

Ministerstvo dopravy ČR

prostřednictvím

Magistrátu hl. m. Prahy
odbor stavebního řádu
Jungmannova 35/29,
11000 Praha 1

ke sp.zn. S-MHMP 667505/2023/STR
k č.j. MHMP 1259982/2025

V Hradištku dne 29.12. 2025

Odvolatel:

Pavel Šach,
Nad Keramem 1456,
252 090 Hradištko

(dále jen „odvolatel“ nebo „účastník“)

**Odvolání proti rozhodnutí Magistrátu hl.m. Prahy, kterým umístil
stavební záměr nazvaný „D3 0305/1 Voračice – Nová Hospoda“**

I.

Ředitelství silnic a dálnic ČR s.p., se sídlem Čerčanská 12, 140 00 PRAHA 4, zastoupený SUDOP PRAHA a.s., (dále jen „žadatel“), podal žádost o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby s názvem „D3 0305/1 Voračice – Nová Hospoda“ (dále jen „záměr“ nebo „stavba“).

Odvolatel uplatnil proti předmětné stavbě v průběhu řízení námítky.

Rozhodnutím Magistrátu hl.m. Prahy ze dne 27.11.2025, č.j. MHMP 1259982/2025, bylo rozhodnuto o umístění stavby dopravní infrastruktury s názvem „D3 0305/1 Voračice – Nová Hospoda“ (dále též jen „**napadené rozhodnutí**“ nebo „**ÚR**“).

II.

Odvolatel tímto ve lhůtě stanovené zákonem proti napadenému rozhodnutí podává toto
o d v o l á n í.

III. Napadené výroky

Odvolání proti napadenému rozhodnutí podává odvolatel proti výrokové části **v plném rozsahu**.

IV. Odvolací důvody

1. Salámová metoda záměru, nezpůsobilost samostatného umístění a zprovoznění stavby

Rozdělení záměru celé středočeské dálnice D3 pro účely územního řízení a pokus o prosazení jednotlivých úseků v samostatných řízeních je učebnicovým příkladem nepřipustného salámového postupu.

Ministr dopravy Kupka v médiích opakovaně uvedl, že zprovoznění celé středočeské dálnice D3 bude současně pro všechny úseky najednou. Pak nedává salámování smysl.

Výstavba samotného úseku Voračice – Nová Hospoda by byla bezpředmětná a zbytečná bez výstavby navazujících částí dálnice D3, tj. všech zbývajících úseků mezi Prahou a napojením na stávající vedení silnice I/3. V opačném případě by bylo nutné si položit otázku, proč je kvůli přibližně 20 tisícům vozidel denně nutné stavět dálnici. Proto je na místě posuzovat celou trasu, aby při zjištění neschůdnosti výstavby některého z úseků nebyly zbytečně vynaloženy prostředky na výstavbu jiných úseků, které by se tak staly zbytnými.

Hodnocení krátkého úseku komunikace vytrženého z celku je nepřipustnou salámovou metodou (viz judikatura Soudního dvora EU a českých soudů, která na ni navazuje).

Z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 8. 2009, čj. 9 As 88/2008-301 : "Pod tíhou těchto okolností a tímto úhlem pohledu vnímá kasační soud dělení stavby (tvrzení samostatnosti jednotlivých staveb, z nichž záměr sestává) jako účelové obcházení zákona. Nejvyšší správní soud si na tomto místě dovoluje na okraj poznamenat, že takové dělení by nasvědčovalo použití strategie tzv. 'salámové metody'. Takto bývá v praxi neformálně označována taktika, která se v praxi používá pro strategii, kdy se kontroverzní nebo obtížné cíle a řešení, nejen ve stavebnictví při trasování silnic a dálnic, rozdělí na dílčí kroky a prosazují se postupně. Dle přesvědčení kasačního soudu by však namísto toho bylo v daném případě nanejvýš vhodné užít spíše metodu opačnou, kterou by bylo možno obrazně označit termínem 'puzzle'."

V rozsudku ze dne 1. 8. 2012, čj. 1 As 47/2012-38, Nejvyšší správní soud doplnil, že "komplexní ochranu životního prostředí tedy musí zajišťovat především územní rozhodnutí. Pokud má stěžovatel za to, že ve vztahu k dané koncepci nebyla komplexní ochrana veřejného zájmu na ochraně přírody a krajiny poskytnuta v dostatečné míře, může tyto námitky vznést v územním řízení, případně v navazujícím řízení o správní žalobě proti územnímu rozhodnutí, v jehož rámci může správní soud posuzovat i zákonnost stanoviska EIA a tedy nezákonnost posouzení požadavků na ochranu životního prostředí ke koncepci jako celku. Právě ze shora uvedených důvodů je u výše zmíněných postupů (vydávání stanoviska EIA, územní řízení) nežádoucí tzv. 'salámová' metoda. Takto bývá v praxi neformálně označována taktika, která se

v praxi používá pro strategii, kdy se kontroverzní nebo obtížné cíle a řešení, nejen ve stavebnictví při trasování silnic a dálnic, rozdělí na dílčí kroky a prosazují se postupně."

Nejvyšší správní soud obecně vnímá praktiku účelového rozdělování záměrů jako nežádoucí, a to nejen ve vztahu k posuzování vlivů na životní prostředí v procesu EIA, ale také ve vztahu k posuzování koncepcí (proces SEA), povolování výjimek z ochrany ohrožených druhů živočichů a rostlin (viz např. rozsudek NSS ze dne 1. 8. 2012, čj. 1 As 47/2012-38) nebo obecně při postupném umisťování staveb, které samy sice nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již existující nadlimitní zátěži v území (viz rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2012, čj. 1 As 135/2011-246).

Účelové dělení záměrů je podle ustálených závěrů nezákonnou praktikou (viz např. rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011- 526, č. 2698/2012 Sb. NSS).

Ve vztahu k rozhodované věci jsou klíčové závěry, ke kterým Nejvyšší správní soud dospěl v rozsudku ze dne 13. 12. 2018, čj. 6 As 139/2017-73: **"Soudní praxe konstatuje nepřípustnost salámové metody zejména v souvislosti s liniovými stavbami (typicky stavba dálnic či silničních obchvatů), kdy poté, co jsou schváleny (a často i postaveny) neproblematické úseky liniové stavby, je vznesen požadavek na postavení posledních úseků problematických, a to za situace, kdy nezbyvá prakticky žádná alternativa.** Současně se v průběhu procesů EIA neprovede posouzení záměrů liniové stavby jako celku, ale posuzují se jednotlivé úseky. [...] O nepřípustnou salámovou metodu se jedná zejména tehdy, pokud etapizace výstavby umožní stavebníkovi vyhnout se určitým zákonným požadavkům či dosáhnout pro sebe příznivějšího výsledku (a například pro životní prostředí méně příznivého výsledku). V každém případě je vždy nutné v případě rozdělení stavby na jednotlivé etapy zohlednit jejich společnou existenci a společný dopad na zákonem chráněné zájmy.

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

Stavební úřad námitku účastníka vypořádal nezákonným a věcně nesprávným způsobem, když v rozporu s žádostí a podklady řízení tvrdí (v rámci vypořádání námítky jím označené jako N.04) cit: *„K námitce salámování záměru stavební úřad sděluje, že v žádosti mu byl předložen stavební záměr schopný samostatného užívání, tudíž záměr samostatně umístitelný.“*

Jak je zcela zjevné z žádosti a ze správního spisu, stavební záměr předložený k rozhodnutí není schopný samostatného užívání, tudíž jedná se o záměr samostatně neumístitelný.

Stavební záměr, který je předmětem správního řízení, je ohraničen staničením 45,9 až 62,4 km. **Součástí stavby není napojení na komunikaci I/18.** Mimoúrovňová křižovatka MUK Voračice je totiž součástí jiné stavby, a to stavby označené D3 0304. Tato stavba nemá vydané rozhodnutí o umístění stavby, a to ani prvostupňové.

Tvrzení stavebního úřadu je tedy nezákonné a věcně nesprávné, stavba nemůže být samostatně umístěna, neboť není schopna samostatného užívání. K tomu odvolatel odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 7 As 332/2019-42, který se vyslovil k nemožnosti samostatného užívání povolované stavby takto cit:

„Krajský soud dodal, že postup prvostupňového stavebního úřadu, který zklaudoval pouze část stavby bytového domu (především bez střechy a kotelny) nepochybně odporuje "zdravému rozumu", což soud konstatoval již v předcházejícím rozsudku ze dne 7. 9. 2016, č. j. 62 A 123/2015-96. Část stavby bytového domu patrně není schopna samostatného užívání, avšak tato otázka nebyla předmětem řízení před krajským soudem v nyní posuzované věci.“

Tvrzení správního orgánu, podle něhož „v km 45,900 stavba navazuje na úsek D3 0304 (Václavice – Voračice)“ (...) navozuje dojem, že úsek Václavice – Voračice je jistou, schválenou a stavebně připravenou realitou, s níž lze při posuzování vlivů nyní projednávané části dálnice nakládat jako s pevnou součástí budoucí dopravní konfigurace.

To však neodpovídá faktickému stavu věci. Úsek D3 0304 je teprve v přípravné fázi, bez pravomocného územního rozhodnutí, bez ukončených navazujících procesů a bez zajištěné realizace. Není ani zdaleka jisté, kdy a v jaké podobě bude tento úsek vystavěn, a není možné s ním zacházet jako s nepochybnou skutečností.

Uvedené formulace správního orgánu tak vytvářejí zavádějící představu, že o navazujícím úseku je již rozhodnuto. To může mít přímý dopad na posuzování hluku, emisí a dalších vlivů — protože v takové konstrukci správní orgán fakticky počítá s dopravní situací, která dosud neexistuje a jejíž budoucí parametry nejsou jisté. Trasa navazující části dané pozemní komunikace není jistá a tím není ani jistá dopravní intenzita, která po ní bude uskutečňována.

Je nepřípustné, aby byl hodnocen vliv stavby na základě předpokladů, které postrádají oporu v závazných rozhodnutích. Navazující úsek lze zohlednit pouze v té míře, v jaké je skutečně schválen a závazně definován, nikoli jako projektovou vizi, která může v dalším řízení doznat zásadních změn.

Pokud správní orgán přesto posuzuje stavbu, jako by navazující úsek již existoval, činí tak v rozporu s povinností hodnotit vlivy ve skutečném, nikoli hypotetickém kontextu. Tento postup vede k nepřezkoumatelným závěrům a podhodnocení reálných dopadů na území i jeho obyvatele.

V této souvislosti odvolatel namítá nezákonnost podmínky napadeného rozhodnutí cit: *„Stavba bude v projektové přípravě a realizaci časově a prostorově koordinována se stavbami a. Stavba „D3 0304 Václavice - Voračice“ Investor: Ředitelství silnic a dálnic ČR, na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 vedeno stavebním úřadem pod spis. zn. S-MHMP 947044/2023/STR.“*

2. Porušení § 45 správního řádu, rozpor mezi žádostí a napadeným rozhodnutím, nepřezkoumatelnost

Odvolatel namítá, že žadatel nežádal o zařazení předmětné stavby mezi dálnice I. třídy ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. Stavební úřad překročil svou pravomoc a porušil ust. § 2 a § 45 správního řádu, pokud v napadeném rozhodnutí stanovil, že se jedná o dálnici I. třídy.

Rozpor ve vymezení pozemků stavby

Napadené rozhodnutí je v rozporu s § 2 a § 45 správního řádu též z důvodu, že je zde rozpor mezi žádostí a napadeným rozhodnutím týkající se pozemků, na kterých je stavba umísťována. Nezákonnost napadeného rozhodnutí spočívá

- a) ve skutečnosti, že pozemky, které jsou uvedeny výrokovou částí napadeného rozhodnutí jako pozemky, na kterých se stavba umísťuje, tak o umístění stavby na těchto pozemcích žadatel nežádal, tj. stavební úřad překročil své pravomoci, když rozhodl o něčem, o co nebylo žadatelem žádáno; a
- b) ve skutečnosti, že pozemky, na kterých žadatel o umístění stavby žádal, nejsou předmětem územního rozhodnutí, tj. v této části nebylo rozhodnuto o žádosti žadatele, tj. nebyl správním rozhodnutím vyčerpán celý předmět žádosti.

Jedná se o tyto pozemky:

- k.ú. Červený Újezd u Miličína: pozemky p.č. 970, 1051, 1172/3, 1172/4 nejsou ve výrokové části uvedeny jako pozemky stavby, přestože o ně žadatel žádal (viz záborový elaborát 12/2021)
- k.ú. Heřmaničky: pozemky p.č. 878, 879, 1011, 967, 973, 976, 978, 1009, 1010, 982, 1005, 1003/2, 1007/1, 1007/2, st. p. 115/1, st. p. 131/2, 1011, 1021, 1150, 1152/1, 1154/3, 1156/2, 1159, 1163, 1216, 1217 nejsou ve výrokové části uvedeny jako pozemky stavby, přestože o ně žadatel žádal (viz záborový elaborát 12/2021)
- k.ú. horní Borek: pozemky p.č. 1822, 2077, 2075/33, 2101/1, 590/2 nejsou ve výrokové části uvedeny jako pozemky stavby, přestože o ně žadatel žádal (viz záborový elaborát 12/2021)
- k.ú. Ješetice: pozemky p.č. 687 a 1070/9 nejsou ve výrokové části uvedeny jako pozemky stavby, přestože o ně žadatel žádal (viz záborový elaborát 12/2021)
- k.ú. Heřmanice: pozemky p.č. 819, 114/57, 114/62, 114/63, 120/9, 121/1, 1264/19 nejsou ve výrokové části uvedeny jako pozemky stavby, přestože o ně žadatel žádal (viz záborový elaborát 12/2021)
- k.ú. Heřmaničky: parc. č. 1260 a parc. č. 1261 jsou ve výrokové části jako pozemky stavby, ale žadatel o ně nežádal

V důsledku této nezákonnosti se správní orgán dopustil též procesní vady, když v předmětném řízení nedoručoval řádně vlastníkům předmětných pozemků. Zasáhl tak do jejich práva na spravedlivý proces.

Podle ust. § 2 odst. 5 zákona č. 416/2009 Sb., ve znění zákona do 31.12.2023 cit. „(5) V řízení podle tohoto zákona nebo stavebního zákona, které je řízením s velkým počtem účastníků, se oznámení o zahájení řízení doručuje veřejnou vyhláškou. **Jednotlivě se oznámení o zahájení řízení doručuje pouze účastníkům řízení podle § 85 odst. 2 písm. a), § 94k písm. c) a d) a § 109 písm. b) až d) stavebního zákona (dále jen "dotčení vlastníci"), žadateli, obci, na jejímž území má být záměr uskutečněn, je-li účastníkem řízení, a dotčeným orgánům. Dotčeným vlastníkům neznámého pobytu nebo sídla a dotčeným vlastníkům, jimž se nepodařilo oznámení o zahájení řízení doručit postupem podle § 24 správního řádu, jakož i dotčeným vlastníkům, kteří nejsou známi, se doručuje veřejnou vyhláškou, ve které se dotčení vlastníci identifikují označením dotčených pozemků a staveb evidovaných v katastru nemovitostí, ustanovení § 32 odst. 2 a 3 správního řádu se ve vztahu k těmto dotčeným vlastníkům neuplatní. Ostatní písemnosti se doručují jednotlivě pouze žadateli, obci, na jejímž**

území má být záměr uskutečněn, je-li účastníkem řízení, a dotčeným orgánům; ostatním účastníkům řízení se doručují veřejnou vyhláškou, o čemž se tyto účastníci poučí v oznámení o zahájení řízení, je-li jim doručováno jednotlivě. Pokud se doručuje jednotlivě do ciziny, platí, že dnem doručení je třicátý den ode dne, kdy byla písemnost odeslána prostřednictvím provozovatele poštovních služeb. (zvýrazněno odvolatelem).

Rozpor ve vymezení stavebních objektů

Odvolatel namítá, že níže o níže uvedený seznam stavebních objektů, tj. částí stavby, žadatel nežádal, a přesto jsou předmětem výrokové části napadeného rozhodnutí. Tedy, správní orgán překročil své pravomoci, když rozhodl o něčem, o co nebylo žadatelem žádáno. Porušil tím porušil ust. § 2 a § 45 správního řádu.

- SO 305.001
- SO 305.020
- SO 305.132.1
- SO 305.150
- SO 305.151.2
- SO 305.154
- SO 305.172
- SO 305.191
- SO 305.193
- SO 305.319
- SO 305.350
- SO 305.352
- SO 305.353
- SO 305.354
- SO 305.416
- SO 305.434
- SO 305.435
- SO 305.490
- SO 305.801
- SO 305.802.1
- SO 305.802.4
- SO 305.802.5
- SO 305.802.6
- SO 305.802.7
- SO 305.806
- SO 305.821
- SO 305.831
- SO 305.832
- SO 305.900

Naopak stavební objekt SO 305.190.3 byl předmětem žádosti ze strany žadatele, ale stavební úřad o něm v napadeném rozhodnutí nerozhodl. j. v této části nebylo rozhodnuto o žádosti žadatele, tj. nebyl správním rozhodnutím vyčerpán celý předmět žádosti. Napadené rozhodnutí je v rozporu s ust. § 2 a § 45 správního řádu.

Odvolatel v této souvislosti namítá, že napadené rozhodnutí neobsahuje jeden souvislý, uzavřený a přehledný seznam stavebních objektů (SO). Stavební objekty nejsou vyjmenovány v jednom výroku, nejsou systematicky rozděleny na hlavní / příslušenství /

vedlejší / dočasné, jsou rozptýleny po textu (výrok, jednotlivá závazná stanoviska, vypořádání námitek). To samo o sobě zakládá nepřezkoumatelnost rozhodnutí (§ 68 správního řádu) z důvodu neurčitosti výroku.

Stavební úřad nezákonně a věcně nesprávně vypořádal námitku účastníků, pokud tvrdí, že opominutí stavebního objektu oplocení dálnice (SO 305.861) nevádí, neboť se jedná o součást dálnice. Tato argumentace je nezákonná a věcně nesprávná, záměrně účelová, neboť ostatní součásti či příslušenství dálnice dle zákona č. 13/1997 Sb. jako samostatné stavební objekty vyjmenovány ve výroku rozhodnutí jsou. Výrok rozhodnutí o umístění stavby nelze považovat za určitý, pokud samostatné stavební objekty nebudou ve výroku zakotveny, byť je o ně žádáno jako o samostatné stavební objekty.

Neurčitost výroku napadeného rozhodnutí zakládá též skutečnost, že přeložky silnic I., II., III. třídy, místní a účelové komunikace, veřejná komunikační síť elektronických komunikací plynárenská, vodovodní infrastruktura, dočasné přeložky komunikací, stavenišť, dočasné zábory a další stavební objekty jsou uváděny popisně, nikoli systematickým seznamem SO.

Vodohospodářské stavby (výslovně zmiňované) - úpravy koryt vodních toků Mastník, Divišovský potok, retenční a usazovací nádrže, změny melioračních staveb, rybník Lužník, Voračický rybník výrokem rozhodnutí je odkazováno na SO 305.320–332, 390–392, ale bez kompletního výčtu ve výroku.

Závěrem k této části odvolatel uvádí, že **napadené rozhodnutí je v části vymezení předmětu řízení nepřezkoumatelné, neboť neobsahuje jednoznačný, uzavřený a vyčerpávající výčet stavebních objektů, které jsou umístěny, a neumožňuje tak ověřit, zda rozhodnutí odpovídá žádosti žadatele. Nelze ověřit, které SO byly povoleny, nelze vyloučit rozšíření záměru, veřejnost neměla jistotu, k čemu se vyjadřuje, nelze přezkoumat zákonnost a věcnou správnost výroku.**

3. Vnitřní zmatečnost a nejednoznačnost napadeného rozhodnutí

Staničení

Klíčovým údajem výroku rozhodnutí je tzv. staničení, tj. uvedení přesného umístění určitého stavebního objektu a celé stavby udávané v km. Staničení je určeno směrem od Prahy. Je uvedeno jako 45,9000 až 62,400.

Z důvodu nejasnosti a vnitřní rozpornosti výroku a odůvodnění je rozhodnutí nepřezkoumatelné. Žádost a napadené rozhodnutí uvádějí dva druhy staničení. Staničení dle EIA (posuzování vlivů na ŽP) a staničení provozní. Rozdíl mezi staničením je cca 4 km. Bez jasného určení, které z obou staničení je pro umístění konkrétního stavebního objektu použito, vzniká zmatek, nejasnost a vnitřní rozpor. Např. „km 46“ se vyskytuje dvakrát na dvou různých místech. Překryv staničení je v rozsahu km 46 až km 58. Napadené rozhodnutí nedefinuje umístění „kilometru 0“ staničení.

Přeložky pozemních komunikací

Správní orgán zahrnuje do projektu přeložky pozemních komunikací také přeložky tzv. "polních cest", aniž by bylo jasné a jednoznačně definováno, o jaký typ pozemní komunikace se jedná a jaký právní režim provoz na nich upravuje.

Pokud se jedná o tzv. účelové komunikace ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, nelze s nimi libovolně nakládat a měnit jejich trasy.

Naopak, pokud by se nejednalo o účelovou komunikaci, ale např. o nezpevněnou cestu bez statusu pozemní komunikace, pak je návrh přeložek zcela nerelevantní a jen by zbytečně prodražoval a komplikoval stavbu, bez jasného přínosu pro uživatele nebo veřejný zájem.

Dokumentace však neobsahuje právní vymezení typu některých pozemních komunikací, pokud pozemními komunikacemi vůbec jsou; posouzení, zda je ta či ona „polní cesta“ účelovou komunikací; a především nezbytné povolení nebo legislativní podklady pro realizaci přeložky.

Bez těchto základních kroků je postup správního orgánu a navržené řešení v rozporu s platnými právními předpisy, představuje zásadní procesní a věcnou vadu a může znamenat zbytečné navyšování nákladů na stavbu, nebo naopak nezákonný zásah.

Neurčitě a právně neukotvené užívání pojmu „polní cesta“

Správní orgán v napadeném rozhodnutí opakovaně užívá pojem „polní cesta“, avšak činí tak bez jakékoliv právní kvalifikace či odkazu na příslušná ustanovení zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Tato terminologická libovůle je v oficiálním dokumentu naprosto nepřipustná. Nebyl zkoumán ani režim užívání takovýchto pozemních komunikací, nebylo řešeno ani to, Pokud by se ve skutečnosti jednalo o účelové komunikace vznikající ze zákona, pak je nutno uvést, že jejich právní režim je kogentně dán zákonem a nelze s jejich trasováním ani způsobem užívání manipulovat dle libovolné vůle investora či správního orgánu.

Současně, má-li být nad takovými pozemními komunikacemi zřizován nadjezd, musí správní orgán jednoznačně stanovit charakteristiku provozu na dotčených komunikacích, zejména typy, výšky a rozměry vozidel, pro která musí být nadjezd konstruován. Bez tohoto údaje nelze výšku nadjezdu určovat ani schvalovat. Rozhodnutí tak trpí zásadní vadou spočívající v neúplném a nepřezkoumatelném posouzení technických parametrů stavby, což má přímý dopad na zákonnost celého záměru.

Správní orgán je proto povinen tuto otázku doplnit, vyjasnit a znovu řádně posoudit, včetně jednoznačné právní klasifikace dotčených pozemních komunikací podle zákona č. 13/1997 Sb.

Napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné, a v rozporu se zákonem č. 13/1997 Sb., a věcně nesprávné.

Propustky (str. 10 napadeného rozhodnutí)

Správní orgán konstatuje, že „propustky umožňují odvod srážkových vod pod tělesem dálnice a zároveň slouží pro migraci drobných živočichů“, přičemž uvádí jejich umístění v km 50,700, 56,200 a 62,200.

Toto tvrzení však působí jako formální konstatování, nikoli jako výsledek odborně provedeného a řádně podloženého posouzení. Závěr je prezentován, jako by bylo vše vyřešeno pouhým uvedením tří kilometrických hodnot — přičemž zcela chybí jakýkoli údaj,

který by umožnil ověřit, zda tyto propustky skutečně mohou plnit funkce, jež jim správní orgán připisuje.

Pokud mají propustky sloužit k odvodu srážkových vod, musí být doložena jejich kapacita, hydrotechnické parametry, režim průtoku, výpočtové deště a bilance odvodňovaného území. Bez těchto údajů nelze posoudit, zda propustky zabrání hromadění či neřízenému šíření vody mimo dálnici, což může přímo ohrozit okolní pozemky, stavby i zemědělské půdy.

Současně, má-li být propustek deklarován jako migrační prvek pro drobné živočichy, musí být doloženo, že splňuje minimální parametry stanovené odbornou metodikou — například světlost, výšku, šířku, délku, světelné podmínky, návaznost na biotopy, vhodné podloží a míru fragmentace krajiny. Ani jeden z těchto údajů není uveden. Bez těchto parametrů není tvrzení o migrační funkci propustků odborným závěrem.

Z předloženého dokumentu tak nevyplývá, zda se jedná o propustky, které skutečně zajišťují ekologickou prostupnost krajiny, nebo pouze o běžné vodohospodářské objekty, které jsou nyní účelově označeny jako „migrační“, aby dokumentace formálně splnila určité požadavky.

Tento postup je nepřijatelný. Pokud má správní orgán tvrdit, že propustky plní dvě zcela odlišné funkce — hydrotechnickou a ekologickou — musí to být schopný prokázat.

Nejasné vymezení MUK Loudilka (str. 12 napadeného rozhodnutí)

Správní orgán uvádí, že mimoúrovňová křižovatka je „navržena půdorysným tvarem jako osmičkovitá“. Tento výraz je však zcela neprofesionální, technicky neurčitý a v dokumentaci stavby dopravní infrastruktury fakticky nepoužitelný. Jedná se o obrazný, laický popis, který nedává žádnou informaci o skutečné geometrii křižovatky, jejích parametrech, napojení, rampách, poloměrech, rozhledových poměrech, ani o tom, jakým způsobem je zajištěna bezpečnost dopravy.

Pojem „osmičkovitá“ není definován v žádné technické normě, - v TP, ČSN ani v metodikách pro návrh MUK, natož v legislativě. Je proto nemožné ověřit, co tím dokumentace vlastně míní. Navíc tento popis může zahrnovat celou řadu půdorysných forem — od dvou křížených ramp až po zcela odlišné geometrie — což činí celý údaj nepřezkoumatelným a pro technické posouzení bezcenným. A neobstojí ani to, že výkresová dokumentace zobrazuje plánovaný design takové křižovatky, neboť ta má přesně kolidovat s textovou částí. Tady se ale obě části rozcházejí.

Dokumentace, která má sloužit jako podklad pro správní rozhodnutí, nemůže používat metaforické výrazy, jež připomínají spíše neformální náčrt než odborný návrh stavby. Pokud správní orgán takový popis přejímá, ukazuje to na nedostatečnou kontrolu a nepochopení povinnosti posuzovat stavbu na základě přesných, ověřitelných parametrů.

Je nezbytné, aby dokumentace přesně popsala geometrii křižovatky, uvedla technické parametry všech větví a ramp, doložila výpočty rozhledů, poloměrů a kapacity, předložila dopravně-inženýrské posouzení, a především používala terminologii, která má v technické praxi oporu.

Dokud správní orgán toleruje popis takto zásadní stavby výrazy typu „osmičkovitá“, je dokumentace nepřezkoumatelná a profesionálně neobhajitelná.

SO 305.201 Most přes vodoteč v km 46,166 (str. 13 napadeného rozhodnutí)

Směrově rozdělený most převádí dálnici přes přeložku "polní cesty" SO 305.165, aniž by bylo jednoznačně identifikováno, o jaký typ pozemní komunikace se jedná.

Pokud jde o tzv. účelovou komunikaci podle zákona č. 13/1997 Sb., nelze s ní provádět přeložky či jiné zásahy.

Provedení přeložky bez odpovídajícího právního titulu a povolení je v rozporu se zákonem a představuje zásadní procesní i věcnou vadu dokumentace.

SO 305.202 Most přes údolí v km 46,465 (str. 13 napadeného rozhodnutí)

Uvedení pevné výšky nivelety „11,5 m nad terénem“ bez jakékoliv zmínky o tolerancích či odchylkách působí je zavádějící. Původní terén v dané lokalitě rozhodně není rovinný ani vodorovný, a proto je naprosto nepochopitelné, že by niveleta měla být konstantní na celé délce.

Dokumentace musí reflektovat reálný terénní profil a uvádět kromě průměrné výšky rovněž povolené odchylky a variantní řešení přizpůsobující niveletu místním podmínkám. Bez těchto údajů je uvedena výška „11,5 m“ pouze hrubým a neověřeným tvrzením bez odborné podpory.

SO 305.203 Most přes polní cestu v km 46,870 (str. 13 napadeného rozhodnutí)

Uvedený přesýpaný most o jednom poli se světlostí klenby 16 m a výškou 7,1 m nad vozovkou jakési polní cesty je prezentován bez řádného posouzení skutečných rozměrů vozidel, která danou komunikaci využívají.

Není patrné, zda světlé rozměry mostu odpovídají jak předepsaným technickým normám, tak reálnému provozu, včetně případného zemědělského a zemního technického vybavení, které touto cestou projíždí. Dokumentace tímto zanedbává zásadní aspekt bezpečnosti a funkčnosti mostu a neřeší riziko, že most nebude provozně vyhovovat.

Dále je zcela absurdní a nezodpovědné prezentovat provoz na jakési "polní komunikaci" spolu s migrační funkcí mostu jako slučitelné bez detailní analýzy. Bez důkladného posouzení intenzity provozu, rychlosti a typů vozidel jde o riskantní podcenění, které v praxi znamená vysoké riziko masakru drobných živočichů na migrační trase.

Předpoklad, že přeložení polní cesty pod dálnicí zajistí samo o sobě migraci fauny, není založen na odborném zkoumání, postrádá komplexní ekologickou analýzu a řešení minimalizujících dopadů, čímž vystavuje dotčené druhy vážnému ohrožení.

SO 305.204 Most přes polní cestu v km 47,402 (str. 13 napadeného rozhodnutí)

Přesýpaný kolmý most o třech klenbových polích s délkami 15,2 + 14 + 15,2 m a výškami kleneb 6,7–7,2 m je prezentován s uvedením výšky nivelety dálnice nad terénem 16,5–17,5 m, celkové délky max. 62 m a šířky max. 82 m.

Dokumentace opět zcela opomíjí řádné posouzení, zda světlé rozměry mostu plně odpovídají provozním požadavkům, tedy zejména jakému druhu a velikosti vozidel musí vyhovět přeložka tzv. "polní cesty" SO 305.152 spojující obce Křenovice a Bučovice.

Chybí i odborné posouzení vlivu stavby na lokální biokoridor, který most protíná. Přestože je biokoridor explicitně zmíněn, absentují jakékoli podrobné studie migračních tras, intenzity a druhového složení fauny či opatření k minimalizaci negativních dopadů.

Správný orgán tak ignoruje ekologické riziko, neboť bez podrobných ekologických a dopravních studií hrozí trvalé narušení biokoridoru a ohrožení místní fauny.

SO 305.205 Most přes údolí Mastníku v km 47,885 (str. 13 napadeného rozhodnutí)

U objektu SO 305.205 je uvedeno, že směrově rozdělený most o délce 300 m má v příčném řezu „vnější chodníkové římsy šířky 1,7 m“ a „vnitřní římsy 0,9 m“, přičemž volná šířka vozovky činí 12,5 m.

Tento popis je technicky i logicky nedostatečný, protože neuvádí, jaký typ dopravních pásů je na mostě veden.

Dálnice D3 má standardně 2 jízdní pruhy + odstavný pruh, případně vodící proužky. Z textu však vůbec neplyne, zda uvedená „volná šířka 12,5 m“ odpovídá požadovaným normám, nebo zda jde o další z řady nesmyslných údajů vytržených z kontextu.

Použití pojmu „chodníková římsa“ evokuje prostor pro pěší — což je u dálničního mostu absurdní. Pokud jde o římsy mostní, nikoli chodníkové, má to být jasně uvedeno. V opačném případě je dokumentace nesrozumitelná a nepřezkoumatelná.

Chybí průkaz, že navržené šířky odpovídají ČSN a technickým požadavkům pro dálnice.

Bez přesného vymezení jízdních pruhů, odstavného pruhu, krajnic, bezpečnostních prvků a odstupových vzdáleností nelze ověřit, zda most skutečně splňuje parametry dálnice.

Pro most ve výšce 45 m nad terénem je naprosto bezpodmínečné uvést i bezpečnostní prvky, způsob zabezpečení proti pádu předmětů a proti odstřihu materiálu — nic z toho dokumentace neobsahuje.

V dokumentaci je tak technický popis, který připomíná schematickou poznámku, nikoli parametrickou dokumentaci stavby v dálničním režimu.

Dokud nebude příčný řez popsán jasně, kompletně a v souladu s normami, nelze tento objekt posoudit a už vůbec ne schválit.

SO 305.209 Most přes silnici III/12138 v km 50,171 (str. 13 napadeného rozhodnutí)

U objektu SO 305.209 je uvedeno, že „most bude rovněž sloužit k otáčení vozidel údržby (SSÚD)“.

Toto tvrzení je technicky nesmyslné, v rozporu s parametry mostu, fyzicky neproveditelné, a činí dokumentaci v této části nepřezkoumatelnou a nedůvěryhodnou.

Směrově rozdělený most se dvěma oddělenými konstrukcemi nemůže poskytovat plochu pro otáčení. Objekt nemá žádné rozšíření, manipulační prostor ani připojovací plochy. Provozní otáčení údržby se z principu provádí mimo mostní objekty, jinak by to bylo z hlediska BOZP i provozu dálnice nepřípustné.

Dokumentace tedy obsahuje zjevnou věcnou chybu, kterou je nutné odstranit, jinak nelze na daný objekt pohlížet jako na projednatelný.

SO 305.215 Most přes údolí Mastníku v km 57,384 (str. 15 napadeného rozhodnutí)

Předložený popis stavby SO 305.215 je zcela nedostačující a neproказuje ani technickou proveditelnost, ani skutečné dopady stavby v území. U mostu o délce až 926 m, vedeného přes celostátní železniční trať, vodoteče, přeložky komunikací a údajnou „migrační trasu“, je takový deficit podkladů zásadní vadou řízení.

Uvedení rozměrů (délka, počet polí, výšky) samo o sobě nenahrazuje povinnost prokázat, že je stavba v daném území reálně proveditelná. Chybí zejména vyhodnocení stavebních postupů nad železniční tratí, koordinace s dotčenými infrastrukturami.

Tvrzení, že „úprava tělesa dráhy bude řešena v jiných stavebních objektech“, neplní požadavky na komplexní posouzení vlivů v územním řízení.

Dokumentace pracuje s pojmy „místní komunikace“ a „polní cesta“, aniž by jednoznačně vymezila jejich právní status podle zákona o pozemních komunikacích. Pokud se jedná o účelovou komunikaci (§ 7), její přeložka není bez dalšího přípustná a musí být zkoumány potřeby zachování přístupu konkrétních uživatelů. Dokud není právní režim komunikací jasně určen, nelze přeložky hodnotit ani schválit.

Konstatování, že „pod mostem povede migrační trasa“, nemá bez stanovení prostorových, světelných a klidových parametrů žádnou vypovídací hodnotu. Zřejmě ani neexistuje biologické posouzení funkčnosti biokoridoru při přítomnosti dopravního provozu ani posouzení kumulativních vlivů. Jedná se tedy o nepřezkoumatelné tvrzení.

Návrh dvou nových přístupových komunikací pro údržbu není odůvodněn a absentuje posouzení, zda lze využít stávající trasy. Bez tohoto odůvodnění jde o nelegitimní rozšiřování záborů krajiny.

SO 305.216 Most přes údolí v km 59,446 (str. 15 napadeného rozhodnutí)

U objektu SO 305.216 je šířka mostu uvedena jako „2 × 15,10 m“, přestože nejde o první směrově rozdělený most v jejich výčtu. U předchozích směrově rozdělených mostů je šířka uváděna pro každý most zvlášť nebo jedním číslem bez této „dvojnásobné“ formy.

Tato náhlá změna způsobu zápisu rozbíjí vnitřní logiku dokumentace, ztěžuje porovnání parametrů jednotlivých mostů, vyvolává pochybnosti, zda jsou šířkové parametry u ostatních objektů vůbec správně a úplně uvedeny.

U takto zásadní stavby nelze tolerovat, aby si dokumentace libovolně měnila způsob vyjadřování základních geometrických parametrů podle nálady autora.

Buď se všude uvádí šířka pro každý most zvlášť, nebo se všude používá zápis „2 × ... m“. Současný stav je matoucí, nepřehledný a proto nepřezkoumatelný.

Dokud nebudou všechny směrově rozdělené mosty přepsány do jednotného, jednoznačného a normově kontrolovatelného formátu, nelze parametry mostů považovat za věrohodné podklady pro územní rozhodnutí.

SO 305.218 Most přes polní cestu v km 61,537 (str. 15 napadeného rozhodnutí)

U objektu SO 305.218 dokumentace opět pracuje s neurčitým pojmem „polní cesta“, aniž by byl jakkoli definován její právní režim podle zákona o pozemních komunikacích. Bez toho nelze posoudit oprávněnost ani nezbytnost přeložky. Pokud jde o účelovou komunikaci, přeložka není ze zákona bez dalšího přípustná. Pokud nejde o komunikaci vůbec, celý objekt je zbytečným nákladem, který nemá být v územním rozhodnutí schvalován.

Dále je nejasné, z čeho projektant vychází při určování „světlosti klenby“ a výškových parametrů, když není určeno, jaká vozidla mají pod mostem skutečně jezdit. Bez tohoto základního vstupu jsou uvedené rozměry pouhé domněnky.

Za zvlášť problematické lze považovat tvrzení, že pod mostem povede „migrační trasa“. Šířka objektu 57,2 m v kombinaci s provozem na dálniční komunikaci zásadně zpochybňuje, zda lze prostor pod mostem vůbec považovat za funkční migrační koridor. Údaje v dokumentaci neobsahují ani minimální biologické posouzení průchodnosti.

SO 305.218 tak není opřen o žádné ověřitelné a odborně způsobilé podklady. Parametry konstrukce, účel stavby i její vlivy na území jsou nepřezkoumatelné, což představuje vadu znemožňující její umístění v územním řízení.

SO 305.151 Přeložka polní cesty v km 46,870 (str. 36 napadeného rozhodnutí)

SO 305.151 řeší přeložku „stávající polní cesty“ v km 46,870, aniž by bylo jasné a jednoznačně definováno, o jaký typ pozemní komunikace se jedná a jaký právní režim ji upravuje.

Pokud se jedná o tzv. účelovou komunikaci dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, nelze bez splnění zákonných podmínek provádět její přeložky či jiné trvalé zásahy.

Naopak, pokud by se nejednalo o účelovou komunikaci, ale např. o nezpevněnou cestu bez statusu pozemní komunikace, pak je návrh přeložky zcela nerelevantní a jen by zbytečně prodražoval a komplikoval stavbu, bez jasného přínosu pro uživatele nebo veřejný zájem.

Dokumentace neobsahuje právní vymezení typu komunikace, posouzení, zda je daná „polní cesta“ účelovou komunikací, a především nezbytné povolení nebo legislativní podklady pro realizaci přeložky.

Bez těchto základních kroků je postup správního orgánu a navržené řešení v rozporu s platnou legislativou, představuje zásadní procesní a věcnou vadu a může znamenat zbytečné navyšování nákladů na stavbu.

4. Rozpor s § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu - Verifikační stanovisko EIA

Na str. 52 napadeného rozhodnutí správní orgán uvádí cit:

„Pro projektovou a realizační přípravu stavby budou splněny dále uvedené podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů a dalších stanovisek a vyjádření:

Podmínky závazného stanoviska Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (EIA) č. j. 1933/ENV/12 ze dne 01.02.2012 ve znění závazného stanoviska MŽP k ověření souladu č. j. 38297/ENV/17 ze dne 06.06.2017“.

Na str. 52 až 53 je pak uvedeno celkem 10 závazných podmínek závazného stanoviska MŽP k ověření souladu č. j. 38297/ENV/17 ze dne 06.06.2017.

Správní orgán zcela pominul, že v řízení bylo vydáno a ve spisu je obsaženo závazné stanovisko č. j. MZP/2024/710/4233 ze dne 30.04.2025 k ověření změn záměru.

Podle ust. § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb cit: „(6) Nejdříve 90 dnů před podáním žádosti o zahájení navazujícího řízení, nejpozději však v den podání žádosti o zahájení navazujícího řízení, předloží oznamovatel příslušnému úřadu, který vydal stanovisko, dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko, a včetně vyhodnocení plnění podmínek stanoviska v dokumentaci pro příslušné navazující řízení, a to v rozsahu části, etapy nebo varianty záměru, která je předmětem navazujícího řízení.“.

Toto závazné stanovisko není ve výrokové části (a v zásadě ani v odůvodnění) vůbec popsáno a posouzeno. Jde o rozpor s § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu. Podle tohoto ustanovení je správní orgán povinen posoudit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu. Správní orgán nezjistil všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu na ochraně životního prostředí.

5. Nepřevzetí závazných podmínek závazných stanovisek do výroku napadeného rozhodnutí

Podle ust. § 149 odst. 1 správního řádu závazné stanovisko je úkon učiněný správním orgánem na základě zákona, který není samostatným rozhodnutím ve správním řízení a jehož obsah je závazný pro výrokovou část rozhodnutí správního orgánu. Správní orgány příslušné k vydání závazného stanoviska jsou dotčenými orgány.

Správní orgán je povinen převzít závazné podmínky závazných stanovisek a zakotvit je do výrokové části napadeného rozhodnutí. Tuto povinnost správní orgán nesplnil, zatížil tak napadené rozhodnutí zásadní procesní vadou řízení, jak je uvedeno dále.

Jednotná závazná stanoviska (JZS)

V napadeném rozhodnutí jsou převzaty podmínky jednotného závazného stanoviska Krajského úřadu Plzeňského kraje, odboru životního prostředí, vydané pod spis. zn. ZN/4548/ŽP/22, č. j. PK-ŽP/13894/23, dne 19.09.2023 (podmínky č. 20 až 31 výrokové části I.)

Správní orgán zcela opomněl, že v řízení bylo vydáno *Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, závazné stanovisko, doplnění JZS rybník Lužník a Voračický rybník, Č. j. PK-ŽP/5317/25, ze dne 27.3.2025*. Toto závazné stanovisko zakotvuje dvě nové závazné podmínky, které správní orgán v rozporu s § 149 správního řádu nepřevzal do napadeného rozhodnutí.

Tyto dvě podmínky byly stanoveny dotčeným orgánem na ochranu přírody a krajiny z důvodu ochrany veřejného zájmu na ochraně přírody a krajiny – nepřevzetí těchto podmínek je též v rozporu s příslušnými ustanoveními zákona č. 114/1992 Sb.

EIA

Napadené rozhodnutí nepřevzalo podmínky závazného stanoviska EIA, resp. převzalo pouze 10 podmínek ze 108. Závazné stanovisko Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (EIA) č. j. 1933/ENV/12 ze dne 01.02.2012 stanovilo celkem 108 závazných podmínek.

V napadeném rozhodnutí není zakotvena žádná z těchto závazných podmínek, ale jsou zakotveny (jako podmínky č. 1 – 10) podmínky z dokumentu závazné stanovisko MŽP k ověření souladu č. j. 38297/ENV/17 ze dne 06.06.2017.

- 1) Tento dokument není ve správním spisu. Došlo tedy k porušení § 36 odst. 3 správního řádu, což je závažná procesní vada, pro kterou musí být napadené rozhodnutí zrušeno.
- 2) Tento dokument **není platným podkladem pro vydání rozhodnutí**, a byl nahrazen právě závazným stanoviskem č. j. MZP/2024/710/4233 ze dne 30.04.2025 k ověření změn záměru. Tedy, podmínky č. 1 až 10 v napadeném rozhodnutí jsou nezákonné a věcně nesprávné.

Správní orgán nepřevzal relevantní podmínky ze závazného stanoviska Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (EIA) č. j. 1933/ENV/12 ze dne 01.02.2012, čímž porušil tak ust. § 2 odst. 2 a 4, § 8 a § 149 správního řádu, a § § 90 odst. 1 písm. c) stavebního zákona. Ani nebylo zdůvodněno, proč podmínky převzaty nebyly. Napadené rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a rozporné s § 68 odst. 3 správního řádu.

Drážní úřad, závazné stanovisko vydané pod č. j. DUCR-68643/23/Kr, ze dne 13.11.2023

Napadené rozhodnutí nepřevzalo a nijak nezdůvodňuje, proč se tak stalo, následující závazné podmínky závazného stanoviska:

1. *Stavba bude provedena podle projektové dokumentace předložené Drážnímu úřadu. Případné změny této dokumentace je stavebník povinen předem projednat s Drážním úřadem.*
2. *Pro objekty (SO 305.456, SO 305.661, SO 305.662), které jsou stavbou dráhy, bude příslušným stavebním úřadem drážní správní úřad ve věcech stavebního řádu.*

Správní orgán tak porušil tak ust. § 2 odst. 2 a 4, § 8 a § 149 správního řádu, a § § 90 odst. 1 písm. c) stavebního zákona. Napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a rozporné s § 68 odst. 3 správního řádu.

Městský úřad Votice, oddělení stavební úřad, podle § 17 zák. č. 254/2001 o vodách, vydané pod č. j. 14274/2023/VÝST-Br, ze dne 05.04.2024 pro stavební objekty SO 305.320–323 a SO 305.326–332

Napadené rozhodnutí nepřevzalo a nijak nezdůvodňuje, proč se tak stalo, následující závazné podmínky závazného stanoviska:

podmínka č. 10 ze ZS: *Bude doplněna kanalizace mezi stavební objekty DUN a RN v případech, kde je navrženo odvádět srážkové vody příkopem.*

Správní orgán tak porušil tak ust. § 2 odst. 2 a 4, § 8 a § 149 správního řádu, a § § 90 odst. 1 písm. c) stavebního zákona. Napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a rozporné s § 68 odst. 3 správního řádu.

Městský úřad Sedlčany, odbor výstavby a územního plánování, podle § 17 zák. č. 254/2001 o vodách, vydané č. j. MÚ-S/OVUP/6051/2024-2, ze dne 15.03.2024

Napadené rozhodnutí nepřevzalo a nijak nezdůvodňuje, proč se tak stalo, následující závazné podmínky závazného stanoviska:

podmínka č. 2 ZS: *Kanalizace odvádějící srážkové vody z vozovky na objektech mostů bude napojena do kanalizace dálnice.*

podmínka č. 7 ZS: *Zařízení staveniště a deponie stavebního materiálu budou situovány mimo stanovené aktivní zóny záplavových území a inundační území vodních toků, které by mohlo být při průchodu velkých vod zaplaveno.*

U podmínky č. 4 v ZS je jiné znění (v napadeném rozhodnutí jako xvii.), níže zvýrazněno, co v napadeném rozhodnutí chybí:

Objekty RN a DUN budou umístěny mimo aktivní zónu záplavového území a nad hladinou Q100 vodních toků a zároveň tak, že bude minimalizován jejich vliv na odtokové poměry (bude doloženo v projektové dokumentaci ke stavebnímu řízení). Bude doloženo ovlivnění jakosti vodních toků vlivem zimní údržby.

Správní orgán tak porušil tak ust. § 2 odst. 2 a 4, § 8 a § 149 správního řádu, a § § 90 odst. 1 písm. c) stavebního zákona. Napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a rozporné s § 68 odst. 3 správního řádu.

Správní orgán v tomto případě navíc nemá pravomoc závazné podmínky vodoprávního úřadu pozměnit, resp. nepřevzít.

6. Nepřevzetí závazných podmínek stanoviska správce povodí do výroku napadeného rozhodnutí

Napadené rozhodnutí nepřevzalo a nijak nezdůvodňuje, proč se tak stalo, žádné závazné podmínky správce povodí – Povodí Vltavy, ze stanoviska č.j. PVL – 13783/2023/410 ze dne 21.2.2023.

Správní orgán tak porušil tak ust. § 2 odst. 2 a 4, § 8 a § 149 správního řádu, a § § 90 odst. 1 písm. c) stavebního zákona. Napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a rozporné s § 68 odst. 3 správního řádu.

7. Nesplnění podmínek závazného stanoviska EIA, rozpor s § 90 odst. 1 písm. c) stavebního zákona

V souvislosti s odvolací námitkou č. 5 výše odvolatel namítá, že napadené rozhodnutí **nesplnilo závazné podmínky závazného stanoviska EIA.**

Stavba v předložené podobě nesplňuje závazné podmínky závazného stanoviska EIA, konkrétně:

Podmínka č. 7: pro vybranou variantu středočeské D3 zpracovat detailní akustickou studii se zaměřením především na lokality, kde v akustické studii v předložené dokumentaci nebyly splněny hygienické limity hluku při aplikaci protihlukové stěny. Navrhnout definitivní opatření pro splnění požadavků nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nařízení vlády č. 272/2011 Sb.“).

Tento požadavek nebyl splněn. V rámci plnění tohoto požadavku je třeba respektovat skutečnosti uvedené shora v těchto poznámkách. Studie musí být zpracována zcela transparentně, za použití konkrétních dat a vstupních podmínek, aby kdokoliv (obecně jakýkoliv subjekt) mohl případně použitím alternativní metodiky výpočtu, případně ověření přímým měřením potvrdit, či vyvrátit platnost výsledků předložené studie. Obecně se realizací posuzovaného záměru (investice) jedná o vynaložení značných finančních částek a je třeba předejít pozdějším dalším výdajům – je mnoho případů v České republice, kdy byl navržený postup ignorován.

Podmínka č. 12. V další fázi projektové přípravy bude proveden podrobný hydrogeologický průzkum lokalit pro vybranou variantu D3 a stabilizaci její stopy s tím, že bude detailně vyhodnocen vliv na vodní zdroje v okolí, a to jak z hlediska vydatnosti, tak kvality, budou navržena případná nápravná opatření a dále bude navržen monitoring v průběhu výstavby a provozu. Nápravná opatření musí být realizována logicky v předstihu před vlastní stavbou. Pokud i přesto se v provozu prokáže významné negativní ovlivnění těchto zdrojů, provozovatel zajistí další nápravná opatření.

Správní orgán nesprávně dovozuje splnění požadavků § 90 stavebního zákona z pouhého odkazu na podmínku závazného stanoviska EIA, podle níž má být podrobný hydrogeologický průzkum, vyhodnocení vlivů na vodní zdroje, návrh nápravných opatření a monitoring proveden až v další fázi projektové přípravy. Takový výklad je v přímém rozporu se smyslem a účelem územního řízení, neboť § 90 stavebního zákona vyžaduje, aby již v řízení o umístění stavby byly známy a posouzeny její vlivy na území, nikoli aby byly odsunuty do budoucích fází projektové přípravy.

Správní orgán zde zaměřuje „zohlednění podmínky EIA“ s jejím skutečným naplněním. Podmínka EIA výslovně předpokládá provedení podrobného hydrogeologického průzkumu pro stabilizovanou trasu a detailní vyhodnocení vlivů na vodní zdroje, včetně návrhu konkrétních nápravných opatření. Správní orgán však žádný takový podrobný průzkum v územním řízení k dispozici neměl a ani jej nevyžadoval, čímž fakticky přiznává, že klíčové podklady, na jejichž základě má být posouzena přijatelnost záměru, dosud neexistují.

Odkaz správního orgánu na předběžný hydrogeologický průzkum z roku 2013, doplňkové geotechnické a hydrogeologické průzkumy z let 2016 a 2019 a hydrogeologický posudek z roku 2021 nemůže tuto vadu zhojit. Tyto podklady jsou podle vlastních tvrzení správního orgánu koncipovány jako předběžné, doporučující další průzkum a monitoring v následujících stupních dokumentace, a samy tedy potvrzují, že skutkový stav nebyl v době rozhodování dostatečně zjištěn. Správní orgán přesto bez dalšího uzavírá, že podmínka EIA byla „zpracována“, aniž by byla naplněna její podstata.

Zvlášť závažné je, že správní orgán připouští realizaci nápravných opatření „v předstihu před vlastní stavbou“ a dokonce i jejich případné dodatečné zajištění v provozu, pokud se negativní vlivy teprve prokáží. Tím otevřeně připouští možnost, že stavba bude umístěna a realizována, aniž by bylo předem postaveno najisto, zda a v jakém rozsahu dojde k negativnímu ovlivnění vodních zdrojů. Takový postup je v rozporu se zásadou prevence a předběžné opatrnosti a činí z územního rozhodnutí pouhý formální mezikrok bez reálné ochrany veřejného zájmu na ochraně vod.

Správní orgán se tímto postupem fakticky zbavuje odpovědnosti za posouzení vlivů záměru na vodní režim a přenáší ji do neurčité budoucnosti, případně do navazujících řízení, která však již nemohou zpochybnit samotnou přípustnost umístění stavby. Územní rozhodnutí se tak opírá o podmíněné a hypotetické závěry, nikoli o řádně zjištěný skutkový stav, čímž je porušen § 3 a § 50 správního řádu i § 90 stavebního zákona.

Z výše uvedeného vyplývá, že tvrzení správního orgánu o souladu záměru s § 90 stavebního zákona je nedůvodné a vnitřně rozporné, neboť samotné odůvodnění rozhodnutí potvrzuje, že klíčové otázky ochrany povrchových a podzemních vod nebyly v územním řízení vyřešeny, ale pouze odsunuté do dalších fází projektové přípravy. Rozhodnutí je proto v této části nezákonné a nepřezkoumatelné.

Judikатурní závěry SD EU

Podle rozsudku 25. 6. 2020 – VĚC C-24/19 A A DALŠÍ (VĚTRNÉ ELEKTRÁRNY V AALTER A VNEVELE) cit: „Členské státy jsou podle zásady loajální spolupráce stanovené v čl. 4 odst. 3 SEU povinny odstranit protiprávní důsledky takového porušení unijního práva. Z toho vyplývá, že příslušné vnitrostátní orgány, včetně vnitrostátních soudů, kterým byla předložena žaloba proti aktu vnitrostátního práva přijatému v rozporu s unijním právem, mají povinnost přijmout v rámci svých pravomocí veškerá opatření nezbytná k nápravě neprovedení posouzení vlivů na životní prostředí. V případě „plánu“ nebo „programu“ přijatého v rozporu s povinností provést posouzení vlivů na životní prostředí to může spočívat například v přijetí opatření, jejichž cílem je pozastavení nebo zrušení tohoto plánu nebo programu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 28. července 2016, Association France Nature Environnement, C-379/15, EU:C:2016:603, body 31 a 32), jakož i ve zrušení či pozastavení již uděleného povolení, aby se provedlo takové posouzení [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. listopadu 2019, Komise v. Irsko (Větrný park v Derrybrienu), C-261/18, EU:C:2019:955, bod 75, jakož i

citovaná judikatura]“.

8. Nezákonná a věcně nesprávná závazná stanoviska

Odvolatel považuje níže uvedená závazná stanoviska, která byla podkladem pro vydání napadeného rozhodnutí, za nezákonná a věcně nesprávná, a požaduje jejich přezkum nadřízeným správním orgánem.

a. závazné stanovisko EIA 2012

Jednotlivé podkladové studie v procesu EIA, mají zásadně podhodnoceny intenzity dopravy zejména na jižní části silničního okruhu kolem Prahy, ale i na dalších pozemních komunikacích (I/18, II/120, II/121, II/122) a s nárůstem suburbanizační dopravy nepočítají vůbec. Tomu samozřejmě odpovídá i nepoužitelnost výsledku podkladových studií, zejména hlukové studie a imisní studie.

Dokumentace EIA uvádí, 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 značně 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. Tato skutečnost dosud nebyla vyjasněna.

Na str. 12 posudku zpracovatel posudku přiznává, že dokumentace EIA vychází z neaktuálních údajů o intenzitách dopravy a skladbách dopravního proudu. Zejména zcela klíčovým aspektem, který může mít vliv na celkové vyhodnocení vlivů záměru, je uvedení části Silničního okruhu kolem Prahy, staveb 512, 513, do provozu. Tuto skutečnost však zpracovatel posudku naprosto nepřijatelným způsobem, který je v rozporu s § 1 zákona EIA, odsouvá do další fáze projektové přípravy. 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.

Na str. 15 posudku zpracovatel posudku přiznává, že dokumentace EIA nevyhodnotila kumulativní a synergické vlivy záměru s dalšími záměry, zejm. Vesteckou spojkou. Z hlediska vlivů na životní prostředí (zejména zatížení hlukem, znečištěním ovzduší a zásahem do krajinného rázu a fragmentace krajiny) je zcela zásadní synergický a kumulativní efekt s dalšími záměry, zejména kapacitními dopravními stavbami, zejména tedy Silničním okruhem kolem Prahy, IV. železničním koridorem (při návrhové rychlosti 160 km/hod), koridory pro umístění stavby přeložky a obchvatů silnice I/3 a koridorem pro umístění staveb Vestecká spojka a koridor obchvatu Jesenice. Tyto informace o kumulativních a synergických vlivech však v dokumentaci EIA vyhodnoceny nejsou, což odporuje § 2 zákona EIA.

Posudek však tuto nezákonnost dokumentace ignoruje a byť navrhuje na str. 15: „Zpracovatel posudku doporučuje zpracovat aktualizaci podmiňujících staveb na základe

současného stavu.“, tak se tento problém ani nesnaží řešit v návrhu podmínek stanoviska EIA. Požadujeme vrátit dokumentaci k přepracování o vyhodnocení kumulativních vlivů, pokud se tak nestane, pak požadujeme tento aspekt zahrnout do podmínek stanoviska EIA.

Podle zpracovatele posudku (str. 331) „...záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný.“ Zpracovatel posudku nepovažuje za účelné striktně vybrat pouze jednu variantu a to zcela z pragmatických důvodů. Vybraná varianta by se mohla v dalším období z důvodů v současné době neznámých stát nerealizovatelnou a proces posuzování vlivu Středočeské části D3 by se tak ocitl na začátku.

Na základě získaných podkladů a vlastních šetření navrhuje zpracovatel posudku toto pořadí variant (koridorů): 1. západní koridor – jeví se jako výhodnější a to především z hlediska menšího vlivu na obyvatelstvo, 2. východní koridor – akceptovatelná, za předpokladu, že nebude možno z jakýchkoliv důvodů realizovat variantu západní.“

Mezi výroky z posudku citovanými výše je rozpor. Na jedné straně zpracovatel posudku píše, že záměr (bez ohledu na variantní koridor) je na základě objektivně zjištěných skutečností a obdržených vyjádření akceptovatelný a že není účelné variantu striktně vybrat. A na druhé straně pro východní variantu stanoví striktní podmínku nerealizovatelnosti varianty západní. Nemožnost její realizace – pokud by tak následně např. nerozhodl soud – by kromě toho nebylo možné nějak definitivně a jednoznačně prokázat či ověřitelně doložit.

Tím ovšem autor posudku svým návrhem zásadně diskriminuje využitelnost východní varianty a nepřípustně tak vnáší do procesu EIA nové subjektivní hledisko.

V Závěrech zjišťovacího řízení MŽP ve vztahu k ochraně vod požadovalo „navrhnout konkrétní, účinná a komplexní opatření ke snížení vlivu na povrchové a podzemní vody, včetně návrhu kompenzačních opatření“. Nic takového však v dokumentaci EIA není, na straně 332 se píše: „V případě, že HG průzkum potvrdí negativní vlivy a znehodnocení vodních zdrojů, realizovat nové řešení zásobení vodou, které bude součástí stavby dálnice. V rozporu se závěry zjišťovacího řízení tedy za prvé nejsou „důkladně posouzeny vlivy záměru“, za druhé nejsou navržena požadovaná „konkrétní, účinná a komplexní opatření, včetně návrhu kompenzačních opatření“ (str. 2 ZZŘ, bod ochrana vod), pouze se odkazuje na nějaké nejasné „nové řešení“. Zároveň je chybně (jak upozorňuje zpracovatel posudku) zpracováno vyhodnocení přívalových vod pouze na dvouletou vodu.

Posudek EIA tuto nezákonnost a rozpor se závěry zjišťovacího řízení ignoruje a naprosto nepřijatelným způsobem, který je v rozporu s § 1 zákona EIA, odsouvá do další fáze projektové přípravy (viz. návrh stanoviska, str. 342 posudku). Zejména je to nepřijatelné v případě nedostatku dokumentace EIA spočívajícím v absenci vyhodnocení přívalových vod v úrovni dvacetileté vody.

Posudek EIA naprosto nepřijatelným způsobem, který je v rozporu s § 1 zákona EIA, odsouvá do další fáze projektové přípravy zjištěná překročení hygienických limitů hluku (viz. návrh stanoviska, str. 342 posudku). Je naprosto nepřijatelné, aby posudkář zaměňoval fakt „překračování hygienických limitů hluku“ za pouhou „identifikaci problémových oblastí“. Stanovisko tento přístup přejímá a hluk upravuje pouze v obecně formulovaných podmínkách č. 15-21. Z dokumentace EIA a rozptylové studie je patrné, že může docházet k překračování denních imisních limitů pro prachové částice PM 10 (str. 246 – 247 dokumentace). Uvedená zjištění byla namísto navržení dalších zmírňujících opatření bagatelizována údajnou nulovou vypovídací schopností tohoto ukazatele. Zároveň chybělo posouzení imisního zatížení v

místech zaústění portálů tunelů (předpoklad až 20 µg/m³, což je polovina imisního limitu; tedy bez započtení dalších zdrojů a imisního pozadí) a předpokládaného vyústění výdechů z tunelů na povrchu (str. 279, 285). Toto posouzení nelze odsouvat do dalších fází projektové přípravy, po konečném rozhodnutí o výběru varianty. Absence podrobného posouzení, včetně návrhů zmírňujících opatření, je v rozporu se závěry zjišťovacího řízení, které požaduje cit: „zpracovat rozptylovou a hlukovou studii (...), výsledné hodnoty porovnat se zákonnými předpisy, navrhnout konkrétní, účinná a komplexní opatření ke snížení zátěže na životní prostředí a veřejné zdraví, včetně návrhu kompenzačních opatření“ (str. 2, bod ochrana ovzduší). Posudek EIA navíc přiznal, že z rozptylové studie není patrné, pro jakou návrhovou rychlost byla zpracována, což vedlo ke značnému zkreslení údajů. Dokumentace EIA uváděla, že jako doprovodná komunikace pro nestandardní situace má sloužit pro obě varianty dálnice D1 a silnice I/3 (str. 87). Zatímco u východního koridoru je to logické, u západního je tento úsudek zcela pochybný, vzhledem k vzdálenosti mezi těmito komunikacemi a blízkostí jiné severojižní komunikace – II/105, která je však jako doprovodná komunikace zcela nevyhovující. Úsudek zpracovatele dokumentace EIA, který je v rozporu se závěry skupiny odborníků ustavené na základě usnesení vlády č. 1064/2007, není podložen žádnými argumenty a jeví se jako tendenční snaha o vylepšení pozice západní varianty, která trpí deficitem nevyhovující doprovodné komunikace v podobě II/105.

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

Rozptylovou studii k dokumentaci MŽP325 („Rozptylová studie, Dálnice D3 – Středočeská část“, ing. Gresl, 2010), která byla jedním z podkladů (původní s prodlouženou platností, tj. i stávající) EIA, považuje účastník za nepřezkoumatelnou, protože neobsahuje tabulku intenzit dopravy a plynulosti dopravy na jednotlivých úsecích, čímž je v rozporu s aktuálně platným metodickým pokynem pro zpracování rozptylových studií MŽP. Je otázkou, zda tyto náležitosti měla rozptylová studie splňovat v době svého vzniku. Dle mého názoru ano, protože obecná zásada přezkoumatelnosti ukládá pečlivou dokumentaci všech či alespoň zásadních vstupních dat, přičemž intenzita dopravy zásadní informací bezpochyby je. V případě opačné interpretace poznamenávám, že v takovém případě by neměla být prodloužena platnost EIA. Dále konstatuji, že rozptylová studie vychází ze zastaralého softwaru MEFA v.06 a z intenzit dopravy z roku 2007, viz. str. 13 rozptylové studie, dále uvažuje vozidla emisních tříd Euro 1-4, ačkoliv většina vozového parku je nyní tříd Euro 5 a 6. Tuto rozptylovou studii je tak nutné označit rovněž za neaktuální a z celkového hlediska prakticky nepoužitelnou pro jakékoli kvalifikované posouzení dopadů na kvalitu ovzduší.

b. prodloužení závazného stanoviska EIA 2017 a prodloužení závazného stanoviska EIA 2024

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

Ředitelství silnic a dálnic ČR podalo na MŽP dne 9.11.2021 žádost o prodloužení

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

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

Odvolatel namítá, že došlo k nezákonnému a věcně nesprávnému prodloužení stanoviska EIA, a to oběma závaznými stanovisky.

Podle ust. § 9a odst. 4 a 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) cit:

„(4) Platnost stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání. Platnost stanoviska příslušný úřad na žádost oznamovatele prodlouží o 5 let, a to i opakovaně, pokud nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Žádost o prodloužení platnosti stanoviska musí být podána před jejím uplynutím; platnost stanoviska neuplyne, dokud není žádost vyřízena. Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska je podklad obsahující popis aktuálního stavu dotčeného území včetně souhrnu změn oproti stavu v době vydání stanoviska. Dojde-li ke zrušení rozhodnutí v navazujícím řízení v prvním stupni podle odstavce 3 věty třetí, má se za to, že platnost stanoviska neuplyne dříve než 60 dnů po dni, kdy ke zrušení takového rozhodnutí došlo.

(5) Nelze-li platnost stanoviska prodloužit z důvodu změn podle odstavce 4 věty druhé, které se vztahují pouze k určité části nebo etapě záměru, je taková část nebo etapa předmětem posuzování podle § 4 odst. 1 písm. h). Oznamovatel k takové části nebo etapě záměru předloží oznámení podle § 6 ve lhůtě stanovené příslušným úřadem. Dojde-li k vydání rozhodnutí podle § 7 odst. 6, příslušný úřad platnost stanoviska prodlouží. Nepředloží-li oznamovatel oznámení ve stanovené lhůtě nebo je-li vydán odůvodněný písemný závěr podle § 7 odst. 5, příslušný úřad platnost stanoviska prodlouží jen částečně, a to v rozsahu, ve kterém se jej nedotýkají změny podle věty první.“ (zvýrazněno účastníkem).

Od doby vydání původního stanoviska EIA před více než 12 (!) lety došlo ke změnám podmínek v dotčeném území a též poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Pro neprodloužení stanoviska EIA je dle závazného textu § 94 a odst. 4 zákona EIA dostačující potenciál dosud neposouzených významných vlivů na životní prostředí (srovnej „mohl mít“ nikoliv „má“). Toto ustanovení je třeba vykládat v souladu s principem předběžné opatrnosti dle § 13 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Původní dokumentace obsahuje dnes již neaktuální data o předmětném území a záměru. Aktuálně existují podstatné změny ve stavu životního prostředí, ve stupni poznání a metodiky. Aktuálně existují nové problémy, na které původní EIA pochopitelně nereaguje.

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 2. 2020, čj. 6 As 104/2019-70 cit:

„[27] Nejvyšší správní soud na tomto místě zdůrazňuje, že správní orgán musí

odbornou úvahu o tom, že záměr nebude mít významný negativní vliv, učinit s jistotou. Tak mu velí princip předběžné opatrnosti zakotvený v § 13 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Ten stanoví, že „lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.“ Tento princip se musí uplatnit ve všech (zejména správních) procesech dotýkajících se životního prostředí. Jestliže má tedy správní orgán sebemenší pochybnosti v tom směru, že by snad záměr významný negativní vliv na životní prostředí mít mohl, měl by vždy dát přednost provedení zjišťovacího řízení. Pochybnosti přitom mohou vyvěrat jak z nedostatečných nebo nejasných údajů poskytnutých oznamovatelem, tak i z nedostatku vědeckých informací ohledně dopadů určitých činností na životní prostředí. Pochybnosti může do posuzovacího procesu vnést „zvnějšku“ i záměrem dotčená veřejnost v podobě výhrad a připomínek, jestliže je nebude správní orgán schopen s využitím svých odborných znalostí přesvědčivě vyvrátit.“ (zvýrazněno účastníkem).

Shora judikovaný princip předběžné opatrnosti se tak uplatní i v úvahách o prodloužení platnosti stanoviska EIA.

Vydaná dvě prodloužení platnosti stanoviska EIA (jsou nezákonná a věcně nesprávná a měla by být zrušena. Neprovedení nového procesu EIA zkrátilo veřejnost na právu účastnit se rozhodování o záměru v dostatečně raném stadiu, kdy může být taková účast ještě účinná, což je v rozporu s Aarhuskou úmluvou. K tomu odkazujeme na nálezy Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 2239/07 a I. ÚS 59/14).

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

EIA středočeské D3 vznikla na základě podkladů z období 1960–2010. Dokumentace je z roku 2010 (zveřejněna v lednu 2011). Původní dokumentace obsahuje dnes již neaktuální data o předmětném území a záměru. Aktuálně existují podstatné změny ve stavu životního prostředí, ve stupni poznání a metodiky. Aktuálně existují nové problémy, na které původní EIA pochopitelně nereaguje. Prodloužení EIA obsahuje nepravdivé údaje o území např. voda: „průtok vodotečí v území západního koridoru se nezměnil“, rovněž změny v osídlení.

Dle EIA (2011) je dálnice projektována na dopravní kapacitu v r. 2030. Pokud očekáváme v podstatě lineární zvyšování intenzity dopravy v čase (dopravní modely jsou tak konstruovány), pak po uvedeném roce dálnice přestane kapacitně vyhovovat svému účelu. Účastník tedy požaduje doplnit, na jakou dopravní kapacitu je tedy dálnice aktuálně projektována.

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

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

hodnocení přijatelnosti obou variant a jejich pořadí z hlediska vlivů na životní prostředí.

Od doby původního stanoviska EIA došlo i k významným legislativním změnám, na národní i evropské úrovni. Např. došlo k přijetí a nabytí účinnosti Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. 6. 2020 o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088 („Nařízení o zákazu významně poškozovat“), které požaduje průkaz naplnění kritérií environmentálně udržitelné činnosti s tím, že musí být nejen vyloučen významný negativní vliv záměru, ale i prokázán jeho významný environmentální přínos z hlediska naplnění cílů dle čl. 9 tohoto nařízení, a to mj. z hledisek a) zmírňování změny klimatu; b) přizpůsobování se změně klimatu; c) udržitelného využívání a ochrany vodních zdrojů; e) prevence a omezování znečištění; f) ochrany a obnovy biologické rozmanitosti a ekosystémů. Účastník řízení namítá, že původní posouzení EIA ani prodloužení stanoviska EIA není vyhodnoceno dle požadavků tohoto přímo závazného právního předpisu.

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

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

EIA střečeské D3 (stanovisko MŽP r. 2012) vznikla na základě podkladů z období 1960–2010. Dokumentace je z roku 2010 (zveřejněna v lednu 2011).

Charakteristika záměru

Dokumentace EIA uvádí záměr jako rychlostní silnici s návrhovou rychlostí 120 km/h. Dnes je v dokumentaci DUR dálnice vedena jako dálnice s rychlostí 130 km/h. To pochopitelně přináší zvýšení řady důsledků pro ŽP, např. vyšší hlučnost a emise z provozu.

Prognózy dopravy v EIA (2011) a DUR (2016) aj. souvisejících záměrech se značně liší, což snižuje důvěryhodnost těchto údajů dodaných investorem záměru. Je třeba zohlednit a posoudit i nové sčítání dopravy (2021).

Vliv na obyvatelstvo vč. socioekonomických vlivů

Dle údajů Českého statistického úřadu došlo v období 2011 – 2022 ke změnám v osídlení předmětného území řádově v desítkách procent místy nadpoloviční nárůst).

Podle závěru posudku RNDr. Alice Dvorská, Ph.D., ze dne 6.3.2022 „Problematika

prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší“ (ve spise) cit:

„od doby zpracování Dokumentace EIA došlo ke změně některých metod posuzování, v jejichž důsledku by Záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Rozptylová studie zpracovaná v roce 2010 jako příloha Dokumentace EIA nemohla z důvodu dříve chybějících metodik a výpočetních postupů řádně zahrnout a popsat významné zdroje emisí znečišťujících látek. Aktuálnější rozptylová studie nebyla zpracována. Není možné, aby případné další prodloužení platnosti stanoviska EIA vycházelo z takto zastaralé rozptylové studie.

Z důvodu výše uvedených skutečností není žádoucí, aby došlo k dalšímu prodloužení platnosti souhlasného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí. Je třeba zpracovat nové kvalitní posouzení vlivů tohoto záměru na životní prostředí na základě poznatků o aktuálním stavu dotčeného území a s použitím současného stavu odborných znalostí a metod posuzování.“

Původní EIA nesplňuje podmínky v oblasti světelného znečištění a osvětlování prostředí, definovaných MŽP v roce 2020, resp. 2021. Viz Č. j. MZP/2020/130/994, Metodický pokyn odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění, opatření související se světelným zářením ve vztahu k postupům 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 spise), a JEDNODUCHÁ OSVĚTLOVACÍ PŘÍRUČKA Doporučení pro šetrné moderní osvětlování, MŽP, duben 2021 (ve spise). Úkolem zpracovatele posudku o vlivech záměru na životní prostředí je posoudit, zda je problematika světelného znečištění v dokumentaci dostatečně zohledněna a vyhodnocena a v případě potřeby navrhnout vhodná opatření k prevenci a minimalizaci negativních vlivů způsobených světelným zářením na životní prostředí formou podmínek návrhu závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. K výše uvedeným doporučením by měl přihlížet rovněž příslušný úřad při kontrole jednotlivých dokumentů podle zákona č. 100/2001 Sb. a také při formulaci závěrů zjišťovacích řízení a stanovisek k posouzení vlivů provedení záměrů na životní prostředí (např. stanovením podmínek stanoviska). To se nestalo.

Vlivy na ovzduší a klima

Odborné posudky dokazují příkrý rozpor ev. dalšího prodloužení platnosti stanoviska EIA s legislativou ČR, mezinárodními závazky a požadavky EU na rozvoj dopravní infrastruktury a ochrany klimatu (ASITIS 2022).

Podle závěru Odborný posudek ke Stanoviskům k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí k záměru Dálnice D3 "Středočeská", ASITIS, 2022 (ve spise) cit:

„Problematika ochrany životního prostředí je s postupujícími klimatickými změnami stále více spojená s adaptací a mitigací klimatické změny. Evropská komise i jednotlivé členské státy EU, včetně České republiky formulovaly nové požadavky na posouzení vlivů na životní prostředí u investičních projektů do infrastruktury. Tyto požadavky vychází z mezinárodních úmluv a jsou zhmotněny právními akty Evropské komise i vnitrostátními strategickými dokumenty nejvyšší úrovně.

Odborný posudek ke Stanoviskům k posouzení vlivů provedení záměru na životní

prostředí k záměru Dálnice D3 "Středočeská" vychází z aktuálního právního rámce a konkrétních technických pokynů Evropské komise k aplikaci nových požadavků v rámci procesů posouzení vlivu záměrů na životní prostředí EIA.

Posudek shledal, že historická dokumentace posouzení vlivu na životní prostředí, která vedla k vydání souhlasného stanoviska MŽP k záměru v roce 2012 a jeho prodloužení v roce 2017, obsahuje řadu závažných nedostatků.

Dokumentace záměru vychází z dat a plánů, které nejsou aktuální. Mezi nejzásadnějšími je plánování dopravních kapacit pro rok 2030, namísto roku 2080-2130, absence uchopení témat elektromobility, zadržení a retence vody pro potřebu zvládání sucha, obdobně jako reflexe změněných klimatických podmínek a opatření zajišťujících obnovení odolnosti narušených ekosystémů na změny klimatu, či plánování odolnosti infrastruktury na nové hydrometeorologické extrémy, které se stávají realitou.

Naprosto zásadní pro posouzení vlivu na životní prostředí je dle technického pokynu prověření záměru z hlediska klimatického dopadu. V oblastech zmírňování změny klimatu (směřující ke klimatické neutralitě a dekarbonizaci) a přizpůsobení se změně klimatu (směřující ke zvýšení odolnosti životního prostředí na postupující změnu klimatu). Toto posouzení je pokynem předepisováno pro všechny varianty.

Absence vypracování posouzení klimatického dopadu v rámci posouzení vlivu na životní prostředí je samo o sobě důvodem, pro které stávající právní rámec akcí vylučuje z financování, a tedy z realizace.

Pro potřebu posouzení vlivu na životní prostředí záměru Dálnice D3 "Středočeská" je zásadní doporučení variant. Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku v roce 2012 doporučilo, a ještě v roce 2017 prodloužilo své stanovisko k realizaci konkrétních variant stavby pro konkrétní úseky.

Doporučení variant podle technického pokynu musí být realizováno také na základě klimatického posouzení všech variant. Zvláště důležité je toto téma v kontextu aktualizované Dopravní politiky České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050, která přímo hovoří o problémech v nadbytečném plánování kapacity dopravní infrastruktury.“

A dále z tohoto posudku cit:

„Evropská ekonomika přejde do roku 2050 na nulové čisté emise skleníkových plynů (klimatická neutralita) v souladu s Pařížskou dohodou a evropským právním rámcem pro klima, včetně splnění nových cílů v oblasti skleníkových plynů pro rok 2030. Infrastruktura, mezi kterou jsou jmenovitě zahrnuté dálnice – jako dopravní stavby shodné s předmětem posudku, má dlouhou dobu životnosti, která přesahuje rámec roku 2050 a investor tak podle pokynu plánuje jejich provoz i ve 2. polovině 21. století. Rozhodnutí o povolení a investicích do dopravní infrastruktury proto musí zohlednit vliv staveb na dosahování cílů v oblasti klimatické neutrality, ke kterým je Česká republika vázána.

Současně je z hlediska ekonomické udržitelnosti a ochrany životního prostředí nezbytně nutné povolit a rozhodnout o investicích pouze do těch projektů infrastruktury a jejich variant, které budou připravené na vývoj změny klimatu predikovaný pro období jejich celého období životnosti. Do projektů, které jsou plně přizpůsobené nevyhnutelným dopadům změny klimatu a podporují tak budování adaptační kapacity a minimalizaci zranitelnosti v souladu s

Pařížskou dohodou.

Dopravní stavby, zvláště pak velké dopravní stavby, jsou zařazené do přílohy I směrnice EIA, protože mají významné vlivy na životní prostředí. U těchto záměrů dochází již od roku 2014 k překrývání mezi procesem EIA a prověřování z hlediska klimatického dopadu.

V roce 2014 byla směrnice EIA novelizována, aby se přizpůsobila vývoji politiky, právním a technickým souvislostem za posledních 25 let a novým úkolům v oblasti životního prostředí. Spolu normotvůrci se shodli, že důležitost problematiky životního prostředí, jako je změna klimatu a rizika nehod a katastrof, při tvorbě politiky se zvýšila a že by tedy měla také představovat důležitý prvek při posuzování a rozhodování o schvalování záměrů.

Pro záměr Středočeské D3 k prověřování z hlediska klimatického dopadu prozatím nedošlo a dokumentace záměru, ani posouzení vlivu na životní prostředí (EIA) neobsahuje materiály potřebné k tomuto prověření. A to přesto, že záměr ze své podstaty a rozsahu představuje rizika související se změnou klimatu, která by sama o sobě měla být prověřená z hlediska vlivu na životní prostředí.⁹ (A to nad rámec vlivu na životní prostředí dokumentovaném v předložené dokumentaci 2010.)

Požadavek prověření rizik souvisejících se změnou klimatu v rámci procesu posouzení vlivů záměrů na životní prostředí (EIA) vyplývá také z integrovaného přístupu k adaptaci na změnu klimatu, která je nedílnou součástí politiky udržitelného rozvoje a snižování rizika katastrof, a která je zakotvená v implementační části Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizaci pro období 2021 – 2030 zpracované Ministerstvem životního prostředí v meziresortní spolupráci s využitím klimatologických podkladů Českého hydrometeorologického ústavu schváleného usnesením vlády ČR ze dne 13.9.2021 č. 785. Tento materiál explicitně zmiňuje proces posouzení vlivů záměrů na životní prostředí jako jeden ze stávajících procesů, v rámci, kterého mají být realizována opatření pro přizpůsobení se změně klimatu.

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že dokumentace k posouzení vlivů záměru na životní prostředí EIA v případě velkých dopravních staveb jednoznačně má obsahovat prověření záměru z hlediska klimatického dopadu.“

Podle závěrů posudku RNDr. Alice Dvorská, Ph.D., 23.3.2022 Problematika prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí z hlediska vlivů na klima (ve spise) cit:

„Rozsah zpracování problematiky vlivů Záměru na klima v podkladech, z nichž vycházelo posouzení vlivů jeho provedení na životní prostředí v letech 2010-2012 i prodloužení platnosti souhlasného stanoviska v roce 2017, je velmi stručný až nedostatečný. V žádném případě neodpovídá současným požadavkům na hodnocení této problematiky ani již běžné praxi v posuzování vlivů provedení jiných záměrů na životní prostředí. Nebyly vyhodnoceny všechny významné vlivy Záměru na klima, a proto nelze předpokládat, že zohledněním nové metodiky by nedošlo k rozporu nových poznatků a metod posuzování se závěry Dokumentace EIA a že se obecně jedná pouze o zlepšení použité metodiky a výpočtových modelů.

Z důvodu výše uvedených skutečností není žádoucí, aby došlo k dalšímu prodloužení platnosti souhlasného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí. Je třeba zpracovat nové kvalitní posouzení vlivů tohoto záměru na

klima s použitím současného stavu odborných znalostí a metod posuzování.“

Podle závěrů stanoviska Posouzení a doplnění z pohledu mezinárodních a národních klimatických závazků a rámců o předpokládaných emisích skleníkových plynů, Červenec 2020, RNDr. Viktor Třebický, Ph. D. (ve spise) cit:

„Při objektivním posouzení vlivu daného úseku dálnice na klima nelze souhlasit se závěrem dokumentace, že vztah záměru k mitigačním cílům je neutrální až mírně negativní. Toto hodnocení je subjektivní, neopírá se o stanovení emisí GHG plynů (uhlíkové stopy) v souladu s mezinárodními a národními metodikami. Chybí postižení střednědobého a dlouhodobého horizontu záměru a jeho vlivu na klima.

Rovněž nelze souhlasit se závěrem, že dálnice vyprodukuje 17,8 kt CO₂ ekv./rok. Emise nebyly správně spočítány (viz výše), nezohledňují vliv celé stavby na klima. Ve skutečnosti středoevropská dálnice vyprodukuje 10x více emisí za rok (cca 180 kt). Uvedené tvrzení (str. 34) „Jedná se o množství emisí, které lze v kontextu celkové produkce skleníkových plynů v území považovat za poměrně mírné, což je dáno zejména skutečností, že automobilová doprava má obecně malý podíl na produkci emisí skleníkových plynů, většinu tvoří stacionární zdroje“ je závádějící. Nebyla stanovena celková produkce skleníkových plynů z území, proto není možné takto kategoricky srovnávat. Vliv silniční dopravy na klima je v ČR trvale rostoucí a nedaří se ho snižovat, zatímco vliv stacionárních zdrojů i průmyslu trvale klesá a bude dále klesat.

Posouzení záměru neobsahuje návrh žádných mitigačních opatření, které by přispěly se snížení emisí skleníkových plynů, souvisejících se záměrem. Řada publikovaných vědeckých studií ukazuje, že lze volbou vhodných opatření lze snížit uhlíkovou stopu jak výstavby záměru, tak provozu na dané komunikaci o desítky procent¹².

Adaptace a zranitelnost

Nelze souhlasit se závěrem dokumentace, že záměr sám o sobě je stavbou adaptovanou na změnu klimatu. Projektová dokumentace postrádá k tomuto tvrzení objektivní podklady. Není provedeno komplexní zhodnocení zranitelnosti dotčeného území. Nejsou uvedeny aktuální emisní scénáře vývoje klimatu, na kterých je postaveno posouzení odolnosti a zranitelnost záměru vůči klimatickým změnám.

Uvedené hodnocení rizik je proto neopodstatněné.“

Vlivy na hlukovou situaci a eventuálně další fyzikální a biologické charakteristiky

Odborné stanovisko (Libor Brož, 6.1. 2020, Odborné stanovisko k předmětu: Akustická studie k výstavbě středoevropské části dálnice D3, úseky 0301-0303 Praha – Václavice) – (ve spise) - prokazuje nedostatky podkladů investora v oblasti hluku. Podle jeho závěru cit.

„u tranzitní liniové stavby mezinárodního významu, nově vstupující do dosud klidného území, jako je posuzovaná trasa dálnice D3, by mělo být posouzení hluku z jejího provozu provedeno maximálně zodpovědně a způsob stanovení rozhodných hodnot by neměl vyvolávat žádné pochybnosti už jen proto, že je nerealné, aby z důvodu obtěžování hlukem byl jakkoliv omezován budoucí provoz takové stavby a že se jedná o trvalou (definitivní) zátěž, ve které zasažení obyvatelé prožijí podstatnou část života.“

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Změny a nedostatky zejm. v oblasti hydrauliky, hydrologie a s nimi související geotechniky identifikují posudky Rott (2022), Benkovič 2020 a Šmíd 2018 (Ing. Jiří Šmíd – Geotechnické posouzení (ve spise).

Podle závěrů Znalecký posudek č. 27/5/2021 pro zhodnocení geotechnických poměrů v trase projektované Dálnice D3 v úseku D3_stavba 0301 – 0303 Praha – Václavice, stavba 0302 Jílové u Prahy - Hostěradice, km 13,522 až km 17,908, Ing. Josef Rott, Ph.D. (ve spise), cit:

„Klíčovými strukturami podle dostupné dokumentace je tunel Luka délky 1845 m, a most přes Sázavu délky 803 m, vedený v maximu přibližně 110 m nad hladinou řeky. Obecně jsou zásadní geotechnické problémy vázány na masivní založení mostu, zatížení ze základů s dalekým dosahem, pro konkrétní most interakce Jílovského tunelu II se založením mostu. Zde vstupují do hry rizika případného popuštění základů mostu, propadu tunelu, apod. Ve smyslu poměrně dlouhého tunelu Luka jsou geotechnické problémy spojené s variabilitou geologie a tím i namáháním ostění, dále s poddolováním v dané oblasti. Ve smyslu znalecké otázky lze zmínit narušení rázu prostředí coby rekreační oblasti.“

Tyto geotechnické problémy se stavebními objekty v úseku 0302 mohou zásadně ovlivnit EVL Dolní Sázava, rekreační oblast, vodní zdroje obcí atd.

Ing. Pavel Benkovič, držitel osvědčení odborné způsobilosti projektovat, provádět a vyhodnocovat geologické práce v oborech hydrogeologie a geologické práce-sanace, vydané Ministerstvem životního prostředí pod čj. 354/630/2210/01 dne 15.3.2001. jeho posouzení je přílohou č. 11 tohoto podání, ve svém posouzení dochází k závěru cit: „*Pro objekty, u nichž byl vliv stavby dálnice D3 identifikován jako nevýznamný, protože byl predikován v rozsahu málo desítek centimetrů vodního sloupce, může být v době dlouhodobého sucha při zjišťovaných rozkyvech hladiny podzemní vody řádově v metrech tento vliv již fatální. Podle mého názoru lze tento vliv, se kterým nebylo v dokumentaci z roku 2010 uvažováno, považovat za významnou změnu podmínek v území, dotčeném stavbou dálnice D3, kterou je třeba zohlednit.*“

Tedy potvrzuje naplnění ust. 9a odst. 5 zákona EIA změnou podmínek v území, v jejichž důsledku by záměr středočeské D3 mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí v oblasti podzemí vody v jeho okolí.

Z výsledků jeho posouzení účastník zdůrazňuje následující pasáže.

K původní dokumentaci EIA (2010 !) Ing. Benkovič uvádí cit: „*Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území vody vůbec nezmiňuje, v kapitole C.II Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území, podkapitole C.II.4 Voda jsou zmiňovány pouze povrchové vody, hydrogeologické poměry a podzemní voda nejsou vůbec zmíněny.*“

K Posudku dokumentace EIA, Ing. Josef Tomášek, CSc., SOM s.r.o., Mníšek pod Brdy, září 2011, Ing. Benkovič uvádí cit: „*Chybějící popis hydrogeologických poměrů v dokumentaci posudek neřeší.*“

V kapitole 2 svého posouzení nazvané Vyjádření ke změnám informací o hg poměrech v dokumentaci ze srpna 2010, Ing. Benkovič uvádí cit:

„V kapitole D.I.4.2. Podzemní vody popisující možné vlivy na podzemní vody je u západního koridoru, varianty Z2 (1.-3. úsek) uváděno riziko u 9 lokalit, průzkum je požadován pouze na 2 lokalitách (u vodního zdroje Václavice a u domovních studní v Příbyšicích), u varianty Z1=Z2 (4. úsek) na 11 lokalitách, průzkum je požadován opět pouze na 2 lokalitách (vodní zdroj Radič a na úseku km 53,75– 54,94, kde chybí údaje o HPV). Jakým způsobem budou vypořádány možné vlivy na podzemní vody u ostatních lokalit, kde nebyly doporučeny průzkumy, dokumentace neuvádí. Již to lze považovat za významný nedostatek, i tyto vlivy by měly být nějakým způsobem podrobněji popsány.

V samotné dokumentaci byla hg poměrům věnována pouze minimální pozornost, v textu je odkazováno na samostatnou přílohu č. B12.3, kterou je hydrogeologický průzkum, zpracovaný formou rešerše v březnu 2010. Text závěrečné zprávy průzkumu uvádí, že základem byly archivní podklady z Geofondy a dalších podnikových archivů a podklady z příslušných vodohospodářských úřadů (vodohospodářská rozhodnutí a dokumentace k nim příslušející). Z terénních prací byly uskutečněny pouze záměry hladin ve studnách z Benešova a okolí a pasport tras. Jako základní podkladové práce byly uvedeny předběžné hydrogeologické průzkumy částí trasy D3 z let 1995, 1996 a 2007, tj. i nejnovější použitá zpráva je v současné době již 15 let stará!“

V závěrečném shrnutí Ing. Benkovič uvádí cit:

„Veškeré novější průzkumné práce z let 2013, 2015, 2016 a 2019 v dokumentaci nejsou zohledněny. Všechny archivní i novější zprávy provedených hg průzkumů jsou více či méně jednorázovým konstatováním stavu v době jejich realizace, v lepším případě uvádějí srovnání s úrovní hladiny podzemní vody při obdobném jednorázovém měření v rámci dřívějšího průzkumu před několika lety. Žádná zpráva se ani okrajově nezabývá pohyby úrovně hladiny podzemní vody v dlouhodobém pohledu, tj. zda je z dlouhodobého hlediska trend pohybu hladiny podzemní vody setrvalý, nebo je dlouhodobě poklesávající či stoupající. U mělkých zvodní v pásmu povrchového porušení a rozpukání hornin je významný i vliv atmosférických srážek (jednoznačně to prokázalo krátkodobé měření několika hg objektů v rámci předstihového hydrogeologického monitoringu v letech 2020-21 v úseku D3 0301 Praha-Jílové, uvedené ve zprávě V. Wojnarové z prosince 2021). Potvrzují to i zmínky v některých dalších zprávách, uvádějící v těchto objektech rozkyv hladin mezi měřeními v různých letech 5-6 m.“ (zvýrazněno podatelí).

A dále cit:

„Změny trendů pohybů hladiny podzemní vody jsou významné v souvislosti s již dlouho probíhající klimatickou změnou, mající za následek zvýšení četnosti a intenzity klimatických extrémů, které se projevují střídáním dlouhodobých period sucha a přívalových srážek, nezřídka způsobujících lokální povodně. Probíhající klimatická změna má a do budoucna bude mít rovněž významný dopad na vodní režim jak povrchových, tak podzemních vod. Při dlouhodobých suchých periodách může u hg objektů, situovaných do povrchové zóny horninového prostředí, docházet k výrazným poklesům hladiny podzemní vody. Pro objekty, u nichž byl vliv stavby dálnice D3 identifikován jako nevýznamný, protože byl predikován v rozsahu málo desítek centimetrů vodního sloupce, může být v době dlouhodobého sucha při zjišťovaných rozkyvech hladiny podzemní vody řádově v metrech tento vliv již fatální. Podle mého názoru lze tento vliv, se kterým nebylo v dokumentaci z roku 2010 uvažováno,

považovat za významnou změnu podmínek v území, dotčeném stavbou dálnice D3, kterou je třeba zohlednit.

V letech 2014-2016 bylo v České republice dlouhé období sucha, které s různou intenzitou postihovalo celé území republiky. Dopady sucha v roce 2015 byly předmětem případové studie zadané Středočeským krajem společností VRV, a.s. a Vysoké škole chemicko-technologické v Praze. Zpracovatelé studie zjistili, že z pohledu sucha jsou jako zdroje podzemní vody pro pitné účely nejvíce ohroženy všechny kopané studny do hloubky 10 metrů, jako druhé nejohroženější jsou mělké vrtý do 30 m. Podle provedené pasportizace v rámci hg průzkumů trasy D3 se jedná o většinu využívaných objektů, zjištěných v pásmu 500 m na každou stranu od trasy dálnice.

Z tohoto pohledu nelze informace v dokumentaci z roku 2010 považovat za dostatečné pro posouzení možných dopadů stavby dálnice D3 na využívané objekty k odběrům podzemní vody v jejím okolí.“

Je třeba si uvědomit, že účelem procesu EIA je zkoumat vlivy na životní prostředí a zdraví lidí. Účelem posuzování vlivů na životní prostředí je podle § 1 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti. Podle ust. § 2 zákona se posuzují vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Vlivy na biologickou rozmanitost se posuzují se zvláštním zřetelem na evropsky významné druhy, ptáky a evropská stanoviště.

Vlivy se tedy zkoumají jak samostatně, tak ve vzájemných souvislostech. Hodnotí se vlivy po celou dobu existence záměru od jeho přípravy přes jeho provádění a provozování až po jeho likvidaci.

Je třeba též zdůraznit princip předběžné opatrnosti, zakotvený v zákoně č. 17/1992 SB., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Účastník zdůrazňuje, že jsou v dané věci zjištěny nové závažné poznatky, které vyšly najevo až po procesu EIA, ve kterém bylo stanovisko EIA vydáno (k tomu srovnej např. sdělení MŽP ze dne 5.8.2022, č.j. MZP/2022/700/97 ve věci záměru Těžba a úprava štěrkopísku v Uherském Ostrohu 2).

Účastník předně uvádí, že 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 by 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.

Na vodní zdroje, které jsou závislé na podzemní vodě (studny), je potřeba nově pohlížet jako na strategicky důležité a ne je jen nahrazovat centralizovanou distribucí vody. Lokální

zdroje mohou hrát důležitou roli při výpadku distribuční sítě vody nebo i jen dodávek el. energie a jako takové jsou vlastně nenahraditelné. V současné globální politické situaci je potřeba na to myslet a posoudit to v nové EIA (jako možný vliv na zdraví obyvatel). Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

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

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

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

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

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

Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy a biologickou rozmanitost

Od doby, kdy byly prováděny biologické průzkumy pro původní EIA (2010), došlo k podstatným změnám v biotopech i biologické rozmanitosti, což lze doložit např. zoologickými posudky (Vlašín, Heřman aj.) či rešerší z nálezové databáze AOPK.

Podle znaleckého posudku RNDr. Mojmír Vlašín Doplnkový a revizní biologický průzkum v trase záměru středočeské části dálnice D3 (Praha - Mezno), 15.12.2020 (ve spise), cit:

„Na základě vlastních výsledků a výsledků řady studií, které zkoumaly biotu v koridoru navrženého záměru stavba dálnice D3 – středočeská, i na základě podkladů z databází je zřejmé, že navrhovaný záměr bude mít ve fázi realizace i ve fázi provozu zcela zásadní negativní vliv na ZCHDŽ, které dosud v tomto území žijí. Investor ale nezažádal o udělení výjimky pro všechny druhy, pro které by žádat měl. Investor také nedisponuje ani přibližnými daty o početnosti jednotlivých druhů, které budou stavbou dotčeny.“

Vyloučení vlivu na EVL Minartice a EVL Dolní Sázava zpochybňují znalecké posudky (Vlašín 2021, Vlašín 2022 -ve spise, aj.).

Podle Orientační entomologický průzkum vybraných lokalit v území záměru střeďočekské části dálnice D3 v sezoně 2021, Mgr. Petr Heřman (ve spise) cit:

„Tato zpráva uvádí data k výskytu celkem 44 druhů hmyzu z pěti lokalit v oblasti záměru výstavby střeďočekské části dálnice D3. Z uvedeného počtu je osm druhů ochranářsky významných (viz Tab. 1): čtyři zařazené v červeném seznamu (tři v kategorii "téměř ohrožený", jeden v kategorii "zranitelný") a pět druhů je zvláště chráněných (v kategorii "ohrožený"). Nad rámec entomologického průzkumu byly dále pozorovány tři druhy plazů (všechny legislativně chráněné i začleněné do červeného seznamu, dva druhy navíc evropsky významné a chráněné v rámci soustavy Natura 2000). Přestože lokality v době návštěv nevykazovaly všechny stejně vysokou ochranářskou hodnotu (např. vzhledem k nedostatku managementu nebo naopak příliš intenzivnímu využívání, což byl případ např. lokalit Dunávice a Studené), pozorování uvedených ohrožených druhů, často navíc požívajících legislativní ochrany, svědčí o celkových kvalitách zájmového území z hlediska biodiverzity. Pro její uchování je žádoucí (a režim ochrany vybraných druhů toto přímo legislativně vyžaduje) zamezit negativním změnám a ničení prostředí obývaného těmito organismy.“

Energetické zdroje

Autoři posudků pravděpodobně v době zpracování nemohli předpokládat rozvoj elektromobility a závazky ČR v oblasti dosažení podílu obnovitelných zdrojů energie v oblasti dopravy (14 % již do roku 2030). Současná situace a výhled provozu infrastruktury však jasně ukazuje, že bude třeba reflektovat ohromné nároky na dodávky elektrické energie potřebné pro provoz elektromobilů. Naprostá absence zmínky o velkých a intenzivních odběrech elektrické energie z nabíječek vozů, které se staly běžnou součástí benzínových pump i dálničních odpočíváků je z hlediska plánování záměru na hraně s katastrofickými scénáři spojenými s výpadky dodávek elektřiny na další odběrová místa. Zároveň lze předpokládat, že záměr bude vyžadovat vybudování doplňkové infrastruktury, která posílí stávající nabídku energetické distribuční sítě v místech realizace záměru.

S ohledem na to, že záměr je plánován tak, aby se, pokud možno vyhnul urbanizovaným lokalitám, lze předpokládat s ohledem na široká ochranná pásma energetických sítí další významné zásahy do životního prostředí a cenných přírodních lokalit.

Chybějící témata stávající dokumentace a stanovisek

Pro možnost vydání stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí nebo k prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí mají být dle technického pokynu vypracovány následující podklad(y) potřebné k prověření záměru z hlediska klimatického dopadu:

Zmírňování změny klimatu (klimatická neutralita)

Stanovení uhlíkové stopy – CO₂ ekvivalentu, včetně peněžního vyjádření emisí skleníkových plynů, vyjádření stínové ceny uhlíku z celého životního cyklu realizace a provozu infrastruktury.

Stanovení uhlíkové stopy musí být zpracováno pro všechny navrhované varianty, včetně nulové, pro potřebu prosazení nízkouhlíkové volby a varianty z hlediska životního cyklu infrastruktury – tedy doporučení preferovaných variant MŽP jako orgánu, který stanovuje pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí v souladu se zásadou „*energetická účinnost v první řadě*“.

Stanovení výchozího stavu (nulové varianty) a výpočet stínové ceny uhlíku je třeba k posouzení hodnověrnosti projektu z hlediska mezinárodních závazků Pařížské dohody a evropského právního rámce pro klima pro roky 2030 a 2050. V případě dopravní infrastruktury posuzované pro životní cyklus 100 let je třeba počítat také emise vznikající provozem této infrastruktury v dlouhodobém horizontu.

Přizpůsobení se změně klimatu

Stanovení klimatických rizik včetně analýzy pravděpodobnosti a dopadu prostřednictvím analýzy zranitelnosti, která obsahuje vyjádření expozice a citlivosti na klimatická nebezpečí související s posuzovaným záměrem. Analýza expozice se musí zaměřit na expozici současným klimatem, ale také budoucím klimatem v předpokládaném výhledovém horizontu životnosti infrastruktury. Klíčové je vyjádřit, jak bude expozice a citlivost změněná realizací záměru. Pro efektivní plánování adaptačních opatření je třeba kvantifikovat pravděpodobnost i dopad rizik minimálně v rozsahu technických pokynů.

Analýza zranitelnosti odhaluje klíčová rizika související s klimatickou změnou, a proto by měla být vypracována pro všechny navrhované varianty, včetně nulové pro potřebu výběru varianty, která má potenciál nejlépe splnit zásadu „*významně nepoškozovat*“.

Vyhodnocení a plán příslušných adaptačních opatření – musí být naplánována taková opatření, která zajistí, že záměr nezvýší zranitelnost sousedních hospodářských a sociálních struktur a životního prostředí.

Plán pravidelného monitorování a následných opatření (např. kritických předpokladů ve vztahu k budoucí změně klimatu a jejímu vývoji).

Výběr variant

Zásadním tématem pro výběr a doporučení variant podle technického pokynu je posouzení jednotlivých variant z hlediska klimatického dopadu. Výše uvedený právní rámec, ale i strategické dokumenty v oblasti životního prostředí i dopravy jasně ukazují na řadu nedostatků v popisu a dokumentaci záměru.

Úplná absence popisu dopadů jednotlivých variant z hlediska klimatického dopadu dle nových poznatků a právního rámce jsou zcela zásadním nedostatkem, který ve stávající době, při závazcích České republiky v oblastech klimatu, znemožňují odpovědný výběr vhodné varianty řešení a její doporučení v rámci stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Předkládaný posudek identifikuje nejvýznamnější problémy a uvádí, jaké kroky jsou třeba k tomu, aby bylo možné objektivně přistoupit k výběru a doporučení varianty řešení nevyhovující dopravní situace z hlediska vlivu na životní prostředí.

Vlivy záměru z pohledu možné kumulace jednotlivých změn a kumulace s jinými

záměry v území

Jedná se zejména o tyto stavby a nové skutečnosti, které nebyly dříve známy, a přinášejí zásadní změny dopravních toků v místě plánovaného záměru a jeho bližším i širším okolí:

- *výstavba obchvatu Olbramovic (vydané stavební povolení, dokončení léto 2022),*
- *dokončení dálnice D4 (vydané stavební povolení, zahájení stavby, dokončení 2024),*
- *dokončení IV. železničního koridoru,*
- *obchvat Benešova a zahloubení I/3 u Konopiště (plánovaná realizace po 2022).*

Po dostavbě dálnice D4 (Praha–Písek–České Budějovice), modernizaci IV. železničního koridoru a modernizaci silnice I/3 se stala výstavba SD3 nadbytečnou. V těsné blízkosti by se tak ocitly hned 4 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.

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

Koridor dálnice D3 je v rozporu s pokyny Evropské komise č. 2021/C 373/01 k k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021– 2027, Pařížskou dohodou, Adaptační strategií ČR na změnu klimatu aj. v této oblasti dle přiložených posudků.

Stejně tak je v rozporu s Dopravní politikou České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050.

Vlivy záměru přesahující hranice ČR

Opodstatnění záměru, zejm. obhajoba veřejného zájmu na existenci dálnice v situaci, je velmi diskutabilní ve chvíli, kdy Rakousko mění plány na rozvoj dopravní infrastruktury vzhledem ke klimatické změně (upouští od stavby dálnic souvisejících s D3).

Zcela zásadním rozdílem oproti nahlížení věci a posuzování záměrů je právě klimatická změna jako taková. K tomu viz výše.

Další skutečnosti

- je zde významný rozdíl ve výměře zemědělské půdy, od vydání stanoviska EIA došlo k jejímu významnému úbytku v lokalitě pro umístění záměru liniové stavby dálnice D3
- změnily se základní charakteristiky přírodních poměrů zájmového území – fauna, flor a ekosystémy, jak účastník doložil znaleckými posudky (nyní dokládají chybějící Doplnkový a revizní biologický průzkum v trase záměru Středočeské části dálnice D3 (Praha - Mezno) (RNDr. Mojmír Vlašín, 15. 12. 2020)
- je zde významná změna ve stavu osídlení území, od vydání stanoviska EIA v roce 2012, v lokalitě pro umístění záměru liniové stavby dálnice D3, zejména v dynamicky

se rozvíjejícím přípražským regionu (Jesenice u Prahy a další obce a města)

- je zde významná změna v intenzitě dopravy a hlukovém zatížení od vydání stanoviska EIA v roce 2012, v lokalitě pro umístění záměru liniové stavby dálnice D3, zejména v dynamicky se rozvíjejícím přípražským regionu (Jesenice u Prahy a další obce a města)

Kapacita záměru, pro který je dokumentace připravovaná je plánována na dopravní zatížení v roce 2030. Dnes je již zřejmé, že v roce 2030 dálnice pravděpodobně nebude ani dokončená. Plánování kapacity záměru má dle výše uvedeného právního rámce zahrnovat období minimálně 50 let a v případě záměru Středočeské D3 – jako velké dopravní stavby horizont 100 let.

Plánovaná kapacita (rozsah) záměru je klíčovým aspektem pro hodnocení vlivu na životní prostředí a v této chvíli je zřejmé, že tyto základní údaje jsou zcela neaktuální.

Důkazní břemeno prokázání závěru o prodloužení stanoviska EIA nese žadatel (investor). Pro závěr o neprodloužení postačí, aby žadatel nebyl schopen prokazatelně splnit jeden z důvodů uvedených v § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. A to se podle názoru účastníka bezpečně stalo.

Navržené důkazy k této části (ve spise):

- *Změny v osídlení oblasti dotčené záměrem středočeské D3. Zdroj: ČSÚ*
- *RNDr. Alice Dvorská, Ph.D., 6.3.2022 „Problematika prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší*
- *Č. j. MZP/2020/130/994, Metodický pokyn odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění, opatření související se světelným zářením ve vztahu k postupům 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).*
- *Odborný posudek ke Stanoviskům k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí k záměru Dálnice D3 "Středočeská", ASITIS, 2022*
- *RNDr. Alice Dvorská, Ph.D., 23.3.2022 Problematika prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí z hlediska vlivů na klima*
- *Posouzení a doplnění z pohledu mezinárodních a národních klimatických závazků a rámců o předpokládaných emisích skleníkových plynů, Červenec 2020, RNDr. Viktor Třebický, Ph. D.*
- *Libor Brož, 6.1. 2020, Odborné stanovisko k předmětu: Akustická studie k výstavbě středočeské části dálnice D3, úseky 0301-0303 Praha – Václavice*
- *Ing. Jiří Šmíd – Geotechnické posouzení*
- *Znalecký posudek č. 27/5/2021 pro zhodnocení geotechnických poměrů v trase projektované Dálnice D3 v úseku D3_stavba 0301 – 0303 Praha – Václavice, stavba 0302 Jílové u Prahy - Hostěradice, km 13,522 až km 17,908, Ing. Josef Rott, Ph.D*
- *Ing. Pavel Benkovič, Stanovisko k žádosti o prodloužení stanoviska k dokumentaci záměru „Dálnice D3-Středočeská“, zpracované kolektivem pracovníků společnosti PRAGOPROJEKT Praha, a.s. a SUDOP a.s. pod vedením Ing. Ondřeje Čapka v srpnu 2010*

- RNDr. Mojmír Vlašín Doplnkový a revizní biologický průzkum v trase záměru střeďočekské části dálnice D3(Praha - Mezo), 15.12.2020
- Znalecký posudek RnDr. Vlašín, Brno 2021 (úsek D3 0304 Václavice – Voračice)
- Posouzení Rozhodnutí k udělení výjimek pro stavbu dálnice D3 v úseku 0305/I Voračice – Nová Hospoda, znalecký posudek (Brno, 2022)
- Orientační entomologický průzkum vybraných lokalit v území záměru střeďočekské části dálnice D3 v sezoně 2021, Mgr. Petr Heřman

Nezákonná forma prodloužení platnosti stanoviska EIA

Prodloužení stanoviska EIA (ze dne 20.3.2024 pod č.j. MŽP/2021/710/5811, MŽP) je provedeno nezákonnou formou. Stanovisko EIA má formu závazného stanoviska podle §149 správního řádu a proto i prodloužení tohoto dokumentu mít formu závazného stanoviska. Ministerstvo životního však prodloužení stanoviska EIA vydalo ve formě prostého sdělení podle části IV. správního řádu.

MŽP v této věci uvádí cit. „Postupy, které do zákona (tedy především do § 9a odst. 4 a 5) zavedl zákon č. 149/2023 Sb. a které mají tuto výjimku, se tedy uplatní okamžitě i u již zahájených posuzování (tedy i u vyřizování této žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA), zatímco postupy, které do zákona zavedl zákon č. 149/2023 Sb. a které tuto výjimku nemají, se uplatní až u žádostí podaných od 1. 1. 2024. Zatímco zveřejnění podkladu v Informačním systému EIA i postup podle § 9a odst. 5 zákona v aktuálním znění se tedy u této žádosti již uplatní (jelikož mají v uvedeném přechodném ustanovení výjimku), nová forma vydaného prodloužení platnosti stanoviska EIA (tedy provedení prodloužení formou závazného stanoviska) se u této žádosti ještě neuplatní, neboť tato změna nemá v rámci uvedeného přechodného ustanovení zakotvenou výjimku, a žádost je tedy třeba co se týče formy správního úkonu, vyřídit podle dosavadních právních předpisů (tj. předpisů účinných do 31. 12. 2023), které tuto formu nijak nespecifikovaly, přičemž ale aplikační praxe byla dlouhodobě ustálena na formě vyjádření, osvědčení, sdělení dle § 154 a násl. správního řádu, která je tedy s ohledem na výše uvedené v rámci tohoto dokumentu ctěna.“

Tato argumentace MŽP je nezákonná a věcně nesprávná. Jak uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku č.j. 7 As 236/2023-68, cit. právní větu:

„Úkon, jímž se prodlužuje doba platnosti závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí dle § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění účinném do 31. 12. 2023, je závazným stanoviskem ve smyslu § 149 odst. 1 správního řádu.“

A dále z bodu 35 rozsudku cit. „[35] V situaci, kdy zákon výslovně neuvádí formu správního úkonu, je rozhodující, zda splňuje materiální znaky závazného stanoviska vymezené v § 149 odst. 1 správního řádu (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 11. 2012, č. j. 4 As 52/2012-26, nebo též rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 1. 2009, č. j. 2 As 40/2008-80, ze dne 14. 10. 2010, č. j. 7 As 46/2010-54, ze dne 23. 9. 2014, č. j. 1 As 176/2012-140, a ze dne 25. 5. 2023, č. j. 6 As 201/2022-44, ze dne 24. 11. 2023, č. j. 2 As 99/2023-52). Z § 149 odst. 1 správního řádu vyplývá, že obsah závazného stanoviska je závazný pro výrokovou část správního rozhodnutí. Závazným stanoviskem je tedy takové stanovisko dotčeného orgánu, bez něhož nelze správní rozhodnutí vydat a nelze se od něj odchýlit. K jeho vydání je příslušný pouze dotčený orgán, který disponuje odbornými znalostmi potřebnými k posouzení otázek, které jsou jeho předmětem. Rozhodnutí v navazujícím řízení

nelze vydat bez platného závazného stanoviska k posouzení vlivů na životní prostředí. Platnost je zásadní vlastností závazného stanoviska, bez níž nevyvolává zamýšlené právní účinky, a úkon, jímž je měněna, s ním neoddělitelně souvisí. Jde také o základní institut, který zajišťuje aktuálnost stanoviska EIA (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 12. 2021, č. j. 1 As 236/2018-94). Úkon, jímž se prodlužuje doba platnosti závazného stanoviska, je závazný pro správní orgán rozhodující v navazujícím řízení a ve spojení se stanoviskem EIA, s nímž tvoří jeden celek, je podkladem pro konečné rozhodnutí. Pokud příslušný orgán EIA k žádosti prodlouží platnost závazného stanoviska dle § 9a odst. 4 zákona o posuzování vlivů, správní orgán se nemůže v navazujícím řízení od jeho závěru odchýlit a samostatně hodnotit, zda byly podmínky pro prodloužení doby platnosti splněny. Totožná forma pro stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí i prodloužení doby jeho platnosti odpovídá „konceptu ultimativní závaznosti výstupu z procesu EIA“, z níž vycházela dle důvodové zprávy k zákonu č. 39/2015 Sb. změna formy stanoviska EIA. Současně není žádný rozumný důvod, pro který by mělo být přistupováno odlišně k přezkumu prodloužení platnosti závazného stanoviska a samotného závazného stanoviska, které spolu úzce souvisí a společně jako celek představují závazný podklad pro navazující řízení. Smyslu právní úpravy, kterou byla zavedena forma závazného stanoviska pro stanovisko EIA, naopak odpovídá, aby byl umožněn přezkum obou úkonů v souladu s § 149 odst. 7 (dříve § 149 odst. 4) správního řádu v rámci přezkumu rozhodnutí, pro které bylo závazné stanovisko podkladem. Je logické, aby případné odvolací námitky v navazujícím řízení směřující proti naplnění podmínek pro prodloužení doby platnosti stanoviska EIA byly vypořádány spolu s námitkami proti vlastnímu stanovisku EIA ministerstvem jakožto správním orgánem nadřízeným správnímu orgánu příslušnému k jejich vydání, který je k tomu vybaven odbornými znalostmi, kvůli nimž mu byla tato agenda svěřena.“

Prodloužení platnosti stanoviska EIA ve formě prostého sdělení MŽP tak není platným dokumentem.

c. Verifikační stanovisko EIA 2017

Verifikační stanovisko EIA z roku 2017 nelze s ohledem na datum podání žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby a změny dokumentace v letech 2021 a 2024 považovat za použitelné verifikační stanovisko k předmětné stavbě.

Podle rozsudku NSS č.j. 1 As 236/2018-86 cit: „Ověřovací stanovisko, které umožňuje využít i letité výsledky posouzení vlivů na životní prostředí, je především ad hoc specifickým nástrojem, nikoliv standardní součástí procesu EIA. Jeho účelem je ověření, že stanovisko vydané podle předchozí právní úpravy vyhovuje aktuálním zákonným požadavkům. Verifikační závazné stanovisko, které je vydáváno podle § 9a odst. 6 zákona EIA (tzv. coherence stamp), pak především ověřuje, že nedošlo ke změnám záměru oproti záměru posuzovanému v procesu EIA, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, a tedy i zda případně ob stojí vydané stanovisko EIA toliko ve vztahu k části záměru, kterou předložil stavebník do navazujícího řízení.“

Závazné podmínky tohoto verifikačního stanoviska jsou zakotveny jako podmínky č. 1 až 10 – napadené rozhodnutí je nezákonné a věcně nesprávné.

d. Verifikační stanovisko EIA 2024

V souvislosti s výše uvedenou námitkou změn projektové dokumentace oproti původnímu stanovisku EIA a námitkou nepřípustného salámování záměru účastník řízení v

souladu s judikaturou Nejvyššího správního soudu namítá, že musí dojít k novému zjišťovacímu řízení EIA.

Podle rozsudku NSS č.j. 1 As 236/2018-86 cit. „pokud stanovisko EIA nepočítá s etapizací záměru či s možností jeho jen částečné realizace a neposuzuje vlivy, které jsou s tím spojeny, jedná se o důvod pro provedení nového posouzení, respektive alespoň zjišťovacího řízení, které vyjasní, zda a v jakém rozsahu je nové posouzení potřeba.“.

Umísťování a realizace záměru po částech (úseky 0301-0303, 0304 a 0305/I) nebylo posouzením EIA předvídáno, a tedy ani tato možnost nebyla posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí, tedy tato skutečnost musí být s ohledem na výše uvedený rozsudek NSS předmětem nového zjišťovacího řízení EIA.

Nově doplněné verifikační stanovisko EIA, vydané MŽP, též neposuzuje nové stavební objekty SO 391 a SO 392. Z verifikačního stanoviska EIA jednoznačně vyplývá, že jeho nejaktuálnější podkladem je aktualizace projektu SUDOP z 5/2024. Tato aktualizace ale neobsahuje výše uvedené stavební objekty SO 391 a SO 392.

Odvolatel namítá, že nyní v územním řízení posuzovaný záměr doznal zásadních změn oproti posouzení v procesu EIA.

Jedná se zejména o tyto změny, popsané též na str. 6 až 9 podkladu žadatele - (E.7.4. Vliv stavby na životní prostředí):

- *km 51,8 – 53,6 v oblasti MÚK Loudilka byla niveleta snížena o 6,30 m, tak že se trasa dostala do zářezu v místě křížení se silnicí II/121 1,80 m hlubokým. V celém úseku niveleta klesla v průměru o 5 až 6 m.*
znamená zásadní zásah do hydrogeologických poměrů a vlivu na povrchové a podzemní vody
- *Přeložka silnice II/121v MÚK Loudilka, SO 305.122 -změna vedení nivelety -změna směrového vedení; Úroveň nivelety v DÚR je navržena na výšce 530.70 m n. m. Nový úhel křížení je 64.7°.*

znamená zásadní zásah do hydrogeologických poměrů a vlivu na povrchové a podzemní vody

- *nové zemní valy:*
 - SO 305.760 Protihluková stěna km 46,780 – 47,000 vpravo
 - SO 305.761 Protihluková stěna km 49,000 – 49,320 vlevo
 - SO 305.762 Protihluková stěna km 49,280 – 49,920 vpravo
 - SO 305.763 Protihluková stěna km 49,940 – 50,200 vlevo
 - SO 305.764 Protihluková stěna km 52,760 – 52,880 vlevo
 - SO 305.765 Protihluková stěna km 54,390 – 55,320 vlevo
 - SO 305.766 Protihluková stěna km 57,230 – 57,910 vpravo
 - SO 305.769 Protihluková stěna km 61,970 – KÚ vpravo

znamená zásah do krajinného rázu a do ZPF

- *bod 10, str. 8 (E.7.4. Vliv stavby na životní prostředí) – zcela jinak řešené mostní*

objekty a cestní síť na ně navázaná

zásah do krajinného rázu, do ZPF, do povrchových vod, další vlivy v důsledku změny mostní a cestní sítě

k tomu účastník namítá vnitřní rozpor v dokumentaci – značení staničení zde na str. 8 neodpovídá značení na straně 36, zejm. u SO 305-215, ale i dalších; způsobuje vnitřní rozpor a nepřezkoumatelnost dokumentace.

Tyto provedené změny podle názoru účastníka znamenají povinnost provést nové zjišťovací řízení EIA.

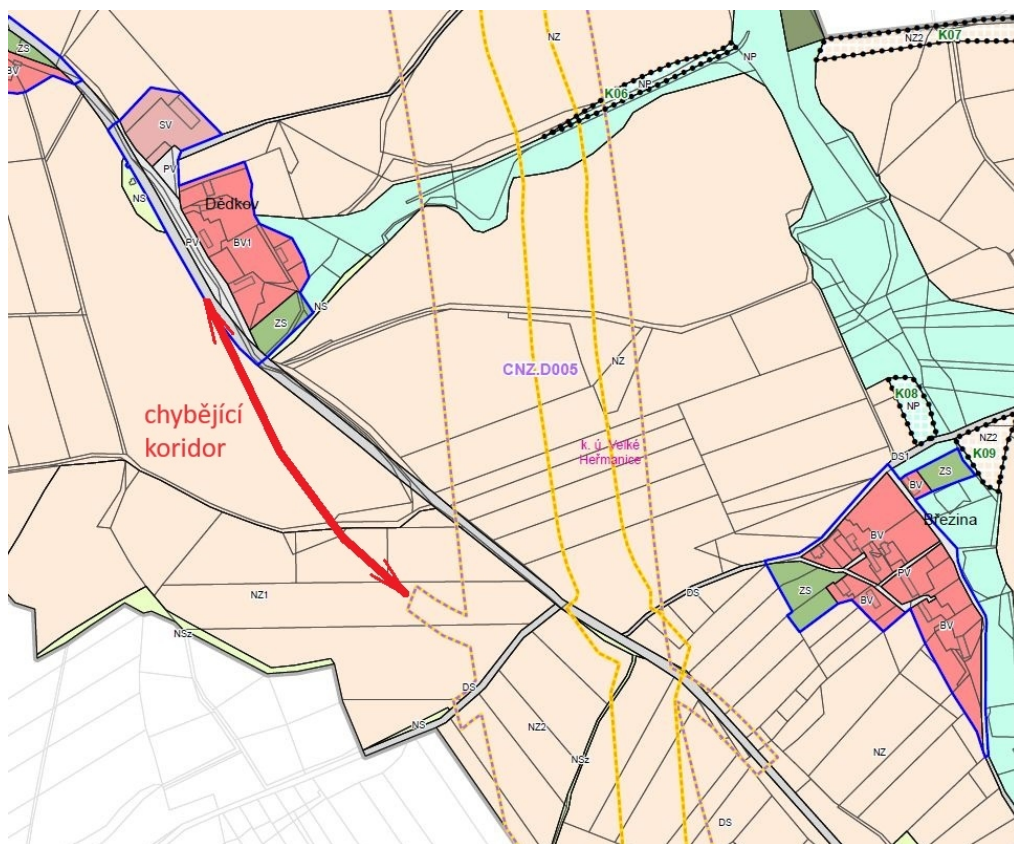
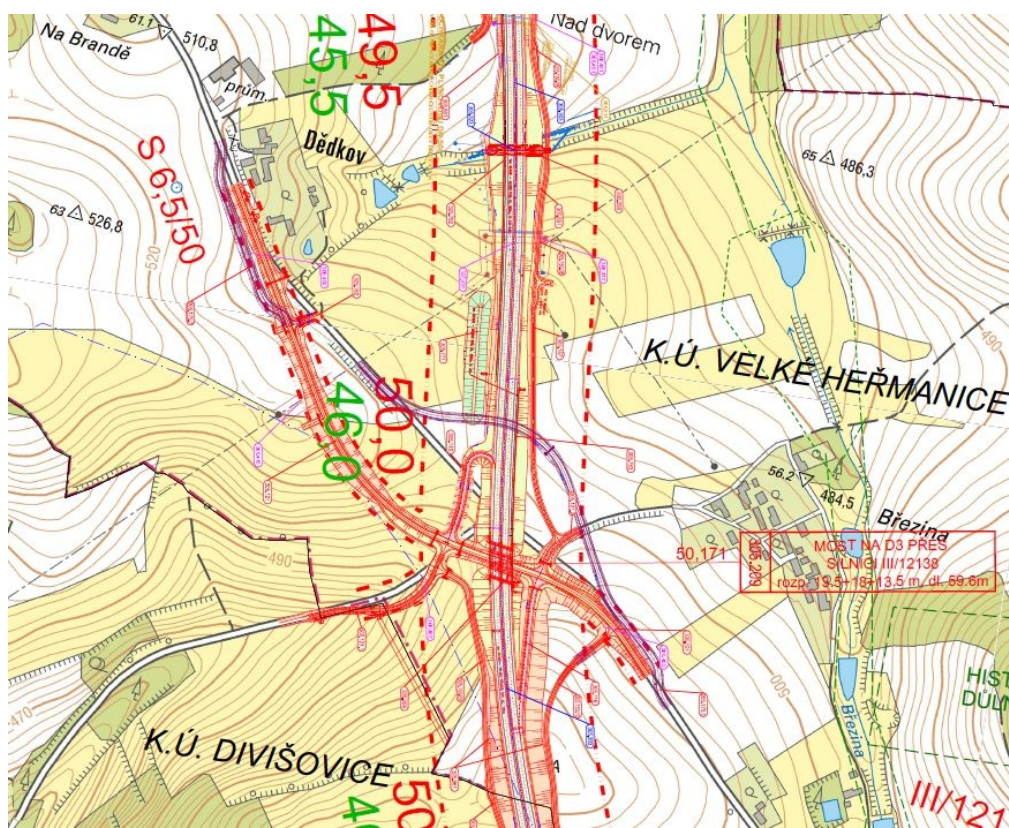
Odvolatel tedy namítá povinnost provést nové zjišťovací řízení EIA a nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska č. j. MZP/2024/710/4233 ze dne 30.04.2025 k ověření změn záměru.

e. závazné stanovisko orgánu územního plánování (Magistrát hl. m. Prahy, odbor územního rozvoje, souhlasné závazné stanovisko dle § 96b, odst. 1 zákona Č. 183/2006 Sb., č. j. MHMP 1836137/2024, ze dne 6.2.2025)

Účastník řízení namítá, že stavba dle aktualizace DÚR, tak jak je předložena do územního řízení, není v souladu s územně plánovací dokumentací.

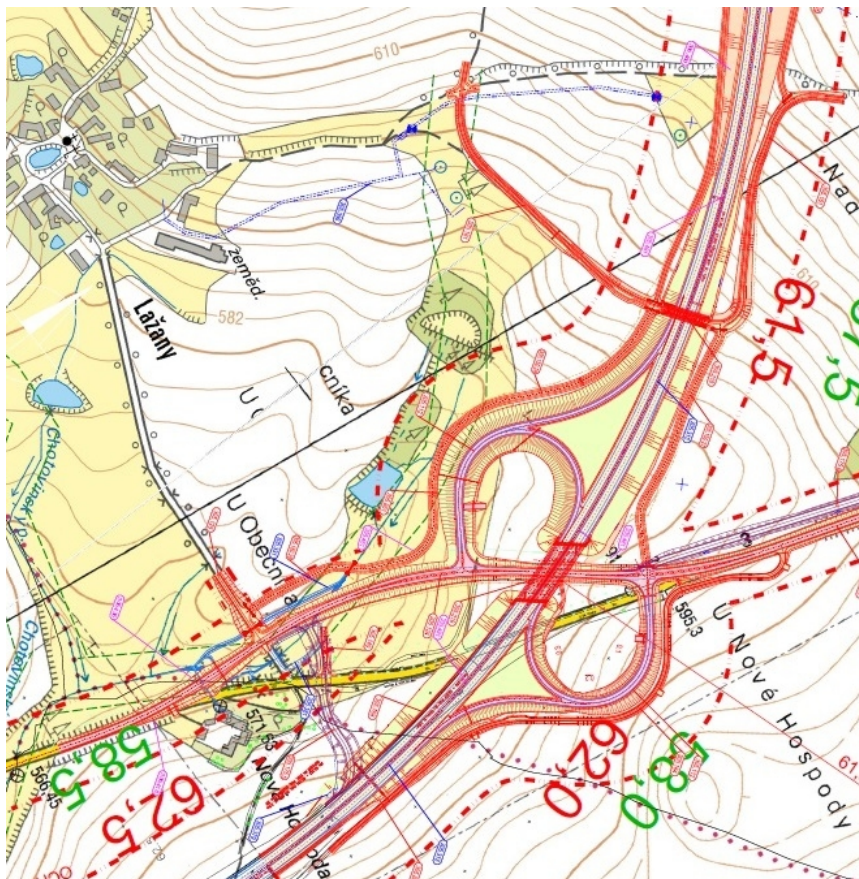
Záměr není v souladu s územním plánem Heřmaničky v aktuálním stavu dle úplného znění po změně č. 3 z roku 2024. Související přeložka silnice III/12138 u Dědkova je zčásti mimo koridor vymezený v územním plánu, resp. koridor pro D3 a její související stavby v tomto úseku přeložky v územním plánu chybí.

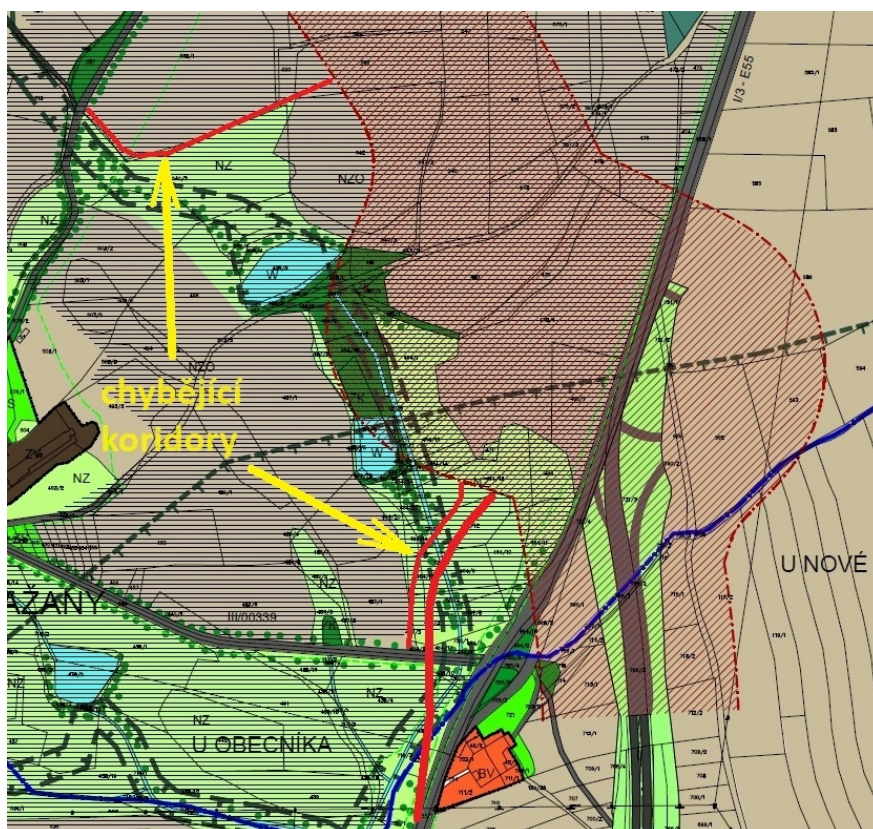
Hlavní výkres ÚP Heřmaničky:



Záměr není v souladu s územním plánem Mezno z roku 2016 v aktuálním stavu beze změn. Související přeložka silnice I/3 (následná II/603) leží zčásti mimo koridor vymezený pro D3 a její související stavby v územním plánu. Totéž platí pro další úseky navrhovaných přeložek účelových komunikací, potoka a lokálního biokoridoru.

Hlavní výkres ÚP Mezno:





Úkolem územního plánování, jehož nástrojem je i územní rozhodnutí, je mimo jiné stanovovat, resp. posuzovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, na umístění, uspořádání a řešení staveb a stanovení podmínek pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území.

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje. Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících z tohoto zákona a zvláštních právních předpisů. Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na potenciál rozvoje území a míru využití zastavěného území. V nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umísťovat stavby, zařízení, a jiná opatření pouze pro zemědělství, lesnictví, vodní hospodářství, těžbu

nerostů, pro ochranu přírody a krajiny, pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, přípojky a účelové komunikace, pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a dále taková technická opatření a stavby, které zlepší podmínky jeho využití pro účely rekreace a cestovního ruchu, například cyklistické stezky, hygienická zařízení, ekologická a informační centra; doplňková funkce bydlení či pobytové rekreace není u uvedených staveb přípustná. Uvedené stavby, zařízení a jiná opatření včetně staveb, které s nimi bezprostředně souvisejí včetně oplocení, lze v nezastavěném území umisťovat v případech, pokud je územně plánovací dokumentace z důvodu veřejného zájmu výslovně nevylučuje.

Návrh žadatele je v rozporu s charakterem území a s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území. Realizace stavby v předložené podobě by zásadním způsobem negativně ovlivnila kvalitu života stávajících obyvatel předmětné lokality a ohrozila i další právem chráněné zájmy, zejména ochranu krajiny a ochranu životního prostředí obecně.

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska orgánu územního plánování.

f. závazné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví

Stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví bylo vydáno na podkladě dvou akustických studií, přičemž studie datovaná září 2022 ve spisu chybí. Napadené rozhodnutí je v rozporu s § 36 odst. 3 správního řádu. Hluková studie z roku 2021 (založena ve spisu) odkazuje na dnes již neplatnou legislativu; navrhuje nedostatečné množství PHO vzhledem k počtu měřících bodů, kdy byly překročeny závazné hygienické limity.

Posouzení hlukového zatížení stavbou není dostatečné a je třeba je zásadně doplnit. Zejména prověřit hlukové zatížení z mostů v Hluboké přes potok a polní cestu pro Říkov a na mostě přes údolí Mastníku a hlukovou zátěž z dokončeného IV. železničního koridoru.

Metodika posouzení hluku je zcela nedostatečná. Zejména je třeba vzít v úvahu, že je k dispozici běžný software v podobě CADNA a SOUNDPLAN, ale že výsledky výpočtu závisí na použité verzi softwaru a že skoky ve verzích mohou vést k odchylkám, které přesahují stanovenou přesnost ± 2 dB. V každém případě se uvede verze softwaru a rozsah, v jakém byly předpokládány podmínky příznivé pro rozptyl. Přesnost šetření musí být koordinována s požadavky na mezní hodnoty, které mají být dodrženy. Údaje o energeticky ekvivalentní hladině trvalého zvuku L_{Aeq} je třeba doplnit o tyto hlukové ukazatele podle směrnice EU o hluku v životním prostředí⁵ (L_{night} a L_{den}).

Jako rizikové by měly být posuzovány vypočtené hodnoty na chráněných objektech v rozsahu 2 dB pod limity. Z praxe vyplývá, že během 2 až 3 let povrch silnice mírně degraduje a je hlučnější (vyhladí se = zvýší se odrazivost), přičemž ve studii je uvedeno, že počítá s akustickou charakteristikou povrchu nového. Tedy by bylo na místě v souladu s povinností aplikace zásady předběžné opatrnosti dle zákona č. 17/1992 Sb. toto zohlednit v hodnocení vypočtených hodnot a uzpůsobit tomu rozsah protihlukových barier.

Hluk z valení pneumatik je na dálnici převažující již nyní a zůstane přibližně stejný i do budoucna.

Účastník proto požaduje, aby byla aktualizována hluková studie a hodnocení vlivů na veřejné zdraví a v těchto dokumentech došlo k rozšíření pásma rizika na objekty zasažené hlukem „limit minus 2 dB“.

Podle podkladů žadatele (E.7.4. Vliv stavby na životní prostředí) není zatím určena konstrukce vozovky, zda bude asfaltová či cementobetonový kryt). Z absence této skutečnosti však nelze adekvátně spočítat hlukové zatížení, neboť každý z povrchů má jinou odrazivost a tedy diametrálně odlišný vliv na hlukovou situaci.

Předložená akustická studie z roku 2021 je vyhotovena obecně přijatou metodou, kdy je počítáno pro bezvětrí. Má to důvod ten, že chráněné zástavby leží různými směry od dálnice a když zadáme vítr směrem na jednu stranu, poklesnou hodnoty hluku na straně protější. I toto je ale třeba zohlednit, protože vítr zcela běžně může navýšit hluk až o 5 dB a pokud by nějaké území bylo podle statistiky větru (větrná růžice, dodává ČHMÚ) vystaveno převažujícímu směru větru od dálnice na domy, pak se toto musí zohlednit v kolaudačním měření hluku (viz metodický návod) a tedy je nutné zohlednit to i ve studii.

Účastník proto požaduje, aby stavební úřad vyzval žadatele k doložení od ČHMÚ větrné růžice pro jednotlivé lokality pro výšku 10 m nad terénem a v rámci aktualizace akustické studie vyhodnotil, zda je někde převažující směr větru od dálnice na chráněnou zástavbu. Pokud ano, pak je třeba doplnit výpočet pro takovou situaci.

Na několika místech stávající D3 jsou na mostech hlučné dilatace. Toto nelze výpočtově zohlednit, do softwaru to nelze relevantně zadat.

Účastník proto požaduje provedení PHS na všech objektech vč. mostních – typ klenuté uzavřené pohltivé PHS, která bude mít v horní části tvar oblouku směrem dovnitř k dálnici, aby se hluk nešířil přes stěnu směrem k obytné zástavbě. Tuto podmínku nezákonně a věčně nesprávně nestanoví ani závazné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví.

S ohledem na citlivost projektu a charakter území, kdy je trasa vedena často klidnými lokalitami s minimální stávající hlukovou zátěží, požaduje účastník doplnění akustické studie o uvedená posouzení, neboť jak je zřejmé, mohou mít dopad na rozsah navrhovaných protihlukových opatření.

Místní příjezdové a objízdné komunikace a pasportizace rizikových objektů – v DÚR není řešen výběr a posouzení možných dopravních tras k objektům nové dálnice včetně např. využití možnosti železniční přepravy. Není řešeno vytipování domů, u kterých bude nutno provést před zahájením stavby podrobnou pasportizaci stavu objektu a následně po skončení stavby opětovný podrobný pasport s cílem ověřit, zda nedošlo k poškození domů vlivem těžké nákladní dopravy. Tyto objekty je také třeba zahrnout do celkového monitoringu stavby stejně jako v něm budou zahrnuty např. všechny sledované vodní zdroje.

Účastník řízení namítá, že hluková studie (k absenci aktuálnější hlukové studie viz výše) vychází z podhodnocených intenzit provozu. Intenzity provozu nejsou počítány z posledního sčítání v roce 2021.

Dopravní model vypracovaný Sudop Praha v roce 2015 pro úseky Václavice-Voračice a Voračice-Nová Hospoda intenzity dopravy uvádí, avšak omezuje se na stávající dopravu. Na str. 16 této studie je uvedeno: „*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.“ **Indukovaná doprava může být velmi vysoká a představovat podstatnou a pravděpodobně většinovou intenzitu dopravy.**

Hluková studie nepočítá s hlukem IV. železničního koridoru, nejsou tak dostatečně posouzeny možné kumulativní a synergické vlivy stavby se zprovozněným IV. železničním koridorem.

Nárůstem hluku z důvodu stavby nejen na stavbě samotné, ale na komunikacích sloužících jako přivaděče ke stavbě, by došlo k překročení hlukových limitů v lokalitě. V tomto odkazuje účastník na hygienické limity stanovené nařízením vlády č. 272/2011 Sb.

Podle ustanovení § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně veřejného zdraví“) vlastník, popřípadě správce pozemní komunikace, je povinen technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby.

Navýšení hlukové zátěže v důsledku zvýšení dopravní zátěže individuální automobilovou dopravou je přitom nepřijatelné. Účastník řízení v tomto směru odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31.1.2012, č.j. 1 As 135/2011 – 246, podle kterého cit:

„Z ustanovení § 1 odst. 1 nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, je patrné, že toto nařízení stanoví mj. nejvyšší přípustné hodnoty hluku pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb. Cit. ustanovení jsou v souladu s premisou, že limity využití území představují hranice pro využití území, a to hranice zpravidla nepřekročitelné; jedním z limitů využití území je také hladina hluku (takto rozsudek ze dne 18. 7. 2006, čj. 1 Ao 1/2006 – 74). Zdejší soud plně souhlasí s vyjádřením Ateliéru, že limity jsou stanoveny právními předpisy proto, aby byly dodržovány. Nejsou tedy jen nějakým doporučením, nebo dokonce jen nijak nesankcionovaným přáním zákonodárce.

[44] Jak vyplývá z judikatury zdejšího soudu, veřejnoprávní úprava ochrany před hlukem je na rozdíl od úpravy soukromoprávní vysoce formalizovaná, spojená s exaktními limity. Naproti tomu obtěžování hlukem ve smyslu ustanovení § 127 odst. 1 občanského zákoníku je v zásadě neurčitým právním pojmem bez měřitelných limitů (rozsudek ze dne 30. 3. 2006, čj. 8 As 2/2005 – 32, obdobně nálezy IV. ÚS 451/11 ze dne 11. 1. 2012, „hluk na magistrále v Praze“, bod 17). Není možné, aby správní úřady přistupovaly k závazným a přesně stanoveným veřejnoprávními limitům dle svého uvážení, ne-li dokonce svévolně.

[45] Závěr městského soudu lze stručně shrnout tak, že do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých

případů znamenají postupné a významné přetěžování již nyní existující nadlimitní zátěží v území. S tímto závěrem, který slovy Ateliéru (srov. bod [40] shora) zamezuje „salámové“ metodě dalšího zatěžování území, se Nejvyšší správní soud plně ztotožňuje. Přírůstek hluku daný sumou všech do území umístěných staveb již zdaleka nevýznamný není; přitom každé jednotlivé územní řízení (a v návaznosti na to i soudní řízení) se vztahuje jen k jedné stavbě, která sama o sobě nepředstavuje významný příspěvek ke stávající hodnotě hluku. Na takovémto závěru nevidí zdejší soud nic protizákonného či, slovy obou stěžovatelek, „formalistického“. Právě naopak. Cit. závěr důsledně respektuje základní zásadu práva životního prostředí označovanou jako zásada přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle níž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona o životním prostředí, srov. k tomu bod [40] shora). Ostatně již z čl. 11 odst. 3 Listiny základních práv a svobod vyplývá, že výkon vlastnického práva nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.

Účastník řízení dále namítá, že zpracovatel hlukové studie nemá k tomu příslušnou autorizaci Ministerstva zdravotnictví, tedy nelze k tomuto dokumentu jako hlukové studii přihlížet.

Podle ustanovení § 77 odst. 4 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně veřejného zdraví“) cit: „Žadatel o vydání územního rozhodnutí, územního souhlasu nebo společného souhlasu ke stavbě podle odstavce 3 do území zatíženého zdrojem hluku předloží příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví pro účely vydání stanoviska podle odstavce 1 měření hluku provedené podle § 32a a návrh opatření k ochraně před hlukem. Stejnou povinnost má žadatel, který hodlá předložit stavebnímu úřadu návrh veřejnoprávní smlouvy a žadatel o vydání společného územního rozhodnutí a stavebního povolení ke stavbě podle odstavce 3.“

Realizace stavby je odůvodňována hlukovou situací (existující, předpokládanou), součástí stavby jsou i protihluková opatření, bez nichž by došlo k překročení limitů hluku. Účastník řízení namítá, že v rozporu s ustanovením § 77 odst. 4 zákona o ochraně veřejného zdraví, v platném znění, žadatel nedoložil žádné, natož aktuální měření hluku.

Absence aktuálního měření hluku znemožňuje žádosti vyhovět z důvodu § 50 odst. 3 správního řádu, podle kterého má správní orgán povinnost zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu. Ochrana zdraví lidí před hlukem je veřejným zájmem.

Žadatelem předložená hluková studie, resp. její aktualizace nebyla vypracována akreditovanou osobou, tedy nelze k tomuto dokumentu jako hlukové studii přihlížet. Dále je třeba uvést, že předmětná studie byla zpracována podle již neplatné právní úpravy.

Žadatel předložená „Hluková studie“ vykazuje množství nedostatků. Z kapitoly Hlukové mapy je zřejmé, že při výpočtu šíření hluku nebyl respektován vliv terénu.

Z Akustického posouzení hlukové studie pro D3 0305/1 pro úsek Voračice – Nová Hospoda vypracovaného Ing. Josefem Drahotou pod ev.č. 25-044-JDS ze dne 7.8.2025 (ve spise, přiloženo jinými odvolateli) vyplývá cit.:

„Z připomínkované studie je zřejmé, že tato studie nezohledňuje současně platnou hlukovou legislativu - NV 433/2022 Sb. a související Metodický návod Č. j. MZDR 28960/2023-

2/OVZ, MZ ČR. To je zásadní nedostatek studie, proto není možné posuzovanou studii akceptovat v rámci současně probíhajícího jednání v rámci řízení „o umístění stavby“.

Stavební úřad nemůže rezignovat na ověření dle § 3 správního řádu, jak judikoval i **rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 27. 4. 2023, č. j. 51 A 61/2022-107**, a **rozsudek NSS ze dne 27. 1. 2015, č.j. 8 As 41/2014 - 40**, který dovodil, že odpovědnost projektanta ve smyslu § 159 stavebního zákona je třeba chápat primárně jako jeho odpovědnost vůči klientovi (objednateli stavby), neboť:

*„21. Stavební úřad má povinnost v územním řízení zjistit, zda je záměr žadatele v souladu s výsledkem řešení námitek a obecně s ochranou práv a právem chráněných zájmů účastníků řízení [§ 90 písm. e) stavebního zákona]. V tomto ohledu se v územním řízení plně projevuje zásada materiální pravdy. **Stavební úřad je povinen zjistit všechny okolnosti potřebné k vypořádání námitek a k ochraně práv účastníků řízení. Odpovědnost za zjištění skutkového stavu v žádném případě nemůže přenést na projektanta, který zpracoval dokumentaci, jež tvoří povinnou přílohu žádosti o vydání územního rozhodnutí.***

22. Dle § 159 odst. 1 stavebního zákona projektant odpovídá za správnost, celistvost a úplnost jím zpracované dokumentace, zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci. Toto ustanovení odráží profesní odpovědnost autorizovaných inženýrů a architektů, která je dále specifikována v zákoně o výkonu povolání.

Autorizovaná osoba odpovídá za odborný výkon vybraných činností (§ 12 odst. 1 zákona o výkonu povolání), čímž se vymezují především její povinnosti vůči klientům. V žádném případě však ustanovení § 159 stavebního zákona neznamena, že by autorizované osoby měly suplovat roli stavebního úřadu nebo že by stavební úřady mohly na tyto osoby přenášet odpovědnost za dostatečné zjištění skutkového stavu potřebné k vydání územního rozhodnutí. Ostatně, § 12 odst. 4 písm. a) zákona o výkonu povolání výslovně zakazuje autorizovaným osobám vykonávat funkce, v nichž by vydávaly správní rozhodnutí týkající se výsledků jejich vlastní činnosti. Tímto zákazem je zaručeno, že dokumentaci zpracovanou projektantem bude vždy hodnotit správní orgán, a v jeho rámci osoba odlišná od projektanta. Pokud by stavební úřady pouze nekriticky přejímaly veškeré informace nutné k vydání rozhodnutí z dokumentace předložené žadatelem, ztratil by význam nejen § 12 odst. 4 písm. a) zákona o výkonu povolání, ale celé územní řízení.“

Z výše uvedeného vyplývá, že stavební úřad má dle § 169 stavebního zákona odpovědnost za to, že stavba nenaruší veřejné zájmy a chráněné hodnoty v území, tj. nemá pouze pasivně přejímat vyjádření.

Pro hlukovou studii, na kterou je ve výše uvedeném odstavci odkazováno platí, že tato studie byla zpracována neakreditovaným subjektem (SUDOP PRAHA, a.s.) 12/2021 a v případě soudního projednávání této kauzy v rámci EU bude takto i subjekt, který zpracoval předmětnou studii takto posuzován, protože v EU jsou jasně nastavená pravidla daná akreditačními požadavky normy ČSN EN ISO/IEC 17 025:2018. Jinými slovy: předmětná hluková studie měla být zpracována akreditovaným subjektem.

Od poloviny 90tých let minulého století však je v ČR zaveden již zmíněný institut akreditace podle uvedené evropské normy, což je jediný princip, na jehož základě lze provádět oficiální měření hluku, případně zpracovávat studie a výpočty tak, aby tyto práce byly

mezinárodně uznávány. Akreditované subjekty jsou podrobovány pravidelným dozorovým dohledům státních, nebo k této činnosti zmocněných institucí tak, aby tyto dozorované subjekty splňovaly aktuálně platné požadavky a jejich činnost byla v souladu s principy činnosti všech akreditovaných subjektů.

V „Akustické posouzení“, ev.č. 25-044-JDS, ze dne 07. 08. 2025, založeném odvolatelem, bylo uvedeno, že výše zmíněnou studii zpracovanou 12/2021 nelze použít pro projednávání záměru vybudování D3 v úseku Voračice – Nová Hospoda, neboť tato studie byla zpracována dle dnes již neplatné hlukové legislativní úpravy. V současné době (rok 2025) je nutné postupovat dle současně platného NV 433/2022 Sb. ze dne 7. 12. 2022 a platného metodického návodu (viz Věstník MZ ČR 2023, částka 14, Č. j. MZDR 28960/2023-2/OVZ, ze dne 25. října 2023). Diskutovaná hluková studie by měla být zpracována akreditovaným subjektem.

Pokud byla aktualizována „dopravní studie“, jak tvrdí správní orgán na str. 126 napadeného rozhodnutí, je zřejmé, že se její aktualizace projeví i na hlukové studii. Pokud by se neměla projevit, je nutné odborně zdůvodnit proč. Tato skutečnost pouze podporuje požadavek na řádné zpracování hlukové studie včetně výhledu do r. 2030.

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného orgánu ochrany veřejného zdraví - Krajské hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, vydaného pod spis. zn. S-KHSSC 49216/2022 č. j. KHSSC 54190/2022, dne 11.11.2022.

g. Drážní úřad, závazné stanovisko vydané pod č. j. DUCR-68643/23/Kr, ze dne 13.11.2023

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Drážního úřadu, závazné stanovisko vydané pod č. j. DUCR-68643/23/Kr, ze dne 13.11.2023.

h. Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, územní odbor Benešov, usnesení vydané pod č. j. HSKL- 10000-2/2022 – BN, ze dne 14.11.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, územní odbor Benešov, usnesení vydané pod č. j. HSKL- 10000-2/2022 – BN, ze dne 14.11.2022.

Závazné stanovisko postrádá jakékoliv odůvodnění. Toto závazné stanovisko je v rozporu s § 68 odst. 3 správního řádu. Podle konstantní judikatury správních soudů i závazné stanovisko musí být řádně odůvodněno, v opačném případě je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.

i. Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, jednotné závazné stanovisko vydané pod č. j. PK-ŽP/13894/23, ze dne 19.09.2023

Podle ustanovení § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“) ten, kdo v rámci výstavby nebo jiného užívání krajiny zamýšlí uskutečnit závažné zásahy, které by se mohly dotknout zájmů chráněných podle části druhé, třetí a páté tohoto zákona (dále jen "investor"), je povinen předem zajistit na

svůj náklad provedení přírodovědného průzkumu dotčených pozemků a písemné hodnocení vlivu zamýšleného zásahu na rostliny a živočichy (dále jen "biologické hodnocení"), pokud o jeho nezbytnosti rozhodne orgán ochrany přírody příslušný k povolení zamýšleného zásahu.

Účastník řízení zdůrazňuje formulaci potenciality dotčení zájmů na ochraně přírody a krajiny (srovnej „by se mohly dotknout“).

Stavba je jednoznačně stavbou, která „by se mohla dotknout“ zájmů chráněných podle části druhé, třetí a páté ZOPK, pro které dosud nebyla vydána tzv. výjimka z ochrany.

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 usmrčovati. 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.

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.

Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zakotvuje jako jednu z hlavních zásad na úseku ochrany životního prostředí, princip předběžné opatrnosti. Podle ustanovení § 13 lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.

Ke stavbě byly dosud vydány tzv. výjimky z ochranných podmínek těmito dokumenty: a) rozhodnutím Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 11. 3. 2022, č.j. PK-ŽP/3505/22, a b) jednotným závazným stanoviskem Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 19.9. 2023, č.j. PK-ŽP/13894/23 (výjimka pro některé druhy netopýrů).

Účastník řízení předně namítá, že chybí jakákoliv žádost žadatele o výjimku, na základě které bylo vydáno jednotné závazné stanovisko Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 19.9. 2023, č.j. PK-ŽP/13894/23 (výjimka pro některé druhy netopýrů). O tyto druhy žadatel nežádal, není tedy procesně možné, aby o těchto druzích bylo rozhodováno – vydání výjimky z ochranných podmínek podle § 56 zák. č. 114/1992 Sb. je striktně návrhový proces a je lhůstojné, zda správní orgán vydává ve formě rozhodnutí nebo závazného stanoviska – nemůže ale rozhodovat o něčem, o co nebylo žádáno, tím překročil své pravomoci a je v rozporu § 45 a § 149 správního řádu.

Účastník řízení namítá, že pro některé zvláště chráněné druhy, které se v územní prokazatelně vyskytují, nebyla vydána výjimka, ani nebylo jinak rozhodnuto, a to z důvodu, že žadatel o výjimku pro tyto druhy (z nepochopitelného důvodu) nepožádal.

Ad obratlovci:

Účastník řízení přikládá jako přílohu svých námitek Znalecký posudek Zvláště chráněné druhy obratlovců a udělení výjimek pro stavbu dálnice D3 v úseku 0305/I Voračice – Nová Hospoda, RnDr. Vlašín, Brno, 2024, který je zpracován se znaleckou doložkou podle § 127a občanského soudního řádu, a který prokazuje výskyt dalších zvláště chráněných druhů živočichů, než pro které byla dosud vydána tzv. výjimka z ochrany dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.

Výskyt některých z těchto druhů (např. netopýr večerní) prokazuje i biologické hodnocení žadatele (Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 ZOPK vypracované Mgr. Lucií Brejškovou, Ph.D.).

Znalec odpovídal na Odborné otázky zadavatele:

1. Existují nějaké zvláště chráněné druhy obratlovců, u kterých bude nebo může být škodlivě zasaženo do jejich přirozeného vývoje realizací nebo užíváním stavby dálnice „D3 0305/I Voračice – Nová Hospoda“, a pro které dosud nebyla vydána výjimka ve smyslu § 56 zákona č. 114/1992 Sb? Tyto výjimky byly vydány a) rozhodnutím Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 11. 3. 2022, č.j. PK-ŽP/3505/22, a b) jednotným závazným stanoviskem Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 19.9. 2023, č.j. PK-ŽP/13894/23 (výjimka pro některé druhy netopýrů).
2. Pokud ano, specifikujte pro které konkrétní ZCHDŽ bude záměr škodlivým zásahem do jejich přirozeného vývoje, do jimi užívaného sídla resp. do jejich biotopu.
3. Považujete podkladové studie (biologická hodnocení a jejich aktualizace), které byly podkladem pro vydání rozhodnutí Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 11. 3. 2022, č.j. PK-ŽP/3505/22, za dostatečné. Pokud ne, specifikujte věcně proč.

Podle závěru znaleckého posudku cit:

„Na otázku č. 1 odpovídám: Ano, existuje dvacet devět zvláště chráněných druhů obratlovců u kterých bude nebo může být škodlivě zasaženo do jejich přirozeného vývoje realizací nebo užíváním stavby dálnice „D3 0305/I Voračice – Nová Hospoda“. Pro deset z nich dosud nebyla vydána výjimka ve smyslu § 56 zákona č. 114/1992 Sb.

Na otázku č. 2 odpovídám: Těmito druhy jsou blatnice skvrnitá, čolek velký, ledňáček říční, pochop moták, netopýr večerní, skokan štíhlý, slavík obecný, užovka hladká, výr velký a vydra říční. Záměr (pokud bude realizován) bude škodlivým zásahem do jejich přirozeného vývoje, do jimi užívaného sídla resp. do jejich biotopu.

Na otázku č.3 odpovídám: Podkladové studie (biologická hodnocení a jejich aktualizace), které byly podkladem pro vydání rozhodnutí Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 11. 3. 2022, nepovažuji za dostatečné. Je zřejmé, že minimálně pro zvláště chráněné

druhy pochop moták, ledňáček říční a vydra říční, což jsou mj. druhy z přílohy I a IV evropských směrnic (2009/147/ES a 92/43/EHS), nebyl v těchto podkladech explicitně vyloučen negativní vliv podle § 45. Záměrem stavby a provozu D3 dojde k porušení zákazů podle § 50 ZOPK, a to především u vydry říční. Z dostupných údajů je zřejmé, že se vydra v předmětném území vyskytuje a přes trasu záměru migruje. Záměrem stavby a provozu D3 dojde také k porušení zákazů podle § 50 ZOPK u dalších druhů, viz tab.1. Například zvláště chráněný druh netopýr večerní (jakož i další druhy letounů) nebyl v podkladových studiích pro uvedené rozhodnutí identifikován vůbec.“

Ohledně ZCH druhů, pro které nebylo v souvislosti se stavbou vůbec rozhodováno o výjimce z ochranných podmínek, znalec uvádí:

Netopýr večerní patří mezi silně ohrožené druhy. Loví na volném prostranství ve výšce 3 -10 m nad zemí (Horáček 1986). Pokud netopýři loví pod úrovní výšky jedoucích kamionů, stávají se často obětmi kolizí. Podle vyhlášky č. 209/2018 Sb. o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel je povolena výška kamionů až 4,20 m. Některé druhy netopýrů se specializují na lov v blízkosti pouličního osvětlení, např. právě netopýr večerní (ale i netopýr hvězdavý aj.). Pokud silnice protíná lovecký areál, dochází ke kolizím při lovu nebo při přeletu z jedné části areálu do druhé (Richarz 2000). Někteří autoři (např. Lesiński 2007) upozorňují na skutečnost, že nejvíce usmrcených netopýrů je nalézáno na silnicích, které procházejí přírodně pestrým prostředím. Naopak v blízkosti polí bylo nalezeno minimum kadaverů. Významným fenoménem, který může vážně ohrozit jejich populace, je nejen samotný provoz, ale i tímto provozem generované osvětlení. V současnosti netopýři využívají prostor k lovu potravy a mohou lovit v daném prostoru bezpečně. Vybudování dálnice by mohlo jejich místní populaci ohrozit. I když okolí komunikací nabízí vhodné biotopy pro netopýry, kteří zde nalézají potravu, dochází zároveň ke ztrátě původních habitatů a loveckých areálů (Wray et al. 2006). Kolize netopýrů s jedoucími vozidly jsou způsobeny tím, že jsou přitahováni větším množstvím hmyzu nad vyhřátou silnicí. Silnice s množstvím hmyzu se stává přitažlivým, avšak nebezpečným loveckým areálem. Přesto, že druh byl identifikovaný studií Brejšková (2023), výjimka vydána nebyla a to ani jednotným závazným stanoviskem Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 19.9. 2023.

Blatnice skvrnitá je ZCHDŽ (v kategorii silně ohrožený) a má přímo v trase lokality, které budou záměrem poškozeny či zničeny V období 2008 - 2015 byla v ČR zaznamenána jen v 40.0 % mapovacích polí (Jeřábková 2020), což znamená, že se jedná o vzácný druh. V trase úseku 0305/I se vyskytuje.

Skokan štíhlý je ZCHDŽ (v kategorii silně ohrožený) a má nálezy v bezprostředním okolí záměru. Tento druh a jeho biotopy se prokazatelně vykytují v úseku 0305/I.

Čolek velký je ZCHDŽ (v kategorii silně ohrožený). Žije v listnatých lesích, na loukách a v zahradách. Rozmnožuje se v menších vodních nádržích, rybnících, ale často i ve větších kalužích či požárních nádržích. Pro úsek 0305/I nebyla výjimka žádána, ačkoliv se zde druh vyskytuje.

Slavík obecný je ZCHDŽ v kategorii ohrožený. Záměrem zcela jistě dojde k narušení biotopů tohoto a tak dojde k porušení zákazů stanovených k jeho ochraně. V trase záměru – v úseku 0305/I - se vyskytuje.

Výr velký je zvláště chráněn jako ohrožený druh. Z dat získaných kroužkováním vyplývá, že nejčastější příčinou úhynu je zabití elektrickým proudem, dále srážka s dopravním prostředkem (auto, vlak) a nezákonný odstřel. V trase záměru se vyskytuje v údolí Mastníku.

Nelze však, s přihlédnutím k principu předběžné opatrnosti dle § 13 zákona o životním prostředí, vydat rozhodnutí o umístění stavby, aniž by bylo spolehlivě prokázáno, že umístěním stavby nedojde k zásahu do zvláště chráněných druhů živočichů a/nebo rostlin ve smyslu výše citovaných ustanovení ZOPK.

Podle konstantní judikatury správních soudů musí být výjimka podle § 56 ZOPK vydána před vydáním územního rozhodnutí.

K dostatečnosti biologických studií, které byly žadatelem založeny do správního spisu, znalec Vlašín v posudku uvádí cit.:

„Dodatečně zapracovaná aktualizace (Brejšková 2023) objevila (dle Tabulky 11 na s. 65) v trase 30 druhů zvláště chráněných druhů obratlovců (i když na s. 17 téže studie se uvádí: „V trase území dotčeného zásahem bylo zaznamenáno 29 druhů zvláště chráněných druhů obratlovců.“) Další zdroje (Vlach 2012, Vlašín 2020, NDOP) informují o výskytu celkem 39 zvláště chráněných druhů obratlovců. Předchozí podkladové studie (do roku 2021) zjistily jen 17 ZCHDŽ z podkmene obratlovců. Proto považují podkladové studie (biologická hodnocení a jejich aktualizace), které byly podkladem pro vydání rozhodnutí Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 11. 3. 2022 za nedostatečné.“

Absenci vydání výjimek pro všechny zvláště chráněné druhy, které se v místě stavby vyskytují, prokazuje i další znalecký posudek, a to Doplířský a revizní biologický průzkum v trase záměru středočeské části dálnice D3 (Praha - Mezno), RNDr. Mojmír Vlašín, soudní znalec, Brno, 2020.

Na stranách 16 až 23 znaleckého posudku jsou popsány jednotlivé druhy a jejich výskyt v trase dálnice D3, včetně úseku 0305, který je předmětem tohoto řízení.

Podle závěru tohoto znaleckého posudku (se znaleckou doložkou podle § 127a o.s.ř.) cit:

„Na základě vlastních výsledků a výsledků řady studií, které zkoumaly biotu v koridoru navrženého záměru stavba dálnice D3 – středočeská, i na základě podkladů z databází je zřejmé, že navrhovaný záměr bude mít ve fázi realizace i ve fázi provozu zcela zásadní negativní vliv na ZCHDŽ, které dosud v tomto území žijí. Investor ale nezažádal o udělení výjimky pro všechny druhy, pro které by žádat měl. Investor také nedisponuje ani přibližnými daty o početnosti jednotlivých druhů, které budou stavbou dotčeny.“

ad bezobratlí:

V dodatečném (aktualizovaném) průzkumu z r. 2021, založeným do spisu žadatelem, je opakovaně uváděn bělopásek *Limenitis populi* (viz str. 23, 29). V žádném z vydaných rozhodnutí, které jsou podkladem pro územní řízení, však o výjimce pro tento zvláště chráněný druh, rozhodováno nebylo. Důvodem je zjevně nedbalost žadatele ve zpracování podkladů a při dalším čerpání z nich. Jedná se o motýla, který se většinou vyskytuje rozptýleně a jednotlivě, navíc dospělci tráví značnou část života v korunách stromů. Motýl je tradičně vnímán a uváděn jako vzácný.

Co se týče biologického posouzení ve vztahu k bezobratlým, předložené podkladové materiály jsou z hlediska formální úrovně zcela nedostatečné.

Kromě výše uvedeného prokazuje výskyt dalších zvláště chráněných druhů živočichů, pro které výjimka vydána nebyla a nebylo o ni ani požádáno a rozhodováno, též samotný dokument žadatele - E.7.4. Vliv stavby na životní prostředí, a to na str. 29 až 31. Zde je potvrzen výskyt např. druhu batolce duhového (*Apatura iris*) a dalších ZCHDŽ.

Z výše uvedeného účastník řízení namítá, že stavební úřad je povinen vyzvat žadatele k doplnění a aktualizaci biologických hodnocení a především k opatření souhlasu se zásahem do ochranných podmínek minimálně výše uvedených zvláště chráněných druhů živočichů, pro které tzv. výjimka podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. v souvislosti se stavbou dosud vydána nebyla a nebylo o ní ani žádáno, byť se tyto druhy v místě stavby prokazatelně (i na základě podkladů ve spisu založených žadatelem) vyskytují.

Důkaz:

- *Znalecký posudek Zvláště chráněné druhy obratlovců a udělení výjimek pro stavbu dálnice D3 v úseku 0305/I Voračice – Nová Hospoda, RnDr. Vlašín, Brno, 2024*
- *Doplňkový a revizní biologický průzkum v trase záměru středočeské části dálnice D3 (Praha - Mezno), RNDr. Mojmír Vlašín, soudní znalec, Brno, 2020*

Kolize záměru s koridory „vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců“

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (dále jen „AOPK“) vymezila v územně analytických podkladech biotopy (koridory) „vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců“ (dále též jen „VZCHDVS“), což los, vlk, rys a medvěd. Informace AOPK o těchto biotopech (koridorech) jsou dostupné na těchto stránkách:

Důkaz:

- <https://data.nature.cz/ds/53> (cit. 18.12. 2025), resp.
- <https://metadata.nature.cz/record/basic/4f6892ad-5810-49a4-a2db-44650a02080a> (cit. 18.12. 2025)

Na této stránce je pak dostupná hlavní mapa ČR s vyznačenými s biotopy (koridory) VZCHDVS:

Důkaz:

<https://aopkcr.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0ff27c9de9fc434488a056bd0e2bed53> (cit. 18.12.2025)

V roce 2021 pak AOPK vydala metodiku Ochrana biotopu vybraných zvláště chráněných druhů v územním plánování. V ní je popsán také doporučený postup orgánů ochrany přírody při ochraně biotopů a při hodnocení záměrů z hlediska vlivu na biotop.

Důkaz:

- Metodika AOPK, 2021

Uvedená metodika uvádí, že „záměry, které by mohly ohrozit migrační funkce biotopu, jsou považovány za škodlivý zásah do přirozeného vývoje ZCHD. Posouzení, zda plánovaná změna funkčního využití ploch může ohrozit migrační funkce koridoru, náleží příslušnému OOP. Takovéto záměry podléhají udělení výjimky z § 50 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (ZOPK).“ (cit. ze stanoviska AOPK ze dne 20.5.2022 č. j. SR/1163/SC/2022-2 – ve spise).

Z výše uvedeného jednoznačně vyplývá, že typicky stavby dálnic nebo silnic, které kříží biotop VZCHDVS, zásadně představují škodlivé zásahy, pro které je nutná výjimka podle § 56 ve spojitosti s § 50 ZOPK.

Podle uvedené metodiky je k takovým záměrům nutné též stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i zákona o ochraně přírody krajiny (tzn. z hlediska ochrany evropsky významných lokalit). Je tomu tak proto, že křížení stavebních záměrů s koridory VZCHDVS (popř. zřejmě i jiné, slabší formy kolize s koridory VZCHDVS) mohou představovat zásah do dobrého stavu předmětu ochrany evropsky významné lokality (což jsou právě vybrané zvláště chráněné druhy velkých savců, jako je rys, vlk, los).

K tomu AOPK ve stanovisku ze dne 20.5.2022 č. j. SR/1163/SC/2022-2 uvádí:

„Jednotlivé EVL ... velmi často nezahrnují celé funkční populace, ale jsou závislé i na populacích ve volné krajině a vzájemném migračním propojení. To je možné dobře demonstrovat právě na vybraných ZCHD velkých savců (jev 36b). Vliv na EVL, kde je předmětem ochrany vlk, rys nebo medvěd, je s ohledem na biologii velkých šelem nutno hodnotit vždy i v přeshraničním kontextu. Na základě výše uvedených skutečností vyvozujeme, že dotčený OOP by měl požadovat hodnocení vlivu záměru VRT podle § 45i ZOPK.“

AOPK v tomto stanovisku k míře využívání těchto koridorů uvádí: „migrační koridor mohou využívat nepravidelně nebo s jen nízkou intenzitou (projdou např. 1x za rok nebo za několik let).“.

Důkaz:

- stanovisko AOPK ze dne 20.5.2022 č. j. SR/1163/SC/2022-2

Z mapy AOPK vyplývá, že **záměr přetíná a zásadně negativně zasahuje do migračního koridoru velkých savců v prostoru mezi obcemi Ješetice, Horní Borek a Červený Újezd.**

Důkaz:

- AOPK mapa koridory velkých savců D3 úsek 0305, výřez

Záměr tedy bude představovat kolizi s koridorem VZCHDVS s ohledem na výše uvedené mapy AOPK. Materiálně z hlediska § 50 ZOPK půjde o škodlivý zásah, ke kterému je nutná výjimka podle § 56 ZOPK.

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 usmrčovovat. Není dovoleno sbírat, ničit, poškozovat či přemisťovat jejich vývojová stadia nebo jimi užívaná sídla. Je též zakázáno je držet, chovat, dopravovat, prodávat, vyměňovat, nabízet za účelem prodeje nebo výměny.

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.

Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zakotvuje jako jednu z hlavních zásad na úseku ochrany životního prostředí, princip předběžné opatrnosti. Podle ustanovení § 13 lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.

Dle konstantní judikatury správních soudů **musí být výjimka z ochrany podle § 56 ZOPK vydána před vydáním rozhodnutí o umístění stavby**, jako podklad pro toto rozhodnutí. K tomu viz konstantní judikatura správních soudů, např. rozsudek Nejvyššího správního soudu **č. j. 1 As 37/2005 - 154** ze dne 14. 2. 2008).

Rozhodnutí dotčeného orgánu ochrany přírody a krajiny (Krajský úřad Plzeňského kraje; ze dne 11. 3. 2022, č.j. PK-ŽP/3505/22) neobsahuje výjimku pro VZCHDVS. Řízení tedy musí být přerušeno, a stavebník musí doložit výjimku z ochrany podle § 56 ZOPK pro VZCHDVS.

Kácení dřevin rostoucích mimo les

Podle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. (1) Ke kácení dřevin je nezbytné povolení orgánu ochrany přírody, není-li dále stanoveno jinak. Povolení lze vydat ze závažných důvodů po vyhodnocení funkčního a estetického významu dřevin. Povolení ke kácení dřevin na silničních pozemcích může orgán ochrany přírody vydat jen po dohodě se silničním správním úřadem 6). (2) Povolení není třeba ke kácení dřevin z důvodů pěstebních, to je za účelem obnovy porostů nebo při provádění výchovné probírky porostů, při údržbě břehových porostů prováděné při správě vodních toků, k odstraňování dřevin v ochranném pásmu zařízení elektrizační a plynárenské soustavy prováděném při provozování těchto soustav 6b), k odstraňování dřevin v ochranném pásmu zařízení pro rozvod tepelné energie prováděném při provozování těchto zařízení, k odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze a z důvodů zdravotních, není-li v tomto zákoně stanoveno jinak. Kácení z těchto důvodů musí být oznámeno písemně nejméně

15 dnů předem orgánu ochrany přírody, který je může pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin; v případě odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze tak může učinit jen na základě závazného stanoviska drážního správního úřadu. (3) Povolení není třeba ke kácení dřevin se stanovenou velikostí, popřípadě jinou charakteristikou. Tuto velikost, popřípadě jinou charakteristiku stanoví Ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem. (4) Povolení není třeba ke kácení dřevin, je-li jejich stavem zřejmě a bezprostředně ohrožen život či zdraví nebo hrozí-li škoda značného rozsahu. Ten, kdo za těchto podmínek provede kácení, oznámí je orgánu ochrany přírody do 15 dnů od provedení kácení. (5) Ministerstvo životního prostředí stanoví prováděcím právním předpisem nedovolené zásahy do dřevin, které jsou v rozporu s požadavky na jejich ochranu, náležitosti žádosti o povolení kácení dřevin rostoucích mimo les, náležitosti oznámení o kácení dřevin a období, ve kterém se kácení dřevin zpravidla provádí.

Podle Dendrologického posudku, který je součástí projektové dokumentace (část E.7.09) bylo určeno ke kácení celkem cca 3718 kusů stromů, z toho bude potřeba povelní ke kácení k cca 3235 kusů stromů. Dále bylo určeno ke kácení 74 742 m² porostu dřevin z toho bude potřeba povelní ke kácení k 74 437 m².

Tyto údaje žadatele ale nesouhlasí s vydaným jednotným závazným stanoviskem Krajského úřadu Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, č.j. PK-ŽP/13894/23. Podle něj je vydán souhlas s kácením 2562 ks dřevin rostoucích mimo les a s kácením zapojených porostů dřevin rostoucích mimo les o celkové ploše 75 462 m².

Tedy, zjevně bylo jednotným závazným stanoviskem povoleno více, než o co žádal žadatel. Takový postup je v rozporu s § 45 správního řádu. Jedná se o dispoziční řízení, správní orgán ani dotčený orgán nesmí rozhodnout o něčem, co nebylo předmětem žádosti.

Podle odborného posudku Hodnocení relevance zpracovaného dendrologického průzkumu D3 0305/I Voračice – Nová Hospoda, Ing. Bc. Tomáš Dolenský – Arboristika Čepek - péče o dřeviny, červenec 2024, který si nechal vypracovat účastník řízení, a zakládá jej tímto do spisu, Dendrologický průzkum, respektive jeho aktualizace DÚR 10/2022 vykazuje jednoznačně nedostatečné zachycení reálného stavu. Dvouletý odstup mezi samotným hodnocením a jeho současnou revizí není tak velký, aby bylo možné odchylky vztahovat k tomuto časovému odstupu. Popis území je naprosto nedostatečný. Nejsou definovány základní celky, charakteristika území, podnební a půdní podmínky, nejsou zohledněny základní předměty OP. Pominuty jsou i biokoridory a biocentra v území a vliv odstranění dřevin na jejich funkci. Část ploch má v katastru nemovitostí uvedeno využití jako trvalý travní porost, nicméně tyto plochy jsou prakticky (pravděpodobně díky přirozené obnově) zcela zalesněny. Zde je třeba uvažovat o přehodnocení jednotlivých ploch určených ke kácení, protože se jednoznačně jedná o zapojené porosty a není možné jednotlivé části rozdělovat tzv. „salámovou metodou“. (Vyhláška č. 189/2013 Sb., § 3 písm. b)).

Dále nejsou v zapojených porostech zohledněny jednotlivé dřeviny s obvodem kmene větším než 80 cm měřeném ve výšce 130 cm nad zemí. (Stejskal 2016, s.97)

Část stromů v hodnoceném území je odumřelá, (zda jsou zahrnuty v žádosti na povolení kácení není zřejmé, protože tento parametr v průzkumu chybí – nebo alespoň poznámka o stavu dřeviny), nicméně ani tak počty jedinců na hodnocených plochách nesouhlasí. Nicméně i tyto stromy jsou součástí povolovacího řízení (JELÍNKOVÁ, TUHÁČEK, 2016 s. 11).

Dále jsou v průzkumu často opomíjeny ovocné dřeviny, na které se vztahuje režim povolování kácení, protože rostou mimo definovaná území – viz vyhláška 222/2014 Sb., § 3, písm. d, kdy „se jedná o ovocné dřeviny rostoucí na pozemcích v zastavěném území evidovaných v katastru nemovitostí jako druh pozemku zahrada, zastavěná plocha a nádvoří nebo ostatní plocha se způsobem využití pozemku zeleň“.

V některých případech - např. bod 28 – k. ú. Bezmíř, č. parc.1363 – se jedná o významný krajinný prvek ex lege – zde, dle návěští § 3 vyhlášky 189/2013 Sb., je nutné zohlednit veškeré dřeviny včetně podměrečných (JELÍNKOVÁ, TUHÁČEK, 2019, s. 59).

Což je v nesouladu s textem uvedeným v průzkumu na str. 8., kde je psáno: „Povolení ke kácení dřevin, za předpokladu, že tyto nejsou součástí....“.

Na přítomnost ZCHÚ, u VKP ať ex lege, nebo ex actu se běžně ve zpracovávaných inventarizacích upozorňuje, stejně tak i ohledně zachyceného výskytu ZCHO při terénním šetření. Zde nejsou uvedena žádná fakta, že by se zde cokoliv nacházelo. Přitom při sběru dat dne 26. 7. 2024 v odpoledních hodinách jsem zaznamenal například přelet samce dudka chocholátého – Upupa epops.

Ohledně nesouladů uvedu příklad na jednom katastrálním území, konkrétně úsek inventarizace – Bezmíř. V položkách průzkumu 1 - 30 je započteno 630 jedinců, kteří dle inventarizace podléhají povolovacímu režimu. Rozdíl na tomto úseku činí 137 jedinců, což navyšuje celkový počet stromů o bezmála 18 %. Kompenzační opatření jsou tedy nedostatečná a náhradní výsadby by měly být o těchto 18 % navýšeny. Část jedinců, kteří jsou v inventarizaci zaneseni jako „podměreční“, již splňuje velikost a podmínky povolovacího procesu. Do doby, kdy nabude právní moci rozhodnutí stavebního úřadu, kterým bude povoleno záměr realizovat, se počet dále navýší.

Odborný posudek na str. 4 uvádí konkrétní výčet dřevin, které nejsou uvedeny v dendrologickém posudku žadatele, a pro které nebyl vydán souhlas s kácením podle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., ač splňují zákonné podmínky a jejich kácení vyžaduje souhlas orgánu ochrany přírody a krajiny.

Závěr odborného posudku uvádí cit:

„Údaje prezentované ve zkoumané inventarizaci nekorrespondují se skutečností. Podklady a metodika průzkumu jsou obecné a povrchní, není zohledněn zdravotní stav dřevin a například potenciální stanoviště ZCHD. V zapojených porostech se nachází množství „nadměrečných“ jedinců, kteří nejsou v soupisu zahrnuti, často nekorresponduje druhové složení a počet jednotlivých stromů. V soupisu jednotlivých stromů jsou uvedeny celkové počty na lokalitě s uvedením jednoho údaje k průměru.“

Prakticky netuším, co tento údaj znamená, protože v metodice není tato skutečnost vůbec vysvětlena. Reálně se na lokalitě nachází dřeviny stejného druhu s poměrně velkým rozptylem velikostí kmenů, kdy tato skutečnost z inventarizace vůbec nevyplyvá. V podkladech pro povolení ke kácení je nutné uvádět obvod kmene u každého jednotlivého stromu, v případě více kmenů je vypočítáván průměr náhradního kmene. Toto je z mého pohledu největší pochybení celé inventarizace. Mohlo tak dojít i k chybnému výpočtu při určování objemu náhradní výsadby jako kompenzace vzniklé ekologické újmy, kdy jsou často prováděny kontrolní výpočty pomocí kalkulace společenských hodnot dřevin na Ocenění dřevin dle metodiky AOPK ČR (nature.cz).

U např smrku tak významný rozdíl není (referenční hodnoty v kalkulačce stejné, pouze průměr změněn).

Vypočtená hodnota je kolem 15.000,- Kč, u dubu je již rozdíl poměrně markantní – zde rozdíl činí 336.000,- Kč.“

Účastník požaduje aktualizaci dendrologického průzkumu s ohledem na jeho stáří, zjevné nedostatky a rozpor s vydaným jednotným závazným stanoviskem. Územní rozhodnutí pro stavbu nemůže být vydáno do doby, než bude povoleno kácení dřevin rostoucích mimo les, které jsou uvedeny v dokumentu Hodnocení relevance zpracovaného dendrologického průzkumu D3 0305/I Voračice – Nová Hospoda, Ing. Bc. Tomáš Dolenský – Arboristika Čepek - péče o dřeviny, červenec 2024 (ve spise) a další dřeviny rostoucí mimo les, které ze zákona č. 114/1992 Sb. a vyhlášky č. 189/2013 Sb. povolení kácení vyžadují.

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska orgánu ochrany přírody a krajiny.

j. Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, závazné stanovisko, doplnění JZS rybník Lužník a Voračický rybník, Č. j. PK-ŽP/5317/25, ze dne 27.3.2025

Orgán ochrany přírody (KU Plzeňského kraje, 27.3.2025) vydal správní akt v nesprávné formě. Ani ust. § 4 odst. 4 stavebního zákona, ani § 149 správního řádu, neumožňují vydat změnu závazného stanoviska ze strany prvostupňového dotčeného orgánu. Změna závazného stanoviska je vyhrazena nadřízenému dotčenému orgánu v rámci přezkumu vydaného závazného stanoviska.

Podle § 4 odst. 4 stavebního zákona cit. „*Dotčený orgán je vázán svým předchozím stanoviskem nebo závazným stanoviskem. Navazující stanoviska nebo **navazující závazná stanoviska mohou dotčené orgány v téže věci uplatňovat pouze na základě nově zjištěných a doložených skutečností, které nemohly být uplatněny dříve a kterými se podstatně změnily podmínky, za kterých bylo původní stanovisko nebo závazné stanovisko vydáno, nebo skutečností vyplývajících z větší podrobnosti pořízené územně plánovací dokumentace nebo podkladů pro rozhodnutí nebo jiný úkon orgánu územního plánování nebo stavebního úřadu podle tohoto zákona, jinak se k nim nepřihlíží.***“ (zvýrazněno účastníky).

Při změně podmínek pro vydání závazného stanoviska ust. § 4 odst. 4 stavebního zákona požaduje vydání nového závazného stanoviska, resp. navazujícího závazného stanoviska. Právní řád ale neumožňuje formu změny vydaného závazného stanoviska v tomto případě.

Zásada legality, viz § 2 odst. 2 správního řádu, dopadá i na dotčené orgány; cit: „*Správní orgán uplatňuje svou pravomoc pouze k těm účelům, k nimž mu byla zákonem nebo na základě zákona svěřena, a v rozsahu, v jakém mu byla svěřena.*“

Předmětné řízení bylo rozšířeno o dva nové stavební objekty, a to SO 391 (rybník Lužník) a SO 392 (Voračický rybník). Do spisu bylo doplněno jednotné závazné stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny (JZS), resp. jeho změna, v části souhlasu se zásahem do významného krajinného prvku - těchto dvou rybníků. Z odůvodnění JZS je jasné patrné, že oba

rybníky jsou biotopem zvláště chráněných druhů živočichů zejm. vodních měkkýšů, obojživelníků a ptáků vázaných na tento biotop.

Ve spisu absentují odborné stanovisko k zásahu do významných krajinných prvků Brejšková, Farkač (2/2025) a průzkumy rybníků Voračický a Lužec – části F.16 a F.17 projektové dokumentace, na které JZS ze dne 27.3.2025 výslovně odkazuje.

Výše uvedené doklady byly zásadním podkladem pro vydání JZS, měly být i součástí správního spisu a tvořit podklad pro vydání rozhodnutí. Účastníci řízení měli mít možnost v souladu s ustanovením § 36 odst. 3 správního řádu možnost se k nim vyjádřit. Tato **procesní vada, která zasahuje do ústavního práva účastníků na spravedlivý proces.**

Pro tyto zvláště chráněné druhy, které se v obou rybnících a v jejich okolí prokazatelně vyskytují, a stavby SO 391 a SO 392 je negativně zasáhno, nebyla vydáno výjimka, ani nebylo jinak rozhodnuto, a to z důvodu, že žadatel o výjimku pro tyto druhy nepožádal (zřejmě z důvodu, že oba stavební objekty nebyly předmětem původní žádosti).

Podle ustanovení § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“) ten, kdo v rámci výstavby nebo jiného užívání krajiny zamýšlí uskutečnit závažné zásahy, které by se mohly dotknout zájmů chráněných podle části druhé, třetí a páté tohoto zákona (dále jen "investor"), je povinen předem zajistit na svůj náklad provedení přírodovědného průzkumu dotčených pozemků a písemné hodnocení vlivu zamýšleného zásahu na rostliny a živočichy (dále jen "biologické hodnocení"), pokud o jeho nezbytnosti rozhodne orgán ochrany přírody příslušný k povolení zamýšleného zásahu.

Odvolatel upozorňuje na potencialitu dotčení zájmů na ochraně přírody a krajiny (srovnej „by se *mohly* dotknout“).

Stavební objekty SO 391 a SO 392 jsou jednoznačně stavbou, která „by se mohla dotknout“ zájmů chráněných podle části druhé, třetí a páté ZOPK, pro které dosud nebyla vydána tzv. výjimka z ochrany.

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 usmrctvat. Není dovoleno sbírat, ničit, poškozovat či přemisťovat jejich vývojová stadia nebo jimi užívaná sídla. Je též zakázáno je držet, chovat, dopravovat, prodávat, vyměňovat, nabízet za účelem prodeje nebo výměny.

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.

Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zakotvuje jako jednu z hlavních zásad na úseku ochrany životního prostředí, princip předběžné opatrnosti. Podle ustanovení § 13 lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.

Účastník odkazuje na **odborný posudek Biologická studie, Rybník Lužník a okolí, zpracovatel: Karel Kerouš**, srpen 2025 aplikovaná ekologie, zoologie, Zvláštní odborná způsobilost v ochraně přírody, vydaná MV ČR pod č. 800094412, založený do spisu jinými odvolateli. Podle tohoto posudku:

Na základě terénního šetření znalce došlo k nálezům řady zvláště chráněných druhů živočichů v tomto prostoru. Znalec uvádí cit:

Lokalita je bezesporu biotopem celé řady zákonem chráněných druhů živočichů (ZCHD).

Za potvrzený je považován výskyt následujících zvláště chráněných druhů a druhů zařazených do Červeného seznamu ČR:

Skupina zelených skokanů – ZCHD (kriticky a silně ohrožený druh)

Skokan zelený ZCHD (silně ohrožený druh)

Červený seznam téměř ohrožený (NT)

Skokan krátkonohý (silně ohrožený druh)

Červený seznam zranitelný (VU)

Ropucha obecná – ZCHD (ohrožený druh), Červený seznam zranitelný (VU)

Užovka obojková – ZCHD (ohrožený druh), Červený seznam téměř ohrožený (NT)

Zmije obecná – ZCHD (kriticky ohrožený druh), Červený seznam kriticky ohrožený

(CR)

Strakapoud malý - Červený seznam zranitelný (VU)

Luňák červený - ZCHD (kriticky ohrožený druh), Červený seznam kriticky ohrožený

(CR)

Z přílohy III. vyhl. MŽP č. 395/1992 Sb.

Ohrožené 2 druhy

Silně ohrožené 2 druhy

Kriticky ohrožené 2 druhy

Celkem 6 druhů

Dle Červeného seznamu ČR

Téměř ohrožené 2 druhy

Zranitelné 3 druhy

Kriticky ohrožené 2 druhy

Celkem 7 druhů

Podle závěru této biologické studie cit. „*Prostor rybníka, údolních niv obou napájecích vodotečí, luk na úbočích i lesních porostů nad rybníkem, vykazuje velmi hodnotný biologický potenciál. Podle nálezů a typu prostředí je velmi důležitým krajinným prvkem, jenž přispívá k ekologické stabilitě s dosahem širších územních vazeb. Jedná se o významnou biologicky produktivní část krajiny s absencí plošných lesních porostů. O to je její význam vyšší a důležitější.*

Podklady dodané investorem (ŘSD) jsou nedostatečné. Lokalita nebyla podrobena biologickým průzkumům, které by objektivně vyhodnotily její funkce v krajině, není možné stanovit její přírodovědné hodnoty ani opatření k eliminaci trvalých a nevratných devastčních změn, které stavba dálnice bezesporu zakládá. Z toho vyplývá, že nelze určit ani vliv stavby v jejím průběhu a po jejím dokončení, na přírodní potenciál a ekologické standardy.

Nelze opominout skutečnost, že ochrana přírody je záležitost veskrze celospolečenského a tedy i veřejného zájmu. Proto je nutné si uvědomit, že stavby, které jsou nesprávně deklarované jako veřejný zájem, nemohou nikdy dosáhnout statutu vrcholné celospolečenské úrovně, neboť ve své podstatě vždy slouží pouze určité skupině veřejnosti. Komunikace dálničního typu nevyjímaje. Výjimkou jsou pouze projekty zajišťující obranu státu.

K dosažení reálné biologicko-ekologické hodnoty předmětné lokality, je zapotřebí provést průzkumy rostlin a živočichů v aktivní vegetační době tak, aby byly časově zohledněny zásadní fáze vývoje bezobratlých a obojživelníků, celé reprodukční období ptáků a doba postreprodukční migrace.

Je zřejmé, že skutečných nálezů rostlin a živočichů bude podstatně násobně více a o to budou také vyšší hodnoty předmětného územního bloku.

Na základě shora uvedeného je průzkum celého územního komplexu v nejbližší vegetační době doslova nezbytný.

Důkaz:

- *Biologická studie, Rybník Lužník a okolí, zpracovatel: Karel Kerouš, srpen 2025*

Účastník odkazuje na dokument **Biologická studie, Voračický rybník a okolí, zpracovatel: Karel Kerouš**, srpen 2025 aplikovaná ekologie, zoologie, Zvláštní odborná způsobilost v ochraně přírody, vydaná MV ČR pod č. 800094412, založený do spisu jinými odvolateli. Podle této studie:

Na základě terénního šetření znalce došlo k nálezům řady zvláště chráněných druhů živočichů v tomto prostoru. Znalec na základě terénního průzkumu našel celou řadu jedinců zvláště chráněných druhů živočichů. Viz str. 13 až 18 biologického posouzení.

V závěru znalec jednoznačně uvádí cit:

„(...) průzkumy potvrdily přítomnost celé řady živočichů, kteří bezpochyby indikují kvalitní úroveň zoocenózy, včetně přítomnosti zvláště chráněných druhů. Zdejší biologické podmínky jsou proto předpokladem, že lokalita váže celou řadu dalších rostlin a živočichů, kteří významně přispívají ke stabilitě celého zdejšího ekosystému.

Podklady dodané investorem (ŘSD) jsou nedostatečné. Lokalita nebyla podrobena biologickým průzkumům, které by objektivně vyhodnotily její funkce v krajině, není možné stanovit její přírodovědné hodnoty ani opatření k eliminaci trvalých a nevratných devastčních změn, které stavba dálnice bezesporu zakládá. Z toho vyplývá, že nelze určit ani vliv stavby v jejím průběhu a po jejím dokončení, na přírodní potenciál a ekologické standardy.

Nelze opominout skutečnost, že ochrana přírody je záležitost veskrze celospolečenského a tedy i veřejného zájmu. Proto je nutné si uvědomit, že stavby, které jsou nesprávně deklarované jako veřejný zájem, nemohou nikdy dosáhnout statutu vrcholné celospolečenské úrovně, neboť ve své podstatě vždy slouží pouze určité skupině veřejnosti. Komunikace dálničního typu nevyjímaje. Výjimkou jsou pouze projekty zajišťující obranu státu.

Aby bylo možné učinit objektivní reálné závěry o biologických hodnotách lokality a jejích ekologických funkcích, je bezpodmínečně nutné provést odborné floristicko-faunistické průzkumy v reprodukčním období minimálně od počátku března do konce července kalendářního roku.“

Důkaz:

- *Biologická studie, Voračický rybník a okolí, zpracovatel: Karel Kerouš, srpen 2025*

Na základě výše uvedeného účastník prokazuje, že stavební objekty SO 391 a SO 392 jsou jednoznačně stavbou, která by se mohla dotknout zájmů chráněných podle části druhé, třetí a páté ZOPK, pro které dosud nebyla vydána tzv. výjimka z ochrany.

Dle konstantní judikatury správních soudů musí být výjimka z ochrany podle § 56 ZOPK vydána před vydáním rozhodnutí o umístění stavby.

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska orgánu ochrany přírody a krajiny.

k. Nezákonnost všech závazných stanovisek a vyjádření vydaných v řízení podjatým Krajským úřadem Středočeského kraje

Odvolatel namítal, že Krajský úřad Středočeského kraje byl shledán systémově podjatý ve vztahu k povolování záměru středočeské dálnice D3. Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 12. 2024, čj. **9 As 184/2024-163** cit:

„I. Byla-li u správního orgánu shledána nadkritická míra rizika tzv. systémové podjatosti, jsou ze všech úkonů v řízení vyloučeny i úřední osoby v pozici dotčených orgánů (§ 14 a § 136 správního řádu).

II. Nadřízený správní orgán musí při tzv. delegaci nutně dle § 131 odst. 4 správního řádu pověřit k projednání a rozhodnutí věci správní orgán nacházející se v jeho správním obvodu. Není-li v důsledku toho objektivně možné zároveň naplnit požadavek, aby správní obvod pověřeného správního orgánu sousedil se správním obvodem nezpůsobilého správního orgánu, postačí, pověří-li takový správní orgán, jehož správní obvod je správnímu obvodu nezpůsobilého správního orgánu nejbližší.“ (zvýrazněno účastníky).

Z výše uvedeného rozsudku NSS je jednoznačné, že **vyslovená systémová podjatost Krajského úřadu Středočeského kraje se týká všech dosud v řízení vydaných**

závazných stanovisek, vyjádření a dalších aktů vydaných jednotlivými orgány Krajského úřadu Středočeského kraje. Tyto správní akty nejsou použitelné jako podklad pro vydání rozhodnutí v předmětné věci.

K této námitce nezákonnosti je dle soudní judikatury povinen stavební úřad přihlížet z úřední povinnosti. K námitkám spočívajícím v porušení kogentních ustanovení právních předpisů musí žalovaný přihlídnout bez ohledu na to, kdy jsou uplatněny (k tomu viz např. rozsudek NSS č.j. **4 As 68/2020 – 53**, bod 30. Podobně pak již dříve NSS v rozsudku č. j. **6 As 37/2006 - 122**, v němž uvedl, že cit: „*důvodně je nutno se zaobírat charakterem uplatněné námitky: pokud by jejím obsahem bylo tvrzení o porušení kogentního předpisu hmotného nebo procesního práva, byl správní orgán se takovou námitkou povinen zabývat*“.

Námitka nepoužitelnosti závazného stanoviska dotčeného orgánu z důvodu vydaného stanoviska podjatým dotčeným orgánem je tvrzením o porušení kogentního předpisu hmotného i procesního práva. Z hlediska procesního práva se jedná o porušení § 14 správního řádu, z hlediska hmotného práva se jedná o porušení § 87, 89, 90 a 92 stavebního zákona.

Správní orgán v napadeném rozhodnutí potvrdil nezákonnost všech závazných stanovisek vydaných podjatým Krajským úřadem Středočeského kraje, ale v rozporu s ust. § 2, 4 a 8 správního řádu je považuje za podklady pro vydání napadeného rozhodnutí.

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazných stanovisek vydaných Krajským úřadem Středočeského kraje. Jedná se o tato závazná stanoviska:

i. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, stanovisko vydané pod č. j. 110399/2022/KUSK, vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, ze dne 08.09.2022

Podle Orientální entomologický průzkum vybraných lokalit v území záměru středočeské části dálnice D3 v sezoně 2021, Mgr. Petr Heřman (ve spise) cit:

„Tato zpráva uvádí data k výskytu celkem 44 druhů hmyzu z pěti lokalit v oblasti záměru výstavby středočeské části dálnice D3. Z uvedeného počtu je osm druhů ochranný významných (viz Tab. 1): čtyři zařazené v červeném seznamu (tři v kategorii "téměř ohrožený", jeden v kategorii "zranitelný") a pět druhů je zvláště chráněných (v kategorii "ohrožený"). Nad rámec entomologického průzkumu byly dále pozorovány tři druhy plazů (všechny legislativně chráněné i začleněné do červeného seznamu, dva druhy navíc evropsky významné a chráněné v rámci soustavy Natura 2000). Přestože lokality v době návštěv nevykazovaly všechny stejně vysokou ochrannou hodnotu (např. vzhledem k nedostatku managementu nebo naopak příliš intenzivnímu využívání, což byl případ např. lokalit Dunávice a Studené), pozorování uvedených ohrožených druhů, často navíc požívajících legislativní ochrany, svědčí o celkových kvalitách zájmového území z hlediska biodiverzity. Pro její uchování je žádoucí (a režim ochrany vybraných druhů toto přímo legislativně vyžaduje) zamezit negativním změnám a ničení prostředí obývaného těmito organismy.“

ii. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, souhlasné závazné stanovisko, vynětí z PUPFL, vydané pod č. j. 127768/2022/KUSK ze dne 17.10.2022

Účastník řízení namítá, že chybí souhlas s kácením některých stromů, jedná se o dřeviny označené v tabulce dendrologického průzkumu čísly 100-107 a 226; celkem se jedná o 26 stromů s obvodem kmene více jak 80 cm ve 130 cm výšky a 1740 m² zapojených porostů dřevin, v k. ú. Prčice (p. p. č. 608/46, 1102/2, 790/1, 790/2) a k. ú. Červený Újezd (p. p. č. 982). Podle jednotného závazného stanoviska se jedná o porosty na lesních pozemcích, proto nevydal souhlas s kácením podle § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb. K těmto porostům ale chybí souhlas se zásahem do PUPFL, tyto porosty nejsou součástí dokumentace pro vynětí z PUPFL – část E. 7.03. Dokumentaci pro vynětí z PUPFL je třeba aktualizovat a doplnit posouzení a souhlas orgánu ochrany lesa o tyto dřeviny.

Účastník řízení dále namítá, že chybí souhlas orgánu ochrany lesa se zásahem do ochranného pásma lesa dle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb.

- iii. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy, závazné stanovisko vydané pod č. j. pod čj. 110398/2022/KUSK-DOP/Bry, ze dne 09.09.2022**
- iv. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, závazné stanovisko vydané pod č. j. 113843/2022/KUSK, ze dne 12.09.2022**
- v. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy, spis. zn. SZ_024405/2024/KUSK/6, č. j. 024405/2024/KUSK-DOP/Bry, ze dne 20.03.2024, rozhodnutí o připojení na silnici č. I/3 a zřízení dočasné křižovatky na silnici č. I/3 (NPM 12.04.2024)**

- I. Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského, sdělení vydané pod zn. SBS 39726/2022/OBÚ-02/1, ze dne 07.09.2022**

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Obvodního báňského úřadu pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského, sdělení vydané pod zn. SBS 39726/2022/OBÚ-02/1, ze dne 07.09.2022.

- m. Úřad pro civilní letectví, stanovisko vydané pod č. j. 11719-22-701, ze dne 24.11.2022**

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Úřadu pro civilní letectví, stanovisko vydané pod č. j. 11719-22-701, ze dne 24.11.2022.

- n. Sekce majetková Ministerstva obrany, odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru, závazné stanovisko vydané pod čj. MO 369473/2023-1322 ze dne 24.04.2023**

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Sekce majetková Ministerstva obrany, odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru, závazné stanovisko vydané pod čj. MO 369473/2023-1322 ze dne 24.04.2023.

o. Ministerstvo dopravy ČR, Odbor infrastruktury a územního plánu, závazné stanovisko vydané pod zn. MD-28716/2022-910/2, ze dne 26.10.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Ministerstva dopravy ČR, Odbor infrastruktury a územního plánu, závazné stanovisko vydané pod zn. MD-28716/2022-910/2, ze dne 26.10.2022.

p. Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor výkonu státní správy I, závazné stanovisko, souhlas s odnětím půdy ze ZPF vydaný pod č. j. MZP/2023/500/58, ze dne 10.02.2023

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Ministerstva životního prostředí ČR, odbor výkonu státní správy I, závazné stanovisko, souhlas s odnětím půdy ze ZPF vydaný pod č. j. MZP/2023/500/58, ze dne 10.02.2023.

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

Stavba vyžaduje zabírání rozsáhlých ploch zemědělské půdy a zelených ploch, což může vést ke snížení produkční kapacity zemědělství a ztrátě krajinné estetiky. To bude mít také dopad na místní zemědělské komunity a jejich ekonomickou stabilitu. Stavební práce mohou způsobit erozi půdy, zejména v oblastech s nestabilním terénem. To povede k sesuvům půdy a změnám v hydrologických poměrech, které negativně ovlivní okolní přírodu a infrastrukturu. Kumulativní dopady výstavby a provozu dálnice budou mít dlouhodobé ekologické následky, které mohou trvat desítky let. To zahrnuje změny v biodiverzitě, kvalitu půdy a vody, a celkovou ekologickou rovnováhu v regionu.

Součástí stavby jsou **rozsáhlé terénní valy**. A to jak rozměrem, tak výškou a jejich umístěním. Existence těchto valů je žadatelem odůvodňována potřebou protihlukových opatření. Tato potřeba však nemá oporu ve správním spisu.

Realizaci takto rozsáhlých valů proto odvolatel považuje za bezdůvodný zásah do ochrany zemědělského půdního fondu. Pro potřebná protihluková opatření existuje alternativní opatření. A to zejména v podobě protihlukové zdi, v kombinaci s případnými terénními zářezy a valy mnohem menšího rozsahu, popř. tunelové nebo zákrytové řešení. Tunelové řešení se i s ohledem na značný terénní rozdíl začátku a konce plánovaného záměru nabízí jako ideální řešení pro minimalizaci vlivů na ochranu životního prostředí a hmotná práva vlastníků (zejm. právo vlastnické, právo na ochranu zdraví a příznivého životního prostředí).

Rozsáhlé terénní valy jsou podle přesvědčení odvolatele nepřijatelným zásahem do krajinného rázu a ochrany ZPF, přičemž správní orgány tuto skutečnost zcela přehlížejí.

Lze konstatovat, že na základě zmíněného stanoviska nemohl být zjištěn stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti ve smyslu § 3 správního řádu ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu, dle něhož je správní orgán povinen zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu.

Tvrzení o nutnosti splnění podmínky EIA – vyrovnaní bilance zemin – je v rozporu s veřejným zájmem na ochraně ZPF. Resp. tato podmínka stanoviska EIA (nadto nebyla

převzata správním orgánem do napadeného rozhodnutí) není v převažujícím veřejném zájmu oproti zájmu na ochraně ZPF.

Dále účastník namítá, že je zde významný rozdíl ve výměře zemědělské půdy, od vydání stanoviska EIA došlo k jejímu významnému úbytku v lokalitě pro umístění záměru liniové stavby dálnice D3.

q. Ministerstvo vnitra ČR, odbor bezpečnostní politiky, stanovisko vydané pod č. j. MV-184604-2/OBP-2022, ze dne 21.10.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Ministerstva vnitra ČR, odbor bezpečnostní politiky, stanovisko vydané pod č. j. MV-184604-2/OBP-2022, ze dne 21.10.2022.

r. Ministerstvo zdravotnictví ČR, Český inspektorát lázní a zřidel, vyjádření vydané pod č. j. MZDR 25735/2022-2/ČIL-Sk, ze dne 13.09.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Ministerstva zdravotnictví ČR, Český inspektorát lázní a zřidel, vyjádření vydané pod č. j. MZDR 25735/2022-2/ČIL-Sk, ze dne 13.09.2022.

s. Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, odbor služby dopravní policie, stanovisko vydané pod čj. KRPS-307134-3/ČJ-2017-0100DP ze dne 30.09.2022, Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, Územní odbor Benešov, Dopravní inspektorát, stanovisko vydané pod č. j. KRPS-241537-2/ČJ-2022-010106, ze dne 27.09.2022, Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, Územní odbor Příbram, Dopravní inspektorát, stanovisko vydané pod č. j. KRPS-303117-3/ČJ-2017-011106, ze dne 09.01.2023

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazných stanovisek Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, odbor služby dopravní policie, stanovisko vydané pod čj. KRPS-307134-3/ČJ-2017-0100DP ze dne 30.09.2022, Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, Územní odbor Benešov, Dopravní inspektorát, stanovisko vydané pod č. j. KRPS-241537-2/ČJ-2022-010106, ze dne 27.09.2022, Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, Územní odbor Příbram, Dopravní inspektorát, stanovisko vydané pod č. j. KRPS-303117-3/ČJ-2017-011106, ze dne 09.01.2023.

Odvolatel namítá rozpor s § 4 odst. 4 stavebního zákona, podle kterého dotčený orgán je vázán svým předchozím stanoviskem nebo závazným stanoviskem. Navazující stanoviska nebo navazující závazná stanoviska mohou dotčené orgány v téže věci uplatňovat pouze na základě nově zjištěných a doložených skutečností, které nemohly být uplatněny dříve a kterými se podstatně změnily podmínky, za kterých bylo původní stanovisko nebo závazné stanovisko vydáno, nebo skutečností vyplývajících z větší podrobnosti pořízené územně plánovací dokumentace nebo podkladů pro rozhodnutí nebo jiný úkon orgánu územního plánování nebo stavebního úřadu podle tohoto zákona, jinak se k nim nepřihlíží.

t. Městský úřad Votice, oddělení územního plánování a životního prostředí, souhrnné vyjádření vydané pod č. j. 38514/2022/ÚPŽP-St, ze dne 11.10.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Městský úřad Votice, oddělení územního plánování a životního prostředí, souhrnné vyjádření vydané pod č. j. 38514/2022/ÚPŽP-St, ze dne 11.10.2022.

Odvolatel dále namítá, že toto stanovisko nebylo součástí správního spisu.

u. Městský úřad Votice, Odbor výstavby, územního plánování a životního prostředí vyjádření pod č. j. 37795/2022/ÚPŽP-Ko, ze dne 06.10.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Městský úřad Votice, Odbor výstavby, územního plánování a životního prostředí vyjádření pod č. j. 37795/2022/ÚPŽP-Ko, ze dne 06.10.2022.

v. Městský úřad Votice, Odbor správních činností a dopravy závazné stanovisko vydané pod č. j. 36812/2022/SD-ZA, ze dne 29.09.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Městský úřad Votice, Odbor správních činností a dopravy závazné stanovisko vydané pod č. j. 36812/2022/SD-ZA, ze dne 29.09.2022.

w. Městský úřad Votice, oddělení územního plánování a životního prostředí, závazné stanovisko, § 146 zák. o odpadech, vydané pod č. j. 49159/2023/ÚPŽP-Pr, ze dne 24.11.2023

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Městský úřad Votice, oddělení územního plánování a životního prostředí, závazné stanovisko, § 146 zák. o odpadech, vydané pod č. j. 49159/2023/ÚPŽP-Pr, ze dne 24.11.2023.

x. Městský úřad Votice, oddělení stavební úřad, závazné stanovisko, § 17 zák. č. 254/2001 o vodách, vydané pod č. j. 14274/2023/VÝST-Br, ze dne 05.04.2024

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Městský úřad Votice, oddělení stavební úřad, závazné stanovisko, § 17 zák. č. 254/2001 o vodách, vydané pod č. j. 14274/2023/VÝST-Br, ze dne 05.04.2024.

Podle dokumentu žadatele E.7.4. – Vliv stavby na životní prostředí, str. 52 cit. „*Potenciální ovlivnění zdrojů v území tohoto úseku je předpokládáno následovně: Zářez v km cca 48,620 – 49,160 – hloubka až 7 m, od staničení km 49,000 zářez do 1 m Cca druhá polovina úseku stavby však protíná infiltrační oblast bezejmenného levostranného přítoku vodního toku Březina. Proud mělce infiltrovaných srážkových a mělkých podzemních vod je odváděn morfologickou depresí směrem k osadě Balkán. Část mělce infiltrovaných srážkových vod bude zachycena zářezem a gravitačně odvedena mimo povodí daného toku. Tímto jevem může dojít/dojde k částečnému snížení průtoku vody v dané vodoteči. Uvažované další snížení nivelety nedoporučujeme z důvodů zastižení mělké hladiny podzemní vody. Ta se v daném území pohybuje v hloubce cca 1,0-1,5 m pod terénem. Při jejím protnutí bude nutné provést řádné hloubkové odvodnění tělesa budoucí dálnice, resp. trvalý gravitační odvod podzemních vod. Tímto opatřením se dále výrazně zhorší hydrologický režim bezejmenné vodoteče.*“

Podle str. 53 pak cit: „*V km 52,100 až 52,750 bude trasa dálnice vedena převážně v odřezu o max. hloubce až 10 m, do staničení cca km 52,380 zářez do cca 3 m. V intervalu staničení cca km 52,640-52,820 je pak realizován mělký zářez do 3 m. Ve zbývajících částech úseku stavby zářez*

dosahuje hloubky cca 5 m. Úroveň dálniční kanalizace se bude zasahovat min 1,5-2,0 m pod dnem budoucí nivelety. Budoucí přeložka silnice II/121 je vedena podjezdem po budoucí dálnici. Hloubku zářezu silnice II/121 předpokládáme cca 8 m. Předkvartérní podloží je tvořeno eluvem pararuly až zcela zvětralou pararulou. Kvartérní pokryv je tvořen deluviálními sedimenty – hlinitými a jílovitými písky, písčitými jíly a hlínami. Hladina podzemní vody byly v blízkých studních a průzkumných vrtech zastižena v hloubce 0,35- 6,4m pod povrchem terénu. Zářez budoucí dálnice a zejména budoucího podjezdu silnice II/121 bude mít zásadní negativní vliv na jímací objekty podzemních vod a hydrogeologických režim daného území. V daném území bude přeložkou silnice II/121 vytvořen hluboký zářez, který musí být řádně gravitačně odvodněn. Tím dojde v daném území k trvalému poklesu hladiny podzemních vod, až do úrovně hloubkové drenáže. Vzhledem k výskytu převážně mělkých kopaných studní S47 až S53 s hloubkou 2,3-7,5 m dojde k zásadnímu poklesu, až ztratě vody v těchto jímacích objektech. U studny S54 (vrt do hloubky 29 m), která jímá podzemní vody z hlubších struktur horninového masívu lze očekávat minimální snížení vydatnosti – platí za předpokladu řádného provedení vrtané studny, zejména odizolování mělkého kvartérního horizontu podzemních vod, od podzemních vod vázaných na puklinové prostředí skalního masívu.

V další etapě průzkumných prací bude bezpodmínečně nutné provést v dané lokalitě podrobný hydrogeologický průzkum.“

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

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

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

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

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

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

Hydrogeologický posudek založený ve spisu (Dragoun, 2016) je zastaralý a nepoužitelný; stojí na zastaralých údajích z roku 2012. Účastník řízení požaduje jeho aktualizaci. Ač zastaralý, posudek i tak ve svém závěru jasně prokazuje nepřiměřený vliv stavby na podzemní vody, a to zejména v lokalitě Loudilka a Balkán. Viz str. 12 posudku, podle kterého Předkládané posouzení hodnotí hydrogeologické poměry v části plánované stavby dálnice D3, v úseku km cca 47,600-53,800. Jedná se o úsek, kde je plánována výšková změna vedení nivelety – zahloubení. V posouzení je hodnoceno celkem 6 zářezových úseků budoucí stavby. V prvních čtyřech úsecích nepředpokládáme významné ovlivnění hydrogeologických poměrů. Ve druhém hodnoceném úseku lze očekávat částečné ovlivnění hydrologického režimu – bezejmenné vodoteče v blízkosti osady Balkán. Při uvažovaném dalším snížení nivelety lze předpokládat významné negativní ovlivnění vodoteče. V pátém hodnoceném úseku stavby – lokalita Loudilka očekáváme, zejména vlivem zahloubení přeložky silnice II/121, výrazné negativní ovlivnění hydrogeologických a hydrologických poměrů. V daném území lze očekávat trvalou ztrátu podzemních vod v blízkých jímácích objektech a studních. V daném úseku stavby bude nutné v další etapě průzkumných prací realizovat podrobný hydrogeologický průzkum, jehož součástí bude i monitoring stávajících studní. Hladina podzemní vody byla v blízkých studních a průzkumných vrtech zastižena v hloubce 0,35-6,4m pod povrchem terénu. Zářez budoucí dálnice a zejména budoucího podjezdu silnice II/121 s hloubkou cca 8-9 m bude mít zásadní negativní vliv na jímací objekty podzemních vod a hydrogeologických režimů daného území. Vzhledem k výskytu převážně mělkých kopaných studní S47 až S53 s hloubkou 2,3-7,5 m dojde k zásadnímu poklesu až ztrátě vody v těchto jímácích objektech. U studní č. 47 až 52, doporučujeme již nyní uvažovat s realizací náhradních vodních zdrojů, případně napojit celou lokalitu Loudilka na veřejný vodovodní řad obce z Heřmaničky. V posledním hodnoceném zářezu stavby nelze vyloučit částečný negativní vliv na jímací zdroje v obci Jiříkov a vodního zdroje pro město Sedlec-Prčice. Vlivem vyhloubení zářezu dojde k snížení přirozené infiltrační oblasti daných vodních zdrojů. V daném úseku stavby bude nutné v další etapě průzkumných prací realizovat podrobný hydrogeologický průzkum. Součástí průzkumu bude i monitoring stávajících studní. V případě rizika negativního ovlivnění studní, bude nutné i zde realizovat po dohodě s vlastníky náhradní vodní zdroje. V ostatních úsecích stavby zůstávají v platnosti závěry a doporučení uvedené v předběžném hydrogeologickém průzkumu z roku 2013. Stejně tak zůstávají v platnosti všeobecně uvedená hodnocení přírodních poměrů, ochranných pásem, atd.

Posudek tedy jasně prokazuje ztrátu zdrojů pitné vody. Účastník požaduje doplnění náhradního zásobování pitné vody v postižených lokalitách. Účastník požaduje přepracování projektu MUK Loudilka a přeložky II/121 tak, aby se snížily vlivy na podzemní vody.

Účastník je přesvědčen, že hydrologické posouzení není dostatečné a je třeba je zásadně s ohledem na povinnost danou § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu doplnit; toto doplnění nelze odsunout do stavebního řízení; posouzení musí být řádně provedeno již k umístění stavby. Je především nutné zjistit vodní režimy v okolí Voračického rybníka – je zde závislost vodních zdrojů (studen) v Říkově na hladině rybníka. Dále pak zjistit vodní režimy v okolí studen v Radíči – zásobování vodou části Radíče; zjistit vodní režimy lokalita Deboreč.

Závěrečná zpráva předběžného GTP 2013 uvádí jasnou likvidaci zdrojů vody. Téměř ve všech úsecích zářezů byla zastižena podzemní voda, proto vyhloubením zářezů dojde k ovlivnění režimu podzemních vod. Přítoky do zářezů D3 byly odhadnuty na základě provedených vrtů a ověřovacích hydrodynamických zkoušek. Podle těchto odhadů budou přítoky v jednotlivých zářezích většinou menší než 0,5 l/s s tím, že se časem budou snižovat až zcela ustanou. Problematickou oblastí z hlediska ovlivnění stávajících vodních zdrojů při výstavbě zářezů dálnice D3 bude zejména území situované západně od D3 v km 41,500 až 41,850 (zdroje v Bezmíří), dále území V od D3 v km 48,500 až 50,050 (zdroje v Loudilce, v Bídě, zdroj pro Sedlec-Prčice, zdroje v Jiříkovci), území V od D3 v km 54,000 až 54,500 (zdroje Horní Borek) a území Z od D3 v km 57,000 až 57,500 (zdroje pro Lažany). Zde budou báze zářezů (dešťové kanalizace) hloubeny pravděpodobně pod hladinou podzemní vody. V důsledku stavby dálnice bude pravděpodobně zlikvidováno pět zdrojů podzemní vody: č.2 v km 57,200, č.15 v km 54,200, č.25 a 26 v km 52,500, č.32 v km 50,700 a č.47 v km 48,550. Pro další etapu průzkumných hydrogeologických prací bylo doporučeno zaměřit se na výše uvedené problematické úseky (provedení dalších monitorovacích vrtů, pasportizace kvality vodních zdrojů, režimní sledování apod.).

Závěrečná zpráva doplňkového HGP předběžného HGP (2019) uvádí likvidaci vodních zdrojů a specifikuje místa. Podle něj bude významným způsobem ovlivněno 8 zdrojů v osadě Loudilka, 5 zdrojů v obci Horní Borek, 2 zdroje vody v k.ú. Červený Újezd u Miličina a 1 zdroj podzemní vody v k.ú. Lažany u Mezna.

Problematika ovlivnění kvality vod je poněkud zjednodušena na celé povodí Mastník, přičemž však budou dotčeny i menší toky tvořící její přítoky a především studně individuálního zásobování.

Největší nejistotu lze spatřovat v zahloubení komunikace a absenci podrobnějších údajů o hydrogeologických podmínkách v trase komunikace. Tyto otázky musí být prověřeny a doplněny (viz návrh požadavků níže).

Tuto problematiku měl zpracovat Hydrogeologický posudek (číslo přílohy E.7.11) od zhotovitele SUDOP z 12/2021. Po prostudování tohoto posudku musíme konstatovat, že posudek je vnitřně rozporný, nesrozumitelný a nepřezkoumatelný. Autor posudku provedl nedostatečné zjištění skutkového stavu, který může mít negativní význam na zákonnost. Autorova argumentace v posudku je ostatně do značné míry opsána z předchozího zastaralého hydrogeologického posudku zpracovaným firmou ARCADIS Geotechnika a.s., z roku 2013 a z „mapových podkladů z internetu.....“.

Pokud by před započítáním výstavby nebylo známo najisto, že stavba s ohledem na hydrogeologické podmínky území neohrozí okolí (myšleno životní prostředí), tak i nemovitosti sousední, mohlo by v průběhu výstavby či po jejím dokončení dojít ke katastrofálním následkům se škodami na životním prostředí, majetku i lidských životech.

Zásadní nedostatky dokumentu Hydrogeologický posudek (číslo přílohy E.7.11) od zhotovitele SUDOP z 12/2021:

- A. Datum zhotovení posudku na str. 1 je uvedeno 12/2021, na str. 2 zůstává staré datum 2016 – To svědčí o tom, že zhotovitel posudku nedbale převzal posudek z roku 2016 a nenamáhal se vyhodnotit posouzení „významného“ vlivu snížení nivelety o 5-6,6 m na stávající vodní zdroje a jímací objekty.

- B. Staničení v dokumentu neodpovídá skutečnému staničení a to brání spolehlivé identifikace objektů, považujeme to za překážku a požadujeme stanovení jednotného staničení napříč všemi dokumenty. S touto problematikou nejednotného staničení se potkáváme ve vícero dokumentech a přílohách, jež jsou součástí k záměru „D3 0305/I Voračice-Nová Hospoda“. Považujeme to za překážku, která brání spolehlivé identifikace objektů a požadujeme stanovení jednotného staničení napříč všemi dokumenty. Viz zmíněný posudek: „1.2 Základní údaje, Řešený úsek stavby D3 0305/I Voračice – Nová Hospoda je vymezen staničením cca km 47,600-53,800. Daný úsek stavby je veden převážně v zářezech a násypch.“
- C. Zmíněné hydrogeologické posouzení se opírá pouze o, citace: „...byla provedena terénní rekognoskace zájmového území. Nebyly prováděny žádné nové technické práce ani měření. Jako podklady pro zpracování tohoto posouzení byly využity dostupné archivní a mapové podklady, zejména pak předběžný hydrogeologický průzkum zpracovaný firmou ARCADIS Geotechnika a.s., z roku 2012. Označení jímacích objektů a studní je převzato ze zprávy předběžného hydrogeologického průzkumu (ARCADIS Geotechnika a.s., z roku 2013). Staničení stavby je uváděno podle aktuálních předaných a platných podkladů. Mimo výše uvedených podkladů jsme při zpracování posouzení vycházeli z dostupných archivních posudků uložených v archivu české geologické služby - Geofondy v Praze a z mapových podkladů z internetu (portál veřejné správy ČR, portál Geofond ČR, portál České geologické služby, údaje z Výzkumného ústavu vodohospodářského, z Hydroekologického servisu a údaje z ČHMÚ).“ Jsme přesvědčeni, že pouze na základě procházky krajinou bez měření nebo jiných technických prací nelze dostatečně bezpečně zodpovědět posouzení vlivu snížení nivelety o 5-6,6 m na stávající vodní zdroje a jímací objekty.
- D. Sám autor posudku hodnotí zájmové území z vodohospodářského hlediska jako ne příliš významné. V zájmové oblasti je velká řada nemovitostí, které jsou odkázány pouze na individuální zásobování pitnou vodou, též v této oblasti jsou drobné vodoteče, které budou negativně ovlivněny, jak samotnou stavbou, tak následným provozem. Už samotnou stavbou, tak následným provozem dálnice reálně hrozí únik ropných látek do povrchových i podzemních vod, dále budou negativně ovlivněny odtokové poměry v dané území včetně vlivu chemických rozmrazovacích látek na recipientní vodoteče. Všechny vodní zdroje budou enormně zatíženy. Citace: „Z vodohospodářského hlediska není zájmové území příliš významné, nejvyšší průměrné hodnoty koeficientu transmisivity zjištěné z nově provedených hydrodynamických zkoušek činí 4,65.10⁻⁵ až 7,72.10⁻⁷ m².s⁻¹. Jedná se však o průměrné hodnoty stanovené z nepříliš rozsáhlého souboru informací ve výrazně nehomogenním prostředí a skutečné hodnoty D3 0305/I Voračice – Nová Hospoda Hydrogeologické posouzení v konkrétním místě jsou dány mírou tektonického porušení, morfologickou pozicí, mocností a charakterem zvětralín aj. Podle výsledků průzkumu je však možno v prostoru projektovaných zářezů očekávat značnou variabilitu propustnostních parametrů horninového prostředí.“ S ohledem na absenci podrobnějších informací, zastaralost průzkumu o podzemních a povrchových vodách, jímacích objektech v trase komunikace - je nutnost ověřit aktuální podrobnější problematiku a skutečnosti.
- E. Hydrogeologický posudek bagatelizuje „pramení vývěry“, záměrně je neuvádí nebo je v tomto bodě nepřesný. Viz citace: „K drenáži podzemních vod dochází v úrovni místních erozních bází skrytým příronem do vodotečí, pramenní vývěry nebyly, až na výše uvedený evidovaný pramen, v trase stavby pozorovány ani evidovány.“ Nutno podotknout, že autor posudku opomněl zmínit o jakém pramenu a jakém místě hovořil.

Dle odvolatele jsou v zájmové území pozorovány i jiné prameny než jen ten na 54,8 km u obce Ješetice. S ohledem na absenci podrobnějších informací, zastaralost průzkumu o podzemních a povrchových vodách, jímacích objektech v trase komunikace - je nutnost ověřit aktuální podrobnější problematiku a skutečnosti.

- F. Zmíněný hydrogeologický posudek (číslo přílohy E.7.11) od zhotovitele SUDOP z 12/2021 se i v tomto bodě opírá o zastaralá data a ani při „terénní rekognoskaci zájmového území“ nebyl schopen autor zjistit, že v zájmové oblasti jsou nové jímací objekty a studně zásobující obyvatele a hospodářské zvířectvo. Viz citace: „*Označení jímacích objektů a studní je převzato ze zprávy předběžného hydrogeologického průzkumu (ARCADIS Geotechnika a.s., z roku 2013). Staničení stavby je uváděno podle aktuálních předaných a platných podkladů.*“ Zde uvedeme příkladem některá rozhodnutí/povolení k jímacím objektům a studním z vodohospodářské evidence:
1. *2016-11-11, pí Marcela Šlápotová, pozemku parc. č. 1839/11 v kat. území Horní Borek, místní část Horní Borek, obec Červený Újezd, číslo hg. rajonu 632, ČHP 1-08-05-047, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK Y-735985, X1102136, za účelem zajištění vody pro zásobování usedlosti čp. 13 na parc. č. st. 251 v kat. území Horní Borek, včetně napájení hospodářských zvířat a zálivky přilehlých pozemků, v jakosti odpovídající pro tyto účely, a v rozsahu
 2. *2021-05-11 Stavba vrtané studny bude umístěna na pozemku parc. č. 573/5 v kat. území Ješetice, paní MUDr. Jana Mrázková,
 3. *2023-03-20, pan Ondřej Voráč, na pozemku parc. č. 573/4, kat. území Ješetice, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK X= 1100715,42, Y= 737788,3.
 4. *2024-04-29, pan Jan Heráň, Stavba vrtané studny bude umístěna na pozemku parc. č. 679/5 v kat. území Ješetice, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK X= 1099878,92, Y= 738381,69.
 5. *2017-04-19, pí MUDr. Hany Karasové, vrtané studny, umístěné na pozemku parc. č. 1120/19 v kat. území Heřmaničky, místní část Čišťovice, obec Heřmaničky (číslo hg. rajonu 632, ČHP 1-08-05-047, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK Y-739039, X-1098208)
 6. *2016-11-23, pí Bc. Veroniky Táchové, vrtané studny, umístěné na pozemku parc. č. 392/2 v kat. území Heřmaničky, místní část Heřmaničky, obec Heřmaničky (číslo hg. rajonu 632, ČHP 1-08-05-047, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK Y-738952, X-1097799)
 7. *2014-05-07, Ing. Lenka Kardová Charvátová, vrtané studny, umístěné na pozemku parc. č. 906/4 v kat. území Velké Heřmanice (číslo hg. rajonu 632, ČHP 1-08-05-057, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK Y-739659, X-1096888)
 8. *2023-07-04, pan Zdenek Jirkovec, ke stavbě vrtané studny umístěné na pozemku parc. č. 25 v kat. území Velké Heřmanice.
 9. *2022-06-13, Petr Slunečko, Stavba vrtané studny bude umístěna na pozemku parc. č. 142, kat. území Velké Heřmanice, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK X= 1095720, Y= 741121.
 10. *2023-09-27, Patrik Fekete, vrtané studny, umístěné na pozemku parc. č. st. 6 v kat. území Velké Heřmanice, obec Heřmaničky (číslo hg. rajonu 632, ČHP 1-08-05-047, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK Y-741051,42, X-1095777,44)
 11. *2014-09-11, p. Jan Dlabal, vrtané studny, umístěné na pozemku parc. č. 384/11 (před digitalizací pozemek vedený ve zjednodušené evidenci kat. č. 384/3) v kat. území Bezmrš, obec Vojkov (číslo hg. rajonu 632, ČHP 1-08-05-051, orientačně stanovené souřadnice v SJTSK Y-741254, X-1092128),

12. 2023-07-17, Ing. Patrik Tonar, vrtané studny umístěné na pozemku parc. č. 384/16 v kat. území Bezmíř
13. *2022-10-27, Ing. Alžběta Tai-APin Žlabová, vrtané studny umístěné na pozemku parc. č. 507/5 v kat. území Bezmíř.
14. *2023-12-13, pan Jan Květ, vrtané studny umístěné na pozemku parc. č. 812 v kat. území Bezmíř.
15. *2023-08-21, pan Václav Křížek, Stavba vrtané studny bude umístěna na pozemku parc. č. 808/2, kat. území Bezmíř, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK X= 1093955,6, Y= 741608,1.
16. *2021-02-08, pan Josef Kostka, Stavba vrtané studny bude umístěna na pozemku parc. č. st. 45, k. ú. Martinice u Votic, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK X= 1094125, Y= 740445.
17. *2023-08-21, pan Václav Křížek, vrtané studny umístěné na pozemku parc. č. 808/2 v kat. území Bezmíř
18. *31.07.2019, MUDr. Jana Žlabová, Stavba vrtané studny bude umístěna na pozemku parc. č. st. 10, k. ú. Bezmíř, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK Y= 740963,7, X= 1092146,1.
19. *2021-01-19, MUDr. Dana Nagyová, Stavba vrtané studny bude umístěna na pozemku parc. č. 1282/4, k. ú. Bezmíř, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK X= 1092159,28, Y= 740992,1.
20. *2023-07-17, Ing. Patrik Tonar, vrtané studny umístěné na pozemku parc. č. 384/16 v kat. území Bezmíř

S ohledem na absenci podrobnějších informací, zastaralost průzkumu o podzemních a povrchových vodách, jímacích objektech v trase komunikace - je nutnost ověřit aktuální podrobnější problematiku a skutečnosti.

Hydrogeologické posouzení je tedy třeba na základě výše uvedené námítky přepracovat, v této podobě nemůže být podkladem pro vydání rozhodnutí ve smyslu § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu.

V řízení zcela absentuje závazné stanovisko dotčeného orgánu ochrany vod podle vodního zákona. Bez něj je vydání rozhodnutí nezákonné.

Účastník řízení z výše uvedených důvodů požaduje:

1. Stanovení jednotného staničení napříč všemi předkládanými dokumenty.
2. Provést nové zpřesněné hydrogeologické posouzení vlivu změny nivelety projektované stavby na stávající vodní zdroje a jímací objekty (studny), při uvažované změně nivelety, resp. její snížení nivelety o 5-6,6 m. Účelem posouzení by mělo být zhodnocení možného negativního vlivu na režim podzemních a povrchových vod v daném úseku stavby a případný návrh zajištění náhradních zdrojů vod pro obyvatelstvo nebo firmy v případě negativního ovlivnění stávajících vodních zdrojů. Zpřesněním myslíme, že seznam možných negativních dotčených vodních zdrojů bude odpovídat realitě z terénu, přesného jednotného staničení, naměřených dat a hodnot, které lze případně později verifikovat.
3. Aktualizaci a zpřesnění mapy hydrogeologických objektů přílohy č. 5 Účelová hydrogeologická mapa od zhotovitele GeoTec GS, a.s. zhotovenou 06/2019. Tzn. doplnit všechny vodní jímací zdroje, prameniště a vodoteče.

4. Aby na základě zpřesněného hydrogeologické posouzení vlivu na zájmové území dálnice D3 v úseku 0305/I Voračice – Nová Hospoda, bylo nově zapracováno/součástí projektové dokumentace navržená řešení k zajištění nových náhradních vodních zdrojů.
5. Vybudovat monitorovací systém v podobě automatických záznamových hladinoměrů (dataloggerů), umístěných ve vodních zdrojích v zájmové oblasti pro režimní měření hladiny podzemní vody. Monitoring bude probíhat kontinuálně před započítáním stavby, v průběhu stavby a následujících 5 let provozu dálnice.
6. Vybudovat monitorovací systém v podobě automatických záznamových GPRS dataloggerů – telemetrických stanic, které budou určené pro sledování okamžitých průtoků, tlaků a hladin ve vodotečích, předávacích a měrných šachtách, v úpravnách vody, srážkovém úhrnu v zájmové oblasti pro režimní měření srážkových vod a sledování odtokových poměrů povrchových vod. Monitoring bude probíhat kontinuálně před započítáním stavby, v průběhu stavby a během provozu dálnice.
7. V rámci snížení možnosti rizika kontaminace povrchových a podzemních vod, vybudovat monitorovací systém se zaměřením na ověření kvality povrchové a podzemní vody v rozsahu - barva, zákal, úplný fyzikálněchemický rozbor (ÚCHR), ropné látky (C10-C40), mikrobiologické ukazatele.
8. Monitoring bude probíhat kontinuálně před započítáním stavby, v průběhu stavby a během provozu dálnice.
9. Zpracovat hydrologickou studii, která bude řešit bezpečné odvádění dešťových vod z posuzovaného záměru dálnice D3 v úseku 0305/I Voračice – Nová Hospoda do Pivovarského místních vodotečí.
10. Srážkovou vodu z budoucí dálnice požadujeme odvést mimo infiltrační oblast vodních zdrojů.
11. Provést měření průtoků místních vodotečí se zaměřením na minimální průtok v zimním období; zpracovat výpočet zátěže vodotečí chloridovými solemi, které budou použity při zimní údržbě příslušného úseku komunikace; rozhodnout o případném využití jiných postupů při zimní údržbě komunikace. Zda je zásadní skutečností trvalý průtok na těchto tocích, kde při menších průtocích může dojít k výraznějšímu ovlivnění zimní údržbou komunikace.
12. Podrobnější vyhodnocení pro všechny dotčené recipienty. Dokumentace neuvádí podrobnější informace o odvodnění jednotlivých úseků komunikace a bilanci srážkových vod v těchto úsecích, ani bilanci znečišťujících látek (zejména chloridů) na odtoku srážkových vod. Potřebné informace uvést včetně vlivu na rybníky v blízkosti trasy komunikace. Ostatně na to odkazuje ve stanovisku i státní podnik Povodí Vltavy, viz:
 1. „Projekt vyřešeného odvádění dešťových vod v souladu s § 5 odst. 3 vodního zákona, Úvod.
 2. Odvádění dešťových vod je důležitým aspektem hydrologického inženýrství, který musí být řešen v souladu s právními předpisy, konkrétně s § 5 odst. 3 vodního zákona. Tento zákon klade důraz na preferenci přírodě blízkých řešení, jako je

zadržování, vsakování a odpar dešťových vod, před samotným odváděním, které je považováno za poslední možnost.

3. *Právní rámec a technické požadavky. Vodní zákon vyžaduje, aby byly primárně aplikovány metody zadržování, vsakování a odparu dešťových vod. Odvádění dešťových vod je povoleno pouze v případě, že je technicky prokázáno, že prioritizované metody nejsou realizovatelné. Tento požadavek je konkrétně specifikován tak, že povolené odvádění dešťových vod je omezeno na maximální průtok 3 l/s z hektaru. Prostorová náročnost a předčištění - U komunikací a dalších rozsáhlých ploch bývá řešení odvádění dešťových vod často prostorově náročné. Je nezbytné, aby dešťové vody prošly předčištěním před samotným vypouštěním do vodních toků nebo kanalizace. Předčištění je klíčové pro odstranění nečistot, které by mohly negativně ovlivnit kvalitu vody v přírodních vodních tocích. Doporučená řešení - I když se prokáže, že prioritizované metody nejsou technicky možné a je nutné přistoupit k odvádění dešťových vod, je třeba požadovat co nejlepší řešení s minimálním dopadem na životní prostředí. Ideální jsou přírodě blízké metody, jako je například použití retenčních nádrží, zelených střech, vegetačních pásů nebo umělých mokřadů, které napomáhají k zadržování a přirozenému čištění dešťových vod.*
 4. *Stanovisko Povodí Vltavy, státní podnik - Povodí Vltavy, státní podnik, má k záměru odvádění dešťových vod následující stanovisko: Důkladná analýza technické proveditelnosti: Než bude schváleno odvádění dešťových vod, musí být detailně prokázáno, že zadržování, vsakování a odpar nejsou technicky možné.*
 5. *Předčištění vod: Vody, které budou odváděny, musí projít dostatečným předčištěním, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění kvality vodních toků.*
 6. *Preferování přírodě blízkých řešení: I při odvádění je třeba maximalizovat použití přírodě blízkých metod a minimalizovat dopad na přírodní prostředí.*
 7. *Kontinuální monitorování a údržba: Po realizaci projektu musí být zajištěno pravidelné monitorování a údržba systému odvádění dešťových vod, aby byla zajištěna jeho dlouhodobá funkčnost a efektivita.*
 8. *Závěr - Projekt odvádění dešťových vod musí být realizován v souladu s právními požadavky a s ohledem na ochranu životního prostředí. Prioritizace přírodě blízkých řešení a důkladné předčištění vod jsou klíčové pro minimalizaci negativních dopadů na vodní toky. Povodí Vltavy, státní podnik, klade důraz na technickou proveditelnost, ekologickou odpovědnost a dlouhodobou udržitelnost navrhovaných řešení.*
13. Vyhotovit posouzení vlivu stavby na životní prostředí (dle zákona 100/2001 Sb. a dle zákona č. 167/2008 Sb. o předcházení ekologické újmy a o její nápravě a o změně některých zákonů), především z důvodu používání CHRL - chemických rozmrazovacích látek na recipientní vodoteč používaných v zimní údržbě. Jde o znečišťující látku vědomě aplikovanou na vozovku, jejíž část se povrchovým odtokem, ale i dalšími cestami, odvádí do recipientu. Problematika dopadů zimní údržby by měla být vhodným způsobem řešena již v rámci posouzení vlivu stavby na životní prostředí. V návrhu způsobu odvodnění je třeba brát v úvahu i znečištění povrchové vody z pozemní komunikace. Pro varianty: stálého podílu (silniční doprava); dočasného podílu (používání rozmrazovacích prostředků); mimořádného podílu (dopravní nehody). V tomto případě je proto účelné na základě konkrétních podmínek přibližně stanovit, jaký podíl zasolených vod může v zimním období skutečně dotéci do recipientu (tj. stanovit podíl úniku do okolního prostředí) a výsledek příslušným způsobem upravit, tak aby nebyl překročen limit pro zimní bilanci.

14. Vypracovat havarijní plán na základě definovaných rizik spočívajících v znečištění vod v důsledku stavby nebo provozu dálnice D3.
15. Do plánu organizace výstavby zahrnout preventivní a kontrolní opatření proti úniku ropných látek na staveništi.
16. Dojde-li vlivem realizace stavby nebo provozem dálnice D3 v úseku 0305/I Voračice – Nová Hospoda k nepříznivému ovlivnění okolních vodních poměrů, požadujeme, aby žadatel/zhotovitel na svůj náklad provedl nápravná opatření.
17. Aby žadatel o stavbu dálnice D3 v úseku 0305/I Voračice – Nová Hospoda alokoval „dostatečné rezervní finanční prostředky“ které by byly primárně určeny k okamžitým nápravným opatřením. V dokumentu „F“ Odhad nákladů stavby“ se s tím vypořádali nedostatečně. Označení vodních zdrojů, nápravných opatření k zajištění náhradních vodních zdrojů, včetně částek je nedostatečné a velice podhodnocené.
18. Zpracování provozního řádu vodních děl (např. odlučovače lehkých kapalin a vsakovacího systému) v souladu s vyhláškou Ministerstva zemědělství č. 216/2011 Sb., o náležitostech manipulačních řádů a provozních řádů vodních děl a ten bude předložen příslušnému vodoprávnímu úřadu k návrhu na kolaudačnímu souhlasu.
19. V řízení o povolení k nakládání s vodami bude prokázáno, že zasakováním srážkových vod nedojde k negativnímu ovlivnění stávajících povolení k nakládání s vodami.
20. aby v úseku stavby dálnice D3 v úseku 0305/I Voračice – Nová Hospoda v pásmu ochrany II. vodního stupně, nebyla zřizována stavenišť, skladování, přečerpávání pohonných hmot, olejů a jiných látek ohrožujících kvalitu vod. Stavební stroje musí být zajištěny proti úniku ohrožujících, látek. Oprava a údržba strojů je nepřípustná.

Tyto požadavky musí být zpracovány do upravené projektové dokumentace ke stavbě.

Účastník řízení namítá, že retenční nádrže, které jsou součástí záměru žadatele, jsou vodním dílem ve smyslu § 55 vodního zákona. Jako takové vyžadují povolení podle § 8 odst. 1 písm. a) bod 5 vodního zákona. Takové povolení vydáno nebylo.

y. Městský úřad Sedlčany, odbor životního prostředí, koordinované závazné stanovisko, vydané pod č. j. ŽP/17984/2022-2, ze dne 10.10.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Městský úřad Sedlčany, odbor životního prostředí, koordinované závazné stanovisko, vydané pod č. j. ŽP/17984/2022-2, ze dne 10.10.2022.

z. Městský úřad Sedlčany, odbor výstavby a územního plánování, závazné stanovisko, § 17 zák. č. 254/2001 o vodách, vydané pod č. j. MÚ-S/OVUP/6051/2024-2, ze dne 15.03.2024

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Městský úřad Sedlčany, odbor výstavby a územního plánování, závazné stanovisko, § 17 zák. č. 254/2001 o vodách, vydané pod č. j. MÚ-S/OVUP/6051/2024-2, ze dne 15.03.2024.

Podle dokumentu žadatele E.7.4. – Vliv stavby na životní prostředí, str. 52 cit. „Potenciální ovlivnění zdrojů v území tohoto úseku je předpokládáno následovně: Zářez v km cca 48,620 – 49,160 – hloubka až 7 m, od staničení km 49,000 zářez do 1 m Cca druhá polovina úseku stavby však protíná infiltrační oblast bezejmenného levostranného přítoku vodního toku Březina. Proud mělce infiltrovaných srážkových a mělkých podzemních vod je odváděn morfologickou depresí směrem k osadě Balkán. Část mělce infiltrovaných srážkových vod bude zachycena zářezem a gravitačně odvedena mimo povodí daného toku. Tímto jevem může dojít/dojde k částečnému snížení průtoku vody v dané vodoteči. Uvažované další snížení nivelety nedoporučujeme z důvodů zastižení mělké hladiny podzemní vody. Ta se v daném území pohybuje v hloubce cca 1,0-1,5 m pod terénem. Při jejím protnutí bude nutné provést řádné hloubkové odvodnění tělesa budoucí dálnice, resp. trvalý gravitační odvod podzemních vod. Tímto opatřením se dále výrazně zhorší hydrologický režim bezejmenné vodoteče.“

Podle str. 53 pak cit: „V km 52,100 až 52,750 bude trasa dálnice vedena převážně v odřezu o max. hloubce až 10 m, do staničení cca km 52,380 zářez do cca 3 m. V intervalu staničení cca km 52,640-52,820 je pak realizován mělký zářez do 3 m. Ve zbývajících částech úseku stavby zářez dosahuje hloubky cca 5 m. Úroveň dálniční kanalizace se bude zasahovat min 1,5-2,0 m pod dnem budoucí nivelety. Budoucí přeložka silnice II/121 je vedena podjezdem po budoucí dálnici. Hloubku zářezu silnice II/121 předpokládáme cca 8 m. Předkvartérní podloží je tvořeno eluvem pararuly až zcela zvětralou pararulou. Kvartérní pokryv je tvořen deluviálními sedimenty – hlinitými a jílovitými písky, písčitými jíly a hlínami. Hladina podzemní vody byly v blízkých studních a průzkumných vrtech zastižena v hloubce 0,35- 6,4m pod povrchem terénu. Zářez budoucí dálnice a zejména budoucího podjezdu silnice II/121 bude mít zásadní negativní vliv na jímací objekty podzemních vod a hydrogeologických režimů daného území. V daném území bude přeložkou silnice II/121 vytvořen hluboký zářez, který musí být řádně gravitačně odvodněn. Tím dojde v daném území k trvalému poklesu hladiny podzemních vod, až do úrovně hloubkové drenáže. Vzhledem k výskytu převážně mělkých kopaných studní S47 až S53 s hloubkou 2,3-7,5 m dojde k zásadnímu poklesu, až ztrátě vody v těchto jímacích objektech. U studny S54 (vrt do hloubky 29 m), která jímá podzemní vody z hlubších struktur horninového masívu lze očekávat minimální snížení vydatnosti – platí za předpokladu řádného provedení vrtané studny, zejména odizolování mělkého kvartérního horizontu podzemních vod, od podzemních vod vázaných na puklinové prostředí skalního masívu.

V další etapě průzkumných prací bude bezpodmínečně nutné provést v dané lokalitě podrobný hydrogeologický průzkum.“

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

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

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

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

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

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

Hydrogeologický posudek založený ve spisu (Dragoun, 2016) je zastaralý a nepoužitelný; stojí na zastaralých údajích z roku 2012. Účastník řízení požaduje jeho aktualizaci. I tak ale posudek ve svém závěru jasně prokazuje nepřiměřený vliv stavby na podzemní vody, a to zejména v lokalitě Loudilka a Balkán. Viz str. 12 posudku, podle kterého Předkládané posouzení hodnotí hydrogeologické poměry v části plánované stavby dálnice D3, v úseku km cca 47,600-53,800. Jedná se o úsek, kde je plánována výšková změna vedení nivelety – zahloubení. V posouzení je hodnoceno celkem 6 zářezových úseků budoucí stavby. V prvních čtyřech úsecích nepředpokládáme významné ovlivnění hydrogeologických poměrů. Ve druhém hodnoceném úseku lze očekávat částečné ovlivnění hydrologického režimu – bezejmenné vodoteče v blízkosti osady Balkán. Při uvažovaném dalším snížení nivelety lze předpokládat významné negativní ovlivnění vodoteče. V pátém hodnoceném úseku stavby – lokalita Loudilka očekáváme, zejména vlivem zahloubení přeložky silnice II/121, výrazné negativní ovlivnění hydrogeologických a hydrologických poměrů. V daném území lze očekávat trvalou ztrátu podzemních vod v blízkých jímácích objektech a studních. V daném úseku stavby bude nutné v další etapě průzkumných prací realizovat podrobný hydrogeologický průzkum, jehož součástí bude i monitoring stávajících studní. Hladina podzemní vody byla v blízkých studních a průzkumných vrtech zastižena v hloubce 0,35-6,4m pod povrchem terénu. Zářez budoucí dálnice a zejména budoucího podjezdu silnice II/121 s hloubkou cca 8-9 m bude mít zásadní negativní vliv na jímací objekty podzemních vod a hydrogeologických režimů daného území. Vzhledem k výskytu převážně mělkých kopaných studní S47 až S53 s hloubkou 2,3-7,5 m dojde k zásadnímu poklesu až ztrátě vody v těchto jímácích objektech. U studní č. 47 až 52, doporučujeme již nyní uvažovat s realizací náhradních vodních zdrojů, případně napojit celou lokalitu Loudilka na veřejný vodovodní řad obce z Heřmaničky. V posledním hodnoceném zářezu stavby nelze vyloučit částečný negativní vliv na jímací zdroje v obci Jiříkov a vodního zdroje pro město Sedlec-Prčice. Vlivem vyhloubení zářezu dojde k snížení přirozené infiltrační oblasti daných vodních zdrojů. V daném úseku stavby bude nutné v další etapě průzkumných prací realizovat podrobný hydrogeologický průzkum. Součástí

průzkumu bude i monitoring stávajících studní. V případě rizika negativního ovlivnění studní, bude nutné i zde realizovat po dohodě s vlastníky náhradní vodní zdroje. V ostatních úsecích stavby zůstávají v platnosti závěry a doporučení uvedené v předběžném hydrogeologickém průzkumu z roku 2013. Stejně tak zůstávají v platnosti všeobecně uvedená hodnocení přírodních poměrů, ochranných pásem, atd.

Posudek tedy jasně prokazuje ztrátu zdrojů pitné vody. Účastník požaduje doplnění náhradního zásobování pitné vody v postižených lokalitách. Účastník požaduje přepracování projektu MUK Loudilka a přílohy II/121 tak, aby se snížily vlivy na podzemní vody.

Účastník je přesvědčen, že hydrologické posouzení není dostatečné a je třeba je zásadně s ohledem na povinnost danou § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu doplnit; toto doplnění nelze odsunout do stavebního řízení; posouzení musí být řádně provedeno již k umístění stavby. Je především nutné zjistit vodní režimy v okolí Voračického rybníka – je zde závislost vodních zdrojů (studen) v Říkově na hladině rybníka. Dále pak zjistit vodní režimy v okolí studen v Radíči – zásobování vodou části Radíče; zjistit vodní režimy lokalita Deboreč.

Závěrečná zpráva předběžného GTP 2013 uvádí jasnou likvidaci zdrojů vody. Téměř ve všech úsecích zářezů byla zastižena podzemní voda, proto vyhloubením zářezů dojde k ovlivnění režimu podzemních vod. Přítoky do zářezů D3 byly odhadnuty na základě provedených vrtů a ověřovacích hydrodynamických zkoušek. Podle těchto odhadů budou přítoky v jednotlivých zářezích většinou menší než 0,5 l/s s tím, že se časem budou snižovat až zcela ustanou. Problematickou oblastí z hlediska ovlivnění stávajících vodních zdrojů při výstavbě zářezů dálnice D3 bude zejména území situované západně od D3 v km 41,500 až 41,850 (zdroje v Bezvěřovicích), dále území V od D3 v km 48,500 až 50,050 (zdroje v Loudilce, v Bídě, zdroj pro Sedlec-Prčice, zdroj v Jiřetíně), území V od D3 v km 54,000 až 54,500 (zdroje Horní Borek) a území Z od D3 v km 57,000 až 57,500 (zdroje pro Lažany). Zde budou báze zářezů (dešťové kanalizace) hloubeny pravděpodobně pod hladinou podzemní vody. V důsledku stavby dálnice bude pravděpodobně zlikvidováno pět zdrojů podzemní vody: č.2 v km 57,200, č.15 v km 54,200, č.25 a 26 v km 52,500, č.32 v km 50,700 a č.47 v km 48,550. Pro další etapu průzkumných hydrogeologických prací bylo doporučeno zaměřit se na výše uvedené problematické úseky (provedení dalších monitorovacích vrtů, pasportizace kvality vodních zdrojů, režimní sledování apod.).

Závěrečná zpráva doplňkového HGP předběžného HGP (2019) uvádí likvidaci vodních zdrojů a specifikuje místa. Podle něj bude významným způsobem ovlivněno 8 zdrojů v osadě Loudilka, 5 zdrojů v obci Horní Borek, 2 zdroje vody v k.ú. Červený Újezd u Miličína a 1 zdroj podzemní vody v k.ú. Lažany u Mezna.

Problematika ovlivnění kvality vod je poněkud zjednodušena na celé povodí Mastník, přičemž však budou dotčeny i menší toky tvořící její přítoky a především studně individuálního zásobování.

Největší nejistotu lze spatřovat v zahloubení komunikace a absenci podrobnějších údajů o hydrogeologických podmínkách v trase komunikace. Tyto otázky musí být prověřeny a doplněny (viz návrh požadavků níže).

Tuto problematiku měl zpracovat Hydrogeologický posudek (číslo přílohy E.7.11) od zhotovitele SUDOP z 12/2021. Po prostudování tohoto posudku musíme konstatovat, že posudek je vnitřně rozporný, nesrozumitelný a nepřezkoumatelný. Autor posudku provedl nedostatečné zjištění skutkového stavu, který může mít negativní význam na zákonnost.

Autorova argumentace v posudku je ostatně do značné míry opsána z předchozího zastaralého hydrogeologického posudku zpracovaným firmou ARCADIS Geotechnika a.s., z roku 2013 a z „mapových podkladů z internetu.....“.

Pokud by před započítáním výstavby nebylo známo najisto, že stavba s ohledem na hydrogeologické podmínky území neohrozí okolí (myšleno životní prostředí), tak i nemovitosti sousední, mohlo by v průběhu výstavby či po jejím dokončení dojít ke katastrofálním následkům se škodami na životním prostředí, majetku i lidských životech.

Zásadní nedostatky dokumentu Hydrogeologický posudek (číslo přílohy E.7.11) od zhotovitele SUDOP z 12/2021:

- G. Datum zhotovení posudku na str. 1 je uvedeno 12/2021, na str. 2 zůstává staré datum 2016 – To svědčí o tom, že zhotovitel posudku nedbale převzal posudek z roku 2016 a nenamáhal se vyhodnotit posouzení „významného“ vlivu snížení nivelety o 5-6,6 m na stávající vodní zdroje a jímací objekty.
- H. Staničení v dokumentu neodpovídá skutečnému staničení a to brání spolehlivé identifikace objektů, považujeme to za překážku a požadujeme stanovení jednotného staničení napříč všemi dokumenty. S touto problematikou nejednotného staničení se setkáváme ve vícero dokumentech a přílohách, jež jsou součástí k záměru „D3 0305/I Voračice-Nová Hospoda“. Považujeme to za překážku, která brání spolehlivé identifikace objektů a požadujeme stanovení jednotného staničení napříč všemi dokumenty. Viz zmíněný posudek: „1.2 Základní údaje, Řešený úsek stavby D3 0305/I Voračice – Nová Hospoda je vymezen staničením cca km 47,600-53,800. Daný úsek stavby je veden převážně v zářezech a násypch.“
- I. Zmíněné hydrogeologické posouzení se opírá pouze o, citace: „...byla provedena terénní rekognoskace zájmového území. Nebyly prováděny žádné nové technické práce ani měření. Jako podklady pro zpracování tohoto posouzení byly využity dostupné archivní a mapové podklady, zejména pak předběžný hydrogeologický průzkum zpracovaný firmou ARCADIS Geotechnika a.s., z roku 2012. Označení jímacích objektů a studní je převzato ze zprávy předběžného hydrogeologického průzkumu (ARCADIS Geotechnika a.s., z roku 2013). Staničení stavby je uváděno podle aktuálních předaných a platných podkladů. Mimo výše uvedených podkladů jsme při zpracování posouzení vycházeli z dostupných archivních posudků uložených v archivu české geologické služby - Geofondy v Praze a z mapových podkladů z internetu (portál veřejné správy ČR, portál Geofond ČR, portál České geologické služby, údaje z Výzkumného ústavu vodohospodářského, z Hydroekologického servisu a údaje z ČHMÚ).“ Jsme přesvědčeni, že pouze na základě procházky krajinou bez měření nebo jiných technických prací nelze dostatečně bezpečně zodpovědět posouzení vlivu snížení nivelety o 5-6,6 m na stávající vodní zdroje a jímací objekty.
- J. Sám autor posudku hodnotí zájmové území z vodohospodářského hlediska jako ne příliš významné. V zájmové oblasti je velká řada nemovitostí, které jsou odkázány pouze na individuální zásobování pitnou vodou, též v této oblasti jsou drobné vodoteče, které budou negativně ovlivněny, jak samotnou stavbou, tak následným provozem. Už samotnou stavbou, tak následným provozem dálnice reálně hrozí únik ropných látek do povrchových i podzemních vod, dále budou negativně ovlivněny odtokové poměry v dané území včetně vlivu chemických rozmrazovacích látek na recipientní vodoteče. Všechny vodní zdroje budou enormně zatíženy. Citace: „Z vodohospodářského

hlediska není zájmové území příliš významné, nejvyšší průměrné hodnoty koeficientu transmisivity zjištěné z nově provedených hydrodynamických zkoušek činí 4,65.10⁻⁵ až 7,72.10⁻⁷ m².s⁻¹. Jedná se však o průměrné hodnoty stanovené z nepříliš rozsáhlého souboru informací ve výrazně nehomogenním prostředí a skutečné hodnoty D3 0305/I Voračice – Nová Hospoda Hydrogeologické posouzení v konkrétním místě jsou dány mírou tektonického porušení, morfologickou pozicí, mocností a charakterem zvětralin aj. Podle výsledků průzkumu je však možno v prostoru projektovaných zářezů očekávat značnou variabilitu propustnostních parametrů horninového prostředí.“ S ohledem na absenci podrobnějších informací, zastaralost průzkumu o podzemních a povrchových vodách, jímacích objektech v trase komunikace - je nutnost ověřit aktuální podrobnější problematiku a skutečnosti.

- K. Na základě konzultace se starostkou obce Ješetice pí Lenky Sladkovské a jejího vyjádření: *„Projektová dokumentace neřeší ochranu stávajícího pramenu v blízkosti u přeložky lesní cesty SO 305.155, v km 54,8. V terénu je pramen označen státním znakem. Dokumentace tuto studnu č. 305.352 ruší. Studnu požadujeme zachovat. Současně se jedná o pramen, který napájí kaskádu rybníků v Radíči. Pokud vydatnost pramene poklesne, požadujeme takové technické řešení, které obnoví vydatnost pramene, jako byla před začátkem stavby.“* Hydrogeologický posudek bagatelizuje „pramení vývěry“, záměrně je neuvádí nebo je v tomto bodě nepřesný. Viz citace: *„K drenáží podzemních vod dochází v úrovni místních erozních bází skrytým příronem do vodotečí, pramenní vývěry nebyly, až na výše uvedený evidovaný pramen, v trase stavby pozorovány ani evidovány.“* Nutno podotknout, že autor posudku opomněl zmínit o jakém pramenu a jakém místě hovořil. Dle nás jsou v zájmové území pozorovány i jiné prameny než jen ten na 54,8 km u obce Ješetice. S ohledem na absenci podrobnějších informací, zastaralost průzkumu o podzemních a povrchových vodách, jímacích objektech v trase komunikace - je nutnost ověřit aktuální podrobnější problematiku a skutečnosti.
- L. Zmíněný hydrogeologický posudek (číslo přílohy E.7.11) od zhotovitele SUDOP z 12/2021 se i v tomto bodě opírá o zastaralá data a ani při „terénní rekognoskaci zájmového území“ nebyl schopen autor zjistit, že v zájmové oblasti jsou nové jímací objekty a studně zásobující obyvatele a hospodářské zvířectvo. Viz citace: *„Označení jímacích objektů a studní je převzato ze zprávy předběžného hydrogeologického průzkumu (ARCADIS Geotechnika a.s., z roku 2013). Staničení stavby je uváděno podle aktuálních předaných a platných podkladů.“* Zde uvedeme příkladem některá rozhodnutí/povolení k jímacím objektům a studním z vodohospodářské evidence:
1. *2016-11-11, pí Marcela Šlápotová, pozemku parc. č. 1839/11 v kat. území Horní Borek, místní část Horní Borek, obec Červený Újezd, číslo hg. rajonu 632, ČHP 1-08-05-047, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK Y=735985, X=1102136, za účelem zajištění vody pro zásobování usedlosti čp. 13 na parc. č. st. 251 v kat. území Horní Borek, včetně napájení hospodářských zvířat a zálivky přilehlých pozemků, v jakosti odpovídající pro tyto účely, a v rozsahu
 2. *2021-05-11 Stavba vrtané studny bude umístěna na pozemku parc. č. 573/5 v kat. území Ješetice, paní MUDr. Jana Mrázková,
 3. *2023-03-20, pan Ondřej Voráč, na pozemku parc. č. 573/4, kat. území Ješetice, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK X= 1100715,42, Y= 737788,3.
 4. *2024-04-29, pan Jan Heráň, Stavba vrtané studny bude umístěna na pozemku parc. č. 679/5 v kat. území Ješetice, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK X= 1099878,92, Y= 738381,69.

5. *2017-04-19, pí MUDr. Hany Karasové, vrtané studny, umístěné na pozemku parc. č. 1120/19 v kat. území Heřmaničky, místní část Čištěvice, obec Heřmaničky (číslo hg. rajonu 632, ČHP 1-08-05-047, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK Y-739039, X-1098208)
6. *2016-11-23, pí Bc. Veroniky Táchové, vrtané studny, umístěné na pozemku parc. č. 392/2 v kat. území Heřmaničky, místní část Heřmaničky, obec Heřmaničky (číslo hg. rajonu 632, ČHP 1-08-05-047, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK Y-738952, X-1097799)
7. *2014-05-07, Ing. Lenka Kardová Charvátová, vrtané studny, umístěné na pozemku parc. č. 906/4 v kat. území Velké Heřmanice (číslo hg. rajonu 632, ČHP 1-08-05-057, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK Y-739659, X-1096888)
8. *2023-07-04, pan Zdenek Jirkovec, ke stavbě vrtané studny umístěné na pozemku parc. č. 25 v kat. území Velké Heřmanice.
9. *2022-06-13, Petr Slunečko, Stavba vrtané studny bude umístěna na pozemku parc. č. 142, kat. území Velké Heřmanice, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK X= 1095720, Y= 741121.
10. *2023-09-27, Patrik Fekete, vrtané studny, umístěné na pozemku parc. č. st. 6 v kat. území Velké Heřmanice, obec Heřmaničky (číslo hg. rajonu 632, ČHP 1-08-05-047, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK Y-741051,42, X-1095777,44)
11. *2014-09-11, p. Jan Dlabal, vrtané studny, umístěné na pozemku parc. č. 384/11 (před digitalizací pozemek vedený ve zjednodušené evidenci kat. č. 384/3) v kat. území Bezmíř, obec Vojkov (číslo hg. rajonu 632, ČHP 1-08-05-051, orientačně stanovené souřadnice v SJTSK Y-741254, X-1092128),
12. 2023-07-17, Ing. Patrik Tonar, vrtané studny umístěné na pozemku parc. č. 384/16 v kat. území Bezmíř
13. *2022-10-27, Ing. Alžběta Tai-APin Žlabová, vrtané studny umístěné na pozemku parc. č. 507/5 v kat. území Bezmíř.
14. *2023-12-13, pan Jan Květ, vrtané studny umístěné na pozemku parc. č. 812 v kat. území Bezmíř.
15. *2023-08-21, pan Václav Křížek, Stavba vrtané studny bude umístěna na pozemku parc. č. 808/2, kat. území Bezmíř, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK X= 1093955,6, Y= 741608,1.
16. *2021-02-08, pan Josef Kostka, Stavba vrtané studny bude umístěna na pozemku parc. č. st. 45, k. ú. Martinice u Votic, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK X= 1094125, Y= 740445.
17. *2023-08-21, pan Václav Křížek, vrtané studny umístěné na pozemku parc. č. 808/2 v kat. území Bezmíř
18. *31.07.2019, MUDr. Jana Žlabová, Stavba vrtané studny bude umístěna na pozemku parc. č. st. 10, k. ú. Bezmíř, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK Y= 740963,7, X= 1092146,1.
19. *2021-01-19, MUDr. Dana Nagyová, Stavba vrtané studny bude umístěna na pozemku parc. č. 1282/4, k. ú. Bezmíř, orientačně stanovené souřadnice v S-JTSK X= 1092159,28, Y= 740992,1.
20. *2023-07-17, Ing. Patrik Tonar, vrtané studny umístěné na pozemku parc. č. 384/16 v kat. území Bezmíř

S ohledem na absenci podrobnějších informací, zastaralost průzkumu o podzemních a povrchových vodách, jímacích objektech v trase komunikace - je nutnost ověřit aktuální podrobnější problematiku a skutečnosti.

Hydrogeologické posouzení je tedy třeba na základě výše uvedené námítky přepracovat, v této podobě nemůže být podkladem pro vydání rozhodnutí ve smyslu § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu.

V řízení zcela absentuje závazné stanovisko dotčeného orgánu ochrany vod podle vodního zákona. Bez něj je vydání rozhodnutí nezákonné.

Účastník řízení z výše uvedených důvodů požaduje:

21. Stanovení jednotného staničení napříč všemi předkládanými dokumenty.
22. Provést nové zpřesněné hydrogeologické posouzení vlivu změny nivelety projektované stavby na stávající vodní zdroje a jímací objekty (studny), při uvažované změně nivelety, resp. její snížení nivelety o 5-6,6 m. Účelem posouzení by mělo být zhodnocení možného negativního vlivu na režim podzemních a povrchových vod v daném úseku stavby a případný návrh zajištění náhradních zdrojů vod pro obyvatelstvo nebo firmy v případě negativního ovlivnění stávajících vodních zdrojů. Zpřesněním myslíme, že seznam možných negativních dotčených vodních zdrojů bude odpovídat realitě z terénu, přesného jednotného staničení, naměřených dat a hodnot, které lze případně později verifikovat.
23. Aktualizaci a zpřesnění mapy hydrogeologických objektů přílohy č. 5 Účelová hydrogeologická mapa od zhotovitele GeoTec GS, a.s. zhotovenou 06/2019. Tzn. doplnit všechny vodní jímací zdroje, prameniště a vodoteče.
24. Aby na základě zpřesněného hydrogeologického posouzení vlivu na zájmové území dálnice D3 v úseku 0305/I Voračice – Nová Hospoda, bylo nově zapracováno/součástí projektové dokumentace navržená řešení k zajištění nových náhradních vodních zdrojů.
25. Vybudovat monitorovací systém v podobě automatických záznamových hladinoměrů (dataloggerů), umístěných ve vodních zdrojích v zájmové oblasti pro režimní měření hladiny podzemní vody. Monitoring bude probíhat kontinuálně před započítáním stavby, v průběhu stavby a následujících 5 let provozu dálnice.
26. Vybudovat monitorovací systém v podobě automatických záznamových GPRS dataloggerů – telemetrických stanic, které budou určené pro sledování okamžitých průtoků, tlaků a hladin ve vodotečích, předávacích a měrných šachtách, v úpravkách vody, srážkovém úhrnu v zájmové oblasti pro režimní měření srážkových vod a sledování odtokových poměrů povrchových vod. Monitoring bude probíhat kontinuálně před započítáním stavby, v průběhu stavby a během provozu dálnice.
27. V rámci snížení možnosti rizika kontaminace povrchových a podzemních vod, vybudovat monitorovací systém se zaměřením na ověření kvality povrchové a podzemní vody v rozsahu - barva, zákal, úplný fyzikálněchemický rozbor (ÚCHR), ropné látky (C10-C40), mikrobiologické ukazatele.
28. Monitoring bude probíhat kontinuálně před započítáním stavby, v průběhu stavby a během provozu dálnice.

29. Zpracovat hydrologickou studii, která bude řešit bezpečné odvádění dešťových vod z posuzovaného záměru dálnice D3 v úseku 0305/I Voračice – Nová Hospoda do Pivovarského místních vodotečí.
30. Srážkovou vodu z budoucí dálnice požadujeme odvést mimo infiltrační oblast vodních zdrojů.
31. Provést měření průtoků místních vodotečí se zaměřením na minimální průtok v zimním období; zpracovat výpočet zátěže vodotečí chloridovými solemi, které budou použity při zimní údržbě příslušného úseku komunikace; rozhodnout o případném využití jiných postupů při zimní údržbě komunikace. Zda je zásadní skutečností trvalý průtok na těchto tocích, kde při menších průtocích může dojít k výraznějšímu ovlivnění zimní údržbou komunikace.
32. Podrobnější vyhodnocení pro všechny dotčené recipienty. Dokumentace neuvádí podrobnější informace o odvodnění jednotlivých úseků komunikace a bilanci srážkových vod v těchto úsecích, ani bilanci znečišťujících látek (zejména chloridů) na odtoku srážkových vod. Potřebné informace uvést včetně vlivu na rybníky v blízkosti trasy komunikace. Ostatně na to odkazuje ve stanovisku i státní podnik Povodí Vltavy, viz:
1. „Projekt vyřešeného odvádění dešťových vod v souladu s § 5 odst. 3 vodního zákona, Úvod.
 2. *Odvádění dešťových vod je důležitým aspektem hydrologického inženýrství, který musí být řešen v souladu s právními předpisy, konkrétně s § 5 odst. 3 vodního zákona. Tento zákon klade důraz na preferenci přírodě blízkých řešení, jako je zadržování, vsakování a odpar dešťových vod, před samotným odváděním, které je považováno za poslední možnost.*
 3. *Právní rámec a technické požadavky. Vodní zákon vyžaduje, aby byly primárně aplikovány metody zadržování, vsakování a odparu dešťových vod. Odvádění dešťových vod je povoleno pouze v případě, že je technicky prokázáno, že prioritizované metody nejsou realizovatelné. Tento požadavek je konkrétně specifikován tak, že povolené odvádění dešťových vod je omezeno na maximální průtok 3 l/s z hektaru. Prostorová náročnost a předčištění - U komunikací a dalších rozsáhlých ploch bývá řešení odvádění dešťových vod často prostorově náročné. Je nezbytné, aby dešťové vody prošly předčištěním před samotným vypouštěním do vodních toků nebo kanalizace. Předčištění je klíčové pro odstranění nečistot, které by mohly negativně ovlivnit kvalitu vody v přírodních vodních tocích. Doporučená řešení - I když se prokáže, že prioritizované metody nejsou technicky možné a je nutné přistoupit k odvádění dešťových vod, je třeba požadovat co nejlepší řešení s minimálním dopadem na životní prostředí. Ideální jsou přírodě blízké metody, jako je například použití retenčních nádrží, zelených střech, vegetačních pásů nebo umělých mokřadů, které napomáhají k zadržování a přirozenému čištění dešťových vod.*
 4. *Stanovisko Povodí Vltavy, státní podnik - Povodí Vltavy, státní podnik, má k záměru odvádění dešťových vod následující stanovisko: Důkladná analýza technické proveditelnosti: Než bude schváleno odvádění dešťových vod, musí být detailně prokázáno, že zadržování, vsakování a odpar nejsou technicky možné.*
 5. *Předčištění vod: Vody, které budou odváděny, musí projít dostatečným předčištěním, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění kvality vodních toků.*

6. *Preferování přírodě blízkých řešení: I při odvádění je třeba maximalizovat použití přírodě blízkých metod a minimalizovat dopad na přírodní prostředí.*
 7. *Kontinuální monitorování a údržba: Po realizaci projektu musí být zajištěno pravidelné monitorování a údržba systému odvádění dešťových vod, aby byla zajištěna jeho dlouhodobá funkčnost a efektivita.*
 8. *Závěr - Projekt odvádění dešťových vod musí být realizován v souladu s právními požadavky a s ohledem na ochranu životního prostředí. Prioritizace přírodě blízkých řešení a důkladné předčištění vod jsou klíčové pro minimalizaci negativních dopadů na vodní toky. Povodí Vltavy, státní podnik, klade důraz na technickou proveditelnost, ekologickou odpovědnost a dlouhodobou udržitelnost navrhovaných řešení.*
-
33. Vyhotovit posouzení vlivu stavby na životní prostředí (dle zákona 100/2001 Sb. a dle Zákona č. 167/2008 Sb. Zákon o předcházení ekologické újmě a o její nápravě a o změně některých zákonů), především z důvodu používání CHRL - chemických rozmrazovacích látek na recipientní vodoteč používaných v zimní údržbě. Jde o znečišťující látku vědomě aplikovanou na vozovku, jejíž část se povrchovým odtokem, ale i dalšími cestami, odvádí do recipientu. Problematika dopadů zimní údržby by měla být vhodným způsobem řešena již v rámci posouzení vlivu stavby na životní prostředí. V návrhu způsobu odvodnění je třeba brát v úvahu i znečištění povrchové vody z pozemní komunikace. Pro varianty: stálého podílu (silniční doprava); dočasného podílu (používání rozmrazovacích prostředků); mimořádného podílu (dopravní nehody). V tomto případě je proto účelné na základě konkrétních podmínek přibližně stanovit, jaký podíl zasolených vod může v zimním období skutečně dotéci do recipientu (tj. stanovit podíl úniku do okolního prostředí) a výsledek příslušným způsobem upravit, tak aby nebyl překročen limit pro zimní bilanci.
 34. Vypracovat havarijný plán na základě definovaných rizik spočívajících v znečištění vod v důsledku stavby nebo provozu dálnice D3.
 35. Do plánu organizace výstavby zahrnout preventivní a kontrolní opatření proti úniku ropných látek na staveništi.
 36. Dojde-li vlivem realizace stavby nebo provozem dálnice D3 v úseku 0305/I Voračice – Nová Hospoda k nepříznivému ovlivnění okolních vodních poměrů, požadujeme, aby žadatel/zhotovitel na svůj náklad provedl nápravná opatření.
 37. Aby žadatel o stavbu dálnice D3 v úseku 0305/I Voračice – Nová Hospoda alokoval „dostatečné rezervní finanční prostředky“ které by byly primárně určeny k okamžitým nápravným opatřením. V dokumentu „F“ Odhad nákladů stavby“ se s tím vypořádali nedostatečně. Označení vodních zdrojů, nápravných opatření k zajištění náhradních vodních zdrojů, včetně částek je nedostatečné a velice podhodnocené.
 38. Zpracování provozního řádu vodních děl (např. odlučovače lehkých kapalin a vsakovacího systému) v souladu s vyhláškou Ministerstva zemědělství č. 216/2011 Sb., o náležitostech manipulačních řádů a provozních řádů vodních děl a ten bude předložen příslušnému vodoprávnímu úřadu k návrhu na kolaudačnímu souhlasu.
 39. V řízení o povolení k nakládání s vodami bude prokázáno, že zasakováním srážkových vod nedojde k negativnímu ovlivnění stávajících povolení k nakládání s vodami.

40. Aby v úseku stavby dálnice D3 v úseku 0305/I Voračice – Nová Hospoda v pásmu ochrany II. vodního stupně, nebyla zřizována staveniště, skladování, přečerpávání pohonných hmot, olejů a jiných látek ohrožujících kvalitu vod. Stavební stroje musí být zajištěny proti úniku ohrožujících, látek. Oprava a údržba strojů je nepřípustná.

Tyto požadavky musí být zapracovány do upravené projektové dokumentace ke stavbě.

Účastník řízení namítá, že retenční nádrže, které jsou součástí záměru žadatele, jsou vodním dílem ve smyslu § 55 vodního zákona. Jako takové vyžadují povolení podle § 8 odst. 1 písm. a) bod 5 vodního zákona. Takové povolení vydáno nebylo.

aa. Městský úřad Sedlčany, Odbor školství a památkové péče stanovisko vydané pod č. j. MÚ-S/ŠKPP/19317/2022, ze dne 20.09.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Městský úřad Sedlčany, Odbor školství a památkové péče stanovisko vydané pod č. j. MÚ-S/ŠKPP/19317/2022, ze dne 20.09.2022.

bb. Městský úřad Sedlčany, Odbor dopravy a silničního hospodářství závazné stanovisko vydané pod č. j. MÚ-S/OD/17981/2022-2 Hul, ze dne 14.09.2022 a sdělení vydané pod č. j. MÚ-S/OD/17614/2022 Hul ze dne 29.08.2022

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska Městský úřad Sedlčany, Odbor dopravy a silničního hospodářství závazné stanovisko vydané pod č. j. MÚ-S/OD/17981/2022-2 Hul, ze dne 14.09.2022.

cc. KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE STŘEDOČESKÉHO KRAJE, Územní odbor Benešov, Dopravní inspektorát, Č. j. KRPS-14034-4/ČJ-2024-010106, ze dne 19.01.2024: souhlas s připojením PK, rekonstrukcí připojení PK a dočasným připojením PK v rámci stavby D3 0305/I, VORAČICE – NOVÁ HOSPODA

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE STŘEDOČESKÉHO KRAJE, Územní odbor Benešov, Dopravní inspektorát, Č. j. KRPS-14034-4/ČJ-2024-010106, ze dne 19.01.2024: souhlas s připojením PK, rekonstrukcí připojení PK a dočasným připojením PK v rámci stavby D3 0305/I, VORAČICE – NOVÁ HOSPODA.

dd. KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE STŘEDOČESKÉHO KRAJE, Odbor služby dopravní policie, č. j. KRPS-34023-2/ČJ-2024-0100DP, ze dne 05.02.2024: souhlas s připojením k silnice I/3 v km 43,055–44,230 v rámci akce „D3 0305/I Voračice-Nová Hospoda“

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a nepřezkoumatelnost závazného stanoviska KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE STŘEDOČESKÉHO KRAJE, Územní odbor Benešov, Dopravní inspektorát, Č. j. KRPS-14034-4/ČJ-2024-010106, ze dne 19.01.2024: souhlas s připojením PK, rekonstrukcí připojení PK a dočasným připojením PK v rámci stavby D3 0305/I, VORAČICE – NOVÁ HOSPODA.

9. Porušení procesních práv účastníků

Napadené rozhodnutí bylo vydáno v rozporu se zákonem již s ohledem na to, že bylo vydáno tak, že odvolací lhůta se plně kryje s vánočními a novoročními svátky. Toto působí rozpor rozhodnutí s § 2 odst. 3 a § 4 odst. 1, 3 a 4 správního řádu, podle nichž:

- správní orgán šetří práva oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu v jednotlivém případě dotýká (dotčené osoby),
- veřejná správa je službou veřejnosti; každý, kdo plní úkoly vyplývající z působnosti správního orgánu, má povinnost podle možností vycházet dotčeným osobám vstříc,
- 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,
- správní orgán umožní dotčeným osobám uplatňovat jejich práva a oprávněné zájmy.

Řízení je vedeno již několik let a není tedy jediného důvodu, proč musí být rozhodnutí vydáno, resp. doručováno tak, že odvolací lhůta běží ve dvou týdnech, kdy jsou vánoční a novoroční svátky a kdy úřadu musí být jasné, že řada osob není přítomna či má jiné aktivity a této obsáhlé věci (s takto rozsáhlým rozhodnutím) se nemůže adekvátně v tuto dobu věnovat, a tedy ani nemůže plně uplatňovat svá procesní práva.

Jedná se o jednu z největších investic státu v republikovém měřítku, rozhodnutí má přes 200 stran (o podkladech pro rozhodnutí nemluvě), a tedy **je zcela neakceptovatelné a rozporné se zákonem, pokud je toto doručováno (zvláště v řízení trvajícím řadu let) tak, aby odvolací lhůta běžela přes vánoční a novoroční svátky**. Tímto správní orgán neumožňuje dotčeným osobám (včetně odvolatele) adekvátně k rozsahu, významu a složitosti věci uplatňovat jejich práva a oprávněné zájmy.

Jedná se zde tedy nepochybně o úmyslné porušení uvedených ustanovení správního řádu, a je tedy nutno napadené rozhodnutí zrušit a nové rozhodnutí vydat při respektování možnosti adekvátního uplatňování procesních práv dotčených osob - účastníků řízení.

10. Rozpor s § 68 odst. 3 správního řádu, nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí

Odvolatel považuje napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Podle ustanovení § 68 odst. 3 správního řádu se v odůvodnění rozhodnutí uvedou důvody výroku nebo výroků rozhodnutí, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí. Podle tohoto ustanovení se tedy v odůvodnění rozhodnutí musí uvést, jak se správní orgán vypořádal se všemi námitkami a návrhy účastníků.

Podle konstantní judikatury správních soudů je povinností správních orgánů v odůvodnění rozhodnutí uvést, které skutečnosti byly podkladem pro rozhodnutí a jakými úvahami byl veden při hodnocení důkazů, na základě kterých rozhodl. V této souvislosti Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 16. 6. 2006, čj. 4 As 58/2005-65 uvedl, že "[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, jakými úvahami se řídil při hodnocení důkazů a jaké úvahy jej vedly k uložení sankce v konkrétní výši. Rozhodnutí, jehož odůvodnění obsahuje toliko obecný odkaz na to, že napadené rozhodnutí bylo přezkoumáno a jeho důvody shledány správnými, je nepřezkoumatelné, neboť důvody, o něž se výrok opírá, zcela chybějí." Podle setrvalého názoru Nejvyššího správního soudu musí rozhodnutí

správního orgánu obstat samo o sobě. Pokud v jeho odůvodnění nejsou uvedeny důkazy, na jejichž základě správní orgán dovozuje své závěry, pak je nutno dospět k závěru, že nejsou splněny zákonné podmínky a rozhodnutí je třeba považovat za nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 1. 2004, čj. 4 Azs 55/2003-51, č. 638/2005 Sb.).

Správní orgán se nevyjádřil ke všem namítaným skutečnostem, čímž zatížil napadené rozhodnutí vadou nepřezkoumatelnosti. K tomu více v ostatních částech odvolání, kde odvolatel namítá nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí, popřípadě závazných stanovisek.

Odvolatel na tomto místě odkazuje na rozsudek NSS č.j. 6 As 355/2023 – 41, podle kterého cit:

„Zároveň odůvodnění napadeného rozhodnutí k této otázce neobsahuje ani vlastní protiargumentaci, v důsledku čehož je nutné potvrdit, že na tuto odvolací námitku se žalobci nedostalo jakékoliv konkrétní odpovědi, z níž by mohl alespoň rámcově vyrozumět, proč jeho odvolací námitka (podpořená argumenty v odkazovaném rozsudku č. j. 8 As 63/2018-112) není podle stěžovatele důvodná. (...)

„Povinností soudu (a stejně tak správního orgánu) není jednotlivě zodpovědět každý uplatněný argument, nýbrž postačí proti námitkám účastníka řízení postavit vlastní argumentační celek, v jehož konkurenci námitky neobstojí (srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 12. 2. 2009, sp. zn. III. ÚS 989/08, a ze dne 14. 8. 2019, sp. zn. II. ÚS 222/18, a obdobně např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 2. 2019, č. j. 8 Afs 267/2017-38). To ovšem neznamená, že by stěžovatel byl v kontextu této jím uplatňované judikatury oprávněn ponechat odvolací námitku zcela bez jakékoliv odpovědi. Odpovědí je přitom třeba rozumět nikoliv pouhé sdělení, zda ten který odvolací argument stěžovatel považuje za důvodný, či nikoliv, nýbrž vysvětlení, proč odvolací námitka nemůže být důvodná.“

11. Záměr není v převažujícím veřejném zájmu, nepotřebnost stavby

Odvolatel namítá, že záměr není prioritní stavbou v systému evropské mezinárodní dálniční sítě TEN T, jak uvádí investor.

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

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

Termíny a délka zahájení výstavby uváděné v jednotlivých dokumentech si odporují. Obec požaduje, vzhledem k významu stavby a mimořádným stavebním nákladům, aby záměr podléhal Supervizi projektových dokumentací SFDI.

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

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

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

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

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

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

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

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

Dopravní význam záměru pro ČR je přeceňovaný a projekt nemůže naplnit očekávání příznivců. Nevede do Prahy, ale do obrovské dopravní zácpy na D0, odkud neexistuje

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

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

Účastník řízení požaduje posouzení variantního řešení k posuzovanému záměru. Variantním řešením výstavby D3 pro tranzitní dopravu může být urychlení dobudování železničních tranzitních koridorů TEN-T, vybudování vysokorychlostní železnice a přesun tranzitní nákladní dopravy na železnici. Takový přístup by napomohl i prioritám snížení emisí skleníkových plynů, protože železniční doprava je méně energeticky náročná a většina přepravních výkonů na železnici je realizována na elektrický pohon, jehož uhlíková stopa na jednotku výkonu postupně klesá, zatímco uhlíkovou stopu silniční dopravy se zatím ve významnější míře snížit nedaří. Obdobně variantním řešením výstavby D3 pro dojezd do Prahy z oblasti záměru může být železniční trať Praha – Benešov u Prahy – Olbramovice – Tábor a Olbramovice – Sedlčany. Variantním řešením výstavby D3 pro místní dopravu pak může být pečlivě vybraná řada opatření, kterými bude region směřovat k takovému územnímu a ekonomickému rozvoji, který je méně závislý na silniční dopravě.

Účastník řízení požaduje přerušit ÚŘ, vyhodnotit dopravní přínos modernizované D4 (zprovozněna podle info ŘSD do konce roku 2024) a toto vyhodnocení vzít v potaz při znovuhodnocení dopravní potřeby a ekonomické efektivity pro středočeskou D3.

Odborná revize projektu dálnice odhalila řadu vážných technických vad, které představují značné hrozby pro okolí. Projekt je zastaralý, takže je neustále záplatován. Nikde a nikým není zaručeno snížení stávající zátěže na silnici I/3 (tzv. benešovská), nebo úleva obcím v Posázaví v případě existence dálnice. Přidaná dopravní kapacita se znovu zaplní. Projekt ohrožuje bezpečnost, zdraví i majetek obyvatel nemalé části Středočeského kraje. Příliv tranzitní dopravy po nové dálnici s sebou nese radikální změny: hlukovou zátěž a znečištění ovzduší, úbytek vody, zneprůchodnění krajiny, nové developerské projekty na úkor stávajících sídel, úbytek úrodné půdy aj. Dálnice i související skladové areály devastují zdroje vody i půdy a zhoršují vodní a tepelný režim krajiny. Tím zhoršují důsledky sucha a zvyšují závislost naší země na dovozu zboží. V nelehké době po pandemii COVID-19 jsou náklady 1 miliardy Kč na 1 km dálnice naprosto nepřijatelné. Na projektu vydělají dodavatelé stavby, developeři a mezinárodní přepravci. Občané pocítí negativní důsledky. Už teď je prakticky jasné, že se ev. stavba protáhne, zkomplikuje a prodraží. Nechvalně známá dálnice D8 (aj.) je vážné varování.

Stavba, tak jak je navržena, bude mít významné negativní vlivy na životní prostředí a jeho jednotlivé složky, zejména ochrany přírody a krajiny, ochrany lesa, ochrany ZPF a ochrany podzemních a povrchových vod. Stavba povede k výrazné fragmentaci krajiny, což znamená rozdělení přirozených stanovišť na menší, izolované části. To bude mít negativní dopad na místní ekosystémy a ohrožené druhy živočichů a rostlin. Například volně žijící zvířata ztratí přístup ke klíčovým zdrojům potravy a vody nebo migrační trasy, což může vést ke snížení jejich populace. Výstavba a provoz zvýší hladinu znečištění ovzduší v důsledku emisí

výfukových plynů z dopravy a prachu z výstavby. Navíc dojde k znečištění vodních toků a podzemních vod chemikáliemi používanými během stavby i provozu, jako jsou paliva a maziva, což bude mít negativní dopad na kvalitu pitné vody a zdraví vodních ekosystémů. Provoz dálnice přináší zvýšenou hladinu hluku, která negativně ovlivní kvalitu života obyvatel žijících v blízkosti dálnice. Hlukové znečištění také negativně ovlivní chování a rozmnožování některých druhů živočichů. Stavba vyžaduje zabírání rozsáhlých ploch zemědělské půdy a zelených ploch, což může vést ke snížení produkční kapacity zemědělství a ztrátě krajinné estetiky. To bude mít také dopad na místní zemědělské komunity a jejich ekonomickou stabilitu. Stavební práce mohou způsobit erozi půdy, zejména v oblastech s nestabilním terénem. To povede k sesuvům půdy a změnám v hydrologických poměrech, které negativně ovlivní okolní přírodu a infrastrukturu. Kumulativní dopady výstavby a provozu dálnice budou mít dlouhodobé ekologické následky, které mohou trvat desítky let. To zahrnuje změny v biodiverzitě, kvalitu půdy a vody, a celkovou ekologickou rovnováhu v regionu.

Stavební úřad námitku vypořádal nezákonným, věcně nesprávným a nepřezkoumatelným způsobem. Stavební úřad v podstatě u celé rozsáhlé námítce, jak ji odvolatel podal, odkázal pouze na závazné stanovisko orgánu územního plánování. Předmětem tohoto závazného stanoviska je ale pouze posouzení souladu s územně plánovací dokumentací. Stavební úřad tedy nereaguje na podstatu námítce, k jednotlivým dílčím aspektům vznesené námítce se vůbec nevyjadřuje a tuto námitku v zásadě zcela ignoruje.

Napadené rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné pro nedostatek odůvodnění a rozporné s § 68 odst. 3 správního řádu.

Odvolatel dále namítá, že záměr nevytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost obyvatel. Umístěním mezinárodní dálnice směřující do Prahy nenávratně poničí krajinu, životní prostředí a zhorší životní podmínky obyvatel, kteří budou vystaveni nadměrnému hluku a emisím z dopravy. Dálnice má obrovský suburbanizační potenciál, který povede k nežádoucí expanzi satelitů za Prahou. Na jedné straně hlavní město bude čelit dalším negativním dopadům v podobě zvýšení dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v důsledku usnadnění každodenní dojížděky autem. Na druhé straně se obce na jih od Prahy promění v noclehárny, odkud postupně vymizí služby a společenský život, neboť jejich obyvatelé budou trávit většinu času a využívat služeb v metropoli. Dálnice se tak stane brzdou hospodářského rozvoje a soudržnosti obyvatel v regionu, jehož funkce se zredukuje na přespávání a víkendovou rekreaci. Prohloubí se i problém dopravní chudoby v důsledku zvýšení závislosti obyvatel na každodenní dojížděce autem do nedaleké Prahy. Rodiny budou potřebovat 2 či více aut a senioři, kteří nemohou řídit, zůstanou v izolaci s velmi omezeným přístupem ke službám. Záměr tedy v rozporu s cíli územního plánování zhoršuje kvalitu vystavěného prostředí sídel a nevytváří funkční a harmonické prostředí pro každodenní život jejich obyvatel.

Dostavba dálnice D3 prohloubí problémy, na které upozorňuje i Strategie regionálního rozvoje ČR:

B3. Nová výstavba pozměňuje lokální krajinný ráz, urbanistickou strukturu a architektonický ráz příměstských sídel v zázemí metropolí. Podél dálnic a hlavních silnic se často staví komerční skladovací areály a v okolní krajině residenční suburbia. Tyto stavby vznikají na úkor zaboru půdního fondu (tzv. greenfield) namísto využití brownfieldů.

B4. Nárůst individuální automobilové dopravy má negativní vliv nejen na příměstské obce, ale i na samotné město, kam dojíždí velká část lidí za prací a službami. Nedostatečná

kapacita dopravní infrastruktury vč. chybějícího propojení veřejné hromadné dopravy a dopravních uzlů a parkovišť (P+R/záchytná parkoviště) s sebou přináší dopravní zácpy a zvýšený podíl znečištění z dopravy (např. hluk, emise) v jádrech měst i jeho zázemí. Města kromě zvýšených emisí znečišťujících látek a hluku musí čelit i jiným formám znečištění a jejich vlivů na městské životní prostředí (např. tepelné či světelné znečištění).

Udržitelný rozvoj by naopak zajistily investice do lepšího propojení obcí veřejnou hromadnou a bezmotorovou dopravu, modernizace stávající silniční a železniční infrastruktury, rozvoje občanské vybavenosti a pracovních příležitostí v regionu na jih od Prahy.

Strategie regionálního rozvoje ČR (SRR21) definuje strategické a specifické cíle pro oblasti s regionálními centry. V posuzované oblasti je žádoucí posilovat roli obcí s rozšířenou působností či regionálních center (např. Benešov, Sedlčany, Dobříš a Jílové u Prahy). Strategický cíl SRR21: *Hospodářsky stabilizovaná regionální centra představují snadno dostupná centra kultury, zaměstnanosti a obslužnosti příslušných funkčních regionů, jejich venkovské zázemí je na regionální centra dobře dopravně napojeno, disponuje dostatečnou sítí služeb a jsou v něm uplatňována inovativní řešení.* Specifický cíl: *Zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů* - klade důraz na lepší koordinaci dopravy a zlepšování stavu komunikací a železnic, nikoliv na výstavbu mezinárodní dálnice do metropole.

Ve vztahu k metropolitním územím SRR21 definuje specifický cíl: *zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy a zlepšovat propojení různých módů dopravy.*

<https://mmr.gov.cz/getmedia/58c57a22-202d-4374-af5d-cbd8f9454adb/SRR21.pdf>
(str. 99 – 107)

Záměr dálnice D3 není ve veřejném zájmu

Stavební úřad uvádí:

„Výjimku ze zákazů u ZCHDŽ je dle § 56 ZOPK možné povolit, převažuje-li jiný veřejný zájem nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody. u ZCHDŽ, které jsou chráněny dle práva Evropské unie, lze pak výjimku ze základních podmínek ochrany povolit za splnění čtyř podmínek:

- 1) převaha jiného veřejného zájmu nad zájmem ochrany přírody*
- 2) existující důvod dle § 56 odst. 2 ZOPK*
- 3) neexistence jiného uspokojivého řešení*
- 4) neovlivnění dosažení či udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany*

Dálnice se dle zákona o pozemních komunikacích považuje za veřejně prospěšnou stavbu a jejím vlastníkem je stát.“

Veřejná prospěšnost dálnice však neznamená, že jakákoliv dálnice v jakékoliv trase a v jakémkoliv technickém řešení je veřejně prospěšná.

Veřejná prospěšnost stavby musí být pečlivě **zdůvodněna** na základě objektivních kritérií a **ověřena transparentním procesem**. Klíčové je prokázat, že projekt slouží **obecnému blahu**, že jeho **přínosy převyšují náklady**, a že **neexistuje lepší alternativa**.

K tomu slouží nástroje jako **analýza nákladů a přínosů** a povinné posuzování dopadů, stejně jako začlenění projektu do strategických plánů vyšší úrovně. **Veřejně prospěšná stavba musí mít oporu v důkazech.** Důvěra v to, že je záměr skutečně veřejně prospěšný, nemůže být opřena o formální schvalovací procesy, ale o nesporné ověřitelné skutečnosti, které prokáží, že zvolená varianta řešení opravdu přináší největší společenský přínos.

Pro ověření veřejné prospěšnosti záměru jsou nastaveny zákonné procesy. Je však důležité, aby tyto procesy probíhaly dle standardů EU i doporučení ministerstev.

V principu lze požadavky shrnout do tří bodů:

1. Existuje shoda na smyslu a cíli, který má veřejně prospěšná stavba / opatření plnit.
 - Často veřejnoprávnost staveb vychází přímo z nutnosti plnění právních předpisů. Standardně se pak priority a směřování těchto veřejně prospěšných staveb a opatření hodnotí podle míry přispění k plnění závazných cílů EU, ČR a navazujících cílů vlastních regionů / spádových území.
 - Analýza nákladů a přínosů (Cost-benefit – CBA analýza) musí hrát v posuzování prospěšnosti zásadní roli. CBA neřeší jen finanční náklady a zisky, ale socioekonomické dopady a dopady enviromentální. Tato výchozí analýza je základem pro vážení variant řešení a rozhodnutí, zda nelze cíle dosáhnout jinak než provedením samotné veřejně prospěšné stavby.
2. Je prokázané, že cíl nelze naplnit jinak než investicí do veřejně prospěšné stavby / opatření.
3. Je prokázané, že ke zvolené veřejně prospěšné stavbě / opatření neexistuje vhodnější varianta řešení.

Udržitelná mobilita

Cílem udržitelné mobility je zajistit takový rozvoj dopravy, který bude šetrný k životnímu prostředí a zároveň bude uspokojovat potřeby obyvatelstva po mobilitě. Mezi specifické cíle v této oblasti patří:

- Ovlivňování mobility: Cílem je snižovat nadbytečné přepravní a dopravní výkony, a to jak v osobní, tak i v nákladní dopravě. Tento specifický cíl se prolíná se Strategickým rámcem Česká republika 2030. *U SD3 není dodrženo, zbytečně konkuruje efektivnějším dopravním módům a nadbytečnou dopravu nesnižuje.*

- Multimodální přístup: Cílem je podpora využívání všech druhů dopravy tak, aby byly využity jejich ekonomické i ekologické předpoklady a snižovány jejich nedostatky.

Pro dosažení tohoto cíle je nutné zajistit stabilní financování veřejných služeb a rozvíjet integrované dopravní systémy. V oblasti nákladní dopravy je kladen důraz na rozvoj kontinentální kombinované dopravy. *U SD3 jde o unimodální přístup bez návaznosti na další módy.*

- Snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a lidské zdraví: Doprava by měla být rozvíjena tak, aby minimalizovala svůj negativní vliv na životní prostředí a zdraví obyvatelstva.

Mezi důležitá opatření patří snižování hlukové zátěže a emisí. *SD3 nesplňuje, viz nedostatky hlukové a emisní studie.*

Územní soudržnost

- Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch: Doprava v citlivých oblastech by měla být organizována tak, aby minimalizovala negativní dopady na životní prostředí. SD3 vede neporušenou krajinou mimo větší zdroje a cíle dopravy.

Dopravní politika ČR 2021-2027 preferuje optimalizaci a modernizaci stávající infrastruktury s cílem minimalizovat negativní dopady na životní prostředí a zajistit efektivní využití zdrojů. To SD3 nenaplnuje.

DP zdůrazňuje význam optimalizace a efektivního využití stávající infrastruktury.

- **Důraz na údržbu a opravy:** Dopravní politika zdůrazňuje **prioritu zajištění provozuschopnosti, kvalitní údržby a oprav** stávající dopravní infrastruktury. Zajištění provozuschopnosti, kvalitní údržba a opravy dopravní infrastruktury jsou klíčové a musí být přednostně finančně zabezpečeny.

- **Modernizace stávající infrastruktury:** Dokument se zabývá potřebou **modernizace** stávající infrastruktury, například **elektrifikací železničních tratí, instalací inteligentních dopravních systémů (ITS)** na silniční síti a **zvyšováním standardu bezpečnosti a bezbariérovosti**.
- **Optimalizace využití stávající infrastruktury:** Dopravní politika klade důraz na **optimalizaci využití stávající infrastruktury** před výstavbou nových kapacit, a to s ohledem na **minimalizaci záborů půdy a negativních dopadů na životní prostředí**.
Příklad:
- V oblasti silniční infrastruktury je zmíněna nutnost **lepšího využití stávajících kapacit pomocí ITS a zohlednění možnosti modernizace souběžných železničních tratí** při plánování modernizace silniční a dálniční sítě, aby se zamezilo přesunu přepravy na energeticky méně výhodný druh dopravy.

Rozpor se Strategickým rámcem ČR 2030

Mezi důležité priority Strategického rámce patří omezení tempa suburbanizace, snižování dojížděky autem, omezení emisí CO₂. Naopak středočeská D3 prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížděku autem, povede ke zvýšení emisí CO₂.

Kapitola „Obce a regiony“ - Vize

Str. 25 „Odpovědné využívání území vytváří podmínky pro vyvážený a harmonický rozvoj obcí a regionů, zvyšuje územní soudržnost, usměrňuje suburbanizační trendy a omezuje vynucenou mobilitu.“

[Strategický rámec R2030.pdf \(cr2030.cz\)](#)

Rozpor s Politikou územního rozvoje ČR

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

SD3: mezinárodní dálnice je umístěna do velmi konfliktní lokality s jedinečnými přírodními a krajinnými hodnotami, přičemž je ignorován veřejný zájem ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území,...

Rozpor se Strategií regionálního rozvoje ČR

Posuzovaná oblast dotčená dálnicí D3 spadá částečně do metropolitního zázemí Prahy a zároveň zahrnuje několik regionálních center:

- regionální centra vyššího řádu identifikovaná z národní úrovně (zpravidla sídla s více než 15 tisíci obyvateli a spádovým územím alespoň 30 tisíc obyvatel)
- regionální centra nižšího řádu identifikovaná z krajské úrovně (zpravidla sídla s alespoň 5 tisíci obyvateli a spádovým územím kolem 10 tisíc obyvatel).

Ve vztahu k metropolitnímu území SRR21 definuje specifický cíl: *zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy a zlepšovat propojení různých módů dopravy.*

SD3: naopak zvyšuje atraktivitu automobilové dopravy na úkor ekologických druhů dopravy.

Ve vztahu k regionálním centrům (např. Benešov, Sedlčany, Dobříš, Jílové u Prahy) SRR21 definuje

Strategický cíl: *Hospodářsky stabilizovaná regionální centra představují snadno dostupná centra kultury, zaměstnanosti a obslužnosti příslušných funkčních regionů, jejich venkovské zázemí je na regionální centra dobře dopravně napojeno, disponuje dostatečnou sítí služeb a jsou v něm uplatňována inovativní řešení.*
Specifický cíl: *Zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů* - klade důraz na lepší koordinaci dopravy a zlepšování stavu komunikací a železnic, nikoliv na výstavbu mezinárodní dálnice do metropole.

SD3: naopak promění obce v noclehárny bez odpovídající občanské vybavenosti. Zároveň oslabí roli regionálních center, které v důsledku rychlého spojení autem do Prahy, postupně ztratí na atraktivitě a budou ohroženy snížením úrovně služeb a pracovních příležitostí.

Rozpor se Zelenou dohodou pro Evropu

Zelená dohoda pro Evropu: efektivní a bezpečná doprava šetrná k životnímu prostředí, snížení emisí CO₂ z dopravy o 90% do roku 2050

SD3: prosazování nejméně efektivní (prostorově a energeticky), nejvíce nebezpečné a nejméně šetrné formy dopravy, zvýšení emisí CO₂

https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_cs#opaten

Rozpor s evropskou strategií pro udržitelnou a inteligentní mobilitu

ES: snížení současné závislosti na fosilních palivech, přesun větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy

SD3: zvýšení závislosti na fosilních palivech, přesun větší aktivity k nejméně udržitelnému druhu dopravy

Ambivalentní dopady na kvalitu ovzduší

Dopady SD3 na kvalitu ovzduší budou ambivalentní. Na jednu stranu může dojít k částečnému zlepšení v některých obcích podél stávajících komunikací, na druhou stranu se zhorší v obcích dotčených dálnicí a podél nových přivaděčů. Zároveň dojde ke zvýšení dopravní zátěže a nárůstu emisí škodlivých látek zejména v jižní části Prahy, která se stane atraktivním cílem pro každodenní dojížděku autem.

Sporný dopravní význam

Stavební úřad uvádí:

„Cílem dálnice D3 je propojit zejména Prahu s Českými Budějovicemi a Rakouskem, přičemž po jejím dokončení se tato dálnice v celé své délce stane součástí evropské silnice E55 vedoucí ze Švédska přes Českou republiku až do Řecka... Jak již bylo výše naznačeno, D3 má i přeshraniční význam. Tato dálnice je zařazena do transevropské dopravní sítě TEN-T, přičemž priority rozvoje této sítě jsou stanoveny v přímo aplikovatelném Nařízení Evropské unie 1315/2013. Dle tohoto nařízení je D3 zařazena do tzv. globální sítě a členské státy mají usilovat o to, aby tato síť byla dokončena do konce roku 2050. Jak je již výše uvedeno, D3 má být součástí E55 propojující sever a jih Evropy.“

České Budějovice již mají dvě rychlostní silniční/dálniční spojení s Prahou:

- I/20 (probíhá modernizace) a D4
- D3 po Miličín, I/3 (probíhá modernizace) a D1

Ostatní krajská města mají jen jedno dálniční spojení s Prahou. Navíc existuje konkurenceschopné železniční spojení (IV. tranzitní koridor), kde rovněž probíhá modernizace. Další kapacitní silniční spojení je zbytné a navíc ohrozí konkurenceschopnost železniční dopravy. Jihočeský kraj potřebuje především investice do zvyšování životní úrovně na svém území (nové pracovní příležitosti, vzdělávání, věda a výzkum, modernizace krajských silnic atd.), nikoliv rychlejší spojení autem na okraj Prahy.

Realizace SD3 je v rozporu s cíli Dopravní politiky ČR, která upřednostňuje udržitelnou mobilitu (snižování poptávky po dopravě, resp. šetření dopravou a multimodální přístup).

Z hlediska EU musí projekty TEN-T splňovat kritéria udržitelnosti (snižování emisí CO₂, větší využívání udržitelných druhů dopravy, větší ochrana životního prostředí, snížení externích nákladů, zvýšení energetické bezpečnosti) a být ekonomicky životaschopné na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů. SD3 nesplňuje ani jedno. Prioritou EU je navíc podpora železniční a veřejné hromadné dopravy. SD3 je v rozporu s cíli Zelené dohody pro Evropu (Green Deal) a Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu.

Dostavba D3 od Prahy po rakouské hranice vytvoří novou kapacitní tranzitní trasu, která propojí sever a jih Evropy. Reálně může dojít k přesunu části mezinárodní tranzitní dopravy právě na tuto trasu, čehož se obávají i zástupci rakouských měst: *„Tato dálnice není zajímavá jen pro jednodenní výletníky z Horních Rakous, kteří plánují výlet do Českých Budějovic. Vzniká zde klíčové severojižní spojení pro evropskou nákladní dopravu. Otevírá se nová osa z Berlína přes Drážďany do jižní Evropy – a tato osa vede přímo přes Horní Rakousko a přímo přes Linec.“*

<https://www.info.cz/zpravodajstvi-a-komentare/dalnice-d3-rakousko-protiopatreni>

V tomto ohledu by bylo naopak žádoucí co nejrychleji dokončit modernizaci IV. tranzitního železničního koridoru mezi Děčínem, Prahou, Českými Budějovicemi, Horním Dvořištěm a pokračování do Rakouska.

Stavební úřad dále uvádí:

Dle názoru krajského úřadu je tedy třeba přihlédnout při hodnocení veřejného zájmu i k tomu, že ZUR SK s výstavbou D3 počítá, přičemž mimo mezinárodního a národního významu upozorňuje i na regionální význam související zejména se zlepšením dopravní obslužnosti některých lokalit Středočeského kraje (např. Sedlčansko, Sedlecko), odlehčení stávající D1 v úseku Mirošovice – Praha, a využití pro hromadnou autobusovou dopravu... s realizací D3 se pojí zejména snížení dopravní zátěže v dotčených lokalitách, zejména pak na stávající silnici I/3.

SD3 zrychlí především cestu autem na okraj Prahy a zvýší atraktivitu automobilové dopravy na úkor VHD. Dopravní obslužnost uvedených lokalit veřejnou dopravou se může naopak zhoršit, neboť díky nabídce nové silniční kapacity dojde zřejmě k přesunu části cest do aut. To se promítne i do slabší poptávky po VHD a následně horší frekvenci spojů. Dálnice má obrovský suburbanizační potenciál, který povede k nežádoucí expanzi satelitů za Prahou. Na jedné straně hlavní město bude čelit dalším negativním dopadům v podobě zvýšení dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v důsledku usnadnění každodenní dojížděky autem. Na druhé straně se obce na jih od Prahy promění v noclehárny, odkud postupně vymizí služby a společenský život, neboť jejich obyvatelé budou trávit většinu času a využívat služeb v metropoli. Dálnice se tak stane brzdou hospodářského rozvoje a soudržnosti obyvatel v regionu, jehož funkce se zredukuje na přespávání a víkendovou rekreaci. Prohloubí se i problém dopravní chudoby v důsledku zvýšení závislosti obyvatel na každodenní dojížděce autem do nedaleké Prahy. Rodiny budou potřebovat 2 či více aut a senioři, kteří nemohou řídit, zůstanou v izolaci s velmi omezeným přístupem ke službám.

Pokles dopravy na stávající I/3 lze vnímat pozitivně, avšak silnice I/3 mívá téměř všechny obce s výjimkou Miličína, kde stačí postavit obchvat. Navíc ŘSD připravuje i zahloubení kritického úseku u Benešova. Je však otázkou, jestli tato kapacitní silnice I. třídy, do jejíž modernizace a rozšíření se v posledních letech investovaly nemalé prostředky, bude nadále ekonomicky životaschopná. Po dostavbě středočeské D3 náklady na provoz a údržbu výrazně vzrostou a hrozí riziko, že původní I/3 bude zanedbávána. V širších, zejména ekonomických souvislostech nelze hovořit o efektivním využití dopravní infrastruktury a veřejných peněz.

Co se týká odlehčení stávající D1 v úseku Mirošovice – Praha, tak mnohem větší efekt bude mít dostavba D35, na kterou se přesune významná část dopravy mezi Severní Moravou a Prahou. K poklesu dopravní zátěže na tomto úseku může přispět i účinná dopravní politika v podobě „internalizace negativních externalit IAD“ dle principu „znečišťovatel platí“ a zvýšení atraktivity železniční dopravy.

Socioekonomické náklady převažují nad spornými přínosy

Pro SD3 nebyla zpracována aktuální a objektivní analýza přínosů a nákladů (Cost Benefit Analysis). Již v současnosti činí odhadované náklady na realizaci SD3 a souvisejících staveb více než 77 miliard Kč. K tomu je zapotřebí připočítat externí náklady, zejména environmentální a socioekonomické (např. negativní dopady suburbanizace v dotčeném regionu). Dopravní a ekologické přínosy jsou velmi sporné – viz „Sporný dopravní význam“ a „Ambivalentní dopady na kvalitu ovzduší“. Je evidentní, že socioekonomické náklady výrazně převažují nad spornými přínosy. Z hlediska nákladů obětované příležitosti lze konstatovat, že vynaložené finanční prostředky na SD3 by bylo žádoucí investovat do mnohem

smysluplnějších projektů a oblastí: např. tvorba pracovních příležitostí, rozvoj občanské vybavenosti, zlepšení obslužnosti VHD a stavu komunikací a železnici v regionu.

Existují mnohem šetrnější a efektivnější alternativy

Namísto realizace SD3 je žádoucí:

- Pokračovat v modernizaci stávající I/3 včetně dostavby obchvatů obcí
- Investovat do lepšího propojení obcí veřejnou hromadnou a bezmotorovou dopravou
- Modernizovat stávající silniční a železniční infrastrukturu v regionu
- Pokračovat v modernizaci IV. tranzitního železničního koridoru mezi Prahou a Českými Budějovicemi
- Realizovat elektrifikaci tratě v úseku Veselí nad Lužnicí – České Velenice, která je součástí (alternativního) mezinárodního spojení mezi Prahou a Vídní
- Investovat do rozvoje občanské vybavenosti a pracovních příležitostí v regionu za účelem snížení poptávky po dopravě a dojížděce do Prahy

Lze tedy konstatovat, že existuje jiné uspokojivé a mnohem vhodnější řešení než realizace SD3.

Shrnutí

Výše uvedená argumentace založená na datech, odborných studiích a analýze (ne)souladu záměru s cíli strategických dokumentů a koncepcí potvrzuje, že záměr SD3 není ve veřejném zájmu.

- Nepřispívá k plnění cílů EU, ČR a regionu
- Má ambivalentní dopady na kvalitu ovzduší
- Má sporný dopravní význam
- Chybí aktuální a objektivní analýza nákladů a přínosů (CBA)
- Socioekonomické náklady převažují nad přínosy
- Existují šetrnější a efektivnější alternativy

12. Rozpor s přímo aplikovatelným nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852

Odvolatel namítal a namítá, že nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852, známé také jako "Nařízení o taxonomii", zavádí jednotný klasifikační systém pro udržitelné činnosti s cílem podpořit investice do udržitelných projektů a aktivit v rámci Evropské unie. Toto nařízení obsahuje specifické požadavky pro posuzování dopravních staveb, aby byly považovány za environmentálně udržitelné.

Hlavní požadavky, které musí být splněny, jsou přínos k zmírňování změny klimatu. Dopravní stavby musí významně přispívat ke zmírňování změny klimatu. To zahrnuje snížení emisí skleníkových plynů, podporu přechodu na nízkouhlíkovou ekonomiku, zajištění, že infrastruktura je navržena s ohledem na budoucí klimatické podmínky a extrémní.

Dále pak přizpůsobení se změně klimatu, tedy stavby musí být navrženy tak, aby byly odolné vůči negativním dopadům změny klimatu. To zahrnuje identifikaci a hodnocení rizik spojených se změnou klimatu. Integraci opatření pro přizpůsobení se změně klimatu do plánování a výstavby. Udržitelné využívání a ochrana vodních a mořských zdrojů.

Dopravní stavby musí podporovat udržitelné využívání vodních zdrojů. To zahrnuje minimalizaci negativních dopadů na vodní ekosystémy, efektivní hospodaření s vodními zdroji a prevenci znečištění vod.

Stavby musí přispívat k přechodu na oběhové hospodářství tím, že podporují efektivní využívání zdrojů, snížení produkce odpadu, opětovné využívání a recyklaci materiálů.

Dopravní stavby musí zahrnovat opatření k prevenci a kontrole znečištění. To zahrnuje minimalizaci emisí znečišťujících látek do ovzduší, vody a půdy, řízení a snižování hluku a vibrací způsobených dopravou.

Stavby musí být navrženy tak, aby minimalizovaly negativní dopady na biologickou rozmanitost a ekosystémy. To zahrnuje zajištění ochrany přírodních stanovišť a druhů a implementaci opatření na obnovu poškozených ekosystémů.

Stavby musí splňovat základní sociální a environmentální standardy stanovené právními předpisy EU a mezinárodními úmluvami. Proces posuzování musí zahrnovat konzultace se zúčastněnými stranami, včetně veřejnosti a environmentálních organizací, aby byly zohledněny jejich názory a připomínky.

Tato kritéria jsou navržena tak, aby zajistila, že dopravní projekty, které splňují podmínky stanovené nařízením (EU) 2020/852, budou přispívat k environmentálně udržitelnému rozvoji a budou podporovat cíle Evropské unie v oblasti ochrany životního prostředí a boje proti změně klimatu.

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

Dále je pak třeba splňovat minimální záruky, a sice jednat dobře i v ostatních oblastech podnikání, jako je například důstojné mzdové ohodnocení zaměstnanců a podobně.

Konkrétní kritéria pro označení hospodářské aktivity jako udržitelné jsou obsažena v technických screeningových kritériích. Ta nejsou uvedena v Nařízení, ale jsou přijímána v aktech v přenesené pravomoci (Delegated Acts), které tvoří doplněk k Nařízení. Akty a technická screeningová kritéria podléhají pravidelné aktualizaci. V případě, že daná hospodářská aktivita nesplňuje kvalifikaci udržitelnosti, neznamená to, že do ní nelze investovat, může to ale ovlivnit atraktivitu a přijatelnost investice, což je vlastně žádoucím výsledkem – nasměrovat toky soukromého kapitálu směrem k udržitelným aktivitám.

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

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

Povolovací proces na novou dopravní stavbu podle nařízení (EU) 2020/852 vyžaduje několik konkrétních posouzení a kroků k zajištění, že stavba bude považována za udržitelnou.

Kromě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA, k tomu viz námitka níže) analýzu vlivů na ovzduší, vodní zdroje, půdu, faunu a flóru, hodnocení hlukových a vibračních dopadů, posouzení socioekonomických dopadů. K tomu viz též ostatní námitky účastníka.

Posouzení, které součástí podkladů žádosti stavebníka zcela chybí, je tzv. klimatické posouzení. Toto posouzení zahrnuje dvě hlavní oblasti. Za prvé - zmírňování změny klimatu. Posouzení emisí skleníkových plynů souvisejících se stavbou a provozem a identifikace opatření ke snížení těchto emisí. Za druhé - přizpůsobení se změně klimatu. Hodnocení rizik spojených se změnou klimatu (např. extrémní počasí, záplavy) a začlenění opatření na přizpůsobení do návrhu projektu.

Dále pak posouzení dle tohoto přímo aplikovatelného nařízení EU vyžaduje provedení posouzení dopadů na vodní zdroje, které zahrnuje hodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody, a posouzení rizik kontaminace a dopadů na vodní ekosystémy a návrh opatření na ochranu a udržitelné využívání vodních zdrojů.

Dále pak posouzení dle tohoto přímo aplikovatelného nařízení EU vyžaduje provedení posouzení vlivů na biologickou rozmanitost, které zahrnuje identifikaci a hodnocení dopadů na chráněné druhy a stanoviště, analýzu fragmentace krajiny a narušení ekosystémů a návrh opatření na minimalizaci negativních dopadů a případnou obnovu poškozených ekosystémů.

Dále pak posouzení dle tohoto přímo aplikovatelného nařízení EU vyžaduje provedení posouzení materiálových toků a odpadů. Toto posouzení zahrnuje analýzu využití surovin a zdrojů, plánování nakládání s odpady vzniklými během výstavby a provozu, návrh opatření na podporu recyklace a opětovného využití materiálů.

Dále pak posouzení dle tohoto přímo aplikovatelného nařízení EU vyžaduje provedení posouzení hlukových a vibračních dopadů. Toto posouzení zahrnuje měření a modelování hlukových a vibračních úrovní během výstavby a provozu, návrh opatření na snižování hluku a vibrací (např. protihlukové stěny, omezení provozu).

Dále pak posouzení dle tohoto přímo aplikovatelného nařízení EU vyžaduje provedení Sociálně-ekonomické posouzení. Toto posouzení zahrnuje analýzu dopadů na místní

komunity, ekonomiku a veřejné zdraví a posouzení změn v dopravní dostupnosti a mobilitě a konzultace s místními obyvateli a zúčastněnými stranami.

Dále pak posouzení dle tohoto přímo aplikovatelného nařízení EU vyžaduje provedení posouzení souladu s právními předpisy a standardy, tj. zajištění, že projekt splňuje všechny relevantní národní a evropské environmentální zákony a standardy, posouzení souladu s cíli a požadavky Aarhuské úmluvy na zapojení veřejnosti do rozhodovacích procesů týkajících se životního prostředí; transparentnost a zapojení veřejnosti., zajištění, že proces posuzování je transparentní a že veřejnost má přístup k relevantním informacím; uskutečnění konzultací s veřejností a zúčastněnými stranami, které mohou přispět svými názory a připomínkami.

Dodržování těchto požadavků je klíčové pro to, aby byla dopravní stavba považována za udržitelnou a aby přispívala k cílům EU v oblasti ochrany životního prostředí a boje proti změně klimatu.

Účastník řízení je přesvědčen, že řada těchto dílčích posouzení nebyla vůbec provedena, jako např. posouzení vibračních dopadů, posouzení socioekonomických dopadů, klimatické posouzení (obě části - zmírňování změny klimatu a přizpůsobení se změně klimatu), návrh opatření na ochranu a udržitelné využívání vodních zdrojů, analýzu fragmentace krajiny a narušení ekosystémů a návrh opatření na minimalizaci negativních dopadů a případnou obnovu poškozených ekosystémů, posouzení materiálových toků a odpadů (návrh opatření na podporu recyklace a opětovného využití materiálů), modelování vibračních úrovní během výstavby a provozu, návrh opatření na snižování vibrací, analýzu dopadů na místní komunity, ekonomiku a veřejné zdraví a posouzení změn v dopravní dostupnosti a mobilitě.

Účastník řízení je přesvědčen, že řada těchto dílčích posouzení, která byla provedena, byla provedena nedostatečně a věcně nesprávně, vycházejíc ze zastaralých a nepoužitelných podkladů. K tomu viz níže další námitky k vlivům na jednotlivé složky životního prostředí.

Stavební úřad námitku vypořádal nezákonným, věcně nesprávným a nepřezkoumatelným způsobem. Stavební úřad pouze tvrdí cit: „*k otázce souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady EU č. 2020/852 stavební úřad sděluje, že výše uvedené dokumenty nejsou pro stavební úřad přímo aplikovatelné pro posouzení záměru v územním řízení.*“

Nezákonnost vypořádání námitky spočívá v tom, že nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 2020/852 stejně jako další nařízení tohoto orgánu EU jsou přímo aplikovatelné na území členských států EU.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady jsou podle čl. 288 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) závaznými právními akty, které mají obecnou působnost, jsou závazná v celém rozsahu a přímo použitelná ve všech členských státech bez potřeby dalšího vnitrostátního prováděcího právního aktu. To znamená, že od data jejich platnosti tvoří součást právního řádu členského státu a musí být aplikována a respektována bezprostředně správními i soudními orgány členského státu při výkonu veřejné správy či při rozhodování ve správních řízeních či před soudy; v opačném případě dochází k porušení povinnosti loajality vůči unijnímu právu a k porušení zásady přednosti práva EU před vnitrostátním právem. Pojem přímé použitelnosti nařízení a jeho závaznosti pro členské státy i jejich orgány je potvrzen v judikatuře Soudního dvora EU, který opakovaně zdůraznil, že členské státy nemohou uplatňování nařízení podmiňovat vnitrostátními předpisy nebo orgány interpretační volností, je-li z textu nařízení zřejmá jeho bezpodmínečná povaha.

Příslušné správní orgány proto nemají diskreci v tom, zda nařízení uplatní, ale jsou jím ve své rozhodovací činnosti vázány. Takový výklad byl rovněž reflektován v rozhodovací praxi českých správních soudů, kde se uvádí, že použitelnost nařízení a povinnost orgánů dosledovat jeho ustanovení vyplývá přímo z unijního práva a orgány jej musejí respektovat při posuzování žádostí či uplatňování právních institutů vyplývajících z nařízení.

Nejvyšší správní soud v rozsudku č.j. 8 As 164/2020-62 konstatoval, že organická použitelnost unijního nařízení nezakládá pro orgán volnost v tom, zda jej v daném případě aplikuje, ale pokud je nařízení přímo použitelné, orgány jej musejí zohlednit při své činnosti;

13. Vliv na povrchové a podzemní vody

Správní orgán pochybil, když desítky věcně i místně odlišných námitek týkajících se ochrany povrchových a podzemních vod shrnul do jednoho souhrnného bloku označeného jako N.05, aniž by se s jednotlivými námitkami vypořádal samostatně, konkrétně a přezkoumatelně. Takový postup znemožňuje ověřit, jaké skutkové a právní závěry byly ke kterým námitkám učiněny, a činí rozhodnutí v této části nepřezkoumatelným pro nedostatek důvodů.

Správní orgán dále nezákonně založil vypořádání námitek na odkazu na vyjádření Ministerstva životního prostředí o prodloužení platnosti stanoviska EIA, čímž nahradil vlastní povinnost zjistit skutkový stav autoritou jiného orgánu. Stanovisko EIA ani jeho prodloužení nenahrazuje povinnost stavebního úřadu v územním řízení samostatně posoudit aktuální vlivy záměru na vodní režimy v dotčeném území, zejména pokud účastníci řízení konkrétně namítali změny hydrologických poměrů, zranitelnost vodních zdrojů a dopady změny klimatu. Tímto postupem správní orgán porušil § 3 a § 50 správního řádu.

Správní orgán nesprávně označil námitku neaktuálnosti hydrogeologického posudku za obecnou a nedoloženou, ačkoliv podatelé poukazovali na konkrétní skutečnosti, jako je závislost studní na hladině Voračického rybníka, ohrožení zásobování vodou v Radíči a Deborči či dlouhodobé změny vodního režimu. Tím správní orgán nepřípustně přenesl důkazní břemeno na účastníky řízení, přestože povinnost prokázat dostatečnost a aktuálnost podkladů leží výlučně na správním orgánu.

Zcela zásadní vadou je skutečnost, že správní orgán sám připustil, že hydrogeologický posudek identifikuje riziko negativního ovlivnění hydrogeologického režimu v některých úsecích, avšak současně uvedl, že tato rizika mají být řešena až v dalších fázích projektové přípravy prostřednictvím podrobného průzkumu a monitoringu. Takový postup je v přímém rozporu s § 90 stavebního zákona, neboť umístění stavby nelze povolit v situaci, kdy nejsou známy a vyhodnoceny její dopady na vodní zdroje a kdy je samotná přijatelnost záměru podmíněna budoucím zjišťováním skutečností.

Správní orgán rovněž pochybil při vypořádání námitek týkajících se retenčních nádrží, když bagatelizoval jejich povahu jako vodních děl a účelově oddělil fázi jejich umístění od posouzení jejich vlivů na povrchové a podzemní vody. Skutečnost, že retenční nádrže budou povolovány v navazujícím řízení, nezabývá správní orgán povinnosti již v územním řízení posoudit jejich dopady na vodní režim a zranitelné vodní zdroje. Takový postup obchází smysl vodního zákona a odporuje zásadě prevence.

Nesprávné je rovněž odmítnutí požadavku na řešení náhradního zásobování pitnou vodou s odůvodněním, že k tomu správní orgán nemá zákonné zmocnění. Povinnost posoudit, zda záměr neohrozí zásobování obyvatel pitnou vodou, vyplývá přímo z § 23 vodního zákona

a z obecných povinností správního orgánu chránit veřejné zájmy. Nelze ji redukovat na soukromoprávní vztah mezi investorem a dotčenými osobami.

Správní orgán se dále dopustil svévolného hodnocení důkazů, když odmítl odborné podklady předložené účastníky řízení nikoliv na základě jejich obsahu, ale pouze s poukazem na to, že se vztahují k jiným úsekům dálnice nebo k jiným fázím projektové přípravy. Takový postup je v rozporu se zásadou volného hodnocení důkazů, neboť správní orgán se nijak nevypořádal s jejich věcnými závěry a odbornými argumenty.

V souhrnu lze konstatovat, že vypořádání námitek k ochraně povrchových a podzemních vod je zatíženo zásadními věcnými i procesními vadami, neboť správní orgán připustil existenci hydrogeologických rizik, avšak rezignoval na jejich řešení v řízení o umístění stavby, odkázal se na neaktuální podklady a budoucí fáze řízení a neposkytl účastníkům účinnou ochranu jejich práv ani veřejného zájmu na ochraně vod. Rozhodnutí je proto v této části nepřezkoumatelné a nezákonné a odvolací orgán je povinen je zrušit a věc vrátit správnímu orgánu I. stupně k novému projednání.

14. Překračování imisních limitů, vlivy na emise a klima

Odvolatel namítal a namítá, že v území, kam má být stavba umístěna, mohou podle názoru účastníka být překračovány imisní limity stanovené zákonem o ochraně ovzduší, zejména pro rakovinotvorný benzo(a)pyren. Rozptylová studie (6/2021) je podle názoru účastníka zastaralá a je nutno ji aktualizovat o nové údaje, zároveň neobsahuje data o indukci dopravy.

Územní řízení je posuzováno ve vztahu k roku 2024. Ostatně, žadateli jistě jsou k dispozici údaje za roky 2022 a 2023. O tyto údaje musí být vyhodnocení vlivu stavby na ochranu ovzduší doplněno, musí dojít k aktualizaci rozptylové studie.

Pětileté klouzavé průměry dle příslušných ustanovení zákona č. 201/2012 Sb. je třeba aktualizovat na již zveřejněný průměr imisní koncentrace právě za roky 2019-2013.

Z posuzované rozptylové studie nelze posoudit, jestli nejvyšší příspěvky nebudou v místech, kde se ve stávajícím stavu nachází nejvyšší koncentrace. Posuzovaná rozptylová studie navíc vůbec nehodnotí příspěvek záměru k počtu překročení 24hodinového imisního limitu PM₁₀, ale vypočítává pouze maximální 24hodinovou koncentraci.

Zároveň účastník namítá, že rozptylová studie nemůže vycházet pouze z tzv. pětiletých průměrů. Tento postup je v rozporu se zákonem o ochraně ovzduší, kde jsou zákonem dané hygienické limity dány pro jeden kalendářní rok, a ne pro pětiletá období. I proto v rozptylové studii použitý přístup také nemá oporu v evropské legislativě. Rozptylová studie neobsahuje celkové / kumulativní znečištění ovzduší. Pouze hodnoty celkového / kumulativního znečištění ovzduší mohou být porovnávány s veřejnoprávními (hygienickými) limity.

Rozptylová studie musí vycházet z novelizované směrnice Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu ze dne 24. 4. 2024, kde se např. požaduje, že roční průměr částic jemného polétavého prachu PM_{2,5} nesmí překročit 10 µg/m³, denní průměr PM_{2,5} nesmí překročit 25 µg/m³ více než 18x za kalendářní rok. Podobně pro prach PM₁₀ roční průměr nesmí překročit 20 µg/m³, denní průměr nesmí překročit 45 µg/m³ více než 18x za kalendářní rok. Protože vyhodnocování neprobíhá pouze pro současný stav, ale pro horizont 20 let po uvedení sítě TEN-T do provozu, pak vyhodnocení musí proběhnout

nejen pro budoucí dopravní intenzity, ale musí být provedeno porovnání s hodnotami imisních limitů již dnes stanovenými evropskou legislativou na období od roku 2030. To se nestalo.

Dopravní model vypracovaný Sudop Praha v roce 2015 pro úseky Václavice-Voračice a Voračice-Nová Hospoda intenzity dopravy uvádí, avšak omezuje se na stávající dopravu. Na str. 16 této studie je uvedeno: „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.“ Zde nezbyvá než konstatovat, že indukovaná doprava může být velmi vysoká a představovat podstatnou a pravděpodobně většinovou intenzitu dopravy.

Rozptylová studie (ing. Šinágl, 2021) intenzity dopravy uvádí, tyto se významně neliší od dopravní studie (Sudop, 2015), a je zcela zjevné, že rovněž rozptylová studie nezahrnuje indukovanou dopravu. Z porovnání rozptylových studií (Gresl, 2010) a (Šinágl, 2021), celkových emisí pro rok 2030, je patrné, že celkové roční emise PM_{2.5}, 6,88 tun, jsou o dva řády (o 99 %) nižší než v původní studii (685-691 tun), což je velmi optimistický předpoklad, v rozporu s relativně vysokým výskytem nefunkčních nebo chybějících filtrů částic v českém vozovém parku. Rozdíl mezi PM₁₀ a PM_{2.5}, představující hrubou frakci především z resuspenze prachu, a v menší míře z otěrů pneumatik, vozovky a brzd, je nově 14 tun, což je o dva řády méně než cca 2200 tun ve studii z roku 2010. Není zřejmé, jakými technickými opatřeními byla zhruba v posledním desetiletí sníženy otěry pneumatik, vozovky a brzd a sekundární prašnost o více než 99 %. Oproti tomu emise benzo[a]pyrenu jsou nově paradoxně vyšší, to je však pravděpodobně proto, že dřívější metodika obsahovala hrubě podhodnocený emisní faktor.

Rozptylová studie ing. Šinágla celkem pochopitelně dochází k závěru, že podél trasy nejméně frekventovaného úseku D3, vedoucí vesměs mezi lesy řídké obydlenou oblastí, nedojde k překročení imisních limitů. To je samo o sobě technicky správně. Jsou zde však hrubě podceněny dva velmi zásadní aspekty. Za prvé, negativní dopady záměru nejsou omezeny na záměr samotný. Zde lze očekávat, že indukovaná doprava, jejíž podstatná část bude mít v Praze počátek nebo cíl nebo bude Prahou projíždět, zhorší již tak špatnou plynulost dopravy v Praze a zhorší již tak špatné ovzduší. Za druhé, splnění legislativních limitů ještě neznamená, že záměr nebude mít žádný dopad. Imisní limity nejsou stanoveny tak, aby zaručovaly, že nedojde ke škodám na lidské zdraví v případě jejich splnění. Světová zdravotnická organizace, která vychází z vědeckých poznatků, v roce 2021 snížila cíl pro roční průměrné koncentrace PM_{2.5} na 5 ug/m³ a NO₂ na 10 ug/m³, v obou případech na čtvrtinu evropského limitu. Cíl pro PM_{2.5} je v ČR ve většině obydlených území, včetně lokality záměru, překročen. Aktuálně je navrženo snížení evropských limitů pro průměrné roční koncentrace PM_{2.5} na 10 ug/m³ a NO₂ na 20 ug/m³, přičemž i tyto hodnoty jsou na území ČR vesměs překročeny.

V rozptylové studii (Šinágl, 2021) není zahrnuta indukovaná doprava, dále nejsou zahrnuty předpokládané negativní vlivy na plynulost dopravy a na ovzduší zejména v Praze, a není zohledněn současný stav poznání zejména o zdravotních rizicích sledovaných látek, a to i v koncentracích nižších než je současný imisní limit. Obě rozptylové studie dále obsahují rozdíl dvou řádů v emisích částic, včetně hrubé frakce, kde snížení o dva řády není v souladu s vývojem technologie.

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

V oblasti imisního zatížení pak míru únosného zatížení území a limity území stanoví zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Umístění stavby považuje účastník řízení za nemožné z důvodu stávajícího překračování únosného zatížení území znečištěným ovzduším a dalšího (nezákonného) nárůstu této zátěže způsobeného umístěnou stavbou, resp. jejími důsledky v podobě nárůstu dopravní zátěže v době výstavby a následného užívání stavby.

Rozptylová studie nezjistila spolehlivě současný stav věci, současné znečištění ovzduší v předmětném území (a to včetně např. prašnosti z polí), ani nedoložila celkové (kumulativní) znečištění.

Rozptylovou studii je tedy třeba na základě výše uvedené námitky přepracovat, v této podobě nemůže být podkladem pro vydání rozhodnutí ve smyslu § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu.

V řízení zcela absentuje závazné stanovisko dotčeného orgánu ochrany ovzduší podle § 11 odst. 2 písm. d) zákona č. 201/2012 Sb. Bez něj je vydání rozhodnutí nezákonné.

Emise zahrnují jak látky přímo nebo nepřímo rizikové pro lidské zdraví a látky přímo nebo nepřímo přispívající ke skleníkovému efektu a klimatickým změnám, přičemž některé látky, například částice emitované vznětovými motory bez filtru částic, spadají do obou těchto kategorií. Dále poznamenávám, že posudek se nezabývá jinými než emisními klimatickými dopady (změna absorpce slunečního záření povrchem, změny související se změnou ve využití plochy) a ani se nezabývá emisemi akustickými, tj. hlukem.

Dopravní model vypracovaný Sudop Praha v roce 2015 pro úseky Václavice-Voračice a Voračice-Nová Hospoda intenzity dopravy uvádí, avšak se omezuje na stávající dopravu. Na str. 16 této studie je uvedeno: „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.“ Zde nezbývá než konstatovat, že indukovaná doprava může být velmi vysoká a představovat podstatnou a pravděpodobně většinovou intenzitu dopravy.

Dopravní model zmiňuje nutnost dobudování D3 jako součást E55 spojující Švédsko, Dánsko, Německo, ČR, Rakousko, Itálii a Řecko. Jakékoli zkrácení jízdní doby bezpochyby povede k navýšení tranzitní kamionové dopravy mimo jiné přes Prahu, přičemž v určitém bodě zkracování jízdní doby, kdy tato trasa se stane výhodnější oproti například trasám přes Německo, může vést k navýšení velmi významnému.

Dosavadní výstavba dálnic vedla k nepřiliš regulované výstavbě nízkohustotní roztroušené zástavby v jejich blízkosti, jako jsou obchodní centra, skladiště, překladiště, montovny a další, a rezidenční oblasti zpravidla bez odpovídajícího občanského zázemí (škola, škola, obchod, hospoda, zdravotní středisko). Všechna tato zástavba je zpravidla relativně nízké architektonické a zejména urbanistické hodnoty a zcela popírá historický trend kompaktních obcí, dnes žádoucí jako „města malých vzdáleností“, po kterých se lze, a historicky tomu tak bylo, pohybovat pěšky, a ve kterých je dnes veřejná doprava. Nízká hustota zástavby, její roztroušenost a absence občanského zázemí vede k tomu, že je obsluhována prakticky výhradně individuální automobilovou dopravou.

Jako příklad lze uvést výstavbu D11, na které se na výjezdu z Prahy a východně od sjezdu na Sadskou dle sčítání ŘSD počet lehkých vozidel více než zdvojnásobil mezi roky 2000 a 2016, ačkoliv celkový výkon individuální automobilové dopravy se dle dopravních ročenek Sudop zvýšil pouze o necelých 20 %. Více než zdvojnásobily se jak počet vozidel na obou úsecích, tak rozdíl mezi nimi, z čehož lze usuzovat, že se jedná pro úsek přibližně Horní Počernice – Sadská o dopravu cílovou.

Je tedy zřejmé, že intenzita indukované dopravy – jak cílové pro okolí záměru, tak dopravy tranzitní – bude s největší pravděpodobností velmi podstatná, přičemž z výše zmíněného příkladu D11 lze usuzovat, že pravděpodobně stejného řádu jako doprava stávající.

Tato indukovaná doprava navýší emise zdravotně rizikových látek a emise skleníkových plynů nejen podél hodnocené trasy, ale rovněž jinde podél tras této indukované dopravy. Protože emise jsou závislé nejen na počtu vozidel, ale i na plynulosti dopravy, je nutné brát v potaz, že navýšení intenzity dopravy může vést ke snížení plynulosti dopravy na jiných úsecích mimo ty, jež jsou předmětem hodnocení. Lze předpokládat, tak jako v případě ostatních dálnic (D10, D11, D8, D4, D5), že podstatná část indukované dopravy bude projíždět v Prahou nebo v Praze mít počátek nebo konec cesty. Zde lze vznést oprávněnou obavu, že doprava indukovaná výstavbou záměru přispěje k navýšení intenzity automobilové dopravy v Praze, kde již nyní dochází na mnoha místech k přetížení silniční sítě. Lze tedy očekávat, že realizací záměru a) dojde ke snížení plynulosti dopravy na některých místech na území hl. m. Prahy, b) dojde ke zvýšení emisí rizikových látek a skleníkových plynů na území hl. m. Prahy na jedno vozidlo v důsledku snížení plynulosti dopravy, c) dojde ke zvýšení celkových emisí rizikových látek a skleníkových plynů na území hl. m. Prahy vlivem vyššího počtu vozidel a vlivem nižší plynulosti dopravy. Co se týče bodů b) a c), účastník zdůrazňuje možnost nežádoucích dopadů na kvalitu ovzduší, která je v Praze jedna z nejhorších v ČR, a možnost rozporu s klimatickým závazkem hl.m. Prahy.

V aktualizovaném dopravním modelu (AFRY CZ, 2021) žádná zmínka o indukované dopravě není, je tedy zcela zřejmé, že indukovaná doprava v modelu (AFRY CZ, 2021) zahrnuta není. Tuto úvahu podporuje i porovnání intenzit dopravy s modelem (Sudop, 2015).

Rozptylovou studii k dokumentaci MŽP325 („Rozptylová studie, Dálnice D3 – Stredočeská část“, ing. Gresl, 2010), která byla jedním z podkladů (původní s prodlouženou

platností, tj. i stávající) EIA, shledávám nepřezkoumatelnou, protože neobsahuje tabulku intenzit dopravy a plynulosti dopravy na jednotlivých úsecích, čímž je v rozporu s aktuálně platným metodickým pokynem pro zpracování rozptylových studií MŽP. Je otázkou, zda tyto náležitosti měla rozptylová studie splňovat v době svého vzniku. Dle názoru účastníka ano, protože obecná zásada přezkoumatelnosti ukládá pečlivou dokumentaci všech či alespoň zásadních vstupních dat, přičemž intenzita dopravy zásadní informací bezpochyby je. V případě opačné interpretace účastník namítá, že v takovém případě by neměla být prodloužena platnost EIA. Rozptylová studie vychází ze zastaralého softwaru MEFA v.06 a z intenzit dopravy z roku 2007, viz. str. 13 rozptylové studie, dále uvažuje vozidla emisních tříd Euro 1-4, ačkoliv většina vozového parku je nyní tříd Euro 5 a 6. Tuto rozptylovou studii je tak nutné označit rovněž za neaktuální a z celkového hlediska prakticky nepoužitelnou pro jakékoli kvalifikované posouzení dopadů na kvalitu ovzduší.

Zpráva o vlivech záměru na klimatický systém, vypracovaná firmou Atem v roce 2021, intenzity dopravy uvádí, avšak neuvádí jejich zdroj, není tedy zřejmé, zda se jedná o data použitá jako podklad pro studii EIA ze srpna 2010, nebo o aktualizovaná data. Z porovnání s dopravní studií (Sudop, 2015) není zřejmé, že by byla zahrnuta indukovaná doprava. Protože intenzita dopravy má přímý a zásadní vliv na výsledné emise skleníkových plynů, je studie nepřezkoumatelná.

Na rozdíl od rozptylové studie pro reaktivní a zdravotně rizikové látky, kde je emisemi ovlivněno zpravidla blízké okolí trasy projíždějících vozidel, jsou emise skleníkových plynů globální záležitostí. Vlivy na klimatický systém by tak měly být posuzovány jako celek u celého záměru, a to včetně indukované dopravy, a se zahrnutím celé trasy indukované dopravy, nikoliv jen průjezd záměrem. Pokud nelze intenzity dopravy rozumně určit, neznamená to, že by celá otázka indukované dopravy měla být zamlčena. V objektivní studii by mělo být uvedeno, že zde bude poměrně podstatný, byť v této fázi obtížně kvantifikovatelný dopad.

Zpráva o vlivech na klimatický systém obsahuje seznam možných vlivů s uvedením, zda vliv bude kladný, záporný nebo nulový. Povětšinou ale chybí kvalifikovaná úvaha. Studii tak považuji spíše za povrchní. Autoři v této studii nedokládají žádnou profesní kvalifikaci tak, jak obvyklé u jiných dokumentů (hluková studie, rozptylová studie, EIA, ...).

Účastník namítá, že kvalifikace ke zpracování rozptylových studií není dostatečná pro hodnocení dopadů na klima, protože se jedná o posouzení množství emisí, nikoliv o posouzení jejich rozptylu v atmosféře. Pro zpracování klimatických posudků by měla být vypracována ze strany MŽP (ať již vlastními silami nebo externě) podrobná metodika. Není totiž zřejmé, že stávající držitelé autorizací na zpracování EIA a podobných studií, z nichž naprostá většina nesleduje aktivně odborné dění a vývoj stavu poznání, disponují potřebnou erudicí, což může vést k zanedbání zahrnutí potenciálně významných negativních dopadů do posouzení.

Relativně povrchní a relativně laxní přístup k ochraně ovzduší a klimatu přispěje k nenaplnění pro ČR právně závazných snížení emisí skleníkových plynů a zvýší riziko žalob (např. pro nečinnost) ze strany občanů, kteří jsou nebo v budoucnu s určitou pravděpodobností mohou být klimatickými dopady dotčeni.

Z klimatického hlediska je záměr zcela protichůdný všem základním směrům snižování nežádoucích dopadů na klima, které počítají s útlumem silniční dopravy, a to například formou přesunu dálkové dopravy na železnici, elektrifikací místní dopravy, ale rovněž snižováním poptávky po dopravě podporou místní ekonomiky a budováním kompaktních „měst nízkých vzdáleností“, kde lze pro krátké cesty použít chůzi, jízdu na kole a obdobných

prostředcích, a jízdu malými vozítky na elektrický pohon, které v mnohých případech již nyní jsou, na rozdíl od velkých rodinných vozů s dojezdem řádově vyšších stovek km bez doplňování energie, ekonomicky dostupné, jak je patrné z rozmachu elektokol, elektrokoloběžek, skútrů a podobných vozidel. Zmíněné snahy o snížení závislosti na individuální automobilové dopravě a silniční nákladní dopravě vyplývají ze skutečnosti, že zatímco spotřeba fosilních paliv a spojené emise skleníkových plynů se ve většině odvětví rychle snižují zejména přechodem na obnovitelné zdroje energie, v případě dopravy tomu tak není. Emise skleníkových plynů z dopravy stagnují nebo mírně stoupají, protože i přes značné úsilí totiž nebyl nalezen většinově dostupný zdroj energie, který by nahradil ropná paliva v současném objemu jejich spotřeby.

Variantním řešením výstavby D3 pro tranzitní dopravu může být urychlení dobudování železničních tranzitních koridorů TEN-T, vybudování vysokorychlostní železnice a přesun tranzitní nákladní dopravy na železnici. Takový přístup by napomohl i prioritám snížení emisí skleníkových plynů, protože železniční doprava je méně energeticky náročná a většina přepravních výkonů na železnici je realizována na elektrický pohon, jehož uhlíková stopa na jednotku výkonu postupně klesá, zatímco uhlíkovou stopu silniční dopravy se zatím ve významnější míře snížit nedaří.

Obdobně variantním řešením výstavby D3 pro dojezd do Prahy z oblasti záměru může být železniční trať Praha – Benešov u Prahy – Olbramovice – Tábor a Olbramovice – Sedlčany.

Variantním řešením výstavby D3 pro místní dopravu pak může být pečlivě vybraná řada opatření, kterými bude region směřovat k takovému územnímu a ekonomickému rozvoji, který je méně závislý na silniční dopravě.

Evropská ekonomika přejde do roku 2050 na nulové čisté emise skleníkových plynů (klimatická neutralita) v souladu s Pařížskou dohodou a evropským právním rámcem pro klima, včetně splnění nových cílů v oblasti skleníkových plynů pro rok 2030. Infrastruktura, mezi kterou jsou jmenovitě zahrnuté dálnice – jako dopravní stavby shodné s předmětem posudku, má dlouhou dobu životnosti, která přesahuje rámec roku 2050 a investor tak podle pokynu plánuje jejich provoz i ve 2. polovině 21. století. Rozhodnutí o povolení a investicích do dopravní infrastruktury proto musí zohlednit vliv staveb na dosahování cílů v oblasti klimatické neutrality, ke kterým je Česká republika vázána.

Současně je z hlediska ekonomické udržitelnosti a ochrany životního prostředí nezbytně nutné povolit a rozhodnout o investicích pouze do těch projektů infrastruktury a jejich variant, které budou připravené na vývoj změny klimatu predikovaný pro období jejich celého období životnosti. Do projektů, které jsou plně přizpůsobené nevyhnutelným dopadům změny klimatu a podporují tak budování adaptační kapacity a minimalizaci zranitelnosti v souladu s Pařížskou dohodou.

Dopravní stavby, zvláště pak velké dopravní stavby, jsou zařazené do přílohy I směrnice EIA, protože mají významné vlivy na životní prostředí. U těchto záměrů dochází již od roku 2014 k překrývání mezi procesem EIA a prověřování z hlediska klimatického dopadu. V roce 2014 byla směrnice EIA novelizována, aby se přizpůsobila vývoji politiky, právním a technickým souvislostem za posledních 25 let a novým úkolům v oblasti životního prostředí. Spolu normotvůrci se shodli, že důležitost problematiky životního prostředí, jako je změna klimatu a rizika nehod a katastrof, při tvorbě politiky se zvýšila a že by tedy měla také představovat důležitý prvek při posuzování a rozhodování o schvalování záměrů.

Pro záměr Středočeské D3 k prověřování z hlediska klimatického dopadu prozatím nedošlo a dokumentace záměru, ani posouzení vlivu na životní prostředí (EIA) neobsahuje materiály potřebné k tomuto prověření. A to přesto, že záměr ze své podstaty a rozsahu představuje rizika související se změnou klimatu, která by sama o sobě měla být prověřená z hlediska vlivu na životní prostředí. (A to nad rámec vlivu na životní prostředí dokumentovaném v předložené dokumentaci 2010.)

Požadavek prověření rizik souvisejících se změnou klimatu v rámci procesu posouzení vlivů záměrů na životní prostředí (EIA) vyplývá také z integrovaného přístupu k adaptaci na změnu klimatu, která je nedílnou součástí politiky udržitelného rozvoje a snižování rizika katastrof, a která je zakotvená v implementační části Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizaci pro období 2021 – 2030 zpracované Ministerstvem životního prostředí v meziresortní spolupráci s využitím klimatologických podkladů Českého hydrometeorologického ústavu schváleného usnesením Vlády ČR ze dne 13.9.2021 č. 785. Tento materiál explicitně zmiňuje proces posouzení vlivů záměrů na životní prostředí jako jeden ze stávajících procesů, v rámci, kterého mají být realizována opatření pro přizpůsobení se změně klimatu.

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že dokumentace k posouzení vlivů záměru na životní prostředí EIA v případě velkých dopravních staveb jednoznačně má obsahovat prověření záměru z hlediska klimatického dopadu.

Proces prověření záměru z hlediska klimatického dopadu je rozdělený na dva pilíře – zmírňování změny klimatu (mitigace) a přizpůsobení se změně klimatu (adaptace).

Základem pro analýzu nákladů a přínosů zmírňování změny klimatu je vyčíslení a peněžní vyjádření emisí skleníkových plynů. Pro korektní výběr alternativ – variant projektu, a tedy pro vyjádření společenských nákladů a vlivu na životní prostředí je třeba výpočtu a posouzení stínové ceny uhlíku pro všechny navrhované varianty záměru budování nové infrastruktury.

Vedle stínové ceny uhlíku výstavby dopravní infrastruktury je třeba z důvodu předpokládané životnosti staveb přesahujících rok 2050 ověřit, jestli je daná varianta z hlediska provozu, údržby, a konečným vyřazením z provozu slučitelná v celkovém kontextu nulových čistých emisí skleníkových plynů a klimatické neutrality.

Určení, ocenění a požadované provedení opatření pro přizpůsobení se změně klimatu je postaveno na základě posouzení klimatické zranitelnosti a rizik. Socioekonomické posouzení variant, včetně negativních vlivů variant záměru na obyvatelstvo a životní prostředí není kompletní bez posouzení a návrhu adaptačních opatření, které zajistí udržitelnost infrastruktury po celou dobu jejího plánovaného životního cyklu.

Účastník řízení na základě výše uvedeného namítá, že stavba nebyla řádně posouzena z hlediska klimatického dopadu. Toto posouzení musí být provedeno před vydáním rozhodnutí o umístění stavby. Stavební úřad je povinen v souladu se zásadami vyjádřenými v § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu vyzvat žadatele k doplnění posouzení stavby z hlediska klimatického dopadu.

Nedostatky dopravní studie a připomínky k dopravnímu průzkumu

K dílčí námitce podhodnocení intenzit dopravy v rozptylové studii a 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 cest. 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.“

Podatel trvá na správnosti námitky, kterou dokládá vývojem dopravních intenzit na radiálních dálnicích do Prahy a souvisejících dopravních modelech k záměrům na zkapacitnění dálnic či dálničních novostaveb v okolí Prahy včetně odkazů na odborné studie.

Vývoj intenzit dopravy na radiálních dálnicích do Prahy

V posledních 20 letech došlo k obrovskému nárůstu intenzit dopravy na všech dálnicích směřujících do Prahy. Dle TSK činil nárůst intenzit na dálničních úsecích u Prahy (D1, D4, D5, D7, D8, D10, D11) v průměru 120% mezi lety 2000 a 2024 a cca 33% mezi lety 2011 a 2024. I dle sčítání dopravy ŘSD došlo k významnému nárůstu na dálničních úsecích u Prahy mezi lety 2010 a 2020.

<https://cdn.tsk-praha.cz/portal/2025/06/TSK-Rocenska-dopravy-za-rok-2024.pdf>

Podhodnocení intenzit dopravy na plánované D3

Pro rok 2030 uvádí dopravní studie cca 38 600 -39 100 vozidel na úsecích u Prahy (Praha – Psáry, Psáry – Jílové). Přitom dle EIA k D3 to bylo cca 48 000. Rovněž DIP k EIA D0 518 a 519 (TSK) po přepočtu na RPDÍ vykazoval úsek D3 u Prahy cca 48 000 vozidel. Intenzity dopravy na D3 pro rok 2030 jsou silně podhodnocené.

Pro rok 2050 uvádí dopravní studie cca 40 000 vozidel na úsecích u Prahy. Jedná se o nárůst intenzit o méně než 5% za 20 let! To je v naprostém rozporu s dynamikou vývoje dopravních výkonů v posledních 10 – 20 letech – viz vývoj intenzit dopravy na radiálních dálnicích do Prahy. Dle sčítání ŘSD jen mezi lety 2016 – 2020 došlo k nárůstu dopravních výkonů o 10%, z toho na dálniční síti o 15 % a na silniční síti o 9 %.

<https://kraje.rsd.cz/vysocina/vysledky-celostatniho-scitani-dopravy/>.

Dopravní model ke zkapacitnění D8 (úseky Zdiby – Nová Ves) uvádí nárůst DI o 23-43% mezi lety 2020 a 2032 bez záměru. Po zkapacitnění dojde výhledově k dalšímu nárůstu dopravy o více než 10% oproti roku 2032. Na rozdíl od D3 se v severní části Pražské metropolitní oblasti mají realizovat záměry, které odvedou část dopravy z D8 (přeložky II/240 a II/101 a VRT Praha – Ústí).

Dostavba D3 od Prahy po rakouské hranice vytvoří novou kapacitní tranzitní trasu, která propojí sever a jih Evropy. Reálně může dojít k přesunu části mezinárodní tranzitní dopravy právě na tuto trasu, čehož se obávají i zástupci rakouských měst: „Tato dálnice není zajímavá jen pro jednodenní výletníky z Horních Rakous, kteří plánují výlet do Českých Budějovic. Vzniká zde klíčové severojižní spojení pro evropskou nákladní dopravu. Otevírá se nová osa z Berlína přes Drážďany do jižní Evropy – a tato osa vede přímo přes Horní

Rakousko a přímo přes Linec.“

Dopravní prognóza k D3 zřejmě s tak významným přesunem mezinárodní tranzitní dopravy nepočítá.

<https://www.info.cz/zpravodajstvi-a-komentare/dalnice-d3-rakousko-protiopatreni>

Nedostatečné zohlednění dopravní indukce

Graf z dopravní studie porovnává dopravní výkony v nulové a aktivní variantě k roku 2050.

Dopravní výkony				
Komunikace	Nulová varianta	Aktivní varianta	Rozdíl A- N	Rozdíl A-N %
Dálnice	19 339 682	20 708 920	1 369 238	7,1
Silnice I. třídy	5 880 287	5 242 492	-637 795	-10,8
Silnice II. třídy	7 170 501	6 712 991	-457 510	-6,4
Silnice III. Třídy	2 981 820	2 854 914	-126 906	-4,3
Místní komunikace	15 877 567	15 880 220	2 653	0,0
Celkem	51 249 857	51 399 537	149 680	0,3

Z grafu vyplývá, že není dostatečně zohledněna dopravní indukce, ke které bezpochyby dojde zejména v přípražské oblasti. Podobně jako u stávajících dálnic směřujících do Prahy středočeská D3 má velký suburbanizační potenciál, neboť výrazně usnadní dojížděku autem na okraj hlavního města. Díky nové dálnici a hůře dostupnému bydlení v Praze lze očekávat významný rezidenční rozvoj v posuzované oblasti, odkud lidé budou denně dojíždět autem za prací, vzděláním a dalšími službami do metropole. Zároveň dojde k oslabení poptávky po veřejné dopravě, což se negativně projeví na frekvenci spojů. Namísto rozvoje občanské vybavenosti a pracovních příležitostí se obce na jih od Prahy promění „v noclehárny“. Dokonce OECD upozorňuje na negativa suburbanizace, která je vyvolána mj. **dlouhodobým podhodnocováním negativních externalit spojených s používáním automobilů** (např. absence mýtného, příliš nízké poplatky za parkování na ulici) a preferencí **masivních investic do silniční infrastruktury**.

https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2018/06/rethinking-urban-sprawl_g1g879c6/9789264189881-en.pdf

Indukce se bude týkat i vzdálenějších relací mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Navzdory modernizaci IV. železničního koridoru dojde k významnému posílení konkurenceschopnosti silniční dopravy s třemi velkokapacitními komunikacemi D3, I/3 a D1, D4, které propojí Jižní Čechy a pražskou aglomeraci. Navíc je silně podhodnoceno riziko výstavby nových skladových a průmyslových areálů podél D3 – podobně jako u stávajících dálnic, což povede k dalšímu zvýšení zatížení dotčené oblasti nákladní automobilovou dopravou. Zvýšená intenzita dopravy se projeví nejen na dálnici D3 a přilehlých komunikacích, ale i na stávajících silnicích na jih od Prahy a na pražské komunikační síti. **Dostavba D3 bude mít negativní dopady na dopravní situaci a životní prostředí zejména v jižní části Prahy.** Pro srovnání: dle aktuálních dat z dokumentace EIA k severní části D0 dostavba 16 km dálnice D0 518 a 519 povede k nárůstu dopravních výkonů o 2% již v krátkodobém horizontu (r. 2030). Pro rok 2050 po dostavbě celé D0 je uváděn nárůst dokonce o 17%. Lze tedy oprávněně pochybovat o správnosti dat DIP ke středočeské D3, která uvádí nárůst dopravních výkonů v aktivní variantě o pouhých 0, 3% v dlouhodobém horizontu pro rok 2050.

Dopravní indukci v městských aglomeracích, což zahrnuje i část posuzované oblasti, dokládají odborné studie a zkušenosti z praxe:

Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists

<https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-traffic-motorists/>

Generated Traffic and Induced Travel

www.vtpi.org/gentraf.pdf

Důkazy:

- *Prof. Michal Vojtíšek: Posouzení dokumentace ke „středočeské“ části D3 z hlediska emisí. 16.7.2024*
- *Odborný posudek ke Stanoviskům k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí k záměru Dálnice D3 "Středočeská", ASITIS, 2022*

15. Neurčitost rozhodnutí, rozpor s normou

Rozhodnutí neobsahuje náležitosti předepsané právním předpisem a je neurčité.

Dle § 9 odst. 1 písm. d) vyhlášky č. 503/2006 Sb. musí územní rozhodnutí o umístění stavby obsahovat mj. určení prostorového řešení stavby, zejména půdorysnou velikost, maximální výšku a tvar a základní údaje o její kapacitě.

V rozporu s tímto výrok napadeného územního rozhodnutí o umístění stavby tyto údaje neobsahuje – ve výroku územního rozhodnutí chybí základní údaje o kapacitě daného záměru, a tedy vydané rozhodnutí je i z tohoto důvodu rozporné správními předpisy.

Uvedené není jen akademickým pochybením, neboť absence údaje o kapacitě stavby ve výroku územního rozhodnutí by měla zajišťovat totožnost záměru se záměrem posouzeným v procesu EIA. Ve stanovisku EIA i v následných prodlouženích jeho platnosti je záměr jasně kapacitně ohraničen, jako:

Celková délka posuzovaného úseku dálnice D3 je ve variantách cca 58,2 – 61,5 km. Kategorie dálnice/návrhová rychlost je uvažována v souladu s platnou ČSN 73 6101 D27,5/120 (v každém směru dva pruhy šířky 3,75 m se středním dělicím pásem šířky 3,5 m a zpevněnými krajnicemi šířky 2,5 m s celkovou šířkou 27,5 pro návrhovou rychlost 120 km/hod). Konstrukce vozovky je předpokládána asfaltobetonová, případně cementobetonová.

Podle čl. 7.3.7.4 technické normy ČSN 73 6102/Z1 musí směrový a výškový návrh paprsku křižovatky, ke kterému přiléhá připojovací pruh, umožňovat zpětný rozhled z vozidla na připojovacím pruhu v celé délce manévrovacího úseku prostřednictvím zrcátka na přilehlý jízdní pruh paprsku křižovatky na příslušnou délku podle tabulky 39.

Tento požadavek v případě připojovacího pruhu MÚK Mezno dálnice D3 není splněn. Pro směrodatnou / dovolenou rychlost 130 km/h je požadována hodnota zpětného rozhledu rovna $xz = 240$ m, skutečná délka zpětného rozhledu je však rovna pouze $xz = 200$ m.

Stavba tedy není v souladu s čl. 7.3.7.4 ČSN 73 6102/Z1, projektová dokumentace

musí být přepracována. K výše uvedenému musí stavební úřad přihlídnout z úřední povinnosti, uvedený rozpor se dotýká veřejného zájmu na dopravní bezpečnosti.

Stavební úřad uvedenou námitku vypořádal nezákonným a věcně nesprávným způsobem, když tvrdí, že návrhová rychlost není předmětem územního rozhodnutí.

Odvolatel namítá nezákonnost, věcnou nesprávnost a rozpor se stanoviskem EIA, když územním rozhodnutí není definována návrhová kategorie dle ČSN a ani návrhová rychlost. Tyto skutečnosti musí být předmětem rozhodnutí, neboť se od něho odvíjejí např. směrové oblouky, a tedy konkrétní parametry umístění stavby.

K tvrzení správního orgánu, že „*návrhová rychlost není předmětem územního rozhodnutí*“, je nezbytné uvést následující:

Správní orgán se pokusil překlenout zásadní nedostatek dokumentace pouhou deklarací, která neobstojí ani po stránce technické, ani právní. Hluková studie a rozptylová studie nejsou autonomní přílohy bez vazby na parametry stavby. Jsou to odborné podklady, jejichž výpovědní hodnota je neoddělitelně spojena s těmi parametry, jež definují skutečný provoz komunikace — a rychlost je jedním z nich.

Pokud dokumentace uvažuje rychlost odlišnou od rychlosti skutečně předpokládané v provozu (zde 130 km/h), pak je hodnocení hlukových a emisních dopadů neúplné, zkreslené a nepřezkoumatelné. Správní orgán nemůže tuto vadu "odbýt" tím, že rychlost není předmětem územního řízení.

Jestliže se v územním řízení posuzují vlivy stavby na území a jeho obyvatele, pak mezi tyto vlivy samozřejmě patří nejen hluk a emise, jejichž intenzita bezprostředně závisí na rychlosti provozu, ale také například vibrace, které zjevně nejsou posuzovány vůbec. Bez správné rychlosti není správná studie. Bez správné studie není správné rozhodnutí.

Postup správního orgánu tak představuje ignoraci na povinnost zjistit stav věci v rozsahu potřebném pro rozhodnutí (§ 3 a § 50 správního řádu). Přezkum nelze provést na základě podkladů, které neodrážejí reálný provozní režim dané stavby.

Správní orgán je tedy povinen vyžádat a posoudit hlukovou i rozptylovou studii pro rychlost, která odpovídá plánovanému a předpokládanému provozu dálnice. Do té doby je rozhodnutí zatíženo zásadní vadou, která brání jeho udržení.

16. Vliv záměru na světelné znečištění

Odvolatel namítal, že světelné znečištění je jeden z možných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Je proto zcela nezbytné, aby součástí záměru bylo vhodným způsobem popsání a v rámci posuzování zohlednění i vlivů záměru, které by mohly přispívat ke světelnému znečištění a v důsledku toho ovlivnit jednotlivé relevantní složky životního prostředí a veřejného zdraví (obyvatelstvo, biologická rozmanitost, krajina apod.).

Ukazuje se, že z hlediska biologického působení na živé organismy a člověka je důležitá zejména část světelného spektra o kratších vlnových délkách (pod 550 nm, a zejména pod 500 nm, odpovídající modré a zelené barvě). Právě na toto záření jsou citlivé specializované fotoreceptory v našem oku, gangliové buňky s pigmentem melanopsinem, které regulují tvorbu melatoninu a ovlivňují seřízení vnitřních biologických hodin. Modrá složka

spektra je přitom ve velkém vyzařována většinou moderních zdrojů „bílého“ světla na bázi LED. V nočních hodinách bychom se měli takovému světlu pokud možno zcela vyhnout a obecně omezit své vystavení světlu jakékoliv barvy na minimum. Živočichové i rostliny mají hluboko v sobě, stejně jako lidé, zakódovaný denní rytmus střídání světla a tmy. Mnoho druhů navázalo svůj životní cyklus na periodické změny délky dne během roku, značná část živočichů se přizpůsobila životu ve tmě a je na ní zcela závislá. Masivní rozvoj umělého osvětlení v posledních desetiletích však změnil tvář nočního prostředí na mnoha místech k nepoznání. Rozdíl mezi dnem a nocí se stírá, což ovšem není bez následků. Hejna hmyzu jsou stahována z volné přírody ke zdrojům světla, ptáci bývají dezorientováni, stromy v blízkosti svítidel na podzim včas neshodí listy a jsou poškozeny mrazem. Jiné druhy naopak světlo využívají ve svůj prospěch – je tak narušena rovnováha v celém ekosystému. Nevhodné osvětlení rovněž dramaticky mění ráz noční krajiny, a to i na místech, která se jinak snažíme chránit (např. v národních parcích). Narušení nočního prostředí tak násobí tlak, jemuž je příroda vystavena v důsledku znečištění, urbanizace, klimatické změny nebo fragmentace krajiny.

Účastník řízení je přesvědčen, že toto posouzení bylo pro stavbu provedeno zcela nedostatečně, resp. adekvátní věcné posouzení zcela chybí.

Stavba nesplňuje podmínky v oblasti světelného znečištění a osvětlování prostředí, definovaných MŽP v roce 2020, resp. 2021. Viz Č. j. MŽP/2020/130/994, Metodický pokyn odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění, opatření související se světelným zářením ve vztahu k postupům 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 spise), a JEDNODUCHÁ OSVĚTLOVACÍ PŘÍRUČKA Doporučení pro šetrné moderní osvětlování, MŽP, duben 2021 (ve spise).

Záměr musí obsahovat a účastník řízení požaduje, aby byla dokumentace doplněna o posudek světelného znečištění (jedná se o nesplněný požadavek závazného stanoviska EIA, viz námitka zastaralé a chybějící studie níže. Účastník řízení namítá absenci studie ohledně obtěžování nadměrným světlem (světelným smogem). Tato studie přitom byla vyžadována závazným stanoviskem EIA – absence jejího zpracování je kromě porušení § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu zároveň porušením závazných podmínek závazného stanoviska EIA (podmínka č. 100).

Záměr musí být přepracován tak, aby respektoval tyto požadavky k minimalizaci vlivu světelného znečištění na životní prostředí a zdraví obyvatel:

- navrhovat osvětlení šetrné k nočnímu prostředí, které využívá moderních poznatků a technologií, je účelné a neobtěžuje své okolí;
- osvětlovací soustavy navrhovat tak, aby světlo co nejméně unikalo do prostoru, který není určen k osvětlování;
- nebrání-li tomu vážné provozní či bezpečnostní důvody, směřovat světelný tok pouze do dolního poloprostoru;
- při návrzích osvětlenosti venkovních prostor, či dopravních staveb, osvětlenost bezúčelně nepředimenzovat;
- pokud to provozní nebo bezpečnostní okolnosti nevyžadují, vyvarovat se světelným zdrojům s vysokým podílem krátkých vlnových délek < 500 nm, resp. světelných zdrojů s vyšším podílem modré spektrální složky - tzv. chladným bílým světlem (s

vysokou hodnotou náhradní teploty chromatičnosti „CCT“), doporučeno je nižší nebo rovno 2 700 K v době nočního klidu;

- vyvarovat se zařízení s emisemi stroboskopických a laserových světelných efektů do vnějšího prostředí;
- intenzitu reklamního osvětlení a osvětlení průmyslových a obchodních center přizpůsobit okolnímu prostředí; v případě nápisů a reklamních znaků dát přednost zdůraznění obrysů před celoplošným nasvícením;
- vypínat světelné zdroje a reklamní osvětlení v době, kdy nejsou potřebné (v době nočního klidu, po uzavření podniků atd.);
- navrhovat osvětlení respektující soukromí a zdraví obyvatel (zamezit záření venkovního osvětlení do oken obytných domů);
- odpovídajícími technickými či jinými opatřeními zajistit, aby mimo osvětlované objekty unikalo co nejméně světla.

Stavební úřad námitku vypořádal nezákonným, věcně nesprávným a nepřezkoumatelným způsobem, když k celé námitce uvádí pouze cit. „*Stavební úřad k tomu shrnuje, že se nejedná o právně závazný akt, což sama příručka uvádí. Nelze konstatovat jakýkoli možný rozpor, což podatelé ostatně nedefinují ani nepřibližují, v čem by měl spočívat) neporušil žadatel žádnou zákonnou povinnost. Především je třeba brát na zřetel, že samotná stavba nebude trvale osvětlena. Předmětem řízení se stavební objekt veřejného osvětlení v části obce Heřmaničky, jehož součástí jsou podle běžné povolovací praxe pouze rozvody elektro (které samy o sobě nesvítí). Svítidla nejsou předmětem územního rozhodnutí.*“.

17. Nedostatky projektové dokumentace

Odvolatel namítal, že projektová dokumentace podle názoru účastníka řízení vykazuje celou řadu závažných nedostatků, je zcela obecná. PD obsahuje pouze obecné formulace, které podle názoru účastníka řízení ani nejsou pravdivé. Nejsou vůbec uvedena stanoviska a závazná stanoviska dotčených orgánů a prokázáno, že došlo ke splnění jejich požadavků. Toto obecné tvrzení nelze jakkoliv přezkoumat, stavební úřad proto v aktuální podobě PD nemá dostatečný podklad pro vydání rozhodnutí ve smyslu § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu. Projektová dokumentace je v rozporu s přílohou č. 1 vyhlášky č. 499/2006.

Stavební úřad námitku vypořádal nezákonným, věcně nesprávným a nepřezkoumatelným způsobem.

18. Zastaralé a chybějící studie

Odvolatel namítal a namítá, že žadatel předložil do řízení jako podklady zastaralé podkladové studie a měření, některé podkladové studie, včetně studií vyžadovaných závazným stanoviskem EIA, zcela chybí.

S ohledem na aktuální dobu řízení o žádosti (červenec 2024) a změnu podmínek v území od doby jejich zpracování považuje účastník za zastaralé a nepoužitelné podkladové studie a průzkumy, uvedené v námitkách.

Tyto studie nemohou sloužit jako podklad pro vydání povolení, s ohledem na povinnost zjistit skutečný stav věci ve smyslu § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu. Povinností stavebního úřadu je zjistit stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti v souladu s § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu, přičemž na základě žadatelem předložené dokumentace toto nelze. Podle § 50 odst. 3 správního řádu správní orgán je povinen zjistit

všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu. ochrana zdraví účastníka, majetku a ochrana jeho životního prostředí je bezpochyby veřejným zájmem.

Hluková studie musela být pořízena při respektování principu předběžné opatrnosti (viz § 13 zákona o ochraně životního prostředí a viz rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526), tj. vyhodnocena pro nejhorší variantu. Ani hluková, ani rozptylová studie však nebyly zpracovány pro rychlost vozidel 130 km/h, na kterou Souhrnná technická zpráva odkazuje.

Stavební úřad námitku vypořádal nezákonným, věcně nesprávným a nepřezkoumatelným způsobem.

Stavební úřad uvádí cit: „*K námitce, že v dokladu Vliv stavby na krajinný ráz (2021) chybí posouzení realizovaného IV. železničního koridoru, se stavební úřad nevyjadřuje, neboť IV. železniční koridor není předmětem žádosti.* Toto vypořádání je nepřezkoumatelné, nereaguje na podstatu námítky.

Stavební úřad uvádí cit: „*K dílčí námitce týkající se skutečnosti, že hluková studie ani rozptylová studie nebyly zpracovány pro rychlost 130 km/h oproti rychlosti uvedené v dokumentaci stavební úřad uvádí, že návrhová rychlost není předmětem územního rozhodnutí.*“ K tvrzení správního orgánu, že „*navrhová rychlost není předmětem územního rozhodnutí*“, je nezbytné uvést následující:

Správní orgán se pokusil překlenout zásadní nedostatek dokumentace pouhou deklarací, která neobstojí ani po stránce technické, ani právní. Hluková studie a rozptylová studie nejsou autonomní přílohy bez vazby na parametry stavby. Jsou to odborné podklady, jejichž výpovědní hodnota je neoddelitelně spojena s těmi parametry, jež definují skutečný provoz komunikace — a rychlost je jedním z nich.

Pokud dokumentace uvažuje rychlost odlišnou od rychlosti skutečně předpokládané v provozu (zde 130 km/h), pak je hodnocení hlukových a emisních dopadů neúplné, zkreslené a nepřezkoumatelné. Správní orgán nemůže tuto vadu "odbýt" tím, že rychlost není předmětem územního řízení.

Jestliže se v územním řízení posuzují vlivy stavby na území a jeho obyvatele, pak mezi tyto vlivy patří nejen hluk a emise, jejichž intenzita bezprostředně závisí na rychlosti provozu, ale také například vibrace, které zjevně nejsou posuzovány vůbec. Bez správné rychlosti není správná studie. Bez správné studie není správné rozhodnutí.

Správního orgánu tak zcela rezignoval na povinnost zjistit stav věci v rozsahu potřebném pro rozhodnutí (§ 3 a § 50 správního řádu). Přezkum nelze provést na základě podkladů, které neodrážejí skutečný provoz dané stavby.

Správní orgán je tedy povinen vyžádat a posoudit hlukovou i rozptylovou studii pro rychlost, která odpovídá plánovanému a předpokládanému provozu dálnice. Do té doby je rozhodnutí zatíženo zásadní vadou.

19. Rozpor s § 4 odst. 2 – absence stanoviska dotčených orgánů, resp. neplatnost

Odvolatel namítá absenci závazných stanovisek dotčených orgánů.

Podle § 3 odst. 1 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb. významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy a území, na nichž probíhá přírodě blízká obnova těžbou narušeného území podle plánu nebo dokumentace uvedených v § 4 odst. 6. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

Podle § 4 odst. 2 zákona významné krajinné prvky jsou chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení nebo oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce, si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit souhlas orgánu ochrany přírody. Mezi takové zásahy patří zejména umísťování staveb, pozemkové úpravy, změny druhu nebo způsobu využití pozemků, výstavba lesních cest, budování lesních melioračních systémů, odvodňování pozemků, úpravy vodních toků a nádrží a těžba nerostů. Podrobnosti ochrany významných krajinných prvků stanoví Ministerstvo životního prostředí vyhláškou.

V řízení chybí závazné stanovisko - souhlas se zásahem do významného krajinného prvku Rybník Lužec (někde uváděn jako rybník Lužník) a Voračický rybník. Jednotným závazným stanoviskem Krajského úřadu Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, č.j. PK-ŽP/13894/23 nebyl vydán souhlas se zásahem do těchto dvou významných krajinných prvků ze zákona, byť stavbou dojde k zásahu do těchto VKP. To je zcela patrné i z dokumentů žadatele, např. E.7.4. Vliv stavby na životní prostředí.

Podle § 5a odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. v zájmu ochrany druhů ptáků, kteří volně žijí na evropském území členských států Evropských společenství (dále jen "ptáci"), je zakázáno a) jejich úmyslné usmrcování nebo odchyt jakýmkoliv způsobem, b) úmyslné poškozování nebo ničení jejich hnízd a vajec nebo odstraňování hnízd, c) sběr jejich vajec ve volné přírodě a jejich držení, a to i prázdných, d) úmyslné vyrušování těchto ptáků, zejména během rozmnožování a odchovu mláďat, pokud by šlo o vyrušování významné z hlediska cílů směrnice o ptácích, e) držení druhů ptáků, jejichž lov a odchyt jsou zakázány.

Podle § 5b zákona č. 114/1992 Sb. orgán ochrany přírody může, neexistuje-li jiné uspokojivé řešení, rozhodnutím stanovit postup odchylný od postupu uvedeného v § 5a odst. 1 a 2, je-li to potřebné v zájmu veřejného zdraví nebo veřejné bezpečnosti, v zájmu bezpečnosti leteckého provozu, při prevenci závažných škod na úrodě, domácích zvířatech, lesích, rybářství a vodním hospodářství nebo za účelem ochrany volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Odchylný postup může být stanoven také pro účely výzkumu a výuky, opětovného osídlení určitého území populací druhu nebo opětovného vysazení druhu v jeho původní oblasti rozšíření nebo pro chov v lidské péči pro tyto účely. Orgán ochrany přírody může stanovit odchylný postup podle odstavce 1 pro odchyt, držení nebo jiné využívání ptáků v malém množství za předpokladu, že rozhodnutí o odchylném postupu se vydá jen na základě vyhodnocení stavu místní populace a za stanovení přísně kontrolovaných podmínek. Rozhodnutí podle odstavce 1 musí obsahovat a) označení druhů a množství ptáků, na které se má odchylný postup vztahovat, b) prostředky, způsob nebo metody povolené pro odchyt nebo zabíjení, c) důvod pro odchylný postup vycházející z odstavce 1 nebo 2, podmínky a časové a místní okolnosti, za nichž lze takto postupovat, d) způsob kontrol, které bude orgán ochrany přírody stanovující odchylný postup provádět. V případě, že se bude odchylný postup týkat blíže neurčeného okruhu osob, stanoví jej orgán ochrany přírody opatřením obecné povahy, které musí obsahovat náležitosti podle odstavce 3 písm. a) až d) a podmínky, za nichž může

být odchylný postup uplatněn. Kdo provádí činnosti stanovené podle odstavce 1 nebo 4, je povinen do 31. prosince každého roku nahlásit orgánu ochrany přírody zásah provedený na základě odchylného postupu. Orgán ochrany přírody o tom neprodleně informuje Ministerstvo životního prostředí prostřednictvím evidence druhové ochrany.

Účastník namítá, že v řízení nebylo vydáno rozhodnutí o odchylném postupu podle § 5b zákona č. 114/1992 Sb. pro druhy ptáků, které se v území prokazatelně nacházejí a podle biologického posouzení založené ve spisu (Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 ZOPK vypracované Mgr. Lucií Brejškovou, Ph.D.) budou tyto druhy ohroženy stavbou zejména rušením, omezením potravního a popř. hnízdního biotopu (a to i podle biologických posudků založených žadatelem). Jedná se tyto druhy: rákosník zpěvný, skřivan polní, kachna divoká, kukačka obecná, pěnkava obecná, sedmihlásek hajní, cvrčilka říční, cvrčilka zelená, konipas bílý, konipas horský, bažant obecný, pěnice černohlavá, pěnice slavíková, pěnice hnědokřídlá, kos černý, drozd zpěvný, drozd kvíčala a drozd brávník.

Účastník řízení namítá, že nebylo vydáno závazné stanovisko k zásahu do ochranných podmínek některých zvláště chráněných druhů živočichů, které se v místě stavby prokazatelně vyskytují. K tomu viz samostatná námitka výše.

Účastník řízení dále namítá, že chybí:

- souhlas s kácením některých stromů, jedná se o dřeviny označené v tabulce dendrologického průzkumu čísly 100-107 a 226; celkem se jedná o 26 stromů s obvodem kmene více jak 80 cm ve 130 cm výšky a 1740 m² zapojených porostů dřevin, v k. ú. Prčice (p. p. č. 608/46, 1102/2, 790/1, 790/2) a k. ú. Červený Újezd (p. p. č. 982). Podle jednotného závazného stanoviska se jedná o porosty na lesních pozemcích, proto nevydal souhlas s kácením podle § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb. K těmto porostům ale chybí souhlas se zásahem do PUPFL, tyto porosty nejsou součástí dokumentace pro vynětí z PUPFL – část E. 7.03. Dokumentaci pro vynětí z PUPFL je třeba aktualizovat a doplnit posouzení a souhlas orgánu ochrany lesa o tyto dřeviny.
- stanovisko (souhlas) vodoprávního úřadu k zásahu do úředně stanoveného záplavového území vodního toku Mastník a to stavebními objekty:
 - SO 305-205 Most přes údolí Mastníku v km 47,885 (43,877)
 - SO 305-215 Most přes údolí Mastníku v km 57,401 (53,393).
- stanovisko (souhlas) vodoprávního úřadu k zásahu ochranného pásma vodárenského toku Mastník. V úseku km staničení 45,9 – 50,5 a 54,0 – 61,1 stavba zasahuje do tohoto ochranného pásma VZ. Ochranné pásmo v úseku toku ř. km 24,25 – 47,8 je stále v platnosti – v rozsahu původního PHO III. stupně.
- souhlas orgánu ochrany lesa se zásahem do ochranného pásma lesa dle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb.

- souhlas MŽP k zásahu do ochranného pásma nadregionálního biokoridoru.
Stanovisko MŽP k zásahu do ochranného pásma nadregionálního biokoridoru vydáno nebylo.

Stavební úřad námitku vypořádal nezákonným, věcně nesprávným a nepřezkoumatelným způsobem: „*Stavební úřad k tomu uvádí, že změnové závazné stanovisko týkající se rybníku Lužník a Voračického rybníka bylo vydáno Krajským úřadem Plzeňského kraje, odborem životního prostředí, dne 27.03.2025 pod č. j. PK-ŽP/5317/25, je součástí spisu a bylo s ním seznámeno.*“

Chybí tedy vypořádání námítky týkající se zásahu do významného krajinného prvku. Vypořádání námítky je nepřezkoumatelné.

Stavební úřad překročil své pravomoci, pokud sám, bez koordinace s příslušným dotčeným orgánem, uvádí cit: „*K námitce absenci rozhodnutí týkající se zásahu do ochrany ptačích druhů stavební úřad sděluje, že žadatel disponuje pravomocným rozhodnutím orgánu ochrany přírody, a to konkrétně rozhodnutí Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 11.3.2022, č. j. PK-ŽP/3505/22, kterým byla povolena výjimka podle § 56 odst. 1 zákona a ochrany přírody a krajiny a který zahrnuje též vybrané ptačí druhy (např. Křepelka polní, bramborníček hnědý). Správnost tohoto rozhodnutí byla potvrzena nejen v odvolacím řízení, ale též v navazujícím soudním přezkumu ze strany Nejvyššího správního soudu v rozsudku ze dne 30. září 2024, č. j. 5 As 292/2023 – 62.*“.

V. Závěr

Na základě shora uvedených důvodů odvolatel navrhuje Ministerstvu dopravy ČR, aby rozhodnutí Magistrátu hl.m. Prahy ze dne 27.11.2025, č.j. MHMP 1259982/2025, kterým umístil stavební záměr nazvaný „D3 0305/1 Voračice – Nová Hospoda“, zrušil a věc vrátil správnímu orgánu prvního stupně k novému projednání.

Bc. Pavel Šach