

Mgr. Libor Burian
advokát

zapsán v seznamu České advokátní komory pod č. 9871
ID datové schránky mw4hwfg
IČ 662 55 911, Brno, Jakubské náměstí 101/2, PSČ 602 00

Datovou schránkou
id ds: kdib3rr

Ministerstvo dopravy ČR
Odbor pozemních komunikací

prostřednictvím

Krajského úřadu Jihočeského kraje
Odboru dopravy a silničního hospodářství
Oddělení silničního hospodářství

V Brně dne 22. 9. 2023

K č.j. KUJCK 100746/2023
Ke sp. zn. ODSH 152556/2022/matu1
Naše sp. zn. B 21/106/4

Účastníci: Mgr. Karla Bauerová, MBA, bytem Za Hřištěm 1071/15, 370 10 České Budějovice
nar. 10. 6. 1969

Ing. Jan Bauer, MBA, bytem Za Hřištěm 1071/15, 370 10 České Budějovice
nar. 1. 12. 1966

právně zastoupen Mgr. Liborem Burianem, advokátem, Brno, Jakubské náměstí 101/2

Věc: **Odvolání proti rozhodnutí Krajského úřadu Jihočeského kraje, Odboru dopravy a silničního hospodářství, Oddělení silničního hospodářství, č.j. KUJCK 100746/2023, sp. zn. ODSH 152556/2022/matu1, ze dne 23. 8. 2023 - Stavební povolení a dílčí změna územního rozhodnutí ve věci stavby I/20 České Budějovice, severní spojka**

Vážená paní, Vážený pane,

v právním zastoupení mých klientů Mgr. Karly Bauerové, MBA, nar. 10. 6. 1969, bytem Za Hřištěm 1071/15, 370 10 České Budějovice, a Ing. Jana Bauera, MBA, nar. 1. 12. 1966, bytem Za Hřištěm 1071/15, 370 10 České Budějovice, tímto podávám odvolání proti rozhodnutí Krajského úřadu Jihočeského kraje, Odboru dopravy a silničního hospodářství, Oddělení silničního hospodářství (dále také jen jako „speciální stavební úřad“), č.j. KUJCK 100746/2023, sp. zn. ODSH 152556/2022/matu1, ze dne 23. 8. 2023 - Stavební povolení a dílčí změna územního rozhodnutí ve věci stavby I/20 České Budějovice, severní spojka (dále také jen jako „stavební povolení“), a to do celého jeho rozsahu.

I.

Nestrannost speciálního stavebního úřadu

1. Mí klienti si úvodem dovoluji uvést, že jsou si vědomi toho, že stavba I/20 České Budějovice, severní spojka (dále také jen jako „stavba“ či „záměr“) je v rámci Českých Budějovic významnou stavbou, na jejíž realizaci má nepochybně zájem mnoho subjektů. Významnost stavby však nemůže být důvodem pro to, aby stavba nebyla řádně posouzena, aby nebyly řádně vypořádány námítky účastníků řízení či aby správní orgány nepostupovaly standardním způsobem.

2. Po seznámení se se stavebním povolením jsou mí klienti nuceni konstatovat, že způsob vypořádání námitek účastníků řízení je již z hlediska zvolených výrazových prostředků přinejmenším nestandardní. Správní orgán je povinen dle ust. § 7 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, postupovat vůči dotčeným osobám nestranně; taktéž

Adresa: Jakubské náměstí 101/2, Brno, PSČ 602 00
E-mail: burian@qmail.cz
ak.souskova@email.cz
ak.novotnajana@email.cz
ak.bilikova@email.cz

TEL: 516 414 320

je povinen dle ust. § 4 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, chovat se k dotčeným osobám zdvořile. Vypořádání námitek účastníků řízení ve stavebním povolení na mnoha místech vzbuzuje důvodné pochybnosti o nestrannosti speciálního stavebního úřadu (např. označování některých námitek za „*utopické snění*“ či poznámky o tom, že některé námítky a argumenty si účastníci „*mohli odpustit*“).

3. Zároveň se mí klienti musí ohradit proti tvrzení speciálního stavebního úřadu, že mí klienti „*nenalezli mnoho relevantních argumentů*“ a že se „*namísto kladení věcných námitek uchýlili k taktice poukazování na domnělé nedostatky předložených podkladů pro vydání rozhodnutí*“. Ve stavebním povolení je v mnoha bodech **výslovně uvedeno, že námítky mých klientů měly opodstatnění** (viz např. str. 36 stavebního povolení), **že některé podklady skutečně nebyly doloženy, ač doloženy být měly, případně že některé doložené podklady skutečně byly vadné**. Na str. 48 stavebního povolení dokonce uvádí speciální stavební úřad následující: „*Díky ostražitosti účastníků stavebního řízení se toto pochybení podařilo v průběhu řízení napravit a případným škodám předejít.*“ Nutno přitom podotknout, že tyto vady projektové dokumentace nebyly detekovány speciálním stavebním úřadem, a to dokonce ani absence některých podkladů vyžadovaných územním rozhodnutím (např. studie vlivu vibrací).

4. Mí klienti taktéž nesouhlasí s tvrzením, že si „*přisvojili roli jakéhosi univerzálního dohlázeatele nad výkonem pravomocí speciálního stavebního úřadu*“ (viz str. 33 stavebního povolení). Mí klienti nevznášejí námítky týkající se všech částí stavby, nýbrž pouze vůči těm, které mohou mít vliv na jejich nemovitosti a dopad do jejich práv.

II.

Dotčení práv

1. Mí klienti jsou vlastníky pozemků parc. č. 569/14, parc. č. 569/17, parc. č. 569/31, č. 569/38, jehož součástí je stavba č. p. 1071; rodinný dům, parc. č. 569/67, parc. č. 569/74, jehož součástí je stavba č. p. 2575; objekt k bydlení, vše v k.ú. České Budějovice 3 (dále také jen jako „*nemovitosti mých klientů*“).

2. V souladu s ust. § 109 písm. e) zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, jsou mí klienti účastníky stavebního řízení, neboť jsou osobami, jejichž vlastnické právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být prováděním stavby přímo dotčeno, a to zejména působením hluku, vibrací a imisí škodlivých látek. Mí klienti proto uplatnili v řízení vedeném speciálním stavebním úřadem pod sp. zn. ODSH 152556/2022/matu1 námítky, a to proti projektové dokumentaci, způsobu provádění a užívání stavby a požadavkům dotčených orgánů, neboť jimi může být přímo dotčeno vlastnické právo k jejich nemovitostem.

3. Stavební úřad je dle ust. § 111 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, povinen přezkoumat žádost o vydání stavebního povolení a připojené podklady mimo jiné z toho hlediska, **zda je projektová dokumentace zpracována v souladu s územním rozhodnutím** (tj. územním rozhodnutím o umístění stavby Magistrátu města České Budějovice, stavebního úřadu, č.j. SU/2075/2018-36 ze dne 30. 6. 2021, dále také jen „*územní rozhodnutí*“), **zda je projektová dokumentace úplná, přehledná a zda jsou v odpovídající míře řešeny obecné požadavky na výstavbu, zda předložené podklady vyhovují požadavkům uplatněným dotčenými orgány**. Taktéž je stavební úřad dle ust. § 111 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, **povinen ověřit účinky budoucího užívání stavby**, tj. včetně vlivu budoucího užívání stavby na hlukové a další imisní poměry v dané lokalitě. Mí klienti namítali, že žadatelem předložená žádost a připojené podklady nespĺňují tyto požadavky a že budoucí užívání stavby by mělo závažný negativní dopad na jejich práva, a to jak vlastnická práva v důsledku negativního vlivu na kvalitu prostředí a hodnotu nemovitostí, tak i na zdraví mých klientů a jejich rodiny. Obzvláště závažný dopad by byl dán do práv mé klientky Mgr. Karly Bauerové s ohledem na její zdravotní stav, neboť má klientka trpí chronickým srdečním onemocněním, podstoupila invazivní zákrok v kardiocentru v nemocnici v Českých Budějovicích a má trvalou medikaci, přičemž je prokázáno, že imise hlukem, vibracemi a škodlivými látkami v ovzduší jsou pro tyto zdravotní obtíže rizikovými faktory.

4. Námítky mých klientů nebyly řádně a správně vypořádány. Nebyl řádně prověřen nárůst intenzity dopravy a s tím spojeného hluku a vibrací, nebyly řádně prověřeny hluk a vibrace z provozu záměru i z procesu výstavby, nebyla předložena úplná a bezvadná projektové dokumentace splňující požadavky právních předpisů, nebyly splněny podmínky uložené dotčenými orgány, samotná závazná stanoviska některých dotčených orgánů jsou nezákonná a věcně nesprávná. Z níže blíže specifikovaných důvodů jsou **vydané stavební povolení, jakož i závazná stanoviska některých dotčených orgánů, věcně nesprávná, nepřezkoumatelná a nezákonná a představují nepřijatelný a nezákonný zásah do práv mých klientů.**

5. Speciální stavební úřad se při vypořádání námitek mých klientů opakovaně zaštiťuje tím, že nemovitosti mých klientů leží cca 370 metrů vzdušnou čarou od místa stavby. Toto číslo je o několik desítek metrů nadhodnocené, především je však zcela zásadní, že mezi stavbou a nemovitostmi mých klientů se rozprostírá vodní plocha

Nemanického rybníka, která má odrazivý povrch (tato skutečnost byla potvrzena i Hlukovou studií z 05/2023, viz str. 3). Blízkost zástavby tedy není sama o sobě vypovídající, podstatný je také terén mezi stavbou a posuzovanou zástavbou, v tomto případě odrazivá plocha Nemanického rybníka. Již v územním řízení mí klienti poukazovali na podobnost s nemovitostmi ve vlastnictví společnosti HANSA CB, spol. s r.o., které jsou od stavby taktéž vzdáleny v řádu stovek metrů, a přesto byla v územním rozhodnutí stanovena podmínka provést přípravu na dodatečnou instalaci protihlukové stěny (viz podmínka č. 4 územního rozhodnutí). Šíření hluku přes hladinu Nemanického rybníka je zároveň velmi dobře znázorněno v Hlukové mapě 2017 (zveřejněné zde: <https://geoportal.mzcr.cz/SHM2017/>), na kterou mí klienti taktéž v námitkách poukazovali a z níž je zřejmé, že větší vzdálenost nemovitostí mých klientů od komunikace na ulici Okružní oproti jiným nemovitostem je z hlediska hlukové zátěže pouze relativní. Hluková zátěž u nemovitostí mých klientů je dle Hlukové mapy 2017 stejná jako hluková zátěž u jiných nemovitostí blíže komunikaci, mezi nimiž se však nenachází vodní hladina. Bagatelizace námitek mých klientů pouze z důvodu vzdálenosti jejich nemovitostí (viz např. str. 32 stavebního povolení) tedy není nedůvodná.

6. Speciální stavební úřad dále při vypořádání námitek mých klientů uvedl, že „*všechny části předložené projektové dokumentace jsou úplné, přehledné, kontrolovatelné a zpracované příslušnou oprávněnou osobou*“ (viz str. 22 stavebního povolení) a že dotčení nemovitostí ve vlastnictví mých klientů se na základě shromážděných podkladů jeví jako „*zanedbatelné*“ (viz str. 33 stavebního povolení). Projektová dokumentace včetně její dokladové části však naopak obsahuje celou řadu zásadních vad, je neúplná, v mnoha částech zcela nekontrolovatelná a nepřezkoumatelná.

III.

Nezákonnost stavebního povolení

1. Mí klienti namítají nezákonnost stavebního povolení s ohledem na výrok II. a IV., kterými bylo rozhodnuto o změně územního rozhodnutí a stanovení podmínek pro změnu umístění stavby. Mí klienti namítají, že **Krajský úřad Jihočeského kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství, Oddělení silničního hospodářství, nebyl příslušný k vydání rozhodnutí o změně územního rozhodnutí a stanovení podmínek pro změnu umístění stavby, a rozhodnutí je proto nezákonné.**

2. Příslušný k vedení územního řízení dle ust. § 2e odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb., liniového zákona, je sice krajský úřad kraje, na jehož území se má stavba uskutečnit, avšak dle ust. § 15 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, nevykonává speciální stavební úřad působnost ve věcech územního rozhodování. O změně územního rozhodnutí a stanovení podmínek pro změnu umístění stavby tedy mohl rozhodnout Krajský úřad Jihočeského kraje, Odbor regionálního rozvoje, územního plánování a stavebního řádu, nikoli Krajský úřad Jihočeského kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství, Oddělení silničního hospodářství.

3. Krajský úřad Jihočeského kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství, Oddělení silničního hospodářství, by mohl o změně územního rozhodnutí a stanovení podmínek pro změnu umístění stavby rozhodnout pouze tehdy, pokud by bylo vedeno společné územní a stavební řízení a vydáno společné povolení ve smyslu ust. § 94j a násl., resp. § 94q a násl. zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona. Jak však plyne ze stavebního povolení, společné územní a stavební řízení vedeno nebylo a společné povolení vydáno nebylo.

4. Mí klienti dále namítají **nezákonnost stavebního povolení i s ohledem na výrok VIII., kterým byla odložena vykonatelnost** stavebního povolení dle výroku I. pro jeden ze stavebních objektů do dne, kdy nabyde právní moci výrok II. o změně územního rozhodnutí a výrok III. o povolení kácení dřevin.

5. Odložení vykonatelnosti stavebního povolení do dne nabytí právní moci rozhodnutí o změně územního rozhodnutí ohledně téhož objektu znamená, že ohledně daného objektu, tj. 110 křižovatka u Globusu, může stavební povolení (v němž je již povolována stavba dle změny územního rozhodnutí) **nabýt právní moci dříve, než nabyde právní moci rozhodnutí o změně územního rozhodnutí.** Nelze přitom ani vyloučit, že výrok II. o změně územního rozhodnutí nenabyde právní moci nikdy (bude zrušen, např. s ohledem na výše uvedené v odst. 1 až 3) a v takovém případě by tedy existovalo pravomocné stavební povolení bez příslušného rozhodnutí o změně územního rozhodnutí. Stavební povolení by tedy bylo vydáno v rozporu s pravomocným územním rozhodnutím, neboť stavební povolení zahrnuje objekt v takové podobě, které je předmětem výroku II. o změně územního rozhodnutí (viz str. 3 a str. 10 stavebního povolení), nikoli v podobě, která je předmětem pravomocného územního rozhodnutí.

6. Mí klienti se domnívají, že uvedené je taktéž důsledkem toho, že objekty, kterých se týká změna územního rozhodnutí, měly být předmětem společného řízení a společného povolení dle § 94j a násl., resp. § 94q a násl. zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona. Jak však plyne z jednotlivých výroků stavebního povolení, tímto způsobem postupováno nebylo. Mí klienti mají za to, že tato vada způsobuje nezákonnost stavebního povolení,

příčemž vydání společného povolení by mělo vliv na formulaci jednotlivých výroků stavebního povolení (zejména výroků I., II. a VIII. stavebního povolení).

IV.

Nepřezkoumatelnost a nezákonnost výroku I. (SO 764 Protihluková stěna č. 3)

1. Výrokem I. stavebního povolení byl povolen mimo jiné stavební objekt SO 764 Protihluková stěna č. 3 (viz str. 10 stavebního povolení). V popisu objektu ve výroku je uvedeno: „*Panely jsou navrženy v kombinaci pohltivé a odrazivé, přičemž musí splňovat minimálně kategorii A3, respektive B3.*“

2. Výrok I. stavebního povolení je nepřezkoumatelný a nezákonný, neboť je v rozporu s Hlukovou studií z 05/2023, Závazným stanoviskem Krajské hygienické stanice Jihočeského kraje č.j. KHSJC 20480/2023/HOK CB-CK, sp. zn. S-KHSJC 20480/2023 ze dne 29. 6. 2023 (dále jen jako „Závazné stanovisko KHS“) a zároveň též v rozporu s odůvodněním stavebního povolení.

3. V Hlukové studii z 05/2023 (viz str. 35 hlukové studie), v Závazném stanovisku KHS (viz str. 11 závazného stanoviska) i odůvodnění stavebního povolení (viz str. 46 stavebního povolení) je uvedeno, že Protihlukové stěna č. 3 má splňovat parametr zvukové pohltivosti A3 a parametr vzduchové neprůzvučnosti B3, tj. oba tyto odlišné akustické parametry. Přesto je ve výroku I. stavebního povolení uvedeno, že panely mají splňovat minimálně „**kategorii A3, respektive B3.**“ Ve výroku předně není ani uvedeno, že kategorie A3 se týká zvukové pohltivosti a kategorie B3 se týká vzduchové neprůzvučnosti a může být tedy vykládán tak, že se vztahuje ke zcela odlišným parametrům Protihlukové stěny č. 3 (označení B3 se například používá pro jednu ze tříd betonu). I v případě podřazení pod tyto akustické parametry však speciální stavební úřad použitím příslovce „*respektive*“ ve výroku I. stavebního povolení povolil SO 764 Protihluková stěna č. 3 tak, že postačí pouze splnění jednoho z těchto parametrů, tj. pouze zvukové pohltivosti A3 či pouze vzduchové neprůzvučnosti B3. Již splněním jednoho z těchto parametrů bude splněno to, co je uvedeno ve výroku, tj. „*musí splňovat minimálně kategorii A3, respektive B3*“.

4. Nepostačuje přitom ani to, že v odůvodnění stavebního povolení se již hovoří o obou parametrech. Jak speciální stavební úřad neopomněl zdůraznit na str. 35 stavebního povolení, závazná je pouze výroková část rozhodnutí, nikoli její odůvodnění. Speciální stavební úřad dokonce označuje odůvodnění za pouhé „*úvahy autora rozhodnutí*“, které nejsou závazné (viz str. 35 stavebního povolení).

5. Hluková zátěž byla v Hlukové studii z 05/2023 prověřena při výpočtu s Protihlukovou stěnou č. 3 o parametru zvukové pohltivosti A3 a parametru vzduchové neprůzvučnosti B3. Ani Hlukovou studií z 05/2023, ani žádným jiným podkladem doloženým v řízení **nebyla prověřena hluková zátěž pro případ, že bude Protihluková stěna č. 3 splňovat pouze jeden z těchto parametrů. K takové variantě nebylo ani dáno souhlasné závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Jihočeského kraje** (dále také jen jako „KHS“).

6. Výrok I. stavebního povolení tedy nemá oporu v doložených podkladech a závazných stanoviscích, je v rozporu s odůvodněním stavebního povolení a umožňuje realizovat stavbu s takovými parametry Protihlukové stěny č. 3, které nebyly prověřeny ani hlukovou studií, ani dotčeným orgánem.

7. Výrok I. stavebního povolení je nadto ve vztahu ke stavebnímu objektu SO 764 Protihluková stěna č. 3 nepřezkoumatelný z důvodu své mnohoznačnosti, neboť umožňuje mnoho variant provedení Protihlukové stěny č. 3 se zcela odlišnými akustickými vlastnostmi (umožňuje různé kombinace kategorií za předpokladu, že jedna z nich bude A3 nebo B3 (tj. např. A3 a B1, A3 a B2, B3 a A1, B3 a A2 apod.). Pokud tedy speciální stavební úřad ve stavebním povolení uvedl, že „*předmětem tohoto řízení je pouze upřesnění jejích zvukově izolačních vlastností např. ohledně použitého materiálu*“, byl výrok I. stavebního povolení naopak formulován tak, že **všichni účastníci řízení jsou uvedeni do nejistoty ohledně zvukově izolačních vlastností protihlukových stěn.**

V.

Zásah do procesních práv

1. Mí klienti namítají, že speciální stavební úřad zasáhl do jejich procesních práv, když po doložení dalších dokladů do spisu nedal účastníkům možnost vyjádřit se k těmto podkladům před vydáním rozhodnutí ve věci a nevydal novou výzvu dle ust. § 36 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu.

2. Ze stavebního povolení plyne (viz str. 22 stavebního povolení), že dne 26. 7. 2023 podal stavebník vyjádření k doposud uplatněným námitkám a dne 15. 8. 2023 podal projektant jménem stavebníka doporučení k protihlukovým opatřením (k nimž se následně dne 21. 8. 2023 kladně vyjádřil stavebník). **V řízení tedy byly**

doloženy nové podklady (zejména doporučení projektanta k protihlukovým opatřením ze dne 15. 8. 2023), avšak speciální stavební úřad nevydal novou výzvu dle ust. § 36 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, nevyzval účastníky řízení k seznámení s novými podklady, neoznámil, že shromažďování podkladů bylo ukončeno, a aniž by dal účastníkům řízení možnost se s novými podklady seznámit, vydal stavební povolení.

3. Tímto postupem bylo zasaženo do procesních práv mých klientů (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 7 A 112/2002-36 ze dne 14. 11. 2003), jejichž námitky v řízení se týkají zejména protihlukových opatření, avšak nebylo jim umožněno seznámit se a vyjádřit se ke všem podkladům pro rozhodnutí. Mí klienti namítají nezákonnost stavebního povolení.

4. Mí klienti požádali o nahlédnutí do těchto podkladů po vydání stavebního povolení. Dne 22. 9. 2023 nahlédla má klientka do správního spisu, avšak listiny s uváděnými daty ve správním spisu nenalezla. Ve správním spisu byly obsaženy pouze listiny Reakce projektanta na podané námitky – manželů Bauerových ze dne 19. 7. 2023, s podacím razítkem ke dni 25. 7. 2023, a Sdělení ŘSD ČR zn. RSD-102958/2023-1 ze dne 18. 8. 2023. Mým klientům s ohledem na odlišná data není jasné, zda tyto podklady mají být výše uváděnými listinami či nikoli.

VI.

Nesplnění podmínek územního rozhodnutí a podmínek dotčených orgánů

Mí klienti namítají nezákonnost stavebního povolení z důvodu nesplnění podmínek stanovených v územním rozhodnutí a podmínek (zejména podmínek týkajících se dokumentace pro stavební povolení) stanovených v závazných stanoviscích dotčených orgánů.

A) Projednání projektové dokumentace s dotčenými orgány

1. Jako podmínka č. 17 územního rozhodnutí bylo uloženo: „*Projektová dokumentace pro stavební povolení bude projednána a odsouhlasena dotčenými orgány a organizacemi spravujícími dopravní a technickou infrastrukturu.*“

2. Tato podmínka nebyla splněna, neboť **projektová dokumentace byla několikrát měněna a doplňována, avšak tyto změny nebyly předloženy, projednány ani odsouhlaseny všemi dotčenými orgány a organizacemi spravujícími dopravní a technickou infrastrukturu.**

3. Teprve na základě námitek mých klientů byla ve stavebním řízení nově doložena například Hluková studie z 05/2023, Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací ze dne 13. 6. 2023, dále také změny projektové dokumentace datované k 05/2023 včetně Průvodní zprávy a Souhrnné technické zprávy atd. V samotném stavebním povolení je na str. 23 uvedeno, že stavebník doplnil žádost o nové podklady dne 31. 5. 2023 a dále dne 30. 6. 2023. Vydáno však bylo pouze jedno nové závazné stanovisko, a to Závazné stanovisko KHS ze dne 29. 6. 2023, kdy z data jeho vydání se zřejmě, že ani KHS nebyly předloženy všechny nově doložené podklady a finální verze projektové dokumentace (s ohledem na skutečnost, že dne 30. 6. 2023 byla žádost opět doplněna o nové podklady). Žádnému z ostatních dotčených orgánů ani organizací spravujících dopravní a technickou infrastrukturu nebylo finální znění projektové dokumentace pro stavební povolení včetně všech změn a nově doložených podkladů předloženo, nebylo jimi projednáno a nebylo jimi odsouhlaseno.

B) Akustická studie

1. Ve Stanovisku k posouzení vlivů na provedení záměru na životní prostředí vydaném Krajským úřadem Jihočeského kraje, Odborem životního prostředí, zemědělství a lesnictví, pod č.j. KUJCK 14057/2015/OZZL ze dne 17. 3. 2015 (dále jen jako „stanovisko EIA“), které bylo ověřeno závazným stanoviskem Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví ze dne 30. 12. 2015 pod č.j. KUJCK 94284/2015/OZZL, byla uložena mj. podmínka č. 4: „***v rámci dokumentace pro stavební povolení provést doplnění akustické studie o vyhodnocení stávajícího stavu akustické situace na základě reálně provedeného objektivního měření po dobu 24 hodin***“. Obdobně jako podmínka č. 5 bylo uloženo: „*provedení objektivního měření počáteční akustické situace bude realizováno akreditovaným, resp. autorizovaným subjektem tak, aby tyto naměřené hodnoty byly vhodným výchozím údajem pro porovnání stavu před a po výstavbě a navíc, aby je bylo možné využít i pro kontrolu výpočtového modelu.*“

2. Tyto podmínky nebyly splněny. V Hlukové studii z 05/2023:

- a) nebylo provedeno počáteční měření akustické situace ani vyhodnocení stávajícího stavu akustické situace, neboť v Hlukové studii z 05/2023 byl řešen výlučně budoucí hluk z provozu záměru Severní spojky, **nikoli celková akustická situace;**

- b) nebylo provedeno vyhodnocení současného akustického zatížení ze silniční dopravy, neboť v Hlukové studii z 05/2023 byl řešen výlučně budoucí hluk z provozu záměru Severní spojky, **nikoli vyhodnocení stávajícího stavu akustické situace;**
- c) provedená měření hluku byla provedena výlučně pro ověření výpočtového modelu (což je zdůrazňováno na str. 14 a str. 19 Hlukové studie z 05/2023), **nikoli jako „vhodný výchozí údaj pro porovnání stavu před a po výstavbě“;**
- d) provedená měření hluku **nebyla provedena po dobu 24 hodin** (viz str. 17 až 19 Hlukové studie z 05/2023).

3. K dalším vadám Hlukové studie z 05/2023 a provedených měření hluku odkazují mí klienti níže na čl. VIII. tohoto odvolání.

C) Studie vlivu vibrací

1. Jako podmínka č. 24 územního rozhodnutí a podmínka závazného stanoviska Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví ze dne 30. 12. 2015 pod zn.: KUIJK 94284/2015/OOZL, bylo uloženo: „**pro dokumentaci ke stavebnímu povolení zpracovat studii řešící problematiku vlivu vibrací dle nařízení vlády č. 272/2001 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací; součástí studie bude i pasportizace nejbližších objektů obytné zástavby včetně návrhu monitoringu těchto objektů ve vztahu k přenosům vibrací, případně zvážení takových stavebních opatření, která by riziko vlivu vibrací eliminovala; případné projevy vibrací na těchto objektech s prokazatelným původem z provozu na komunikaci budou odstraňovány na náklady vlastníka komunikace.**“

2. Studie vlivu vibrací nebyla pro dokumentaci ke stavebnímu povolení doložena. Stavebník nejprve nepředložil ve stavebním řízení žádný podklad, který by se vibracemi zabýval, a speciální stavební úřad po něm Studii vlivu vibrací i přes podmínku uloženou v územním rozhodnutí nevyžadoval. Teprve na základě opakovaných námitek mých klientů byl ve stavebním řízení předložen podklad s označením „Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací a strukturálního hluku“ ze dne 13. 6. 2023 (dále také jako „Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací“).

3. Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací však **není studií vlivu vibrací**, nýbrž **pouze „fundovaným odhadem“** zpracovatele s následujícím komentářem zpracovatele (viz str. 4 posouzení): „*Tento fundovaný odhad oproti detailnímu modelování na bázi konečných prvků, je z časových a ekonomických důvodů momentálně jediný možný.*“

4. Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací dále i přes podmínku obsaženou v územním rozhodnutí **neobsahuje pasportizaci nejbližších objektů obytné zástavby.**

5. Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací dále i přes podmínku obsaženou v územním rozhodnutí **neobsahuje návrh monitoringu těchto nejbližších objektů** ve vztahu k přenosům vibrací. V Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací je navrženo pouze vytvoření „kontrolních referenčních stanovišť“ (K1-K4), která se však nenachází u nejbližších objektů obytné zástavby, ale několik desítek až stovek metrů od těchto objektů (viz přílohy 2 a 3 posouzení).

6. Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací obsahuje celou řadu dalších zcela zásadních vad, na které mí klienti podrobně poukázali ve svém vyjádření ze dne 24. 7. 2023. **S drtivou většinou těchto námitek se speciální stavební úřad ve stavebním povolení opomněl vypořádat.** Mí klienti namítali zejména:

- a) Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací nepracuje s jakýmkoli výsledky reálného měření, neboť žádné měření provedeno nebylo, nepoužívá ani počítačové modelování, nepracuje s žádnými změřenými vstupními parametry apod. Počítačový, matematický model přitom bylo možné použít a důvodem pro odlišný postup bylo pouze to, že: „*(...) detailní počítačový model přesahuje časové a ekonomické možnosti pro toto zadání.*“ (viz str. 10 posouzení). **Časové a ekonomické důvody objednatele jsou přitom pro stavební řízení, správní orgány i ostatní účastníky řízení zcela irelevantní. Je povinností žadatele o stavební povolení doložit veškeré nutné podklady v řádné kvalitě, a to i v případě, že jejich pořízení je ekonomicky či časově náročnější.** Ve zdejší věci je nadto toto zdůvodnění nepodložené – záměr Severní spojky má mít dle veřejně dostupných zdrojů rozpočet více než 2 mld. Kč a je tedy nepochybné, že v rámci rozpočtu je dostatek zdrojů na zpracování řádné studie vibrací. K „časovým důvodům“ je pak nutno zdůraznit, že povinnost předložit studii vlivu vibrací byla uložena již v územním rozhodnutí ze dne 30. 6. 2021 a **žadatel tedy měl minimálně dva roky na to, by nechal vypracovat studii vlivu vibrací v řádné kvalitě.**

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- b) Ze samotné charakteristiky „fundovaného odhadu“ je nepochybné, že se nejedná o dostatečně odborně zpracovaný, podložený, odůvodněný a přezkoumatelný podklad založený na uznávaných metodách. V popisu tohoto postupu (viz str. 4 posouzení) je uvedeno: „*Fundovaný odhad je také výpočet, který vychází z rozsáhlých, dlouholetých teoreticko experimentálních zkušeností v obdobných situacích, viz lit. 7 a 8.*“ Již z tohoto popisu plyne, že se nejedná o výpočet založený na konkrétních změřených či jinak zjištěných ověřitelných datech v dané věci, nýbrž o odhad založený na teoretických a experimentálních zkušenostech. Při bližším zkoumání lze navíc zjistit, že pod odkazovanou literaturou 7 a 8 jsou označena dvě jiná posouzení vlivu vibrací od téhož zpracovatele Ing. Dr. Jana Stěničky, CSc., v prvním případě datované k 19. 9. 2017 týkající se obytného domu, ve druhém případě datované k 25. 8. 2018 týkající se skladového areálu. „**Rozsáhlými**“ a „**dlouholetými**“ **teoreticko experimentálními zkušenostmi jsou tedy ve skutečnosti pouhá dvě další posouzení od téhož zpracovatele** provedená v letech 2017 a 2018. Metoda „fundovaného odhadu“ ve zdejší věci není podložena např. odbornou literaturou či články z odborných publikací, „rozsáhlé“ a „dlouholeté“ teoreticko experimentální zkušenosti nevychází ze stovek či tisíců jiných případů řešených mnoha odborníky v průběhu desítek let. Celá tato metoda je založena na zkušenostech z dvou předchozích posouzení provedených toutéž osobou. Je zcela zřejmé, že se nejedná o dostatečný vzorek pro učinění jakýchkoli obecných závěrů či dokonce vytvoření jakékoli odborné metody pro posuzování.

S touto námitkou se speciální stavební úřad vypořádal na str. 47 stavebního povolení takto: „*Pokud se zpracovatel studie před cca 40 lety coby spoluautor podílel na vyhotovení dodnes platné směrnice a současně lze dohledat, že je za onu dobu 40 let autorem mnoha odborných publikací v oblasti přenosu vibrací, je očividné, že své teoretické experimentální zkušenosti opírá o více než namítajícími zmíněná 2 zpracovaná posouzení.*“ Takové vypořádání považují mí klienti za zcela nedostatečné a zároveň nesprávné. Podílení se na textu směrnice či odborných publikací samo o sobě nijak nevypovídá o praktických zkušenostech s vyhodnocením vlivu vibrací pro navrhované stavby, zvláště pak, pokud zpracovatel v samotném Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací odkazuje na pouhá dvě taková svá posouzení (a to navíc pouze v seznamu literatury, jejich obsah tedy nelze nijak ověřit). Zpracovatel obhájí postup „fundovaného odhadu“ svými „teoreticko experimentálními zkušenostmi“. Postup tedy není založen dokonce ani na praktických zkušenostech z reálných měření, ale pouze na zkušenostech teoretických a experimentálních; nadto se má jednat o zkušenosti jedné jediné osoby. Takovýto postup při zpracování odborného podkladu, který měl mít dle územního rozhodnutí formu odborné studie, je zcela nestandardní, nedostatečný a nepřezkoumatelný. Postup není obhajitelný tím, že použití přesnější a spolehlivější metody „*přesahuje časové a ekonomické možnosti pro toto zadání.*“ (viz str. 10 posouzení).

- c) Použití „fundovaného odhadu“ je dále (viz str. 4 posouzení) obhajováno tvrzením, že: „*Přesnost fundovaného odhadu vůči matematickému modelování je nižší pouze o 2-3 dB, což se plně ztrácí v nejistotách všech kontrolních měření vibrací a hluku, viz lit. 4.*“ Pod odkazem na literaturu č. 4 se ovšem opět skrývá zdroj, jehož autorem je sám zpracovatel Ing. Dr. Jan Stěnička, CSc. Tvrzení, že **přesnost „fundovaného odhadu“ je pouze o 2-3 dB nižší než matematické modelování, že tedy pouze tvrzením zpracovatele**, které není podloženo odborným zdrojem od jakýchkoli jiných odborníků. Zároveň je toto tvrzení rozporné se závěrem Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací, v němž je uvedeno: „*Chyba predikce nebude vyšší než 4dB (...)*“ (viz str. 10). Ani v rámci jednoho dokumentu tedy zpracovatel neuvádí jednotné údaje o přesnosti „fundovaného odhadu“. Nad rámec uvedeného mí klienti podotýkají, že dB je logaritmickou jednotkou a v nejrůznějších odborných člancích je uváděno, že **zvýšení hluku o 3dB je vnímáno jako dvojnásobný hluk**. I přírůstky v jednotkách dB, které by se laicky mohly zdát nízké, jsou tedy naopak již zcela zásadní.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- d) Obdobně je na str. 2 posouzení uvedeno, že: „*Pro stanovení emisních hladin zrychlení vibrací v tab.1 byly především použity zkušenosti z dosavadních měření na stávajících, repasovaných i nových dopravních cestách.*“ Zpracovatel tedy neprovedl posouzení na základě objektivních dat, měření, metodik apod., ale na základě obecného tvrzení o „zkušenostech z dosavadních měření“, které nebyly nijak konkretizovány ani ničím podloženy. Mým klientům se nepodařilo dohledat, že by zpracovatel Ing. Dr. Jan Stěnička, CSc. měl akreditaci či autorizaci pro provádění měření vibrací a je tedy otázkou, jak velkou relevanci by vůbec těmto „zkušenostem z dosavadních měření“ bylo možné přikládat. Výsledek měření hluku a vibrací se dle ust. § 20 odst. 1 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, považuje za prokázány v případě, že se při měření hluku a vibrací a při hodnocení hluku a vibrací postupuje podle metod a terminologie týkajících se oborů elektroakustiky, akustiky a vibrací, obsažených v příslušných českých technických normách. Zpracovatel neuvádí, že by postupoval podle příslušných českých norem. Dle ust. § 20 odst. 2 téhož nařízení dále platí, že pokud nelze postupovat podle odstavce 1, musí být u použité

metody doložena její **přesnost a reprodukovatelnost**. Z Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací je zcela zřejmé, že přesnost a reprodukovatelnost použité metody „fundovaného odhadu“ doložena nebyla, že postup je naopak nepřesný, nereprodukovatelný a nepřezkoumatelný.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- e) Na str. 7 posouzení je dále uvedeno: „*Pro určení přenosu vibrací a strukturálního hluku byla beze zbytku využita známá metodika dle lit. 5 a přenos geologií podloží, lit. 6.*“ Dle seznamu literatury se opět jedná o zdroje, jejichž **spoluautorem je zpracovatel** Ing. Dr. Jan Stěnička, CSc. Nadto se jedná o zdroje, které jsou již zastaralé, zejména lit. 5 – směrnice z roku 1985. V případě použití téměř 40 let staré směrnice, jejímž spoluautorem je sám zpracovatel, lze mít o výsledcích posouzení velmi vážné pochybnosti.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- f) Taktéž v dalších částech Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací je odkazováno na literaturu v příloze, kterou však tvoří zdroje vytvořené zpracovatelem Ing. Dr. Janem Stěničkou, CSc. Viz např. posouzení přenosových vlastností stavebních konstrukcí na vibrace na str. 5, u nichž je odkazováno na lit. 1 a 5. **Z celkových 18 zdrojů literatury je zpracovatel Ing. Dr. Jan Stěnička, CSc. autorem či spoluautorem 7 z nich.** Zbývající část „literatury“ tvoří v drtivé většině podklady od objednatele pro zpracování posudku (viz str. 11 a 12 posouzení), tj. není zde uváděna téměř žádná jiná odborná literatura, publikace, metodiky apod. V částech, v nichž by měla být tvrzení zpracovatele podepřena odkazem na zdroj, takové odkazy chybí (viz např. str. 11 posouzení – tvrzení, že „byla zohledněna nejmodernější evropská doporučení formou vytvoření referenčních stanovišť“, aniž by byl obsažen jakýkoli odkaz na taková doporučení).

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- g) Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací **neobsahuje pasportizaci nejbližších objektů obytné zástavby**. Na str. 5 posouzení je pouze uveden velmi obecný základní popis několika objektů, který však v žádném případě nenaplnuje charakter pasportizace. Podle územního rozhodnutí má být dále součástí studie vibrací i **návrh monitoringu těchto nejbližších objektů** ve vztahu k přenosům vibrací. V Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací je však navrženo pouze vytvoření „kontrolních referenčních stanovišť“ (K1-K4), která se však nenachází u nejbližších objektů obytné zástavby, ale několik desítek až stovek metrů od těchto objektů (viz přílohy 2 a 3 posouzení).

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- h) **Výběr míst pro stanovení emisních hladin zrychlení vibrací** (viz str. 10 posouzení) byl proveden zcela nedostatečným způsobem, který zároveň neumožňuje jakoukoli budoucí kontrolu výsledků případných měření s hodnotami v Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací. Místa byla „*po dohodě se zadavatelem zvolena ve vzdálenosti 7,5 m od vozovky*“, ačkoli nová vozovka bude mít šířku 11,5 m, což znamená, že „*polohy míst budou během výstavby fyzicky zrušeny*“. Emisní hladiny zrychlení vibrací stanovené v Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací tedy **nebude možné v budoucnu jakkoli zkontrolovat či porovnat**, neboť změnění vibrací bude muset být provedeno na odlišných místech.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- i) Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací vychází **z odlišných údajů oproti jiným podkladům** předloženým žadatelem. Například v příloze 10 posouzení jsou uvedeny počty strojů, z nichž zpracovatel vycházel při posuzování vlivu vibrací ze stavební činnosti. Tyto počty jsou však zcela rozdílné oproti počtům uvedeným v Hlukové studii z 05/2023. V příloze č. 10 je např. uváděno pouze **9 nákladních aut/vozů**, ačkoli v Hlukové studii z 05/2023 (bod 4.3) je počítáno s **90 nákladními vozidly denně, tj. desetinásobkem**. V Hlukové studii z 05/2023 je dále uváděna řada dalších strojů, které v Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací nejsou vůbec uvedeny. Posouzení vibrací ze stavební činnosti je tedy nesprávné, neboť vychází ze zcela poddimenzovaných počtů vozidel. Současně není jasné, z jakého důvodu zpracovatel nevychází z akustických vlastností strojů uvedených v Hlukové studii z 05/2023 (bod 4.3) a namísto toho vychází z podkladu, jehož autorem je opět sám zpracovatel (viz str. 10, odkaz na lit. 15) a který je označován jako „*Soubor experimentálně zjištěných emisních hladin hluku a vibrací u stavebních strojů používaných firmou Skanska*“ (tj. opět z pouze experimentálně zjišťovaných parametrů, u strojů používaných jedinou konkrétní firmou, nadto již v roce 2007).

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul. Vyjádřil se pouze k rozporu mezi počty vozidel ve dvou různých hlukových studiích, nikoli však k rozporu s Posouzením vlivu stavby na přenos vibrací. Dle speciálního stavebního úřadu navíc má být správný počet těžké nákladní dopravy 90 ze silnice I/20 a rovněž 90 z ulice Okružní, tj. celkem 180 vozidel (viz str. 46 stavebního povolení), tj. **dokonce dvacetinásobek** oproti počtu vozidel, z něhož zpracovatel vycházel při posuzování vlivu vibrací ze stavební činnosti. Posouzení vlivu vibrací ze stavební činnosti je tak zjevně nesprávné, neboť skutečný počet vozidel má být dle speciálního stavebního úřadu dvacetinásobně vyšší oproti počtu, z něhož vycházel zpracovatel Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací.

- j) Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací je **zcela nepřezkoumatelné, jelikož v něm nejsou uváděny téměř žádné vstupní údaje, postupy, výpočty**. Z Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací nelze seznat, ze kterých zjištění a dat zpracovatel vycházel, jakou cestou k nim dospěl a na základě jakého postupu došel ke svým závěrům. Např. na str. 8 je uvedeno, že vlivem nárůstu dopravy u L_{Amax} dojde ke zvýšení o 3 dB, aniž by tento závěr vycházel z jakýchkoli výpočtů a byl jakkoli odůvodněn. Taktéž platí pro tvrzení na str. 4, že navýšení velikosti emisních hladin zrychlení vibrací v tab.1 v důsledku navýšení četnosti dopravy až do r. 2052 bude 3-4 dB. V některých případech nejsou v Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací uvedeny **dokonce ani výsledky** „fundovaného odhadu“ a je uveden pouze závěr, který není podepřen žádnými údaji, vstupními ani výstupními, žádnými postupy či výpočty. Např. na str. 10 je v poznámce uvedeno: „*Řešiteli tohoto posudku není známo, zda současně stížnosti, pravděpodobně na hluk z dopravy, byly ověřeny měřením, přesto byly stanoveny ve stejných posuzovaných místech jak ve vnějších, tak vnitřních chráněných prostorech objektů R5 a R6 také ekvivalentní hladiny akustického tlaku, které vyhovují hygienickým limitům.*“ V tomto případě uvádí zpracovatel závěr o tom, že hluk vyhovuje hygienickým limitům, aniž by provedl jakékoli prověření, měření, výpočet, aniž by docházel k jakémukoli výsledku ekvivalentní hladiny akustického tlaku. Zpracovatel uvádí pouze samotný závěr, že hygienické limity jsou splněny, přičemž neuvádí ani jakoukoli zjištěnou hodnotu, kterou by bylo možné s hygienickými limity porovnat. Obdobně na str. 7 je uvedeno, že ve všech ostatních objektech na celém úseku (tj. ve všech objektech kromě posuzovaných objektů) vyhovuje hygienický limit na fyziologické vibrace i na strukturální hluk, ačkoli vůči těmto ostatním objektům nebylo provedeno vůbec žádné posuzování. Zpracovatel tedy na základě posouzení šesti objektů, z nichž u jednoho (dle fundovaného odhadu zpracovatele) hygienický limit byl překročen o 11 dB, dospěl bez jakéhokoli odůvodnění k závěru, že u všech ostatních objektů jsou hygienické limity splněny. **Splněn nebyl ani požadavek KHS /Ing. Pillerová/ zmíněný na str. 11** Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací, tj. **požadavek na doplnění studie rozborem velikosti vibrací během výstavby**. Po prostudování příslušné části (str. 9 posouzení) lze pouze konstatovat, že velikost vibrací během výstavby stanovena nebyla. V uvedené části se hovoří o provedení výpočtů, samotné výpočty ani výsledky v ní však uvedeny vůbec nejsou. Splněna tedy nebyla ani podmínka č. 24 územního rozhodnutí, v níž je mimo jiné uvedeno: „*v případě, že budou příjezdové cesty ke stavbě v nevyhnutelném případě vedeny přes zastavěná území, realizovat odpovídající opatření k eliminaci hluku a vibrací*“. V Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací však nejsou navržena žádná opatření k eliminaci hluku a vibrací v době výstavby s ohledem na pohyb těžké mechanizace a nákladních automobilů.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- k) V Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací **chybí posouzení povahy vibrací** ve smyslu přílohy č. 5 k nařízení č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, tj. zda se jedná o přerušované a nepřerušované vibrace či o opakující se otřesy. Toto posouzení je přitom stěžejní pro použití správných korekcí.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- l) Ačkoli zpracovatel v Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací uvedl, že v jednom z posuzovaných objektů bude hygienický limit překročen o 11 dB, je výsledkem Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací doporučení „*pozastavit realizaci nutných vibroizolačních opatření*“ a ponechat rozhodnutí o případných opatřeních až do budoucnosti: „*Specialista na strukturální hluk rozhodne v budoucnosti na základě kontrolních měření o nutnosti realizace vibroizolace.*“ (viz str. 7 a 11 posouzení). Mí klienti si kladou otázku, jaký účel mělo zpracování Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací, jestliže i přes závěr o překročení hygienických limitů doporučil zpracovatel namísto konkrétních kompenzačních opatření pouze to, aby po realizaci stavby bylo provedeno měření a až na základě jeho výsledků bylo rozhodnuto o tom, zda opatření (vibroizolace) budou realizována. V případě, že stavba bude překračovat hygienické limity, může být po realizaci již obtížné či přímo technicky nemožné opatření realizovat (např. z důvodu kolize s jinými částmi stavby, sítěmi apod.), popřípadě může být zjištěno, že i při jejich realizaci bude stavba hygienické limity stále překračovat. Proto mají být na základě studie

vibrací navržena potřebná opatření již v rámci stavebního řízení, aby byla opatření, jejichž nutnost vyplývá ze studie vibrací, prováděna společně se zbytkem stavby, aby byla žadateli uložena ve stavebním povolení a byla tím taktéž respektována procesní práva dotčených osob.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- m) Mí klienti namítají, že v Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací **není vyhodnocen vliv na jejich nemovitosti**. Nemovitosti mých klientů zde nejsou obsaženy, a to ani v textu, ani v jeho přílohách. Pokud by snad ve vztahu k nemovitostem mých klientů měly být používány závěry týkající se kontrolních míst K5 a K6, je nutno dále namítnout, že Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací se zmiňuje pouze o vibracích ze stavební činnosti, nikoli z provozu záměru jako takového (viz str. 10 posouzení). Zároveň jsou tyto závěry stíženy vadami popsány v předchozích bodech a jsou tedy zcela nepoužitelné, neboť nejsou založeny na žádných konkrétních vstupních údajích, postupech, výpočtech apod. V Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací je také zcela bagatelizován význam chráněného venkovního prostoru, o němž je uváděno, že se jedná o místa „*pouze vně budov a navíc na zahradách stěžovatelů*“ – tento prostor je však taktéž legislativně chráněn, a to z toho důvodu, že slouží k odpočinku obyvatel; nadto v horkých letních dnech při nutnosti větrání je problém hluku a vibrací podstatně vyšší i ve vnitřních prostorech.

S touto námitkou se speciální stavební úřad vypořádal na str. 47 stavebního povolení tím způsobem, že odkázal na lokalitu Kněžských Dvorů, kde je navrženo zahloubení pozemní komunikace pod terén, a uvedl, že „*Je proto nasnadě, proč se zpracovatel posouzení vlivu stavby na přenos vibrací a strukturálního hluku zaměřil primárně na vyhodnocení dopadů na nejvíce ohrožené budovy.*“ Takové vypořádání je však zcela nedostatečné a nesprávné. Jen proto, že určitá budova může být potenciálně ohrožena více než budovy jiné, nelze ostatní budovy z posouzení apriori vyloučit. K překročení hygienických limitů logicky nemusí dojít pouze u jedné nejvíce ohrožené budovy, ale i u mnoha dalších budov. Samotná vzdálenost nemovitostí mých klientů opět není s ohledem na terén jediným rozhodujícím kritériem. Speciální stavební úřad dále v odůvodnění zcela opomíjí, že vibrace nepůsobí pouze tam, kde „*bude začínat zahloubení silnice pod terén*“, ale jsou působeny i dopravou na nezahloubené silnici a v neposlední řadě také samotným procesem výstavby a užíváním pracovních strojů a nákladních vozidel, kterých budou ve zdejší věci užívány desítky. S ohledem na skutečnost, že vliv působení vibrací na nemovitosti mých klientů nebyl žádným způsobem posouzen je pak zcela nepodložené tvrzení speciálního stavebního úřadu, že jejich nemovitosti „*leží zcela mimo zónu možného ovlivnění vibracemi*“ (viz str. 47 stavebního povolení). V Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací nebyla stanovena žádná „*zóna možného ovlivnění vibracemi*“ a nelze tedy tvrdit, že se nemovitosti mých klientů nacházejí mimo takovou zónu.

- n) Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací **vychází z podkladů, které jsou vadné či neaktuální** a mají tak na následek taktéž nesprávnost Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací. Na několika místech je odkazováno například na Hlukovou studii z 05/2023, na jejíž vady mí klienti upozorňují níže. Obdobně měl být ve výpočtu zohledněn „*podrobný geotechnický průzkum území, viz lit. 11*“, avšak není uvedeno datum vyhotovení tohoto průzkumu a z ostatních žadatelem doložených podkladů vyplývá, že v rámci dokumentace pro stavební povolení nebyl doložen podrobný inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum vyžadovaný územním rozhodnutím na str. 39. Údaje z Hlukové studie z 05/2023 navíc nejsou používány správně. Např. na str. 4 je uvedeno, že výpočet emisních hladin zrychlení vibrací v tab.1 odpovídá průjezdu automobilů v kategorii NA /nákladní automobil, autobus, návěsová souprava/ z r. 2022 - pro výpočty však mají být užívány počty automobilů pro výhledová data, neboť **v roce 2022 záměr zprovozněn nebyl**. Posouzení bylo dále provedeno pouze na základě predikce nákladních automobilů, nikoli všech automobilů, ačkoli vibrace nepochybně způsobuje i průjezd jiných než nákladních automobilů. Posouzení vibrací má **zahrnovat veškerou dopravu, nikoli jen její část**.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

D) Rozptylová studie, kompenzační opatření

1. Jako **podmínka č. 24 územního rozhodnutí** a podmínka závazného stanoviska Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví ze dne 30. 12. 2015 pod zn.: KUIJK 94284/2015/OOZL, bylo uloženo: „*na základě výstupů rozptylové studie pro etapu provozu upřesnit rozsah výsadby izolačních stálezelených dřevin s protiprašnou funkcí v místech kontaktu přeložky silnice I/20 s obytnou zástavbou s preferencí domácích druhů dřevin jako kompenzační opatření ve vztahu ke kvalitě ovzduší*“, „*navržená kompenzační opatření s výpočty potvrzujícími jejich dostatečnost budou obsahem rozptylové studie zpracované v souladu s přílohou č. 15 vyhlášky č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší.*“

2. Speciální stavební úřad na str. 33 stavebního povolení uvádí, že „*toto dotčení zdaleka nedosáhne limitních hodnot*“ a že „*obdobné výsledky vykazala též rozptylová studie*“. Dle Rozptylové studie z října 2020 má však zprovozněním záměru dojít k **navýšení imisní zátěže o 6,0 % imisního limitu, výhledově pro rok 2052 dokonce o 7,2 %** (viz str. 39 rozptylové studie). V souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, je v takovém případě (a zároveň také z důvodu vysoké navrhované intenzity dopravy) **nutné uložit kompenzační opatření, což potvrdila i Rozptylová studie z října 2020** (viz str. 24 rozptylové studie).

3. Ve věci byla **zpracována Rozptylová studie z října 2020**, dle níž je ke kompenzaci emisí benzo(a)pyrenu produkovaných záměrem navrhována výsadba **celkem 858 listnatých, případně celkem 572 jehličnatých stromů. Tyto výsledky však nebyly zapracovány do projektové dokumentace**. V projektové dokumentaci, DSP, příloha C 801.1, Technická zpráva – SO 801 – Vegetační úpravy – hlavní trasa, z 12/2017, je navrhována výsadba 46 stromů. V projektové dokumentaci, DSP, příloha C 806, Technická zpráva – SO 803 - Vegetační úpravy – ostatní komunikace, z 12/2017, je navrhována výsadba 61 stromů. S ohledem na datum vyhotovení těchto podkladů a uváděné počty lze předpokládat, že tato část projektové dokumentace vycházela ze staršího podkladu, a to z Vyhodnocení vlivu na kvalitu ovzduší ze září 2016, v níž je ke kompenzaci emisí benzo(a)pyrenu produkovaných záměrem navrhována výsadba 67 stromů (viz str. 21 vyhodnocení). Obdobně v projektové dokumentaci pro stavební povolení je uvedeno, že v době odevzdání konceptu projektové dokumentace nebyly výsledky aktualizace rozptylové studie k dispozici (viz DSP, příloha 1-1, Technická zpráva, z 03/2022), což je s ohledem na data vyhotovení podkladů (Rozptylová studie z října 2020, DSP z března 2022) nadmíru zarážející. **V projektové dokumentaci je tedy navrhována méně než jedna desetina kompenzační výsadby oproti výpočtům obsaženým v Rozptylové studii z října 2020.**

4. Speciální stavební úřad se ve stavebním povolení vypořádal s námitkami mých klientů tak, že uvedl, že se „*stavebními objekty vegetačních úprav nezabývá*“, že „*výsadba stromů nevyžaduje územní rozhodnutí ani stavební povolení*“ a dále že „*řešení problematiky koncentrace benzo(a)pyrenu z dopravy v území spadá do územního řízení*“ (viz str. 34 a 37 stavebního povolení). Ačkoli bylo tedy upřesnění rozsahu výsadby jako kompenzačního opatření dle rozptylové studie uloženo jako podmínka č. 24 přímo v územním rozhodnutí a ačkoli byl speciální stavební úřad upozorněn na nesplnění této podmínky a na rozpor projektové dokumentace s Rozptylovou studií z října 2020, **nevyzval stavebníka k předložení, doplnění a opravě projektové dokumentace** (příslušná část projektové dokumentace týkající se vegetačních úprav zjevně nebyla speciálnímu stavebnímu úřadu vůbec předložena, viz str. 34 a 43 stavebního povolení), **ani neuložil ve stavebním povolení jako podmínku realizaci kompenzační výsadby dle výsledků Rozptylové studie z října 2020**. Takovou podmínku by přitom v souladu s ust. § 115 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, nepochybně uložil mohl, což je také pro stavby tohoto typu běžné (viz např. též rozsudek Městského soudu v Praze, č.j. 10 A 149/2010-74 ze dne 14. 12. 2011, v němž byla jako součást jedné z podmínek uložena povinnost provést osázení rostlinami). Přestože by tedy dle Rozptylové studie z října 2020 mělo být vysazeno celkem 858 listnatých, případně celkem 572 jehličnatých stromů, stavební povolení neukládá povinnost provést jakoukoli výsadbu ke kompenzaci emisí benzo(a)pyrenu a z projektové dokumentace plyne, že bude provedena méně než jedna desetina kompenzační výsadby. Nutno zároveň dodat, že povinnost výsadby zeleně byla uložena i v podmínce č. 26 územního rozhodnutí jakožto podmínka vyplývající ze Závazného stanoviska Magistrátu města České Budějovice, odboru územního plánování ze dne 14.9.2020 pod zn. OÚP/2020/O-1811/3/Vá („*V rámci veřejného prostranství s uličním profilem komunikace severní spojky navrhnout doprovodnou liniovou zeleň, která bude plnit funkci izolační zeleně za účelem ochrany zdraví lidu, a to v maximální možné části její trasy, pokud to šířkové uspořádání ve vazbě na okolní území umožní.*“). Ani tato podmínka územního rozhodnutí tedy nebyla splněna.

5. **Bez úpravy projektové dokumentace již ve fázi stavebního řízení je jisté, že kompenzační výsadbu v rozsahu dle Rozptylové studie z října 2020 nebude možné provést**. Stavba je vedena v intravilánu, podél zástavby, její součástí jsou i další objekty (např. chodníky, parkovací stání) a je proto zcela nereálné umístit v těchto poměrech desetinásobek stromů, aniž by pro jejich umístění byl v projektové dokumentaci vyhrazen patřičný prostor.

6. **V lokalitě, v níž mí klienti bydlí, nejsou dle projektové dokumentace navrhována jakákoli kompenzační opatření** ke kompenzaci emisí benzo(a)pyrenu (tedy vysoce karcinogenní látky). Situační výkresy týkající se vegetačních úprav (DSP, přílohy C 801.1, 801.2, 801.3, 806) neobsahují lokalitu, v níž mí klienti bydlí. Situace dle přílohy C 806 končí u Pražské tř., z níž zobrazuje pouze část a pro níž není navrhována žádná výsadba stromů. Pro tuto lokalitu tedy nejsou navrhována žádná opatření ke zmírnění negativních účinků budoucího užívání stavby na kvalitu ovzduší a na zdraví mých klientů a jejich rodiny. K požadavku mých klientů, aby byla kompenzační výsadba stromů provedena i podél ulic Pražská tř. a Okružní, se speciální stavební úřad nijak nevyjádřil, námitku opomenul.

7. Speciální stavební úřad se dále **nevypořádal s námitkami mých klientů**, aby byla do stavebního povolení formou podmínek **zakomponována i další opatření uvedená v Rozptylové studii z října 2020** pro snížení emisí (viz str. 37, 38 rozptylové studie). Tato opatření ke zmírnění negativních účinků provádění stavby na kvalitu ovzduší (např. minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu na staveništi, zaplachtovat automobily při odvážení materiálu s jemnou frakcí, používat skrápění nebo odsávání při rozrušování konstrukcí apod.) do stavebního povolení zakomponována nebyla.

E) Zoologický průzkum

1. Jako podmínka č. 24 územního rozhodnutí a podmínka závazného stanoviska Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví ze dne 30. 12. 2015 pod zn.: KUIJK 94284/2015/OOZL, bylo uloženo: „*zajistit na smluvním základě prostřednictvím odborně způsobilé osoby **komplexní aktualizovaný zoologický průzkum** zájmového území výstavby (včetně jarního aspektu) z hlediska ověření výskytu ochranně významných druhů živočichů včetně bezobratlých živočichů) ve stavbu dotčených stanovištně hodnotnějších segmentech v koridoru trasy **ve všech navazujících stupních projektové přípravy (dokumentace pro územní řízení, dokumentace pro stavební povolení) a pro účely prováděcí dokumentace stavby s cílem postupně precizovat pro fázi přípravy území, vlastní výstavby i provozu účinná opatření k ochraně místních populací či ke zmírnění nebo kompenzaci vlivů na tyto druhy.***“

2. Aktualizovaný zoologický průzkum nebyl pro dokumentaci ke stavebnímu povolení doložen.

3. Speciální stavební úřad se s námitkou nedoložení zoologického průzkumu vypořádal tak, že uvedl (viz str. 44 stavebního povolení): „*povinnost zoologický průzkum zajistit není totéž, co povinnost jej předložit stavebnímu úřadu ve stavebním řízení*“ a dále: „*požadavek na předložení zoologického průzkumu nemá oporu ve vyhlášce 146/2008 Sb., o rozsahu o obsahu projektové dokumentace dopravních staveb ani nebyl uložen v územním rozhodnutí*“.

4. Požadavek aktualizace zoologického průzkumu a jeho předložení však z výše citované podmínky územního rozhodnutí naopak vyplývá. Pokud je v územním rozhodnutí uložena povinnost zajistit zoologický průzkum ve všech navazujících stupních projektové přípravy včetně dokumentace pro stavební povolení, nelze tuto podmínku vykládat jinak, než že zoologický průzkum má být součástí dokumentace pro stavební povolení. V opačném případě by zcela postrádalo smysl výslovné uvedení dokumentace pro stavební povolení v této podmínce. Aktualizovaný zoologický posudek však nebyl doložen v rámci dokumentace pro stavební povolení, neboť **v rozporu s územním rozhodnutím nebyl vůbec vyhotoven.**

5. Bez provedení komplexního aktualizovaného zoologického průzkumu dle výše citované podmínky územního rozhodnutí může výstavba i provoz záměru negativně ovlivnit výskyt ochranně významných druhů živočichů, včetně těch, kteří žijí v blízkosti nemovitostí mých klientů (zejména v blízkosti Nemanického rybníka), a tím zasáhnout do práva mých klientů na příznivé životní prostředí chráněného čl. 35 Listiny základních práv a svobod.

F) Podrobný inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum

1. Jako podmínka č. 24 územního rozhodnutí a podmínka závazného stanoviska Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví ze dne 30. 12. 2015 pod zn.: KUIJK 94284/2015/OOZL, bylo uloženo: „*v rámci dokumentace pro stavební povolení vypracovat pro navrhovanou přeložku silnice **podrobný inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum a jednoznačně respektovat závěry těchto průzkumů***“. Povinnost předložení inženýrsko-geologického průzkumu nadto plyne i z vyhlášky č. 146/2008 Sb., rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb (viz příloha č. 5, dokladová část, bod 6).

2. Podrobný inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum **nebyly pro dokumentaci ke stavebnímu povolení doloženy**. V DSP, A - Průvodní zpráva, 05/2023, je na str. 13 potvrzeno, že žadatel nepředložil v rámci dokumentace pro stavební povolení aktualizovaný podrobný inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum (viz: „*... byly použity závěry z předběžného geotechnického průzkumu z roku 2015 a podrobný geotechnický průzkum z roku 2017*“).

3. Speciální stavební úřad se s námitkou nedoložení inženýrsko-geologického a geotechnického průzkumu vypořádal tak, že uvedl (viz str. 44 stavebního povolení): „*Součástí dokladové části je příloha č. 2.9 Plnění hydrogeologicky zaměřených podmínek EIA. Dle názoru speciálního stavebního úřadu tato příloha splňuje očekávání kladená na podobný inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum.*“

4. V územním rozhodnutí byla výslovně uložena podmínka doložení podrobného inženýrsko-geologického a geotechnického průzkumu. Podmínka nepřipouští jejich nahrazení jiným dokladem. Předmětem hydrogeologického posouzení jsou hydrogeologické a odtokové poměry. Předmětem inženýrsko-geologického a geotechnického průzkumu je zejména posouzení základových poměrů pro stavby. Pro výkon těchto činností je taktéž stanovena jiná kvalifikace, neboť hydrogeologie a inženýrská geologie jsou odlišné obory činnosti. S ohledem na charakter a rozsah stavby (která mimo jiné zahrnuje též mostní konstrukce), je zcela nezbytné řádné prověření nejen hydrogeologických poměrů, ale též geologických poměrů, což plyne i ze samotné podmínky územního rozhodnutí, která dále klade povinnost jednoznačně respektovat záměry podobného inženýrsko-geologického a geotechnického průzkumu. Zmiňovaná příloha č. 2.9 Plnění hydrogeologicky zaměřených podmínek EIA **nemá z formálního ani materiálního hlediska povahu podobného inženýrsko-geologického a geotechnického průzkumu** a doložením této přílohy tedy podmínka uložená v územním rozhodnutí v žádném případě nemůže být považována za splněnou.

5. Příloha č. 2.9 Plnění hydrogeologicky zaměřených podmínek EIA nadto nemá z formálního ani materiálního hlediska **ani povahu podrobného hydrogeologického průzkumu**, jehož zpracování v rámci dokumentace pro stavební povolení bylo taktéž uloženo jako podmínka č. 24 územního rozhodnutí a podmínka závazného stanoviska Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví ze dne 30. 12. 2015 pod zn.: KUJCK 94284/2015/OOZL: „**v rámci dokumentace pro stavební povolení bude pro přeložku silnice zpracován podrobný hydrogeologický průzkum; součástí podrobného hydrogeologického průzkumu bude vypracování návrhu monitoringu kvality i kvantity vybraných podzemních zdrojů vody**“; „**podrobný hydrogeologický průzkum bude navrhovat technická, stavební a organizační opatření, která maximálním možným způsobem budou eliminovat ovlivnění zdrojů podzemní vody; součástí podrobného hydrogeologického průzkumu budou i konkrétní návrhy všech kompenzačních opatření za případnou ztrátu vody v potenciálně ovlivnitelných vodních zdrojích**“; „**v rámci podrobného hydrogeologického průzkumu detailně specifikovat výrony podzemních vod v etapě výstavby a navrhnout takové způsoby odvádění těchto vod v etapě výstavby, aby v žádném případě neovlivnily odtokové poměry v konečném recipientu.**“

6. Nedoložení podrobného inženýrsko-geologického a geotechnického průzkumu (jakož i podrobného hydrogeologického průzkumu) může zasáhnout do práv mých klientů zejména tím, že teprve při výstavbě budou zjištěny skutečné poměry, kterým bude následně muset být přizpůsobována projektová dokumentace, postupy a materiály, což prakticky vždy způsobí prodloužení doby výstavby. Prodloužení doby výstavby však znamená též prodloužení doby, kdy budou mít klienti obtěžování negativními vlivy z výstavby, zejména hlukem, vibracemi a zhoršenou kvalitou ovzduší v důsledku provádění stavebních prací včetně s tím spojené dopravy. Bez řádného zjištění geologických a hydrologických poměrů taktéž hrozí vadné provedení záměru a s tím spojené následné opravy, tj. opět provádění dalších stavebních prací a s tím spojených negativních vlivů. Nedostatečné zjištění geologických a hydrologických poměrů může zapříčinit i takové vady stavby, které by mohly ohrožovat životy a zdraví účastníků silničního provozu, zejména pokud by nebyly řádně prověřeny poměry v místech budoucích mostních konstrukcí. Nedostatečné prověření hydrogeologických poměrů může mít zároveň vliv i na množství a kvalitu vody v širokém okolí a tím i vliv na nemovitosti mých klientů.

7. Na okraj je pak nutno poznamenat, že ačkoli se speciální stavební úřad zdůraznil, že není dostatečně odborně způsobilý k přezkoumání geologického průzkumu (viz str. 44 stavebního povolení), považoval se za dostatečně odborně způsobilý k přezkoumání přílohy č. 2.9 Plnění hydrogeologicky zaměřených podmínek EIA. Odborné posuzování hydrogeologických, geologických ani geotechnických poměrů však nespadá do kompetence speciálního stavebního úřadu.

G) Studie vlivů na krajinný ráz

1. Jako podmínka č. 24 územního rozhodnutí a podmínka závazného stanoviska Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví ze dne 30. 12. 2015 pod zn.: KUJCK 94284/2015/OOZL, bylo uloženo: „**v rámci dokumentace pro stavební povolení předložit studii vlivů na krajinný ráz s tím, že bude obsahovat mj. vizualizaci záměru do fotografií s cílem uplatnit pohledově účinné vegetační úpravy a další způsoby začlenění komunikace do krajiny.**“

2. Studie vlivů na krajinný ráz **nebyla pro dokumentaci ke stavebnímu povolení doložena.**

3. Speciální stavební úřad se s námitkou nedoložení studie vlivů na krajinný ráz vypořádal tak, že uvedl (viz str. 44 stavebního povolení), že „*Problematika krajinného rázu se týká výhradně územního řízení. Ve stavebním řízení je tato námitka neprojednatelná, neboť o umístění stavby je již rozhodnuto. Splnění podmínky z územního rozhodnutí je zajištěno zákresem do ortofotomapy a zákresem mostního objektu přes Vltavu do fotografie.*“

4. Jestliže byla v územním rozhodnutí uložena podmínka doložení studie vlivů na krajinný ráz v rámci dokumentace pro stavební povolení, nelze tuto podmínku opomenout s odůvodněním, že krajinný ráz má být

řešen v územním řízení. Problematika krajinného rázu byla řešena v územním řízení s tím výsledkem, že územní rozhodnutí je podmíněno doložením studie krajinného rázu ve stavebním řízení. Studie krajinného rázu však ve stavebním řízení doložena nebyla, tj. nebyla splněna jedna z podmínek územního rozhodnutí.

5. Zákres do ortofotomapy ani záměr mostního objektu přes Vltavu do fotografie nelze považovat za splnění podmínky doložení studie krajinného rázu. Předně předložení dvou záměrů nespĺňuje charakter odborné studie, která měla vyhodnotit vlivy na krajinný ráz. Záměr do ortofotomapy nadto ani nenapĺňuje požadavek na vizualizaci záměru do fotografie. Vizualizace mostního objektu přes Vltavu by mohla být jistě součástí studie krajinného rázu, nemůžeme ji však nahradit jako celek, a to již z toho důvodu, že zahrnuje pouze jeden objekt, nikoli záměr jako celek. Blíže se však máme klienti k záměru do ortofotomapy a záměru mostního objektu přes Vltavu do fotografie nemohou vyjádřit, neboť tuto listinu při nahlížení do spisu dne 22. 9. 2023 nenalezli a mají tak za to, že zřejmě nebyla do správního spisu doložena.

6. Pro mé klienty jakožto obyvatele Českých Budějovic je významné, jaký vliv bude mít stavba na krajinný ráz. I zásah do krajinného rázu je způsobilý zasáhnout do práva mých klientů na příznivé životní prostředí chráněného čl. 35 Listiny základních práv a svobod.

H) Zásady organizace výstavby

1. Jako podmínka č. 13 územního rozhodnutí bylo uloženo: „*Nejpozději současně se žádostí o souhlas dle § 15 stavebního zákona žadatel předloží stavebnímu úřadu dokumentaci zásad organizace výstavby včetně dopravně inženýrských opatření.*“

2. Zároveň bylo jako podmínka č. 24 územního rozhodnutí vyplývající ze závěru zjišťovacího řízení o posuzování vlivů na životní prostředí, které vydal Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví ze dne 30. 12. 2015 pod zn.: KUIJK 94284/2015/OZZL, uloženo: „*v rámci dokumentace pro stavební povolení specifikovat všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby, a předpokládané objemy přepravovaných stavebních hmot na těchto komunikacích. Tento materiál předložit příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví; dodavatel stavby bude povinen přepravní trasy projednat s dotčenou obcí, případně respektovat požadavky směřující k eliminaci narušování faktorů pohody dle požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví.*“

3. Dále bylo jako podmínka č. 29 územního rozhodnutí vyplývající ze závazného stanoviska Magistrátu města České Budějovice, odboru dopravy a silničního hospodářství ze dne 27.2.2018 pod zn. ODSH/846/2018 Če, uloženo: „*je nutno v dalších stupních projektové dokumentace určit všechny pozemní komunikace, které budou využívány v jednotlivých etapách výstavby a uvést předpokládaný objem přepravovaných stavebních materiálů. Doporučujeme před vlastní stavbou zdokumentovat stavební stav navržených dopravních a objízdných tras a provést případné opravy pozemních komunikací, aby unesly předpokládané dopravní zatížení a nedocházelo k poškození sousedních nemovitostí.*“

4. Dokumentace pro stavební povolení však tyto podmínky nespĺňuje. Dokumentace zásad organizace výstavby je neúplná, v rozporu s vyhláškou č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, přílohou č. 5, částí B.8.1., písm. n), neobsahuje řešení dopravy během výstavby včetně přepravních tras a včetně uzavírek, objízdek, výluk apod., neobsahuje ani předpokládaný objem přepravovaných stavebních materiálů. V podobnostech též níže čl. VIII. odst. 6 část F) tohoto odvolání.

5. V důsledku neuvedení všech přepravních a objízdných tras a předpokládaných objemů přepravovaných stavebních hmot nebyla řádně posouzena hluková zátěž z procesu výstavby, jakož i zatížení vibracemi a zhoršenou kvalitou ovzduší.

I) Další podmínky dotčených orgánů

1. Mí klienti namítají nezákonnost stavebního povolení z důvodu neuvedení veškerých podmínek stanovených v závazných stanoviscích dotčených orgánů do výroku stavebního povolení.

2. Ve výroku V. stavebního povolení byly stanoveny podmínky pro provedení stavby. Jako podmínka č. 35 bylo stanoveno: „*Budou drženy relevantní podmínky vyplývající ze závěru zjišťovacího řízení o posuzování vlivů na životní prostředí, které vydal Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví ze dne 30. 12. 2015 pod č.j. KUIJK 94284/2015/OZZL, jehož platnost byla prodloužena opatřením ze dne 7. 4. 2022 pod č.j. 38970/2022.*“ Jako podmínka č. 36 bylo stanoveno: „*Budou dodrženy relevantní podmínky vyplývající ze závazného stanoviska Krajské hygienické stanice Jihočeského kraje ze dne 29. 6. 2023 pod č.j. KHSJC 20480/2023/HOK CB-CK.*“

3. Speciální stavební úřad **není oprávněn si sám určit, které podmínky vyplývající ze závazných stanovisek jsou „relevantní“ a které nikoli**. Jestliže byly v závazných stanoviscích dotčených orgánů uloženy podmínky, je speciální stavební úřad povinen uvést je do výroku stavebního povolení všechny, nikoli pouze ty, které jsou podle něj „relevantní“. Ve výroku tak například chybí podmínka č. 83 vyplývající ze závěru zjišťovacího řízení o posuzování vlivů na životní prostředí, které vydal Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví ze dne 30. 12. 2015 pod č.j. KUJCK 94284/2015/OZZL, která stanovovala minimální opatření k ochraně zdraví při odstraňování stavby nebo její části, v níž byl použit azbest nebo materiál obsahující azbest. Nesprávné nakládání s těmito materiály a nedostatečná opatření ochrany zdraví mohou přitom mít závažný dopad na zdraví obyvatel v okolí stavby.

VII.

Nesprávnost a nezákonnost souhlasu ve smyslu ust. § 15 odst. 2 stavebního zákona

1. Mí klienti taktéž namítají **věcnou nesprávnost a nezákonnost souhlasu ve smyslu ustanovení § 15 odst. 2 stavebního zákona s vydáním rozhodnutí o povolení stavby č.j. KUJCK 118661/2022 ze dne 31. 10. 2022** (viz str. 21 stavebního povolení).

2. Dle ust. § 15 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, mohou speciální stavební úřady vydat povolení pro stavby **jen se souhlasem obecného stavebního úřadu příslušného k vydání územního rozhodnutí**, který ověřuje dodržení jeho podmínek. Územní rozhodnutí ve zdejší věci bylo vydáno Magistrátem města České Budějovice jako rozhodnutí č.j. SU/2075/2018-36 ze dne 30. 6. 2021. Souhlas ve smyslu ust. § 15 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, měl tedy vydat totožný úřad, neboť smyslem tohoto ustanovení je, aby dodržení podmínek územního rozhodnutí ověřoval ten správní orgán, který územní rozhodnutí vydal.

3. Mí klienti v tomto ohledu odkazují např. na rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 5 As 77/2009-107 ze dne 28. 7. 2010: *„Výše citované ustanovení podmiňuje vydání povolení pro speciální stavby předchozím souhlasem obecného stavebního úřadu příslušného k vydání územního rozhodnutí. Tímto stavebním úřadem je vždy místně příslušný obecný stavební úřad. Úkolem obecného stavebního úřadu je v těchto případech ověření dodržení podmínek územního rozhodnutí, které tento stavební úřad pro stavbu vydal. Jde o zcela logický požadavek, který má zajistit nezbytný soulad obou základních správních aktů v procesu povolování staveb, protože každé rozhodnutí je příslušný vydat jiný správní orgán. Má umožnit obecnému stavebnímu úřadu kontrolu splnění podmínek svého rozhodnutí, když se na dalších krocích při povolování speciálních staveb již nepodílí.“*

4. Ve zdejší věci nevydal souhlas dle ust. § 15 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, Magistrát města České Budějovice, Stavební úřad, tj. obecný stavební úřad, který vydal územní rozhodnutí. Souhlas vydal Krajský úřad Jihočeského kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství, tj. nadřízený speciální stavební úřad. Mí klienti namítají, že souhlas dle ust. § 15 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, byl vydán v rozporu se zákonem, správním orgánem, který nebyl příslušný k jeho vydání, a je tedy **nezákonný**.

5. Mí klienti taktéž napadají **věcnou nesprávnost** výše specifikovaného souhlasu dle ust. § 15 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, neboť jak je podrobně uvedeno výše, **podmínky územního rozhodnutí splněny nebyly**. Blíže se však mí klienti k obsahu souhlasu č.j. KUJCK 118661/2022 ze dne 31. 10. 2022 nemohou vyjádřit, neboť tuto listinu při nahlížení do spisu dne 22. 9. 2023 nenalezli a mají tak za to, že nebyla do správního spisu doložena.

6. Speciální stavební úřad si musel být vědom nezákonnosti a věcné nesprávnosti výše specifikovaného souhlasu dle ust. § 15 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, jelikož mí klienti v rámci svých námitek opakovaně upozorňovali, že podmínky územního rozhodnutí splněny nejsou. Přesto však akceptoval výše specifikovaný souhlas jako podklad pro vydání stavebního povolení, čímž sám zatížil své rozhodnutí nezákonností.

VIII.

Neúplnost a vady žádosti o stavební povolení a projektové dokumentace

1. V ust. § 110 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, je vymezeno, jaké dokumenty je stavebník povinen připojit ke stavebnímu povolení. Povinností stavebního úřadu je prověřit, zda tyto dokumenty skutečně byly k žádosti o stavební povolení připojeny, zda mají veškeré požadované náležitosti a netrpí vadami.

2. V ust. § 110 odst. 2 písm. e) zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, je výslovně uvedeno, že stavebník připojí k žádosti **„projektovou dokumentaci zpracovanou projektantem, která obsahuje průvodní zprávu,**

souhrnnou technickou zprávou, situační výkresy, dokumentaci objektů a technických a technologických zařízení a dokladovou část.“

3. I přes toto výslovné zákonné vymezení, z něhož jednoznačně plyne, že **dokladová část je součástí projektové dokumentace**, uvedl speciální stavební úřad na str. 40 stavebního povolení, že „*Dokladová část totiž není součástí projektové dokumentace*“ a na základě této konstrukce následně dovodil, že namítající „*mohou uplatnit námitky výhradně proti projektové dokumentaci, nikoli proti dokladové části.*“

4. Mí klienti s tím výkladem zcela zásadně nesouhlasí, neboť je v přímém rozporu s textem zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, jakož i v rozporu s konstantní soudní judikaturou, viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 2 As 57/2015-41 ze dne 20. 5. 2015: „*Dle dokladové části projektové dokumentace předložené žalovanému byli stěžovatelé jako vlastníci sousedního pozemku (...)*“; rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 7 As 113/2022-32 ze dne 16. 6. 2023: „*K žádosti o vydání společného povolení stavebník připojí zejména (...) dokumentaci pro vydání společného povolení, která obsahuje průvodní zprávu, souhrnnou technickou zprávu, situační výkresy, dokumentaci objektů a technických a technologických zařízení a dokladovou část.*“; rozsudek Městského soudu v Praze, 10 A 218/2013-66 ze dne 19. 9. 2017: „*Skutečnost, že je tato studie součástí schválené projektové dokumentace, části dokladové, (...)*“; rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 4 As 364/2021-25 ze dne 13. 1. 2023: „*(...) byl povinen provést kontrolu projektové dokumentace pro oznámení stavebního záměru, včetně kontroly dokladové části projektové dokumentace (...)*“.

5. Měl-li tedy výklad speciálního stavebního úřadu: „*Dokladová část totiž není součástí projektové dokumentace*“ posloužit k závěru, že námitky mých klientů týkající se dokladové části projektové dokumentace jsou proto nepřípustné (viz str. 40 stavebního povolení), je takový výklad v rozporu s právními předpisy i soudní judikaturou.

6. Mí klienti v námitkách poukazovali na **celou řadu vad projektové dokumentace** včetně její dokladové části. Speciální stavební úřad se s těmito námitkami vypořádal vadně, popřípadě se s nimi nevypořádal vůbec:

A) Hluková studie z 05/2023

- a) V Hlukové studii z 05/2023 je proklamováno, že jejím cílem je posouzení vlivu provozu na přeložce silnice I/20 na hlukovou situaci v dotčené lokalitě (viz str. 1 hlukové studie). Toto prohlášení však neodpovídá skutečnému obsahu Hlukové studie z 05/2023. Hluková studie z 05/2023 žádným způsobem **neposuzuje vliv záměru na celkovou hlukovou situaci v dotčené lokalitě, a to v rozporu s podmínkami stanoviska EIA** (viz výše). Výsledkem Hlukové studie z 05/2023 je tak opět posouzení pouhé části hlukové zátěže, nikoli celkové hlukové zátěže v lokalitě po realizaci záměru, **a to nadto za uměle upravených podmínek, které neodpovídají reálnému provozu**. Posouzení tedy nezahrnuje například hluk z jiných typů dopravy (železniční, letecká apod.) či hluk z jiných zdrojů (výrobních provozů, komerčních provozů, bydlení, volnočasové aktivity, sport, zábava apod.). V rámci silniční dopravy nezahrnuje posouzení hluku z účelových komunikací, hluku z hromadné dopravy (autobusy, trolejbusy atd.), hluku z prostředků integrovaného záchranného systému, hluku z výstražných zařízení. Posouzení nezohledňuje vliv stavu vozovky a její opotřebování. Posouzení dále nezahrnuje hluk v dopravně vytiženějších měsících roku či v dopravně vytiženějších hodinách dne. Veškeré tyto vlivy se budou vyskytovat, budou působit na hlukové zatížení území a na kvalitu prostředí, v němž mí klienti žijí. Hluková studie z 05/2023 **neobsahuje výpočet kumulované expozice hluku z více zdrojů**, neobsahuje vyhodnocení součtového efektu hluku z více zdrojů (mí klienti v námitkách upozorňovali zejména na zatížení jejich nemovitostí dále například hlukem z provozu vodních vleků a provozu Sportovně relaxačního areálu u Nemanického rybníka včetně hudební produkce, hluku z plánované výstavby ZTV Nemanický rybník, I. etapa, hluku z Pohybového parku Nemanice, hluku z logisticko - průmyslového VGP Parku pro skladování a lehkou výrobu a dalších plánovaných či již provozovaných staveb, v podrobnostech viz námitky mých klientů ze dne 17. 2. 2023). **V řízení nebyla komplexně vyhodnocena celková hluková zátěž po realizaci záměru, vzájemné kumulace, synergie a vliv této celkové hlukové zátěže na kvalitu prostředí**. Takový postup není souladný se zákonem, jak potvrzuje soudní judikatura (např. rozsudek Krajského soudu v Praze č.j. 54 A 68/2019 – 123 ze dne 24. 6. 2020, rozsudek Městského soudu v Praze č.j. 10 A 200/2017 - 115-126 ze dne 11. 4. 2019, rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 1 As 135/2011-246 ze dne 31. 1. 2012).

Speciální stavební úřad k této námitce uvedl, že „*otázkami komplexního vyhodnocení hluku z provozu stavby se speciální stavební úřad ve stavebním řízení opětovně nezabývá*“ (viz str. 35 stavebního povolení). Přímou v územním rozhodnutí však byla jako podmínka č. 30 uložena aktualizace Hlukové studie v rámci projektové dokumentace pro stavební řízení. Doložení aktualizované hlukové studie a vyhodnocení hluku ve stavebním řízení tedy vyplývá přímo z podmínek územního rozhodnutí a

závazných stanovisek dotčených orgánů; nadto je speciální stavební úřad povinen ve stavebním řízení ověřit účinky budoucího užívání stavby v souladu s ust. § 111 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona. Zároveň je nutné poukázat i na závěry uvedené v Prodloužení platnosti stanoviska EIA vydaném Krajským úřadem Jihočeského kraje, Odborem životního prostředí, zemědělství a lesnictví, Oddělení IPPC a EIA, č.j. KUJCK 38970/2022 ze dne 7. 4. 2022, v němž je na str. 4 ve vztahu k veřejnému zdraví uvedeno: „**celkovou úroveň hlukové zátěže v hodnocené obytné zástavbě lze ve výchozím stavu považovat z hlediska zdravotních rizik za střední až zvýšenou. V části zájmového území byly zaznamenány stejně jako v předchozím hodnocení v procesu EIA zvýšené hodnoty hlukové zátěže pro denní i noční dobu, a to i v pásmu možného výskytu zdravotních účinků.**“ a dále: „**Území je již v současné době zasaženo nadlimitní hlukovou zátěží jak v denní, tak v noční době.**“

Speciální stavební úřad dále argumentuje ust. § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a „*prioritou dopravních staveb*“. Toto ustanovení se však týká situací, kdy má být do území umístěná nová „chráněná“ stavba v lokalitě, v níž jsou již navrženy např. trasy liniových staveb. Ve zdejší věci se však o takovou situaci nejedná. Námitky mých klientů se netýkají umístování jakékoli nové stavby, nýbrž vlivu záměru na jejich již existující nemovitosti.

Speciální stavební úřad dále k námitce týkající se absence komplexního vyhodnocení celkové hlukové zátěže po realizaci záměru uvedl, že tento požadavek je „*odporující platné legislativě*“, že „*Problematika měření hluku je upravena mimo jiné metodickým návodem pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, které vydalo Ministerstvo zdravotnictví – hlavní hygienik ČR podle § 80 odst. 1 písm. a) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve věstníku MZ ČR, částka 11/2017*“ a že „*hluk z různých zdrojů v souladu s výše nadepsaným metodickým návodem nelze počítat*“. Metodický pokyn, na který speciální stavební úřad poukazuje, však nemá povahu obecně závazného právního předpisu. Jedná se pouze o metodickou pomůcku adresovanou především orgánům ochrany veřejného zdraví. Požadavek mých klientů tedy není „*odporující platné legislativě*“. Zároveň je nutno podotknout, že speciální stavební úřad neuvedl, z jaké části tohoto metodického pokynu má jeho závěr o nemožnosti počítání různých zdrojů hluku vycházet.

Požadavek komplexního vyhodnocení celkové hlukové zátěže po realizaci záměru, vzájemné kumulace a synergie, plyne z právních předpisů (dle zákona č. 183/2006 Sb. zejména z povinnosti stavebního úřadu ověřit účinky budoucího užívání stavby) a soudní judikatury. Speciální stavební úřad ve stavebním povolení uvedl, že „*Hluk je logaritmickou veličinou, k jejímuž sčítání prostý součet nelze použít.*“ (viz str. 42 stavebního povolení). Mí klienti však netvrdili, že komplexní vyhodnocení celkové hlukové zátěže má být provedeno prostým součtem. Nemožnost prostého součtu ovšem neznamená, že neexistuje žádný matematický postup pro vyhodnocení celkové hlukové zátěže. Výpočet kumulované expozice hluku z více zdrojů a vyhodnocení jejího vlivu na zdraví je možné provést, viz odborné články a metodiky (např. *Good practice guide on noise exposure and potential health effects*, EEA Technical report, No 11/2010, dostupné zde: <https://www.eea.europa.eu/publications/good-practice-guide-on-noise>, či *Is the Whole More Than the Sum of Its Parts? Health Effects of Different Types of Traffic Noise Combined*, Int J Environ Res Public Health. 2019 May; 16(9): 1665., dostupné zde: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC6539743/>).

- b) V Hlukové studii z 05/2023 nebyla posouzena ani celková hluková zátěž z veškeré silniční dopravy. Na str. 3 je uvedeno: „*Cílem hlukové studie je posouzení vlivu na přeložce silnice I/20 na hlukovou situaci v dotčené lokalitě a také procesu výstavby zmíněné přeložky.*“ Z obsahu Hlukové studie z 05/2023 je však zřejmé, že celková hluková situace v dotčené lokalitě posuzována nebyla. V některých částech Hlukové studie z 05/2023 se sice hovoří o výpočtu hluku ze silniční dopravy (např. na str. 3, 25, 26 hlukové studie), následně se v ní však hovoří pouze o výsledcích celkové hlukové zátěže na komunikacích Pražská, Okružní a A. Tragera (viz str. 31 hlukové studie). **V Hlukové studii z 05/2023 nebyl posuzován ani hluk z veškeré silniční dopravy, nýbrž pouze hluk ze záměru Severní spojky či pouze hluk na některých vybraných komunikacích (Pražská, Okružní a A. Tragera).** Takový postup je přitom v rozporu se zákonem, neboť jak potvrzuje soudní judikatura, hygienické limity hluku dle § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, jsou limity imisními a při určení hladiny hluku z dopravní zátěže **nelze od naměřených hodnot odečítat ostatní zdroje tohoto typu hluku (tj. například hluk z jiných existujících komunikací, viz rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 7 As 135/2021-105 ze dne 22. 2. 2022).** Pokud tedy byla jako „*celková hluková zátěž*“ vypočtena pouze hluková zátěž na komunikacích Pražská, Okružní a A. Tragera (viz str. 31 hlukové studie), nebylo postupováno v souladu se zákonem a vypočtené hlukové zatížení je podhodnocené, neboť nezohledňuje provoz na všech ostatních komunikacích. Hluková studie je zmatečná, nejednoznačná a nepřezkoumatelná.

Speciální stavební úřad potvrdil, že v Hlukové studii z 05/2023 byla posuzována pouze hluková zátěž ze Severní spojky a nikoli celková hluková zátěž ze silniční dopravy, na str. 45 stavebního povolení. Zde **speciální stavební úřad uvedl, že v Akustické studii – doplňku posouzení ze srpna 2021 byla vypočtená hluková zátěž ze všech okolních komunikací v dané lokalitě, zatímco v Hlukové studii z 05/2023 byla vypočtena hluková zátěž způsobená výhradně navrženou stavbou silnice I/20 Severní spojka**. Nejenže tedy nedošlo ke komplexnímu vyhodnocení celkové hlukové zátěže po realizaci záměru, ale **posouzena nebyla dokonce ani celková hluková zátěž ze silniční dopravy po realizaci záměru**.

- c) Hlukové zatížení dle výpočtů v Hlukové studii z 05/2023 **neodpovídá skutečnému hlukovému zatížení v lokalitě** a oproti skutečnému hlukovému zatížení je podhodnocené.

V Hlukové studii z 05/2023 (viz str. 28 hlukové studie) je uveden výsledek výpočtu hlukové zátěže **po zprovoznění záměru Severní spojky (bez PHS) pro výpočtový bod 24** (tj. rodinný dům Za Hřištěm 1071/15, České Budějovice 3), tj. je zde **vypočtena hodnota 45,6 dB**.

Dne 25. 6. 2022 proběhlo u nemovitostí mých klientů (tj. rodinného domu Za Hřištěm 1071/15, České Budějovice 3) měření hluku; protokol z tohoto měření navrhli mí klienti provést v řízení důkazem. Při měření stávající hlukové situace bez provozu Sportovně relaxačního areálu Nemanický rybník, bez provozu vodních vleků a bez hudební produkce, bez provozování VGP Parku, byla **naměřena hladina zbytkového hluku 48,3 dB** (viz str. 9 a 10 protokolu z měření). Nutno přitom dodat, že tato část měření byla prováděna v sobotu 25. 6. 2022, v čase od 8:38 do 9:59 hod. (do zahájení provozu Sportovně relaxačního areálu Nemanický rybník), tj. v den a hodinu, která je obecně dopravně velmi klidná. Přesto **byla ještě před zprovozněním záměru Severní spojky naměřena vyšší hladina hluku, než jaká je v Hlukové studii z 05/2023 vypočtena pro dobu po zprovoznění záměru Severní spojky (bez PHS)**. Z uvedeného je zřejmé, že výsledky Hlukové studie z 05/2023 neodpovídají reálnému hlukovému zatížení lokality, jsou nesprávné a podhodnocené.

Pro úplnost pak mí klienti doplňují, že **za provozu Sportovně relaxačního areálu Nemanický rybník s vodními vleky a hudební produkcí byl naměřen hluk 54,2 dB, při živé hudbě 58,2 dB**; maximální hladina akustického tlaku L_{Amax} při hudební produkci **dosáhla dokonce 75,4 dB** (viz str. 8 protokolu z měření). Tyto hodnoty měly být vzaty v potaz při komplexním vyhodnocení celkové hlukové zátěže po realizaci záměru, přičemž je z nich zřejmé, že **celková hluková zátěž po realizaci záměru a zohlednění všech zdrojů výrazně negativně ovlivní kvalitu prostředí**.

Speciální stavební úřad k této námitce nesprávně uvedl, že měření proběhlo 25. 6. 2023 (ačkoli měření proběhlo 25. 6. 2022) a že dnem měření byla neděle (ačkoli dnem měření byla sobota) a bez jakékoli opory označil měření za „*jakési hobby měření, jehož vypovídající hodnota je nulová*“ (viz str. 45 stavebního povolení). Měření však bylo provedeno odborným subjektem, společností ENVING s.r.o., se sídlem Staňkova 557/18a, Ponava, 602 00 Brno, IČ: 469 03 003, která má mimo jiné akreditaci pro měření hluku v mimopracovním prostředí. Nejednalo se tedy o žádné „*hobby měření*“, jak uvedl speciální stavební úřad. Měření bylo provedeno za účelem stanovení ekvivalentní hladiny akustického tlaku v nejbližších chráněných venkovních a vnitřních prostorech staveb od předmětného zdroje hluku, a to Sportovně relaxačního areálu Wakepark ČB, kdy byl měřen především hluk z provozu vleků a hluk z reprodukované a živé hudby v areálu. V rámci měření byla však měřena taktéž hladina zbytkového hluku, kdy byl naměřen zbytkový hluk 48,3 dB (viz str. 9 a 10 protokolu z měření). Tj. stávající hluková situace byla taková, že i bez provozu Sportovně relaxačního areálu Nemanický rybník, bez provozu vodních vleků a bez hudební produkce, bez zprovoznění Severní spojky, již v době měření činil zbytkový hluk 48,3 dB, tedy více, než kolik bylo v Hlukové studii z 05/2023 vypočteno pro dobu po zprovoznění záměru Severní spojky (bez PHS). Z uvedeného je zřejmé, že výsledky Hlukové studie z 05/2023 neodpovídají reálnému hlukovému zatížení lokality, jsou nesprávné a podhodnocené. Ve vztahu k metodickému návodu Ministerstva zdravotnictví, na který speciální stavební úřad poukázal, že nutno uvést, že se jedná pouze o metodickou pomůcku adresovanou převedším orgánům ochrany veřejného zdraví (viz výše). Zároveň je nutno uvést, že účel provádění měření v pracovní dny spočívá právě v tom, že mimopracovní dny jsou dopravně klidnější a hladina naměřeného hluku by tedy byla podhodnocená oproti pracovním dnům (v daném případě dne 25. 6. 2022 se jednoznačně jednalo o dopravně klidnější den, kdy se nejednalo ani o státní svátek, Vánoce apod.). Uvedené znamená, že naměřený zbytkový hluk 48,3 dB byl nižší, než jaký by bylo možné očekávat v případě měření v pracovní den, tj. že výsledky Hlukové studie z 05/2023 jsou pravděpodobně ještě více podhodnocené.

Mí klienti ve svých námitkách poukazovali taktéž na Hlukovou mapu 2017 zveřejněnou zde: <https://geoportál.mzcr.cz/SHM2017/>, z níž je zřejmé, že větší vzdálenost nemovitostí mých klientů od komunikace na ulici Okružní oproti jiným nemovitostem je z hlediska hlukové zátěže pouze relativní. Hluková zátěž u nemovitostí mých klientů je dle Hlukové mapy 2017 stejná jako hluková zátěž u jiných

nemovitostí blíže komunikaci, mezi nimiž se však nenachází vodní hladina. Z Hlukové mapy 2017 taktéž plyne, že hlukový ukazatel L_{dvn} odpovídal již v roce 2017 u nemovitostí mých klientů (konkrétně u stavby č.p. 1071, rodinného domu na pozemku parc. č. 569/38) hladině 60 – 65 dB; hlukový ukazatel L_n odpovídal hladině 50 – 55 dB. S touto námitkou se speciální stavební úřad nevypořádal, námitku opomenul.

- d) Výsledky hlukového zatížení ze silniční dopravy po zprovoznění navrhovaného záměru pro rok 2022 uvedené v Hlukové studii z 05/2023 se zcela zásadním způsobem liší od výsledků uvedených v Akustické studii – doplňku posouzení ze srpna 2021, aniž by tento rozdíl byl jakkoli logicky odůvodnitelný.

Pro výpočtový bod č. 24, tj. Za Hřištěm 1071/15, parc. č. 569/38, k.ú. České Budějovice 3, je v Akustické studii – doplňku posouzení ze srpna 2021, vypočteno hlukové zatížení s protihlukovou stěnou ve dne 51,1 dB a v noci 46 dB (viz str. 14 doplňku posouzení). Pro totožný výpočtový bod je však v Hlukové studii z 05/2023 vypočteno hlukové zatížení s protihlukovou stěnou ve dne 44,6 dB a v noci 38,5 dB. **V nově doložené Hlukové studii z 05/2023 je tedy vypočteno hlukové zatížení ve dne o 6,5 dB nižší a v noci dokonce o 7,5 dB nižší než v Akustické studii – doplňku posouzení ze srpna 2021, aniž by byl takto vysoký rozdíl jakkoli logicky odůvodnitelný,** a aniž by byl v Hlukové studii z 05/2023 jakkoli vysvětlen. Obě tyto studie **přitom vychází ze stejného podkladu**, Aktualizace dopravního modelu AF-CITYPLAN s.r.o. z 04/2019 (dále také jen jako „Dopravní model z 04/2019“). Předložené studie nelze považovat za řádné, důvěryhodné a použitelné podklady pro rozhodnutí, pokud vykazují takto značné a ničím neodůvodněné rozdíly.

Speciální stavební úřad k této námitce uvedl, že v Akustické studii – doplňku posouzení ze srpna 2021 byla vypočtená hluková zátěž ze všech okolních komunikací v dané lokalitě, zatímco v Hlukové studii z 05/2023 byla vypočtena hluková zátěž způsobená výhradně navrženou stavbou silnice I/20 Severní spojka (viz str. 45 stavebního povolení). Nejenže tedy **v Hlukové studii z 05/2023** nedošlo ke komplexnímu vyhodnocení celkové hlukové zátěže po realizaci záměru, ale **posouzena nebyla dokonce ani celková hluková zátěž ze silniční dopravy po realizaci záměru.** Výše uvedené porovnání tedy demonstruje, jak vysoké rozdíly vykazují výsledky výpočtu hlukové zátěže v závislosti na tom, co přesně je předmětem výpočtů. **Předmětem posouzení přitom jednoznačně měla být celková hluková zátěž po realizaci záměru, nikoli pouze „hluková zátěž způsobená výhradně navrženou stavbou silnice I/20 Severní spojka“.**

- e) Vstupní data, která měla být dle Hlukové studie z 05/2023 použita ve výpočtovém modelu, jsou i nadále přebírána z Dopravního modelu z 04/2019 (viz str. 1 hlukové studie), vůči němuž vznesli mí klienti řadu námitek a upozorňovali na velké množství v něm obsažených vad. Všechny tyto vady se tak promítají i do Hlukové studie z 05/2023, neboť ta z Dopravního modelu z 04/2019 vychází a hodnotí hlukovou zátěž ze záměru právě na základě dat a závěrů uvedených v Dopravním modelu z 04/2019. **Vady Dopravního modelu z 04/2019 tedy mají za následek taktéž nesprávnost Hlukové studie z 05/2023,** a v důsledku toho mohou mít za následek nesprávné posouzení účinků budoucího užívání stavby. **Totéž platí pro vady Protokolu o autorizovaném měření hluku ev. č. 2018-04-02 ze dne 15. 5. 2018,** který byl v Hlukové studii z 05/2023 použit pro ověření nastavení výpočtového modelu (viz str. 12 hlukové studie) a vůči němuž mí klienti taktéž vznesli řadu námitek a upozorňovali na velké množství v něm obsažených vad.

Speciální stavební úřad se krátce vyjádřil pouze k námitce týkající se neaktuálnosti Dopravního modelu z 04/2019 (viz str. 45 stavebního povolení). K ostatním námitkám se nijak nevyjádřil, tyto námitky opomenul.

- f) V Hlukové studii z 05/2023 má být nově zpracována hluková zátěž i pro výhledový rok 2029. Výchozím podkladem pro modelování výhledové hlukové zátěže byl Dopravní model z 04/2019 (viz str. 4 hlukové studie). **Dopravní model z 04/2019 však neobsahuje žádné prognózy pro rok 2029;** jeho obsahem bylo zpracování výhledového stavu pro odlišné časové horizonty. V Hlukové studii z 05/2023 je následně uvedeno schéma dopravního zatížení včetně záměru v roce 2029 a tabulka přehledu intenzit automobilové dopravy pro rok 2029 (viz str. 7 hlukové studie). Tyto údaje však nemohly být převzaty z Dopravního modelu z 04/2019, neboť v něm nejsou vůbec obsaženy. **Není tedy zjistitelné, z jakého zdroje byla do Hlukové studie z 05/2023 převzata data o dopravním zatížení v roce 2029, jak byla tato data sestavena, jaké skutečnosti v nich byly či nebyly zohledněny, jak byly provedeny výpočty** apod. Údaje o dopravním zatížení pro rok 2029 jsou zcela neověřitelné a nepřezkoumatelné, což činí zcela neověřitelnými a nepřezkoumatelnými taktéž veškeré výpočty prováděné na jejich základě včetně výpočtů a modelů hlukového zatížení.

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil tak, že „*postup výpočtu je v hlukové studii popsán straně 25 v bodu 6.4, přičemž jsou rozhodné výstupy z těchto výpočtů, nikoliv vstupy.*“ (viz str. 45 stavebního povolení). Na str. 25 v bodu 6.4 Hlukové studie z 05/2023 je uvedeno, že intenzita dopravy pro rok 2029 byla převzata z Dopravního modelu z 04/2019. Dopravní model z 04/2019 však žádné prognózy pro rok 2029 neobsahuje, jak mí klienti v námitce uváděli. Tato námitka tedy nebyla speciálním stavebním úřadem řádně vypořádána, neboť se vůbec nevypořádal s tím, že podklad, z něhož mají být údaje čerpány, tyto údaje vůbec neobsahuje. Dále k tvrzení speciálního stavebního úřadu, že rozhodné jsou výstupy z výpočtů, nikoli vstupy, je nutno namítnout, že pokud jsou vstupní údaje nesprávné, jsou nesprávné taktéž výstupy provedené na jejich základě. Zároveň pokud nejsou vstupní údaje ověřitelné, jsou výstupy nepřezkoumatelné, neboť není možné provést ověření výpočtů.

- g) V Hlukové studii z 05/2023 jsou uvedeny výpočty hlukové zátěže jako výpočty bez protihlukové stěny a s protihlukovou stěnou. Z porovnání výsledků Hlukové studie 09/2022 a Hlukové studie z 05/2023 však plyne, že Protihluková stěna č. 3 dle Hlukové studie z 05/2023 má mít **téměř pětkrát horší schopnost tlumit hluk** oproti Protihlukové stěně č. 3 dle Hlukové studie 09/2022. Výsledky pro výpočtový bod č. 24, tj. Za Hřištěm 1071/15, parc. č. 569/38, k.ú. České Budějovice 3, nelze porovnat, neboť v Hlukové studii 09/2022 není tato nemovitost zahrnuta. Lze však porovnat jiné nemovitosti které jsou zahrnuty v obou hlukových studiích, např. výpočtový bod č. 23, tj. Pražská tř. 2576/110, parc. č. 604/6, k.ú. České Budějovice 3.

Pro výpočtový bod č. 23 činí rozdíl mezi vypočtenou hlukovou zátěží bez protihlukové stěny a s protihlukovou stěnou v Hlukové studii 09/2022:

- pro rok 2022: ve dne -7,9 dB, v noci -8,2 dB
- pro rok 2052: ve dne -8,3 dB, v noci -8,5 dB

Pro výpočtový bod č. 23 činí rozdíl mezi vypočtenou hlukovou zátěží bez protihlukové stěny a s protihlukovou stěnou v Hlukové studii z 05/2023:

- pro rok 2022: ve dne -1,8 dB, v noci -1,7 dB
- pro rok 2052: ve dne -1,9 dB, v noci -1,7 dB

Jak v Hlukové studii 09/2022 tak v Hlukové studii z 05/2023 je Protihluková stěna č. 3 uváděna s parametry zvukové pohltivosti A3 a zvukové neprůzvučnosti B3. Rozdíl je však uváděn v délce Protihlukové stěny č. 3, kdy v Hlukové studii 09/2022 je Protihluková stěna č. 3 uváděna o délce 188 m, zatímco v Hlukové studii z 05/2023 je Protihluková stěna č. 3 uváděna o délce 94,5 m s poznámkou: „*V rámci navazující stavby je navrženo pokračování protihlukové stěny PHS 3 o dalších 93,5 m. Celková délka stěny na komunikaci Okružní má tedy délku 188 m.*“ (viz str. 35 Hlukové studie z 05/2023).

Z uvedeného tedy plyne, že **poloviční délka Protihlukové stěny č. 3** (94,5 m namísto původních 188 m) má za následek **téměř pětkrát horší schopnost tlumit hluk** oproti původní délce 188 m.

S takovým řešením mí klienti nesouhlasí. Obecně platí, že **záměr by měl být povolen pouze v takové podobě, která zhorší kvalitu prostředí v co nejmenší možné míře.** Protihlukové stěny by proto měly být zhotoveny s takovými parametry, aby co možná nejvíce snížily hlukovou zátěž působenou záměrem (a to i s ohledem na námitky mých klientů týkající se kumulativního vlivu hluku z dalších záměrů, které dosud nebyly vzaty v potaz).

Zkrácení délky Protihlukové stěny č. 3 je v projektové dokumentaci a dalších podkladech odůvodňováno tím, že pokračování Protihlukové stěny č. 3 o dalších 93,5 m je navrženo v rámci navazující stavby a že celková délka Protihlukové stěny č. 3 je tedy 188 m (viz např. str. 35 Hlukové studie z 05/2023). **Žádné řízení o navazující stavbě však dosud vedeno není a nelze vyloučit, že ani nikdy vedeno nebude.** I pokud by však takové řízení v budoucnu vedeno bylo, lze očekávat vedení řízení a realizaci záměru po dobu mnoha let (v současné době by takový záměr nebyl ani v souladu s platným územním plánem), po které bude hluk z provozu Severní spojky obtěžovat mé klienty a nebude minimalizován zbývající částí Protihlukové stěny č. 3.

Především je však nutno zdůraznit, že tvrzení stavebníka o realizaci zbývající části Protihlukové stěny č. 3 v rámci navazující stavby je zřejmě nepravdivé, neboť **stavebník v aktuálních veřejně dostupných materiálech naopak tvrdí, že potřebná protihluková opatření spadají svým rozsahem do stavby Severní spojky a jsou řešena v rámci stavby Severní spojky.** Mí klienti přiložili k důkazu informační leták Ředitelství silnic a dálnic ČR „Silnice I/20, České Budějovice, Okružní ulice“, **stav k 06/2023**, v němž je ohledně stavby „Silnice I/20, České Budějovice, Okružní ulice“ uvedeno následující: „*Potřebná protihluková opatření spadají svým rozsahem do související stavby „Přeložka silnice I/20 (Severní spojka)“, která do území přivádí novou dopravu, a proto jsou protihluková opatření řešena*

v rámci této související stavby.“ Zatímco tedy stavebník v řízení o záměru Severní spojky tvrdí, že zbývající část Protihlukové stěny č. 3 bude realizována v rámci navazující stavby, v **aktuálních informacích o této navazující stavbě tvrdí přesný opak**, tj. že protihluková opatření jsou řešena v rámci záměru Severní spojky. **Stavebník zjevně nemá v úmyslu realizovat zbývající část Protihlukové stěny č. 3 o délce 93,5 m, a to ani v rámci stavby „Silnice I/20, České Budějovice, Severní spojka“, ani v rámci stavby „Silnice I/20, České Budějovice, Okružní ulice“.**

Speciální stavební úřad ve stavebním povolení uvádí, že pokračování protihlukové stěny s délkou dalších 93,5 metru je uvažováno až při realizaci navazující stavby (viz str. 36 stavebního povolení). V jiné části stavebního povolení uvádí, že navazující úpravy jsou prozatím ve fázi projektové přípravy, přičemž termín jejich realizace nelze přesně odhadnout (viz str. 30 stavebního povolení). V další části stavebního povolení pak uvádí, že „*výhled do budoucna netřeba komentovat*“ (viz str. 46 stavebního povolení). Uvedené potvrzuje, že žádné řízení o navazující stavbě dosud vedeno není a není dán ani žádný časový odhad realizace zbývající části Protihlukové stěny č. 3.

Speciální stavební úřad ve stavebním povolení poukazuje na územní rozhodnutí (viz str. 48 stavebního povolení). V územním rozhodnutí však bylo uvedeno, že zbývající část Protihlukové stěny č. 3 „*je součástí navazující stavby směrem ke kruhovému objezdu*.“ (viz str. 32 územního rozhodnutí). Územní rozhodnutí tedy jednoznačně vycházelo z toho, že navazující stavba musí být realizována a že zbývající část Protihlukové stěny č. 3 je její součástí (nikoli že může být její součástí, že bude zvaženo, zda bude její součástí apod.).

Speciální stavební úřad se taktéž neztotožnil s námitkou týkající se co možná největšího snížení hlukové zátěže z provozu záměru a uvedl, že povinností stavebníka ve vztahu k pozemní komunikaci je „*navrhnout její technické řešení tak, aby někoho neobtěžovala nad přípustnou míru, respektive míru přiměřenou poměrům*.“ (viz str. 46 stavebního povolení). Speciální stavební úřad však míru přiměřenou poměrům nezkoumal, stejně jako nezkoumal ani účinky budoucího užívání stavby. Mí klienti namítají, že pokud je možné, technicky proveditelné řešení, které co možná nejvíce sníží hlukovou zátěž z provozu záměru, pak má být realizováno, neboť zásah do práv vlastníků okolních nemovitostí (vlastnického práva, práva na zdraví, práva na příznivé životní prostředí atd.) by měl být vždy co možná nejmenší.

K námitce týkající se zhoršení schopnosti tlumit hluk se speciální stavební úřad vyjádřil na str. 48 stavebního povolení tak, že výpočtový bod 23 není ve vlastnictví namítajících a k zastupování majitele tohoto domu nemá zastupující advokát zmocnění. To však nikdy nebylo tvrzeno. Poukázání na neodůvodněné rozdíly u této nemovitosti nelze v jakékoli smyslu vykládat jako úkon činěný v zastoupení majitele této nemovitosti. Mí klienti nemohli srovnat výsledky výše uvedených podkladů přímo ve vztahu k jejich nemovitostem, neboť hluková zátěž nebyla vůči jejich nemovitostem ve všech těchto podkladech vyhodnocena. Logicky tak bylo možné porovnávat pouze takový výpočtový bod, který byl obsažen v obou podkladech. K samotnému výpočtu je pak nutno uvést, že mí klienti srovnávali rozdíl mezi vypočtenou hlukovou zátěží bez protihlukové stěny a s protihlukovou stěnou v Hlukové studii 09/2022 a rozdíl mezi vypočtenou hlukovou zátěží bez protihlukové stěny a s protihlukovou stěnou v Hlukové studii z 05/2023, jak je podrobně specifikováno výše. Rozdíly těchto čísel skutečně činí téměř pětinašobek (např. údaje pro rok 2022, v noci: $8,2 / 1,7 = 4,8$). Speciální stavební úřad oproti tomu porovnával až výsledné vypočtené hladiny hluku. I přesto však lze dojít k obdobným číslům. Speciální stavební úřad uvedl hodnotu 47,3 dB pro rok 2022 při délce stěny 188 m a hodnotu 53,4 dB při délce stěny 95 m. Rozdíl mezi těmito hodnotami činí 6,1 dB. Jak však mí klienti uváděli v námitkách (a jak ve stavebním povolení několikrát uvedl i speciální stavební úřad), decibel je logaritmickou jednotkou. Odborné články uvádějí, že zvýšení hluku o 3dB je vnímáno jako dvojnásobný hluk. Je-li tedy rozdíl mezi hodnotami 6,1 dB, je takový rozdíl vnímán jako zhruba čtyřnásobný hluk, což je stále zcela zásadní zhoršení. Uvádí-li následně speciální stavební úřad, že po realizaci navržené Protihlukové stěny č. 3 se sníží ve vztahu k nemovitostem mých klientů hluková zátěž o méně než 1 dB (viz str. 48 stavebního povolení), dosvědčuje tento závěr, jak nízkou účinnost má Protihluková stěna č. 3 dle Hlukové studie z 05/2023 oproti Protihlukové stěně č. 3 dle Hlukové studie 09/2022. Samotné toto číslo nadto nelze považovat za rozhodující ohledně možného dotčení mých klientů s ohledem na veškeré vady Hlukové studie z 05/2023 a dalších podkladů, z nichž studie vycházela (Dopravního modelu z 04/2019, měření hluku apod.). Jak již bylo popsáno výše, Hluková studie z 05/2023 nejenže neposuzuje celkové hlukové zatížení, ale dokonce ani celkové hlukové zatížení hlukem ze silniční dopravy.

- h) Hluková studie z 05/2023 je rozporná s projektovou dokumentací ve vztahu k **parametrům zvukové pohltivosti a zvukové neprůzvučnosti** Protihlukové stěny č. 3. V projektové dokumentaci (D.1.8 - SO 764 – Protihluková stěna č. 3, 05/2023, str. 4) je uvedeno, že bude splňovat minimálně kategorii A3

zvukové pohltivosti a kategorii B3 zvukové neprůzvučnosti „**u pohltivých částí**“. Tyto parametry se tedy týkají pouze pohltivých částí Protihlukové stěny č. 3, nikoli však odrazivých částí. Pro Hlukovou studii z 05/2023 však nebyly upřesněny pohltivé a odrazivé části Protihlukové stěny č. 3 (v jakých částech bude stěna tvořena pohltivými a v jakých částech odrazivými částmi, přičemž momentálně není dán dokonce ani jejich vzájemný poměr). Veškeré výpočty v Hlukové studii 05/2023 byly provedeny bez tohoto upřesnění. Přitom je nutno podotknout, že v případě Protihlukové stěny č. 2 jsou taktéž navrhovány části pohltivé a části odrazivé, avšak Protihluková stěna č. 2 má splňovat minimálně kategorii A3 zvukové pohltivosti a kategorii B3 zvukové neprůzvučnosti jako celek, nikoli pouze u pohltivých částí (viz D.1.8. – SO 761 – Protihluková stěna č. 2, 05/2023).

Speciální stavební úřad k této námitce uvedl, že vzduchová neprůzvučnost pohltivých i odrazivých panelů je „běžná a konstrukčně možná“ v kategorii B3 a zvuková pohltivost vzhledem charakteru kombinace odrazivých a pohltivých panelů je „v rámci minimálního požadavku kategorie A3 také dosažitelná“. To však ještě neznamená, že budou tyto parametry skutečně splněny u pohltivých i odrazivých částí Protihlukové stěny č. 3; uvedené znamená pouze to, že splněny být mohou, nikoli, že splněny být musí. Speciální stavební úřad mohl napravit nesoulad mezi Hlukovou studií z 05/2023 a projektovou dokumentací tím, že by do výrokové části stavebního povolení uložil povinnost realizovat Protihlukovou stěnu č. 3 tak, aby ve všech částech (pohltivých i odrazivých) splňovala minimálně kategorii A3 zvukové pohltivosti a minimálně kategorii B3 zvukové neprůzvučnosti. V takovém případě by byla uložena povinnost realizovat Protihlukovou stěnu č. 3 s takovými parametry, které byly prověřeny Hlukovou studií z 05/2023. Speciální stavební úřad však namísto toho ve výroku I. stavebního povolení uvedl, že panely musí splňovat „*minimálně kategorii A3, respektive B3*“, čímž umožnil provedení Protihlukové stěny č. 3 v různých kombinacích kategorií za předpokladu, že jedna z nich bude A3 nebo B3 (tj. např. A3 a B1, A3 a B2, B3 a A1, B3 a A2 apod.). Protihluková stěna č. 3 tak může být v důsledku vadné formulace výroku I. realizována tak, že nemusí splňovat minimálně kategorii A3 zvukové pohltivosti a kategorii B3 zvukové neprůzvučnosti, neboť dle výroku postačí, pokud bude splňovat pouze jednu z těchto kategorií.

Speciální stavební úřad taktéž uvedl, že „*V konečném důsledku je však obecný návrh protihlukové stěny a jejich parametrů po realizaci standardně prověřován měřením hluku pro kolaudaci, které má za úkol potvrdit závěry hlukové studie*“ (viz str. 46 stavebního povolení). Předně je nutno podotknout, že pokud by postáčovalo provedení měření *ex post*, nemuselo by probíhat žádné územní ani stavební řízení. Účinky budoucího užívání stavby musí být prověřeny dopředu tak, aby primárně vůbec nedocházelo k umísťování a povolování staveb, které nesplňují příslušné normy, limity, a obtěžují nad míru přiměřenou poměrům. V řízení tedy mají být předloženy co možná nejpřesnější predikce budoucího stavu prostřednictvím odborných studií a posudků, přičemž následné měření pro kolaudaci má sloužit už pouze k jejich ověření. V podmínkách zkušební provozu (viz níže čl. X. odvolání) však není uloženo, kde má být měření hluku provedeno, není zde uloženo, že má být provedeno ve stejných bodech, pro které byly v Hlukové studii z 05/2023 provedeny výpočty, a to včetně nemovitostí mých klientů. Měření hluku pro kolaudaci, které by potvrdilo či vyvracelo závěry Hlukové studie z 05/2023, tedy reálně provedeno být nemusí; provedené měření může být zcela nepoužitelné pro jakékoli srovnání výsledků Hlukové studie z 05/2023.

- i) V Hlukové studii z 05/2023 je ve vztahu k hlukovému zatížení ze stavební činnosti pracováno s podstatně **nižšími počty vozidel** než v jiných podkladech. Například v Akustické studii z října 2020 (viz str. 33 akustické studie) bylo pro přepravu stavebních surovin, odpadů a betonu počítáno s 90 nákladními vozidly denně v každém směru a 20 mixy denně v každém směru, tj. celkem 220 vozidly denně. V Hlukové studii z 05/2023 je však počítáno s maximální intenzitou vozidel v počtu 90 vozidel za den (viz str. 10 hlukové studie), tj. méně než polovinou, a to opět bez jakéhokoli odůvodnění. Také v Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací a strukturálního hluku jsou uvedeny odlišné počty vozidel (viz příloha 10 posouzení), např. 3 domíhávače (v Hlukové studii z 05/2023 pouze dva) či 2 finishery (v Hlukové studii z 05/2023 pouze jeden).

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil na str. 46 stavebního povolení tak, že počet vozidel činí 90 ze silnice I/20 a 90 z ulice Okružní a že tyto dvě hodnoty mají být sečteny. K tomu však nelze z Hlukové studie z 05/2023 jednoznačně dospět. Silnice I/20 bude přímo navazovat na silnici Okružní a údaj tedy může znamenat pouze to, že v každém z těchto dvou úseků projede oněch 90 vozidel. Tomu zejména přisvědčuje údaj na str. 10 Hlukové studie z 05/2023, kde je výslovně uvedeno: „*Maximální intenzita dopravy v pracovní době (od 7:00 do 21:00) je 90 vozidel za den.*“, tedy nikoli dvakrát 90 vozidel či 90 vozidel v každém směru. Taktéž v Závazném stanovisku KHS (viz níže čl. IX odst. 1 část A. písm. i) odvolání) je výslovně uvedeno, že maximální intenzita dopravy v pracovní době (od 7:00 do 21:00) je 90 vozidel za den. V případě správnosti výkladu speciálního stavebního úřadu by tedy bylo nesprávné posouzení v Závazném stanovisku KHS.

K námitce týkající se počtu mixů uvedl speciální stavební úřad, že „*mix (domíchávač) není ničím jiným, než těžkým nákladním automobilem*“ (str. 46 stavebního povolení). V Hlukové studii z 05/2023 jsou ovšem rozděleny pracovní stroje a těžká nákladní doprava. Jednotlivé počty pracovních strojů jsou uvedeny na str. 11 v tabulce 5, v níž je uveden 1 mix a 2 domíchávače. Počty vozidel těžké nákladní dopravy jsou následně uvedeny na str. 12 v tabulce 6, v níž je uvedeno 90 vozidel těžké nákladní dopravy.

K odlišným počtům strojů a vozidel v Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací a v Hlukové studii z 05/2023 se speciální stavební úřad nevyjádřil, ačkoli rozdíly v těchto dvou podkladech jsou enormní (viz výše čl. VI. část. C) odst. 6 písm. i) odvolání).

- j) V Hlukové studii z 05/2023 je dále oproti Akustické studii z října 2020 u jednotlivých stavebních strojů uveden kromě akustického parametru stroje dále „**Akustický parametr za dobu působení**“, který je u všech strojů nižší, aniž by bylo v Hlukové studii z 05/2023 vysvětleno, co tento parametr představuje, z jakého důvodu je použit a jakým způsobem byl vypočten. Mí klienti mají za to, že Hluková studie z 05/2023 není správná a výpočty hlukové zátěže z procesu výstavby jsou taktéž podhodnocené.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevyřadil, námitku opomenul.

- k) V Hlukové studii z 05/2023 je uvedeno, že pro ověření nastavení výpočtového modelu bylo provedeno měření hluku dne 11. 5. 2023 (viz str. 13 hlukové studie). I přes námitky vznesené mými klienty však bylo toto nové měření hluku **opět provedeno pouze na dvou měřicích místech**, což je zcela nedostatečné, z nichž nadto **ani jedno měření neproběhlo u nemovitostí mých klientů**. Provedené měření tedy opět nevypovídá nic o hlukové zátěži ve vztahu k nemovitostem mých klientů. Měření je stiženo i dalšími vadami, které mí klienti namítali již ve vztahu k měření provedenému v roce 2018, viz námitky vznesené mými klienty dne 17. 2. 2023 a doplněné dne 20. 3. 2023.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevyřadil, námitku opomenul.

- l) V Hlukové studii z 05/2023 se v čl. 4.4.2 hovoří o „**Ověřovacím měření 2023**“. Jak však následně plyne z textu, „ověřovací měření“ proběhlo pouze **ve dvou měřicích bodech, z nichž ani jeden nebyl totožný s měřicími body při měření ze dne 15. 5. 2018**. Neproběhlo tedy **žádné ověření toho, zda jsou výsledky měření ze dne 15. 5. 2018 správné a aktuální**. Mí klienti přitom v námitkách poukazovali na skutečnost, že provedené výpočty či použité výpočtové modely a postupy vykazují podstatné rozdíly, zejména oproti výsledkům měření hluku ze dne 15. 5. 2018. Ověřovací měření tedy dle mých klientů mělo být provedeno tak, aby mimo jiné ověřilo či vyvrátilo výsledky měření ze dne 15. 5. 2018, což se však nestalo.

I nadále tedy mí klienti mají za to, že **provedené výpočty či použité výpočtové modely a postupy nejsou správné, neboť vykazují podstatné rozdíly**, zejména oproti výsledkům měření hluku.

Mí klienti nemohou provést jakoukoli kontrolu či srovnání přímo ve vztahu k jejich nemovitostem, neboť hluková zátěž (pouze ze silniční dopravy) byla vůči jejich nemovitostem posouzena jen v Akustické studii - doplňku posouzení ze srpna 2021, přičemž posuzovány byly pouze budoucí horizonty (2022 a 2052). Příkladem si však dovoluji odkázat například na výpočty a měření týkající se nemovitosti Pražská tř. 2664/145.

V Akustické studii z listopadu 2013 (viz str. 19 akustické studie) nebyly zřejmě prováděny výpočty přímo pro tuto nemovitost, zahrnut byl však bod 26, který se nachází nedaleko, taktéž podél Pražské třídy. Pro bod 26 byla ve výšce 2 metry vypočtena následující hladina hluku ze silniční dopravy:

- denní doba před výstavbou: 72,4 dB, denní doba po výstavbě: 71,1 dB
- noční doba před výstavbou: 65,2, noční doba po výstavbě: 64,2 dB

V Protokolu o autorizovaném měření hluku společnosti ATEM evidenční číslo 2018-04-02 (viz str. 25 protokolu) byla pro stanoviště 1 - Pražská tř. 2664/145 naměřena následující hladina hluku ze silniční dopravy:

- denní doba: 60,7 dB (+/- nejistota měření 2dB)
- noční doba: 55,7 dB (+/- nejistota měření 2dB)

V Akustické studii z října 2020 (viz str. 19 akustické studie) byla pro bod 16 - Pražská tř. 2664/145 ve výšce 2 metry vypočtena následující hladina hluku z provozu záměru v roce 2022:

- denní doba bez opatření: 50,6 dB, denní doba s opatřením: 50,7 dB
- noční doba bez opatření: 46,7 dB, noční doba s opatřením: 46,8 dB

V Hlukové studii z 09/2022 (viz str. 15-16 hlukové studie) byla pro bod 19 - Pražská tř. 2664/145 ve výšce 1 NP vypočtena následující hladina hluku ze silniční dopravy pro rok 2022:

- denní doba bez opatření: 53,1 dB, denní doba s opatřením: 53,1 dB
- noční doba bez opatření: 46,0 dB, noční doba s opatřením: 46,0 dB

V Hlukové studii z 05/2023 (viz str. 15-16 hlukové studie) byla pro bod 19 - Pražská tř. 2664/145 ve výšce 1 NP vypočtena následující hladina hluku ze silniční dopravy po zprovoznění záměru:

- denní doba bez opatření: 53,2 dB, denní doba s opatřením: 53,2 dB
- noční doba bez opatření: 46,1 dB, noční doba s opatřením: 46,1 dB

Jestliže se výsledky měření hladiny hluku ze silniční dopravy v roce 2018 (které se týkalo hladiny hluku ze silniční dopravy před realizací záměru a z něhož byla nadto celá řada hlukových událostí z provozu vyloučena) a výsledky výpočtů hladiny hluku ze silniční dopravy (které se týkalo budoucí hladiny hluku ze silniční dopravy po realizaci záměru, popř. pouze budoucí hladiny hluku z provozu záměru) **liši až o 10 dB**, je nutno si klást otázku, zda lze výpočty považovat za správné a spolehlivé. Není žádného logického důvodu, aby se hladina hluku ze silniční dopravy po realizaci záměru snížila o téměř 10 dB oproti provedenému měření, když má dojít ke zkapacitnění komunikace, intenzita dopravy zároveň roste i v čase a na daném místě nemají být ani provedena protihluková opatření. Oproti výpočtům v Akustické studii z listopadu 2013 pro obdobnou nemovitost se výsledky **liši již o téměř 20 dB**. Mí klienti mají za to, že výpočty nelze považovat za správné a spolehlivé.

Nutno přitom dodat, že tyto neodůvodněné rozdíly jsou podstatné i pro případ, že chybné bylo především měření hluku ze dne 15. 5. 2018. Toto měření bylo totiž použito ke kalibraci výpočtových modelů (včetně Hlukové studie z 05/2023) a jeho vady se tak promítají i do samotné Hlukové studie z 05/2023. Správnost měření nebyla osvědčena ani ověřovacím měřením provedeným v roce 2023, neboť toto měření bylo provedeno pouze ve dvou zcela odlišných měřicích místech.

Speciální stavební úřad se ve vztahu ke všem dřívějším podkladům předloženým v řízení vyjadřuje pouze tím způsobem, že je „*ponechává bez komentáře*“, neboť nejsou „*relevantním podkladem pro stavební řízení*“ (viz str. 37 stavebního povolení). Pokud však v řízení bylo doloženo hned několik podkladů, které měly posuzovat totožnou otázku (v tomto případě hlukové, akustické studie) a jejich výsledky se liší zásadním způsobem bez jakéhokoli odůvodnění, je zcela namístě tuto skutečnost namítnout a zpochybňovat jejich spolehlivost. I dříve doložené podklady jsou v takovém případě relevantní a námitka proto měla být řádně vypořádána.

Speciální stavební úřad k námitkám ohledně výše popsaných neodůvodněných rozdílů dále pouze uvedl, že „*K zastupování majitele nemovitosti Pražská 2664/145 nedisponuje zastupující advokát zmocněním.*“ (viz str. 42 stavebního povolení). To však nikdy nebylo tvrzeno. Poukázání na neodůvodnění rozdílů u této nemovitosti nelze v jakékoli smyslu vykládat jako úkon činěný v zastoupení majitele této nemovitosti. Mí klienti nemohli srovnat výsledky výše uvedených podkladů přímo ve vztahu k jejich nemovitostem, neboť hluková zátěž nebyla vůči jejich nemovitostem ve všech těchto podkladech vyhodnocena. Logicky tak bylo možné porovnávat pouze takový výpočtový bod, který byl obsažen ve všech podkladech. Pokud jsou zjištěny takto zásadní a neodůvodněné rozdíly u jakéhokoli výpočtového bodu, je namístě zpochybňovat správnost a spolehlivost předložených podkladů jako celku.

- m) Ve výroku V. stavebního povolení byla uložena podmínka č. 4: „*Na navazujícím úseku silnice I/20 (Okružní ulici) bude v rozsahu km 2,440 až 2,521 (KÚ) položen tzv. „tichý asfalt“.*“ Mí klienti namítají, že **tichý asfalt má být položen pouze na velmi krátkém úseku (pouze 81 metrů)**. Není přitom odůvodněno, proč nemá být položen i na dalších úsecích, ačkoli by takové opatření zlepšilo imisní hlukovou situaci (dle Akustické studie z listopadu 2013, viz str. 17, může použitým tichého asfaltu dojít k poklesu akustických příspěvků až o 5 dB). Zároveň by tato podmínka měla být doplněna taktéž povinností provádět pravidelné odborné čištění komunikace s tichým asfaltem, neboť zkušenosti s tímto povrchem prokázaly, že bez dostatečně častého odborného čištění se póry pohlcující hluk ucpávají a akustická životnost tichého asfaltu se zkracuje. Ve výroku VII. stavebního povolení, kterým jsou stanoveny podmínky pro užívání stavby, však žádná taková podmínka uložena není.

- n) Pokles akustických příspěvků mohl být dále zajištěn i **snížením maximální povolené rychlosti** na pozemních komunikacích (dle Akustické studie z listopadu 2013, viz str. 17, může snížením maximální povolené rychlosti dojít k poklesu akustických příspěvků až o 0,5 dB). I přes námitky mých klientů však takové opatření zapracováno ani uloženo nebylo. I přes námitky mých klientů nebyla zapracována ani uložena ani **instalace radarů** k měření rychlosti na ulici Okružní (v úseku od kruhového objezdu po křižovatku Pražská tř. – Okružní) a na ulici Pražská tř. (v úseku od křižovatky Pražská tř. – Okružní po křižovatku ulic Pražská tř., U Čertíka a Světlíky) za účelem kontroly dodržování již stanovené nejvyšší povolené rychlosti, která v těchto úsecích není dodržována (nejvyšší povolená rychlost činí 50 km/hod., je však většinou řidičů běžně překračována).

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypovádal, námitku opomenul. V podmínce č. 33 stavebního povolení je přitom uvedeno, že součástí projektové dokumentace je i návrh trvalého dopravního značení, které bude posuzováno v rámci závěrečné kontrolní prohlídky po vydání kolaudačního souhlasu. Do projektové dokumentace tedy mohl být zapracován i návrh trvalého dopravního značení, který by byla snížena nejvyšší povolená rychlost, díky čemuž by došlo ke snížení hlukové zátěže.

- o) Mí klienti dále namítali **rozpor hlukové studie s Rozptylovou studií z října 2020**. V Rozptylové studii z října 2020 je uvedeno, že se předpokládá provádění stavebních prací v pracovních dnech od 7 do 21 hodin a v mimopracovní dny od 8 do 19 hodin (viz str. 33 rozptylové studie). V Hlukové studii z 05/2023 však bylo počítáno s prováděním stavebních prací pouze v pracovní dny od 7 do 19 hodin (viz čl. 4.3 hlukové studie). Zároveň je v Hlukové studii z 05/2023 počítáno s prací strojů na plný výkon po 3/4 pracovní doby, není však již patrné, zda byl vyhodnocen i hluk produkovaný v době, kdy stroje budou pracovat, pouze ne na plný výkon.

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil tak, že „*zpracovatelé hlukové studie a rozptylové studie zpracovávají příslušné studie nezávisle na sobě.*“ (viz str. 42 stavebního povolení). Námitka však spočívá v tom, že ze strany stavebníka byly zjevně zpracovatelům těchto studií sděleny odlišné vstupní údaje, a přesto tento nesoulad nebyl zjištěn speciálním stavebním úřadem ani žádným z dotčených orgánů a stavebník nebyl vyzván k doložení takových podkladů, které budou ohledně totožné věci (zde délka a výkon pracovních strojů) vycházet ze stejných vstupních údajů. Následný výpočet celkového počtu hodin speciálním stavebním úřadem taktéž námitku neřeší, neboť provádění prací v mimopracovní dny od 8 do 19 hodin (byť na plný výkon „jen“ po 1/2 pracovní doby) je více obtěžující než provádění prací pouze v pracovní dny. Mimopracovní dny mají sloužit k odpočinku obyvatel. Pokud budou práce prováděny i v mimopracovní dny, nebudou mít mí klienti po dobu několika let ani jediný den v týdnu možnost celodenního odpočinku, neustále budou obtěžováni hlukem a vibracemi z výstavby.

Speciální stavební úřad dále k námitce uvedl, že „*Obecně totiž stavební stroje na staveništi bud' pracují (v zásadě vždy na plný výkon), anebo stojí.*“ (viz str. 43 stavebního povolení). Stavební stroje však nemusí vždy pracovat na plný výkon; opačný závěr speciálního stavebního úřadu není ničím podložen. Pokud by stavební stroje vždy pracovaly pouze na plný výkon, bylo by taktéž uvádění tohoto údaje (práce „na plný výkon“) v doložených studiích (Hluková studie z 05/2023, Rozptylová studie z října 2020 atd.) zcela nadbytečné; přesto je tento údaj v podkladech opakovaně uváděn.

- p) Mí klienti dále namítali, že navrhovaná **doba provádění stavebních prací** by byla nepřiměřeným zásahem do práv osob bydlících v lokalitě a zcela nepřiměřená místním poměrům. Hluková studie z 05/2023 **je vnitřně rozporná**, neboť na str. 11 je uvedeno, že stavební práce mají probíhat od 7:00 do 19:00 hodin, následně se však na stejné straně hovoří o pracovní době od 7:00 do 21:00 hodin a taktéž na str. 33 se uvádí stavební práce od 07:00 hod. do 21:00 hod. V takovém případě tedy mají být obtěžování hlukem z výstavby (aniž by v křižovatce ulic Pražská tř. a Okružní měly být instalovány dočasné protihlukové stěny, viz Hluková studie z 05/2023, str. 35 a 36) **každý den, pracovní i nepracovní, od ranních do večerních hodin, a to po dobu několika let**, neboť dle projektové dokumentace se předpokládá zahájení stavby v roce 2024 a dokončení v roce 2027 (viz DSP, příloha 1-1, Technická zpráva, z 03/2022, str. 17, 18). To vše zároveň za stavu, kdy nebyla vzata v potaz hluková zátěž z jiných zdrojů, včetně záměrů realizovaných či plánovaných v blízkosti nemovitostí mých klientů. V tomto kontextu je nutné namítnout, že v případě hluku z provozu Sportovně relaxačního areálu, a to včetně hluku z hudební produkce, a hluku z provozu vodních vleků na Nemanickém rybníce (rybník Světlík), se jedná o prakticky celodenní hluk. Taktéž hluk z výstavby ZTV Nemanický rybník, I. etapa a následně výstavby rodinných domů a hluk z výstavby a následného provozu Pohybového parku Nemanice lze předpokládat prakticky po celý den. Celkové hlukové zatížení ze všech těchto a dalších zdrojů nebylo vyhodnoceno. Mí klienti namítali, že takové hlukové zatížení je zcela

nepřiměřené, velmi obtěžující, jednoznačně překračující míru přiměřenou poměrům v obytné zástavbě rodinných domů, kdy rozhodně nelze hovořit o zachování kvality prostředí či o jakékoli možnosti odpočinku či rekreace ve vlastním rodinném domě. Vystavení této hladině hluku po takto dlouhou dobu bude mít negativní vliv na zdraví mých klientů. Mí klienti žádali, aby byly stavební práce omezeny na dobu od 7:00 do 17:00 hodin, mimo víkendy a státní svátky. Uvedený návrh odpovídá svou délkou opatření pro omezení hluku uvedenému v Akustické studii z listopadu 2013 (viz str. 25), v níž je navrženo omezit práce na dobu mezi 8:00 a 18:00 hodinou, mimo svátky a víkendy.

Speciální stavební úřad k této námitce uvedl, že k uložené takové podmínky nemá oporu v žádném právním předpise ani závazném stanovisku (viz str. 42 stavebního povolení). Speciální stavební úřad však dle ust. § 115 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona může ve stavebním povolení stanovit podmínky pro provedení stavby a zabezpečit jimi ochranu veřejných zájmů, čímž je bezpochyby i ochrana zdraví před hlukem a vibracemi.

- q) Mí klienti namítali, že při posuzování hluku z výstavby byly posuzovány pouze „*hlukově nejvýznamnější práce*“, avšak posuzovány by měly i další neuvedené práce a stroje, jejichž vliv na hlukovou zátěž v žádném případě nelze opomenout a bagatelizovat, např. hluk z řezání materiálu, ze sbíječek apod. Tento hluk nebyl žádný způsobem zohledněn.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevyřadil, námitku opomenul.

- r) V Hlukové studii z 05/2023 chybí konkrétní výpočty, z nichž by bylo možné ověřit, jaká **veškerá data, koeficienty, výpočtové modely apod. byly použity**. Hluková studie z 05/2023 je nepřezkoumatelná. Tyto podklady navíc taktéž **přebírají data od ŘSD, tedy samotného stavebníka**, což nelze považovat za objektivní a nezávislé zjištění dat pro prováděné výpočty. Na řadě míst obsahuje Hluková studie z 05/2023 **obecné formulace**, z nichž nelze zjistit konkrétní závěry. Např. na str. 4 se uvádí, že bylo uvažováno se snižováním rychlosti. Není však jakkoli konkretizováno ani jakým způsobem (na jakou rychlost apod.), ani jaký vliv tato úvaha měla na výsledky (neboť snižování rychlosti může vést k nižší, ale i k vyšší hlukové zátěži, v závislosti na dalších parametrech, například povrchu vozovky apod.).

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil na str. 46 stavebního povolení tak, že se s takovým požadavkem „*dosud nesetkal*“ a považuje jen za „*kuriózní*“ a „*naprosto absurdní*“. Mí klienti tento dojem nesdílí. Studie musí být kontrolovatelné a přezkoumatelné, což nemohou splňovat v případě, že z nich není seznatelný postup ani veškeré vstupní údaje.

B) Dopravní model z 04/2019

- a) Dopravní model z 04/2019 **není aktuální, nezobrazuje současnou intenzitu a charakter dopravy, vychází z nesprávných či již neaktuálních údajů a obsahuje řadu vad**. V rozhodnutí Krajského úřadu Jihočeského kraje, Odboru regionálního rozvoje, územního plánování a stavebního řádu, Oddělení stavebního řádu, č.j. KUJCK 106354/2021 ze dne 20. 10. 2021 (dále také jen „rozhodnutí o odvolání“), je **výslovně uvedeno, že v dalších fázích povolování stavby budou aktualizovány dopravní modely**, jimž bude přizpůsobováno také stavebně technické a materiálové provedení záměru, včetně protihlukových opatření (str. 9 a 10 rozhodnutí o odvolání: „*Odvolací orgán však sděluje, že stejně jako budou v dalších fázích povolování stavby aktualizovány hlukové studie, tak aktualizovány budou i dopravní modely, jimž bude nutné a v odpovídající podrobnosti přizpůsobováno také stavebně technické a materiálové provedení záměru „severní spojky“, včetně protihlukových opatření.*“). Ve stavebním řízení však žádný aktualizovaný dopravní model předložen nebyl. Obdobně bylo v rozhodnutí o odvolání výslovně uvedeno, že ve stavebním řízení bude **aktualizována hluková studie, a to ve stavu vůči všem chráněným vnitřním a venkovním prostorům v dotčeném území** (viz str. 9). Ani tato podmínka však splněna nebyla; v řízení nebyla doložena aktualizovaná akustická studie, která by posuzovala hlukové zatížení vůči všem chráněným vnitřním a venkovním prostorům v dotčeném území.

Speciální stavební úřad se s touto námitkou vypořádal tak, že označil aktualizaci dopravních modelů dle rozhodnutí o odvolání za pouhou „*úvahu autora rozhodnutí v odvolacím řízení*“ (viz str. 35 a str. 41 stavebního povolení) s odůvodněním, že je obsažena pouze v odůvodnění rozhodnutí, nikoli ve výroku. Mí klienti považují za zcela rozporné se zásadou legitimního očekávání, aby správní orgán (dokonce se v obou případech jedná o Krajský úřad Jihočeského kraje) při svém rozhodování dospěl k určitému závěru, tento závěr jakožto subjekt vykonávající veřejnou moc sdělil účastníkům řízení ve svém rozhodnutí a následně bylo totožným účastníkům sděleno, že se jednalo pouze o „*úvahu autora rozhodnutí*“. Při uvedeném výkladu je pak nutno dojít k závěru, že odůvodňování správních rozhodnutí zcela ztrácí smysl. Přístup speciálního stavebního úřadu je v tomto ohledu tuto označit za alibistický a logicky vede mé klienty k úvaze, zda tedy mají stejnou optikou nahlížet i na odůvodnění stavebního

povolení, neboť odůvodnění stavebního povolení je v takovém případě taktéž pouze nezávaznou a nepodstatnou „úvahou autora rozhodnutí“.

- b) Dopravní model z 04/2019 počítá se zprovozněním záměru v roce 2022, ačkoli v době jeho vyhotovování (04/2019) **již bylo nepochybné, že v roce 2022 záměr zprovozněn nebude**, když v dané době ještě nebylo vydáno ani územní rozhodnutí a v aktuální projektové dokumentaci se počítá s realizací po dobu 4 let (2024 až 2027). Dokončení záměru se předpokládá v roce 2027, tedy o pět let později oproti časovému bodu, k němuž byla predikována doprava v Dopravním modelu z 04/2019. Mí klienti namítli vadnost všech podkladů předložených ve stavebním řízení, které pracují s modely a výpočty pro výhledový rok 2022, aniž by byly tyto modely a výpočty porovnány a ověřeny se skutečnými údaji za již uplynutý rok 2022.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- c) Dopravní model z 04/2019 vychází z **Územního plánu Českých Budějovic z roku 2015** (viz str. 14, str. 27 dopravního modelu), **kteřý byl však pro nezákonnost zrušen Krajským úřadem Jihočeského kraje**. Aktualizace vychází z neplatného územního plánu dokonce přesto, že ke zrušení územního plánu došlo dle veřejně dostupných informací již s účinností ke dni 3. 3. 2018, **tj. před samotným vyhotovením Dopravního modelu z 04/2019**. Dopravní model z 04/2019 přitom z územního plánu přebírá konkrétní údaje o rozvojových zónách, z nichž následně odvozuje údaje o počtu zdrojů osobních, lehkých nákladních a nákladních vozidel a počtu těchto vozidel (a to např. dle navrhovaných počtů bytových jednotek, dle plochy rozvojové zóny apod., viz str. 14 Dopravního modelu z 04/2019 včetně tabulky s konkrétním vyčíslením pro jednotlivé plochy a zóny). Z těchto nesprávných údajů následně Dopravní model z 04/2019 vychází při stanovení dopravní poptávky a celkové dopravní prognózy.

Speciální stavební úřad k této námitce uvedl, že v roce 2015 se „*patrně jednalo o jednu z mnoha změn územního plánu, jejíž případné zrušení objektivně nemá žádný vliv na stavební řízení*“ (viz str. 41 stavebního povolení). Údaj o „*územním plánu Českých Budějovic z roku 2015*“ je uveden přímo v Dopravním modelu z 04/2019 (viz str. 14, str. 27 dopravního modelu), proto byl takto uveden i v námitkách. Jednalo se o opatření obecné povahy ze dne 12. 11. 2015 (vydané Zastupitelstvem města České Budějovice usnesením č. 271/2015), které bylo označeno jako „*Územní plán České Budějovice*“ a bylo zrušeno v přezkumném řízení rozhodnutím Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic č.j. KUJCK 24286/2018 s účinností ke dni 3. 3. 2018 (viz údaje zde: https://www.c-budejovice.cz/sites/default/files/obsah/Odbory/OUP/UP/UPnM/tabulka_zmeny_upnm.pdf). Krajský úřad Jihočeského kraje shledal, že opatření obecné povahy obsahuje mnoho vad a není pouze změnou územního plánu, ale zcela novým územním plánem, který však odporuje zákonu. Opatření obecné povahy svým rozsahem a obsahem bylo novým územním plánem. Obsahovalo rozsáhlé změny oproti územnímu plánu z roku 2000, včetně změn koncepce rozvoje jednotlivých lokalit. Změny koncepce jednotlivých lokalit se týkaly taktéž všech lokalit, v nichž má být realizován záměr Severní spojky. Opatření obecné povahy dále obsahovalo významné změny týkající se umožnění výstavby v určitých lokalitách, změny týkající se veřejně prospěšných staveb apod. Tyto rozsáhlé změny měly vliv na výsledky Dopravního modelu z 04/2019, což je jeho vadou – s ohledem na datum vyhotovení Dopravního modelu z 04/2019 nemělo být vůbec vycházeno z opatření obecné povahy ze dne 12. 11. 2015, neboť to již bylo v dané době zrušeno.

- d) Dopravní model z 04/2019 vychází především z výsledků Celostátního sčítání dopravy z roku 2016 (viz str. 5 dopravního modelu), tj. z údajů, které jsou k současnému stavu již téměř 7 let staré a k momentálně **odhadovanému datu zprovoznění v roce 2027 již budou 11 let staré**. Totéž platí pro další podklady, z nichž aktualizace vycházela, např. Jihočeský kraj, „*rozvojové plány a komunikace – přehled*“ z roku 2016, ÚHA České Budějovice, „*Rozvojové plány a komunikace – přehled*“ z roku 2016, či ŘSD, „*Směrový průzkum na hraničních přechodech*“ již z roku 2010.

Speciální stavební úřad k této námitce uvedl, že aktuálnější relevantní údaje nejsou k dispozici, neboť poslední sčítání dopravy probíhalo v letech 2020 a 2021 a interpretace jeho výsledků je problematická z důvodu provádění sčítání v období nejtvrdějších koronavirových opatření včetně omezení pohybu osob. Samotná skutečnost, že sčítání dopravy z let 2020 a 2021 nelze použít, však ještě neznamená, že si zpracovatel Dopravního modelu z 04/2019 neměl a nemohl obstarat aktuální relevantní údaje jiným způsobem, z jiných zdrojů než pouze z celostátního sčítání dopravy prováděného Ředitelstvím silnice a dálnic ČR (tj. samotným stavebníkem). K námitce týkající se dalších podkladů, z nichž Dopravní model z 04/2019 vycházel, se speciální stavební úřad žádným způsobem nevypořádal, námitku opomenul.

- e) Dopravní model z 04/2019 vychází z **nesprávné predikce zprovoznění dopravních staveb**, a tedy z nesprávných vstupních údajů na straně dopravní nabídky (viz str. 20 dopravního modelu). **K roku 2022 nebylo zprovozněno 70 % staveb, které dle predikce v roce 2022 již měly být zprovozněny**, viz záměry:

- D3 – Úsilné – Hodějovice
- D3 – Hodějovice – Třebotín
- D3 – Třebotín – Kaplice nádraží
- I/3 – Olbramovice, přeložka
- I/20 – České Budějovice, Severní spojka
- I/34 - Stráž nad Nežárkou – Lásenice
- I/39 - Horní Planá
- I/39 - Přísečná
- II/157 – Srubec, obchvat + homogenizace
- ČB – Okružní 1. etapa (zlepšení parametrů v úseku Pražská – OK I/34, 4-pruh)
- ČB – Podjezd pod nádražím (Mánesova – Zanádražní)
- ČB – Zanádražní komunikace – 4II.b etapa (lokality Za hřbitovem)
- ČB – Zanádražní komunikace – 5. etapa (do lokality MÚK Pohůrka – D3 od západu)
- ČB – Zanádražní komunikace – 6. etapa (do lokality MÚK Pohůrka – D3 od východu)
- ČB – Horákové – Litvínovická – 1. etapa (úsek Branišovská – Na Sádkách)
- ČB – Rudolfovska x Hlinská – nová okružní křižovatka
- ČB – Propojení ul. Gen. Píky a Horní (Za Otýlí)
- Jižní tangenta – I. etapa

Zároveň nebyly v Dopravním modelu z 04/2019 zhodnoceny stavby v Jihočeském kraji, ačkoli v Aktualizaci dopravního modelu č. 16-31-047 z 30. 5. 2016 byly stavby v Jihočeském kraji součástí hodnocení dopravní nabídky.

Speciální stavební úřad k této námitce uvedl, že vytýkat autorovi dopravního modelu nesprávnou predikci zprovoznění dopravních staveb s odstupem 4 let a znalostí skutečného stavu je ze strany namítajících „*nečestné*“ a že autor dopravního modelu „*pochopitelně její jasnovidcem*“ (viz str. 41 stavebního povolení). Mí klienti neshledávají nic „*nečestného*“ na námitce, že predikce budoucího stavu (což je prakticky vždy účelem dopravního modelu) se ukázala být nesprávná. Právě onen odstup čtyř let je však zásadním problémem, neboť pokud by byla ve stavebním řízení předložena aktualizovaná dopravní studie (jak mí klienti opakovaně namítali) a nikoli čtyři roky starý neaktuální podklad, byla by predikce nepochybně výrazně přesnější. Další možností přesnější predikce by bylo zpracování několika variant dopravního modelu s různými variantami predikcemi zprovoznění staveb. Ani jedna z těchto možností však nebyla provedena a námitka mých klientů je tedy zcela namístě. Jestliže nebylo zprovozněno 70 % staveb, které dle predikce v Dopravním modelu z 04/2019 již měly být zprovozněny, je Dopravní model z 04/2019 prokazatelně nesprávný. Pokud dále speciální stavební úřad vytýká mým klientům, že nepřipojili žádnou úvahu o tom, jak by toto mohlo ovlivnit výstupy z Dopravního modelu z 04/2019, je nutno uvést, že nelze očekávat ani požadovat od účastníků řízení, aby napravovali vady předloženého dopravního modelu tím, že by sami predikovali jeho správné výstupy. Minimálně nezprovoznění úseků komunikace D3 má však ten vliv, že doprava není svedena okolo Českých Budějovic a vozidla projíždí Českými Budějovicemi včetně Pražské třídy a Okružní. Dopravní model z 04/2019 tedy počítal s nižšími počty vozidel, neboť bylo k roku 2022 nesprávně predikováno zprovoznění komunikací, které by intenzitu dopravy na Pražské třídě a Okružní mohly zmírnit.

K námitce týkající se nezhodnocení staveb v Jihočeském kraji se speciální stavební úřad žádným způsobem nevyvořoval, námitku opomenul.

- f) Dopravní model z 04/2019 naopak **nezohledňuje pro rok 2022 rozvojové plochy nadmístního významu u silnice I/34** (viz str. 15 dopravního modelu), přestože rozvoj na této ploše naopak **již probíhá a jedná se o plochy, které jsou z hlediska dopravního zatížení zásadní**. Právě na těchto plochách má být zbudováno **rozsáhlé logistické centrum**, o němž mí klienti hovořili již v námitkách, na které mělo být v roce 2021 vydáno územní rozhodnutí a v rámci něhož mají být **na rozloze 37 hektarů postaveny stavby pro skladování, logistiku a výrobu, včetně parkoviště pro 700 osobních aut a 50 kamionů**. Dle sdělovacích prostředků již na ploše byla postavena minimálně jedna skladovací

hala. Dopravní model z 04/2019 tuto rozvojovou plochu pro rok 2022 nezohledňuje, ačkoli výstavba již započala a minimálně jedna budova již má být dokončena. Dopravní model z 04/2019 tedy pro rok 2022 nesprávně predikovala zprovoznění dopravních staveb, které zprovozněny v drtivé většině nebyly (viz výše), a naopak nepredikoval výstavbu na rozvojových plochách nadmístního významu u silnice I/34, která již byla částečně provedena. V Aktualizaci dopravního modelu č. 16-31-047 z 30. 5. 2016 byla přitom tato rozvojová plocha nadmístního významu u silnice I/34 uvažována již pro rok 2022 (s částečnou naplněností). Taktéž **budoucí předpoklad naplněnosti** podle Dopravního modelu z 04/2019 je minimálně ve vztahu k rozvojové ploše nadmístního významu u silnice I/34 **nesprávný**. Budoucí naplněnost jednotlivých rozvojových ploch byla uvažována jako 30 % pro rok 2032, 60 % pro rok 2042 a 100 % pro rok 2052. Minimálně pro tuto plochu se jedná o podhodnocený údaj, obzvláště s ohledem na skutečnost, že minimálně jedna hala již byla realizována. Zároveň mí klienti namítají, že **predikce naplněnosti jednotlivých ploch pro výhledové horizonty musí vycházet z objektivních kritérií, nikoli z „dohody se zadavatelem“**, jak je uváděno v Dopravním modelu z 04/2019 (viz str. 16 dopravního modelu). Zároveň není v aktualizaci vysvětleno, z jakého důvodu je rozvojová plocha nadmístního významu u silnice I/34 uvažována jako plocha smíšená a skladová, nikoli ryze komerční, jak tomu bylo v předcházejících studiích (viz str. 17 dopravního modelu). Na uvedené ploše má být vybudováno logické centrum, nikoli zástavba pro bydlení. Posouzení je **v rozporu s platným územním plánem Českých Budějovic**, podle něhož je plocha vymezena jako „území pro areály nadměstského charakteru a významu“ (viz čl. 47 územního plánu) a tedy zařazena do pododdílu třetího – „zastavitelné území s převažujícím charakterem pracovních aktivit“. Oproti tomu plochy smíšené jsou v územním plánu zařazeny do pododdílu druhého – „zastavitelné území s převažujícím charakterem smíšeným“. Z Dopravního modelu z 04/2019 není zřejmé, jakým konkrétním způsobem se toto nesprávné posouzení promítlo do výpočtů, z obecného vysvětlení na str. 14 dopravního modelu lze však usuzovat, že **došlo pravděpodobně k podhodnocení zdrojů vozidel, a to minimálně podhodnocení zdrojů lehkých nákladních a nákladních vozidel**. Z Dopravního modelu z 04/2019 dále není zřejmá konkrétní predikce zdrojů vozidel pro tuto rozvojovou plochu, a to patrně z důvodu absence predikce pro rok 2022. Význam plochy je však patrný např. ze str. 16 a 17 Dopravního modelu z 04/2019, v němž je pro plochy nadměstského významu uvedena predikce 17 995 zdrojů osobních vozidel, 576 zdrojů lehkých nákladních vozidel, 576 zdrojů nákladních vozidel, celkem 19 146 zdrojů vozidel. Na mapě jsou následně zobrazeny čtyři plochy nadměstského významu, z nichž tato rozvojová plocha je tou největší. Význam této rozvojové plochy a dopravního zatížení, které s ní bude spojeno, je tedy pro danou lokalitu zásadní.

Speciální stavební úřad k této námitce uvedl, že mí klienti „*zjevně chybně pochopili psaný text doplněný obrázkem*“ a že na následujícím listě jsou rozvojové plochy zahrnuté do výpočtů. Uvedené rozvojové plochy u silnice I/34 jsou však zohledněné pouze pro výhledové roky 2032, 2042 a 2052 (a to ještě s podhodnocenou naplněností, viz výše), nikoli však pro rok 2022 (tj. pro rok, který byl v dopravním modelu predikován jako rok zprovoznění). To je koneckonců i výslovně uvedeno na str. 15 dopravního modelu: „*Rozvojové plochy nadmístního významu u silnice I/34 nejsou v roce 2022 uvažovány vzhledem ke stávajícímu postupu územně-plánovací dokumentace v této lokalitě.*“ Pro rok zprovoznění záměru (a to ani pro nově odhadovaný rok zprovoznění 2027) tedy tyto rozvojové plochy zohledněny nebyly, ačkoli reálně již rozvoj na této ploše probíhá a ačkoli se jedná o plochy, které jsou z hlediska dopravního zatížení zásadní.

K ostatním námitkám (predikce naplněnosti na základě dohody se zadavatelem, nikoli objektivních kritérií, výpočty na základě nesprávného způsobu využití plochy v rozporu s územním plánem apod.) se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- g) V Dopravním modelu z 04/2019 **nebyly zohledněny další záměry**, které již byly či mají být vybudované v bezprostřední blízkosti nemovitostí mých klientů, jak bylo specifikováno v námitkách. Přitom z údajů v kartogramech obsažených v Dopravním modelu z 04/2019 vyplývá, že **i bez zohlednění těchto záměrů naroste doprava na přilehlých komunikacích dvojnásobně, resp. trojnásobně**. Kartogramy uvádí pro komunikaci na hrázi Nemanického rybníka (rybník Světlík) pro rok 2022 celkem 1010 vozidel, pro rok 2052 již celkem 2270 vozidel; pro křižovatku ulic Pražská tř., U Čertíka a Světlíky uvádí kartogramy pro rok 2022 celkem 1130 vozidel, pro rok 2052 již celkem 3100 vozidel. Pro komunikaci Pražská tř. uvádí kartogramy pro rok 2022 celkem 13 997 vozidel, pro rok 2052 již celkem 19 706 vozidel, tj. nárůst o 40 %. Pro komunikaci Okružní uvádí kartogramy pro rok 2022 celkem 18 524 vozidel, pro rok 2052 celkem 23 929 vozidel, tj. nárůst o 30 %. Uvedená čísla se přitom týkají pouze nárůstu v průběhu let již po zprovoznění záměru; nárůst oproti stavu před zprovozněním záměru bude ještě podstatně vyšší (viz např. str. 8 a str. 22, kdy Dopravní model z 04/2019 počítal k datu svého vyhotovení pro ulici Okružní s celkem 10 673 vozidly a pro rok 2022 již počítal s celkem 18 524 vozidly, tj. nárůstem o více než 70 %). Je nepochybné, že při zohlednění záměrů Sportovně relaxačního areálu, vodních vleků na Nemanickém rybníce (rybník Světlík), ZTV

Nemanický rybník a Pohybového parku, by dopravní zatížení bylo ještě výrazně vyšší. Mí klienti požadují, aby byl v řízení **doložen aktuální dopravní model, který zohlední i tyto záměry.**

Speciální stavební úřad k této námitce uvedl, že „*dopravní model zásadně nezachází do podrobností záměrů lokálního významu*“ (viz str. 41 stavebního povolení). Uvedený závěr ovšem nemá oporu v žádném právním předpise. Naopak účelem dopravních modelů je pokud možno co nejpřesnější predikce budoucího stavu, čehož bez posouzení „lokálních“ záměrů nelze dosáhnout. Veškeré záměry, které mí klienti uvedli, se navíc nachází v bezprostřední blízkosti Pražské třídy či ulice Okružní a budou mít tedy přímý vliv na dopravu na Severní spoje.

- h) Dopravní model z 04/2019 nezohledňuje celou řadu skutečností, které jsou pro řádné zhodnocení dopravní situace a v návaznosti na to pro řádné zhodnocení hlukové zátěže podstatné. Dle aktualizace zřejmě **nejsou vyhodnoceny účelové komunikace** (viz str. 11 dopravního modelu), přitom doprava na těchto komunikacích je pro dopravní zatížení (a v návaznosti na něj pro hodnocení hlukového zatížení) významná. Obdobně byla pro výpočty **vyloučena data z měsíce prosince** (viz str. 6 dopravního modelu), což opět zkresluje výsledky dopravního modelu, jakož i hlukové studie – mí klienti **nebudou omezeni ve svých právech a na kvalitě prostředí pouze v „průměrné“ měsíce, ale i během těch období, kdy je dopravní zátěž (a s tím spojená hluková zátěž) významnější**, například před vánočními svátky. Pro výpočty bylo dále uvažováno **pouze s individuální automobilovou dopravou** (viz str. 11 dopravního modelu), tj. v Dopravním modelu z 04/2019 zcela chybí zohlednění autobusů či trolejbusů, jejichž vliv (včetně hlukového zatížení) tedy není v projektové dokumentaci vůbec vyhodnocen. Za nesprávné a zavádějící považují mí klienti taktéž **absenci zohlednění vlivu zpoplatnění sítě dálnic a silnic při přidělení na síť** (viz str. 12 dopravního modelu), jelikož zpoplatnění má na preferenci dopravní trasy řidičů podstatný vliv. Konkrétně ve zdejší věci je silnice II/603 alternativou k placené dálnici D3 a řidiči využívající tuto alternativu a směřující do Českých Budějovic tedy přijíždí právě po Pražské třídě, na křižovatku Pražská tř. - Okružní.

Speciální stavební úřad k této námitce uvedl, že dopravní model „*nemůže zohledňovat nevýznamné účelové komunikace*“ (viz str. 41 stavebního povolení). Uvedený závěr opět nemá oporu v žádném právním předpise, kdy je možno pouze zopakovat, že účelem dopravních modelů je pokud možno co nejpřesnější predikce budoucího stavu, čehož bez posouzení účelových komunikací nelze dosáhnout. Není žádného důvodu, aby účelové komunikace nacházející se v bezprostřední blízkosti záměru (např. hráz rybníka, ulice U Čertíka, ulice Světlíky) nebyly v Dopravním modelu z 04/2019 zohledněny, neboť i tyto účelové komunikace budou mít přímý vliv na dopravu na Severní spoje. Vylučováním dopravy z lokálních záměrů a z účelových komunikací jsou následně deformovány i výsledky jiných podkladů, pro které byl Dopravní model z 04/2019 podkladem, zejména Hlukové studie z 05/2023 a Rozptylové studie z října 2020, Tyto studie následně obsahují taktéž podhodnocené výsledky, protože při hodnocení hlukové zátěže a znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem v takovém případě nejsou vůbec zohledněny příspěvky z „lokálních“ záměrů a účelových komunikací.

K námitce týkající se zohlednění pouze individuální automobilové dopravy speciální stavební úřad uvedl, že v dopravním modelu je zpracována intenzita všech vozidel, včetně lehkých a těžkých nákladních vozidel a „*autobusy jsou nepochybně zahrnuty v kategorii těžkých nákladních vozidel.*“ (viz str. 41, 42 stavebního povolení). To je však v rozporu s údaji uváděnými v Dopravním modelu z 04/2019, v němž je na str. 11 výslovně uvedeno: „*ve výpočtu je uvažováno pouze s individuální automobilovou dopravou*“. Na žádném místě Dopravního modelu z 04/2019 naopak není uvedeno, že by autobusy byly zohledněny v rámci kategorie těžkých nákladních vozidel, jak uvádí speciální stavební úřad. K vypořádání námítky týkající se trolejbusů (viz str. 42 stavebního povolení) mí klienti uvádějí, že není žádného důvodu, aby trolejbusy (stejně jako autobusy) byly vyloučeny z Dopravního modelu z 04/2019. Vyloučením trolejbusů z Dopravního modelu z 04/2019 mimo jiné došlo k tomu, že nebyly vzaty v úvahu např. ani v Rozptylové studii z října 2020. Stejně tak hluk z provozu trolejbusů měl být posouzen, neboť i tento hluk se podílí na celkové hlukové zátěži a na hluku z dopravy; posouzen však nebyl žádným způsobem.

Námítka mých klientů ohledně absence zohlednění vlivu zpoplatnění sítě dálnic a silnic při přidělení na síť nebyla speciálním stavebním úřadem vypořádána, námitka byla opomenuta.

- i) Dopravní model z 04/2019 uvádí předpokládaný počet vozidel, v roce zprovoznění předpokládá cca 21 040 voz/24 hod a v roce 2052 se předpokládá cca 25 360 viz/24 hod. Předně je nutno zopakovat, že jako rok zprovoznění je v Dopravním modelu z 04/2019 predikován rok 2022, a to ačkoli již v době jeho vyhotovení bylo zřejmé, že k tomuto datu ke zprovoznění dojít nemůže. Předpokládaný počet vozidel je tedy podhodnocený již tím, že je přepokládám nesprávný rok zprovoznění. Tato vada byla převzata i do nového Závazného stanoviska KHS ze dne 29. 6. 2023. Dále je nutno dodat, že mí klienti

považují předpokládaný nárůst dopravy v následujících 30 letech o pouhých cca 20 % za silně podhodnocený a zkreslující. Pro srovnání lze uvést údaje z Českého statistického úřadu https://www.czso.cz/csu/czso/dopravni_park_casove_rady (Dopravní park, Silniční doprava), kdy v roce 1995 činil počet vozidel 4 850 383 a v roce 2021 činil počet vozidel 8 280 650. V období 26 let došlo k nárůstu počtu vozidel o více než 70 % (u nákladních vozidel dokonce z 202 929 na 703 547). **Předpoklad, že v následujících 30 letech dojde ke zvýšení intenzity dopravy o pouhých 20 %, se tedy jeví jako nereálný.**

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil v tom smyslu, že mezi počty registrovaných vozidel a předpokládanou intenzitou provozu lze hovořit o korelaci pouze ve vztahu k silniční síti, ne ve vztahu ke konkrétní pozemní komunikaci (viz str. 35 stavebního povolení). S tímto závěrem nemohou mít klienti souhlasit již z toho důvodu, že tato konkrétní komunikace je komunikací velmi vytiženou a veškeré související podklady (Dopravní model z 04/2019, Hluková studie z 05/2023 atd.) ukazují, že intenzita provozu na této komunikaci se zvýší. Není tedy žádný důvod se domnívat, že korelace platná ve vztahu k silniční síti nebude platit i pro tuto komunikaci. Úvahy o tom, že tuto korelaci uplatnit nelze, by mohly být vedeny např. pro účelovou komunikaci spojující pouze dvě nemovitosti, z nichž každou užívá pouze jedna osoba. V takovém případě by bylo možné předpokládat, že i v případě navýšení počtu registrovaných vozidel by se intenzita dopravy na takové účelové komunikaci nemusela změnit, neboť komunikace by stále sloužila pouze ke spojení těchto dvou nemovitostí, užívaných stejným počtem osob, z nichž každá pojedje po komunikaci vždy maximálně jedním vozidlem. Ve zdejší věci však takovou úvahu vést nelze.

Speciální stavební úřad následně demonstruje své závěry na údajích o počtu projíždějících vozidel na ulici Pražská v roce 2016 a 2020, kdy uvádí pokles o cca 30 %. K uvedenému je předně nutno namítnout, že není jasné, odkud přesně jsou tyto údaje čerpány (předložený Dopravní model z 04/2019 neobsahuje údaje ze sčítání dopravy z roku 2020). Dále je nutno zdůraznit, že sám speciální stavební úřad na jiném místě stavebního povolení uvádí, že údaje ze sčítání dopravy za rok 2020 nelze použít, jelikož „*vlastní sčítání probíhalo nešťastně v době platnosti nejtvrdších koronavirových opatření, včetně omezení pohybu osob.*“ (viz str. 41 stavebního povolení). Závěr speciálního stavebního úřadu, že „*trend zklidnění a snížení dopravní zátěže na ulici Pražská v uplynulých 5 letech je ve čtvrti Nemanice neoddiskutovatelný*“, není ničím podložen. Naopak z Dopravního modelu z 04/2019 plyne, že doprava v okolí nemovitostí mých klientů na přílehlých komunikacích naroste dvojnásobně, resp. trojnásobně (a to i bez zohlednění záměrů, které v Dopravním modelu z 04/2019 zohledněny být měly, viz výše v čl. VIII. odst. 6 část A) písm. g) odvolání. Příkladem může být křižovatka ulic Pražská tř., U Čertíka a Světlíky, kdy podle kartogramů v Dopravním modelu z 04/2019 naroste doprava v tomto místě trojnásobně (kartogramy uvádí pro rok 2022 celkem 1130 vozidel, pro rok 2052 již celkem 3100 vozidel), a to bez zohlednění dopravy z dalších záměrů.

- j) Dopravní model z 04/2019 neobsahuje téměř **žádné konkrétní výpočty**, z nichž by bylo možné ověřit, jaká veškerá data, koeficienty apod. byly použity. Mí klienti namítají **nepřezkoumatelnost** Dopravního modelu z 04/2019.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevyřadil, námitku opomenul.

- k) Mí klienti se domnívají, že provedené výpočty či použité výpočtové modely a postupy v Dopravním modelu z 04/2019 nejsou správné, neboť vykazují podstatné rozdíly.

Příkladem si mí klienti dovolují poukázat na data z kartogramů obsažených v Dopravním modelu z 04/2019. U jednotlivých kartogramů jsou uvedeny počty vozidel pro určitý horizont. Zároveň je v Dopravním modelu z 04/2019 modelován stav k 04/2019. Při porovnání údajů z křižovatky Pražská tř. – Okružní (a to v částech křižovatky u Nemanického rybníka – rybník Světlík) obsahuje v Dopravní model z 04/2019 následující údaje:

- Počet vozidel podle modelu současného stavu (tj. k 04/2019), viz str. 8:
 - Pražská tř.: celkem 14 598 vozidel
 - Okružní: celkem 10 673 vozidel
- Počet vozidel podle modelu stavu v roce 2022, viz str. 22:
 - Pražská tř.: celkem 13 997 vozidel
 - Okružní: celkem 18 524 vozidel

Dopravní model z 04/2019 tedy pro rok 2022 předpokládal, že zatímco na ulici Okružní vzroste po realizaci záměru doprava o více než 70 %, na ulici Pražská tř. naopak klesne oproti stavu při

vyhotovování Dopravního modelu z 04/2019. Takový závěr je však nejen nelogický a nedůvodný, ale také je v přímém rozporu s Akustickou studií z listopadu 2013, v níž se uvádí: „*Kromě lokálního navýšení akustické zátěže podél navrhované Severní spojky lze po jejím zprovoznění očekávat plošný nárůst akustické zátěže vlivem navýšení intenzit dopravy na Pražské třídě v úseku od Okružní ulice k hranici města.*“ (viz str. 17). Mí klienti mají za to, že výpočty v Dopravním modelu z 04/2019 nelze považovat za správné a spolehlivé.

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil tak, že data z roku 2013 „*obecně nejsou relevantní, neboť v té době se uvažovalo o odlišném technickém provedení záměru*“ (viz str. 42 stavebního povolení). Mí klienti však mají za to, že žádná z odlišností dřívějšího technického provedení záměru nezpůsobovala větší intenzitu dopravy na Pražské třídě v úseku od Okružní ulice k hranici města oproti aktuálně navrhovanému technickému provedení záměru. Speciální stavební úřad dále uvedl, že v roce 2013 ještě nebyla zprovozněna dálnice D3 po MÚK Hůry. Pokud tímto bylo míněno zprovoznění úseku dálnice D3 Borek – Úsilné, pak tím ovšem nyní nijak vysvětlen výše uvedený rozdíl v počtu vozidel podle modelu stavu k 04/2019 a podle modelu stavu v roce 2022. Dopravní model z 04/2019 byl totiž zpracován v době, kdy již tento úsek D3 zprovozněn byl (ke zprovoznění úseku dálnice D3 Borek – Úsilné došlo v roce 2017).

- 1) Veškeré vady Dopravního modelu z 04/2019 se následně promítají taktéž do ostatních podkladů, které z něj vycházejí a právě na základě dat a závěrů uvedených v Dopravním modelu z 04/2019 hodnotí hlukovou a emisní zátěž ze záměru, tj. **do Hlukové studie z 05/2023 a Rozptylové studie z října 2020** (jakož i předcházejících akustických a hlukových studií, tj. Akustické studie z října 2020, Akustické studie – doplnku posouzení ze srpna 2021 a Hlukové studie z 09/2022, které speciální stavební úřad nevezal za podklad pro své rozhodnutí).

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

C) **Protokol o měření hluku ze dne 15. 5. 2018**

- a) Protokol o autorizovaném měření hluku ev. č. 2018-04-02 ze dne 15. 5. 2018 je zcela nedostatečný rozsahem měření, není aktuální, nezobrazuje současnou intenzitu a charakter dopravy, vychází z nesprávných či již neaktuálních údajů a obsahuje řadu vad. Pro posouzení hlukové zátěže ze záměru, jehož zprovoznění je aktuálně plánováno na rok 2027, se tak bude **vycházet z měření provedeného před 9 lety.**

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil tak, že „*vytváření sugestivního dojmu 9 let starého dokumentu tím, že vztahnou rovinu posouvám do budoucnosti, je praktika, kterou si namítající mohli odpustit.*“ (viz str. 42 stavebního povolení). Námitka mých klientů však není žádnou „praktikou“, ale zcela logickým poukázáním na zastaralost předloženého podkladu. Měření bylo prováděno za tím účelem, aby byla v hlukové studii správně vyhodnocena hluková zátěž, a to i do budoucna v době očekávaného zprovoznění záměru a v dalších časových horizontech.

Zastaralost tohoto měření měla být napravena novým „ověřovacím“ měřením hluku, na které se speciální stavební úřad taktéž dále odkazuje. Protokol z tohoto „ověřovacího“ měření hluku nebyl ve stavebním řízení doložen, jak však plyne z Hlukové studie z 05/2023, toto měření proběhlo pouze ve dvou bodech, z nichž ani jeden nebyl totožný s měřicími body při měření ze dne 15. 5. 2018. Neproběhlo tedy žádné ověření toho, zda jsou výsledky měření ze dne 15. 5. 2018 správné a aktuální. Tyto výsledky byly pouze doplněny o dva jiné měřicí body, přičemž ani jeden z nich se nenacházel u nemovitostí mých klientů. V Hlukové studii z 05/2023 je nadto uvedeno, že měřeným zdrojem hluku při ověřovacím měření byly ulice Okružní a A. Tragera (viz str. 19 hlukové studie). Nebyl tedy měřen dokonce ani celkový hluk ze silniční dopravy (natož celkové hlukové zatížení), ale pouze hluk ze dvou ulic. „Ověřovacím“ měřením hluku tedy nebyly vady předchozího měření nijak napraveny, nebyl jím „*odstraněn nedostatek chybějícího přeměření*“ (viz str. 45 stavebního povolení) ani jím nebyly výsledky předchozího měření ověřeny.

- b) Měření hluku bylo provedeno **pouze ve 3 stanovištích, z nichž ani jedno se nenachází v blízkosti nemovitostí mých klientů.** Nejbližší stanoviště bylo vzdáleno od nemovitostí mých klientů více než půl kilometru vzdušnou čarou. Provedené měření hluku tedy nevyovídá nic o hlukové zátěži ve vztahu k nemovitostem mých klientů.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- c) Z výsledků měření hluku byl **vyjmut hluk z dalších zdrojů hluku** a ponechán byl pouze (částečný) hluk ze silniční dopravy (viz str. 9 protokolu). Vyjmut tak byl například hluk ze železnice, hluk

z provozu komerčních areálů apod. Výsledkem měření tedy nebylo zjištění aktuální hladiny hlukové zátěže v měřicích bodech, ale pouze hluku ze silniční dopravy (a to pouze částečný, viz níže).

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- d) Z výsledků měření hluku byly **dále vyloučeny „rušivé zvukové události, které přímo nesouvisely se sledovaným zdrojem hluku“**, za které byly považovány **např. signalizace vozidel integrovaného záchranného systému, výstražná znamení, atypická vozidla a další** (viz str. 11 protokolu). Veškeré tyto události však se sledovaných zdrojem, tj. silniční dopravou, přímo souvisí a jsou její součástí, která se nevyskytne v jednom výjimečném případě, ale bude se běžně vyskytovat i nadále, neboť patří k provozu na pozemních komunikacích. Na mé klienty bude hluk z „*rušivých zvukových událostí*“ dopadat i nadále, nemohou ho jakkoli „*vyloučit*“, jak je to učiněno v protokolu. Po provedení záměru a zkapacitnění křižovatky Pražská tř. – Okružní lze naopak očekávat, že se tyto „*rušivé zvukové události*“ budou vyskytovat častěji než dosud. I hluk působený z takových událostí proto musí být posouzen při posuzování vlivu záměru na hlukovou zátěž.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- e) Měření hluku bylo provedeno reálně pouze v jednom krátkém časovém úseku, a to ve dnech 17. 4. až 18. 4. 2018 a 24. 4. 2018 až 25. 4. 2018. Nebylo provedeno měření **v různých obdobích roku**.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- f) Na všech stanovištích **probíhalo měření kratší dobu, než jaká byla vyžadována ve Stanovisku EIA**. Ve Stanovisku EIA byla formulována podmínka č. 4: „*v rámci dokumentace pro stavební povolení provést doplnění akustické studie o vyhodnocení stávajícího stavu akustické situace na základě reálně provedeného objektivního měření po dobu 24 hodin*“. Měření však **nebylo prováděno po dobu 24 hodin**, a nebyla tak naplněna ani následující podmínka, tj. použitelnost měření pro porovnání stavu před a po výstavbě.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- g) Na dvou ze tří stanovišť **probíhalo měření v denní době kratší dobu, než jaká je doporučovaná minimální délka měření dle Metodického návodu pro měření a hodnocení hluku z mimopracovního prostředí z 18. 10. 2017**, podle něhož mělo být měření údajně prováděno. Na jednom stanovišti probíhalo měření kratší dobu **i v noční době**. Nadto některá měření byla prováděna taktéž **mimo doporučené rozmezí hodin** (viz str. 11 protokolu).

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- h) Při výpočtech v Protokolu o autorizovaném měření hluku ev. č. 2018-04-02 ze dne 15. 5. 2018 je **nesprávným způsobem pracováno s nejistotou výpočtu**. Dle stanovisek Veřejného ochránce práv musí být s nejistotou výpočtu pracováno tak, že žadatel musí doložit, že hluková zátěž nepřekračuje limit hlukové zátěže snížený o nejistotu výpočtu (viz JUDr. Otakar Motejl a kol: Sborník stanovisek Veřejného ochránce práv, Hluková zátěž, 2009, str. 18). Uvedené je potvrzeno též soudní judikaturou, viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 6 As 189/2014 ze dne 14. 1. 2015: „*Nejistota výpočtu by měla být zohledněna tím způsobem, že výsledný hluk z nového záměru a stávajících zdrojů hluku v území by neměl v chráněných prostorech překročit hygienický limit snížený o tuto nejistotu*.“ Podle protokolu však bylo s nejistotou pracováno opačným způsobem. Z výsledků měření uvedených v protokolu (viz str. 29 protokolu) přitom vyplývá, že pokud by bylo s nejistotou výsledku pracováno správně, byly by hygienické limity hluku pro stanoviště č. 1 překročeny v noční dobu i denní dobu a pro stanoviště č. 3 překročeny v noční dobu, přičemž pro denní dobu by byl limit splněn jen o 0,1 dB.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- i) Protokol o autorizovaném měření hluku ev. č. 2018-04-02 neobsahuje téměř **žádné konkrétní výpočty**, z nichž by bylo možné ověřit, jaká veškerá data, koeficienty apod. byly použity. Mí klienti namítají **nepřezkoumatelnost** Protokolu o autorizovaném měření hluku ev. č. 2018-04-02. Taktéž protokol navíc **přebírá data od ŘSD, tedy samotného stavebníka** (viz str. 23 protokolu), což nelze považovat za objektivní a nezávislé zjištění dat pro prováděné výpočty.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

- j) Veškeré vady Protokolu o autorizovaném měření hluku ev. č. 2018-04-02 se následně promítají taktéž do ostatních podkladů, které vychází z protokolu a právě na základě dat a závěrů uvedených v protokolu

hodnotí hlukovou zátěž ze záměru, tj. **do Hlukové studie z 05/2023** (jakož i předcházejících akustických a hlukových studií, tj. Akustické studie z října 2020, Akustické studie – doplněk posouzení ze srpna 2021 a Hlukové studie z 09/2022, které speciální stavební úřad nevezal za podklad pro své rozhodnutí).

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul.

D) Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací a strukturálního hluku ze dne 13. 6. 2023

K vadám tohoto podkladu odkazují mí klienti výše na čl. VI písm. C tohoto odvolání.

E) Rozptylová studie z října 2020

- a) Rozptylová studie z října 2020 vychází z vadných podkladů, neboť studie vychází z Dopravního modelu z 04/2019. **Vady Dopravního modelu z 04/2019 se tedy promítají taktéž do Rozptylové studie z října 2020**, a v důsledku toho jsou její výsledky zřejmě podhodnocené.

Speciální stavební úřad k této námitce odkázal na vypořádání námitek k dopravnímu modelu (viz str. 42 stavebního povolení). Námitky k Dopravnímu modelu z 04/2019 však nebyly řádně vypořádány (viz výše v čl. VIII. písm. B) odvolání.

- b) Rozptylová studie z října 2020 taktéž počítala se zprovozněním záměru v roce 2022, ačkoli v době jejího vyhotovování (2020) **již bylo nepochybné, že v roce 2022 záměr zprovozněn nebude**, když v dané době ještě nebylo vydáno ani územní rozhodnutí a v aktuální projektové dokumentaci se počítá s realizací po dobu 4 let (2024 až 2027).

Speciální stavební úřad k této námitce uvedl, že namítající neuvedli žádný relevantní důvod, jak by toto mohlo negativně ovlivnit závěry rozptylové studie (viz str. 42 stavebního povolení). Uvedené však plyne z bližšího odůvodnění totožné námitky pro ostatní předložené neaktuální podklady – s ohledem na zvyšující se intenzitu dopravy (viz Dopravní model z 04/2019) se zvyšují taktéž imise produkované touto dopravou včetně emisí benzo(a)pyrenu. Výsledky rozptylové studie proto nebudou totožné pro rok 2022 a pro rok 2027, neboť intenzita dopravy a jí produkované imise budou v roce 2027 vyšší.

- c) **Rozptylové studie z října 2020 již není aktuální a je nepochybně zavádějící, jestliže vycházela z měření provedených v době mimořádných opatření proti šíření koronaviru.** V této době byl podstatně omezen pohyb osob či podnikání, což mělo za následek taktéž podstatný pokles intenzity dopravy, a v důsledku toho jsou její výsledky zřejmě podhodnocené.

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevypořádal, námitku opomenul, a to ačkoli na jiném místě stavebního povolení uvádí, že údaje ze sčítání dopravy za rok 2020 nelze použít, jelikož „*vlastní sčítání probíhalo nešťastně v době platnosti nejtvrdších koronavirových opatření, včetně omezení pohybu osob.*“ (viz str. 41 stavebního povolení).

- d) Rozptylová studie z října 2020 je v rozporu s jinými podklady předloženými ve stavebním řízení, např. Hlukovou studií z 05/2023. V Hlukové studii z 05/2023 bylo počítáno s prací strojů na plný výkon po 3/4 pracovní doby. V Rozptylové studii z října 2020 je však počítáno s prací strojů na plný výkon pouze po 50 % pracovní doby. Výsledky Rozptylové studie z října 2020 jsou tedy **zřejmě podhodnocené, neboť bylo počítáno s menší intenzitou nasazení strojů oproti Hlukové studii z 05/2023.** Zároveň není z Rozptylové studie z října 2020 patrné, zda byly vyhodnoceny i emise produkované v době, kdy stroje budou pracovat, pouze ne na plný výkon.

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil tak, že „*zpracovatelé hlukové studie a rozptylové studie zpracovávají příslušné studie nezávisle na sobě.*“ (viz str. 42 stavebního povolení). Námitka však spočívá v tom, že ze strany stavebníka byly zjevně zpracovatelům těchto studií sděleny odlišné vstupní údaje, a přesto tento nesoulad nebyl detekován speciálním stavebním úřadem ani žádným z dotčených orgánů a stavebník nebyl vyzván k doložení takových podkladů, které budou ohledně totožné věci (zde délka a výkon pracovních strojů) vycházet ze stejných vstupních údajů.

Speciální stavební úřad dále k námitce uvedl, že „*Obecně totiž stavební stroje na staveništi bud' pracují (v zásadě vždy na plný výkon), anebo stojí.*“ (viz str. 43 stavebního povolení). Stavební stroje však nemusí vždy pracovat na plný výkon; opačný závěr speciálního stavebního úřadu není ničím podložen. Pokud by stavební stroje vždy pracovaly pouze na plný výkon, bylo by uvádění tohoto údaje (práce „na plný výkon“) v doložených studiích (Hluková studie z 05/2023, Rozptylová studie z října 2020 atd.) zcela nadbytečné; přesto je tento údaj v podkladech opakovaně uváděn.

F) Přepavní a objízdňé trasy

- a) V předložené projektové dokumentaci v rozporu s vyhláškou č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, přílohou č. 5, částí B.8.1., písm. n), nejsou uvedeny přepravní trasy. V DSP, příloze 1-1, Technická zpráva, z 03/2022, je na str. 19 uvedeno: „*Jako dopravní trasy budou v období výstavby využívány stávající komunikace. Přepravní trasy budou určeny zhotovitelem před stavbou a budou odsouhlaseny investorem a dotčenými orgány.*“ Taktéž v DSP, B – Souhrnná technická zpráva, 05/2023, je na str. 20 uvedeno, že přepravní trasy budou „*určeny zhotovitelem před stavbou a budou odsouhlaseny investorem a dotčenými orgány*“. Z uvedeného plyne, že přepravní trasy nejsou upřesněny v projektové dokumentaci, a to zároveň v rozporu s podmínkou č. 16 stanoviska EIA, v níž bylo uloženo: „*v rámci dokumentace pro stavební povolení specifikovat všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby a předpokládané objemy přepravovaných stavebních hmot na těchto komunikacích a tento materiál předložil příslušnému orgánu veřejného zdraví.*“ Jak z právních předpisů (zejména z vyhlášky č. 146/2008 Sb. přílohy č. 5, částí B.8.1., písm. n), tak ze Stanoviska EIA, a dále taktéž i z podmínek č. 13, 24 a 29 územního rozhodnutí, tedy plyne povinnost uvést v projektové dokumentaci všechny přepravní trasy, což provedeno nebylo.

Speciální stavební úřad k námitce uvedl následující: „*Zhotovitel stavby pochopitelně vzejde z výběrového řízení a ani stavebník, ani projektant, a dokonce ani speciální stavební nemají k dispozici křišťálovou kouli pro věštění budoucnosti. Pokud se v projektové dokumentaci hovoří o předpokládaných přepravních trasách, je to maximum, jehož lze v rámci projektové přípravy stavby dosáhnout.*“ (viz str. 43 stavebního povolení) a dále: „*Pokud je souhrnné technické zprávy výslovně uvedeno, že přepravní trasy budou určeny zhotovitelem před stavbou a budou odsouhlaseny investorem a dotčenými orgány, nejedná se o projev svévole, nýbrž odraz způsobu, jakým jsou zadávány veřejné zakázky. Jméno budoucího zhotovitele není v tuto chvíli známo, a tudíž není s kým detailně projednat přepravní trasy. Předpokládané přepravní trasy, jsou navrženy v projektové dokumentaci. Budoucí zhotovitel je tímto návrhem vázán, nicméně logicky (v závislosti na lokalizaci svých zdrojů) bude některé přepravní trasy využívat více a jiné méně.*“ (viz str. 50 stavebního povolení). Uvedené vypořádání námítky s poukazem na způsob zadávání veřejných zakázek však nemá oporu v žádných právních předpisech. Budoucí zhotovitel nemá právo v rámci zadávání veřejné zakázky jakkoli zasahovat do určení přepravních tras a rozhodovat o tom, jaké přepravní trasy budou užívány. Zadavatel veřejné zakázky je tím, kdo určuje zadávací podmínky. Z vyhlášky č. 146/2008 Sb. i stanoviska EIA plyne, že v dokumentaci pro stavební povolení musí být specifikovány všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby. Všechny komunikace tedy mají být v projektové dokumentaci specifikovány včetně předpokládaných objemů přepravovaných stavebních hmot. Potenciální zájemci o získání veřejné zakázky se mohou svobodně rozhodnout (i s ohledem na své zdroje a jejich „lokalizaci“), zda jsou schopni přepravní trasy specifikované v projektové dokumentaci využívat, a dle toho se rozhodnout, zda se o veřejnou zakázku budou ucházet či nikoli. Opačný přístup, tedy upřesňování projektové dokumentace až dle budoucího zhotovitele, je v rozporu s právními předpisy i stanoviskem EIA.

- b) V projektové dokumentaci není dostatečně specifikováno vyznačení objízdňých tras (viz DSP, příloha 1-17, ZOV - Situace objízdňých tras, z 03/2022). Dle vyhlášky č. 146/2008 Sb., rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, přílohy č. 5, částí B.8.1., písm. n), mají být v projektové dokumentaci vyznačeny například **i uzavírky, objízdňky, výluky** apod. Vyznačení objízdňých tras na situaci je velmi obecné, není specifikováno, jaká doprava bude objízdňou trasu využívat (veškerá doprava, pouze automobily do určité hmotnosti apod.) ani jak dlouho bude objízdňá trasa využívána, zda bude omezena doprava na okolních komunikacích apod. Zároveň jsou vyznačeny pouze objízdňé trasy na hlavní tazích z Českých Budějovic, situace však **neobsahuje žádný popis lokálních objízdňých tras**. Bez podrobnějšího vymezení si nemohou účastníci řízení udělat konkrétní představu o tom, jaký vliv na ně bude provádění stavby mít, a adekvátně tomu vznášet námítky. Mí klienti tedy namítali neúplnost projektové dokumentace. Situace je nadto taktéž nejednoznačná, neboť například u křižovatky ulic Pražská tř., U Čertíka a Světlíky je uvedena poznámka o lince č. 2 a č. 8 (průjezd stavbou), není však jasné, jaké komunikace se poznámka týká (zda Pražské tř. nebo právě této křižovatky či jiných okolních nemovitostí).

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil na str. 43 stavebního povolení, kde mimo jiné uvedl, že se bude situace objízdňých tras v průběhu stavby vícekrát měnit. Stejně jako u přepravních tras však ani u objízdňých tras nemají být vyznačeny pouze „předpokládané“ objízdňé trasy (viz vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, příloha č. 5, část B.8.1., písm. n). Speciální stavební úřad dále ohledně řešení objízdňých tras odkázal na výkresy jednotlivých

etap a fází výstavby (část B, přílohy 1 – 2 až 1 – 16). Tyto výkresy však neobsahují řešení objízdných tras. Objízdné trasy jsou zaznačeny pouze na výkresu 1-17, ZOV - Situace objízdných tras, z 03/2022, k němuž mí klienti vznesli výše uvedené, blíže nevyjádřené námítky.

- c) Nedostatečná specifikace všech přepravních a objízdných tras má za následek taktéž nedostatečné posouzení hlukové zátěže a nedostatečné posouzení vibrací z procesu výstavby v Hlukové studii z 05/2023 a v Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací. **Jestliže nebyly všechny přepravní a objízdné trasy specifikovány a nebylo ani specifikováno, jaká zátěž z přepravy stavební techniky a materiálu má být na jednotlivých přepravních a objízdných trasách, nemohl být hluk z výstavby ani řádně posouzen v Hlukové studii z 05/2023**, a to včetně správného posouzení hlukové zátěže z výstavby ve vztahu k nemovitostem mých klientů, a obdobně nemohly být řádně posouzeny ani vibrace z výstavby v Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací. Z Hlukové studie z 05/2023 přitom plyne, že hluk z dopravy na objízdných trasách nebyl brán v potaz vůbec (Hluková studie z 05/2023 hovoří v čl. 4.3 pouze o hlukově nejvýznamnějších stavebních pracích, o hluku z prací těžké stavební techniky a přepravy stavebních materiálů a techniky, nikoli však o hluku z dopravy na objízdných trasách). Z předložené situace objízdných tras na hlavní tazích z Českých Budějovic je přitom zcela zjevný nárůst zatížení na ulici Okružní a Pražská tř.; přesto nárůst dopravy během výstavby, a s tím související nárůst hlukového zatížení a vibrací, není v Hlukové studii z 05/2023 ani v Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací zohledněn.
- d) S ohledem na nedostatečnou podrobnost projektové dokumentace mí klienti namítali, že **nesouhlasí s tím, aby byly přepravní nebo objízdné trasy vedené v blízkosti jejich nemovitostí, zejména aby byly vedené ulicí Za Hřištěm, Světlíky nebo po hrázi Nemanického rybníka (rybníka Světlík)**. Tyto komunikace jsou přetížené již za současného stavu, nejsou dimenzované na přepravu stavebních materiálů a techniky a imise hlukem, vibracemi a škodlivými látkami by po celou dobu výstavby ještě více zhoršily kvalitu prostředí v obytné zóně, v níž mí klienti žijí.

Speciální stavební úřad uvedl, že s využitím těchto místních komunikací jako přepravních či objízdných tras se nepočítá (viz str. 36 a 43 stavebního povolení). Jak však plyne z vyjádření speciálního stavebního úřadu na str. 43 stavebního povolení, přepravní i objízdné trasy mají být teprve upřesňovány, počítá se s tím, že budou měněny. Nelze tedy s jistotou potvrdit, že přepravní nebo objízdné trasy skutečně nebudou vedeny v blízkosti nemovitostí mých klientů, neboť z výrokové části stavebního povolení to neplyne a projektová dokumentace je neúplná, v rozporu s požadavky na její obsah dle vyhlášky č. 146/2008 Sb.

G) Harmonogram

- a) V DSP, příloze 1, B – Souhrnná technická zpráva, Zásady organizace stavby – Harmonogramu stavby z 03/2022, stavby není uvedena Protihluková stěna č. 3, stavební objekt SO 764, a to ačkoli Protihluková stěna č. 1, Protihluková stěna č. 2, Dočasná protihluková opatření i Protihlukové úpravy objektu Nemanická 439 v harmonogramu uvedeny jsou. Předložená **projektová dokumentace je neúplná**, jestliže neobsahuje harmonogram výstavby zahrnující všechny stavební objekty. Projektová dokumentace nespĺňuje požadavky dle vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, podle níž je harmonogram výstavby povinnou součástí projektové dokumentace (viz příloha č. 5, písm. B, bod 8.3 vyhlášky). Protihluková stěna č. 3 nadto musí být stejně jako ostatní stavební objekty zahrnutá v harmonogramu i z toho důvodu, aby účastníci řízení mohli zjistit a případně reagovat na to, v jaké etapě má být prováděna a kdy tedy mají očekávat navýšení hlučnosti a dalších imisí spojených s její výstavbou.

Speciální stavební úřad se k této námítce vyjádřil na str. 43 stavebního povolení tak, že odkázal na výkres B, příloha 1-8, na němž údajně má být pro etapu 0 fázi 4 zahrnuta jako stavební objekt určený k realizaci i SO 764 Protihluková stěna č. 3. Tento výkres však obsahuje zakres přeložek inženýrských sítí. Z výkresu nelze určit, že by zakres na trase Protihlukové stěny č. 3 měl představovat realizaci stavebního objektu SO 764 Protihluková stěna č. 3 a nikoli některé ze souvisejících přeložek sítí. V harmonogramu stavby (E – Zásady organizace výstavby, E 10 – Orientační harmonogram stavby) není SO 764 Protihluková stěna č. 3 uveden vůbec, a to ani v etapě 0, ačkoli Protihluková stěna č. 1, Protihluková stěna č. 2, Dočasná protihluková opatření i Protihlukové úpravy objektu Nemanická 439 v harmonogramu uvedeny jsou.

H) Další části projektové dokumentace

- a) Vady výše uvedených podkladů se zrcadlí i v dalších částech projektové dokumentace, např. DSP, A - Průvodní zpráva, 05/2023, DSP, B – Souhrnná technická zpráva, 05/2023.

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil tak, že „*veškeré jimi poukazované domnělé vady ostatních podkladů byly výše vyvráceny, popřípadě jsou v tomto řízení nepřezkoumatelné.*“ (viz str. 50 stavebního povolení). Mí klienti s tímto závěrem nesouhlasí, viz jednotlivé body tohoto odvolání.

- b) V DSP, A - Průvodní zpráva, 05/2023, je na str. 13 uvedeno, že emise byly posouzeny rozptylovou studií a „*dopad je eliminován kompenzační výsadbou zeleně.*“ Toto tvrzení je však nepravdivé, neboť do projektové dokumentace nebyly zapracovány výsledky Rozptylové studie z října 2020 a oproti studii jsou v ní i nadále obsažena desetinásobně menší kompenzační opatření.

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil tak, že „*veškeré jimi poukazované domnělé vady ostatních podkladů byly výše vyvráceny, popřípadě jsou v tomto řízení nepřezkoumatelné.*“ (viz str. 50 stavebního povolení). Mí klienti s tímto závěrem nesouhlasí, viz jednotlivé body tohoto odvolání.

- c) V DSP, A - Průvodní zpráva, 05/2023, na str. 15, a v DSP, B – Souhrnná technická zpráva, 05/2023, na str. 14, je uvedeno, že **klimatické charakteristiky území byly převzaty z Atlasu podnebí ČSR z roku 1958** a jedná se „*většinou o statistické údaje z období 1901-1950*“, tedy údaje staré 73 až 122 let. Veškeré údaje závislé či odvozované od klimatických podmínek (např. množství a vydatnost srážek, hloubka zamrznání, sněhová pokrývka, průměrné teploty apod.) jsou tak zcela neaktuální a mohou mít zásadní vliv na prováděné výpočty a navrhované postupy. Klimatologické údaje jsou přitom náležitostí projektové dokumentace dle vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb (viz příloha č. 5, písm. A.3, bod h) vyhlášky: „*klimatologické údaje, zejména převládající směr větru, výskyt mlh a přizemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti*“).

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil tak, že klimatické charakteristiky „*objektivně nemohou mít žádný vliv na správnost projektové dokumentace*“ (viz str. 50 stavebního povolení). Již ze samotné skutečnosti, že tyto údaje jsou povinnou náležitostí projektové dokumentace dle vyhlášky č. 146/2008 Sb., však vyplývá, že vliv naopak mají, a proto musí být v projektové dokumentaci uvedeny. Klimatické podmínky mají vliv na to, jaké technické řešení a jaké materiály je nutné na stavbě použít (např. jaké vlastnosti má mít beton, asfalt, výztuže, jaké zvolit nemrznoucí přísady, hydroizolaci apod.), v jakých obdobích lze či naopak nelze provádět určité práce a technologické postupy apod. Vlivem nesprávného stanovení klimatických podmínek může mít stavba i zcela zásadní vady způsobené např. použitím nesprávných materiálů či postupů (materiály např. nemusí mít potřebnou pevnost, pružnost, mohou více podléhat korozi, vzniku trhlin, mrazu, vlhkosti, mohou mít nedostatečnou schopnost vsakování vody apod.). Ve vztahu k imisím hluku a vibracemi mohou mít vliv například vady vozovky, kdy stav vozovky ovlivňuje intenzitu hluku a vibrací. Vady stavby způsobené nesprávným zjištěním klimatických podmínek, použitím nesprávných materiálů a postupů atd. taktéž povedou k následným opravám, tj. opět k provádění dalších stavebních prací a s tím spojených negativních vlivů, zejména působení hluku a vibrací. Nedostatečné zjištění klimatických podmínek, použití nesprávných materiálů a postupů atd., může zapříčinit i takové vady stavby, které by mohly ohrožovat životy a zdraví účastníků silničního provozu, zejména pokud by nebyly řádně prověřeny poměry v místech budoucích mostních konstrukcí. Neaktuálnost klimatických charakteristik převzatých z Atlasu podnebí ČSR z roku 1958 lze zjistit např. z informací Českého hydrometeorologického ústavu (viz např. základní informace o změnách klimatu v ČR – nárůst teploty, zvýšení průměrného počtu dní s vysokými teplotami, pokles ročních srážkových úhrnů, vyšší riziko přívalových povodní apod. viz https://www.chmi.cz/files/portal/docs/meteo/ok/klimazmena/files/cc_chap10.pdf a další informace na webových stránkách <https://www.chmi.cz/>).

- d) V řízení dále nebyla **doložena veškerá platná stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury** (např. aktuální stanovisko STARNET, s.r.o., kdy již uplynula platnost stanoviska ze dne 9. 11. 2022) a veškerá platná stanoviska **vlastníků nebo provozovatelů** k podmínkám zřízení stavby a provádění prací a činností v dotčených ochranných a bezpečnostních pásmech (např. aktuální stanovisko teplárny, které bylo platné do 23. 5. 2023). Povinnost jejich předložení jako součásti projektové dokumentace pro stavební povolení plyne jak z vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb (viz příloha č. 5, dokladová část, bod 3), tak ze samotného ust. § 110 odst. 2 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona.

Speciální stavební úřad k této námitce uvedl, že námitku mohou vznést výhradně vlastníci veřejné dopravní a technické infrastruktury (viz str. 44 stavebního povolení). Speciální stavební úřad je však povinen z úřední povinnosti zkoumat, zda jsou splněny všechny požadavky právních předpisů včetně ust. § 110 odst. 2 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona a včetně vyhlášky č. 146/2008 Sb. (viz příloha č. 5, dokladová část, bod 3). Jestliže speciální stavební úřad nezjistil, že k žádosti nebyla doložena veškerá platná stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury a

veškerá platná stanoviska vlastníků nebo provozovatelů k podmínkám zřízení stavby a provádění prací a činností v dotčených ochranných a bezpečnostních pásmech, a ani po upozornění na tuto skutečnost ze strany mých klientů nezjednal nápravu a vydal stavební povolení, rozhodl o žádosti v rozporu se zákonem.

- e) Některé z výše uvedených podkladů (např. Dopravní model z 04/2019 či Rozptylová studie z října 2020). nebyly součástí projektové dokumentace pro stavební povolení, nebyly speciálnímu stavebnímu úřadu vůbec předloženy. Mí klienti namítali, že jestliže jsou z takových podkladů přebírány podstatné údaje a závěry (např. dopravní modely, rozptylové studie apod.), musí být součástí správního spisu. Tyto podklady zároveň musí být součástí správního spisu s ohledem na vyhlášku č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb (viz příloha č. 5, dokladová část, body 6, 7), podle níž musí být součástí dokladové části projektové dokumentace mimo jiné taktéž dopravní průzkumy či ostatní stanoviska, vyjádření, posudky.

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil na str. 50 stavebního povolení tak, že jí „nepřisvědčil“, bez bližšího odůvodnění. Přitom na str. 35 stavebního povolení je potvrzeno, že ve vztahu k Dopravnímu modelu z 04/2019 se opravdu jednalo o vadu a podklad byl proto doplněn do podkladů rozhodnutí dne 31. 5. 2023. Doplněna však měla být taktéž Rozptylová studie z října 2020, a to s ohledem na vyhlášku č. 146/2008 Sb. a dále s ohledem na podmínky formulované v územním rozhodnutí (viz výše čl. VI. část D odvolání).

- f) V řízení dále nebyla **doložena veškerá závazná stanoviska a vyjádření dotčených orgánů**. V řízení například nebyla doložena nová závazná stanoviska Magistrátu města České Budějovice, odboru ochrany životního prostředí, k zásahu do významných krajinných prvků ze zákona a k činnosti, která může snížit či narušit krajinný ráz (dle závazného stanoviska č.j. OOZP/12418/2017/Ziz ze dne 11. 9. 2017 a závazného stanoviska č.j. OOZP/12442/20147/Ziz ze dne 12. 9. 2017 byl udělen souhlas se záměrem mimo jiné za podmínky, že stavba bude realizována dle předložené projektové dokumentace z června roku 2016; projektová dokumentace však byla několikrát upravována a nová závazná stanoviska předložena nebyla).

S touto námitkou se speciální stavební úřad nijak nevyřadil, námitku opomenul.

6. V důsledku veškerých výše uvedených vad projektové dokumentace včetně její dokladové části a dalších souvisejících podkladů bylo posouzení účinků budoucího užívání stavby speciálním stavebním úřadem nesprávné, neúplné a nezákonné.

7. Ve vztahu k opomenutým námitkám mí klienti uvádějí, že **nevypořádání se s námitkami účastníků je závažnou vadou stavebního povolení, která způsobuje jeho nepřezkoumatelnost a nezákonnost**, viz např. rozsudek Městského soudu v Praze č.j. 10 A 149/2010-74 ze dne 14. 12. 2011: „*Takové rozhodnutí je proto bez dalšího nutno označit jako nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Z odůvodnění rozhodnutí musí být seznatelné, proč správní orgán považuje námitky účastníka za liché, mylné nebo vyvrácené, které skutečnosti vzal za podklad svého rozhodnutí, proč považuje skutečnosti předestírané účastníkem za nerozhodné, nesprávné, nebo jinými řádně provedenými důkazy vyvrácené, podle které právní normy rozhodl a jakými úvahami se řídil při hodnocení důkazů*“.

8. O řadě vznesených námitek, které se týkají odborných otázek, které náleží do působnosti dotčených orgánů, nadto speciální stavební úřad rozhodl sám, aniž by se vyžádal odborné vyjádření těchto dotčených orgánů ke vzneseným námitkám. Takový postup je však v rozporu se zákonem a zatěžuje řízení vadou, jež má za následek nezákonnost rozhodnutí. Mí klienti odkazují např. na rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 1 As 68/2008-126 ze dne 17. 12. 2008, dle něhož: „*Jestliže stavební úřad rozhodl o námitce účastníka územního řízení týkající se překročení hygienických limitů hluku, aniž si vyžádal odborné vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví ke vznesené námitce, a naopak vycházel výlučně ze souhlasného stanoviska vydaného orgánem ochrany veřejného zdraví k dokumentaci žádosti o územní rozhodnutí, které nikterak na námitky účastníka řízení nereaguje, a není proto dostatečným odborným podkladem pro rozhodnutí o námitkách účastníka, porušil tím § 37 odst. 2 a § 126 stavebního zákona z roku 1976 a zatížil své řízení vadou, která má vliv na zákonnost rozhodnutí*“.

9. V rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 1 As 68/2008-126 ze dne 17. 12. 2008 je taktéž potvrzeno následující: „*Stěžovatel samozřejmě není kvalifikován k posouzení dopadů stavby na hladinu hluku v okolí, zachází však se souhlasem krajské hygienické stanice jako s bariérou, která již a priori vylučuje úspěch jakékoliv námitky týkající se hluku. Obsah uděleného souhlasu však neposkytuje dostatečnou odbornou oporu pro takový postup. Projednání námitek a rozhodnutí o nich je v podání stěžovatele toliko formální záležitostí, neboť nevychází z posouzení merita věci. Námitky podané v územním řízení musí být projednány a důkladně*“.

zváženy po věcné stránce, jiný postup znamená odepření efektivní ochrany práv a právem chráněných zájmů účastníků řízení, což je v bytostném rozporu s § 3 odst. 1 správního řádu z roku 1967, který se na věc aplikuje s ohledem na § 179 odst. 1 větu druhou správního řádu z roku 2004 a čl. 1 odst. 1 Ústavy ČR.

10. Speciální stavební úřad se s námitkami mých klientů řádně nevypořádal mimo jiné s odůvodněním, že námitky „*vycházejí výhradně z laického hodnocení*“ (viz str. 33 stavebního povolení). Námitky mých klientů byly však konkrétně specifikované, když mí klienti odkazovali na konkrétní vady předložených podkladů. Soudní judikatura nadto potvrzuje, že i „*laická vyjádření*“ a námitky formulované „*laickým jazykem*“ jsou způsobilé vést k úspěchu a musí být řádně vypořádány (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 5 As 408/2021-52 ze dne 13. 1. 2023: „*Lze konstatovat, že námitky žalobkyně uplatňované v průběhu prvostupňového i odvolacího řízení byly skutečně formulovány laickým jazykem a pravděpodobně vyplývají z osobních pocitů žalobkyně a jejich subjektivních znalostí dané lokality; tyto okolnosti však nijak neznemožňují posouzení takových námitek podle jejich skutečného obsahu a následně jejich řádné vypořádání.*“).

11. Speciální stavební úřad dále uvedl, že ustanovení o ověření budoucích účinků užívání stavby doplňuje ust. § 111 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona a obě pravidla míří k tomu, aby stavební úřad zajistil dostatečnou kvalitu projektové dokumentace (viz str. 33 stavebního povolení). Právě dostatečná kvalita projektové dokumentace, a to včetně její dokladové části, nezajištěna nebyla. Pokud mí klienti vznášeli námitky týkající se právě projektové dokumentace pro stavební povolení, včetně její dokladové části, pak nelze jejich námitky opomíjet s odůvodněním, že se jedná o otázky vyřešené v územním řízení (viz str. 33 stavebního povolení). Tato projektové dokumentace, včetně její dokladové části, byla předložena až ve stavebním řízení a mí klienti tedy proti ní nemohli vznášet námitky v územním řízení.

IX.

Nezákonnost a věcná nesprávnost závazných stanovisek dotčených orgánů

Mí klienti namítají **věcnou nesprávnost, nepřezkoumatelnost a nezákonnost závazných stanovisek** dotčených orgánů, a to:

A) Závazné stanovisko Krajské hygienické stanice

1. V řízení bylo doplněno nové Závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Jihočeského kraje č.j. KHSJC 20480/2023/HOK CB-CK ze dne 29. 6. 2023. Žádná z námitek vznesených mými klienty nebyla v tomto závazném stanovisku zohledněna či vyřešena, k žádné z těchto námitek se KHS nevyjádřila. Závazné stanovisko KHS trpí zejména těmito vadami:

- a) Ze Závazného stanoviska KHS plyne, že **žádné z vad nově doložených podkladů**, na které upozorňovali mí klienti ve svých podáních (např. vady hlukových studií, zcela neodůvodněné rozdíly mezi výsledky studií, vady měření hluku, vady Dopravního modelu z 04/2019, vady Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací atd.), nebyly ze strany KHS detekovány. S ohledem na tyto zcela zásadní vady doložených odborných podklad přitom nemělo být souhlasné závazné stanovisko vůbec vydáno. Mí klienti odkazují na popis těchto vad uvedený výše v tomto odvolání. V důsledku těchto vad se taktéž v Závazném stanovisku KHS objevily vady další, související – například na str. 3 Závazného stanoviska KHS je uváděna předpokládaná intenzita vozidel v roce zprovoznění cca 21 040 voz/24 hod., ačkoli se jedná o údaj vypočtený v Dopravním modelu z 04/2019 pro rok 2022, tj. pro rok, který v době vydání Závazného stanoviska KHS již uplynul. Přesto byl tento údaj převzat do Závazného stanoviska KHS a uveden jako předpokládaná intenzita dopravy ke dni zprovoznění, bez jakéhokoli odborného podkladu prokazujícího, že by v roce 2027 (nově předpokládaný rok zprovoznění) měla být přepokládaná intenzita dopravy stejná jako o pět let dříve. Za zcela zarážející považují mí klienti skutečnost, že KHS akceptovala jako podklad Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací, ačkoli se nejednalo o studii vlivu vibrací, nýbrž pouze o „*fundovaný odhad*“ odůvodněný tím, že je „*z časových a ekonomických důvodů momentálně jediný možný*“, ačkoli v rozporu s podmínkami územního rozhodnutí neobsahoval tento podklad pasportizaci nejbližších objektů obytné zástavby ani návrh monitoringu těchto nejbližších objektů, a ačkoli je tento podklad metodologicky založen pouze na zcela nedostatečně podložených „*teoreticko experimentálních zkušenostech*“ jediné osoby. Mí klienti odkazují na podrobný popis vad jednotlivých podkladů uvedený výše v tomto odvolání.
- b) V Závazném stanovisku KHS **není obsaženo téměř žádné hodnocení ze strany KHS**. Většinu Závazného stanoviska KHS tvoří pouze doslovný opis podkladů předložených žadatelem (např. Hlukové studie z 05/2023, Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací atd.), avšak bez jejich posouzení, bez posouzení jejich vzájemného souladu a bez posouzení souladu s dalšími částmi projektové dokumentace. Uvedené vede mimo jiné **k vnitřní rozpornosti** Závazného stanoviska KHS, kdy např. na str. 8 je uvedeno, že protihlukové stěny budou splňovat minimálně kategorii A2 zvukové pohltivosti

a kategorii B2 zvukové neprůzvučnosti, a následně je na str. 11 uvedeno, že protihlukové stěny jsou uvažovány minimálně v kategorii A3 zvukové pohltivosti a kategorii B3 zvukové neprůzvučnosti. Přitom Hluková studie z 05/2023 při výpočtech používala kategorii A3 zvukové pohltivosti a kategorii B3 zvukové neprůzvučnosti. Pokud je tedy v Závazném stanovisku KHS na str. 8 uvedeno, že protihlukové stěny budou splňovat minimálně kategorii A2 zvukové pohltivosti a kategorii B2 zvukové neprůzvučnosti, připustila KHS vybudování protihlukových stěn o parametrech, které **nebyly odborně prověřeny** a pro které absentuje výpočet hlukového zatížení. Mí klienti mají za to, že veškeré podklady nebyly ze strany KHS řádně prostudovány a posouzeny, čemuž by mimo jiné nasvědčovala **nestandardně krátká doba posuzování** - žádost byla KHS předložena dne 27. 6. 2023 a Závazné stanovisko KHS bylo vydáno již dne 29. 6. 2023, a to ačkoli byla KHS předložena řada nových odborných podkladů (např. Hluková studie z 05/2023, Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací, DSP, A - Průvodní zpráva, 05/2023, a DSP, B – Souhrnná technická zpráva, 05/2023, D.1.8. Protihlukové stěny č. 1, č. 2 a č. 3, 05/2023 atd.).

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil na str. 48 stavebního povolení tak, že se jedná o drobnou nesrovnalost, která nemá vliv na závazně uložené podmínky, a dále že v projektové dokumentaci jsou navrženy kategorie A3 a B3, „*přičemž tyto parametry jsou explicitně citovány ve výrokové části rozhodnutí*“. To však neodpovídá skutečnosti, neboť ve výroku I. stavebního povolení je explicitně uvedeno následující „*musí splňovat minimálně kategorii A3, respektive B3*“, tj. nikoli A3 a B3. Na vnitřní rozpornosti Závazného stanoviska KHS se tak nic nemění.

- c) Ve vztahu k Protihlukové stěně č. 3 nebylo ze strany KHS detekováno ani to, že dle aktuálního návrhu má mít Protihluková stěna č. 3 téměř pětikrát horší schopnost tlumit hluk oproti parametrům uvedeným v Hlukové studii 09/2022. V předcházejícím Závazném stanovisku KHS č.j. KHSJC-32829/2022/HOK_CB-CK ze dne 21. 11. 2022 byla jako podmínka č. 4 uložena povinnost realizovat veškerá protihluková opatření dle Hlukové studie 09/2022. Mí klienti jsou přesvědčeni, že správný orgán na úseku ochrany veřejného zdraví – ochrany před hlukem by při posuzování podkladů a vydávání závazného stanoviska měl být schopen tento zásadní rozdíl ve výsledcích zachytit a v rámci zajišťování ochrany před hlukem by **neměl povolit řešení, které vykazuje téměř pětikrát horší schopnost tlumit hluk** oproti řešení, ke kterému udělil souhlasné závazné stanovisko před necelým rokem.

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil na str. 48 stavebního povolení. Jak mí klienti podrobně popsali výše (viz čl. VIII. odst. 6 část. A) písm. g) odvolání), jejich výpočty jsou správné; nadto i v případě výpočtu speciálního stavebního řádu je výsledkem zhruba čtyřnásobný hluk, což je stále zcela zásadní zhoršení.

- d) Závazné stanovisko KHS je neurčité v podmínce č. 2, neboť ukládá provést měření hluku ve vztahu k přílehlým stavbám ve vybraných referenčních bodech, avšak již neuvádí, že se má jednat o totožné referenční body jako v Hlukové studii z 05/2023. Následující text: „*u nejbližších obytných objektů v úsecích, kde byla realizována protihluková opatření*“ lze totiž vykládat dvojím způsobem, a to jako referenční body dle Hlukové studie z 05/2023, ale také jako nově zvolené referenční body, které si žadatel v budoucnu posoudí jako ty nejbližší obytné objekty. Mí klienti s tímto vymezením nesouhlasí a **požadují, aby byla povinnost provést měření hluku formulována jednoznačně tak, že zahrnuje taktéž povinnost provést měření hluku u jejich nemovitostí**. V souladu s výše uvedenými námitkami mí klienti taktéž požadují, aby bylo měřením hluku prověřeno celkové hlukové zatížení po realizaci záměru, nikoli pouze hluk z dopravy.

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil na str. 49 stavebního povolení tak, že KHS nezmiňuje žádné konkrétní výpočtové body z hlukové studie. Speciální stavební úřad tedy podmínku vykládá tak, že výsledky Hlukové studie z 05/2023 nebudou měřením hluku prověřovány, neboť měření není nijak navázáno na referenční body v Hlukové studii z 05/2023, a zároveň tím speciální stavební úřad potvrzuje, že u nemovitostí mých klientů se žádné měření nepředpokládá. Přitom např. na str. 46 stavebního povolení speciální stavební úřad uvádí: „*V konečném důsledku je však obecný návrh protihlukové stěny a jejich parametrů po realizaci standardně prověřován měřením hluku pro kolaudaci, které má za úkol potvrdit závěry hlukové studie*“. Hlukovou studii z 05/2023 však nelze potvrdit, pokud nebude měření probíhat v totožných výpočtových bodech. Zároveň nelze ani přisvědčit tvrzení speciálního stavebního úřadu, že „*nejbližší obytné objekty jsou jasně dány*“ a že hluk měřitelný na vzdálenějších objektech bude nižší než hluk měřitelný na bližších objektech. Jak mí klienti uvádí výše, blízkost zástavby není sama o sobě vypovídající, podstatný je také terén mezi stavbou a posuzovanou zástavbou, tj. v případě nemovitostí mých klientů odrazivá plocha Nemanického rybníka. Pokud by byla uložena podmínka provést v rámci zkušebního provozu měření hluku ve stejných bodech, pro které byly v Hlukové studii z 05/2023 provedeny výpočty, a to včetně nemovitostí mých

klientů (a v případě překročení hygienických limitů samozřejmě uložena i podmínka provedení dodatečných protihlukových opatření), mohly tím být pochybnosti odstraněny; to se však nestalo.

- e) Obdobně ve vztahu k Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací není v Závazném stanovisku KHS uložen požadavek provést měření u nemovitostí mých klientů (na str. 11 Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací je pouze doporučení zařadit dva další kontrolní referenční body s tím, že si však „*vyžádá dodatečnou diskuzi, protože jde o zvýšení finančních nákladů*“, přičemž v Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací ani není identifikováno, že by se mělo jednat o nemovitosti mých klientů). Mí klienti **požadují, aby byla povinnost provést měření vibrací formulována tak, že zahrnuje taktéž povinnost provést měření vibrací u jejich nemovitostí.**

Speciální stavební úřad se s touto námitkou vypořádal na str. 49 stavebního povolení tak, že označil tento požadavek mých klientů za „*zcela absurdní*“. Mí klienti na svých námitkách nic absurdního neshledávají a ve vztahu k argumentaci speciálního stavebního úřadu stran měření vibrací si dále dovolují odkázat výše na čl. VI písm. C) odvolání.

- f) V Závazném stanovisku KHS **zcela absentuje zohlednění výsledků Rozptylové studie z října 2020.** Mí klienti opětovně namítají, že projektová dokumentace nezohledňuje výsledky Rozptylové studie z října 2020 a obsahuje **desetinásobně menší kompenzační opatření oproti výsledkům Rozptylové studie z října 2020.** Projektová dokumentace pro SO 807 – Náhradní výstavba – nebyla i přes námitky mých klientů upravena, výsledky Rozptylové studie z října 2020 nebyly zapracovány.

Speciální stavební úřad se s touto námitkou vypořádal na str. 49 stavebního povolení tak, že KHS řeší výhradně ochranu před hlukem, vibracemi a neionizujícím zářením. KHS přitom v předchozích závazných stanoviscích ze dne 28. 11. 2016 a ze dne 21. 11. 2022 posuzovala výsledky Rozptylové studie z roku 2016 (v závazném stanovisku KHS ze dne 21. 11. 2022 tedy nesprávně posuzovala již neaktuální studii, přičemž je pravděpodobné, že nová Rozptylové studie z října 2020 nebyla KHS předložena). KHS v těchto předchozích závazných stanoviscích posuzovala vliv imisí benzo(a)pyrenu na veřejné zdraví. V Závazném stanovisku KHS ze dne 29. 6. 2023 však toto posouzení již chybí.

- g) V Závazném stanovisku KHS je uvedeno, že posouzení konce úseku je **řešeno samostatnou Akustickou studií** (viz str. 8 závazného stanoviska). Žádná taková studie však není podkladem stavebního povolení, neboť jeho podkladem byla pouze Hlukové studie z 05/2023. Předcházející hlukové a akustické studie nejsou podkladem stavebního povolení, což ve stavebním povolení několikrát zopakoval speciální stavební úřad a k námitkám k těmto předcházejícím studiím se z toho důvodu také odmítl vyjadřovat (viz např. str. 37 stavebního povolení: „*Námitky týkající se akustické studie doplnku posouzení ze srpna 2021 ponechává speciální stavební úřad bez komentáře, neboť tato studie není relevantním podkladem pro stavební řízení.*“). Speciální stavební úřad taktéž několikrát uvedl, že předcházející podklady byly vadné, ale že tyto vady měly být napraveny předložením nové Hlukové studie z 05/2023 (viz např. 48 stavebního povolení). **Pokud nejsou předcházející hlukové a akustické studie podkladem pro stavební řízení, nemohou být ani podkladem pro vydání Závazného stanoviska KHS, které je dokládáno právě pro stavební řízení.**
- h) V Závazném stanovisku KHS je uvedeno, že „*v rámci navazující stavby je navrženo pokračování protihlukové stěny PHS 3 o dalších 93,5 m. Celková délka stěny na komunikaci Okružní má tedy délku 188 m.*“ (viz str. 10, 11 závazného stanoviska). Jak je však v podrobnostech uvedeno výše (viz čl. VIII. odst. 6 část. A) písm. g) odvolání), žádné řízení o navazující stavbě dosud zahájeno není a není ani dána žádná predikce toho, kdy a zda vůbec bude v budoucnu zahájeno. Z citovaného textu Závazného stanoviska KHS je **nejasně, zda měla KHS úplně a pravdivé informace o navazující stavbě**, tj. o tom, že žádné řízení o navazující stavbě dosud zahájeno není a tedy dosud není ani navrženo pokračování protihlukové stěny č. 3.
- i) V Závazném stanovisku KHS je uvedeno, že „*Maximální intenzita dopravy v pracovní době (od 7:00 do 21:00) je 90 vozidel za den.*“ (viz str. 11 závazného stanoviska). Speciální stavební úřad však ve stavebním povolení uvedl, že hodnota má být dvojnásobná (viz str. 46 stavebního povolení). Pokud by byl výklad speciálního stavebního úřadu správný, není správné posouzení v Závazném stanovisku KHS, neboť by v takovém případě vycházelo z polovičního počtu nákladních vozidel, které působí hluk a vibrace při výstavbě.
- j) **Podmínky uložené Závazným stanoviskem KHS jsou neurčité, nepřezkoumatelné a neúplné.** V podrobnostech mí klienti odkazují na čl. X. a čl. XI. tohoto odvolání, neboť podmínky týkající se zkušební provozu a podmínky pro užívání stavby byly do stavebního povolení z části převzaty právě

ze Závazného stanoviska KHS, tj. námitky uváděné čl. X. a čl. XI tohoto odvolání se vztahují taktéž k obsahu Závazného stanoviska KHS.

2. S ohledem na výše uvedené nemělo být souhlasné závazné stanovisko KHS vůbec vydáno. Mí klienti proto namítají taktéž **nezákonnost a nesprávnost Závazného stanoviska Krajské hygienické stanice č.j. KHSJC 20480/2023/HOK CB-CK ze dne 29. 6. 2023.**

B) Závazné stanovisko OOŽP – souhrnné vyjádření

1. V řízení bylo doplněno nové Závazné stanovisko Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví č.j. KUJCK 120915/2022, sp. zn. OZZL 118112/2022/jahorSO2 ze dne 10. 11. 2022 (dále také jen jako „Závazné stanovisko OOŽP – souhrnné vyjádření“), tj. souhrnné vyjádření k projektové dokumentaci pro stavební povolení a ke změně územního rozhodnutí, jehož součástí je taktéž Vyjádření z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Žádná z námitek vznesených mými klienty nebyla v tomto závazném stanovisku zohledněna či vyřešena, k žádné z těchto námitek se dotčený orgán nevyjádřil. Závazné stanovisko OOŽP – souhrnné vyjádření trpí zejména těmito vadami:

- a) V Závazném stanovisku OOŽP – souhrnném vyjádření, v části **Vyjádření z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší**, je uvedeno, že dotčený orgán nemá z hlediska zájmů chráněných zákonem o ochraně ovzduší k předloženému záměru námitek a požaduje „*dodržení výsadby vegetace, jako kompenzačního opatření v případě překročeného ročního imisního limitu benzo(a)pyrenu v zastaveném území a jako opatření k záchytu zvýšení prašnosti, minimálně v té podobě, v jaké je navržen v předložené projektové dokumentaci: 800 – Objekty úpravy území.*“ V předložené projektové dokumentaci však **nebyly zohledněny výsledky Rozptylové studie z října 2020**. Projektová dokumentace obsahuje **desetinásobně menší kompenzační opatření oproti výsledkům Rozptylové studie z října 2020**, kdy dle výsledků této studie je ke kompenzaci emisí benzo(a)pyrenu produkovaných záměrem navrhována výsadba **celkem 858 listnatých, případně celkem 572 jehličnatých stromů**. I přes námitky mých klientů nebyla projektová dokumentace upravena, výsledky Rozptylové studie z října 2020 do ní nebyly zapracovány. Dotčený orgán tedy v rozporu s výsledky Rozptylové studie akceptoval desetinásobně menší kompenzační opatření oproti výsledkům Rozptylové studie z října 2020, a to v rozporu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Dle Rozptylové studie z října 2020 má **zprovozněním záměru dojít k navýšení imisní zátěže o 6,0 % imisního limitu, výhledově pro rok 2052 dokonce o 7,2 %** (viz str. 39 rozptylové studie), a v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, je v takovém případě (a zároveň také z důvodu vysoké navrhované intenzity dopravy) nutné uložit kompenzační opatření. V podrobnostech odkazují mí klienti výše na čl. VI. písm. D) odvolání.
- b) Závazné stanovisko OOŽP – souhrnné vyjádření, část Vyjádření z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, je **v rozporu s podmínkou č. 24 územního rozhodnutí a podmínkou závazného stanoviska Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví ze dne 30. 12. 2015 pod zn.: KUJCK 94284/2015/OOZL**, kterými bylo uloženo: „*na základě výstupů rozptylové studie pro etapu provozu upřesnit rozsah výsadby izolačních stálezelených dřevin s protiprašnou funkcí v místech kontaktu přeložky silnice I/20 s obytnou zástavbou s preferencí domácích druhů dřevin jako kompenzační opatření ve vztahu ke kvalitě ovzduší*“, „*navržená kompenzační opatření s výpočty potvrzujícími jejich dostatečnost budou obsahem rozptylové studie zpracované v souladu s přílohou č. 15 vyhlášky č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší.*“ Tyto podmínky splněny nebyly a nemělo tedy být vydáno souhlasné závazné stanovisko ani kladné vyjádření ze strany dotčeného orgánu na úseku ochrany ovzduší.

2. S ohledem na výše uvedené nemělo být souhlasné Závazné stanovisko OOŽP – souhrnné vyjádření vůbec vydáno. Mí klienti proto namítají taktéž **nezákonnost a nesprávnost Závazného stanoviska Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví č.j. KUJCK 120915/2022, sp. zn. OZZL 118112/2022/jahorSO2 ze dne 10. 11. 2022 včetně Vyjádření z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.**

C) Dodatek k vyjádření OOŽP – vodní hospodářství

1. V řízení bylo doplněno nové Závazné stanovisko Magistrátu města České Budějovice, odboru ochrany životního prostředí, č.j. OOŽP/10598/2022 Do ze dne 2. 11. 2022. V tomto závazném stanovisku se 1. oddělení vodního hospodářství dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, vyjádřilo následovně: „**NESOUHLASÍME s odvodněním vedlejších komunikací (a parkovišť) do jednotné kanalizace, požadujeme napojení do nové kanalizace dešťové a návrh systému retenčních prvků, tak by do kanalizace odtékalo co nejméně vody.**

Požadujeme, aby areál spol. Porsche byl napojen do nové kanalizace pouze splaškovými vodami a dešťové vody byly přepojeny do kanalizace dešťové pod Pražskou třídu.“

2. Následně byl v řízení doplněn nový Dodatek k vyjádření odboru ochrany životního prostředí vydaný Magistrátem města České Budějovice, odborem ochrany životního prostředí, č.j. OOŽP/12605/2022/Pak, ze dne 20. 1. 2023 (dále také jen jako „Dodatek k vyjádření OOŽP – vodní hospodářství“). V tomto dodatku je uvedeno, že na základě jednání s žadatelem ze dne 23. 11. 2022 **„bylo se zástupci vodoprávního úřadu dohodnuto, že nesouhlas v původním stanovisku bude změněn na doporučené řešení vzhledem k tomu, že stavba již má vydané územní rozhodnutí.“**

3. Dodatek k vyjádření OOŽP – vodní hospodářství trpí zejména těmito vadami:

- a) Z Dodatku k vyjádření OOŽP – vodní hospodářství plyne, že **byla realizace záměru umožněna, ačkoli je v rozporu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách.** Dle ust. § 5 odst. 3 tohoto zákona je stavebník povinen zabezpečit omezení odtoku povrchových vod vzniklých dopadem atmosférických srážek na tyto stavby akumulací a následným využitím, popřípadě vsakováním na pozemku, výparem, anebo, není-li žádný z těchto způsobů omezení odtoku srážkových vod možný nebo dostatečný, jejich zadržováním a řízeným odváděním nebo kombinací těchto způsobů. **Bez splnění těchto podmínek nesmí být povolena stavba,** změna stavby před jejím dokončením, užívání stavby ani vydáno rozhodnutí o dodatečném povolení stavby nebo rozhodnutí o změně v užívání stavby. Ze Závazného stanoviska OOŽP – vodní hospodářství – dodatku plyne, že citované podmínky nakládání s odpadními vodami záměr nespĺňuje a umožněn byl pouze z toho důvodu, že „stavba již má vydané územní rozhodnutí.“ To však není zákonným důvodem pro umožnění řešení, které je v rozporu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách. V Dodatku k vyjádření OOŽP – vodní hospodářství je dokonce popisováno, jaké problémy jsou způsobovány tím, že je dešťová voda odváděna jednotnou kanalizací (např. problémy na slepém rameni u Hansova mlýna), přesto však dotčený orgán nesetřval na svém negativním stanovisku, a to v rozporu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách.
- b) Výrokem II. stavebního povolení bylo nadto rozhodnuto o dílčí změně územního rozhodnutí. Pokud tedy snad měla být důsledkem původního nesouhlasu vyjádřeného 1. oddělením vodního hospodářství v Závazném stanovisku Magistrátu města České Budějovice, odboru ochrany životního prostředí, č.j. OOŽP/10598/2022 Do ze dne 2. 11. 2022, nutnost změny územního rozhodnutí, mohl být návrh takové změny řešen společně s dalšími změnami, o kterých bylo rozhodnuto výrokem II. stavebního povolení.
- c) Mým klientům není známo, že by po vydání Dodatku k vyjádření OOŽP – vodní hospodářství bylo vydáno nové závazné stanovisko Magistrátu města České Budějovice, odboru ochrany životního prostředí. **V platnosti tak stále zůstává Závazné stanovisko Magistrátu města České Budějovice, odboru ochrany životního prostředí, č.j. OOŽP/10598/2022 Do ze dne 2. 11. 2022, jehož součástí je nesouhlas s odvodněním vedlejších komunikací (a parkovišť) do jednotné kanalizace.**

4. S ohledem na výše uvedené neměl být Dodatek k vyjádření OOŽP – vodní hospodářství vůbec vydán. Mí klienti proto namítají taktéž **nezákonnost a nesprávnost Dodatku k vyjádření odboru ochrany životního prostředí vydaného Magistrátem města České Budějovice, odborem ochrany životního prostředí, č.j. OOŽP/12605/2022/Pak, ze dne 20. 1. 2023.** Mí klienti zároveň s ohledem na výše uvedené namítají, že ve stavebním řízení **nebylo předloženo souhlasné stanovisko Magistrátu města České Budějovice, odboru ochrany životního prostředí,** a stavební povolení bylo tedy vydáno bez doložení veškerých souhlasných závazných stanovisek dotčených orgánů vyžadovaných právními předpisy.

D) Závazné stanovisko k ověření změn záměru - EIA

1. V řízení bylo doplněno nové Závazné stanovisko k ověření změn záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, č.j. KUJCK 19972/2023 ze dne 13. 2. 2023 (dále také jen „Závazné stanovisko k ověření změn záměru - EIA“). Žádná z námitek vznesených mými klienty nebyla v tomto závazném stanovisku zohledněna či vyřešena, k žádné z těchto námitek se dotčený orgán nevyjádřil. Závazné stanovisko k ověření změn záměru - EIA trpí zejména těmito vadami:

- a) Ze Závazného stanoviska k ověření změn záměru – EIA plyne, že správnímu orgánu **nebyla předložena Hluková studie z 05/2023** ani nebylo ve změnách záměru řešených v závazném stanovisku popsáno a vypořádáno, že v důsledku zkrácení protihlukové stěny č. 3 (SO 764) bude mít stěna téměř pětkrát horší schopnost tlumit hluk oproti parametrům uvedeným v Hlukové studii 09/2022. Změny základních parametrů protihlukové stěny, které mají zásadní vliv na její funkčnost a schopnost tlumit hluk, přitom nelze podřadit pod upřesnění „umístění“ či „vzhledu“ protihlukových stěn – nejedná se pouze o přesné vytyčení trasy či výběr materiálu z hlediska estetiky, ale o samotnou funkčnost,

efektivnost a účel protihlukové stěny. Ze Závazného stanoviska k ověření změn záměru – EIA taktéž plyne, že správnímu orgánu **nebylo předloženo Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací** ani ostatní nově doložené podklady (DSP, A - Průvodní zpráva, 05/2023, DSP, B – Souhrnná technická zpráva, 05/2023, D.1.8. Protihlukové stěny č. 1, č. 2 a č. 3, 05/2023 atd.).

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil na str. 49 stavebního povolení tak, že „*Co se týče samotných technických parametrů stavby týče je nutno zdůraznit, že se od okamžiku podání žádosti projektová dokumentace nezměnila.*“ To však není pravda, jak plyne ze samotné projektové dokumentace i stavebního povolení, neboť po dni podání žádosti, jakož i po dni vydání Závazného stanoviska k ověření změn záměru – EIA, byla projektová dokumentace doplňována a měněna hned několikrát (doplnění nové Hlukové studie z 05/2023, doplnění nového Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací, doplnění nových závazných stanovisek včetně Závazného stanoviska KHS, změny projektové dokumentace datované v 05/2023 včetně Průvodní zprávy a Souhrnné technické zprávy atd.). V samotném stavebním povolení je na str. 23 uvedeno, že stavebník doplnil žádost o nové podklady dne 31. 5. 2023 a dále dne 30. 6. 2023. Žádný z těchto nově předložených podkladů a změn projektové dokumentace však dotčenému orgánu nebyl předložen. Pro posouzení, zda případné změny záměru mohou mít významný negativní vliv na životní prostředí, musí být dotčenému orgánu předloženy veškeré listiny včetně aktuální projektové dokumentace a včetně aktuální dokladové části projektové dokumentace.

- b) V Závazném stanovisku k ověření změn záměru – EIA **není řešen rozpor projektové dokumentace s výsledky Rozptylové studie z října 2020** (v projektové dokumentaci je ke kompenzaci emisí benzo(a)pyrenu produkovaných záměrem navrhována výsadba méně než jedné desetiny stromů oproti výpočtům obsaženým v Rozptylové studii z října 2020).

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil na str. 49 stavebního povolení tak, že touto otázkou se ve stavebním řízení nezabývá a příslušnou část projektové dokumentace proto neměl k dispozici. Námitka tak obsahově vypořádána nebyla, zůstala opomenuta.

- c) V Závazném stanovisku k ověření změn záměru – EIA není řešeno a vypořádáno, že **nebyly splněny podmínky vyplývající ze závěru zjišťovacího řízení o posuzování vlivů na životní prostředí** sp. zn. KUJCK 94284/2015/OZZL ze dne 30. 12. 2015 (např. nedoložení aktualizace biologického průzkumu a migrační studie, resp. zoologického průzkumu, jehož doložení bylo podmínkou vyplývající ze závěru zjišťovacího řízení o posuzování vlivů na životní prostředí sp. zn. KUJCK 94284/2015/OZZL ze dne 30. 12. 2015 a jehož dožení bylo žadateli uloženo mj. přímo v územním rozhodnutí).

Speciální stavební úřad se k této námitce vyjádřil na str. 49 stavebního povolení tak, že odkázal na své závěry ohledně absence jednotlivých podkladů. Mí klienti si tedy taktéž dovolují odkázat výše na čl. VI odvolání.

2. S ohledem na výše uvedené nemělo být vydáno souhlasné Závazné stanovisko k ověření změn záměru – EIA. Mí klienti proto namítají taktéž **nezákonnost a nesprávnost Závazného stanoviska k ověření změn záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, č.j. KUJCK 19972/2023 ze dne 13. 2. 2023.**

E) Prodloužení platnosti stanoviska EIA vydaného Krajským úřadem Jihočeského kraje, Odborem životního prostředí, zemědělství a lesnictví, Oddělení IPPC a EIA, č.j. KUJCK 38970/2022 ze dne 7. 4. 2022

1. V řízení bylo doplněno nové Prodloužení platnosti stanoviska EIA vydaného Krajským úřadem Jihočeského kraje, Odborem životního prostředí, zemědělství a lesnictví, Oddělení IPPC a EIA, č.j. KUJCK 38970/2022 ze dne 7. 4. 2022 (dále také jen „Prodloužení platnosti stanoviska EIA“). Žádná z námitek vznesených mými klienty nebyla v tomto závazném stanovisku zohledněna či vyřešena, k žádné z těchto námitek se dotčený orgán nevyjádřil. Prodloužení platnosti stanoviska EIA trpí zejména těmito vadami:

- a) Z Prodloužení platnosti stanoviska EIA plyne, že správnímu orgánu **nebyla předložena Hluková studie z 05/2023** (dokonce ani předcházející Hluková studie 09/2022), že správnímu orgánu **nebylo předloženo Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací ani ostatní nově doložené podklady** (DSP, A - Průvodní zpráva, 05/2023, DSP, B – Souhrnná technická zpráva, 05/2023, D.1.8. Protihlukové stěny č. 1, č. 2 a č. 3, 05/2023 atd.). Projektová dokumentace byla doplňována a měněna hned několikrát (doplnění nové Hlukové studie z 05/2023, doplnění nového Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací, doplnění nových závazných stanovisek včetně Závazného stanoviska KHS, změny projektové dokumentace datované v 05/2023 včetně Průvodní zprávy a Souhrnné technické zprávy atd.). V samotném stavebním povolení je na str. 23 uvedeno, že stavebník doplnil žádost o nové podklady dne

31. 5. 2023 a dále dne 30. 6. 2023. Žádný z těchto nově předložených podkladů a změn projektové dokumentace však dotčenému orgánu nebyl předložen. Pro posouzení, zda je možné prodloužit platnost stanoviska EIA, musí být dotčenému orgánu předloženy veškeré listiny včetně aktuální projektové dokumentace a včetně aktuální dokladové části projektové dokumentace. Pokud se projektové dokumentace (včetně její dokladové části) následně změní, musí být dotčený orgán požádán o vydání nového stanoviska, což se však ve zdejší věci nestalo. **Prodloužení platnosti stanoviska EIA ve stávající podobě posuzuje záměr na základě neaktuálních podkladů, které nebyly podkladem ve stavebním řízení** (např. Akustická studie z října 2020, Akustická studie – doplněk posouzení ze srpna 2021).

- b) Z Prodloužení platnosti stanoviska EIA plyne, že **žádné z vad nově doložených podkladů**, které byly předloženy jako přílohy dokumentace pro prodloužení stanoviska (viz str. 3 Prodloužení stanoviska EIA) a na které upozorňují mí klienti ve svých podáních (např. vady Dopravního modelu z 04/2019, vady Rozptylové studie z října 2020, vady Akustické studie z října 2020, vady Akustické studie – doplněk posouzení ze srpna 2021), nebyly ze strany dotčeného orgánu detekovány. S ohledem na tyto zcela zásadní vady přitom nemělo být souhlasné závazné stanovisko vůbec vydáno, neboť odborné podklady, na jejichž základě bylo vydáno, obsahují zásadní vady. Mí klienti odkazují na podrobný popis vad jednotlivých podkladů uvedený výše v tomto odvolání a ve svých předchozích podáních.
- c) V Prodloužení platnosti stanoviska EIA **není řešen rozpor projektové dokumentace s výsledky Rozptylové studie z října 2020** (v projektové dokumentaci je ke kompenzaci emisí benzo(a)pyrenu produkovaných záměrem navrhována výsadba méně než jedné desetiny stromů oproti výpočtům obsaženým v Rozptylové studii z října 2020).
- d) V Prodloužení platnosti stanoviska EIA není řešeno a vypořádáno, že **nebyly splněny podmínky vyplývající ze závěru zjišťovacího řízení o posuzování vlivů na životní prostředí** sp. zn. KUJCK 94284/2015/OZZL ze dne 30. 12. 2015 (např. nedoložení aktualizace biologického průzkumu a migrační studie, resp. zoologického průzkumu, jehož doložení bylo podmínkou vyplývající ze závěru zjišťovacího řízení o posuzování vlivů na životní prostředí sp. zn. KUJCK 94284/2015/OZZL ze dne 30. 12. 2015 a jehož dožení bylo žadateli uloženo mj. přímo v územním rozhodnutí).
- e) V Prodloužení platnosti stanoviska EIA je uvedeno, že nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území (viz str. 3). To však neodpovídá skutečnosti, **nejsou zohledněny záměry, které v mezidobí byly v území realizovány** a které mají vliv na celkovou hlukovou zátěž, vibrace, kvalitu ovzduší (např. logisticko - průmyslový VGP Park, provoz vodních vleků a provoz Sportovně relaxačního areálu u Nemanického rybníka včetně hudební produkce atd.). Posouzení se přitom nesmí vztahovat pouze na vlivy, které by vznikly při provádění záměru v určitém okamžiku v minulosti, ale **musí se naopak vztahovat na všechny vlivy, jejichž vznik lze skutečně očekávat k okamžiku vydání povolení** (viz stanovisko generální advokátky J. Kokott k věci Križan, bod 126), tj. mělo být zohledněno například i **postupné rozšiřování logisticko - průmyslového VGP Parku**. Tyto záměry měly být zohledněny, nejsou však v Prodloužení platnosti stanoviska EIA vůbec uvedeny (ani v části „Popis změn v dotčeném území, Využívání území“ na str. 3 a 4). Nejvyšší správní soud uvedl v rozsudku č.j. 1 As 236/2018-86 ze dne 17. 12. 2021 k institutu prodloužení platnosti stanoviska EIA následující: „*Za obecně správný je proto nutno považovat závěr krajského soudu, podle kterého může být stanovisko EIA relevantním odborným podkladem pouze tehdy, pokud jsou jeho východiska i závěry aktuální a odrážejí stav životního prostředí v místě zamýšleného záměru v reálném čase. K zamezení uplynutí lhůty platnosti stanoviska slouží buď institut prodloužení platnosti stanoviska, které však může být učiněno pouze v případě, že žadatel prokáže, že nedošlo k podstatným změnám realizace záměru, podmínek v dotčeném území, k novým znalostem souvisejícím s věcným obsahem dokumentace a vývoji nových technologií využitelných v záměru, nebo institut přerušení lhůty platnosti stanoviska, k němuž však může dojít pouze v případě včasného zahájení navazujícího řízení.*“ Výše uvedené podmínky však nejsou ve zdejší věci splněny, neboť v dotčeném území došlo ke změnám podmínek (viz výše popsané nově realizované záměry) a taktéž k podstatným změnám realizace záměru a novým znalostem souvisejícím s věcným obsahem dokumentace (změna záměru spočívající ve zkrácení Protihlukové stěny č. 3, zhoršení schopnosti tlumit hluk v důsledku tohoto zkrácení, které plyne z projektové dokumentace, nový výpočet kompenzační výsadby v Rozptylové studii z října 2020 a jeho nezohlednění v projektové dokumentaci apod.). Východiska a závěry Prodloužení platnosti stanoviska EIA nejsou aktuální a neodrážejí stav životního prostředí v místě zamýšleného záměru v reálném čase.

2. S ohledem na výše uvedené nemělo být vydáno souhlasné Prodloužení platnosti stanoviska EIA. Mí klienti proto namítají taktéž **nezákonnost a nesprávnost Prodloužení platnosti stanoviska EIA vydaného Krajským úřadem Jihočeského kraje, Odborem životního prostředí, zemědělství a lesnictví, Oddělení IPPC a EIA, č.j. KUJCK 38970/2022 ze dne 7. 4. 2022.**

F) Souhlas ve smyslu ustanovení § 15 odst. 2 stavebního zákona

K nezákonnosti a věcné nesprávnosti souhlasu ve smyslu ustanovení § 15 odst. 2 stavebního zákona s vydáním rozhodnutí o povolení stavby č.j. KUJCK 118661/2022 ze dne 31. 10. 2022, odkazují mí klienti výše na čl. VII. odvolání.

X.

Zkušební provoz

1. Ve výroku VI. stavebního povolení byla uložena povinnost provedení zkušební provozu stavby. Formulace této podmínky je však **neurčitá, výrok je nepřezkoumatelný.**

2. V podmínce je uloženo provedení měření „**hluku z dopravy včetně hluku z dopravy na přeložkách komunikací souvisejících se stavbou úseku silnice I/20**“. Tato podmínka by mohla být vykládána tak, že je uloženo provedení měření hluku z veškeré dopravy, což však nebylo provedeno v Hlukové studii z 05/2023. Pokud je měření hluku z veškeré dopravy možné, pak mělo být provedeno již ve stavebním řízení, aby byly řádně ověřeny účinky budoucího užívání stavby.

3. Pokud by byla podmínka naopak vykládána tak, že se má jednat např. pouze o hluk ze silniční dopravy, pak je zcela neurčitá i formulace o „**přeložkách komunikací souvisejících se stavbou úseku silnice I/20**“. Není určeno, které přeložky komunikací jsou „**související**“. Není ani jasné, co je myšleno „**stavbou úseku silnice I/20**“, zda celý záměr či pouze některá jeho část. Nadto takto formulovaná podmínka hovoří pouze o „**přeložkách komunikací**“, tj. pouze o těch „**souvisejících**“ komunikacích, u nichž byla provedena přeložka. Formulace podmínky je taktéž v rozporu s § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, neboť jak potvrzuje soudní judikatura, **hygienické limity hluku jsou stanoveny jako imisní a při určení hladiny hluku z dopravní zátěže nelze od naměřených hodnot odečítat ostatní zdroje tohoto typu hluku** (tj. například hluk z jiných existujících komunikací, viz rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 7 As 135/2021-105 ze dne 22. 2. 2022). Podmínka měření hluku tedy musí být formulována tak, že zohledňovala provoz na všech komunikacích.

4. V podmínce zároveň není uloženo, kde má být měření hluku provedeno. V podmínce by **mělo být uloženo provedení měření hluku ve stejných bodech, pro které byly v Hlukové studii z 05/2023 provedeny výpočty**, a to včetně nemovitostí mých klientů. Sám speciální stavební úřad ve stavebním povolení uvedl, že nejistotu ohledně toho, zda bude či nebude potřeba realizovat dodatečná protihluková měření, nelze s určitostí odstranit jinak, nežli měření v reálných podmínkách v rámci zkušební provozu (viz str. 37 stavebního povolení). Pokud by byla uložena podmínka provést v rámci zkušební provozu měření hluku ve stejných bodech, pro které byly v Hlukové studii 05/2023 provedeny výpočty, a to včetně nemovitostí mých klientů (a v případě překročení hygienických limitů samozřejmě uložena i podmínka provedení dodatečných protihlukových opatření), mohly tím být pochybnosti odstraněny. I přes požadavek mých klientů vznesený v námitkách však taková povinnost ve stavebním povolení obsažena není, a naopak je zjevné, že s provedením měření hluku na nemovitostech mých klientů speciální stavební úřad vůbec nepočítá (viz str. 49 stavebního povolení).

5. Výše uvedené nedostatky mají za následek neurčitost a nepřezkoumatelnost výroku VI. stavebního povolení. Ani jakákoli upřesňující či doplňující vysvětlení v odůvodnění stavebního povolení nemohou tuto vadu napravit, neboť jak speciální stavební úřad neopomněl zdůraznit na str. 35 stavebního povolení, závazná je pouze výroková část rozhodnutí, nikoli její odůvodnění.

6. Ve výroku VI. stavebního povolení zároveň **zcela absentuje uložení podmínky měření vibrací**. V Posouzení vlivu stavby na přenos vibrací bylo uvedeno, že „*Specialista na strukturální hluk rozhodne v budoucnosti na základě kontrolních měření o nutnosti realizace vibroizolace.*“ (viz str. 7 a 11 posouzení). Přesto podmínka provedení měření v rámci zkušební provozu nebyla uložena. **Vliv vibrací tedy nebyl prověřen žádným měřením ani v územním řízení, ani ve stavebním řízení a nemá být prověřen ani v rámci zkušební provozu.** Výsledkem tedy je, že **stavba byla povolena a může být provedena a užívána zcela bez posouzení vlivu vibrací,** což je v rozporu se zákonem č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví.

7. Nad rámec uvedeného je nutno zdůraznit, že **zkušební provoz nemůže nahradit řádné prověření účinků budoucího užívání stavby ve stavebním řízení před vydáním stavebního povolení**, tj. zejména nemůže nahradit předložení veškerých potřebných měření, studií a posudků, ani nemůže sloužit k tomu, že vady těchto podkladů nebudou odstraněny již před vydáním stavebního povolení. Uvedené platí mimo jiné i proto, že účinky budoucího užívání stavby budou působit již v době zkušební provozu. Stanovení zkušební provozu na dobu „*maximálně*“ 1 roku ve výroku VI. stavebního povolení je přitom zcela zavádějící, neboť dle ust. § 124 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona lze za doby trvání zkušební provozu bez předchozího řízení vydat nové rozhodnutí o prodloužení doby trvání zkušební provozu. Zkušební provoz tedy může být ve skutečnosti opakovaně prodloužován, což se reálně děje i na mnoha jiných stavbách v České republice, kde jsou stavby

nesplňující hygienické limity užívány mnoho let pouze v režimu zkušebního provozu. Řádné ověření všech podkladů a účinků budoucího užívání stavby tedy musí být provedeno již před vydáním stavebního povolení.

XI.

Podmínky pro užívání stavby

1. Ve výroku VII. stavebního povolení byly stanoveny podmínky pro užívání stavby.
2. V podmínkách bylo uloženo předložení zprávy o výsledcích zkušebního provozu. Samotné předložení takové zprávy však není dostatečnou podmínkou pro užívání stavby, neboť obsahem zprávy může být i závěr, že hygienické limity hluku splněny nejsou a musí být realizována následná protihluková opatření a jejich účinnost znovu ověřena měřením hluku. Užívání stavby tedy musí být podmíněno **i realizací takových následných protihlukových opatření a ověřením jejich účinnosti dalším měřením hluku.**
3. Užívání stavby dále musí být podmíněno **i realizací vibroizolace a ověřením její účinnosti dalším měřením vibrací.**
4. Ve výroku VII. stavebního povolení by dále měla být uložena povinnost provádět **pravidelné odborné čištění tichého asfaltu**, neboť zkušenosti s tímto povrchem prokázaly, že bez dostatečně častého odborného čištění se póry pohlcující hluk ucpávají a akustická životnost tichého asfaltu se zkracuje.

XII.

Přezkum závazných stanovisek

Mí klienti si s poukazem na soudní judikaturu (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 5 As 56/2009-63) dovoluji upozornit, že jestliže odvolání směřuje proti obsahu závazného stanoviska dotčeného správního orgánu (kdy ve zdejší věci směřuje proti obsahu hned několika závazných stanovisek dotčených orgánů), **je povinností odvolacího správního orgánu vyžádat si potvrzení či změnu závazného stanoviska od správního orgánu nadřízeného dotčenému správnímu orgánu.** Pokud tak odvolací správní orgán neučiní, dopustí se **podstatného porušení ustanovení o řízení, které má za následek nezákonné rozhodnutí o věci samé.** Z důvodu právní jistoty mí klienti dodávají, že uvedené se týká taktéž souhlasu ve smyslu ustanovení § 15 odst. 2 zákona č. 183/2000 Sb., stavebního zákona, neboť i tento souhlas je z hlediska své povahy považován za závazné stanovisko (viz např. rozsudek Městského soudu v Praze č.j. 10 A 149/2010-74 ze dne 14. 12. 2011).

XIII.

Přezkum zákonnosti stavebního povolení

Nad rámec výše uvedeného mí klienti dodávají, že dle ust. § 89 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, přezkoumává odvolací správní orgán **soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které vydání rozhodnutí přecházelo, s právními předpisy.** Odvolací správní orgán má tedy povinnost **vždy přezkoumat zákonnost rozhodnutí.** Dle ust. § 89 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, přezkoumává odvolací správní orgán správnost napadeného rozhodnutí v rozsahu námitek uvedených v odvolání, jinak jen tehdy, vyžaduje-li to veřejný zájem. Odvolací správní orgán má tedy povinnost **přezkoumat správnost rozhodnutí dokonce i nad rámec odvolacích námitek,** pokud je to třeba z důvodu veřejného zájmu.

XIV.

S ohledem na výše uvedené navrhuji mí klienti, aby bylo rozhodnutí Krajského úřadu Jihočeského kraje, Odboru dopravy a silničního hospodářství, Oddělení silničního hospodářství, č.j. KUJCK 100746/2023, sp. zn. ODSH 152556/2022/matu1, ze dne 23. 8. 2023, v celém rozsahu zrušeno.

S úctou

Mgr. Karla Bauerová, MBA

Ing. Jan Bauer, MBA

Mgr. Libor Burian
advokát v plné moci