

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

prostřednictvím

Krajského úřadu Středočeského kraje
Odboru životního prostředí
a zemědělství
Zborovská 81/11
150 21 Praha 5

Datovou zprávou

Ke sp. zn. SZ_168473/2020/KUSK
K č. j. 015800/2021/KUSK

Odvolatel:

ZO ČSOP Klenice, IČO: 71225307, sídlem Zalužanská 1276, 293 01 Mladá Boleslav, zastoupený
Miladou Vrbovou, předsedkyní

Právně zastoupen:

Frank Bold Advokáti, s.r.o., sídlem Údolní 33, 602 00, IČO: 28359640, ID DS: auwd5w7

Odvolání proti rozhodnutí - závěru zjišťovacího řízení
ze dne 1. 2. 2021, č. j. 015800/2021/KUSK

Přílohy:

- *Plná moc právního zástupce odvolatele*
- *Stanovy odvolatele*
- *Znalecký posudek ze dne 10. 3. 2021*

I. Úvod

Dne 1. 2. 2021 vydal Krajský úřad Středočeského kraje (dále „**krajský úřad**“) rozhodnutí – závěr zjišťovacího řízení, č. j. 015800/2021/KUSK (dále „**Rozhodnutí**“), podle nějž záměr „*Propojení MÚK Kosmonosy a MÚK Bezděčín – chybějící úsek II/610*“ (dále „**záměr**“) nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále „**zákon EIA**“). Rozhodnutí bylo zveřejněno (vyvěšeno) na úřední desce krajského úřadu dne 11. 2. 2021. Doručeno tedy bylo v souladu s § 25 odst. 2 správního řádu dne 26. 2. 2021.

Odvolatel s Rozhodnutím nesouhlasí a podává proti němu v zákonné lhůtě **odvolání**, které odůvodňuje následovně.

II. Splnění podmínek pro podání odvolání

Dle § 7 odst. 6 věty poslední zákona EIA platí, že právo podat odvolání proti rozhodnutí, že záměr nepodléhá posouzení vlivů na životní prostředí, má oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 doloží dotčená veřejnost v odvolání.

Dle § 3 písm. i) bod 2 zákona EIA se „dotčenou veřejností“ rozumí také *právnícká osoba soukromého práva, jejímž předmětem činnosti je podle zakladatelského právního jednání ochrana životního prostředí nebo veřejného zdraví, a jejíž hlavní činností není podnikání nebo jiná výdělečná činnost, která vznikla alespoň 3 roky před dnem zveřejnění informací o navazujícím řízení podle § 9b odst. 1, případně před dnem vydání rozhodnutí podle § 7 odst. 6, nebo kterou podporuje svými podpisy nejméně 200 osob.*

Odvolatel je pobočným spolkem ke spolku Českého svazu ochránců přírody, jehož posláním je podle § 3 stanov ochrana a obnova přírody, krajiny a životního prostředí, ekologická výchova a podpora trvale udržitelného života, přičemž svou činnost provozuje již déle než tři roky (spolek i pobočný spolek vznikly ke dni 1. 1. 2014).

Výše uvedené zákonné podmínky pro podání odvolání jsou tedy splněny.

Návrh důkazu:

- *Stanovy odvolatele*

III. Odvolací důvody

1. Nepřezkoumatelnost Rozhodnutí

Z ustálené judikatury soudů plyne, že není-li rozhodnutí orgánů veřejné moci odůvodněno jasně a určitě, zakládá tento postup nepřezkoumatelnost rozhodnutí, viz např. rozhodnutí Nejvyššího správního soudu (dále „**NSS**“) ze dne 31. 8. 2004, č. j. 6 A 143/2001 – 151, ve kterém se uvádí, že „ze základních zásad, ovládajících správní řízení, plyne povinnost správního orgánu, aby své rozhodnutí odůvodnil jasným a určitým způsobem do té míry, že z něho musí být patrné, z jakých podkladů vycházel.“ Mimo uvedenou nepřezkoumatelnost se takový postup správního orgánu přičítá i základním zásadám činnosti správních orgánů jako je princip zákonnosti vyjádřený v § 2 správního řádu, princip právní jistoty podle § 2 odst. 2 a 3 správního řádu či zásadě materiální pravdy dle § 3 správního řádu.

V rozhodnutí NSS ze dne 17. 1. 2013, č. j. 1 Afs 92/2012 – 45, se uvádí, že „nevypořádá-li se správní orgán v rozhodnutí o opravném prostředku se všemi uplatněnými námitkami, způsobuje to nepřezkoumatelnost

rozhodnutí spočívající v nedostatku jeho důvodů [§ 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s.]. Z ustálené judikatury správních soudů vyplývá, 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 předestřené účastníkem za nerozhodné, nesprávné nebo jinými řádně provedenými důkazy vyvrácené, podle které právní normy rozhodl a jakými úvahami se řídil při hodnocení důkazů. **Rozhodnutí, jehož odůvodnění obsahuje pouze 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** (srov. rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 26. 2. 1993, č. j. 6 A 48/1992-23, rozsudek NSS ze dne 19. 12. 2008, č. j. 8 Afs 66/2008-71, rozsudek NSS ze dne 17. 1. 2013).“

Realizaci záměru má dojít k trvalému i dočasnému záboru zemědělského půdního fondu. Trvalý zábor zemědělského půdního fondu bude představovat v celkovém rozsahu přibližně 14,7 ha. Konkrétně dojde k trvalému záboru bonitně nejcenější půdy I. třídy ochrany (cca 5,3 ha) i půdy II. třídy ochrany (cca 3,4 ha), tj. cenná půda představuje více než polovinu zabírané zemědělské půdy.

Dle § 4 odst. 3 zákona č. 334/1992 Sb. platí, že zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu. Krajský úřad k záboru zemědělské půdy pouze na str. 11 Rozhodnutí uvádí, že „Z hlediska ochrany ZPF lze vliv záměru považovat za akceptovatelný a odpovídající parametrům, charakteru i významnosti liniové stavby silnice II. třídy.“

Odvolatel je přesvědčen, že tento závěr krajského úřadu **nesplňuje požadavky plynoucí z výše uvedené judikatury na řádné odůvodnění rozhodnutí**. Krajský úřad neuvádí, jaké parametry a charakter záměru má na mysli a z jakého důvodu je liniová stavba silnice II. třídy natolik významná, že může převážit upozadění ochrany zemědělského půdního fondu spadajícího do I. a II. třídy ochrany. Není žádným způsobem odůvodněno, že by veřejný zájem výrazně převažoval nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu, a tudíž není splněna základní podmínka pro odejmutí zemědělské půdy I. a II. třídy ochrany uvedená v § 4 odst. 3 zákona č. 334/1992 Sb.

Přitom i samotné Ministerstvo životního prostředí ve svém vyjádření ze dne 6. 1. 2020, č. j. MZP/2020/500/2907, mělo k záboru kvalitní zemědělské půdy značné výhrady, přičemž jednak požadovalo, aby „byl pro fázi odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu vyhotovený podrobný pedologický průzkum s přesným určením půdního horizontu (ornice a podorničí). Ministerstvo požaduje provést 1 sondu na 50 m trasy, kudy povede těleso silnice. Ministerstvo dále požaduje navrhnout taková řešení, která budou mít za následek zamezení odtoku srážkové vody z krajiny napršené na těleso budoucí silnice v maximální možné míře (prověřit možnost zasakování nekontaminovaných srážkových vod podél silnice). Stavbou předmětné silnice bude dotčena meliorační soustava. Pokud dojde k narušení funkce melioračního zařízení (soustavy), ministerstvo požaduje, aby došlo k jeho rekonstrukci, a to tak, aby se obnovila jeho funkčnost.“

Jednak na konci svého vyjádření zdůraznilo, že „Ministerstvo je tedy při zohlednění jemu známých skutečností toho názoru, že trvalý a nevratný zábor zemědělských půd pak představuje značně negativní zásah pro jednu ze složek životního prostředí, s nepřímyými důsledky i pro celkový stav životního prostředí. **Přípustnost odnětí zemědělské půdy ze ZPF bude předmětem posouzení v rámci postupu dle zákona, resp. samostatným závazným stanoviskem dle ust. § 9 zákona.**“

I na základě těchto důvodů je odvolatel přesvědčen, že záměr musí být posuzován ve smyslu zákona EIA.

Rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné a v rozporu s § 4 odst. 3 zákona č. 334/1992 Sb.

2. Problematika kumulativních vlivů

Na str. 2 Rozhodnutí a str. 10-11 oznámení se v souvislosti s problematikou kumulativních vlivů zmiňuje několik záměrů: propojení průmyslové zóny Plazy s MÚK Kosmonosy - prodloužení silnice III/0164 (navazuje na koncový úsek posuzovaného záměru), úprava MÚK Bezděčín v rámci modernizace dálnice D10, EXIT 3 - EXIT 46 (předpokládaný termín realizace je 2024 - 2026) a železniční trať Bezděčínská spojka (předpokládaný termín realizace stavby je 2025 - 2028). „Uvedené silniční stavby byly zohledněny v dopravním modelu (...) který byl základním vstupním podkladem pro zpracování rozptylové (...) a hlukové studie (...) V součinnosti s předkládaným záměrem ve fázi výstavby nebo/i provozu a potenciálními kumulativní vlivy je (...) věnována pozornost především plánované stavbě železniční trati „Bezděčínská spojka“ (str. 11 oznámení a podobně str. 9 Rozhodnutí).

V zájmovém území jsou však plánovány další stavby, zejména stavba MÚK Kosmonosy, která je stavěna z důvodu plánované přeložky silnice I/16 v úseku Mladá Boleslav - Martinovice a je nutná s ohledem na rozvoj areálů průmyslových zón, které vzniknou na obou stranách dálnice D10.¹ Realizace posuzovaného záměru je navíc „podmíněna zprovozněním navazujícího úseku od hranice katastrů Mladá Boleslav/Kosmonosy k MÚK Kosmonosy. Zprovoznění tohoto navazujícího úseku je pak závislé na zprovoznění nové MÚK Kosmonosy“ (str. 4 Rozhodnutí).

V zájmovém území je tedy plánováno podstatně více staveb, než je uvedené v oznámení a Rozhodnutí, přičemž tyto stavby nebyly do kumulativního hodnocení zahrnuty. Navíc je chybou, že v dopravně inženýrských podkladech a z nich vycházejících studiích nebyl vyhodnocen vliv záměru samostatně, ale byly provedeny výpočty pouze pro stav kumulace s některými dalšími plánovanými stavbami. Podle str. 15 oznámení totiž „realizace záměru není podmíněna: vybudováním plánovaných úprav a doplnění křižovatkových větví u MUK Bezděčín (...) vybudováním souběžné železniční trati Bezděčínské spojky.“ Může se tak stát, že záměr bude realizován dříve než některé jiné stavby uvažované v kumulaci, což může mít vliv na intenzity dopravy na záměru.

Dále nebylo provedené kumulativní hodnocení pro fázi výstavby posuzovaného záměru, a to navzdory faktu, že by se měla časově překrývat se stavbami některých výše uvedených dalších záměrů. Kumulativní hodnocení výstavby několika záměrů je podstatnou součástí hodnocení EIA.² Konečně je třeba uvést, že hodnocení kumulativních vlivů je nutné provést nejen mezi záměry stejného charakteru (v tomto případě dopravními stavbami), ale i mezi záměry různorodými, a to i několik km od sebe vzdálenými. Do rozptylové studie je tak nutné zahrnout např. i emise z vytápění průmyslových hal nebo plánovaných ploch bydlení.³

Odvolatel shrnuje, že záměr byl tedy nejen v oznámení nedostatečně popsán, ale byl následně i zcela nedostatečně posouzen z hlediska kumulativního zhodnocení, konkrétně nebyly splněny požadavky zákona EIA, přílohy č. 2, Kritéria zjišťovacího řízení, bodu I. podbodu 2. a bodu III. podbodu 6.

¹ Viz informační leták ŘSD (https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/461/infoletak_d10-muk-kosmonosy.pdf)

² Viz kumulativní hodnocení výstavby záměru „I/12 Běchovice - Úvaly“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP473) s výstavbou záměru „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP472)

³ Jako příklad lze uvést záměr „Mercedes Benz After - Sales Logistics Center“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2101), kde bylo v rámci jedné z výpočtových variant rozptylové studie provedeno i zahrnutí emisí z dalších plánovaných provozů a staveb situovaných ve vzdálenějším okolí záměru, i když se často jednalo o jiné typy záměrů (skladovací a výrobní haly, obalovna, papírna, mrazárna, přeložka silnice, rozvoj bydlení a letiště).

³ Viz např. reakce zpracovatelky oznámení záměru „D3 0301 Praha - Jílové: D0 kolektory mezi MÚK Exit 1 D3 a MÚK Exit 82“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP497?lang=cs) na připomínky (str. 3 souboru „09d vypořádání“)

3. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů záměru

V seznamu opatření v oznámení i Rozhodnutí chybí následující:

- **Zákaz pálení dřevní hmoty** z mýcení stromů a keřů při výstavbě a zákaz pálení rostlinných zbytků z údržby okolí komunikace z důvodu znečištění ovzduší.⁴
- **Zamezení výskytu světelného znečištění** z veřejného osvětlení u navrhovaných okružních křižovatek podle opatření z nové metodiky, která již měla být v Rozhodnutí zohledněna.⁵
- Podle str. 4 Rozhodnutí a str. 16 oznámení se má „v DÚR zpracovat Projekt vegetačních úprav; navržená zeleň bude mít rovněž izolační funkci z hlediska snižování úrovně znečištění.“ Podobně se na str. 15 Rozhodnutí uvádí: „Pro fázi provozu je vhodným opatřením k omezení prašnosti výsadba liniové zeleně podél nové silnice v souladu s opatřením AB17 Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně, které je uvedené v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02.“ **Tato tvrzení v Rozhodnutí o pozitivním vlivu liniové zeleně na kvalitu ovzduší jsou nepodložena**, jelikož nebyl proveden žádný výpočet. Některé výsadby vegetačních pásů nemusí přinést pozitivní efekt z hlediska čistoty ovzduší.⁶ V určitých případech se dokonce může dostavit opačný efekt, kdy dojde ke kumulaci znečištění a nárůstu imisních koncentrací.⁷ Proto je potřeba formulovat podmínku na stanovení vhodné podoby (šíře pásu, druhové složení, vegetační stupně) izolační zeleně pomocí výpočtu podle Metodiky pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic (ATEM/MŽP, červen 2016), což je v Rozhodnutí opomenuto.

4. Dopravně inženýrské podklady

„Akustické posouzení a rozptylová studie (...) vycházejí z dopravně inženýrských podkladů“ (str. 9 Rozhodnutí). **Dopravně inženýrské podklady však nejsou přílohou oznámení**, ačkoli u podobných záměrů běžně bývají.⁸ Jelikož do nich tedy nelze nahlédnout, lze konstatovat, že v Rozhodnutí je nekriticky přejato tvrzení z oznámení, že „jedná se o územní přerozdělení zdrojů, které se budou v širším území nacházet bez ohledu na (ne)realizaci předkládaného záměru“ (str. 95 oznámení, převzato na str. 2 Rozhodnutí). Je tak nepřezkoumatelné i tvrzení na str. 31 Rozhodnutí o tom, že „posuzovaný záměr nezakládá realizaci žádného záměru, který by navyšoval jak osobní, tak nákladní dopravu.“ **V oznámení totiž není nijak dokázáno, že intenzita dopravy bude před a po realizaci záměru v zájmovém území stejná.** Není jasné, zda byl v dopravně inženýrských podkladech zohledněn jev dopravní indukce.⁹

⁴ Viz např. reakce zpracovatelky oznámení záměru „D3 0301 Praha - Jílové: D0 kolektory mezi MÚK Exit 1 D3 a MÚK Exit 82“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP497?lang=cs) na připomínky (str. 3 souboru „09d vypořádání“)

⁵ 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 znění pozdějších předpisů (Praha, 30. června 2020, č. j.: MZP/2020/710/2387). Věstník MŽP, ročník XXX, listopad 2020, částka 9

⁶ Viz např. str. 15 dokumentace záměru „CTPark Prague North D8.3, D8.4, D8.5, D8.6“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2248). Výpočtem bylo zjištěno, že realizace zemních valů či vegetačních pásů z důvodu snížení hlukové či imisní zátěže z provozu areálu u nejbližší obytné zástavby je neefektivní.

⁷ Viz Metodika pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic, ATEM/MŽP, červen 2016

⁸ Viz např. oznámení záměru „Klánovická spojka“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2221?lang=cs) nebo záměru „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice: Zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV1227?lang=cs)

⁹ Jedná se o jev, kdy nabídka nové kapacity spojení vyvolá nárůst poptávky po ní. Provoz, který se na nové komunikaci objeví, je nejen doprava přesměrovaná, ale také doprava vyvolaná, která se dříve neuskutečňovala vůbec a byla vyvolána vylepšenými podmínkami pro dopravu.

Na str. 33 oznámení je v tabulce č. 7 sice uveden přehled výsledků dopravní prognózy s nárůstem či poklesem dopravních intenzit na jednotlivých úsecích posuzovaných komunikací, avšak tato čísla nelze jednoduše sečíst. Spíše by bylo potřeba uvést údaje ve vozokilometrech.¹⁰ Dopravní intenzity by také měly být uvedeny s rozlišením na skladbu dopravního proudu (tj. osobní a nákladní automobily apod.).

Na str. 10 Rozhodnutí se dále tvrdí, že „ve vyšších hlukových pásmech je ve stavech se záměrem vždy nižší počet ovlivněných obyvatel než ve stavech bez záměru. Uvedená skutečnost je způsobena vlivem zprovoznění plánovaného propojení MÚK Kosmonosy a MÚK Bezděčín na snížení dopravního zatížení na přilehlé komunikační síti, která se v zájmovém území nachází v těsné blízkosti obytné zástavby.“ Podobný závěr je na str. 21 Rozhodnutí vysloven i pro problematiku znečištění ovzduší: „Celkově významně převyšuje v obytné zástavbě snížení imisní zátěže vlivem záměru oproti jejímu zvýšení.“

Tyto závěry jsou na první pohled logické, avšak naskýtá se otázka, zda odlehčení stávajícím komunikacím v reálu nepovede ke zvýšení plynulosti a rychlosti dopravního proudu a tím i zvýšení hluku a změně emisí znečišťujících látek. Tato problematika není v hlukové studii vůbec reflektována, neboť „rychlosti silničních vozidel na řešených úsecích silnice byly uvažovány na základě nejvyšší dovolené rychlosti“ (str. 19 hlukové studie) a nikoli specifické situace s a bez záměru. Rozptylová studie vůbec neuvádí, s jakými rychlostmi počítala. Z důvodu nepřiložení dopravně inženýrských podkladů, a tedy absenci informací o plynulosti a rychlosti dopravního proudu před a po realizaci záměru uvažované v jeho posouzení, **nelze tvrzení v Rozhodnutí o zlepšení akustické a imisní situace vlivem provozu záměru považovat za přezkoumatelné.**

5. Hodnocení fáze výstavby záměru

Pro fázi výstavby záměru nebylo provedené akustické hodnocení ani rozptylový výpočet.

Kapitola B.III.1 u emisí hluku a znečišťujících látek z výstavby uvádí pouze velmi obecná fakta platná pro každou výstavbu silniční komunikace a uvádí obecná opatření na snížení vlivu výstavby na okolí. Na str. 14 Rozhodnutí se tak např. obecně píše, že „realizace některých opatření, která jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM10 a v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02, povede k omezení prašnosti v místě provádění stavby a tím dojde ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě.“ Není však uvedeno ani konkrétně výpočtem potvrzeno, že vlivy výstavby budou sníženy na akceptovatelnou míru. Na str. 10 Rozhodnutí se zdůvodnění neprovedení výpočtů pro fázi výstavby nekriticky přejímá ze str. 38 oznámení: „Protože v současné době není znám dodavatel stavby a použití stavebních mechanismů při výstavbě ani přístupové cesty, nelze stanovit hluk z výstavby.“

Tento důvod nelze považovat za dostatečný. U záměrů dopravní infrastruktury je předběžná hluková studie pro fázi výstavby prováděná běžně, a to na základě předpokladů a zkušeností se stavbami podobného druhu.¹¹ U dopravních staveb se také zpracovávají rozptylové studie pro fázi výstavby, což by mělo být provedeno v EIA dokumentaci záměru.¹² S hlukovou studií pro etapu výstavby se na str. 5 Rozhodnutí a str. 17 oznámení počítá až pro fázi DSP, rozptylová studie do budoucna není požadována vůbec.

¹⁰ Vozokilometry udávají počet kilometrů, která vozidla ujedou.

¹¹ Viz kapitola 9 hlukové studie v oznámení záměru „Klánovická spojka“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2221?lang=cs)

¹² Příkladem jsou rozptylové studie pro záměry „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP472) a „I/12 Běchovice – Úvaly“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP473), kde byl zhodnocen vliv stavebních prací na kvalitu ovzduší.

Dalším důvodem pro provedení rozptylové studie pro fázi výstavby záměru je požadavek Metodického pokynu MŽP, Odboru ochrany ovzduší, pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále MP RS), podle něhož mají být rozptylové studie pro řízení EIA zpracované.¹³ V něm se na str. 3-4 uvádí, že „podrobné modelování je provedeno pro vybrané relevantní látky, které mohou být vypouštěny do ovzduší v rámci realizace, provozu nebo během případné rekultivace hodnoceného záměru.“ S realizací záměru „souvisejí také tři přeložky stávajících komunikací“ (str. 3 Rozhodnutí), „kubatura výkopů (...) v objemu 13 000 m³, kubatura násypů (...) v rozsahu 90 000 m³“ (str. 11 Rozhodnutí) a „v místech bez možnosti připojení na odběrná místa budou využity mobilní dieselaagregáty“ (str. 28 oznámení). Toto a další zdroje uvedené na str. 36 oznámení jsou relevantní z hlediska emisí znečišťujících látek do ovzduší.

Na str. 7 Rozhodnutí a str. 20 oznámení se dále píše, že „při umisťování/využívání zdrojů znečišťování ovzduší (recyklační linka stavebních hmot, betonárka, obalovna apod.) bude dbáno na jejich vhodné umístění a provozovat je v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění.“ Na str. 36 oznámení se k problematice dále píše, že „pokud by součástí stavby byly nové obalovny živičných směsí (případně betonárny), potom bude jejich provoz podroben samostatnému procesu posuzování vlivů na životní prostředí.“ Jelikož by ale byl jejich provoz přímo vyvolán realizací záměru, nelze je podrobit oddělenému hodnocení. Emise z těchto zdrojů mají být započítány v rámci rozptylové studie pro fázi výstavby záměru. **Rozhodnutí problematiku betonárny příp. dalších podobně významných stacionárních zdrojů vůbec konkrétně neřeší a nekriticky akceptuje oddělené hodnocení vlivů navržené v oznámení.**

6. Vlivy záměru na ovzduší

Rozhodnutí nekriticky přejímá závěry rozptylové studie, ačkoli tato vykazuje metodické nedostatky, díky nimž není výpočetní postup transparentní a přezkoumatelný a v některých ohledech dostatečný. Rozptylová studie (dále RS) mj. nerespektuje některé požadavky MP RS, který v podrobné míře popisuje její náležitosti, což v konečném důsledku zvyšuje její kvalitu a transparentnost. Vytknout lze následující:

- V kapitole 2 RS není v rozporu s požadavkem MP RS uvedená verze použitého rozptylového modelu ATEM.
- Údaje o zdrojích obsažené v kapitole 3.2 RS jsou naprosto nedostatečné. Není dodržena podrobnost požadovaná MP RS, tj. vůbec nejsou uvedeny maximální hodinové počty vozidel a počet pojezdů, složení dle kategorií a charakteristik vozidel (osobní automobily, lehké a těžké nákladní automobily, autobusy, podíl aut používajících vznětové nebo zážehové motory, případně emisní třídy EURO) a informace o plynulosti dopravy. Na str. 2 ZZŘ se píše, že záměr „zabezpečuje variantní trasu pro nákladní dopravu směřující do areálu ŠKODA AUTO a.s.“ Lze tedy očekávat, že dopravní proud na trase záměru bude obsahovat více nákladních vozidel než použitá skladba vozového parku uvažovaná programem MEFA (str. 7 RS), což v RS, a tedy ani v oznámení nebylo zohledněno.
- „Záměr zahrnuje tři mostní objekty“ (str. 2 Rozhodnutí). V kapitole 3.2 RS chybí vysvětlení, zda byla uvažována odlišná výška emisí z mostních objektů a ostatních úseků záměru vedených na úrovni terénu.

¹³ Viz vnitřní sdělení MŽP, Odboru ochrany ovzduší, k zahájení zjišťovacího řízení k záměru „Pokračování v hornické činnosti - I. etapa Doly Bílina 2019-2035“, ze dne 26.1.2017. Dostupné na https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP471

- V tabulkách 1 a 2 na str. 7-8 RS jsou uvedené emise z dopravy ve stavu bez a po realizaci záměru. Zatímco emise PM10 a PM2,5 jsou ve stavu s provozem záměru vyšší, emise benzo(a)pyrenu jsou nižší. To je překvapující, neboť benzo(a)pyren je na PM vázaný. Tato záležitost není v RS dále komentována a Rozhodnutí se jí nezabývá.

- MP RS na str. 6 požaduje uvedení souřadnic u použité větrné růžice, což v kapitole 3.3 RS chybí. Není tak jasné, pro kterou lokalitu přesně je větrná růžice platná. Větrná růžice je jedním z klíčových vstupů do rozptylového výpočtu.

- V kapitole 3.4 RS není uvedena zvolená výška výpočetních bodů nad terénem, která by měla odpovídat respirační výšce člověka. V RS také nebyly vůbec uvažovány specifické výpočtové body podle MP RS tak, aby byly vyhodnoceny největší dopady zdroje na obyvatele nebo dopady zdroje na místa s nejvyšší koncentrací obyvatel v zájmovém území a citlivé skupiny obyvatel (nejbližší obytná zástavba, vzdělávací a zdravotní zařízení atd.).

Na str. 29-30 Rozhodnutí odvolatel uvádí, že se obává zvýšení koncentrace znečišťujících látek záměrem a dále uvádí, že ve stávajícím stavu je „o 20 % převýšena průměrná roční koncentrace benzo(a)pyrenu než je povolený limit. Na hranici průměrné povolené roční koncentrace je i PM10 jehož koncentrace za období 2015 - 2019 dosahovala hodnot 39,9 - 41, 8 tj. 79,8 - 83,6 % podílu na imisním limitu.“ Vypořádání je následující: „v případě imisní zátěže benzo[a]pyrenem se k imisní situaci pouze přihlíží. U všech dalších sledovaných imisních charakteristik (ze kterých se při hodnocení kvality ovzduší vychází) jsou imisní limity splněny s rezervou, a ani s vlivem záměru se nepředpokládá jejich překračování. Příspěvky záměru jsou pak vyhodnoceny a popsány ve zpracované rozptylové studii, přiložené k Oznamení.“

Rozhodnutí se však blíže nevěnuje nedostatečným závěrům RS ohledně krátkodobých imisních limitů PM10. Hodnocení imisních příspěvků ke krátkodobým maximálním koncentracím naráží na problém, že hodnoty imisních příspěvků nelze jednoduše sčítat s hodnotami maximálních krátkodobých koncentrací v imisním pozadí. Ve výchozím stavu bez vlivu provozu záměru má být krátkodobý imisní limit PM10 „splněn na většině výpočtové oblasti, jeho překročení bylo vypočteno jen zcela lokálně podél dálnice D10, a to pouze mimo obytnou zástavbu“ (str. 18 a 25 RS). Ve stavu s provozem záměru byl v některých obytných oblastech zjištěn nárůst imisní zátěže a na str. 19 a 26 RS se pak tvrdí, že „v žádné části obytné zástavby nebylo zaznamenáno zvýšení počtu překročení nad hranici imisního limitu vlivem záměru.“ Modelové výpočty ovšem nezohledňují dlouhodobé imisní pozadí. To znamená, že je-li ve výchozím stavu bez uvažování dlouhodobého imisního pozadí zjištěno překročení imisního limitu v některých oblastech vlivem dopravy na vybraných (zahrnutých) komunikacích a ve stavu s vlivem provozu záměru v dalších oblastech zjištěno zvýšení imisní zátěže, nelze vyloučit, že v součtu s ostatními zdroji kromě ve výpočtech uvažované dopravy může docházet k překračování krátkodobého imisního limitu PM10 v obytných oblastech či rozvojových plochách k bydlení. **Tento problém však v RS ani Rozhodnutí není řešen.**

Na str. 10 Rozhodnutí se dále píše, že „vlivem realizace navrženého záměru je možno očekávat převažující snížení jednotlivých účinků znečištění ovzduší, ani v lokalitách s nárůstem imisní zátěže nebyly zaznamenány změny významné ve smyslu ohrožení zdraví.“ Zde je ale třeba zdůraznit, že podle tabulek 1 a 2 na str. 7-8 RS **jsou celkové emise PM10 a PM2,5 ve stavu po realizaci záměru vyšší. Záměr tedy povede spíše k přeskupení a nárůstu imisní zátěže částicemi, nikoli k jejímu celkovému snížení, což Rozhodnutí opět neřeší a nijak nekomentuje.** To by bylo vhodné, neboť i když jsou v případě těchto polutantů plněny roční imisní limity s rezervou, jsou jejich imisní koncentrace v zájmové oblasti znatelně vyšší než směrné hodnoty Světové zdravotnické organizace (WHO), které jsou oproti legislativním limitům poloviční. Hodnoty WHO jsou nejnižšími koncentracemi, při nichž byl s vysokou

pravděpodobností prokázán nárůst celkové úmrtnosti a úmrtnosti v důsledku rakoviny plic, srdečních a plicních chorob.¹⁴

7. Vlivy záměru na klima

Na str. 10 Rozhodnutí se konstatuje, že „záměr negeneruje žádné nové zdroje skleníkových plynů. Jedná se pouze o územní přerozdělení zdrojů, které se budou v širším území nacházet bez ohledu na (ne)realizaci předkládaného záměru.“ V oznámení však není nijak prokázáno, že intenzita dopravy bude před a po realizaci záměru v zájmovém území stejná. Taktéž chybí informace o plynulosti a rychlosti dopravního proudu před a po realizaci záměru (viz připomínky k dopravně inženýrským podkladům). Proto není průkazné tvrzení na str. 94 oznámení o dopadech „na plynulost dopravy, což je aspekt řadící se mezi opatření významně přispívajícího k redukci hlavního skleníkového plynu CO₂.“

Jelikož se u záměru jedná o chybějící úsek doprovodné komunikace k dálnici D10, je obtížně pochopitelné, že „na posuzované komunikaci nebudou na rozdíl od nulové varianty žádné přechody pro chodce, aktivní varianta povede tranzitní dopravu plynule mimo obytnou zástavbu obcí.“ (str. 94 oznámení). Na dálnicích se přechody pro chodce nevyskytují. Dále kapitola D.I.2.2 oznámení obsahuje pouze obecná konstatování nespécifická pro záměr. Popis vlivů záměru na klima je však třeba zpracovat podle Metodického výkladu k aplikaci vybraných nových pojmů a požadavků zákona EIA a zejména ve znění zákona č. 326/2017 Sb. (MŽP, říjen 2017), což se nestalo. **Lze tak shrnout, že vlivy záměru na klima prakticky nebyly vyhodnocené, což není v Rozhodnutí vůbec zohledněno.**

8. Nedostatečné posouzení vlivu záměru na přírodu a krajinu

Na str. 12 Rozhodnutí krajský úřad uvádí, jaké všechny přírodní útvary budou záměrem dotčeny, a uzavírá, že toto dotčení nebude mít významný vliv. **Odvolatel s tímto tvrzením nesouhlasí a namítá, že odůvodnění krajského úřadu je v této části zcela nedostatečné. Krajský úřad se omezuje pouze na výčet přírodních útvarů a v rozporu se zákonem neuvádí žádné své myšlenky či úvahy, jak ke svému závěru dospěl.** Objevují se jen prázdné věty jako „Vlivy záměru lze z hlediska velikosti a významnosti při respektování navržených opatření označit jako akceptovatelné“ či „Realizace záměru nebude mít významný negativní vliv na lokality Natura 2000“.

Krajský úřad také často zdůrazňuje, že dojde pouze k zásahu do okrajové části přírodního útvaru, konkrétně např. do NATURA 2000: „Koridor jen zcela okrajově zasahuje do vymezení lokality soustavy Natura 2000, a to do evropsky významné lokality Chlum u Nepřevázky CZ0210109. Koridor kontaktuje jen západní okraj EVL.“ Nicméně i tento zásah do „pouhého“ okraje přírodního útvaru může být značně poškozující a nevratný, a proto je potřeba tuto oblast ve smyslu zákona EIA řádně posoudit a případně stanovit ochranná opatření.

Odvolatel shrnuje, že dochází ke křížení záměru s lokálním biokoridorem (LK 3) pod Karlovým Vrchem. Záměrem dojde k trvalému poškození tohoto lokálního biokoridoru, které negativně ovlivní migraci živočichů v dané lokalitě (tato migrace není přitom vůbec řešena). Dále záměr rovněž zasáhne do vodního toku Dobrovky (LBK 214) a řeky Klenice (LK 2) a naruší nivy dotčených vodních toků. Ze záměru není patrné, jakým způsobem se bude řešit narušení do těchto významných krajinných prvků. Dalším negativním zásahem je zásah do regionálního biocentra RBC 1234 Mladoboleslavský Chlum a do přírodních biotopů - západní hranice EVL/PP Chlum u Nepřevázky, přírodní park Chlum a dále pásy dřevin

¹⁴ Evolution of WHO air quality guidelines: past, present and future. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2017.

v nivě Klenice a mezi polními celky. Jde rovněž o lokalitu, ve které se nachází řada zvláště chráněných živočichů (a to v různém stupni ohrožení).

Konkrétně k části chráněného území PP Chlum u Nepřevázky - severní úpatí Chloumeckého hřbetu západně od obce Jemníky odvolatel uvádí, že se z převážné většiny jedná o pravidelně (nejméně 2x ročně) sekanou mezofilní až mírně vlhkou či střídavě vlhkou louku. Jedná se o poměrně zachovalou luční vegetaci, v níž se mj. v mírné depresi vzácně vyskytuje ohrožený kosatec sibiřský (*Iris sibirica*). Řada dalších druhů patří mezi vzácné a ohrožené druhy naší květeny a některé z nich mají v PP bohatou populaci. Mezi nejvzácnější patří velmi bohatá populace ohroženého (a zvláště chráněného) česneku hranatého (*Allium angulosum*). Plošně významnější travinobylinnou vegetací jsou zde mezofilní ovsíkové louky, které se v zachovalejší a druhově pestřejší podobě vyskytují na louce u hájovny. Nachází se zde další druhy, zařazené do kategorie "ohrožený" (C3) prorostlák dlouholistý (*Bupleurum longifolium subsp. longifolium*), hlaváček letní (*Adonis aestivalis*), koromáč olešníkový (*Silaum silaus*), žluťucha lesklá (*Thalictrum lucidum*), z kategorie C4 pak srpice barvířská (*Serratula tinctoria*), oman vrbolistý (*Inula salicina subsp. salicina*) a další. Pravidelně jsou zde pozorováni tři ohrožené druhy motýlů: otakárek fenyklový (*Papilio machaon*) otakárek ovocný (*Iphiclides podalirius*) a batolec červený (*Apatura ilia*).

S těmito skutečnostmi se krajský úřad vypořádal zcela nedostatečně a nepřezkoumatelně, když tyto skutečnosti naprosto upozadil a bagatelizoval.

Odvolatel na podporu svých výše uvedených tvrzení odkazuje na Znalecký posudek zpracovaný RNDr. Mojmírem Vlašínem, soudním znalcem v oboru ochrana přírody, specializace zoologie, ze dne 10. 3. 2021, jenž objektivně zhodnotil podklady předložené investorem pro realizaci záměru.

V závěru Znaleckého posudku se uvádí, že „Podklady pro rozhodnutí předložené investorem, tj. Hodnocení (Macháček 2020) jsou v zásadě dostatečné pro orientaci. Pro zjištění, zda záměr může/nemůže mít závažný vliv na životní prostředí, však dostatečné nejsou. Neřeší závažnost zásahu do územní celistvosti EVL/PP a nehodnotí závažnost zásahu do biotopů ZCHDŽ. Toto Hodnocení také v rozporu se zjištěnými a dokladovanými skutečnostmi uvádí chybné závěry. Následné Rozhodnutí pak bylo vydáno v rozporu s identifikovanými skutečnostmi a zájmy z hlediska ochrany přírody, které budou pravděpodobně zásahem ovlivněny. Narušení celistvosti EVL Chlum u Nepřevázky CZ0210109 záměrem je naprosto nesporné a na tomto faktu nemůže nic změnit ani Stanovisko ze dne 28. 2. 2020, které tvrdí opak. Rozhodnutí je v některých částech špatně odůvodněné.“

Vzhledem k tomuto odbornému názoru je nezpochybnitelné, že Rozhodnutí je z hlediska posouzení vlivu záměru na přírodu a krajinu zcela nedostatečné a věcně nesprávné, když je jednak nepřezkoumatelné a jednak vychází ze zcela nedostatečných podkladů.

Návrh důkazu:

- Znalecký posudek ze dne 10. 3. 2021

9. Nedostatečné zohlednění území z hlediska rekreačního a turistického významu

Zájmovým územím prochází turistická trasa (modrá a červená) vedoucí z přírodního parku Chlum k dálnici D10 a následně do Mladé Boleslavi a dále turistická trasa (žlutá) podél Klenice z Řepova do Mladé Boleslavi. Dále zájmovým územím prochází cyklotrasa 8235 z Nepřevázky přes přírodní park Chlum s napojením na silnici III/27513 resp. cyklotrasu 143 (Jemníky – Mladá Boleslav). Další cyklotrasou území je cyklotrasa 8148 z Řepova do Mladé Boleslavi.

Realizací propojky Bezděčín – Kosmonosy se významně naruší turistická trasa vedoucí z Mladé Boleslavi do přírodního parku Chlum. V roce 2014 odvolatel v daném místě převážně pro obyvatele Mladé Boleslavi

vybudoval naučnou stezku Přírodním parkem Chlum, která je hojně navštěvovaná, a to nejen v rámci ekologických praktik nebo oslavě mezinárodního Dne země. Tato naučná stezka je vítaným odpočinkem pro občany Mladé Boleslavi, kteří tu rádi tráví volný čas. Přírodní park je díky turistické trase snadno dostupný i pro rodiny s dětmi, kteří využívají naučnou stezku Chlum i k prohloubení znalostí svých dětí o přírodě a historii kraje.

Přírodní park Chlum je i častým cílem cyklistů, kteří územím projíždějí po cyklotrase 8235 a dále pokračují po cyklotrase do Sýčiny a Dobrovice, kde navazují na další síť cyklotras vedoucí do Rožďalovic nebo Horek nad Jizerou, Milovic a Lysé nad Labem.

Další významná cyklotrasa, která se realizací záměru negativně naruší, je cyklotrasa 8148 vedoucí do Českého ráje. V loňském roce došlo k vybudování napojovací trasy mezi obcemi Řepov a Kolomuty. Tato cyklotrasa patří občanům Mladé Boleslavi k nejčastěji využívaným cyklostezkám. Pro svoji dostupnost a blízkost města je kromě cyklistů v hojně míře využívána běžci a jinými sportovci.

Záměr protne a znehodnotí jednu z nejdůležitějších turistických a cyklistických tras vedoucí do lokalit, ve které občané rádi tráví volný čas.

III. Závěrečný návrh

Oznámení záměru vykazuje řadu zásadních nedostatků. Nebyl posouzen vliv záměru na životní prostředí (ovzduší, hluk) a zdraví obyvatel a hodnocení kumulativních vlivů je nedostatečné. Rozptylová studie vykazuje aspekty netransparentnosti a nedostatečnou analýzu výsledků. Pozitivní vliv tzv. izolační zeleně na imisní situaci nebyl prokázán. Kvůli nedoložení dopravně inženýrských podkladů jsou tvrzení o zlepšení akustické a imisní situace vlivem provozu záměru nepřezkoumatelná. Vlivy záměru na klima prakticky nebyly vyhodnoceny. Došlo k nedostatečnému posouzení záměru rovněž z hlediska ochrany přírody a krajiny, jak potvrzuje i znalecký posudek ze dne 10. 3. 2021. V neposlední řadě nedošlo k zohlednění území z hlediska rekreačního významu.

Na základě výše uvedených skutečností odvolatel navrhuje, aby Ministerstvo životního prostředí rozhodlo, že se rozhodnutí Krajského úřadu Středočeského kraje ze dne 1. 2. 2021, č. j. 015800/2021/KUSK, mění tak, že záměr „Propojení MÚK Kosmonosy a MÚK Bezděčín - chybějící úsek II/610“ podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., eventuálně, že se uvedené rozhodnutí ruší a věc se vrací Krajskému úřadu Středočeského kraje k novému projednání a rozhodnutí.

V Brně dne 15. 3. 2021

ZO ČSOP Klenice