**Magistrát hl.m. Prahy**

**odbor stavebního řádu**

Jungmannova 35/29,

11000 Praha 1

v …………………… dne …………….. 2024

**ke sp.zn. S-MHMP 947044/2023/STR**

**k č.j. MHMP MHMP 1750066/2024**

**……………….………………..**

nar. dne ………………………

trvale bytem ………………….

…………………………………

dále také jen „účastník“

**Připomínky k rozhodnutí o umístění stavby nazvané** **„D3 0304 Václavice – Voračice“**

**I.**

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

Vzhledem k tomu, že účastník s **vydáním souhlasného územního rozhodnutí o umístění stavby zásadně nesouhlasí,**  podává tyto **připomínky** (dále v textu případně označeno také jako námitky).

**II.**

**Důvody podání připomínek**

Stavba, tak jak je nyní navržena, může mít významné negativní vlivy na existující zástavbu. Stavba tak svými vlivy může zásadně zasáhnout do pohody bydlení účastníků řízení a dalších obyvatel dotčených obcí, případné též zasáhnout do jejich zdraví a práva na příznivé životní prostředí, a to zejména zvýšeným hlukem a imisní zátěží, světelným smogem atd. v okolí stavby v důsledku dopravy, která bude po této komunikace vedena. Stavba je novostavbou pozemní komunikace, která bude v místě generovat zcela novou hlukovou a další zátěž. Stavba bude znamenat zásah do jednotlivých složek životního prostředí, zejména ochrany přírody a krajiny, ochrany lesa, ochrany ZPF a ochrany podzemních a povrchových vod.

Připomínky podávám z důvodů:

* nepřípustného zásahu do charakteru území (pohoda bydlení),
* obav o zvýšení hlukové a imisní zátěže v lokalitě; a to jak v době výstavby záměru stavby, tak po dobu jejího následného trvalého užívání, kdy dojde k významnému trvalému zvýšení dopravního zatížení lokality automobilovou dopravou;
* obav o zhoršení dopravní bezpečnosti v lokalitě z důvodu zmíněného významného trvalého nárůstu osobní i nákladní automobilové dopravy v lokalitě
* zásahu do práva na ochranu životního prostředí, zejména zásahu do krajinného rázu a ohrožení zájmů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“).

**III.**

**Připomínky proti umístění záměru**

1. **Záměr není v převažujícím veřejném zájmu, nepotřebnost stavby**

Účastník odkazuje na svá tvrzení v části II. Záměr není prioritní stavbou v systému evropské mezinárodní dálniční sítě TEN T, jak uvádí investor.

Stavba je nepotřebná, s neúměrnými ekonomickými náklady a má zásadní negativní vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel, jakož i na rozvoj dotčených obcí. Stavba je zcela mimo rozvojovou osu dle Politiky územního rozvoje B.2.7. Praha – Benešov – České Budějovice, není součástí žádné, ani nadmístní rozvojové osy (viz kap. B.4.). Záměr zcela míjí rozvojovou oblast OBk6 Benešov, prochází naopak obcemi, které jsou maximálně lokálními centry osídlení.

Středočeská D3 (dále též jen SD3) pochází ze 70. let, územní a další schvalovací řízení mají probíhat až po roce 2022. Na základě odborné revize (přes dvacet posudků) byly identifikovány vážné vady projektu, schvalovací proces se dále komplikuje, prodražuje a nabírá zpoždění. Za dobu přípravy (cca 30 let) záměr ztratil opodstatnění z pohledu dopravy a stal se ekonomicky neefektivní. Z důvodu politického zadání však ŘSD pokračuje v jeho přípravě.

Přestože se záměr připravuje již několik desetiletí, nikdy nedošlo k reálnému zhodnocení ekonomického přínosu uvedené stavby v poměru k nákladům. Vzhledem k významným střetům se zájmy na ochranu vlastnických práv, zdraví lidí, nerostného bohatství, ochranu ZPF a PUPFL, ochranu krajinného rázu a prostupnosti krajiny je toto vyhodnocení nejen vyžadováno zákonem (§ 19 odst. 2 stavebního zákona), ale je též věcně potřebné a logické, zejména ve vztahu k nedostatku finančních prostředků státu a odsouvání termínů harmonogramu výstavby. I časové hledisko a návaznost na jiné dopravní stavby, které jsou schopny převzít severojižní dopravní toky (D4, rekonstruovaná I/3, IV. železniční koridor), je třeba do tohoto multikriteriálního hodnocení zahrnout. Po brzké dostavbě těchto dopravních staveb se stane výstavba SD3 nadbytečnou. V těsné blízkosti by se tak ocitly hned čtyři (!) paralelní kapacitní dopravní trasy vedoucí od Prahy na jih.

Chybí jakékoliv posouzení potřebnosti záměru po výstavbě obchvatu Olbramovic, dokončení dálnice D4 (2024), dokončení IV. železničního koridoru, obchvatu Benešova a zahloubení I/3 u Konopiště (v projektové přípravě).

Náklady na realizaci celého záměru jsou cca 60 mld. Kč, tedy 1 km dálnice za 1 mld. Kč! To potvrdilo v roce 2017 Ministerstvo dopravy. PR výstupy v médiích však uvádí jiná čísla než interní zdroje. K záměru chybí nezávislá analýza, která by posoudila její ekonomickou výhodnost a poměr nákladů a přínosů. Účastník požaduje její zpracování.

Náklady a ztráty významně převažují ev. zisky a přínosy dálnice. Absurdně vysoká pořizovací cena při tom tvoří jen asi jednu pětinu skutečných nákladů, které by byly vynaloženy na provoz/údržbu/opravy v horizontu uvažovaných 100 let užívání dálnice.

Záměr je v rozporu s Dopravní politikou ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 z dubna 2013, což je vrcholový strategický dokument vlády pro oblast dopravy, za jehož implementaci je odpovědné Ministerstvo dopravy ČR. Podle tohoto dokumentu cit:

„*4.6 Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí: Ke snížení emisí snížit intenzitu silniční dopravy, rozvíjet integrované dopravní systémy a parkovací politiku, podporovat veřejnou a nemotorizovanou dopravu, přednostně posilovat kapacitu stávajících dopravních koridorů před budováním souběžných komunikací s obdobnou kapacitou dopravy obsluhující stejná území*“. (str.65)

Dálnice ohrozí místní zdroje půdy, pitné vody obcí a vodní i tepelný režim krajiny. Zásobovat vodou z dálkových přivaděčů další odběratele není udržitelné ani bezpečné. Stavba dálnice v navrhované trase je v rozporu s evropskou Směrnicí č. 2006/118/ES o ochraně podzemních vod před znečištěním a zhoršováním stavu, se zákonem ČR č. 254/2001 Sb. o vodách, s Programovým prohlášením Rady Středočeského kraje ve volebním období 2016–2020 (kapitola Životní prostředí a zemědělství) a s národní Strategií přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (usnesení vlády č. 861).

Projekt dálnice zničí hodnotnou a dosud málo dotčenou krajinu Neveklovska a Sedlčanska. V dotčeném území však chybí zdroje i cíle dálkové dopravy. Negativní vliv na zdraví obyvatel a kvalitu jejich života. Prašnost, škodliviny z dopravního provozu a průvodních staveb, kontaminace vody a půdy, rušivé světlo, omezení pohybu v krajině, stres.

Dopravní význam záměru pro ČR je přeceňovaný a projekt nemůže naplnit očekávání příznivců. Nevede do Prahy, ale do obrovské dopravní zácpy na D0, odkud neexistuje odpovídající kapacitní spojení s hlavním městem. Dopravní spojení s Jihočeským krajem i bez dálnice D3 ve Stč. kraji brzy zajistí D4, modernizovaná I/3 a železniční koridor. Záměr nevyřeší dopravní problémy regionu, naopak pozve zástupy kamionů, kterých se vyspělé evropské země snaží zbavovat, aby si udělaly objížďku přes střední Čechy. Záměr bude indukovat další dopravní zatížení daného území i celé ČR. Dálnice neuleví přetíženým silnicím od dopravy. Naopak bude indukovat další dopravu: 60 – 90 % přidané kapacity se podle expertních studií zaplní do 5 let. Okolní obce budou velmi tvrdě zasaženy při uzávěrách dálnice, okolní silnice budou v prioritě údržby až po dálnici.

Záměr je v rozporu s evropskou Směrnicí č. 2006/118/ES o ochraně podzemních vod před znečištěním a zhoršováním stavu, zákonem č. 254/2001 Sb. o vodách, národní Strategií přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (usnesení vlády č. 861).

1. **Nepřípustné salámování záměru dálnice D3 na jednotlivé úseky**

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

Nadto, takové rozdělení ani nedává smyslu za situace, kdy žadatel, resp. ministr dopravy Kupka, stejně jako jeho předchůdci a bezpochyby i jeho následovníci, slibuje, že zprovoznění celé středočeské dálnice D3 bude současně pro všechny úseky najednou.

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

1. **K posuzování vlivů na životní prostředí**

Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 1.2.2012 pod č. j. 1933/ENV/12 stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí (dále též jen „*předmětný záměr*“ a „*stanovisko EIA*“). Platnost stanoviska EIA byla prodloužena vyjádřením ministerstva dne 2.6.2017 pod č.j. 12846/ENV/17.

Ředitelství silnic a dálnic ČR podalo na MŽP dne 9.11.2021 žádost o prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí, které bylo vydáno dne 1. února 2012 pod č.j. 1933/ENV/12 a jehož platnost byla prodloužena vyjádřením ministerstva dne 2. června 2017 pod č.j. 12846/ENV/17.

Dne 20.3.2024 pod č.j. MZP/2021/710/5811 MŽP opětovně prodloužilo platnost stanoviska EIA. Účastník je přesvědčen, že toto již druhé prodloužení stanoviska EIA je nezákonné a věcně nesprávné. Podle názoru účastníka nebyly splněny podmínky a nebyly prokázány důvody, pro které může být původnímu stanovisku EIA z roku 2012 již podruhé prodloužena platnost.

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

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

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

Jednotlivé podkladové studie v procesu EIA, mají zásadně podhodnoceny intenzity dopravy zejména na jižní části silničního okruhu kolem Prahy, ale i na dalších pozemních komunikacích (zejm. I/18, II/114) a s nárůstem suburbanizační dopravy nepočítají vůbec. Tomu samozřejmě odpovídá i nepoužitelnost výsledku podkladových studií, zejména hlukové studie a imisní studie.

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

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

Původní stanovisko EIA je nezákonné a věcně nesprávné. Posudek byl v roce 2011 zpracováván na základě údajů z roku 2007. V mezidobí došlo k významné obytné výstavbě v dotčené oblasti a především ke zprovoznění Silničního okruhu kolem Prahy. Posouzení vlivů na životní prostředí zakončené stanoviskem EIA nesplnilo požadavky na posouzení kumulativních a synergických vlivů. Ty přitom u záměru dálnice D3 připadají v úvahu zejména s Koridorem pro umístění stavby Vestecké spojky, Silničním okruhem kolem Prahy (SOKP), IV. železničním koridorem, Koridorem pro umístnění stavby přeložky a obchvatů silnice I/3 a obchvaty obcí.

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

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

1. **Rozpor s územním plánováním**

Podle § 18 odst. 1 patří mezi cíle územního plánování mimo jiné vytváření předpokladů pro výstavbu a udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. Podle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona patří k úkolům orgánů územního plánování prověřovat a posuzovat potřebu změn v území s ohledem na veřejné zdraví a životní prostředí, podle písm. m) vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území. Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území v § 20 odst. 1 nařizuje v souladu s cíli a úkoly územního plánování a s ohledem na souvislosti a charakter území vymezovat pozemky, stanovovat podmínky jejich využívání a umísťovat stavby tak, aby nedocházelo ke zhoršování kvality prostředí a hodnoty území. Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech a územně plánovací dokumentaci požaduje, aby územně analytické podklady (ty jsou základním podkladem pro vydávanou územně plánovací dokumentaci), zjistily a vyhodnotily limity využití území a určily problémy, kterými mohou být urbanistické, dopravní a hygienické závady, vzájemné střety záměrů a střety těchto záměrů s limity využití území.

Podle ustanovení § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, nesmí být území zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení. Podle ustanovení § 12 odst. 1 téhož zákona určují přípustnou míru znečišťování životního prostředí mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí. Podle odst. 2 téhož ustanovení musejí být mezní hodnoty stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností. Ustanovení § 13 zákona č. 17/1992 Sb. stanoví, že lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.

Stavba způsobí překročení závazných limitů v oblasti hluku, znečištění ovzduší, bude znamenat nepřípustný zásah do životních podmínek obyvatel regionu (viz námitka zásahu do pohody bydlení) a jednotlivých složek životního prostředí. Stavba je v rozporu se zásadou trvale udržitelného rozvoje.

Účastník namítá, že stavba z výše uvedených důvodů je v rozporu s územně plánovací dokumentací Středočeského kraje i územně plánovací dokumentací obcí, a v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.

Dále účastník namítá, že ve věci není vydáno platné závazné stanovisko orgánu územního plánování jako nezbytný podklad pro vydání rozhodnutí o umístění stavby dle § 96b stavebního zákona.

1. **Zásah do pohody bydlení, rozpor s charakterem území**

Umístění staveb musí odpovídat urbanistickému a architektonickému charakteru prostředí a požadavkům na zachování pohody bydlení a zdravého životního prostředí. Předmětná stavba je navržena zcela novou stopou v relativně nedotčeném prostředí, kde nejsou ani zdroje, ani cíle dopravy.

Umístění navrhované stavby bude v důsledku enormního nárůstu individuální automobilové dopravy a všech jejích důsledků (viz ostatní námitkové body) znamenat nepřípustný zásah do práva účastníků řízení na zachování pohody bydlení. Nejvyšší správní soudu ve své konstantní judikatuře (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 8 As 27/2012 – 113 nebo č.j. 2 As 44/2005) definuje pohodu bydlení jako *„souhrn činitelů a vlivů, které přispívají k tomu, aby bydlení bylo zdravé a vhodné pro všechny kategorie uživatelů, resp. aby byla vytvořena vhodná atmosféra klidného bydlení; pohoda bydlení je v tomto pojetí dána zejména kvalitou jednotlivých složek životního prostředí, např. nízkou hladinou hluku (z dopravy, výroby, zábavních podniků, ze stavebních prací aj.), čistotou ovzduší, přiměřeným množstvím zeleně, nízkými emisemi pachů a prachu, osluněním apod.; pro zabezpečení pohody bydlení se pak zkoumá intenzita narušení jednotlivých činitelů a jeho důsledky, tedy objektivně existující souhrn činitelů a vlivů, které se posuzují každý jednotlivě a všechny ve vzájemných souvislostech“*.

Současně je podle názoru NSS dle uvedeného rozhodnutí třeba přihlížet i k subjektivním hlediskům daným způsobem života osob, jichž se má stavba dotýkat, pokud tyto subjektivní nároky na pohodu bydlení nevybočují v podstatné míře od obecných standardů se zohledněním místních zvláštností dané lokality, a také k případné památkové ochraně území.

Stavba a její trvalý provoz přinesou významný nárůst dopravní zátěže, zanikne volná zelená plocha, orná půda nejvyšší kvality (značná část orné má být znehodnocena jak na stavbu, tak na terénní úpravy spočívající ve výstavbě „protihlukových“ valů, dojde k zásahu místních zdrojů pitné vody.

Podle dopravně inženýrských podkladů, které jsou součástí dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR) pro stavbu dálnice D3 je na souvisejících pozemních komunikacích, zejména komunikacích, které budou sloužit jako přivaděče, předpokládán významný nárůst dopravy po zprovoznění dálnice D3.

Rozptylové a hlukové studie jednoznačně ukazují na zvýšenou zátěž a mnohdy i kolizi záměru s hygienickými limity, neboť dálnice je naplánována v těsné blízkosti obcí nebo obce leží v zóně ovlivněné spadem emisí a hluku. Zpracovatel dokumentace dospěl k závěru, že v některých úsecích ani navrhované protihlukové stěny nesníží předpokládanou hladinu hluku pod platné hygienické limity. Obdobně je tomu v případě vibrací v souvislosti se stavbou i provozem dálnice. Negativní vliv na zdraví obyvatel a kvalitu jejich života - prašnost, rušivé světlo, omezení pohybu v krajině, škodliviny z dopravního provozu a průvodních staveb, kontaminace vody a půdy aj. Trvalé zatížení hlukem i přes protihluková opatření.

1. **Vliv na povrchové a podzemní vody**

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

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

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

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

Bylo nově zjištěno, jak spodní voda v dané oblasti závisí na srážkových úhrnech, ale toto nebylo zohledněno v původní EIA, což je potřeba nově zapracovat. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

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

1. **Rozpor s předpisy na ochranu zdraví**

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

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

V této souvislosti je nutno poukázat i na čl. 35 odst. 3 Listiny základních práv a svobod, podle kterého při výkonu práv nikdo nesmí ohrožovat ani poškozovat životní prostředí nad míru stanovenou zákonem. Nelze tedy umístit záměr, který zhorší již stávající nadlimitní hlukovou zátěž v daných obytných územích jednotlivých obcí.

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

1. **Absence adekvátního posouzení nepřímých vlivů**

Dokumentace neobsahuje posouzení a vyhodnocení vlivů stavby a provozu dálnice D3 (včetně návrhu zmírňujících opatření), které lze označit za vlivy nepřímé, doprovodné. Především se to týká posouzení surovinových zdrojů potřebných pro realizaci záměru, zejména kamene potřebného pro stavbu, lomů, kde se bude těžit a hlavních dopravních cest transportu této suroviny na stavbu. Absence tohoto posouzení je nepřijatelná zejména z důvodu, že se jedná pouze o silnice II. a III. třídy, procházející skrz obce a nevyhovující pro přepravu těžkých nákladů takového objemu.

1. **Intenzity dopravy**

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

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

1. **Ochrana klimatu, rozpor s přímo aplikovatelným nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852**

Základem pro evropskou environmentální taxonomii je nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. června 2020 o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088 (dále jen „Nařízení“). Jedná se o jeden z dalších kroků k vyjasnění a provedení prohlášení učiněných v Green Deal. Důležitost taxonomie skýtá v 6 vymezených cílech deklarovaných v článku 9 tohoto Nařízení. Jedním z požadavků, aby pak daná hospodářská činnost mohla být považována z hlediska taxonomie za environmentálně udržitelnou, je nezbytnost značně přispívat k jednomu nebo více uvedeným environmentálním cílům nebo je významně nepoškozovat. Aby mohla být činnost uznána za plně environmentálně udržitelnou, musí splňovat dvě podmínky: zásadně přispět alespoň jednomu ze šesti cílů – zmírňování změny klimatu; přizpůsobování se změně klimatu; udržitelné využívání a ochrana vodních a mořských zdrojů; přechod na oběhové hospodářství; prevence a omezování znečištění; ochrana a obnova biologické rozmanitosti a ekosystémů. zásadně nepoškozovat environmentální cíle (tzv. zásada zásadně neškodit – „Do No Significant Harm“).

Dále je pak třeba splňovat minimální záruky, a sice jednat dobře i v ostatních oblastech podnikání, jako je například důstojné mzdové ohodnocení zaměstnanců a podobně. Konkrétní kritéria pro označení hospodářské aktivity jako udržitelné jsou obsažena v technických screeningových kritériích. Ta nejsou uvedena v Nařízení, ale jsou přijímána v aktech v přenesené pravomoci (Delegated Acts), které tvoří doplněk k Nařízení. Akty a technická screeningová kritéria podléhají pravidelné aktualizaci. V případě, že daná hospodářská aktivita nesplňuje kvalifikaci udržitelnosti, neznamená to, že do ní nelze investovat, může to ale ovlivnit atraktivitu a přijatelnost investice, což je vlastně žádoucím výsledkem – nasměrovat toky soukromého kapitálu směrem k udržitelným aktivitám.

Podle článku 3 nařízení pro účely stanovení míry, do jaké je investice environmentálně udržitelná, se hospodářská činnost kvalifikuje jako environmentálně udržitelná, pokud tato hospodářská činnost: a) významně přispívá k jednomu nebo více environmentálním cílům stanoveným v článku 9 v souladu s články 10 až 16; b) významně nepoškozuje žádný z environmentálních cílů stanovených v článku 9 v souladu s článkem 17; c) je vykonávána v souladu s minimálními zárukami stanovenými v článku 18; a d) splňuje technická screeningová kritéria, která Komise stanovila v souladu s čl. 10 odst. 3, čl. 11 odst. 3, čl. 12 odst. 2, čl. 13 odst. 2, čl. 14 odst. 2 nebo čl. 15 odst. 2.

Součástí posouzení stavby musí být posouzení souladu s kritérii danými výše uvedeným evropským nařízením. K tomu viz též metodika MŽP Rámcová vodítka pro implementaci zásady „významně nepoškozovat“ životní prostředí (DNSH) a prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v EU fondech v ČR, str. 30 cit: „Orientační seznam infrastruktury, která podléhá posouzení CP: Dopravní infrastruktura, silnice a dálnice.

Takové posouzení však v případě předmětné stavby provedeno nebylo.

1. **Ústní jednání, místní šetření**

S ohledem na skutečnost, že obec Chrášťany nemá územní plán, nařídil stavební úřad veřejné ústní jednání. Toto jednání bylo nařízeno do velké zasedací síni Nové radnice, Praha 1, Mariánské nám. 2, 110 00 Josefov. Jednání stavební úřad dle informací z oznámení o jeho zahájení spojil s ohledáním na místě.

Účastník považuje za rozporné s právem na spravedlivý proces, aby se veřejné ústní jednání konalo v Praze, nikoliv v místě záměru. A to zejména za situace, kdy důvodem pro nařízení ústního jednání je neexistence územně plánovací dokumentace obce Chrášťany, nikoliv obce hl.m. Prahy. a dále za situace, kdy ústní jednání má být dle oznámení stavebního úřadu spojeno s ohledáním na místě stavby.

Účastník požaduje, aby bylo svoláno veřejné ústní projednání záměru na adekvátní místo v lokalitě, kam je záměr umísťován.

**IV.**

**Závěr**

**Se shora uvedených důvodů účastník navrhuje, aby stavební úřad řízení o žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nazvané „D3 0304 Václavice – Voračice“ zamítl, popřípadě přerušil do doby vyřešení výše uvedených připomínek.**

…………………………………………..

*podpis*