roku 2002. Dokumentace EIA tedy **na popis alternativních variant zcela rezignuje**.

Dokumentace EIA tak nesplňuje zákonné požadavky, jelikož výběr výsledné varianty nebyl dostatečně odůvodněn vzhledem k vlivům na životní prostředí. V rámci dokumentace EIA nedošlo k posouzení variant ve smyslu výše citovaných právních předpisů. Na základě tohoto porušení právních povinností nemůže krajský úřad vydat v předmětné věci kladné stanovisko.

Podatel tedy poukazuje na skutečnost, že v souladu s ustanovením § 6 odst. 4 zákona o posuzování vlivů, ve znění k datu předložení dokumentace EIA, měl oznamovatel uvést *nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí*. Dokumentace EIA tedy měla tento **nástin variant** záměru obsahovat, stejně jako **stěžejní důvody pro volbu** výsledné varianty vzhledem k vlivu na životní prostředí. Tyto skutečnosti ovšem v dokumentaci EIA chybí. Dokumentace EIA tak neodpovídá ustanovení § 6 odst. 4 zákona o posuzování vlivů.

Dle rozsudku Soudního dvora EU ve věci C-461/17 *Holohan* „*čl. 5 odst. 3 písm. d) směrnice o EIA musí být vykládán v tom smyslu, že oznamovatel musí poskytnout informace o vlivech na životní prostředí u zvoleného řešení i každého z hlavních alternativních řešení, které zkoumal, jakož i důvody svého rozhodnutí přinejmenším z hlediska jejich vlivů na životní prostředí, a to i v případě, že takové alternativní řešení bylo odmítnuto již v počáteční fázi.*“

Krajský úřad tedy měl požadovat, aby dokumentace EIA předložena v řádné podobě. Namísto odstranění nedostatků ovšem krajský úřad v rámci závazného stanoviska EIA uvedené nedostatky přehlíží.

Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 7. 2012 č. j. 1 Ao 7/2011–526 by těžišť posouzení realizovatelnosti určitého záměru s ohledem na veřejnoprávní limity mělo ležet právě v rámci územního řízení o umístění stavby. Z tohoto důvodu mělo být odůvodnění výběru varianty záměru a podrobnější posouzení realizovatelnosti vzhledem k veřejnoprávním limitům provedeno na úrovni posuzování EIA, které je pro územní řízení závazným podkladem.

V neposlední řadě odkazuje podatel také na závěry zpracovatele posudku k dokumentaci EIA, RNDr. Tomáše Bajera, CSc., který uvádí, že *„názorem zpracovatelského týmu posudku je, že uváděné porovnání vlivů variant záměru na jednotlivé složky životního prostředí a na obyvatelstvo v podstatě nemá žádnou vypovídací schopnost, a to jak z hlediska zvolených (a „hodnocených“) kritérií a zejména z toho důvodu, že uvedeným kritériím nebyla přiřazena váha. Tak lze prezentovanou tabulku interpretovat i tak, že Varianta 0 má přinejmenším stejné vlivy jako Varianta 1. [...] Naopak některé vlivy hodnocené V1 by bylo možné označit za významnější, než jak jsou hodnoceny, avšak současně by měla být zhodnocena navrhovaná opatření z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.“* Je tedy zřejmé, že samotná dokumentace EIA v rámci hodnocení variant spíše mlží. I tuto skutečnost ovšem krajský úřad ponechal bez povšimnutí.

Ze všech výše uvedených důvodů tedy účastník řízení namítá, že závazné stanovisko EIA, které je závazným podkladem pro nyní probíhající navazující řízení, je nezákonné.

B. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Závazné stanovisko EIA bohužel vychází z pouhých **předpokladů** a obecných informací, aniž by dotčený orgán **požadoval reálná data** o stavu přírodních zdrojů a **vyhodnocení reálných vlivů** záměru na kvalitu a kvantitu povrchových a podzemních vod.

Co se týče srážkových vod, zpracovatel dokumentace EIA neměl **žádnou představu o množství srážkové vody**, kterou bude nutné odvádět zejména při silnějších dešťových srážkách. Jedná se zejména o odvod vody z hlubokých a svažitých zářezů (o délce cca 2 km), který v rámci posouzení vlivů nebyl vůbec řešen. Fakticky se tedy jedná o obrovské množství vody, které může znamenat lokální záplavy či působit erozi. Přitom podle jednou z priorit Politiky územního rozvoje ČR je snaha o maximální zadržení vody v krajině. Záměr však vodu u krajiny odvádí a může způsobit povodně i při řádově mírnějších srážkách.

Podle ustanovení § 5 odst. 3 zákona o posuzování vlivů se přitom v procesu EIA *posuzují vlivy související s běžným provozováním záměru i vlivy vyplývající ze zranitelnosti záměru vůči závažným nehodám nebo katastrofám, které jsou pro daný záměr relevantní.*

V oddílu „Změny proudění podzemních vod“ na str. 144 a násl. dokumentace EIA je uvedeno, že podzemní vody drénované zářezy silnice mají být zachycovány odděleně od srážkových vod a následně je žádoucí je speciálně využívat nebo opětovně zasakovat do horninového prostředí. Dokumentace EIA ovšem žádným způsobem neuvádí, jakým technickým opatřením bude v zářezích prováděno separátní jímání a odvádění drénovaných podzemních vod a vod

srážkových. V tomto ohledu se tak jednalo pouze o tvrzení bez jakéhokoliv promítnutí do dokumentace EIA.

Je nutné brát v úvahu i předpokládané snížení dotace podzemních vod vlivem navazujících úseků stavby (např. přemostění Jeřice či násypy). Povrchová voda v místě stavby v současnosti přirozeně infiltruje do horninového prostředí, po provedení stavby bude **většina odváděna do okolních povrchových toků** (Jeřice a její přítoky). Snížením podílu infiltrované vody může opět být ovlivněna vydatnost blízkých zdrojů podzemní vody, což ovšem dokumentace EIA neřeší.

Dokument s názvem „*Hydrogeologické posouzení*“ zpracovaný v listopadu 2017 Ing. Radanem Šmítem („**hydrogeologické posouzení EIA**“) připouští, že realizací záměru může dojít k **negativnímu ovlivnění individuálních vodních zdrojů**, hlavně v Nové Vsi části Mlýnice. Závažné stanovisko pak v rámci podmínek č. 13 a 14 stanoví, že v případě ovlivnění či ohrožení stávajícího vodního zdroje M-1 má investor povinnost realizovat vybudování náhradního zdroje. Hydrogeologické posouzení v tomto ohledu na str. 146 uvádí, že *„dílčí vlivy na ochranná pásma vodních zdrojů jsou řešitelné technickými opatřeními a budou předmětem dalších stupňů projektové dokumentace. Stavbou pravděpodobně budou ovlivněny některé stávající jímací objekty, proto musí být řešeno zajištění náhradního zásobování pitnou vodou – konkrétně bude řešeno ve vyšším stupni projektové dokumentace.“*

Podatel uvádí, že takové řešení jde zcela proti smyslu a odbornému účelu procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Závažné stanovisko EIA fakticky **akceptuje poškození přírodních zdrojů** vlivem záměru a výslovně s ním počítá v rámci podmínek stanoviska.

Podle § 5 odst. 4 zákona o posuzování vlivů *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*. Zákon o posuzování vlivů tedy vůbec nepočítá s variantou akceptace nepříznivých vlivů či poškození životního prostředí nebo jeho složek. Smyslem zákona je se těmito vlivům vyhnout, nikoliv stanovit opatření, která poškození následně nahradí.

Podle podatele je nezákonný rovněž postup, kterým dotčený orgán převážnou část problematických aspektů záměru odsouvá do dalších povolovacích procesů. Je to právě proces posuzování vlivů, ve kterém je nutné identifikovat závažné negativní vlivy, řádně a přesvědčivě je vyhodnotit a předložit jasná a reálná zmírňující opatření. V tomto procesu není možné alibisticky odkládat řešení na další procesy, jak to setrvale činí dotčený orgán.

Hydrogeologické posouzení EIA konstatuje, že se nejedná podrobný hydrogeologický průzkum. Je zřejmé, že zjištěné závěry jsou jen orientační, hypotetické a mohou být i zavádějící. Jednou ze zásadních vad hydrogeologického posouzení EIA je, že se tento dokument nezabývá celou trasou záměru, ale popisuje pouze některé úseky. V textu ovšem není vysvětleno, proč byl zcela pomínut například počáteční úsek záměru v severním cípu k. ú. Krásná Studánka, který je veden v mírném svahu nad rozptýlenou obytnou zástavbou.

Podle podmínky č. 4 závěru zjišťovacího řízení přitom bylo nutné dokumentaci EIA zpracovat s důrazem na oblast vod. V rámci dokumentace EIA měl být předložen „**podrobný hydrogeologický průzkum** řešící možné ovlivnění zdrojů podzemních vod (množství, kvalita) určených pro zásobování záměrem dotčených obyvatel s návrhem případných konkrétních opatření. Toto vyhodnotit pro fázi výstavby a provozu záměru.“ Z jakého důvodu následně dotčený orgán netrval na dodržení této podmínky a spokojil se s orientačním posouzením ovšem není jasné. Podle podatele se nicméně jednání o vadu procesu posuzování vlivů a porušení podmínky závěru zjišťovacího řízení. Dotčený orgán tedy **měl dokumentaci EIA vrátit k dopracování**.

Otázka znečištění vod s ohledem na splachování posypových solí je pak krátce zmiňována na str. 142 dokumentace EIA. V textu se konstatuje, že rozpustné soli **není možné** z odváděných vod **odstraňovat** za ekonomicky přijatelných podmínek. Zvolena je tedy metoda ředění. Tím údajně nebude docházet k překračování „únosné“ koncentrace, za kterou je považována hodnota 150 mg/l. dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb.

Zároveň ovšem v rámci dokumentace EIA **neexistují žádné podklady**, které by prokázaly, že splachy z vozovky neovlivní biotu v dotčených tocích. Dokumentace EIA neobsahuje výpočty koncentrace solí ve vypouštěných vodách a koncentrace po smísení s ohledem na vodnatost dotčených toků v zimním období. S ohledem na polohu záměru lze přitom očekávat provádění solení až pět měsíců v roce. Je přitom zřejmé, že spotřeba soli při chemické údržbě silnic v zimním období stále převažuje a působí negativní vlivy na kvalitu vod.⁵ V dokumentaci EIA dále chybí informace o toleranci jednotlivých skupin vodních organismů k obsahu NaCl.

Intenzivní zimní údržba komunikací přitom povede ke snížené jakosti odváděných vod. Jelikož se v bezprostředním okolí nachází velké množství jímacích objektů podzemní vody, včetně zdroje pro hromadné zásobování M-1, je **velmi nevhodné budování vsakovacích objektů v jejich dotačním zázemí**. Riziko ovlivnění jakosti zejména zvýšenými obsahy chloridů ve vodě je příliš vysoké. Budování infiltračních objektů srážkových vod může být realizováno **pouze v dostatečné vzdálenosti od stávajících a uvažovaných jímacích objektů**. Jako bezpečnou vzdálenost lze uvažovat **min. 200 m od jímacích objektů**, s přihlédnutím ke geomorfologické situaci. Navržené zasakování by mělo být hodnoceno **individuálně** pro každý zasakovací objekt.

Z uvedeného tak **není zřejmé, jakým způsobem došel zpracovatel dokumentace EIA k tvrzeným závěrům týkajícím se vlivu záměru na povrchové a podzemní vody**. Dále není jasné, z jakého důvodu dotčený orgán vydal na základě těchto podkladů kladné závazné stanovisko EIA.

C. Vlivy na krajinu a krajinný ráz

Podatel namítá, že vyhodnocení vlivu na krajinný ráz bylo provedeno nesprávně. **Z hlediska narušení krajinného rázu** představuje záměr hrubý a neúnosný zásah.

⁵ Srov. <https://www.vodarenstvi.cz/2018/01/17/biologicke-centrum-av-cr-vodu-v-nadrzich-znecistuje-fosfor-a-soli-ze-silnic/>, případně https://www.idnes.cz/usti/zpravy/posypova-sul-dalnice-d8-ceske-stredohori-zaloba-krajsky-soud.A180117_376910_usti-zpravy_vac2.

Samotná dokumentace EIA uvádí, že „*přehrada Mlýnice, k.ú. Mlýnice. Do tohoto KP lze ještě zahrnout soustavu mokřadů při okraji Nové Vsi. Terénem protéká Albrechtický potok. Západní hranice je tvořena výběžkem Chrastavského lesa. Nelesní plochy v okolí přehrady zaujímají louky s roztroušenou obytnou zástavbou. **Blízké okolí přehrady působí velmi harmonickým, zklidňujícím dojmem a z estetického hlediska je to nejcennější část zájmového území.***“

V dalekém okolí tak není vodní plocha v tak klidové a pohodové oblasti jako je přehrada Mlýnice, a je sportovními rybáři právě pro její polohu hojně navštěvována. V případě realizace navrhované varianty záměru tak **dojde k zániku nejcennějšího krajinného prostoru v celé trase záměru.**

Podle ustanovení § 12 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny („ZOPK“), je krajinným rázem zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Krajinný ráz je **chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu.** Z judikatury správních soudů pak vyplývá, že při posuzování snížení či změny krajinného rázu je nutné vedle sebe hodnotit stav, **pro něž se určitá krajina či její část stala jedinečnou** (ať z hlediska přírodního, historického, architektonického, či jiného), a stav, jak bude vypadat například po umístění stavby.

Souhlas k zásahu do krajinného rázu **nelze** zdůvodnit pouze tím, že se v dané lokalitě umísťuje množství jiných nových staveb, a pominout tak po staletí vytvářenou charakteristiku místa (srov. rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 11. 4. 2008, č. j. 7 Ca 219/2007-58, 2108/2010 Sb. NSS).

Dle Nejvyššího správního soudu je krajinný ráz dynamický a podléhá změnám ve využití území.

Z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 9. 2009 č. j. 7 As 52/2009-227 vyplývá, že zásah do krajinného rázu je akceptovatelný, pokud by záměr vytvořil sám určitou hodnotu a začlenil se do krajiny. Dle výše uvedených závěrů ovšem zásah do krajinného rázu je v mnoha ohledech silný a dojde k zásahu do jedinečného a neopakovatelného významu. Dokumentace EIA záměru ani dokument s názvem „*Odborný posudek ve věci posouzení vlivu záměru na krajinný ráz, ve smyslu § 12 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění*“ zpracovaný Ing. Alešem Hanslíkem, Ph.D. v říjnu 2017 („**odborné posouzení KR**“) ovšem **neuvádí** žádné skutečnosti svědčící o tom, že by se záměr urbanisticky vhodně začlenil do krajiny a stal se její harmonickou součástí, dominantou či významným krajinným prvkem. O takový případ se tedy **nejedná**.

Jak uvádí také posudek k dokumentaci EIA, „*je patrné, že v rámci zveřejněné první verze dokumentace byl ze strany AOPK vysloven nesouhlas s některými dílčími hodnoceními vlivu na jednotlivé znaky přírodní, kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu a s klasifikací identifikovatelných hodnot. Zejména byl vysloven nesouhlas s hodnocením záměru „bez vlivu“ na kulturní a historickou charakteristiku krajinného rázu.*“

Druhou možností dle citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu je situace, kdy záměr krajinný ráz znehodnotí, ale pouze v míře, která v porovnání s jinými důležitými zájmy je

únosná a povaze věci odpovídající. Ani tuto skutečnost či považování jednotlivých zájmů však dokumentace EIA neřeší.

Podle názoru podatele je tedy nutné dojít k závěru, že silný zásah záměru do krajinného rázu je s ohledem na výše uvedené **nepřípustný**.

Podatel dále nerozumí závěru výše citovaného odborného posouzení KR vyjádřenému na str. 30 dokumentu. Zpracovatel zde uvádí, že „*hodnocený záměr je projekčně navržen s ohledem na zákonná kritéria krajinného rázu, a je proto hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu, chráněného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.*“ Podatel připomíná, že vyhodnocení zásahu do krajinného je ovšem **otázkou právní**. To vyplývá například z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 11. 2008, č. j. 1 As 59/2008-77, podle kterého „*znalecký posudek je určen toliko ke zkoumání otázek skutkových. Znalec proto nemůže hodnotit, zda by určité stavební úpravy mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, neboť tato otázka je otázkou právní.*“

Jak potvrzuje rovněž komentář k zákonu o ochraně přírody a krajiny, „*znalecké posudky měly toliko zhodnotit krajinný ráz a jeho složky jako významné krajinné prvky, zvláště chráněná území, kulturní dominanty v krajině a harmonické měřítko a vztahy v krajině*“ (VOMÁČKA, V., HANÁK, J., DIENSTBIER, F., PRŮCHOVÁ, I. *Zákon o ochraně přírody a krajiny*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2018, s. 135, marg. č. 16). **Naopak k otázce únosnosti zásahu do krajinného rázu se odborný zpracovatel vyjadřovat nemá.**

Agentura ochrany přírody a krajiny, Správa CHKO Jizerské hory, ve vyjádření č. j. SR/0133/LI/2017-4 ze dne 1. 2. 2018 uvedla, že „*AOPK ČR nesouhlasí s některým dílčím hodnocením vlivu na jednotlivé znaky přírodní, kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu, s klasifikací identifikovatelných hodnot (především dle jejich cennosti - např. Malou hustotu osídlení, nízkou zastavěnost, rozptýlenost zástavby považuje AOPK ČR za význačný znak, zvláště pro PDoKP Albrechtice) a nesouhlasí s celkovým hodnocením. Dle názoru AOPK ČR si autor posudku v hodnocení odporuje. U dvou zásadních znaků kulturní a historické charakteristiky, které jsou dle cennosti hodnoceny jako jedinečné a význačné, uvádí silný a středně silný vliv, a dále u význačného spoluurčujícího znaku uvádí středně silný vliv. Jako slabý či žádný vliv je hodnocen pouze u znaků doplňujících či spoluurčujících. Na základě uvedeného nelze dle názoru AOPK ČR v žádném případě stavbu hodnotit jako bez vlivu na kulturní a historickou charakteristiku krajinného rázu. AOPK ČR zásadně nesouhlasí s hodnocením stávajících větrných elektráren tak, že mají pozitivní projev v daném území. AOPK ČR nesouhlasí se závěrem, že záměr je bez vlivu na zvláště chráněná území. Vliv na CHKO Jizerské hory je vzhledem k rozsahu a umístění stavby lze hodnotit jako slabý. AOPK ČR souhlasí se závěrem posudku, že záměr je únosný z hlediska ochrany krajinného rázu, chráněného dle ust. § 12 odst. (2) zákona č. 114/1992 Sb., ale vzhledem k výše uvedenému považuje AOPK ČR navržená opatření ke snížení vlivu na krajinný ráz za nedostatečná.*“

Přitom řada těchto závěrů je v odborném posouzení KR stále obsažena. Odborné posouzení KR např. na str. 30 hodnotí vliv na rysy a hodnoty kulturní charakteristiky a kulturní dominanty

jako „bez vlivu“. Přitom podle AOPK **nelze** záměr v žádném případě hodnotit jako bez vlivu na kulturní a historickou charakteristiku krajinného rázu.

Podatel nerozumí tomu, jak mohlo být odborné posouzení KR akceptováno, pokud s ním AOPK jako dotčený orgán v řadě zásadních bodů **nesouhlasí**. Také v tomto případě se jedná o zásadní vadu jak dokumentace EIA, tak zejména také závazného stanoviska EIA.

Dokumentace EIA tak v tomto ohledu obsahuje řadu provedených hodnocení vlivu záměru na některé složky krajinného rázu, následně pak ovšem dokumentace záměru činí závěry, které ji nepřísluší. Takový postup je dle názoru podatele jednak vadou dokumentace EIA, zároveň ovšem svědčí o tendenčnosti dokumentace EIA.

D. Vady předložených dopravně inženýrských podkladů

Předložené dopravně inženýrské podklady („DIP“) vycházejí z nadhodnocených dopravních intenzit a jsou vnitřně rozporné. DIP pracují s daty, která byla ovlivněna rekonstrukcemi sledovaných komunikací (např. uzavřením mostu v Bogatyni). DIP nedodržují technické metodiky Ministerstva dopravy, nezohledňují některé údaje pro řádný výpočet hlukové zátěže a nepočítají s tranzitní mezistátní dopravou. DIP předložené v rámci posuzování vlivů jsou v rozporu se zásadou předběžné opatrnosti.

Podle dokumentu s názvem „*Hluková studie vč. autorizovaného měření hluku*“ zpracovaného společností Dopravoprojekt Ostrava v listopadu 2017 („**hluková studie EIA**“) byly v rámci této hlukové studie EIA řešeny stavy dopravy dle dat ze sčítání ŘSD 2016. Dokument dále uvádí, že „**výhledový stav dopravy** v území včetně realizace záměru, (data o dopravě na nové komunikaci byla převzata z **modelu dopravy zpracovaného společností CityPlan s.r.o. pro rok 2035**, četnost provozu na stávající komunikaci v realizační variantě byla **doplněna dle úvahy autora** předkládané studie.“ Zároveň mělo být v rámci autorizovaného měření hluku „v zájmové lokalitě **provedeno sčítání intenzity dopravy**. V tabulce níže jsou uvedeny hodnoty **ročních průměrů denních intenzit dopravy (RPDI)** a ročních průměrů denních intenzit dopravy v pracovní dny (RPDIPD) vypočtené ze sčítaných dat dle požadavků TP 189.“

Z výše uvedeného fakticky není zřejmé, jaká data tedy byla ve výsledku použita, tedy zda došlo k použití dat ze sčítání ŘSD pro rok 2016, která byla následně dopravním modelem modifikována pro rok 2035, případně jak se do těchto hodnot projevilo vlastní sčítání intenzit dopravy. Není ani zřejmé, jakým způsobem byla četnost provozu na stávající komunikaci v realizační variantě **doplněna dle úvahy autora**. Ve výsledku tak není vůbec jasné, z jakých dat autoři hlukové studie EIA vycházeli a jakým způsobem si tato data upravili.

Samotná dokumentace EIA tak obsahuje **vážné vnitřní rozpory**, které ovšem nejsou nijak vysvětleny ani v rámci dokumentace EIA, ani se jimi nezabývá odborný posudek. Vzhledem k uvedeným rozporům se nabízí otázka, které údaje jsou skutečně správné.

Jak bylo uvedeno výše, data z roku 2001, která **fakticky odůvodnila výběr posuzované varianty záměru**, se ukázala jako zcela nesmyslná a nereálná. Tato data předpokládala v úseku Krásná Studánka – Dětrichov dopravní intenzity v rozsahu 13.500 vozidel denně. Skutečný

stav přitom podle sčítání ŘSD pro rok 2016 odpovídá počtu 5.168 vozidel denně. V tomto ohledu tedy investor a krajský úřad na základě zcela nadhodnocených dat odůvodňují invariantnost dokumentace EIA, což je při posuzování vlivů na životní prostředí naprosto nepřijatelné.

Jak bylo již uvedeno výše, podle dokumentu s názvem „*Prognóza intenzit dopravy*“ zpracovaného společností Valbek v říjnu 2021 se denní intenzita provozu ve výši 13.500 vozidel se očekává v **nulové variantě** teprve pro rok 2028. Již nyní je ovšem zřejmé, že tato čísla jsou také **zásadně nadhodnocena**. Podle prognózy intenzit dopravy pro výhledový rok 2035 (zmiňované na str. 14 Hlukové studie EIA, zdroj: CityPlan s.r.o.) má být denní počet vozidel na úseku Krásná Studánka – Albrechtice u Frýdlantu (okružní křižovatka) v roce 2035 celkem **8.640**, na úseku Albrechtice u Frýdlantu (okružní křižovatka) – Dětrichov pak **8.560**.

Podle původní prognózy společnosti Valbek by denní intenzita 13.500 vozidel v roce 2028 byla zároveň dosažena **pouze na úseku č. 1 (I/13 – Liberecká)**. Na úseku č. 2 (I/13 – Frýdlantská) by pak denní intenzita v roce 2028 měla odpovídat **8.380 vozidlům**. Podle prognózy zároveň v případě realizace záměru dojde v roce 2028 **k podstatnému navýšení intenzity dopravy na úseku č. 5 (I/13 – Frýdlant)**, kde **intenzita stoupne o téměř 3.000 vozidel na 11.710 vozidel denně**. Tento úsek se přitom nachází **uvnitř města Frýdlant**. Realizace záměru by tedy fakticky vedla pouze k navýšení dopravy uvnitř města Frýdlant.

Je tak zřejmé, že investor v rámci dokumentace EIA nadhodnotil dopravní intenzity, které jsou ve skutečnosti zhruba 2,5x nižší.

Tyto nedostatky dokumentace EIA přitom byly namítány v připomínkách veřejnosti a dotčených orgánů v rámci posuzování vlivů záměru na životní prostředí. Samotná dokumentace EIA je tedy **zkreslená**, neboť pracuje s několika různými hodnotami intenzity dopravy. Výchozí hodnoty dopravních intenzit přitom dále slouží pro modelování prognózy střednědobé a dlouhodobé intenzity dopravy. Z těchto modelů přitom vychází další odborné studie jako například akustická studie, rozptylová studie či vyhodnocení vlivů veřejné zdraví apod. Dokumentace EIA tak **vychází z nepřesných dat**, a proto ani nebylo možné s jistotou posoudit vliv záměru na životní prostředí. Ani posudek, ani závazné stanovisko EIA se přitom s těmito připomínkami nevyrovnalo, a dokonce se jimi ani nezabývalo.

Samotný zákon o posuzování vlivů je promítnutím **principu prevence a předběžné opatrnosti** v právu životního prostředí. Záměr by měl být posuzován podle **reálného stavu věcí**, a ne podle **nejistých budoucích okolností**. Dle podatele rovněž v důsledku tohoto postupu ani nemohl být zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, jak vyžaduje ustanovení § 3 správního řádu.

Vzhledem k výše uvedeným nedostatkům DIP a dokumentace EIA tak krajský úřad pochybil při vydávání souhlasného závazného stanoviska EIA, protože je předmětné stanovisko nezákonné.

E. Nedostatečné posouzení otázky hluku

Předpokladem pro kvalitní a důvěryhodné vyhodnocení hluku ze silniční dopravy jsou zejména precizní a dobře ověřená data o stávajících a výhledových intenzitách dopravy. V hlukové studii EIA nicméně chybí důležitý podklad, a tím je dopravní studie podložená sčítáním dopravy, s porovnáním nárůstu dopravy mezi roky 2005, 2010 a 2016. V rámci dokumentace **EIA není modelována hluková zátěž pro současný stav**, tj. v nulové variantě.

Jelikož nebyla známa aktuální hluková zátěž podél předmětných komunikací, **nelze** logicky po metodologické stránce vůbec **vyhodnotit budoucí vlivy záměru**. Hluková studie EIA zároveň postrádá **posouzení a vzájemné porovnání** možných variant záměru.

Jak je z tabulky č. 9 Hlukové studie EIA patrné, již ve stávajícím stavu silnice I/13 dochází ve vybraných výpočtových bodech k překračování hygienického limitu ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro hluk z provozu dopravy v celé denní i celé noční době. V tabulce jsou červeně vyznačeny hodnoty překračující hygienické limity a oranžově hodnoty nacházející se v intervalu možné odchylky hlukového modelu.

Dokumentace EIA a Hluková studie EIA uvádějí, že „*při stávajícím odhadu snížení dopravy dojde ke zlepšení situace v těchto bodech o -5,7 až -7,9 dB, přesto bez použití korekce pro starou hlukovou zátěž je nutné konstatovat překračování hyg. limitu v korekci pro hluk z dopravy na silnici I. třídy.*“ Jinými slovy, bude i **nadále docházet k překračování hygienických limitů hluku**. Zároveň musí být naplněna premisa kalkulujiící se snížením dopravy, která je ovšem **nejistá**.

Podatel v tomto ohledu namítá zejména zastaralost údajů o dopravních intenzitách. Zároveň dle kapitoly 5.1 hlukové studie EIA „*četnost provozu na stávající komunikaci v realizační variantě byla doplněna dle úvahy autora předkládané studie – doprava, která bude nadále využívat stávající komunikace /tj. residenti/ nebyla v modelu očekávané dopravy společnosti CityPlan s.r.o. konkretizována.*“.

Takový přístup autora hlukové studie EIA k dané problematice podle podatele **není jednoduše možný**. Hluková studie EIA byla **svévolně doplňována** a **došlo k úpravám původních podkladů** (dopravního modelu). Tyto úpravy přitom **nejsou nijak konkretizovány**.

Hluková studie EIA dále konstatuje, že „*ve výhledové situaci, tj. situaci při které by byla realizována nová trasa silnice I/13 by na základě modelových výsledků uvedených v kapitole 7.1.1 došlo k přesunu hlukové zátěže od stávající komunikace na okolí komunikace nové, avšak vzhledem k tomu, že nová trasa je navržena ve větších odstupech od obytné zástavby, na estakádě, resp. zářezech, lze na základě modelových výpočtů konstatovat, že hluk z provozu nové komunikace již nebude zásadně problematický (s výjimkou míst viz komentář v následujícím odstavci).*“

Je však třeba poznamenat, že obec na záměr **nebude přímo napojena** křižovatkou. Stávající dopravní obsluha území tak prakticky v celém objemu **zůstává na stávající silnici nezměněna**. Citovaný závěr je tak nepravdivý a jedná se o **nepřípadnou bagatelizaci dané problematiky**. Ve skutečnosti intenzity hluku u mnoha objektů v okolí záměru vzrostou a nepochybně dojde

k narušení pohody bydlení. Argumentace pozitivními vlivy realizace záměru z hlediska intenzit hluku na stávající silnici I/13 a obyvatele v jejím okolí je zavádějící.

Rovněž zpracovatel posudku k dokumentaci EIA považoval závěry hlukové studie EIA za značně subjektivní a doporučil v rámci dokumentace pro územní řízení provést aktualizované vyhodnocení stávajícího stavu akustické situace na základě **reálně provedeného objektivního měření** po dobu 24 hodin

Z výše uvedeného vyplývá, že podklady předložené v průběhu posouzení EIA vycházejí z toho, že záměr zlepší stávající negativní hlukovou situaci na určitých úsecích. Z toho ovšem **nevychází, že by bylo možné rezignovat na řešení negativních vlivů, které tento záměr vyvolá.**

V této souvislosti je nutné zdůraznit, že Listina základních práv a svobod ve svém čl. 35 odst. 1 přiznává právo na příznivé životní prostředí každému. Pojem „příznivé životní prostředí“ je definován jako prostředí zatěžované lidskou činností pouze podlimitně, tj. v míře, již připouští právní předpisy, v daném případě se jedná o již zmiňované limity stanovené zákonem o ochraně ovzduší a zákonem o ochraně veřejného zdraví. **Žádnému jednotlivci** (ani obyvatelům území kolem úseku 510) **proto nelze odepírat právo na příznivé životní prostředí**, tedy na jeho nezatěžování nad míru přípustného zatížení, tedy nad hodnoty zákonných limitů. Proto rovněž nelze argumentovat tím, že určité řešení může přinést zlepšení stavu životního prostředí větší skupině lidí, pokud by zároveň bylo důsledkem tohoto řešení zhoršení nebo zachování „nadlimitního“ zatížení území, byť i ve vztahu k menšímu počtu osob.

Z hlukové studie EIA (Tabulka č. 9) zároveň vyplývá **překročení hygienických limitů hluku** ve výpočtových bodech č. 30 a 39, a to i pro stav s realizovanými PHS. V tomto ohledu tak nelze argumentovat tím, že se jedná o zlepšení stávajícího stavu, jelikož hygienické limity hluku budou i v případě realizace záměru překročeny.

Účastník řízení shrnuje, že je-li v současné době hygienický limit hluku překročen **nelze** ve smyslu ustálené judikatury správních soudů (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011–246) do území umístit další záměr, který dále zvýší hlukovou zátěž v daném území, byť o „pouze“ 0,1 dB. Pokud tedy je v současné době v území kolem záměru překračován hygienický limit hluku a záměrem dle výsledků hlukové studie EIA dojde opět k překročení těchto limitů, je potřeba v rámci realizace záměru tuto skutečnost bezpodmínečně řešit, a nikoliv jenom dále prohlubovat nezákonný stav.

Dalším nedostatkem hlukové studie EIA je nevhodná volba cílového roku 2035. S ohledem na dobu předložení dokumentace EIA a předpokládané období realizace záměru měl být správně zvolen rok 2040.

Z hlukové studie EIA dále není zřejmé, zda byly provedené výpočty kalibrovány podle skutečně naměřených hladin akustického tlaku (viz kap. 7.2.3 hlukové studie EIA). Přitom odchylka vypočtených a reálně naměřených hodnot dosahuje **až -6,9 dB** a při použití parametru LA50 činí odchylka +2,3 dB.

Podatel je tedy přesvědčen o tom, že byly nesprávně posouzeny vlivy záměru na životní prostředí z hlediska hluku, a proto je výsledné závazné stanovisko EIA nezákonné, což je účastník řízení nucen namítat v rámci tohoto navazujícího řízení.

F. Ovzduší

Rozptylovou studii vypracovala společnost E-expert, spol. s r.o. v září 2017 („**rozptylová studie EIA**“). Obdobně jako u hlukové studie EIA jsou i pro rozptylovou studii EIA základním podkladem informace o dopravních intenzitách. I v tomto případě bylo rozdělení dopravního zatížení mezi záměr a stávající silniční síť provedeno pouhým expertním odhadem.

Rozptylová studie EIA vychází při svém hodnocení z údajů o pětiletých průměrech imisních koncentrací znečišťujících látek v ovzduší.

Nejistoty map pětiletých průměrů imisních koncentrací však mohou být **dosti vysoké** a jsou závislé na řadě faktorů, mj. na rovnoměrnosti pokrytí území měřícími stanicemi. Mapy mají nejmenší nejistotu v blízkosti měřících stanic. V dotčeném území však probíhá měření jen na několika málo stanicích imisního monitoringu. Přestože je k nejistotám imisních map nutno přihlížet při jejich interpretaci,⁶ nejsou tyto skutečnosti v rozptylové studii EIA ani příslušných částech dokumentace EIA uvedené ani diskutované. Například celková střední nejistota imisní mapy bento(a)pyrenu (BaP) je více než 40 %, prostorové rozložení nejistoty ČHMÚ neuvádí.⁷

V dotčeném území se podle imisní mapy ČHMÚ pohybují imisní koncentrace PM_{2,5} do výše 16,0 µg/m³. Tyto hodnoty se na první pohled zdají být se značnou rezervou pod (současným) legislativním imisním limitem, tj. 20 µg/m³. Nejistota těchto imisních map však z důvodu metodiky mapování **není vyčíslena**.⁸ Navíc je třeba si uvědomit, že při tvorbě map imisních koncentrací jsou kombinována data naměřená na měřících stanicích imisního monitoringu s výstupem z rozptylového modelu.

Podhodnocení nenastane, pokud rozptylový model zohledňuje **všechny** podstatné emisní zdroje (což ovšem nevylučuje náhodné podhodnocení či nadhodnocení dané nejistotou mapy). Je důvodné se domnívat, že některé zdroje znečištění ovzduší nebyly při tvorbě map imisních koncentrací zohledněné, neboť jejich výši je velmi obtížné odhadnout (např. pálení biomasy na zahradách, které představuje **významný epizodní zdroj znečištění ovzduší**,⁹ dále vytápění domů či chatěk zcela nevhodnými palivy apod.). Hodnoty zjištěné měřením PM_{2,5} se ve srovnání s modelovanými imisními mapami ČHMÚ v některých lokalitách mohou navíc

⁶ Srov. https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18en/Priloha1_CHMU2018.pdf.

⁷ Srov. https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/19groc/gr19cz/14_priloha_I_v1.pdf.

⁸ Srov. https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/19groc/gr19cz/14_priloha_I_v1.pdf.

⁹ Srov. <https://www.jmk.cz/content/25025>.

silně rozcházet.¹⁰ Ze všech těchto důvodů nelze vyloučit, že imisní pozadí v součtu s imisním příspěvkem záměru povede na území k překročení imisního limitu PM_{2,5}.

Podatel na tomto místě připomíná, že posuzování vlivů záměru na životní prostředí je projevem **zásady předběžné opatrnosti**. Podle této zásady i když není jisté, zda hrozící nevratné nebo závažné poškození životního prostředí či lidského zdraví skutečně nastane, není to důvod pro odklad opatření, jež mu mají zabránit. V tomto ohledu je tak nutné aplikovat dostatečná **doprovodná preventivní opatření**.

Ze všech výše uvedených důvodů je pro zjištění reálného imisního pozadí BaP, PM_{2,5} a dalších znečišťujících látek třeba **provést v dotčeném území měření imisního zatížení**. Pro zjištění rozložení imisních koncentrací v území je možné použít screeningová měření,¹¹ na vytipovaných zájmových lokalitách je poté nutné provést měření dlouhodobější. Z důvodu pokrytí časové variability imisních koncentrací je **žádoucí měření provádět po dobu několika let** (od současnosti do doby plánovaného zahájení výstavby záměru), avšak minimálně po dobu jednoho celého roku.¹² Při volbě míst k měření je třeba úzce spolupracovat se zástupci obcí a veřejností.

Bude-li na v dotčeném území v součtu s imisním příspěvkem záměru indikováno možné překročení imisního limitu BaP, PM₁₀, PM_{2,5} nebo NO₂, je třeba pro tato území **navrhnout a ověřit minimalizační a kompenzační opatření**.

Rozptylová studie EIA vůbec neuvádí informace k výši **nejistot** modelovaných imisních koncentrací, které se mohou pohybovat v řádu **až několika desítek procent**.

Podle vyjádření pneumologa MUDr. Michala Šotoly, primáře I. kliniky tuberkulózy a respiračních nemocí VFN a 1. LF UK, prachové částice jsou prokázány lidský karcinogen a způsobí odhadem asi 15 % karcinomů plic. Částice PM₁₀ mají prokazatelný vliv na kojeneckou úmrtnost, výskyt astmatu u dětí a dospělých. Částice PM_{2,5} pronikají do plicních sklípků, mají vliv na vznik, tíži a exacerpace astmatu, bronchitidy, jsou spojeny se vznikem a zhoršením ICHS, srdečního selhání a vznikem zhoubných novotvarů. BaP - polycyklický aromatický uhlovodík (PAU) vzniká nedokonalým spalováním organického materiálu jde o prokázaný lidský karcinogen. Jeho expozice je spojována s nízkou porodní hmotností, intrauterinní

¹⁰ Příkladem je jihomoravská lokalita Spešov (Rájec-Jestřebí), kde podle imisních map ČHMÚ pro roky 2017-2021 má průměrná roční koncentrace PM_{2,5} dosahovat hodnot kolem 14 µg/m³. V roce 2021 však byla ve Spešově v rámci měření pro mezinárodní síť měřících stanic IQAir naměřena roční průměrná koncentrace PM_{2,5} ve výši 26,7 µg/m³, v roce 2022 byla situace podobná (25,4 µg/m³). Viz. <https://www.iqair.com/world-most-polluted-cities?continent=59af92ac3e70001c1bd78e52&country=DpgXxrKfMPZHuaxf4&state=&sort=-rank&page=1&perPage=50&cities=>.

¹¹ Vzhledem ke konstrukci většiny imisních limitů jako roční průměry je absolutním minimem měření po dobu 2 týdnů, a to alespoň 4x v různých ročních obdobích. V tomto režimu bylo provedeno např. měření v rámci studie „Šíření látek znečišťujících ovzduší v okolí dopravních komunikací“ (Sládeček J. a kolektiv, technický dokument ČHMÚ, červen 2017), viz. <http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/reditel/SIS/nakladatelstvi/assets/119.pdf>.

¹² Viz projekt monitoringu životního prostředí pro stavbu „D0 – úsek 511-Běchovice – D1“ (únor 2023, SUDOP Praha a.s.), v rámci něhož má být měření kvality ovzduší prováděno i stacionárními stanicemi s celoročním provozem.

růstovou retardací, snížením plodnosti, respirační nemocností dětí. Má vliv na neuropsychický vývoj dětí (poruchy pozornosti), kardiovaskulární onemocnění, cukrovku.

Dokumentace EIA rovněž ignoruje **navrhované nové**, o polovinu přísnější **imisní limity pro EU** (např. roční průměry 10 µg/m³ pro PM_{2.5} a 20 µg/m³ pro NO₂; (srov. COM/2022/542 ze dne 26. 10. 2022 dostupný na https://environment.ec.europa.eu/publications/revision-eu-ambient-air-quality-legislation_en). Pouze samotný relativní příspěvek záměru k ročním koncentracím NO₂, tedy až 12,3 µg/m³, bez zohlednění jakýchkoli jiných stávajících zdrojů, je **vyšší**, než je 10 µg/m³ **doporučovaných jako maximální hodnota Světové zdravotnické organizace**.

Hodnocení vlivů znečištění neobsahuje kontrolu vlastního obsahu této studie, jak doporučuje Autorizační návod AN 17/15 k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší zpracovaný Státním zdravotním ústavem. Z hodnocení vlivů znečištění tak není jasné, zda byl dodržen postup stanovený v metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí ke zpracování rozptylových studií a pro liniové zdroje. Konkrétní položky uvedené v tomto metodickém pokynu nejsou detailně v textu hodnocení vlivů znečištění detailně rozebrány. Nedostatečné je také zhodnocení nejistot a slabin použitých rozptylových modelů, které neobsahuje odůvodnění těchto nejistot.

Hodnocení vlivů znečištění dále v souvislosti s hodnocením rizika benzo(a)pyrenu neobsahuje závěry o nekarcinogenních účincích polycyklických aromatických uhlovodíků u dětí, jak doporučuje Autorizační návod AN 17/15.

Rozptylová studie EIA tedy vykazuje řadu nedostatků. Z výše uvedeného tedy není patrné, na základě jakých údajů konstatuje rozptylová studie EIA dodržení imisních limitů uvedených látek. Z tohoto důvodu nemohly být dle účastníka řízení řádně posouzeny vlivy záměru na ovzduší, a proto je závazné stanovisko EIA nezákonné.

G. Vlivy na půdu a přírodní zdroje

V zájmovém území pro výstavbu záměru se nachází cenná orná půda na pozemcích chráněných jako zemědělský půdní fond („ZPF“). Samotný záměr má přitom být umístěn na ploše 6,5 ha spadající **do I. nebo II. třídy ochrany ZPF**.

Zemědělský půdní fond je přitom chráněn zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů („**zákon o ochraně ZPF**“). Podle ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně ZPF lze odejmout zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany pouze v případech, kdy **jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu**. Toto ustanovení bylo zakotveno novelou č. 41/2015 Sb.

Důvodová zpráva k této novele uvádí, že „**pouze při prokázání výrazně převažujícího veřejného zájmu bude možno (a při splnění ostatních podmínek daných v § 4) nejvyšší kvalitu půdy odejmout ze zemědělského půdního fondu.**“ Lze tedy jednoznačně dovodit, že zákonodárce měl v úmyslu umožnit zábor nejvyšší kvality zemědělské půdy pouze ve zcela výjimečných případech. Realizace záměru by tedy neměla být na pozemcích I. a II. třídy

ochrany ZPF možná, neboť v takovém případě neexistuje převažující veřejný zájem nad veřejným zájmem ochrany ZPF. Obdobně se k věci staví také Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 30. 1. 2020 č. j. 2 As 187/2017–327.

Vzhledem k těmto skutečnostem se tak podatel domnívá, že umístění záměru by znamenalo odejmutí zásadního množství nejkvalitnější zemědělské půdy. Jedná se přitom o nenahraditelnou přírodní hodnotu a zdroj, který není možné **žádným způsobem obnovit**. Umístění záměru by tedy mělo přímý vliv na úbytek cenné zemědělské půdy.

Rovněž Ministerstvo životního prostředí, Odbor obecné ochrany přírody a krajiny, požadovalo v rámci svého vyjádření č. j. MZP/2018/610/3530 ze dne 18. 12. 2018 informaci, zda byla zvažována varianta, jež by měla menší nároky na zábor zemědělské půdy. Jak bylo ovšem uvedeno výše, krajský úřad zcela **rezignoval na jakýkoliv požadavek na posouzení variant záměru**.

Co se týče rizika eroze a sesuvů půdy, tato možnost v dokumentaci EIA není vůbec řešena. V obci Mníšek přitom při povodni v roce 2010 došlo k sesuvům svahů, které svou délkou a hloubkou **ani zdaleka nedosahovali parametrů zářezů** uvažovaných pro realizaci záměru.

V tomto ohledu podatel připomíná, že délka SO 203 (Most Nová Ves - km 6,550) je zhruba 750 m a jeho výška 40 m. V případě nechvalně proslulé estakády Prackovice na dálnici D8-0805 Lovosice – Řehlovice, která ujíždí do Labe, jsou rozměry menší (délka zhruba 550 m a výška 30 m). Přitom podle původního stanoviska Ministerstva životního prostředí ze dne 13. 9. 2002 je podmínkou č. 3 realizace záměru skutečnost, že „**nebudou navrhovány hluboké zářezy a násypy**.“ Dokumentace EIA přitom posuzovala variantu zcela opačnou.

V části C.II.4 na str. 96 dokumentace EIA je sice uváděno, že „*dle registru sesuvných území Geofondu Praha se v zájmovém území nenalézají žádné svahové deformace*“, nicméně z veřejných zdrojů je známo, že Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR předložil dne 31. 10. 2017 studii s názvem „*Vyhotovení analýzy plánovaných úseků výstavby dálnic a silnic I. třídy a jejich možného ohrožení svahovými deformacemi*“. Tato studie posuzovala rizikovost sesuvů na připravovaných cca 72 dálnicích a silnicích I. třídy. Tento aktuální odborný podklad tedy měl být součástí předmětného procesu EIA.

H. Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

Podle Biologického posouzení zpracovaného Mgr. Radimem Kočvarou v listopadu 2017 („**Biologické posouzení**“), „*z provedeného průzkumu a dalších poznatků lze vyvodit, že v území se vyskytují zvláště chráněné druhy taxonů s vazbami na dotčené území, kdy pro některé z nich představuje zásah negativní ovlivnění jedinců a jejich biotopu. Je tak nezbytné požádat o výjimky z ochranných podmínek druhů dle §56 z. č. 114/1992 Sb. těch živočichů, pro které lze zásah označit jako škodlivý.*

Biologické posouzení se omezuje pouze na konstatování, že na základě výskytu chráněných a ohrožených druhů, je potřeba **požádat o výjimku, která povolí jejich likvidaci**. Ve výčtu ohrožených druhů není, mimo jiné, uvedena Vranka obecná, vedená na Červeném seznamu, případně chřástal či pstruh obecný. Na tento druh **nelze** uplatnit opatření pro odlov a transfer

rybí osádky v průběhu stavby na jiná stanoviště, jak se popisuje v Biologické posouzení. To v tomto případě nebere v úvahu přirozené chování rybí osádky. Biologické posouzení zároveň **nezmiňuje ani jiné druhy**, jako například výskyt čápa černého, a to z důvodu, že nebyl proveden celoroční průzkum v okolí a v trase záměru. Biologické posouzení proto **trpí vážnými vadami a nemůže být podkladem** pro řádné vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí.

Biologické posouzení dále postrádá hodnocení možného škodlivého vlivu záměru na biotopy některých zvláště chráněných druhů živočichů při odvodu srážkové vody. Není v něm dále zmínka o negativním dopadu na **kriticky ohrožené druhy ryb**, které se v linii a následně po odvodném povodí záměru nacházejí.

V přilehlém povodí se rovněž nacházejí úseky **chovný a pstruhový**, které budou stavbou a provozem **prakticky zlikvidovány**, a to jednak z hlediska zásahu do bezejmenných vodotečí, a jednak vlivem silného znečištění způsobeném dopravou a údržbou komunikace. Biologické posouzení se nezabývá ani touto skutečností.

Aby mohla být jakákoliv odborná studie považována za seriózní podklad, je zcela nezbytné splnit několik základních podmínek. U všech dílčích průzkumů musí být zřejmé, **kdo je provedl, kdy a za použití jakých metod**. U takto rozsáhlého průzkumu je málo pravděpodobné, že by jediný autor byl schopný odborně pokrýt veškeré studované skupiny organismů. V rámci Biologického posouzení chybí uvedení spolupracovníků, chybí **termíny průzkumů** u jednotlivých skupin sledovaných organismů, u některých uváděných skupin není zřejmé, zda byly příslušné taxony skutečně zaznamenány, nebo pocházejí z pozorování jiných autorů (např. rostliny, obojživelníci, plazi).

Vzhledem k poměrně značné délce novostavby silnice (8,5 km) je u rostlin a méně pohyblivých skupin organismů problematická nedostatečná lokalizace. U podobných průzkumů **bývá pravidlem podrobnější lokalizace** buď v rámci vymezených významných lokalit či podle logicky utvořených úseků stavby. Jako příklad lze uvést invazní druh – křídlatku japonskou, jejíž podrobný výskyt je nutné znát již před zahájením stavby z důvodu reálného rizika **nekontrolovaného šíření po staveništi**.

Dále chybí popis biotopů, takže si nelze udělat obrázek o skutečné **kvalitě a významu vegetace** dotčené záměrem. U každého zaznamenaného biotopu je pak nutné provést popis, vyhodnotit kvalitu v rámci regionu a výstižně určit míru poškození vlivem realizace záměru.

Dále není zřejmé, proč v průzkumu nejsou uvedeny veškeré zaznamenané taxony, jelikož právě účelem přírodovědného průzkumu je obecně přinést **zprávu o biologické diverzitě území**. Je pochopitelné, že do vlastního textu dokumentace EIA je možné následně doplnit již jen potvrzené nálezy zvláště chráněných či jinak významných organismů. Uložení všech nálezů pouze v „databázi zhotovitele“ je **nepřípustné**.

V závěru jsou vyjmenovány zvláště chráněné druhy, které podle názoru autora posouzení mohou být záměrem negativně dotčeny a pro které bude nutné požádat o výjimku podle § 56 zák. č. 114/1992 Sb. Není však zřejmé, jakým způsobem byly tyto druhy vybrány, jelikož v posouzení chybí podrobnější údaje, jak konkrétně bude zjištěný druh ve vztahu k výstavbě záměru a k provozu dotčen. Proto není např. jasné, proč záměrem nebude dotčen žádný z 12 doložených druhů netopýrů.

Biologické posouzení tak trpí vážnými vadami, které následně přebírá také závazné stanovisko EIA.

Zcela nedostatečný je také dendrologický průzkum předložený pro posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Podle dokumentace EIA patří mezi opatření pro další fázi přípravy stavby mimo jiné „*požádat o povolení ke kácení dřevin podle § 8 odst. 1 a dodržet podmínky vydaného rozhodnutí (za vykácené dřeviny bude stanovena náhradní výsadba - závisí na rozhodnutí příslušného orgánu ochrany přírody).*“

Tento požadavek je ovšem legislativní povinností vyplývající ze zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb., a vyhlášky č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení. **Nejedná se tedy o možnost**, o níž lze uvažovat pouze v momentě, kdy bude takový požadavek vznesen. V rámci posouzení vlivů záměru na životní prostředí by přitom již měla být **uvažována konkrétní náhradní výsadba**.

Zcela v kolizi s biologickými podmínkami v zájmovém území je pak požadavek, podle kterého „*plošné kácení dřevin bude realizováno v době vegetačního klidu (v době 1. 10. až 31. 3.).*“ Hnízdění ptactva v zájmovém území probíhá **již koncem února** a kácet ještě celý měsíc březen je **zcela nepřípustné** a v rozporu s podmínkami obecné ochrany ptáků dle ZOPK.

Inventarizační tabulka, která je přílohou dendrologického posouzení, dále neobsahuje informaci o katastrálním území a parcelních číslech. Jedná se přitom o povinné položky dendrologického průzkumu dle citované vyhlášky č. 189/2013 Sb.

Dendrologický průzkum zároveň **neobsahuje vyčíslení hodnoty dřevin**, které je vyžadováno v rámci metodiky Agentury ochrany přírody a krajiny k oceňování dřevin rostoucích mimo les. Jedná se přitom o zásadní informaci, která má vést ke zjištění plánované výše náhradních výsadeb. Dle Metodické instrukce odboru adaptace krajiny na klimatickou změnu a odboru legislativního MŽP k aplikaci § 8 a § 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, upravující povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les a ukládání náhradní výsadby (Věstník MŽP č. j. MZP/2022/050/271) je třeba ke **každé mimolesní dřevině určené ke kácení**, včetně zapojených porostů, **uvést hodnotu dřeviny** a rovněž i příslušné katastrální území, aby bylo zřejmé, kam je možné umístit náhradní výsadby a jaké obci bude kompenzováno. Absence uvedených informací by tedy vedla k vyhnutí se povinnosti kompenzovat kácení výsadbami jednotlivým dotčeným obcím.

Závazné stanovisko EIA je tedy nezákonné rovněž v části týkající se dendrologického hodnocení dotčené lokality.