

Zastupitelé Jihočeského kraje

Zastupitelé města České Budějovice

|                            |      |
|----------------------------|------|
| JID: 145 581 / 2019 / HMCB | 5... |
| Č.j.: KP / 942 / 2019      | -8-  |

V Českých Budějovicích dne 30.5.2019

Vážení zastupitelé,

byla zahájena výstavba dvou úseků dálnice D 3 v úsecích Úsilné - Hodějovice a Hodějovice - Třebonín. Podle zákona č. 256/2016 Sb. nejsou ale obě akce prioritními dopravními stavbami, neboť nesplňují zákonnou definici. Stavební úřad ministerstva dopravy ČR měl zákonnou povinnost všechny návrhy investora na realizaci uvedených úseků D 3 zamítnout. To se nestalo.

Soupis nezákonností:

- nařízením vlády ČR 283/216 Sb bylo stanoveno, že oba dopravní záměry jsou prioritními dopravními stavbami. Jednou z podmínek této exkluzivity dle § 23a zákona 256/2016 Sb. bylo vydání souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí ČR o hodnocení vlivů staveb podle zákona 244/1992 Sb. Oba dopravní záměry toto platné závazné stanovisko v čase uvedené nominace neměly. Tedy se nemohly stát prioritními dopravními stavbami

- v letech 2001-2003 byla vyhotovena dokumentace o jednotném posouzení a hodnocení vlivu D3 v úseku Úsilné-Třebonín. Rozsah posouzení byl kromě jiného, evidentně motivován potřebou vyloučit zákonnou trasovou alternativu v českobudějovickém úseku D3. Posouzení vyhotovil tehdejší odborný poradce hejtmana Zahrádníka. Věrohodnost posouzení byla tedy "zajištěna". Perlou v posudku bylo sdělení zpracovatele, že nešlo zjistit počet motorových vozidel, která by měly po trase projíždět v nočních hodinách. Bylo neuvěřitelné, že tento argumentační lapsus neakcentoval místní orgán veřejného zdraví; a následně pak i ministerstvo životního prostředí ČR

-souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů stavby D 3 v uvedeném úseku podle zákona 244/1992 Sb. vydalo ministerstvo životního prostředí dne 20.5.2005. Jeho souhlas platil ze zákona dva roky. O prodloužení souhlasu nebylo požádáno. Územní rozhodnutí na stavbu úseků Úsilné-Hodějovice a Hodějovice -Třebonín byla s časovým odstupem vydána bez zákonem požadovaného závazného stanoviska ministerstva životního prostředí ČR. Z toho je zřejmé, že oba investiční záměry, s odvoláním na § 23a písm. c) zákona 256/2016 Sb., nejsou prioritními dopravními stavbami

- v době, kdy zastupitelstvo kraje schvalovalo zásady územního rozvoje regionu, bylo již jeho povinností vzít v potaz zákonně stanovené podmínky pro alternativní vedení frekventovaných komunikací. To se nestalo. V případě českobudějovického úseku byla absence zřejmě motivována potřebou uspokojit místní zájmové ambice. Usměrnování trasy bylo v předstihu zahájeno stavbou dálniční miniatury mezi Borkem a Úsilným. Jak české.

- na nedostatky posouzení ze dne 20.5.200 ve vztahu k vydanému posouzení už bylo poukázáno několikrát. Např. sdružení Jihočeské matky vytklo vady posouzení podkladového materiálu s vydaným územním rozhodnutím. Žádalo Ministerstvo pro místní rozvoj ČR o přezkum a to podáním ze dne 5.1.2012. Ministerstvo neshledalo důvody k zahájení přezkumného řízení. Ministerstvo mělo pro značný nesoulad podkladového materiálu s územním rozhodnutím toto rozhodnutí zrušit. Závazný posudek z 20.5.2005 byl mimo jiné vydán na volné vedení dálnice po povrchu. Územní rozhodnutí bylo vydáno na trasu s kilometrovým tunelem. Podle platné legislativy je nutno zásadní změny v rozsahu a věcné náplně investičního záměru znovu posoudit. Je evidentní, že zamítavé rozhodnutí Ministerstva pro místní rozvoj ČR bylo z nějakých, mně neznámých důvodů, účelové.

-dle § 23a odstavce 3 zákona 256/2001 Sb. bylo provedeno nové posouzení českobudějovického úseku dálnice D 3. Závazné stanovisko ministerstva životního prostředí ČR bylo vydáno k prefabrikátu, který vyhotovil Pragoprojekt Praha. Oznamovatel a zpracovatel posudku EIA vystupoval ve 3 protichůdných úlohách. Připravil jménem stavebníka podklady pro vydání dalšího stanoviska, vyhotovil posouzení těchto podkladů a zároveň zkonstatoval, že toto posouzení je v pořádku. Pragoprojekt je zhotovitelem projektové dokumentace na stavbu českobudějovické trasy D3. Je pochopitelné, že výsledek posouzení byl už jenom tímto předem dán. O tom svědčí m.j., že zhotovitel podkladů se nezabývá variant ani na vedení trasy, byť je to povinnost stanovená zákonem a v tomto případě, navíc nařízením vlády ČR. Je komické, že v dokumentaci EIA se na českobudějovickém úseku D 3 předpokládá v roce 2040 denní průjezd 26 000 motorových vozidel, když takové množství motorových vozidel už dnes přijíždí do Českých Budějovic ze severního směru. Je evidentní, že tato vpravdě "kosmická" dopravní zátěž je účelová, s ohledem na důležitost tohoto vstupního podkladu je nutno konstatovat, že jde o vědomé zkreslení a klamání zainteresovaných subjektů. Pro ilustraci: v souvislosti s výstavbou komunikace spojující českobudějovické sídliště Vltava a Máj bylo provedeno denní sčítání dopravy v Husově třídě mezi výstavištěm a Branišovskou ulicí. Za 24 hodin projelo tímto úsekem v průměru 23 000 aut. Nutno dodat, že ani nejde o páteřní komunikační úsek města. V nedávné době byla v Plzni provedena rekonstrukce Pattonova mostu. Na komunikaci spojující střed města se Severním předměstím jezdí denně cca 50 000 automobilových vozidel. Českobudějovický úsek D3 bude veden jako součást transevropské dopravní sítě spojující Skandinávii s Řeckem, je tedy zřejmé, že dojde k výraznému nárůstu dopravního zatížení z důvodu evropského tranzitu. Kamuflovaná zátěž podle Pragoprojektu je maximem možností, aby to vyšlo. Stavební úřad se vyhnul komentovat zřetelný střet zájmů ze strany společnosti Pragoprojekt Praha, který je zhotovitelem a zároveň posuzovatelem dokumentace EIA. Stejně tak se vyhýbá komentovat tvrzenou účelovost dopravní frekvence

-měření je prokázáno, že na území Českých Budějovic je ve venkovním ovzduší nadlimitní koncentrace benzo(a)pyrenu. Jde o silný karcinogen a mutagen, výrazně ovlivňující DNA člověka. V Českých Budějovicích je koncentrace této škodliviny o padesát procent vyšší než v Praze. Významným zdrojem této substance je automobilová doprava. Na základě výsledků z měření Ústavu experimentální medicíny Akademie věd ČR, bylo u novorozenců pozorováno větší poškození

genetického materiálu. Se závěry šetření byl dopisem seznámen hejtman kraje. Na toto zjištění nikdo z místních subjektů nereagoval. V žádném přípravném materiálu nebylo doloženo stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví. Stavební úřad by neměl rozhodovat stylem-ano je to karcinom, ano už dnes jsou překročeny limity, ano jeho je zdrojem automobilová doprava, ano dojde ke zvýšení koncentrací, ale je to jedno ...

- platnost územního rozhodnutí na českobudějovický úsek D3 byla omezena do 29.9.2016. Stavebník podal žádost o prodloužení, nicméně o této žádosti úřad nerozhodl a o podané žádosti neinformoval ostatní účastníky řízení a následně bylo řízení o prodloužení zastaveno, opět bez toho, že by o tom byli informováni ostatní účastníci řízení. Stavební úřad si odmítl zjistit, zda prodloužení platnosti územního rozhodnutí je zákonné

-českobudějovický úsek dálnice bude z větší části uzavřeným koridorem. Kromě tunelu bude neosténován cca 1 kilometr trasy. Protihlukové stěny budou vysoké až 6 metrů. Navržená ochrana před hlukem je propočítána pro deklarovanou zátěž 26 000 motorových vozidel. Jak se bude řešit ochrana před dopravním hlukem při nepochybně větší dopravní frekvenci? Interesantní byl postoj Krajské hygienické stanice. V e svém stanovisku vůbec neuvádí, jak zjistila z předložené dokumentace tvrzené ekvivalentní hladiny hluku, neuvádí počet projíždějících aut ve dne, ani v noci, neuvádí z jakého provozu dovozuje hodnoty hluku. Nelze se vyhnout podezření, že počty aut, intenzita dopravy není uvedena záměrně

Vážení zastupitelé, věřím, že i Vám jde o budoucnost města a že chcete, aby i Vaše děti vyrůstali v pokud možno přiměřeně čistém ovzduší. Chápu, že jihočeský kraj dálnici nutně potřebuje a že na její zbudování čeká dlouhé desítky let. Nicméně výstavbou dálnice se současný stav zakonzervuje na stovky let. Mám za to, že v dnešní době už je absolutně nepřijatelné vést dálnici intravilánem města a „dovolit“, aby se část obce nacházela odříznuta za dálnicí.

Variantou bylo posunutí dálnice na hřeben lišovského prahu. Tím by se dálnice vyhnula městu a město by se mohlo dále rozvíjet směrem k dálnici. Současná trasa dálnice naprosto znemožní rozvoj města východním směrem. Stejně tak by nedocházelo k nárůstu hluku a zplodin produkovaných automobilovou dopravou v intravilánu města, k čemuž musí zákonitě dojít současnou trasou.

Věřím, že ještě jednou zvážíte možnost posunutí trasy dálnice dále od města, neboť je to v opravdovém zájmu nás všech a našich dětí a jejich zdravého vývoje.

S pozdravem

