

JUDr. Jaromír Kyzour, advokátní kancelář
ev. č. ČAK 16285, IČ 04007018
Lublaňská 398/18, 120 00 Praha 2

Ministerstvo dopravy

prostřednictvím:

Magistrát hlavního města Prahy
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

- DATOVOU ZPRÁVOU -

Ke sp. zn. S-MHMP 667505/2023/STR

V Praze dne 29. 12. 2025

Účastník řízení: **Sdružení Miláčov, z.s.,** IČO 228 37 515, Vrchotovy Janovice č.p. 22,
257 53 Vrchotovy Janovice
Zastoupen : **JUDr. Jaromírem Kyzourem, advokátem,** ev. č. ČAK 16285, se sídlem
Lublaňská 18, 120 00 Praha 2 (plná moc v příloze)

**V územním řízení o vydání územního rozhodnutí pro stavbu označenou jako „D3 0305/1
Voračice – Nová Hospoda“ obsahující návrh na umístění nových částí dálnice D3 a staveb s touto
souvisejících**

Věc: Odvolání účastníka řízení proti rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy z 27. 11. 2025
č.j. MHMP 1259982/2025

Přílohy:

— bez příloh

I.

[1] Veřejnou vyhláškou Magistrátu hlavního města Prahy (dále také jen „**SÚ**“) datovanou dnem 14. 6. 2024, č.j. MHMP 1115961/2024 , sp. zn. S-MHMP 667505/2023/STR bylo oznámeno zahájení řízení o žádosti o vydání územního rozhodnutí pro stavbu v žádosti nazvanou jako „D3 0305/1 Voračice – Nová Hospoda“ (dále jen „**Stavba**“ nebo „**Záměr**“) obsahující návrh na umístění nových částí dálnice D3 a staveb s touto souvisejících. Jedná se o navazující řízení ve smyslu ustanovení § 3 písm. g) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „**ZPV**“).

[2] Sdružení Miláčov, z.s., IČO 228 37 515, se sídlem Vrchotovy Janovice č.p. 22, 257 53 Vrchotovy Janovice (dále jen „**Spolek**“) jako dotčená veřejnost dle § 3 písm. i) bodu 2 ZPV oznámilo ve smyslu § 9c odst. 3 písm. b) ZPV svou účast v uvedeném územním řízení. Pokud jde o splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona EIA, odkazujeme na informace zveřejněné o Spolku v rejstříku spolků (sp.zn. L 202557 vedená u Městského soudu v Praze).

[3] Spolek rovněž uplatnil námitky, a to zejména kvůli možnému dotčení jeho práva na příznivé životní prostředí Záměrem.

[4] Spolek tímto podává odvolání proti v řízení vydanému rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy z 27. 11. 2025 č.j. MHMP 1259982/2025 (dále také jen „**Rozhodnutí**“).

II.

[5] Ačkoliv je Stavba záměrem, který by měl podléhat posuzování podle ZPV, v řízení nebylo předloženo platné stanovisko k posouzení vlivů záměru na životní prostředí, které by se na Záměr vztahovalo. Tyto námitky uváděl odvolatel i v průběhu řízení.

[6] K tomu uvádíme, že v minulosti bylo pro stavbu dálnice D 3 v předmětném úseku vydáno stanovisko Ministerstva životního prostředí (dále jen „**MŽP**“) z 1. 2. 2012 č.j. 1933/ENV/12 (dále jen „**Stanovisko EIA**“). Stanovisko EIA bylo následně ověřeno závazným stanoviskem MŽP k ověření souladu z 6. 6. 2017 č.j. 38297/ENV/17 (dále jen „**Ověření stanoviska EIA**“). Platnost Stanoviska EIA měla být prodloužována prodloužením platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaného MŽP 2. 6. 2017 pod č.j. 12846/ENV/17 (dále jen „**Prodloužení stanoviska EIA 1**“) a následně také prodloužením platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaného MŽP 20. 3. 2024 pod č.j. MZP/2021/710/5811 (dále jen „**Prodloužení stanoviska EIA 2**“).

[7] Pro prodloužování platnosti stanovisek k posuzování vlivů nebyla v zákoně výslovně stanovena jejich forma. Jelikož pro nynější stanoviska je předepsána forma závazného stanoviska a pro ověření stanoviska EIA podle dřívější úpravy se ve smyslu čl. II odst. 1 zákona č. 39/2015 Sb. vyžaduje forma závazného stanoviska, by logicky aktem, kterým se platnost stanoviska prodloužuje, mělo být rovněž závazné stanovisko. Tento výklad podpořila i judikatura správních soudů, viz např. bod 33 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 6. 2024 č.j. 7 As 236/2023 - 64.

[8] Prodloužení stanoviska EIA 1 a Prodloužení stanoviska EIA 2 však zcela forma závazného stanoviska chybí. Nelze z nich seznat, že by se mělo jednat o závazné stanovisko. Vykazují i zásadní vady, pokud jde o požadavky, které na závazná stanoviska klade § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (dále jen „**SŘ**“). Součástí závazného stanoviska má být i jeho odůvodnění. Podle § 149 odst. SŘ platí, že správní orgán v odůvodnění uvede důvody, o které se opírá obsah závazné části závazného stanoviska, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, na kterých je obsah závazné části založen. Na tyto námitky reagoval SÚ v Rozhodnutí tak, že uvádí, že „forma prodloužení byla vyslovena až rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 7 As 236/2023-64 ze dne 27.06.2024, přičemž předtím se forma

prodloužení pouze dovozovala“. Tyto tvrzení jsou nepřipadná. Soud nevytváří právo, pouze jej interpretuje. Tj. i v době před vydáním zmíněného rozsudku podle právního řádu platilo, že prodloužení platnosti stanovisek EIA musí mít formu závazného stanoviska. Není ani rozhodné, kdy žadatel o prodloužení požádal. SÚ také tvrdí, že prý žadatel požádal o prodloužení stanoviska dne 09.11.2021, tedy před novelou zákona EIA, která výslovně uvádí formu stanoviska EIA jako závazné stanovisko. Forma stanovisek EIA coby závazných stanoviska ve skutečnosti byla zavedena podstatně dříve. Argumentace SÚ je tedy nejasná.

[9] SÚ v zásadě bagatelizuje pro prodloužení stanoviska EIA požadovanou formu. Takový přístup nelze akceptovat. Pokud zákonodárce pro určitý akt stanovil konkrétní formu, je nutné ji dodržet. Jiný postup by odporoval požadavku legality činnosti správních orgánů plynoucímu z § 2 odst. 1 SŘ. Dodržení formy prosloužení stanoviska EIA má zásadní vliv i na procesní práva dotčených osob a na požadavky, které je třeba klást na činnost správních orgánů vydávajících rozhodnutí v navazujících řízeních. Nedodržení formy závazného stanoviska, ale akceptování formy jiné vede k tomu, že účastník řízení ztrácí možnost napadnout takovýto akt v rámci odvolání, při němž by jej přezkoumal nadřízený orgán, který navíc v takovém případě rozsah svého přezkumu neomezuje na pouhou zákonnost. Oproti tomu podřazení prodloužení stanoviska EIA pouze obecně pod nějaký úkon podle části čtvrté SŘ s žádným podobným režimem nepočítá. Pro správní orgán rozhodující v navazujícím řízení by prodloužení nebylo nutně ani závazné a bylo by současně jeho povinností, aby sám důvodnost námitek proti prodloužení věcně vyhodnotil (což se v tomto případě ani nestalo). Volba správné formy tedy s sebou přináší i důležité procesní konsekvence.

[10] Pokud by se navzdory tomu, co tvrdí SÚ, a navzdory absence náležitostí závazného stanoviska měla Prodloužení stanoviska EIA 1 a Prodloužení stanoviska EIA 2 materiálně posuzovat stále jako závazná stanoviska, žádá odvolatel, aby obě byla v odvolacím řízení nadřízeným orgánem přezkoumána a změněna tak, že se žádosti o prodloužení nevyhovuje.

[11] Prostřednictvím JUDr. Michala Bernarda, Ph.D., advokáta, Spolek v několika podáních ve dnech 21. 4. 2022, 22. 9. 2022 a 16. 12. 2022 vznášel námitky proti prodloužení Stanoviska EIA, což je zmíněno i v Prodloužení stanoviska EIA 2. Spolek žádal, aby tato podání byla vyžádána od orgánu příslušného k posuzování vlivů na životní prostředí jako důkaz a připojena do spisu. Na jejich obsah stále plně odkazujeme, pokud jde o otázku nesplnění podmínek pro prodloužení Stanoviska EIA včetně neaktuálních údajů a změn v území. Teprve zhruba po dvou letech po těchto podáních vydává MŽP Prodloužení stanoviska EIA 2, v němž se obsahově se vznesenými námitkami nevypořádalo a dotčenou veřejnost ani neinformovalo o dalším doplňování podkladů, k němuž mezitím došlo, tak, aby se k němu mohla vyjádřit. Pokud mají být obě prodloužení stanoviska EIA závazným stanoviskem, namítáme, že jsou nedostatečně odůvodněná v rozporu s požadavky plynoucími z § 149 SŘ (i před zakotvením explicitního požadavku na odůvodnění závazného stanoviska do SŘ judikatura správních soudů potvrzovala, že závazné stanovisko musí být řádně odůvodněné). S námitkami proto prodloužení stanoviska EIA se věcně nevypořádal ani SÚ. Ten sice tvrdí, že uplatněné relevantní námitky k prodloužení stanoviska EIA, budou správním orgánem vypořádány, v Rozhodnutí se však podle všeho takové vypořádání, které by zahrnovalo i zmíněné námitky proti prodloužení ze dnů 21. 4. 2022, 22. 9. 2022 a 16. 12. 2022, nenachází. SÚ se zřejmě ani s těmito námitkami neseznámil (to dovozujeme z toho, že SÚ na str. 189 Rozhodnutí tvrdí: „K dílčí námitce účastníka týkající se tvrzené neaktuálnosti dat, resp. změn ve stavu životního prostředí a změn v osídlení, stavební úřad uvádí, že není zřejmé, z čeho tato námitka vychází. Podatel pouze obecně odkazuje na své předchozí podání z jiného řízení, ve kterém nebyl účastníkem.“), přestože jsme žádali jejich doplnění do spisu. Pokud SÚ tyto námitky scházely, měli jsme o tom být vyrozuměni. Není rozumně odůvodnitelné, proč je např. žadatel informován o potřebě doplnit podklady a jiný účastník nikoliv. Takový přístup popírá zásadu rovnosti účastníků

řízení. K tomu dále dodáváme, že zákon neobsahuje taxativní výčet podkladů pro prodloužení stanovisek EIA. Na závazné stanovisko EIA a jeho prodlužování se vztahuje mj. část čtvrtá SŘ odkazující i na část druhou SŘ. Na postup prodlužování platnosti stanoviska se samozřejmě vztahuje i část první SŘ. Z podpůrně použitelného § 51 SŘ vyplývá, že podklady pro vydání rozhodnutí (resp. přeneseně závazného stanoviska) opatřuje správní orgán, který je zároveň povinen zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu. V tomto případě byla veřejným zájmem nepochybně ochrana životního prostředí a jak je zřejmé z našich podání učiněných prostřednictvím JUDr. Michala Bernarda, Ph.D., advokáta, tato podání obsahovala relevantní námitky ve vztahu k životnímu prostředí. Jejich faktické ignorování ze strany orgánu posuzování vlivů i stavebního úřadu je zcela nepochopitelné.

[12] Jak Spolek uvedl již výše, Prodloužení stanoviska EIA 1 a Prodloužení stanoviska EIA 2 však ani formu závazného stanoviska nemají. Rovněž z § 2 odst. 4 SŘ plyne, že správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu. Podle § 3 SŘ je také povinen zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2 SŘ. Z uvedeného vyplývá, že i při případném prodlužování stanovisek EIA, se správní orgán nemůže omezovat víceméně jen na podklady předložené žadatelem, ale pokud relevantní podklady dostane také od dalších osob, měl by se s nimi přinejmenším v odůvodnění prodloužení stanoviska vypořádat.

[13] To se v daném případě nestalo. Např. o doplňování podkladů před vydáním Prodloužení stanoviska EIA 2 nebyla podle všeho dotčená veřejnost ani předem informována a nemohla se tedy k podkladům ani blíže vyjádřit. ZPV přímo používá termín dotčená veřejnost, do které nepochybně patří rovněž Spolek. U dotčené veřejnosti jde ve své podstatě o osoby, které mohou být posuzováním vlivů a rozhodováním v navazujících řízeních dotčeny. Již z podání Spolku z roku 2022 muselo být zřejmé, že o otázku případného ne/prodlužování platnosti Stanoviska EIA má intenzivní zájem. Je proto neakceptovatelné, že nebylo postupováno přinejmenším podle § 4 odst. 3 SŘ, dle kterého správní orgán s dostatečným předstihem uvědomí dotčené osoby o úkonu, který učiní, je-li to potřebné k hájení jejich práv a neohrozí-li to účel úkonu.

[14] V odůvodnění Prodloužení stanoviska EIA 2 se pouze stroze a neadekvátně obsahu podání Spolku (a dalších) uvádí, že MŽP tato podání neshledalo jako relevantní, bránící prodloužení platnosti stanoviska EIA. Pokud by bylo Prodloužení stanoviska EIA 2 skutečně závazným stanoviskem, muselo by součástí odůvodnění být také to, jak se správní orgán vypořádal se všemi podklady včetně podáními dotčených osob. To je zásadní pro to, aby mohlo být závazné stanovisko případně dále přezkoumáno ať již např. v rámci odvolacího řízení v navazujícím řízení či v rámci následného soudního přezkumu. Navzdory tomu v Prodloužení stanoviska EIA 2 správní orgán uvedl, že odpověď na tato podání bude teprve v době po vydání Prodloužení stanoviska EIA 2 vyřízena samostatným dokumentem. Jde tak zcela evidentně o parapravní postupy MŽP.

[15] Zákon neuvádí enumerativní výčet podkladů, na základě kterých má být posouzena žádost o prodloužení stanoviska EIA. Není proto důvod, aby takovým podkladem nebyly ani podklady od dotčených osob, což platí zvláště v situaci, kdy ani orgán posuzující žádost se v praxi neomezuje jen na podklady dodané žadatelem, ale tyto kupř. doplňuje o podklady jemu známé z vlastní úřední činnosti.

[16] Jak již bylo uvedeno výše, Spolek odkazuje na svá podání z roku 2022 směřující proti prodloužení Stanoviska EIA a upozorňuje zejména na zastaralost samotného Stanoviska EIA a neaktuální údaje, ze kterých vycházelo, resp. na podstatné změny v dotčeném území. V území oproti stavu před cca 12 lety došlo k významné urbanizaci, což vede k významně jiným vlivům Stavby (zejména v důsledku provozu na ní), a to i z pohledu širšího okolí. Opomíjet nelze ani prohlubující se problémy týkající se změn klimatu, která nebyla před dvanácti lety zdaleka tak

markantní. Stavba by byla citelným zásahem do krajiny způsobilým ovlivnit na řadě míst hydrologické poměry. Nefungovala by v krajině pouze jako zdroj emisí skleníkových plynů v důsledku provozu na ní. Představovala by také poměrně rozsáhlou zpevněnou plochou akumulující teplo. Něco takového je zcela v rozporu s aktuálně naléhavou potřebou provádět naopak opatření k adaptaci na změny klimatu. Při posuzování vlivů se vycházelo z Quittovy (1971) kategorizace klimatických oblastí. I s ohledem na prohlubující se změnu klimatu, mnohem delší periody sucha a období mnohdy doslova tropických teplot, lze považovat tehdejší údaje již za zastaralé a vývojem překonané. Změnily se i podmínky, za kterých může probíhat provoz na dálnici. Např. dle § 18 odst. 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na silničních komunikacích od 1. 1. 2022 platí: „*Místní úpravou provozu na pozemních komunikacích podle § 61 odst. 2 lze nejvyšší dovolenou rychlost podle odstavce 4 zvýšit, maximálně však o 30 km.h-1. Na silnici pro motorová vozidla se směrově oddělenými jízdními pásy lze zvýšit i nejvyšší dovolenou rychlost podle odstavce 3, maximálně však o 20 km.h-1.*“ S eventualitou, že by v důsledku místní úpravy provozu mohla na předemětné dálnici jezdit vozidla až rychlostí 150 km/h žádný z podkladů při vydání Stanoviska EIA a zřejmě ani později nepočítal. S potenciální vyšší rychlostí samozřejmě poroste i hluková zátěž a emise do ovzduší z dopravy. Tyto vlivy nebyly posuzovány. Uvádíme je pouze příkladem. S faktem, že je v dnešní době možné, aby se po zamýšlené stavbě pohybovala vozidla až rychlostí 150 km/h se nijak nevypořádal ani SÚ v Rozhodnutí.

[17] Shrnujeme, že k prodlužování Stanoviska EIA tak docházelo v rozporu s § 9a ZEIA. Samo Prodloužení stanoviska EIA 2 ani nevychází ze stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti, což odporuje § 3 SŘ. Dále v rozporu s § 2 odst. 4 SŘ neodpovídá okolnostem případu. Již jen pro nedostatek formy nebylo předloženo prodloužení stanoviska EIA procesně použitelné. Nedá se proto ani ze Stanoviska EIA resp. z Ověření stanoviska EIA vycházet.

III.

[18] Stavba se navíc odchyluje od záměru, k němuž bylo vydáno Stanovisko EIA. Ve Stanovisku EIA je uvedeno, že návrhová rychlost je 120 km/h. Kupř. v části B dokumentace - souhrnné technické zprávě se lze oproti tomu dočíst, že návrhová rychlost je ve skutečnosti 130 km/h. K tomu lze odkázat např. str. 50 – revize 05/2024 souhrnné technické zprávy, podobně zřejmě i jmenovatel ve zlomcích návrhové kategorie uváděné v dokumentaci odkazuje na návrhovou rychlost 130 km/h. Ve Stanovisku EIA a rovněž v Ověření stanoviska EIA se uváděla návrhová kategorie se jmenovatelem „120“. I výše zmíněná pochybná prodloužení Stanoviska EIA zmiňují návrhovou rychlost a kategorii se jmenovatelem 120. Jde samozřejmě o jeden z klíčových parametrů, od něhož se odvíjejí ostatní jak stavební parametry Stavby, tak její dopady. S vyšší reálně možnou (bezpečnou) rychlostí se budou moci pohybovat vozidla rychleji a samozřejmě porostou emise ze spalovacích motorů, dálnice bude zdrojem většího hluku atd. Také emisní zatížení při brždění z rychlosti 130 km/h (emise pevných částic z brzd) je větší atd.

[19] Jsou zde ale i další odlišnosti. I samo závazné stanovisko Ministerstva životního prostředí k ověření změn záměru D3 0305 Voračice - Nová Hospoda ze dne 30. 4. 2025 č. j. MZP/2024/710/4233 (dále jen „**Verifikační stanovisko**“) na str. 12 uvádí ke změně výškového vedení trasy: „*Touto změnou jsou původně vysoké násypy navrhované v rámci EIA sníženy, příp. se z nich staly zářezy, přičemž z některých zářezů jsou zářezy hlubší.*“ dojde tak k provedení původně neplánovaných a neposuzovaných zářezů popř. zářezů, které sice byly posouzeny, ale jen s menší hloubkou. Takovéto zářezy mohou ovlivnit proudění spodní vody, mohou přerušit a strhnout podzemní proudy atd. Jedná se tak o významný negativní vliv na životní prostředí - zásah do spodních vod, který nebyl posouzen.

[20] Záměr je tedy jiný než Záměr, k němuž se vztahuje Stanovisko EIA a Ověření stanoviska EIA a nejde přitom o nějaké zanedbatelné odchylky. Pro navrženou Stavbu s uváděnými parametry přitom žádné posouzení vlivů na životní prostředí neproběhlo.

[21] Spolek proto namítá, že z výše popsanych důvodů nemohlo být vydáno ani Verifikační závazné stanovisko podle § 9a ZPV. Předložený Záměr se jednoduše řečeno nikoliv nepodstatně odlišuje od toho, co bylo posuzováno v procesu EIA. Odvolatel žádá, aby Verifikační stanovisko bylo přezkoumáno v rámci odvolacího řízení a změněno na nesouhlasné.

[22] Pokud jde o rozpor návrhové rychlosti, která je uváděna v dokumentaci pro územní rozhodnutí, s ostatními podklady, SÚ uvedl, že „návrhová rychlost není předmětem rozhodnutí“. Předmětem řízení je umísťování stavby. Návrhová rychlost je však podstatným parametrem stavby. Jak bylo již uvedeno, u stavby dálnice s vyšší návrhovou rychlostí lze očekávat, že se na ní budou vozidla čteněji pohybovat s vyšší rychlostí, čehož důsledkem jsou i vyšší emise z dopravy. SÚ nemůže ignorovat, že např. Stanovisko EIA bylo vydáno pro záměr s jiným parametrem, než nyní uvádí souhrnná technická zpráva. Např. i závazné stanovisko hygienické stanice se nevyjadřovalo ke stavbě s návrhovou rychlostí 130 km/h, ale pouze 120 km/h, předložená dokumentace (včetně její dokladové části) je tak mj. obsahově rozporná. .

V.

[23] V dokumentaci nebyl dostatečně zohledněn problém tzv. indukované dopravy. Již Dopravní model vypracovaný Sudop Praha v roce 2015 pro úseky Václavice-Voračice a Voračice-Nová Hospoda uváděl: *„Výhledové dopravní intenzity jsou zpracovány pro stavy S projektem i Bez projektu v letech 2026 (výchozí, invariantní), 2031 a 2050. Dopravní model uvažuje pouze s převedenou dopravou, tedy takovou, která v důsledku realizace projektu nezmění svůj zdroj a cíl, ale pouze trasu. V případě významných projektů s celostátním dopadem na přepravní poptávku, jakým zcela jistě je i dálnice D3 v hodnoceném úseku Praha – Mezno, lze však očekávat i významnou část indukované dopravy, která by se bez realizace D3 vůbec neuskutečnila, případně by se uskutečnila na kratší vzdálenosti.“* Kromě toho, že tento model je již 9 let (!) starý a zjevně založený na pro dnešní dobu již neaktuálních datech, vyplývá z něj, že sice pracuje se stávající dopravou, ovšem vynechává indukovanou dopravu tj. dopravu, kterou vyvolá až existence nové komunikace. Problém indukované dopravy je v posledních letech ještě zesílen tím, jak se používají v automobilové dopravě navigace. I zkušenosti s jinými dálnicemi a dopravně významnými stavbami ukazují, že tuto problematiku nelze podceňovat a že efekty indukované dopravy naopak mohou být poměrně zásadní. Indukovaná doprava je také zdrojem větší imisní zátěže atd. Překvapivě není dopravní indukce zohledněna zřejmě např. ani v předložené rozptylové studii (2021).

[24] Na námítky Spolku týkající se tohoto nedostatku, reagoval SÚ tím, že v Rozhodnutí odkázal na vypořádání námitek pod kapitolou N.06 . Zde se k ne/zohledňování indukované dopravy uvádí v zásadě jen toto: *„K dílčí námitce absence indukované dopravy v dopravním modelu AFRY stavební úřad uvádí, že dopravní modely zpracované pro posuzování silničních staveb v České republice jsou většinou zpracovávány jako unimodální podle Technických podmínek 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy. Technické podmínky obsahují koeficienty vývoje mezioblastních vztahů, které jsou závislé na řešeném kraji, velikosti sídla, polohy v rozvojové oblasti a délky cesty. Zpracování těchto podmínek předcházelo dopravní model uvažující se stupněm automobilizace, proběhy vozidel, délky cest a vývoji HDP samostatně pro jednotlivé kraje. V těchto parametrech je zahrnuta i dopravní indukce, tedy doprava jiná než přesunutá/přesměrovaná z jiných cest.“* SÚ hovoří o tom, že jsou dopravní modely zpracovány „většinou“ určitým způsobem, což však nelze bez dalšího vztáhnout na tento případ. Jestliže se modely zpracovávají většinou nějak, neznamená

to, že v určitém případě to není jinak. Rozhodnutí je nedostatečně odůvodněné, protože z Rozhodnutí nelze zjistit, jestli to, co platí podle SÚ pro většinu, platí podle SÚ i pro tento případ. Sám SÚ v tom nemá zřejmě jasno. Pokud navíc SÚ odkazuje na Technické podmínky 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy při vyvracení námitek Spolku, pracuje s tímto dokumentem jako s podkladem pro vydání Rozhodnutí. Podobně jako jiné podklady by měl být proto takový dokument založen ve spise či přinejmenším by mělo být účastníkovi zřejmé, že správní orgán s takovým dokumentem hodlá pracovat jako s podkladem pro rozhodnutí. To se v daném případě nestalo. Spolek proto namítá, že bylo porušeno jeho právo vyjádřit se k podkladům pro vydání rozhodnutí ve smyslu § 36 odst. 3 SŘ. Zejména však nelze pominout, že dopravní model z roku 2015 výslovně uvádí, že *uvažuje pouze s převedenou dopravou, tedy takovou, která v důsledku realizace projektu nezmění svůj zdroj a cíl, ale pouze trasu*. Úvahy na str. 154 Rozhodnutí o tom, jak model předcházející TP 225 zahrnoval i dopravní indukci, tedy dopravu jinou než přesunutou z jiných cest, nemají reálný základ a tato námitka nebyla řádně vypořádána.

VI.

[25] Spolek i nyní namítá, že dokumentace nesplňuje základní požadavky na přehlednost. Je spíš shlukem různých dokumentů, u nichž lze pochybovat o tom, že tvoří koherentní a vnitřně souladný celek. SÚ v Rozhodnutí výslovně přisvědčuje námitce Spolku, že se projektant v souhrnné technické zprávě vyjadřuje „nedostatečně“ a „nepřesně“ ohledně zohlednění podmínek závazných stanovisek. Úřad však námitku přesto nepovažoval za důvod k zastavení řízení s argumentem, že se „spokojil“ s tím, že soulad je „patrný“ z jiných částí dokumentace. SÚ nicméně neuvedl, kde konkrétně je možné tento soulad zjistit. Vypořádání námítky je nepřipustně povšechné, v důsledku čehož je Rozhodnutí v rozporu s požadavky § 68 SŘ nedostatečně odůvodněné. Dokumentace nebyla způsobilým podkladem pro vydání meritorního pozitivního aktu. Zohlednění všech závazných stanovisek dle Spolku z ostatních částí dokumentace *prima facie* patrné není.

VII.

[26] S výše uvedeným souvisí např. i to, že závazné stanovisko Krajského hygienického stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze z 11. 11. 2022 č.j. KHSSC 54190/2022 v odůvodnění tvrdí: *„Součástí projektové dokumentace je hluková studie D3 0305/I Voračice – Nová Hospoda, hlukové posouzení navazujících komunikací společnosti SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, Praha 3, PSČ 130 00, IČ: 25793349, číslo zakázky 13372202 z data 09/2022.“* Tato studie se však ve spise v rámci dokumentace nenacházela. Hygienická stanice tak zřejmě posuzovala jinou podobu dokumentace, případně i jiný stavební záměr, než je projednáván v územním řízení. Závazné stanovisko hygienické stanice je i z tohoto důvodu pro projednávanou Stavbu nepoužitelné. Není přeci možné, aby hygienické stanici byla předkládána jiná podoba dokumentace, která je tvořena jinými dokumenty, než se předkládají do vlastního správního řízení. K takovému podkladu (součásti dokumentace) bylo navíc Spolku znemožněno uplatnit případné námitky, když obsah studie zůstává účastníkům v řízení neznámý. Na námitku, že závazné stanovisko hygienické stanice bylo vydáno na základě podkladu, který se nenachází ve spise, reagoval SÚ tvrzením, že ve spise jsou založeny posouzení, studie a průzkumy, které sloužily jako podklad zpracování dokumentace.

[27] I v návaznosti na výše uvedené námitky dodáváme, že závazné stanovisko hygienické stanice samo uvádí, že předmětem stavby je novostavba dálnice D3 stavba 0305/I v parametrech normové kategorie „D 27,5/120“. Oproti tomu souhrnná technická zpráva hovoří o navržené kategorii D 27,5/130 a tedy zřejmě o kategorii s vyšší návrhovou rychlostí. Na dálnici s vyšší

návrhovou rychlostí se budou moci vozidla pohybovat reálně častěji s vyšší rychlostí. Lze důvodně předpokládat, že k tomu bude skutečně i docházet. Oproti dálnici s nižší návrhovou rychlostí lze proto očekávat vyšší hlukové emise při provozu. Předložené závazné stanovisko hygienické stanice za těchto okolností nelze pro předloženou Stavbu použít, protože se zabývalo dálnicí s jinými parametry.

[28] SÚ tvrdí, že skutečnost, že závazné stanovisko hygienické stanice bylo vydáno na základě podkladu, který se nenachází ve spise, není protiprávní a že ve spise jsou založeny posouzení, studie a průzkumy, které sloužily jako podklad zpracování dokumentace. Toto tvrzení nijak nevysvětluje, že hygienická stanice v závazném stanovisku výslovně uvádí, že je vydáno „k aktualizované projektové dokumentaci k územnímu řízení“. Zmíněná studie tedy byla součástí dokumentace. Dokumentace k územnímu řízení nemůže mít fluidní obsah, kdy hygienická stanice pracuje s jinými dokumenty než s těmi, které se předkládají do územního řízení. Studie tedy měla být součástí spisu ve správním řízení, aby se k ní a po seznámení s ní k závaznému stanovisku mohl Spolek vyjádřit. Toto právo mu však bylo nedůvodně upřeno.

[29] Mj. i vzhledem k těmto nejasnostem namítáme nezákonnost závazného stanoviska krajské hygienické stanice a žádáme, aby odvolacím orgánem bylo změněno na nesouhlasné. Není možné, aby si hygienická stanice posuzovala záměr s jinými parametry, než má mít podle žadatele Stavba.

VIII.

[30] Spolek nesouhlasí se Stavbou zejména z důvodu dopadů Stavby na životní prostředí. Dotčena by byla řada jeho složek včetně ovzduší, přírody a krajiny a vod. Stavba svým nevhodným vedením např. zásadně narušuje krajinný ráz (viz zcela nevhodné přemostování krajinářsky atraktivních údolí robustní inženýrskou stavbou, nové zářezy v krajině, budování zbytečných nadměrných valů, ničení lesních porostů atd.).

[31] Přitom nelze mít za podložené, že by Stavba měla skutečně nějaká významná dopravní pozitiva, aniž by současně nepřispívala ke zhoršování problémů s dopravou na jiných místech, tj. i samo reálné naplňování veřejného zájmu je u ní sporné. Nemluvě o očekávatelných nákladech, které jsou v dokumentaci velice podhodnocené (nejsou adekvátně zohledněny zohledněna např. masivní inflace z posledních let a nárůst cen prací).

[32] K tomu Spolek dodává, že na str. 40 souhrnné technické zprávy (revize 4/2025) se přínosy Stavby popisují jen velmi vágně. K účelnosti Stavby se uvádí: „*Pražským okruhem. Dopravní význam potvrzuje i dopravní model z dubna 2015, ze kterého vyplývá, že dálnice D3 ulehčí ve výhledovém roce 2050 dálnici D1 v úseku mezi Pražským okruhem a Mirošovicemi o cca 14 tisíc voz/24hod, silnici I/3 mezi Benešovem a Voticemi až o 17 tisíc voz/24hod a dálnici D4 v úseku od Prahy k Mníšku pod Brdy o cca 5 tisíc voz/24hod.*“ Argumentováno je tedy 9 let starým dopravním modelem, který je založen na neméně starých vstupních datech, za situace kdy oblast prodělává další urbanistický rozvoj, vývojem prochází i dopravní infrastruktura atd. Příklady, kdy plánování z hlediska dopravy selhává a očekávané přínosy se u různých opatření nedostavují v předpokládané podobě, je celá řada (z nedávné doby viz např. tisková zpráva NKÚ ke kontrolení akcí 23/13, dostupné na <https://www.nku.cz/cz/pro-media/tiskove-zpravy/podpora-statut-mela-vest-k-posileni-prepravy-zbozi-po-zeleznici-nebo-vodni-cestou--misto-toho-roste-silnicni-nakladni-doprava-id14123/>). O relevanci daného modelu a v něm popisovaných efektech lze proto úspěšně pochybovat. Stavbu lze naopak považovat za zbytečný záměr, jehož „přínosy“ jsou pochybné a naopak by znamenal výrazně negativní zásah do životního prostředí. Podobně zastaralé je samozřejmě i sčítání dopravy z let 2010 a 2015, z nějž podklady také vycházejí.

[33] Za nepřijatelné Spolek považuje i zásadní negativní vlivy Stavby na povrchové i podzemní

vody. V době klimatické krize i dokumentace, případně podklady z procesu posuzování vlivů počítají kromě dalšího také se ztrátami podzemních vod. Je tak ohroženo i budoucí zásobování obyvatelstva vodou. Tyto hrozby potvrzuje také hydrogeologické posouzení – část E.7.11 dokumentace. Překvapivě titulní strana posudku uvádí dataci 12/2021, přičemž ve skutečnosti je dále tento dokument datován prosincem 2016 a je tedy reálně již řadu let starý. Samotný hydrogeologický posudek předpokládá, že by měl být realizován ještě podrobný hydrogeologický průzkum (předložený dokument tedy zjevně není podrobným hydrogeologickým průzkumem). Za nedořešené považujeme zajištění náhradních vodních zdrojů. Rovněž kvůli němu se do budoucna předpokládá podrobný hydrogeologický průzkum (viz např. str. 110 souhrnné technické zprávy), který ale zřejmě doposud nebyl pro tyto potřeby proveden. I kvůli tomu nelze mít za ověřenou funkčnost navrhovaných opatření. Do doby, než bude prověřeno a zajištěno, že skutečně budou fungovat a v jaké podobě, by nemělo být v tomto řízení rozhodováno.

IX.

[34] Navržená Stavba porušuje podmínky ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“), nejsou splněny podmínky pro odnětí pozemků pro tento účel. Podle § 7 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen „ZZPF“) musí být dokumentace pro umístění stavby zpracována se zohledněním zásad plošné ochrany zemědělského půdního fondu (dle § 4 ZZPF) a umístění stavby musí být navrženo tak, aby z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných veřejných zájmů došlo k co nejmenším ztrátám zemědělského půdního fondu, a zároveň musí být vyhodnoceny důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond. Kromě toho by měly být zpracovány alternativy umístění.

[35] Podklady k řešení těchto otázek jsou ve spise nedostatečné. K tomu Spolek dodává, že § 4 ZZPF pouze demonstrativně uvádí, co patří mezi zásady ochrany ZPF. Z dokumentace není jasné, jak je splněna podmínka, že se má odnímat přednostně zemědělská půda méně kvalitní. Stavba kromě toho narušuje organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací, aniž by v řízení bylo doloženo, že se jedná skutečně o zásah minimální. To samé v zásadě platí také o zásadě odnímat jen nejnutnější plochu zemědělského půdního fondu

[36] Spolek upozorňuje také na naddimenzované valy, s nimiž Stavba na řadě míst počítá. Vzhledem k tomu, že i dle dokumentace se mnohdy nejedná o valy, které by plnily např. funkci protihlukového opatření, jde spíše o pokus „ulehčit si práci“ a materiál tímto způsobem deponovat. Tyto valy bez nějaké pozitivní funkce jen zbytečně mrhají ZPF a již jen jejich zmenšení by přispělo k menším záborům. Kromě toho by tyto valy byly opět jen dalším nepotřebným zintenzivňováním poškození krajinného rázu.

[37] Stavba vyžaduje mnohdy odnětí zemědělské půdy I. a II. třídy ochrany. Tu lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu. Jelikož nejsou v řízení podklady, které by věrohodně prokazovaly dopravní přínosy zamýšlené Stavby (a to i v relaci k reálným nákladům na její vybudování a údržbu), nelze mít za prokázané, že by Stavba skutečně naplňovala nějaký veřejný zájem, resp. že by takový případný veřejný zájem převažoval nad ochranou zemědělského půdního fondu.

[38] SÚ v reakci na tyto námitky odkázal v podstatě jen na závaznost závazného stanoviska Ministerstva životního prostředí ČR pod spis. ZN/MZP/2023/500/12, č. j. MZP/2023/500/58, dne 10.02.2023 odbor výkonu státní správy I, souhlas s odnětím půdy ze ZPF, pod spis. ZN/MZP/2023/500/12, č. j. MZP/2023/500/58, dne 10.02.2023 a závazné stanovisko EIA. Žádáme, aby závazná stanoviska mající vztah k této otázce (tj. závazné stanovisko orgánu ochrany ZPF,

Stanovisko EIA a Ověření stanoviska EIA) byla nadřízeným orgánem v rámci odvolacího řízení i s ohledem na shora popsané námitky přezkoumána a aby byla změněna na nesouhlasná.

X.

[39] Ve spise se mj. nachází tzv. jednotné závazné stanovisko Krajského úřadu Plzeňského kraje z 19. 9. 2023 č.j. PK-ŽP/13894/23 (dále jen „**JZS 2023**“). Mělo být vydáno podle § 82a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen „**ZOPK**“), ve znění účinném před 1. 1. 2024. Počínaje 1. 1. 2024 však byla právní úprava jednotných závazných stanovisek zrušena. Stalo se tak zákonem č. 149/2023 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o jednotném environmentálním stanovisku. Tento zákon sám však v souvislosti se zrušením právní úpravy jednotných závazných stanovisek podle ZOPK neobsahuje žádné přechodné ustanovení. Jelikož jednotné závazné stanovisko není úkonem správního orgánu, kterým by se někomu zakládala práva nebo povinnosti (tím by mohlo být leda výsledné správní rozhodnutí), ale pouze podkladovým úkonem, nelze ani vycházet z toho, že by někomu jeho vydáním vznikla práva, která by se měla šetřit. Pokud zákonodárce neupravil přechodným ustanovením vztahy týkající se jednotných závazných stanovisek, která byla po relativně krátkou dobu vydávána, je třeba vycházet z toho, že jejich použitelnost již není možná, právní úprava použitelná na tento případ jednotná závazná stanoviska nezná. Nelze ani aplikovat přechodná ustanovení zákona č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku. Z jeho ustanovení § 19 odst. 1 a 2 plyne, že tato ustanovení se vztahují pouze na případy podaných a dosud nevyřízených žádostí. Není zde upraveno, že by zůstala zachována platnost jednotných závazných stanovisek vydaných předem dnem nabytí účinnosti zákona.

[40] Pokud by přesto správní orgány chtěly z nějaké důvodu JZS 2023 aplikovat, Spolek upozorňuje, že např. v souhrnném vyjádření Městského úřadu Votice z 11. 10. 2022 č.j. 38514/2022/ÚPŽP-St se uvádí, že již dříve bylo vydáno závazné stanovisko k zásahu do významného krajinného prvku. Souhlas se zásahem do významného krajinného prvku je však zároveň i obsahem JZS 2023. Pokud by se teoreticky měla stále aplikovat jednotná závazná stanoviska či závazná stanoviska, bylo JZS 2023 postiženo zásadní vadou spočívající v tom, že bylo vydáno navzdory překážce „res administrata“ a nelze z něj proto vycházet. Jednotné závazné stanovisko nemohlo nahrazovat dříve vydaná závazná stanoviska (případně rozhodnutí). To v podstatě potvrzuje i v čl. VII odst. 1 zákona č. 403/2020 Sb., který uvádí: *„Pokud je jednotné závazné stanovisko podle § 82a zákona č. 114/1992 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, vydáváno pro záměry staveb dopravní, vodní nebo energetické infrastruktury podle liniového zákona, pro které byla přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona podána žádost o vydání závazného stanoviska nebo vyjádření podle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, nahrazuje jednotné závazné stanovisko pouze ta závazná stanoviska nebo vyjádření, která nejsou vydávána na základě žádostí podaných přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.“* Dříve vydávaná závazná stanoviska či rozhodnutí jako např. souhlas se zásahem do významného krajinného prvku zmíněný v souhrnném vyjádření Městského úřadu Votice z 11. 10. 2022 č.j. 38514/2022/ÚPŽP-St se však ve spise podle všeho nenachází a nebylo možné se k nim být třeba jen vyjádřit. Spolek i z tohoto důvodu žádal, aby stavební úřad vyžádal všechna před JZS 2023 vydaná závazná stanoviska či rozhodnutí dle ZOPK, která mělo JZS 2023 obsahově zahrnovat. Na tento důkazní návrh SÚ v Rozhodnutí nijak nereagoval, přičemž tato závazná stanoviska podle všeho nebyla ani do spisu doplněna. Rozhodnutí tak není v rozporu s § 68 SŘ ani dostatečně odůvodněné. Není přeci možné, aby za dotčené orgány státní správy bylo z hlediska ochrany jednoho veřejného zájmu vydáváno k jednomu záměru více

závazných stanovisek. Postup SÚ vede navíc k tomu, že nebylo ověřeno, jaký je obsah závazného stanovisko zmíněného Městským úřadem Votice. I pro takové závazné stanovisko stále platí, že jeho obsah je závazný pro výrokovou část rozhodnutí správního orgánu. Pokud obsahovalo např. podmínky, měly být ve vydaném rozhodnutí reflektovány. To se však nestalo

XII.

[41] SÚ v Rozhodnutí stanovil řadu podmínek. Ty jsou ale mnohdy neurčité, nezajišťující ochranu veřejného zájmu, nevymahatelné a tudíž nezákonné. Z Rozhodnutí, jak bylo vydáno, např. plyne, že řadu činností má provádět jakýsi biologický dozor apod. (viz kupř. výrok ad III. bod 3 či výrok ad IV. bod 1. Rozhodnutí). Přitom ale nejsou stanoveny ani žádné minimální požadavky na odbornost takového „dozoru“. Např. i pouhý požadavek, že má jít o „biologické vzdělání“ je neurčitý. To je zcela překvapivé, když tato osoba by měla např. navrhovat opatření pro minimalizaci nebezpečí usmrcování předmětných druhů, měla by domlouvat vhodná stanoviště pro přenos živočichů apod. SÚ vycházel z JZS 2023. Pokud však stavební úřad z nějakého důvodu chtěl z JZS 2023 vycházet (navzdory uplatněným námitkám, že to není možné), nemohl pomíjet jeho zásadní vady.

[42] JZS 2023 nebylo vydáno na podkladě aktuálního, úplného a věrohodného posouzení dle § 67 ZOPK, tudíž ani nemohl být zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Podle ustanovení § 67 odst. 1 ZOPK platí, že ten, kdo v rámci výstavby nebo jiného užívání krajiny zamýšlí uskutečnit závažné zásahy, které by se mohly dotknout zájmů chráněných podle částí druhé, třetí a páté tohoto zákona (dále jen "investor"), je povinen předem zajistit na svůj náklad provedení hodnocení vlivu zamýšleného zásahu na tyto chráněné zájmy, přičemž v případě pochybností o závažnosti zásahu a jeho rozsahu z hlediska zájmů chráněných tímto zákonem může ten, kdo jej zamýšlí uskutečnit, požádat o stanovisko příslušný orgán ochrany přírody. Např. u řady druhů však jejich výskyt není reflektován, popř. jsou přehlíženy možné vlivy na tyto druhy.

[43] Jak již bylo uvedeno, JZS 2023 obsahuje neurčité a nevymahatelné podmínky. Mj. se v něm na řadě míst počítá s funkcí „biologického dozoru“. Ten je v JZS opakovaně zmiňován a je mu svěřena řada důležitých úkolů. Ve výroku je k němu uvedeno: *„Žadatel zajistí po celou dobu stavby průběžný biologický dozor stavby tak, aby byly předem eliminovány nežádoucí střety se zájmy chráněnými ZOPK a bylo zajištěno funkční splnění tímto JZS uložených podmínek. Biologický dozor bude provádět fyzická nebo právnická osoba s biologickým vzděláním a prokazatelnými zkušenostmi s realizací všech typů opatření uvedených v podmínkách tohoto JZS včetně transferů netopýrů. Identifikační údaje o biologickém dozoru a kontakty na něj oznámí žadatel nejméně 7 dní před zahájením stavby krajskému úřadu.“* Role „biologického dozoru“ je podle JZS 2023 skutečně důležitá, když k tomu přímo kupř. uvádí: *„Před kácením dřevin a provedením odlesnění v trase stavby bude biologickým dozorem proveden průzkum vytipovaných doupných stromů, stejně tak bude proveden předchozí průzkum jiných vhodných umělých i přírodních potenciálních netopýřích úkrytů před jejich likvidací; v návaznosti na případné zjištění aktuálního výskytu netopýrů bude proveden jejich transfer.“* V odůvodnění JZS 2023 se k tomu uvádí, že Krajský úřad dále stanovil obecnou podmínku zajistit při stavbě biologický dozor, který bude splňovat odbornou kvalifikaci a bude tedy zárukou provádění prací s co nejmenším nežádoucím zásahem do zájmů chráněných ZOPK a řádného plnění uložených podmínek. Tato vada se pak následně propisuje i do vydaného Rozhodnutí. Takto vágně nastavený dozor však nemůže efektivně fungovat. Podobně neurčité podmínky odmítá i judikatura správních soudů. Kupř. v rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 26. 1. 2024 č.j. 61 A 30/2022-151 se v bodech 214 a 215 výslovně uvádí: *214. Naopak důvodná je ta část námítky, dle které správní orgány jasně nevymezily, jaké podmínky (kvalifikaci) má zpracovávající osoba splňovat. Bez toho nelze zaručit, aby biologický průzkum byl*

zpracován v dostatečné kvalitě. Splnění této podmínky pak není možné ani efektivně zkontrolovat. 215. Z týchž důvodů shledal krajský soud jako příliš obecnou a nevymahatelnou také podmínku č. 3, dle které „[b]ěhem průběhu prací, až do závěrečné kolaudace stavby a ukončení všech doprovodných akcí s možným vlivem na předmětné zvláště chráněné druhy, bude na lokalitě prováděn odborně způsobilou osobou ekologický dozor (osoba se znalostmi biologie dotčených zvláště chráněných druhů a s praktickou zkušeností s prováděním prací v lokalitách s výskytem druhů, se znalostí navrhování záchranných opatření a vytváření náhradních biotopů).“ Z takto stanovené podmínky není vůbec zřejmé, jak konkrétně lze dostatečnou odbornou úroveň osoby vykonávající ekologický dozor hodnotit (podmínka by měla obsahovat přinejmenším nejnižší potřebný stupeň vzdělání v daném oboru, případně minimální dobu praxe v organizaci či orgánu veřejné správy zabývající se ochranou přírody nebo praxe v akademické sféře apod.). Kasační stížnosti podané proti citovanému rozsudku, které věcně přezkoumal Nejvyšší správní soud, byly zamítnuty. Uvedené závěry jsou příléhavé i na nynější případ. Pokud jde o „biologické vzdělání“, není nijak zajištěna jeho kvalita a odbornost. Může jít klidně o vzdělání získané pouhým samostudiem, o vzdělání získané absolvováním předmětu biologie na všeobecném gymnáziu či základní škole apod. Podobně ani požadavek „zkušenostmi s realizací všech typů opatření uvedených v podmínkách tohoto JZS včetně transferů netopýrů“ není dostatečný a určitý. Přeci to, že někdo má nějakou zkušenost s něčím ještě neznamená, že je schopen tato opatření dělat dobře a být schopen je dokonce navrhovat. Z podmínky ani nevyplývá požadavek na délku a intenzitu takové praxe.

[44] Podle § 5b odst. 3 ZOPK by součástí správního aktu podle § 5b měly být také „prostředky, způsob nebo metody povolené pro odchyt nebo zabíjení“. Dané ustanovení se díky odkazu v § 56 ZOPK vztahuje i na výjimky vydávané podle § 56 ZOPK. JZD uvádí, že v případě zjištění aktuálního výskytu netopýrů při průzkumu vytipovaných doupných stromů a potenciálních úkrytů před jejich likvidací, bude proveden jejich transfer. Konkrétní prostředky pro odchyt a držení netopýrů však dokument blíže nepopisuje a nejsou popsány ani v Rozhodnutí. Rozhodnutí a JZS jsou tedy nezákonná.

[45] Přezkoumatelným způsobem není ani nastaven systém kontrol. K tomu krajský úřad v JZS 2023 uvedl, že bude provádět kontroly plnění podmínek povoleného odchylného postupu a povolené výjimky, a to zejména v rámci kontrolních dnů stavby. Jde však jen o úvahy učiněné v rámci odůvodnění JZS a nelze z takto popisovaných kontrol ani určit jejich četnost a časový rozestup. Podle § 5b odst. 3 ZOPK by součástí správního aktu podle § 5b měly být také „způsob kontrol, které bude orgán ochrany přírody stanovující odchylný postup provádět“. Dané ustanovení se díky odkazu v § 56 ZOPK vztahuje i na výjimky vydávané podle § 56 ZOPK. V JZS 2023 měl být tedy popsán průběh kontrol, ale tak tomu není.

[46] Podle rozsudku Krajského soudu v Praze, č.j. 51 A 108/2020- 53 cit: „jakkoli se § 5b zákona o ochraně přírody a krajiny originárně vztahuje na podmínky pro odchylný postup při ochraně ptáků, zákonným odkazem na jeho obdobné použití se v plném rozsahu uplatní i pro rozhodnutí, kterým je povolena výjimka ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, jako tomu bylo v posuzovaném případě. To znamená, že prvostupňové rozhodnutí musí obsahovým požadavkům stanoveným v uvedeném ustanovení vyhovovat. (...) 46. Soud konstatuje, že způsob kontrol, který musí být v rozhodnutí, kterým se výjimka povoluje, uveden, se vztahuje ke kontrolní činnosti orgánu ochrany přírody, nikoli k případné kontrolní činnosti uložené žadateli ve vztahu k plnění dalších souvisejících povinností směřujících k co nejmenšímu dopadu do životního prostředí chráněných druhů živočichů. V této části se tedy vyjádření žalovaného míjí s podstatou žalobního bodu. Rovněž neobstojí obecný poukaz na ustanovení vztahující se ke státnímu dozoru v ochraně přírody podle § 85 a násl. zákona o ochraně přírody a krajiny. Výkon dozoru je jednou z forem

činnosti veřejné správy, která je vykonávána soustavně, obvykle podle předem stanoveného kontrolního plánu. Je vždy na dozorovém orgánu, aby nastavil priority kontrolní činnosti a pro příslušné období vymezil oblasti a subjekty, u nichž bude kontrolní činnost provedena. V nyní souzené věci však zákonodárce výslovně stanovil, že rozhodnutí o povolení výjimky musí způsob kontrolní činnosti, kterou bude ve vztahu k plnění jejích podmínek orgán ochrany přírody vykonávat, přímo obsahovat. Jinými slovy zde zákonodárce přikázal orgánu ochrany přírody, že nad povolenou výjimkou bude povinně vykonávat státní dozor (kontrolu) a dále, že již při jejím povolení stanoví a také odůvodní způsob jeho výkonu. 47. Podstatu této obsahové náležitosti spatřuje soud v tom, že kontrolní plán orgánu ochrany přírody je sice dokumentem, ke kterému může mít veřejnost přístup, nicméně způsob jeho nastavení a obsah je obecně plně v pravomoci tohoto dozorového orgánu. V posuzovaném případě však proto, že jde o jednu z povinných obsahových náležitostí rozhodnutí o povolení výjimky, musí být způsob kontrolní činnosti povinně a předem přezkoumatelně stanoven, přičemž i proti takové součásti (náležitosti) rozhodnutí může žalobce brojít. Nepostačí proto obecný poukaz orgánu I. stupně i žalovaného na obecnou pravomoc správního orgánu I. stupně provádět kontrolní činnost, neboť tím není naplněn smysl předmětného ustanovení § 5b odst. 3 písm. d) zákona o ochraně přírody a krajiny. Žalobci proto soud v tomto žalobním bodě dává za pravdu a shledává jej důvodným. Soud k tomu ještě pro osvětlení poznamenává, že v případě udělené výjimky dle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny bude osoba zúčastněná na řízení ad 1) (ale obecně jakýkoli jiný stavebník) podrobena dvěma „typům“ kontrol. Jde jednak o kontroly ze strany orgánů ochrany přírody a krajiny dle § 85 a násl. zákona o ochraně přírody a krajiny, jejichž časové určení může, ale také nemusí, být tomuto stavebníkovi předem známo. Druhým „typem“ jsou kontroly specifikované v rozhodnutí o výjimce dle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny, které budou prováděny správním orgánem, který výjimku povolil. Soud má za to, že cílem výše zmíněné novely provedené zákonem č. 225/2017 Sb. bylo konkretizovat plán kontrol pro každou povolenou výjimku, což pro stavebníka znamená, že ví, kdy může očekávat kontrolu, a také v případě dobře časově stanoveného plánu kontrol nutnost opravdu postupovat v souladu s podmínkami rozhodnutí a obecněji dle zákona o ochraně přírody a krajiny. Pro kontrolní orgán vyplývá z tohoto schématu kontrol povinnost takové kontroly skutečně provést. „Ekologické spolky“ mohou v případě tohoto druhého typu kontrol cíleně kontrolovat (např. i na základě podání žádosti dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím), zda a jak příslušný správní orgán provádí kontroly (tedy „kontrolovat kontrolujícího“) a ve svém důsledku tak naplňovat své poslání a přispívat k ochraně přírody a krajiny. Pokud by např. v rozhodnutí o výjimce byly kontroly stanoveny s velkým časovým odstupem od sebe, mohl by žalobce požadovat jejich větší četnost či lepší časové nastavení s ohledem na roční období ve vztahu k fázi vývoje jednotlivých druhů živočichů. V této souvislosti soud ještě poznamenává, že má za to, že neuvedením druhého typu kontrol v rozhodnutí o výjimce je žalobce dotčen ve své právní sféře (jde o žalobu i dle § 65 odst. 1 s. ř. s.). Soud se proto s touto žalobní námitkou musel vypořádat.“

[47] JZS 2023 výše citované zákonné a judikatorní požadavky nesplňuje, neboť ve vztahu ke všem zvláště chráněným druhům, pro které se výjimka povoluje, není způsob kontrolní činnosti přezkoumatelně stanoven. Není zejména stanoveno, jakým způsobem budou dané kontroly probíhat, tedy nejen informace o tom, že proběhnou, ale jejich přesný průběh. Hlavní metodou kontroly má být dle JZS 2023 účast orgánu ochrany přírody na kontrolních dnech stavby. Zbytek kontrol přímo na místě je ponechán na úvaze krajského úřadu. Takové nastavení kontrol však neodpovídá požadavkům, které z § 5b vyplývají. Pokud již ve správním aktu orgánu ochrany přírody má být způsob kontrol vymezen, musí být známa mj. jejich četnost. V tomto případě se však v podstatě jen blanketně odkazuje na kontrolní dny stavby, aniž by v JZS 2023 bylo určeno, kdy budou probíhat. Pravděpodobně to neví ani orgán ochrany přírody. Pak ale není možné

přezkoumat, zda systém kontrol je nastaven dostatečně. Termíny a četnost kontrolních dnů bude stanovovat stavebník. JZS 2023 ani nestanoví povinnost žadateli o kontrolních dnech s dostatečným předstihem orgán ochrany přírody informovat. V důsledku toho může snadno docházet k situacím, že se orgán ochrany přírody nebude moci kontrolních dnů reálně účastnit. Nepovažujeme ani za vhodné vázat kontroly zásadně jen na kontrolní dny stavby. Kontroly by měly vycházet primárně z potřeb ochrany ZCHD a chráněných druhů ptáků. S těmi termíny kontrolních dnů na stavbě nemusejí vůbec korespondovat. Tyto vady se současně propisují i do vydaného Rozhodnutí.

[48] Výjimka podle § 56 ZOPK obsažená v JZS 2023, kterou přejalo Rozhodnutí, je i v dalších ohledech neurčitá. Výjimka podle § 56 ZOPK by měla vymezit množství (jinými slovy počet) jedinců, na které se vztahuje. Povolovaná výjimka množství vymezuje neurčitě „v rozsahu nižších desítek kusů“. Upozorňujeme, že např. počet nižší desítky kusů při zohlednění toho, že je povoleno i usmrcování může vést až k likvidaci místních populací některých z předmětných ZCHD. Při vydání JZS 2023 v důsledku toho nebylo ani dostatečně ověřeno, že povolovaná činnost neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany.

[49] Překvapivě u ZCHD a ptáků není stanovena ani žádná podmínka týkající se fáze užívání (provozu) na předmětné dálnici. Odpovídá přitom i běžné zkušenosti, že podobné dopravní stavby jsou (zvláště při nevhodně nastavených podmínkách) často zdrojem mortality živočichů, když není sporu o tom, že se tyto druhy v území vyskytují. Pro účely výjimky podle § 56 ZOPK či odchylného postupu podle § 5b ZOPK měla být naopak hodnocena předmětná stavba zevrubně ve všech svých fázích, tedy včetně fáze provozu. Úvahy o fázi provozu v JZS 2023 jsou nedostatečné. Stavba dálnice se má provést právě proto, aby po ní jezdila v nových podmínkách vozidla. Bez fáze provozu by zde ani nebylo možné uvažovat o tom, že na Stavbě má být nějaký veřejný zájem. Koneckonců důvody pro Stavbu uváděné v JZS 2023 spočívající zjednodušeně např. ve zvýšení bezpečnosti provozu apod. se nevztahují na vlastní provedení stavby, ale právě až k užívání této stavby. Správní orgány by měly v řízení podle § 56 ZOPK, ale také při stanovení odchylného postupu podle § 5b ZOPK při poměřování váhy jednotlivých jimi tvrzených veřejných zájmů zohledňovat podrobně fázi užívání jak ve prospěch Stavby a poměřovat je s negativy z hlediska ochrany přírody ve stejné fázi.

[50] Podle ustanovení § 50 odst. 1 a 2 ZOPK zvláště chránění živočichové jsou chráněni ve všech svých vývojových stádiích. Chráněna jsou jimi užívaná přirozená i umělá sídla a jejich biotop. Vybrané živočichy, kteří jsou chráněni i uhynulí, stanoví Ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem. Je zakázáno škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů, zejména je chytat, chovat v zajetí, rušit, zraňovat nebo usmrcovat. Není dovoleno sbírat, ničit, poškozovat či přemísťovat jejich vývojová stadia nebo jimi užívaná sídla. Je též zakázáno je držet, chovat, dopravovat, prodávat, vyměňovat, nabízet za účelem prodeje nebo výměny.

[51] Podle ustanovení § 56 ZOPK výjimky ze zákazů u památných stromů a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle § 46 odst. 2, § 49 a 50 v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody, povoluje orgán ochrany přírody. U zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, které jsou předmětem ochrany podle práva Evropských společenství, lze výjimku podle věty první povolit jen tehdy, pokud je dán některý z důvodů uvedených v odstavci 2, neexistuje jiné uspokojivé řešení a povolovaná činnost neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany. Podle tohoto ustanovení tedy výjimky ze zákazů u památných stromů a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle § 46 odst. 2, § 49 a 50 v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody, povoluje orgán ochrany přírody.

[52] Nejsou splněny podmínky pro povolení výjimky, které vyplývají z § 56 ZOPK, a povolení výjimky není ani dostatečně odůvodněné.

[53] Při povolování výjimky podle § 56 ZOPK bylo třeba s ohledem na výše uvedené mj. posoudit 1) zda na záměru je skutečně dán veřejný zájem 2) zda takový zájem převažuje nad zájmem na ochranu přírody, 3) neexistenci jiného uspokojivého řešení, zejména v případě druhů chráněných dle evropského unijního práva dále 3) naplnění některé z důvodů podle § 56 odst. 2 4) neexistenci jiného uspokojivého řešení (což by ale mělo obdobně platit i pro ostatní druhy) a neovlivnění dosažení či udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany, přičemž je třeba zdůraznit, že pokud je výjimka povolována z jiného důvodu převažujícího veřejného zájmu dle § 56 odst. 2 písm. c), musí mít tyto důvody 5) naléhavý charakter.

[54] JZS 2023 bylo vydáno přes zřejmý nedostatek v identifikaci chráněných zájmů z hlediska ochrany přírody, které budou velmi pravděpodobně zásahem dotčeny. Nebyla dostatečně a úplně zjištěna situace. JZS 2023 vychází ze neaktuálních podkladů.

[55] K argumentaci převahou jiného veřejného zájmu dálnice D3 nad zájmem ochrany přírody a krajiny musíme namítnout, že argumentace v JZS 2023 je opřena o dokumenty, jimž vypršela platnost v roce 2020 (Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR, Dopravní politika České republiky 2014 – 2020, schválená usnesením Vlády č. 449/2013, tedy nejméně čtyři roky před plánovaným zahájením stavby dálnice D3 a nejméně osm let před plánovaným zahájením provozu. To je podle názoru účastníka řízení nepřipustná argumentace.

[56] Je dokonce paradoxní, že správní orgán argumentuje Dopravní politikou České republiky 2014 – 2020, přičemž zcela ignoruje, že Záměr je ve skutečnosti v rozporu s tímto dokumentem. Podle tohoto dokumentu cit: „4.6 Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí: Ke snížení emisí snížit intenzitu silniční dopravy, rozvíjet integrované dopravní systémy a parkovací politiku, podporovat veřejnou a nemotorizovanou dopravu, přednostně posilovat kapacitu stávajících dopravních koridorů před budováním souběžných komunikací s obdobnou kapacitou dopravy obsluhující stejná území“. (str.65)“. Právě dopravní politiky říkají, že se dálnice nemají stavět v nové stopě, ale mají se rozvíjet stávající dopravní koridory, vše s důrazem na ochranu klimatu a s upřednostněním veřejné dopravy.

[57] Žádná strategie nevypovídá nic o reálných důsledcích a ani je nemůže zaručit, snížení emisí v obcích a městech vlivem existence dálnice je velmi diskutabilní a vzhledem k indukci nové dopravy silně nepravděpodobné.

[58] Dále se argumentuje potřebností spojení Prahy s Českými Budějovicemi a Linzem. Zmiňována bývá Politika územního rozvoje (PUR ČR, Nařízení Evropské unie 1315/2013 a Dohodu ČR s Rakouskou spolkovou vládou uveřejněnou pod č. 25/2017 Sb.). Ani jeden z těchto dokumentů však neurčuje konkrétní vedení trasy. PUR a TEN-T požaduje pouze spojnici výše uvedených bodů kapacitní komunikací, dohoda s Rakouskem řeší jen přechod mezi oběma státy. Nelze o ně v žádném případě ale opírat konkrétní trasu dálnice D3 na území Středočeského kraje. Dálnice D3 není prioritou TEN T a v podstatě tam ani vůbec nefiguruje - D3 z pohledu národní i evropské sítě není prioritou; trasa E55 spadá do kategorie Comprehensive network a v mapách TEN-T je tato vedena jako dvouproutá silnice (z pohledu EU tedy už “je hotovo”, pro případ čerpání dotací). Pro úplnost je nutné zmínit, že Rakousko svůj přístup k dálnicím přehodnocuje kvůli ochraně klimatu, nelze se odvolávat na pět let starou dohodu, navíc E55 ani v dalších zemích nemá vždy charakter dálnice

[59] Zásady územního rozvoje Středočeského kraje jsou krajským politickým dokumentem, ze kterého nelze dovozovat převažující veřejný zájem na konkrétní trase nad celostátním zájmem ochrany přírody a krajiny.

[60] Zrychlení dopravy mezi většími aglomeracemi nemůže vést ke snížení dopravy na pozemních komunikacích nižších tříd, spíše naopak, jelikož celkový objem dopravy se zvětší.

[61] Naprosto nereálné a dnes již zastaralé je tvrzení cit. *Dle posudku vypracovaného dle § 9*

zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů“), k záměru „D3 – Středočeská část“ by mělo dojít ke snížení dopravní zátěže na silnici I/3 o 30-80%. Snížení dopravy se samozřejmě předpokládá i na dalších souvisejících pozemních komunikacích, nicméně na silnici I/3 bude nejvýraznější“.

[62] Správní orgán je povinen argumentaci vztáhnout k jednotlivým kategoriím ochrany ZCHD (tj. ohrožené, silně ohrožené a kriticky ohrožené druhy) a zdůvodnit tvrzení o převažujícím veřejném zájmu na realizaci stavby předmětného úseku dálnice D3 v konkrétní trase dle těchto kritérií ochrany.

[63] Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 12. 2014, č. j. 5 As 10/2013 – 38 cit: „skutečnost, zda je dána výrazná převaha „jiného“ veřejného zájmu nad zájmem ochrany přírody, samozřejmě závisí rovněž na míře dotčení zvláště chráněných živočichů a rostlin danou stavbou a na tom, o jak ohrožené druhy se jedná.“ (zvýrazněno účastníkem). Toto posouzení v napadeném JZS chybí.

[64] V JZS 2023 správní orgán s výjimkou údajných přínosů pro situaci na silnici I/3 v podstatě ani nijak nekvantifikoval, jak jím povolovaná činnost přispěje k řešení určitého problému, na kterém by měl být údajný veřejný zájem. Bez podobných úvah však nebylo ani možné dospět k závěru, že údajný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody. Pokud se má na jedné straně při rozhodování podle § 56 ZOPK zkoumat, jaká je míra dotčení určitých druhů, mělo by se pro posouzení váhy údajného veřejného zájmu na určitém záměru zkoumat i to, do jaké míry bude tento zájem naplňován. Takové úvahy, přestože jsou zcela relevantní, ovšem v přezkoumatelné podobě absentují. Údajný veřejný zájem a jeho údajná převaha jsou odůvodňovány v nepřijatelně obecné rovině. JZS 2023 není dostatečně odůvodněno. Podobně ani ve vztahu k výjimkám podle § 56 odst. 2 ZOPK není přesvědčivě vyložena naléhavost oněch údajných důvodů.

[65] Analogicky lze připomenout závěry rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 26. 1. 2024 č.j. 61 A 30/2022-151: „191. Zbylé důvody, o něž žalovaný odůvodnění existence veřejného zájmu opírá, jsou pak pouze obecné. Tvrzení o zlepšení dopravní obslužnosti či úlevě pro jiné komunikace by bylo možné uplatnit v podstatě pro každou stavbu nové pozemní komunikace. Totéž ovšem platí i o povšechném konstatování, že realizací stavby dojde ke snížení imisí (hlukem a znečištěním) a současnému zvýšení ochrany zdraví a bezpečnosti. Takovéto účinky lze obecně vzato přisoudit jakékoli stavbě dopravní infrastruktury, která je způsobilá odvést dopravu z jiných pozemních komunikací. To však ještě neznamená, že takováto stavba naplňuje veřejný zájem (natož naléhavý). 192. Zcela jistě pak mezi naléhavé důvody veřejného zájmu nelze zařadit zajištění kontaktů mezi obyvateli, možnost kulturního nebo sportovního vyžití v metropoli a zajištění dopravy za zaměstnáním či vzděláním, pokud i sám žalovaný dospěl k závěru, že tyto důvody „jsou již realizovány“ (to ostatně sám žalovaný připouští na straně 21 žalobou napadeného rozhodnutí). Skutečnost, že stavba dále pouze přispěje k uspokojování uvedených potřeb, samozřejmě k závěru o naléhavosti (sic!) důvodů veřejného zájmu nevede.“ Tyto závěry lze vztáhnout i na JZS 2023.

[66] K argumentaci o naléhavých důvodech převažujícího veřejného zájmu používá JZS obecná, neprokázaná tvrzení, která nemají oporu ve správním spisu. Zároveň zcela pomíjí jiná opatření, která přispějí v kratším horizontu k snížení uvedených vlivů - zejména výstavby obchvatů Olbramovic, dokončení IV. železničního koridoru, obchvat Benešova a zahloubení I/3 u Konopiště (plánovaná realizace po 2025). Po dostavbě dálnice D4 (Praha–Písek–České Budějovice), modernizaci IV. železničního koridoru a modernizaci silnice I/3 se stane výstavba SD3 nadbytečnou. V těsné blízkosti by se tak ocitly hned čtyři (!) paralelní kapacitní dopravní trasy vedoucí od Prahy na jih. Dálnice by neulevila přetíženým silnicím od dopravy v dotyčném regionu. Naopak by indukovala další dopravu: 60–90 % přidané kapacity se podle expertních studií zaplní do 5 let.

Okolní obce a krajina budou velmi tvrdě zasaženy stavbou, provozem i následnými projekty developerů.

[67] Stavba středočeské dálnice D3 nesplňuje důvody pro udělení výjimky v zájmu veřejné bezpečnosti podle §56 odst. 2, písm. c) ZOPK. Bezpečnostní význam dálnice je v žádosti uváděn ve smyslu bezpečného silničního spojení Praha-Tábor-České Budějovice-hranice ČR. Takové spojení není nezbytné realizovat pomocí dálnice, ale může být jednodušeji, dříve a levněji realizované modernizací dopravního řeše ve stopě stávající zanedbané silnice I/3 společně s železnicí (IV. koridor) a dálnicí D4 z Prahy do Českých Budějovic. Naopak dálnice může být zdrojem rizik pro sousedící obce v době havarijních situací na dálnici, uzávěr a objížděk. Může dojít k propadům v poddolovaném území, poškození domů, zničení vodních zdrojů mnohých obcí, sesuvům aj. „nepředvídatelným“ událostem – obdobně jako v případě dálnice D8.

[68] O odvedení dopravy ze silnic nižších tříd pomocí středočeské D3 nejsou prakticky žádné přesvědčivé důkazy, jen neustále opakovaná tvrzení, a dokonce i Dopravní model investora ukazuje, že SD3 někde dopravu odvede a jinde navýší.

[69] Pokud jde o otázku údajného zvýšení bezpečnosti, nelze přehlížet ani rozdíly u jednotlivých nehod z hlediska závažnosti. Z hlediska podílu smrtelných nehod patří dálnice naopak k nejnebezpečnějším komunikacím.

[70] Záměr D3 nepropojuje Prahu s ničím, ale začíná na D0 neexistuje žádný závazek ČR, pro který by musela být E55 být dálničního typu a vést západní trasou skrze cenné biotopy.

[71] Usnesení vlády z roku 1999 s platností do roku 2010 může být těžko relevantní pro rozhodnutí úřadu po roce 2020 o stavbě, která se má stavět okolo roku 2030.

[72] Není splněna ani podmínka neexistence jiného uspokojivého řešení. Pro záměr dálnice D3 existují dvě možné varianty trasování. Východní i západní koridor SD3 byly v multikriteriálním hodnocení dopadu na ŽP (MŽP 2011) hodnoceny shodným počtem bodů (rozdíl až v desetínách bodů ve prospěch západní - 73,77 ku východní 73,38) a uznány jako možné. Navzdory tomu začala být západní varianta propagována jako "ta správná a výhodnější". Objektivně nebylo nikdy doloženo, v čem a pro koho je západní výhodnější a není proto možné tuto variantu považovat za převažující veřejný zájem. Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 6 As 8/2010 – 323 cit: „V řízení o povolení výjimky podle § 56 citovaného zákona jde pak o posouzení, zda navrhovaná trasa dálnice představuje optimální řešení pro ochranu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.“

[73] Východní varianta měla souhlasné stanovisko EIA a z hlediska ochrany přírody a krajiny (a z hlediska ochrany ZCHDŽ) byla shledána příznivější než varianta západní. Důvodem pro „těsné vítězství“ Západní varianty v procesu EIA byla nikoliv ochrana přírody a krajiny, ale tvrzené větší hlukové zatížení většího počtu obyvatel.

[74] Podle stanoviska EIA (str. 13) cit: *Na základě závěrů posudku, veřejného projednání a doplňujících informací je akceptovatelná realizace obou variant (tj. varianty západní i varianty východní) popsaných v dokumentaci vlivů záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, s tím, že varianta západní je výhodnější z důvodu méně významných negativních vlivů na veřejné zdraví.*

[75] Podle str. 93 Posudku EIA (září 2011) cit: *„Výsledek odpovídá očekávání, při preferování vlivu a výhod pro obyvatelstvo je vhodnější západní koridor, při preferování ochrany přírody a krajiny je vhodnější východní koridor.“*

[76] Na základě výše uvedených důkazů je prokázané, že existuje jiné uspokojivé řešení.

[77] Shrnujeme tedy, že JZS 2023 nemělo být s daným obsahem vůbec vydáno. Pro povolení

výjimky nebyly splněny podmínky a JZS 2023 je i neodstatečně odůvodněné. Tyto vady se následně promítají i do vydaného Rozhodnutí.

[78] Z hlediska zásahů do zájmů ochrany přírody a krajiny je záměr neakceptovatelný i z dalších důvodů. Nelze přehlížet kupř. zásadní negativní vlivy na krajinný ráz, to zejména pokud jde o mostní konstrukce zamýšlené stavby.

[79] Řada vlivů stavby nebyla doposud posouzena, a to buď vůbec nebo nedostatečně. I vzhledem k tomu, že automobilová doprava je a zdá se, že nikoliv krátkou dobu ještě bude, ve velké míře založena na spalování fosilních paliv, jde o důležitý zdroj dusíku v atmosféře, který se následně projevuje v eutrofizaci krajiny s řadou negativních dopadů na stav vegetace a s tím související úbytek biodiverzity. Stavba dálnice v podstatě automobilovou dopravu podporuje a tudíž k tomuto jevu přispívá.

[80] S ohledem na výše uvedené žádáme, aby JZS 2023 bylo nadřízeným orgánem v rámci odvolacího řízení přezkoumáno a změněno ve všech svých částech na nesouhlasné. Současně je dána i nezákonnost vydaného Rozhodnutí, které by mělo být zrušeno a věc vrácena, resp. mělo být změněno tak, že se žádost zamítá.

XIII.

[81] Spolek dále namítá, že všechny případné úkony Krajského úřadu Středočeského kraje v této věci byly nezákonné, protože byly učiněny prostřednictvím úředních osob, které by měly být z projednávání věci vyloučeny. To se týká zejména závazných stanovisek či případných jiných úkonů podřaditelných pod úkony podle části IV. zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (dále jen „SŘ“), a to na základě jeho § 151 ve spojení s § 14 SŘ. Důvody pro vyloučení úředních osob zařazených do Krajského úřadu Středočeského kraje uvedené v usnesení usnesení Ministerstva dopravy ze dne 10.3.2023 č. j. MD-6372/22023/930-6, Ministerstva životního prostředí z 25. 11. 2022 č. j. MZP/2022/500/1975, usnesení Ministerstva dopravy č.j. MD-9756/2023-930/6 MD/9756/2023/930 či usnesení Ministerstva pro místní rozvoj z 20. 5. 2024 č. j.: MMR-37912/2024-81 (v podrobnostech na tato usnesení odkazujeme) lze jistě vztáhnout i na tyto případy. Vzhledem k tomu, že důvodem pro vyloučení úředních osob byla mj. také povaha stavby a skutečnost, že se jedná o zásadní stavbu rozdělující občany Středočeského kraje apod., měly být z projednávání věci vyloučeny úřední osoby Krajského úřadu Středočeského kraje již např. při vydávání stanoviska z 17. 10. 2022 č.j. 127768/2022/KUSK (sp. zn. SZ_110401/2022/KUSK/4), závazného stanoviska z 9. 9. 2022 č.j. 110398/2022/KUSK-DOP/Bry, učinění úkon v rámci dohody o kácení dřevin z 21. 2. 2023 č.j. 027053/2023/KUSK-DOP/Bry. Žádáme proto, aby zmíněná závazná stanoviska byla jako nezákonná nadřízeným orgánem přezkoumána a změněna na nesouhlasná, popř. aby ohledně nich proběhl přezkum mimo odvolací řízení a aby byla zrušena.

XIV.

[82] Stanovisko EIA i Ověření stanoviska EIA jsou nezákonná a věcně nesprávná. Žádáme, aby obě byla v rámci odvolacího řízení přezkoumána a změněna na nesouhlasná, resp. u Ověření stanoviska EIA tak, že se Stanovisko EIA neověřuje.

[83] Jednotlivé podkladové studie v procesu EIA měly zásadně podhodnoceny intenzity dopravy zejména na jižní části silničního okruhu kolem Prahy, ale i na dalších pozemních komunikacích (I/18, II/120, II/121, II/122) a s nárůstem suburbanizační dopravy nepočítaly vůbec. Tomu samozřejmě odpovídá i nepoužitelnost výsledku podkladových studií, zejména hlukové studie a imisní studie, což následně přináší značně zkreslené výstupy celého procesu posuzování vlivů.

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

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

[86] Posudek EIA naprosto nepřijatelným způsobem, který je v rozporu s § 1 zákona EIA, odsouvá do další fáze projektové přípravy zjištěná překročení hygienických limitů hluku (viz. návrh stanoviska, str. 342 posudku). Je naprosto nepřijatelné, aby posudkář zaměňoval fakt „překračování hygienických limitů hluku“ za pouhou „identifikaci problémových oblastí“. Stanovisko tento přístup přejímá a hluk upravuje pouze v obecně formulovaných podmínkách č. 15-21. Z dokumentace EIA a rozptylové studie je patrné, že může docházet k překračování denních imisních limitů pro prachové částice PM₁₀ (str. 246 – 247 dokumentace). Uvedená zjištění byla namísto navržení dalších zmírňujících opatření bagatelizována údajnou nulovou vypovídací schopností tohoto ukazatele. Zároveň chybělo posouzení imisního zatížení v místech zaústění portálů tunelů (předpoklad až 20 µg/m³, což je polovina imisního limitu; tedy bez započtení dalších zdrojů a imisního pozadí) a předpokládaného vyústění výdechů z tunelů na povrchu (str. 279, 285). Toto posouzení nelze odsouvat do dalších fází projektové přípravy, po konečném rozhodnutí o výběru varianty. Absence podrobného posouzení, včetně návrhů zmírňujících opatření, je v rozporu se závěry zjišťovacího řízení, které požaduje cit: „zpracovat rozptylovou a hlukovou studii (...), výsledné hodnoty porovnat se zákonnými předpisy, navrhnout konkrétní, účinná a komplexní opatření ke snížení zátěže na životní prostředí a veřejné zdraví, včetně návrhu kompenzačních opatření“ (str. 2, bod ochrana ovzduší). Posudek EIA navíc přiznal, že z rozptylové studie není patrné, pro jakou návrhovou rychlost byla zpracována, což vedlo ke značnému zkreslení údajů. Dokumentace EIA uváděla, že jako doprovodná komunikace pro nestandardní situace má sloužit pro obě varianty dálnice D1 a silnice I/3 (str. 87). Zatímco u východního koridoru je to logické, u západního je tento úsudek zcela pochybný, vzhledem k vzdálenosti mezi těmito komunikacemi a blízkostí jiné severojižní komunikace – II/105, která je však jako doprovodná komunikace zcela nevyhovující. Úsudek zpracovatele dokumentace EIA, který je v rozporu se závěry skupiny odborníků ustavené na základě usnesení vlády č. 1064/2007, není podložen žádnými argumenty a jeví se jako tendenční snaha o vylepšení pozice západní varianty, která trpí deficitem nevyhovující doprovodné komunikace v podobě II/105.

XV.

[87] I vzhledem k výše uvedenému má Spolek za to, v řízení nebylo možné žádosti vyhovět a měla a měla být proto zamítnuta. Spolek proto navrhuje, aby Rozhodnutí bylo odvolacím

orgánem změněno tak, že se žádost zamítá, popř. aby bylo zrušeno a vráceno zpět prvostupňovému orgánu k novému projednání. Současně se Spolek připojuje k odvolacím námitkám ostatních účastníků řízení, které mají vztah k životnímu prostředí.

Sdružení Miláčov, z.s.

zastoupeno

JUDr. Jaromírem Kyzourem, advokátem