



Zastupitelé Jihočeského kraje

U zimního stadionu
České Budějovice

Zastupitelé města České Budějovice

náměstí Přemysla Otakara II.
České Budějovice

MAGISTRÁT MĚSTA		L.:
České Budějovice		Př.:
Č.d.:		
Došlo:	05 -01- 2017	
JID:	6160 / 2017 / MMB	Sv.:
Č.j.:	KP / 32 / 2017	-8-

Vážený zastupitelé,

v současné době se dostává do závěrečné fáze projednávání záměru na vedení trasy českobudějovického úseku dálnice D 3 mezi Úsilným a Starými Hodějovicemi. Upozorňuji na to, že tento záměr citelně omezí urbanistickou kapacitu a logický rozvoj území v prostoru budějovické pánve. Je to urbanistický nonsens.

Trasa dle současného návrhu byla fixována v šedesátých letech minulého století. V letech 2001-2003 byla vyhotovena dokumentace o hodnocení vlivů budoucí stavby a jejího provozu na životní prostředí. Dokumentaci zpracoval tehdejší poradce bývalého hejtmana pro úsek dálnice D3 od Úsilného po hranice okresu Český Krumlov. Předpokládám, že i z toho důvodu, aby se neposuzovalo možné vedení variantní trasy kolem Českých Budějovic. Posouzení hlukových poměrů z dopravy bylo nepochybně jedním z nejdůležitějších kritérií, hodnotících vliv záměru na životní prostředí. V dokumentaci je uvedeno, že výpočet hluku v noci nebyl proveden vzhledem k obtížnosti stanovení procentuálního podílu dopravy v noci. Podle mého názoru tento účelový argument měl napomoci prosazení navrhované trasy v českobudějovickém úseku D 3. Hodnocení hlukové zátěže je dominantní z hlediska posouzení jejího vlivu na zdravotní stav populace. Jak je známo, přípustné hladiny hluku v noční době jsou o 10 dB nižší, než limitní hodnoty pro denní dobu. Orgány veřejného zdraví, pro mne nepochopitelně, souhlasily s provedeným posouzením hlukových poměrů. Po čase orgán veřejného zdraví v navazujícím řízení o vydání územního rozhodnutí ve svém stanovisku inspirativně uvedl, že pokud po ukončení stavby nebudou dodrženy hygienické limity, musí být realizována protihluková opatření. Na vše uvedené jsem upozornil ministerstvo zdravotnictví ČR s dodatkem, že klíčem k řádnému posouzení hlukových poměrů je objektivní předpoklad intenzity a skladby dopravního toku na dálnici a to v souvislosti s možným zpětným výpočtem dopravního hluku z účelově zadané intenzity pozemní dopravy na trase D3 v daném úseku. V dokumentaci se neuvážovalo s dnes předpokládanou stavbou dálničního tunelu na Pohůrce. Stanovisko o hodnocení vlivů stavby a jejího provozu vydalo Ministerstvo životního prostředí ČR dne 20.5.2005. Na žádost Pragoprojektu Praha se pak ministerstvo životního prostředí ČR, po delší době, vyjádřilo k žádosti o stanovisko k projektové dokumentaci pro územní řízení. Ústřední správní orgán ve vyjádření ze dne 2.10.2009 uvádí, že předložené řešení je v souladu s dříve vydaným stanoviskem MŽP ČR. Dne 12.5.2011 vydal Magistrát města Českých Budějovic územní rozhodnutí na stavbu dálnice D3 0310/I Úsilné-Staré Hodějovice. V textu územního rozhodnutí je uvedeno, že součástí záměru bude stavba kilometrového tunelu. Někdy v průběhu doby od roku 2005 muselo tedy dojít k podstatné změně záměru. Podle všech zákonů o posuzování vlivů na životní prostředí, ať už podle zákona č. 244/1992 Sb. nebo podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění jakékoliv novely, je nutno v případě podstatné změny záměru, znovu provést posouzení jejího vlivu na životní prostředí/§ 1 zákona 244/1992 Sb., zákon 100/2000 S. v jakémkoliv znění/. To se nestalo. Vyjádření MŽP nebylo stanoviskem podle tehdy platné legislativy. Mimo to po dvou letech, tedy v roce 2007, skončila platnost závazného stanoviska MŽP ČR. Územní rozhodnutí bylo vydáno v rozporu se zákonem. Následně jeden z účastníků řízení, který se odvolal proti územnímu rozhodnutí, se po zamítnutí odvolání krajským úřadem obrátil na Ministerstvo pro místní rozvoj ČR /§ 94 správního řádu/ s těmito námitkami: ministerstvo životního prostředí ČR se nevyjadřovalo k tunelu dálnice, současná trasa dálnice vede po značné délce toku Dobrovického potoka-tuto skutečnost EIA nijak nezohledňuje, EIA nebyla vypracovaná ve variantách-uváděná trasa dálnice, kterou posuzuje EIA, se nachází až za rozhodným úsekem, ačkoliv je těmito variantami /úmyslně/ argumentováno. Ministerstvo tyto námitky ve správním řízení úmyslně přehlédlo a nijak se k nim nevyjádřilo při zamítání stížnosti a vůbec se nevyjadřuje k námitce chybějící

navrhované stavby tunelu v podkladech pro posouzení a to konkrétně tak, že nijak nepřezkoumávalo shora uvedené namítané skutečnosti a jen uvedlo, že se ztotožňuje s názorem krajského úřadu a bez dalšího tvrdí, že stanovisko EIA je platné, aniž by vysvětlilo, v čem jsou uvedené námítky neplatné, či nesprávné. Platnost územního rozhodnutí pro dálniční úsek Úsilné-Staré Hodějovice skončila 29.9.2016. V srpnu 2016 bylo požádáno o prodloužení jeho platnosti, avšak o tomto prodloužení nebylo rozhodnuto s odůvodněním, že již měla být zahájena výstavba částí dálnice a tedy není nutno prodlužovat platnost územního rozhodnutí. Na moji výslovnou žádost mi nebylo umožněno nahlédnout do rozhodnutí, že se nebude prodlužovat platnost vydaného územního rozhodnutí. Pokud opravdu byla zahájena stavba dálnice v uvedeném úseku, pak se tak stalo v rozporu s právními předpisy. Dosud nebylo vydáno závazné stanovisko ministerstva životního prostředí dle zákona č. 256/2016 Sb., který stanovil nutnost vydat závazné stanovisko k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí. Nebylo dosud vydáno stavební povolení. Rozhodování o prodloužení platnosti územního řízení je v tzv. navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona č. 100/2001 a mělo být postupováno dle § 9 b a násl. tohoto zákona a tedy žádost měla být zveřejněna a projednána postupem dle § 9 b a násl. zákona, což se nestalo a bylo rozhodnuto „od stolu“ bez zveřejnění žádosti a možnosti účastníků se k takové žádosti vyjádřit. Pro stavební úřad by jistě nebylo žádoucí, aby mu někdo z účastníků připomněl jeho dřívější pochybení.

V dalším považuji za charakteristické uvést moje postřehy z osobního jednání a mediální komunikace krajského hejtmána. Před cca 3 roky jsem se zúčastnil předvolebního shromáždění ČSSD na Mariánském náměstí v Českých Budějovicích. Mezi přítomnými byli předseda ČSSD pan Sobotka, pan Diensbier a hejtman Zimola. Rozhodoval jsem se koho oslovit. Obrátil jsem se na pana hejtmána. Požádal jsem ho, aby v tak závažné věci, jako je vedení dálnice kolem Českých Budějovic, postupovalo krajské vedení uvážlivě s plným respektem pro argumentaci těch obyvatel města, kteří odmítají vedení navrhované trasy přes zastavěné území města. Nesetkal jsem se s pochopením. Za dané situace jsem si to vysvětlil tak, že má pan hejtman obavy z časového posunu/politické body/ nebo jde o politické krytí zájmové trasy. Bylo komické, že jsme se s panem hejtmánem shodli na tom, že se proponovaná stavba tunelu nebude realizovat. Sám pan hejtman mi sdělil, že náklady na jeho výstavbu budou ještě vyšší než plánované 3 miliardy. Nicméně po čase již v tisku zdůrazňoval důležitost tunelu pro ochranu místního obyvatelstva. Nutno ještě dodat, že výrazné zvýšení výkupní ceny za pozemky nepochybně přispělo ke „stabilizaci“ navrhované trasy. Podle hejtmána je vedení dálnice alternativní trasou u Lišovského prahu/správně po horizontu Lišovského prahu/ stará a překonaná záležitost. Pan hejtman si jistě pamatuje na postoje bývalých ministrů dopravy Bárty a Prachaře k této alternativě. Cca před dvěma roky jsem se jednou dopoledne díval na divadelní inscenaci, uváděnou v celostátní televizi. Najednou, bez jakéhokoliv ohlášení, tedy nevhodně, bylo vysílání inscenace přerušeno a na obrazovce se objevil pan hejtman a zástupce ředitelství dálnic, aby slavnostně oznámili, že se dohodly na trase D3, která povede kolem Českých Budějovic. V době, kdy nebylo jasné, zda se nebude opakovat celý proces EIA, pan hejtman v tisku uvedl, že nesdílí pesimistické vyhlídky. Cituji: „Teď už to světýlko na konci tunelu vidím.“ Pan hejtman se nemýlil. Zákonem č. 256/2016 Sb. se anulovala všechna faktická i prefabrikovaná pochybení z předchozího procesu EIA. Nicméně je třeba se vypořádat s tím, že územní rozhodnutí na stavbu D3 v budějovickém úseku bylo vydáno v rozporu se zákonem.

V červnu tohoto roku jsem se na budějovické radnici zúčastnil setkání občanů s ministrem dopravy panem Ťokem. Řekl jsem mu, že prosazovaná trasa kolem Českých Budějovic je urbanistický nesmysl. Odpověděl mi, že mám právo to tvrdit, ale že se mnou nesouhlasí. V té době nebylo jasné, zda se bude muset znovu vyhotovit a projednat dokumentace v celém procesu EIA. Pan ministr k tomu dodal, že pokud se bude věc znovu posuzovat, přichází v úvahu pouze současná trasa. Zeptal jsem se ho, proč se tedy bude dělat nové posouzení? Zřejmě by šlo pouze o dekorativní doporučení toho, co se očekává.

Je závažné, že metodou salámového usměrňování byla v předstihu zahájena výstavba dálniční miniatury mezi Borkem a Úsilným. Tato typicky „česká“ akce de facto „vymezila“ volný prostor pro alternaci dálničního směřování.

Předpokládané vedení trasy D3 v navazujícím úseku mezi Veselím nad Lužnicí a Úsilným v celkové délce 27,0 km má stát 3,534 mil Kč. Českobudějovický úsek dlouhý 7,2 km se má realizovat za cca 6 miliard Kč/ z toho náklady na kilometrový tunel 3 miliardy/. Tedy jednotkové náklady na jeden kilometr dálnice činí v úseku mezi Veselím nad Lužnicí a Úsilným 130 milionů, u českobudějovického úseku pak 830 milionů Kč. Jak je známo, vysoké investiční náklady jsou motivující jak pro projektanty, tak pro dodavatelské firmy.

Na závěr konstatuji: Český stát a potažmo Evropská unie, budou v případě realizace financovat nákladnou aglomerační ostudu.

Na vědomí :

Úřad vlády ČR-k emailu ze 4.9.2015

Evropská komise GŘ pro životní prostředí