

Oponentní posudky ke studii NATURA 2000

Tento dokument zahrnuje odborný oponentní posudek zpracovaný autorizovanou osobou a právní posudek zpracovaný právníkem pro dotčené městské části a obce. Z „politických důvodů“ si uvedené osoby přejí zůstat v anonymitě.



Obr. 2: Situace stavby a vymezení EVL Kaňon Vltavy u Sedlce (fialové plochy)

Obrázek ze studie Natura 2000 od Mgr. Martina Fialová, PhD. Oblast Natury je účelově přerušena v koridoru dálnice D0. Ve skutečnosti stanoviště a biotopy se nacházejí v tomto úseku.

Vyjádření autorizované osoby ke studii Natura 2000

Ve studii autorka charakterizuje podmínky a rozsah navržené stavby, současně také se dotýká členění stavby a lokálních klimatických a biotických podmínek a hodnotí stavbu i prostředí. Konstatuje, že podstatným je vliv na údolí Vltavy a jeho okolí, kde se nacházejí lokality Natura 2000.

Autorka logicky vychází z toho, že zásadní zásah vzniká stavbou mostního tělesa na EVL kaňon Vltavy u Sedlce a šetří umístění mostu a nájezdů na něj a okolí infrastruktury ve vztahu k Natura 2000.

Předmětem ochrany v území EVL je zejména květena údolního fenoménu a tedy teplomilná rostlinná společenstva. Podle obecného požadavku na zpracování studie je zejména testována u záměru celistvost lokality a míra dotčení u předmětu ochrany, kde předmět ochrany je navrženou stavbou mostu skutečně a rozsáhle dotčený, jak vyplývá z průzkumů.

Posouzení v terénu bylo provedeno ve vybraných vhodných obdobích a současně poměrně exaktně, s popisem společenstev na místech stavby mostu. Celou práci ale hrubě dehonestují snímky z NPP Barrandovské skály, které jsou uvedeny na straně 40 a 41 a nemají v této zřejmě vážně míněné dokumentaci co dělat. Autorka si zřejmě neuvědomila, že práce s bloky má svá úskalí a série fotografií z Barrandova snižuje hodnotu předložené dokumentace. Tento fakt neovlivní ani sdělení o srovnání s Barrandovskými skalami, protože jde o nesrovnatelné poměry. Jednak jde o zcela jinou horninu (vápenec) a jednak je Barrandovská skála ve zcela jiné pozici, v daleko širším a nižším údolí a také lépe odvětrávána, díky převažujícímu jižnímu a jihozápadnímu větru na okraji Prahy. Říční údolní ekofenomén se v Sedleci vyvinul právě pro jeho specifickou polohu.

V kapitole 11 – Ovlivnění EVL unikl autorce poměrně důležitý fakt, že budou poměrně silně ovlivněny vodní poměry v lokalitě a nikoliv jen na segmentu pod mostem, ale i v okolí odvodňovacích šachet, případně v okolí mostovky a sjezdů z dálnice. Nejsou hodnoceny ani obslužné komunikace a zařízení staveniště místa. To vzbuzuje obavu, zda autorka byla seznámena s technologií stavby mostu, kterou má také posoudit. Text naznačuje, že nebyla, a tím je posouzení neúplné.

Tabulka 5 je opět nevalidní, protože se nezabývá změnou vodních poměrů na stanovištích a ani možnými haváriemi a extrémy po realizaci stavby. Hodnocení je tedy neúplné. Je nepochopitelné, jak tato stránka problému autorce unikla, když stále zmiňuje insolaci.

Na straně 58–60 je popsáno a modelováno zastínění podmostí a není zde ani slovo o staveništi a hlavně o nově vzniklém srážkovém stínu pod mostem a i v okolí. Autorka si zřetelně neuvědomuje, že zastínění a eutrofizace nejsou jediným nebezpečím pro místní společenstva, ale společenstva jsou ohrožena nedostatkem srážek, jak je z modelů zjevné a nedostatek vláhly může ovlivnit výskyt určitých společenstev.

Tvrzení o srovnání mostu Barrandovského nebo Lipeneckého s mostem v Sedlci je zcela zavádějící a neobstojí, protože jde o zcela jiný případ a podmostí bylo zbaveno vegetace při stavbě. Pod zmíněným Radotínským mostem byl proveden rozsáhlý transfer ohrožených rostlin jinam a i tak bylo podmostí silně degradováno a devastováno a porosty se neobnovily dodnes.

Na str. 63 je uvedeno, že posuzovaný záměr nebude mít zásadní vliv na EVL údolí Vltavy u Sedlece, což je při nedodělaném a neúplném hodnocení lokality N 2000 notně předčasný závěr, který neodpovídá realitě.

Prevence proti poškození EVL je neúplná a autorka nevyhodnotila vodní poměry na lokalitě, ani extrémy jako nadměrné srážky a splachy a další faktory, což je hrubé opominutí.

Kladné stanovisko k realizaci záměru je neodpovídající, protože autorka neprovedla adekvátní hodnocení vlivů, dokumentace neobsahuje vyhodnocení řady faktorů a z tohoto pohledu je prakticky i teoreticky neúplná. Proto autorka nebyla oprávněna konstatovat, že

záměr nebude mít významný vliv na soustavu Natura 2000 a navíc nejsou uvedena adekvátní a účinná kompenzační opatření. **Dokumentaci průzkumu a hodnocení je nutno nepřijmout a vrátit k rozsáhlejšímu dopracování.**

Praha 26. 9. 2023

Právní stanovisko k záměru z hlediska vlivů na Natura 2000

Nerealizovatelnost záměru a porušení zákona a směrnice EIA

- 1) Záměr je z hlediska směrnice o stanovištích (92/43) neuskutečnitelný a nelze jej na základě § 45i odst. 8 zákona č. 114/1992 schválit.

Zaprvé, záměr nelze ze strany MŽP na základě § 45i odst. 8 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny schválit odůvodněním, že záměr nemá *kvalifikovaný* negativní vliv (na dotčenou EVL), jak požaduje uvedené ustanovení na základě jim použitého výrazu „významný“.

Pokud by tak MŽP učinilo, tak by to znamenalo, že je v § 45i daného zákona zakotvena **systematická neslučitelnost** s režimem stanoveným čl. 6 odst. 3 směrnici o stanovištích, která by vyžadovala legislativní změnu zejména jeho odst. 2 a 8.

Uvedené ustanovení směrnice sice používá rovněž pojem „významný vliv“, ale to výlučně v rámci prvotní fáze předchozí kontroly. V následné fázi provedení odpovídajícího posouzení čl. 6 odst. 3 směrnice však požaduje, aby byl záměr „*schválen pouze tehdy, když nebude mít nepříznivý účinek na celistvost lokality*“ (rozsudek SDEU ve věci C-164/17, *Grace*, bod 38).

Unijní judikatura tak oproti § 45i odst. 2 a 8 zákona č. 114/1992 Sb., které provádí čl. 6 odst. 3 směrnice, nijak nekvantifikuje intenzitu vlivu záměru na dané EVL, tj. vychází z jakéhokoliv negativního vlivu (účinku) na celistvost daného EVL.

To očividně zahrnuje i nějaký (údajně) mírný negativní vliv na EVL, což je závěr, ke kterému dochází samotné posouzení dle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1995 v předmětné věci vůči EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, a kterým je Vyhodnocení vlivu stavby na soustavu Natura 2000 uvedené v dokumentaci jako příloha č. B.7 (dále jen „vyhodnocení vlivu“).

V souladu s povinností eurokonformního výkladu v případě možného rozporu mezi vnitrostátní a unijní úpravou je tak třeba pojem „významný“ negativní vliv uvedený v § 45i odst. 2 a 8 zákona č. 114/1992 Sb. nutně vykládat tak, že se jedná o „jakýkoliv negativní vliv“ na chráněné území s nepříznivým účinkem na jeho celistvost.

Na základě uvedené potenciální systematické neslučitelnosti české právní úpravy se směrnici o stanovištích nelze rovněž v rámci posouzení ze strany MŽP dle § 45i odst. 8 zákona č. 114/1992 Sb. jakkoliv zohlednit rozlišování a kategorizaci významného versus mírného

negativního vlivu, jak je např. uvedeno v tabulce č. 4 na s. 43 vyhodnocení vlivu, která uvádí numerická hodnocení pro vliv významný/mírný, resp. pozitivní/negativní, a která oproti zdání, které se snaží zpracovatel vyhodnocení vlivu vyvolat, vůbec neodpovídají metodice Evropské komise uvedené v jejím „*Posouzení plánů a projektů ve vztahu k lokalitám sítě Natura 2000 – Metodické pokyny k ustanovením čl. 6 odst. 3 a 4 směrnice o stanovištích 92/43/EHS*“ (dále jen „Sdělení Komise (2021/C 437/01“).

Zadruhé, záměr nelze ze strany MŽP na základě § 45i odst. 8 zákona č. 114/1992 Sb. schválit, neboť **nepříznivý účinek na celistvost lokality potvrzuje nejen OPC MHMP** svým stanoviskem ve smyslu § 45i odst. 1 a 2 daného zákona, **ale i nechtěně samotné** vyhodnocení vlivu, tj. **posouzení** dle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992.

Jednak toto posouzení dochází na s. 52 ve vztahu k srovnávané lokalitě v okolí Barrandovských skal k zcela patrnému závěru, že „*Při bližším ohledání je patrné, že eutrofizace, resp. ruderalizace území je patrná od výstavby podél ulice Barrandovská (...)*“. Tím samotné posouzení potvrzuje stanovisko OCP MHMP, že v dotčeném EVL pravděpodobně dojde k ruderalizaci, tj. konkrétně k **vytlačení** předmětu ochrany (původních porostů) z důvodu ukládání dusíkatých látek do půdy vlivem znečištění z automobilové dopravy, které kauzálně povede k rozšíření silnějších nepůvodních druhů.

Dále dané posouzení na s. 52 uvádí, že „*je patrné, i přes dlouhodobé zátěže jsou zde se vyskytující společenstva schopná se dlouhodobě udržet*“. Nehledě toho, že toto srovnání vychází z „*aktualizace mapování biotopů*“, tj. vůbec nedokáže posoudit negativní vliv od počátku zvýšení silniční dopravy v okolí Barrandovských skal, tak je založeno na zcela mylném *právním předpokladu*, dle kterého pouze extrémní negativní vliv na chráněné druhy v podobě jejich přímé ztráty (zničení všech chráněných druhů v dané lokalitě) je hodné být kvalifikováno jako (významný) negativní vliv na chráněné území. Přitom dle bodu 3.2.2 Sdělení Komise (2021/C 437/01) i vyrušování, které „*může mít mimo jiné za následek vytlačení jedinců druhů*“, k čemuž dochází v případě ruderalizace, je třeba považovat za mající negativní vliv na celistvost dané lokality.

Na základě toho je třeba dospět k závěru, že záměr bude mít nepříznivý účinek na celistvost lokality, a tudíž negativní vliv ve smyslu čl. 6 odst. 3 směrnice o stanovištích, resp. významný negativní vliv ve smyslu § 45i odst. 8 smyslu zákona č. 114/1992 Sb.

Zatřetí, záměr nelze ze strany MŽP na základě § 45i odst. 8 zákona č. 114/1992 Sb. schválit, neboť údajná zmírňující opatření uvedená v bodě 14 na s. 64 vyhodnocení vlivu vůbec **nemíří na meritum obav** stanoviska OCP MHMP ohledně uvedeného **vytlačení** (ruderalizaci) původních porostů **v dané lokalitě**.

Konkrétně se navrhuje pro *období* výstavby stanovit odborně způsobilou osobu/biologický dozor a dále monitorovat nástup invazních druhů rostlin, ale to *pouze na místech, kde došlo k narušení povrchu půdy, a/nebo byly realizovány dílčí stavební objekty* (tj. nikoliv na celé lokalitě), a to *navíc pouze pro omezenou dobu* 5 let.

Posouzení dle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 tak zdaleka nepřináší „úplné, přesné a konečné zjištění a závěry umožňující rozptýlit jakoukoli důvodnou vědeckou pochybnost o účincích prací plánovaných v dané chráněné lokalitě“, jak vyžaduje unijní judikatura (srov. rozsudek SDEU ve věci C-164/17, *Grace*, bod 39). Naopak s ohledem na výše uvedený pravděpodobný vědecký scénář ohledně ruderalizace vlivem znečištění z automobilové dopravy, přichází v úvahu jako jediné takové zmírňující opatření, které by dokázalo zcela eliminovat negativní dopad znečišťujících látek z automobilové dopravy na celé území daného EVL, a to konkrétně fyzickým oddělením dopravy nějakou nepropustnou zábranou, např. v podobě tunelu.

Vzhledem k tomu, že vyhodnocení vlivu jakožto posouzení ve smyslu § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 neobnáší žádné zmírňující opatření, která by byla způsobilá eliminovat či skutečně minimalizovat (významný) negativní vliv na danou lokalitu, nejsou dány zákonné podmínky, na základě kterých by MŽP mohlo daný záměr na základě § 45i odst. 8 uvedeného zákona schválit.

2) Dokumentace EIA porušuje zákon EIA a směrnici EIA, neboť vůbec neuvádí možné alternativní varianty vedení trasy zamýšlené dopravní stavby, natož aby je z hledisek environmentálních nějak posuzovalo. Na základě toho je nutně třeba vydat negativní závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí dle § 9a zákona EIA.

Zaprvé, posouzení EIA porušuje § 8 ve spojení s přílohou IV zákona EIA a čl. 5 odst. 1 písm. d) směrnice EIA (2011/92 v konsolidovaném znění), a navíc se zcela nedostatečně vypořádalo s požadavkem MŽP na zpracování dokumentace EIA.

Oproti zjišťovacímu řízení, v jehož rámci byly alternativní varianty trasy alespoň popsány, když už ne hodnoceny, tak současné posouzení EIA na popis alternativních variant zcela rezignuje, natož aby je řádně posuzovalo z hlediska dopadů na životní prostředí. Jedná se např. o alternativní varianty, jako je např. varianta Ss, kterou označilo samo MŽP ve svém stanovisku ze dne 30. 4. 2002 jako vhodnější variantu z hlediska dopadů na životní prostředí. Stejně tak se posouzení EIA z hlediska dopadů na životní prostředí nevypořádává s dalšími variantami uvedenými v rámci zjišťovacího řízení, jako je např. tzv. regionální varianta nebo aglomerační okruh s místním mostem mezi Prahou 6 a Prahou 8.

Tento postup tak zcela ignoruje požadavky judikatury Soudního dvora EU ve věci C-461/17 *Holohan*, dle kterých je oznamovatel povinen „poskytnout informace o vlivech na životní prostředí u [...] každého z hlavních alternativních řešení, které zkoumal, jakož i důvody svého rozhodnutí přinejmenším z hlediska jejich vlivů na životní prostředí, a to i v případě, že takové alternativní řešení bylo odmítnuto již v počáteční fázi“.

Místo toho posouzení na s. 32 dokumentace si dovoluje mlhavě tvrdit, že „nedochází (...) k vyhledávání nového variantního trasování mimo koridor ZÚR“ z důvodu nějakého údajného respektování nějakých nespecifikovaných dřívějších závěrů vyplývajících z blíže neurčených legislativou nadřazených procesů (sic!). Dále místo toho, aby se posouzení vypořádalo s obdobnou připomínkou vznesenou v rámci zjišťovacího řízení a navazujícím požadavkem

MŽP se s touto připomínkou vypořádat, se v příloze B.15 na s. 17 a 18 pouze uvádí, že „při výběru variant (...) nevychází oznamovatel ze závěrů předchozího procesu posouzení EIA, nýbrž z (pozn.: nějakých neurčitých) komplexních dlouhodobých výsledků hledání (pozn.: údajné) optimální trasy“.

Samo posouzení EIA tak přiznává, že existují alternativní varianty vedení trasy, s kterými se však v rozporu s požadavky uvedené judikatury *Holohan* zjevně nijak nezabývalo, natož aby se s nimi vypořádalo z hlediska vlivu na životní prostředí.

Zadruhé, řada variant byla přitom uvedena v předchozím posouzení EIA mj. k D0 518 a 519, které je však zapotřebí zopakovat z důvodu, že dřívější právní úprava v rozporu se směrnicí EIA nezaručovala právo dotčené veřejnosti domáhat se soudního přezkumu daného posouzení EIA. Pokud tak dotčená veřejnost neměla v rámci předchozího posouzení možnost účinně napadnout posouzení varianty, musí toto oprávněně mít v rámci nynějšího posouzení. Předpokladem ovšem je, že posouzení EIA aspoň alternativní řešení vedení trasy zvažované v minulosti uvede a provede jejich environmentální posouzení. V předmětné situaci, kdy posouzení EIA žádné takové varianty neuvádí a žádné takové posouzení neprovádí, je dotčené veřejnosti tak zjevně znemožněno, aby bylo soudně přezkoumáno *meritum* výběru varianty trasy dotčené dopravní stavby. Vzhledem k tomu, že záměr nefiguruje mezi prioritním dopravními záměry ve smyslu § 23a zákona EIA, představuje postup zvolený v posouzení EIA nejen porušení, ale očividné pohrdání práva dotčené veřejnosti na soudní přezkum předmětného posouzení EIA a možných variant vedení trasy ve smyslu čl. 11 směrnice EIA.

Posouzení EIA dále zjevně porušuje závazky přijaté ČR vůči Evropské komisi, dle kterých budou (s výjimkou prioritních dopravních staveb ve smyslu § 23a zákona EIA) dosud nezrealizované záměry, které byly posouzeny na základě předchozí právní úpravy neslučitelné se směrnicí EU, znova řádně posouzeny od samého začátku, tj. včetně posouzení variant, jejichž výběr by byl soudně přezkoumatelný ze strany dotčené veřejnosti. Uvedené se mimochodem týká i dalších úseků okruhu.

Zatřetí, posouzení EIA je dále nepřezkoumatelné, neboť z něj nevyplývá, jaké jsou vůbec alternativní varianty, přičemž z tvrzení, jako je výše uvedené mlhavé tvrzení uvedené na s. 32 dokumentace, rovněž nevyplývá, na základě jakého zákonného oprávnění si zpracovatelé posouzení EIA dovolili alternativní varianty vedení trasy vůbec neuvádět, natož aby je z hlediska environmentálního neposoudili.

Začtvrté, posouzení EIA pouze odkazuje na údajné výsledky posouzení tzv. regionální varianty, ale nijak neprovádí samotné posouzení navrhované varianty s touto regionální variantou z hlediska dopadů na životní prostředí. Posouzení EIA v daném ohledu trpí stejnými výše uvedenými právními vadami z hlediska zákona EIA a směrnice EIA.

Zapáté, posouzení EIA se zabývá pouze posouzením dílčích alternativ v rámci vybrané varianty. Je zřejmé, že takový postup nedokáže zakrýt, natož zhojit porušení povinností stanovené zákonem EIA a směrnicí EIA, tj. posoudit alternativní varianty vedení trasy dopravní stavby z hlediska dopadů na životní prostředí, a to způsobem, který by dotčené veřejnosti umožnil plnohodnotný soudní přezkum.