

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE  
FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2024

Miroslav Votoček

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE  
FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

ČASOVÁ NÁROČNOST PROCESU EIA V KONTEXTU  
POVOLOVACÍCH PROCESŮ STAVEB POZEMNÍCH  
KOMUNIKACÍ: PŘÍPADOVÁ META-ANALÝZA

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. Zdeněk Keken, Ph.D.

Diplomant: Bc. Miroslav Votoček

2024

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Miroslav Votoček

Regionální environmentální správa

Název práce

Časová náročnost procesu EIA v kontextu povolovacích procesů u staveb pozemních komunikací: případová meta-analýza

Název anglicky

Temporal complexity of the EIA process in the context of permitting processes for road construction: a case meta-analysis

---

Cíle práce

Hlavním cílem této diplomové práce je analýza délky procesu EIA, popř. procesu posouzení, u záměrů staveb pozemních komunikací a zjištění, do jaké míry se projevuje na celkové délce povolovacích řízení.

Metodika

Hlavním zdrojem informací jsou data získaná z databázového systému EIA provozovaného Českou informační agenturou životního prostředí CENIA. Jedná se o data obsahující informace z let 2002 až 2023 o všech záměrech staveb pozemních dopravních komunikací, u kterých bylo provedeno zjišťovací řízení, nebo u kterých proběhl proces posouzení.

**Doporučený rozsah práce**

cca 50 stran textu plus grafické či tabulkové přílohy

**Klíčová slova**

Rozhodovací proces, evaluace, analýza impaktů, délka povolenacích řízení

---

**Doporučené zdroje informací**

- Arce, R., Gulloon N., 2000: The application of Strategic Environmental Assessment to sustainability assessment of infrastructure development. *Environmental Impact Assessment Rev.* Volume 20, Issue 3. p. 393-402.
- Broniewicz E., Ogrodnik K., 2020: Multi-criteria analysis of transport infrastructure projects. *Transportation Research Part D: Transport and Environment.* Volume 83 .
- Caro-Gonzalez A. I., Nita A., Toro J., Zamorano M., 2023: From procedural to transformative: A review of the evolution of effectiveness in EIA. *Environmental Impact Assessment Review*, Volume 103.
- Gafaš S., Gafaš A., Zeleňáková M., Zvijáková M., Fialová J., Kubičková H., 2015: Environmental Impact Assessment in the Visegrad Group countries, *Environmental Impact Assessment Review*, Volume 55, p. 11-20
- Loomis, J. J., Dziędzic M., 2018. Evaluating EIA systems' effectiveness: A state of the art. *Environmental Impact Assessment Review.* Volume 68, p. 29-37
- Therivel R., Ross B., 2007: Cumulative effects assessment: Does scale matter? *Environmental Impact Assessment Review*, Volume 27, Issue 5. p. 365-385
- 

**Předběžný termín obhajoby**

2023/24 LS – FŽP

**Vedoucí práce**

Ing. Zdeněk Keken, Ph.D.

**Garantující pracoviště**

Katedra aplikované ekologie

**Konzultant**

Ing. Petra Dvořáková

Elektronicky schváleno dne 18. 3. 2024

**prof. Ing. Jan Vymazal, CSc.**

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 19. 3. 2024

**prof. RNDr. Michael Komárek, Ph.D.**

Děkan

V Praze dne 22. 03. 2024

## ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma: „Časová náročnost procesu EIA v kontextu povolovacích procesů u staveb pozemních komunikací: případová meta-analýza“ vypracoval samostatně a citoval jsem všechny informační zdroje, které jsem v práci použil, a které jsem rovněž uvedl na konci práce v seznamu použitých informačních zdrojů.

Jsem si vědom, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla.

Jsem si vědom, že odevzdáním diplomové práce souhlasím s jejím zveřejněním podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby. Svým podpisem rovněž prohlašuji, že elektronická verze práce je totožná s verzí tištěnou a že s údaji uvedenými v práci bylo nakládáno v souvislosti s GDPR.

V Praze dne 27.03.2024

---

Bc. Votoček Miroslav

## **PODĚKOVÁNÍ**

Velmi rád bych poděkoval především vedoucímu mé diplomové práce, Ing. Zdeňku Kekenovi, Ph.D., za odborné zajištění a intenzivní pomoc během zpracování této diplomové práce.

Dále bych rád poděkoval své konzultantce Ing. Petře Dvořákové za odbornou pomoc, konzultace, cenné rady poskytnuté v průběhu psaní práce a věnovaný čas.

## **ABSTRAKT**

Hlavním cílem práce je analýza délky procesu EIA, potažmo procesu posouzení, u záměrů staveb pozemních komunikací, a do jaké míry se projevuje na celkové délce povolovacích řízení. Dílčím cílem je pak analýza délky navazujících povolovacích řízení, tedy především územního a stavebního řízení, nezbytných pro jejich umístění a realizaci těchto dopravních záměrů.

V teoretické části práce je popsán historický vývoj procesu EIA, jeho účel a zakotvení v právní řádu České republiky. Dále jsou vysvětleny jeho základní fáze, stejně tak jako fáze zmíněných navazujících správních řízení, a osvětlena jejich časová náročnost.

V analytické části je poté, z dat poskytnutých Českou informační agenturou životního prostředí CENIA, proveden komplexní rozbor záměrů týkajících se staveb pozemních komunikací, jejich rozčlenění dle příslušných úřadů v jejichž kompetencích bylo vedení jednotlivých procesů posouzení, a stanovení celkové délky těchto procesů.

Následně byly vybrány v rámci Ústeckého kraje ty záměry pozemních komunikací, u nichž do současné doby proběhla všechna navazující povolovací řízení nezbytná pro jejich umístění a realizaci. Byla provedena celková analýza veškerých vydaných správních rozhodnutí z hlediska jejich časové náročnosti, a následně byly zjištěné výsledky porovnány s výsledky analýzy procesů posouzení.

Ze vzájemné komparace těchto výsledků byl učiněn závěr a byla vybrána a zhodnocena reálná opatření, která by měla alespoň dílčím způsobem zamezit neúměrným průtahům v rámci procesu posouzení, případně v rámci navazujících povolovacích procesů.

Klíčová slova: rozhodovací proces, evaluace analýza impaktů, délka povolovacího řízení, navazující povolovací řízení, územní řízení, stavební řízení

## **ABSTRACT**

The main objective of the thesis is to analyze the length of the EIA process, or the assessment process, for road construction projects, and to what extent it is reflected in the total length of permit proceedings. A partial objective is to analyse the length of the follow-up permit proceedings, i.e. especially the zoning and building permit proceedings, necessary for their location and implementation of these transport projects.

The theoretical part of the thesis describes the historical development of the EIA process, its purpose and anchoring in the legal order of the Czech Republic. Furthermore, its basic phases are explained, as well as the phases of the above-mentioned follow-up administrative proceedings, and their time demands are explained.

In the analytical part, from the data provided by the Czech Environmental Information Agency CENIA, a comprehensive analysis of plans related to road constructions is carried out, their division according to the relevant authorities in whose competence was the management of individual assessment processes, and the determination of the total length of these processes.

Subsequently, within the Ústí nad Labem Region, those road plans were selected for which all subsequent permit procedures necessary for their location and implementation have been carried out to date. An overall analysis of all issued administrative decisions in terms of their time consumption was carried out, and then the results were compared with the results of the analysis of the assessment processes.

From the mutual comparison of these results, a conclusion was made and real measures were selected and evaluated, which should at least partially prevent disproportionate delays in the assessment process or in the subsequent permitting processes.

Key words: decision-making proces, evaluation impact analysis, length of call-up procedure, subsequent call-up procedures, zoning proceedings, building proceedings



## Obsah

1. Úvod .....	1
2. Cíle práce .....	3
3. Literární rešerše.....	4
3.1 EIA jako integrovaná prevence ochrany ŽP .....	4
3.1.1 Historický vývoj posuzování vlivů záměru na životní prostředí .....	4
3.1.2 Účel procesu EIA .....	5
3.1.3 Identifikace vlivů .....	6
3.1.4 Participace veřejnosti.....	7
3.1.5 Rozsah procesu EIA .....	8
3.1.6 HIA .....	9
3.1.7 Životní prostředí a biologická rozmanitost.....	9
3.1.8 Vymezení území .....	10
3.1.5 Efektivita a účinnost procesu EIA.....	11
3.2 EIA v právním řádu ČR.....	13
3.2.1 Historie právního rámce v ČR .....	13
3.2.2 Fáze procesu EIA .....	13
3.2.3 Časová náročnost procesu EIA.....	16
3.3 Současná právní úprava povolovacích procesů ve výstavbě staveb dopravní infrastruktury (SDI) .....	20
3.3.1 Základní charakteristika stavebního práva v ČR .....	20
3.3.2 Proces územního řízení .....	21
3.3.3 Proces stavebního řízení .....	22
3.3.4 Opravné prostředky .....	23
3.3.3 Závazná stanoviska v rámci procesu EIA a v navazujících správních řízeních.....	28
3.3.3 Časová náročnost povolovacích procesů.....	28
4. Metodika .....	33
4.1 Sběr dat .....	33
4.2 Kritéria prováděné analýzy .....	34
4.3 Zpracování dat .....	36
5. Výsledky .....	38
5.1 První fáze analýzy.....	39
5.1.1 Hlavní město Praha (kód záměru PHA) .....	39
5.1.2 Jihočeský kraj (kód záměru JHC).....	40
5.1.3 Jihomoravský kraj (kód záměru JHM) .....	42

5.1.4 Karlovarský kraj (kód záměru KVK) .....	43
5.1.5 Ústecký kraj (kód záměru ULK).....	43
5.1.6 Královehradecký kraj (kód záměru HKK) .....	45
5.1.7 Liberecký kraj (kód záměru LBK) .....	47
5.1.8 Moravskoslezský kraj (kód záměru MSK) .....	48
5.1.9 Olomoucký kraj (kód záměru OLK) .....	49
5.1.10 Pardubický kraj (kód záměru PAK) .....	50
5.1.11 Plzeňský kraj (kód záměru PLK) .....	51
5.1.12 Středočeský kraj (kód záměru STC).....	53
5.1.13 Kraj Vysočina (kód záměru VYS) .....	54
5.1.14 Zlínský kraj (kód záměru ZLK) .....	56
5.1.15 Záměry v kompetenci Ministerstva životního prostředí (kód záměru MZP, OV1, OV3, OV4, OV6 – OV9) .....	57
5.2 Druhá fáze analýzy.....	62
5.2.1 Záměr č. OV4 164 „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ .....	62
5.2.2 Záměr č. OV4 170 „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ .....	63
5.2.3 Záměr č. MZP 046 „Zkapacitnění silnice I/7 v úseku Knovíz – Panenský Týnec“ .....	65
5.2.4 Záměr č. ULK 041 „Přeložka silnice I/27 u obce Velemyšleves a přemostění Chomutovky“ .....	67
5.2.5 Záměr č. OV4 180 „D6 Ústecký kraj“ .....	68
5.3 Shrnutí výsledků první fáze analýzy .....	71
5.3.1 Záměry posuzované krajskými úřady .....	71
5.3.2 Záměry posuzované Ministerstvem životního prostředí.....	73
5.4 Shrnutí výsledků druhé fáze analýzy .....	76
6. Diskuse.....	78
7. Závěr a přínos práce.....	85
8. Přehled literatury a použitých zdrojů .....	87
Odborné publikace.....	87
Internetové zdroje – webové stránky institucí .....	92
Legislativní zdroje .....	94
Seznam schémat, grafů a tabulek .....	95
Seznam zkratk .....	97
9. Přílohy .....	99

# 1. Úvod

Česká republika je díky své poloze ve středu Evropy důležitou tranzitní zemí, která je intenzivně využívána domácími i zahraničními přepravci, jakož i soukromými osobami při přeshraničních cestách v rámci Schengenského prostoru. Zároveň je Česká republika rozvinutou průmyslovou oblastí. V blízkosti prakticky každého většího města se dnes nachází průmyslový park nebo obchodní zóna, která ke svému provozu jako nezbytný atribut vyžaduje zásobování, tedy přepravu vstupních materiálů potřebných ke své výrobní činnosti i distribuci hotových výrobků, a dále pohyb osob - zaměstnanců a především zákazníků.

Nárůst dopravy jde ruku v ruce s novodobými trendy způsobu života obyvatel a se souvisejícím rozvoje měst. Přesídlování obyvatel na okraje měst do satelitních sídlišť je spojeno s nárůstem počtu osobních i nákladních automobilů a s rozvojem silniční sítě. Soukromé auto nejen že usnadnilo pohyb obyvatel za prací a volnočasovými aktivitami, ale nabídlo mnoha lidem šanci uniknout alespoň na krátký čas z hektického, rušného a hlučného města. Osobní automobil tak umožňuje volnost a svobodu pohybu a zároveň je nezbytným prostředkem přepravy zboží a materiálů k uspokojení základních potřeb obyvatel (Holz-Rau a Scheiner, 2019).

Pozemní komunikace se v průběhu času staly nedílnou součástí moderní společnosti, nezbytností pro komplexní hospodářský i celospolečenský rozvoj.

Česká republika disponuje hustou silniční sítí, která zahrnuje především dálnice, rychlostní komunikace a silnice I., II. a III. třídy. V r. 2022 činila celková délka dálnic v provozu 1 363,2 km, délka silnic I. třídy 5 764,5 km a délka silnic ostatních tříd 48 730 km. I přes tuto skutečnost však pozemní komunikace, svým rozsahem, technickým stavem i parametry, přestávají současnému objemu silniční dopravy postačovat. Objem dopravy rok od roku roste. V roce 2022 bylo v České republice registrováno více jak 6 mil. osobních vozů (MD, 2022). Nároky uživatelů pozemních komunikací na kvalitu a plynulost silničního provozu ovšem zůstávají vesměs neměnné, příp. se se vzrůstající kvalitou vozového parku těchto uživatelů ještě dále zvyšují. To klade nároky na permanentní rozvoj a modernizaci staveb pozemních komunikací (MD, 2018).

Současně s vysokou intenzitou provozu na dopravních komunikacích jde ruku v ruce i zvýšený počet dopravních nehod, stejně tak jako nepříznivých vlivů provozu na životní prostředí či zdraví obyvatel žijících v blízkosti těchto komunikací. Řešení těchto problémů je z pohledu správců a vlastníků předmětných komunikací možné spatřovat především ve zkapacitnění technicky a objemově nevyhovujících úseků stávajících komunikací, a ve výstavbě nových úseků, nebo přeložkách stávajících komunikací, které mají nevhodné technické parametry, nebo které vedou složitě členitým terénem apod. S ohledem na ochranu obyvatel je pak nezbytné přistupovat k realizaci výstavby obchvatů významně disponovaných sídelních útvarů a opatření k minimalizaci rušivých vlivů dopravy příp. (MD, 2020).

Ředitelství silnic a dálnic aktuálně realizuje celkem 246,7 kilometrů nových staveb. Jedná se o 148,2 km dálnic a 98,5 km silnic I. třídy. Další stavby realizují správci a vlastníci ostatních dopravních komunikací - kraje a obce. Rozvoj páteřní, příměstské a městské dopravní infrastruktury a udržitelné dopravy, umožňující lepší

propojení mezi regiony, potažmo České republiky s ostatními státy Evropské unie, je pro Českou republiku jednoznačnou prioritou. (SFDI, 2022).

Výstavba dopravních komunikací klade značné nároky především na finanční zajištění. Např. celková alokace financí v Operačního programu doprava 3 z prostředků EU je přibližně 4,9 mld. EUR (příspěvek EU včetně tzv. částky na flexibilitu), což z něj činí největší operační program v ČR (SFDI, 2022). Výstavba bývá rovněž velice časově náročná, na čemž má značný podíl především předprojektová a projektová příprava, vč. absolvování veškerých zákonem vyžadovaných povolovacích řízení, nezbytných k realizaci samotné výstavby a následnému uvedení do provozu. Světová banka od roku 2003 zveřejňuje index *Ease of Doing Business* (EDB) zaměřený na měření regulační účinnosti a institucionální kvality klíčových procesů, které ovlivňují podnikatelské prostředí v dané ekonomice. V celosvětovém žebříčku hodnocení délky a složitosti povolovacích procesů ve výstavbě se v roce 2020 Česká republika umístila na 157. místě (La Banque Mondiale, 2020).

Jedním ze základních procesů, které musí investor při své snaze o získání finálních stavebních povolení pro připravovaný záměr stavby dopravní komunikace absolvovat je proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí (*Environmental Impact Assessment*, dále též „proces EIA“). Jedná se o významný nástroj ochrany životního prostředí, jehož primárním cílem není snaha brzdit celospolečenský zájem na rozvoji a urychleném zbudování kvalitní a kapacitně vyhovující dopravní infrastruktury, nýbrž s ohledem na princip prevence komplexně a systematicky zjistit, popsat a vyhodnotit předpokládané přímé i nepřímé vlivy plánovaných záměrů na jednotlivé složky životního prostředí a zdraví lidí (Bahýřlová a kol., 2015).

Proces EIA má své charakteristiky a pravidla, která jsou blíže definována příslušnými právními předpisy. Na úrovni Evropské unie je v současné době projektové posuzování upraveno tzv. směrnicí EIA, tedy směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, která byla revidována v r. 2014 směrnicí 2014/52/EU (Europa.eu, 2018). V rámci České republiky tvoří zákonný rámec procesu EIA zákon 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.

Charakteristiky a pravidla procesu EIA jsou limitována patřičnými procesními lhůtami, které ovšem nemohou nikdy stoprocentně zaručit hladký a bezproblémový průběh vedeného řízení a to, že v rámci něho nedojde k průtahům a prodávám, prodlužujícím celkový povolovací proces výstavby dopravních komunikací.

Jaká je časová náročnost takového procesu EIA, a do jaké míry se projevuje na celkové délce povolovacích řízení při realizaci výstavby staveb dopravních komunikací, je hlavním předmětem této diplomové práce.

## 2. Cíle práce

Hlavním cílem této diplomové práce je analýza délky procesu EIA, potažmo procesu posouzení, u záměrů staveb pozemních komunikací a zjištění, do jaké míry se projevuje na celkové délce povolovacích řízení. Dosažení tohoto cíle bude zajištěno prostřednictvím analýzy dat poskytnutých Českou informační agenturou životního prostředí CENIA, separací záměrů týkajících se staveb pozemních komunikací, rozčleněním do souvisejících podskupin, a stanovení celkové délky těchto procesů.

Souběžně, v rámci Ústeckého kraje dojde k výběru záměrů pozemních komunikací, u nichž do současné doby proběhla všechna navazující povolovací řízení nezbytná pro jejich umístění a realizaci, a s použitím analýzy veškerých vydaných správních rozhodnutí, vydaných v rámci těchto řízení, dojde ke stanovení časové náročnosti jednotlivých povolovacích procesů. Zjištěné výsledky budou porovnány s výsledky analýzy procesů posouzení.

Přínosem této práce je popis a zhodnocení časové náročnosti jednotlivých kroků učiněných v rámci přípravy záměrů staveb pozemních komunikací, hodnocení reálný stávajících opatření, směřujících k zamezení neúměrných průtahů v rámci těchto procesů a správních řízení, příp. návrh opatření vlastních. Výsledky této práce lze v budoucnu využít jako podkladový materiál v rámci snah o zjednodušení a urychlení povolovacích procesů v rámci právního řádu České republiky.

### 3. Literární rešerše

#### 3.1 EIA jako integrovaná prevence ochrany ŽP

##### 3.1.1 Historický vývoj posuzování vlivů záměru na životní prostředí

Hospodářský a ekonomický rozvoj lidského společenství, neodmyslitelně spojený s potřebou realizace široké škály nejrůznějších staveb, zařízení, činností a technologií, má mnohdy fatální dopady na životní prostředí. Permanentní růst populace a s tím související rozvoj urbanizace, jsou rovněž zdrojem problémů, jejichž řešení představuje nové zásahy a vlivy na jednotlivé složky životního prostředí (voda, půda, ovzduší, biota, krajina apod.). Snahy preferovat industriální rozvoj za každou cenu a bez ohledu na jeho negativní dopady vedou k tomu, že společenský vývoj se postupem času stává dlouhodobě neudržitelným (MŽP, 2023).

Samotná ochrana životního prostředí se na mezinárodní úrovni formuje od 70. let 20. století. Zpočátku byla koncipována spíše složkově, nepokrývala všechny oblasti ŽP, nýbrž se soustředila především na lokální a regionální ochranu, příp. na případy, které svojí podstatou evokovaly přeshraniční vlivy záměrů (Dvořák, 2018).

Jako první adekvátní reakce na rostoucí environmentální problémy začalo být v 60. letech 20. století v USA uplatňováno tzv. posuzování vlivů záměrů na životní prostředí (Caldwell, 1998). Postupně tento nový nástroj ochrany životního prostředí přebírali další země jako Kanada, Austrálie, Nový Zéland, později některé země evropského kontinentu (Spolková republika Německo, Francie, Nizozemí). Koncem 20. století se tento nástroj rozšířil prakticky do celého světa (Arce a Gulloon, 2000).

Deklarace o životním prostředí a rozvoji přijatá v r. 1992 v Brazílském Rio de Janeiru poprvé operuje s termínem posuzování vlivů na ŽP, které je třeba použít u záměrů, u nichž lze předpokládat negativní vlivy na ŽP.

V 90. letech 20. st. pak byla problematika posuzování vlivů záměrů na životní prostředí předmětem mnoha dalších významných mezinárodních úmluv, jako nejznámější můžeme uvést např. Úmluvu o posuzování vlivů na životní prostředí přesahujících hranice států (Espoo v r. 1991), Protokol o strategickém posuzování vlivů na životní prostředí (Kyjev v r. 2003), Úmluvu o přístupu k informacím, účasti veřejnosti na rozhodování a přístupu k právní ochraně v záležitostech životního prostředí (Aarhus v r. 1998). Všechny tyto mezinárodní úmluvy ratifikovala i Česká republika (Dvořák, 2018).

Posuzování vlivů záměrů na životní prostředí (*Environmental Impact Assessment*, dále jen „proces EIA“) se také stalo důležitým preventivním nástrojem politiky EU v oblasti ŽP. V EU (resp. na úrovni EHS) je uvedená problematika řešena již od r. 1985, kdy byla přijata Směrnice Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí. V průběhu pozdějších let byl proces EIA, v souvislosti s technologickým pokrokem a v reakci na nové mezinárodní závazky, inovován a dále rozšiřován (Calster a Reins, 2017).

Česká republika se podpisem přístupové smlouvy, a jejím schválením ze strany příslušných orgánů EU a ratifikací ze strany ČR, stala r. 2004 součástí Evropské unie (Loužek, 2017). Na základě článku č. 10 Ústavy České republiky se vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, stávají součástí právního řádu ČR.

Vzájemné sblížení právního řádu ČR a EU v oblasti EIA se však ještě před samotným vstupem ČR do EU promítlo v novele zákona o posuzování vlivů záměrů na životní prostředí, kdy byl v únoru 2001 přijat zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), který nabyl účinnosti 01.01.2002 (dále jen „zákon EIA“), a od té doby byl později mnohokrát měněn a upravován. Primárním účelem tohoto právního předpisu bylo především „vytvořit účinný preventivní systém hodnocení vlivů na životní prostředí jako nástroj pro komplexní systémové zkoumání důsledků navrhovaných projektů na životní prostředí, a zajistit tak, aby v rozhodovacích procesech byly zvažovány zájmy ochrany životního prostředí“ (Ústavní soud, 2001)

### 3.1.2 Účel procesu EIA

Předmětem procesu EIA (jinak též nazývaného jako projektové posuzování) jsou dle zákona EIA konkrétní stavby příp. činnosti (souhrnně označované jako záměry), veřejné i soukromé, u kterých lze důvodně předpokládat, že svojí realizací či provozem budou mít významné negativní vlivy na některé složky životního prostředí příp. na veřejné zdraví (Beck-online, 2000). Konkrétně se jedná o stavby, zařízení, činnosti a technologie definované v příloze č. 1 zákona EIA, příp. záměry, které podle stanoviska orgánu ochrany přírody mohou samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významně ovlivnit předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptáčích oblastí [ust. § 3 písm. a) zákona EIA]. V České republice zahrnuje EIA téměř 120 typů projektů, rozdělených do dvou kategorií, dle toho, zda s ohledem na svůj charakter nebo kapacitu fakultativně či obligatorně podléhají procesu EIA (Keken a kol., 2022).

Celkově lze konstatovat, že z institucionalistického hlediska lze proces EIA vnímat, nejen jako rozhodující faktor při rozhodování o umístění, realizaci a provozu záměru, ale především jako prostředek, jehož smyslem je přinést změnu v hodnotách, pravidlech a prioritách v oblasti ochrany životního prostředí, kterými se řídí odpovědné instituce při vydávání povolených rozhodnutí (Lawrenc, 2000).

Účelem celého procesu EIA je získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti (ust. § 3 odst. 3 zákona EIA). Pojmeme trvale udržitelný rozvoj společnosti je myšlen takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby, a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů (ust. § 6 zákona č. 17/1992 Sb.). S tím je ruku v ruce spojena potřeba v rané fázi povoleního procesu podchytit a explicitně zohlednit environmentální faktory případné realizace záměru, a využít tak proces EIA jako nezbytný nástroj pro zlepšení kvality informací předkládaných kompetentním orgánům státní správy s finální rozhodovací pravomocí

tak, aby mohly činit rozhodnutí šetrná k životnímu prostředí (Bastmeijer a Koivurova, 2007).

Výsledkem takovýchto rozhodnutí by pak měl být jakýsi celospolečenský konsensus, založený na základě úplného porozumění a pochopení všech možných důsledků plánovaného záměru, příp. všech jeho relevantních alternativ, a na základě kompromisu mezi soukromými zájmy investora, respektující potřebou udržitelného rozvoje společnosti, i celospolečenským zájmem na ochraně životního prostředí a zdraví lidí (Bojórquez-Tapia a kol., 2005).

Proces EIA je založen především na principu prevence, tzn. že případné vlivy (impakty) a dopady takovýchto záměrů jsou posuzovány ještě před jejich samotnou realizací či provozem. Cílem tohoto postupu je snaha tyto nepříznivé vlivy identifikovat, popsat, zhodnotit (především jejich míru, intenzitu a dopady), a stanovit postup pro jejich eliminaci příp. zmírnění jejich účinků nebo jejich kompenzaci příp. podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (Prchalová, 2021).

### **3.1.3 Identifikace vlivů**

Identifikace vlivů může být v mnoha případech velice složitá a u různých typů záměrů může být zcela rozdílná. Zejména u liniových dopravních staveb závisí jednotlivé vlivy na celé řadě faktorů a okolností, jako např. na charakteru a proměnlivosti dotčeného území a jeho ekologické hodnotě, poloze a umístění trasy, celkové délce a technických parametrech komunikace (mostní/tunelové objekty, násypy/zářezy, sklon komunikace atd.), intenzitě a typu (osobní/nákladní doprava) očekávaného provozu apod. (Dvořák, 2018).

Velice závisí na skutečnosti, zda záměrem je pouze zkapacitnění pozemní komunikace v rámci stávající trasy, nebo je záměrem výstavba nové komunikace v jiném, dosud nedotčeném území.

Obecně 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 (ust. § 2 zákona EIA). Vlivy na biologickou rozmanitost se posuzují se zvláštním zřetelem na evropsky významné druhy, ptáky a evropská stanoviště (ust. § 2 zákona EIA). Veřejným zdravím je míněn zdravotní stav obyvatelstva a jeho skupin. Tento zdravotní stav je především určován souhrnem přírodních, životních a pracovních podmínek a způsobem života (ust. § 2 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb.). Předmětem posuzování není tedy myšlen pouze zdravotní stav obyvatelstva, nýbrž i ostatní relevantní aspekty (např. ekonomické, kulturní a sociální).

Z hlediska vlivů na ŽP lze říci, že stavby dopravní infrastruktury vždy nějakým způsobem ovlivňují jednotlivé složky životního prostředí. Některé z těchto vlivů jsou markantní – např. změna krajiny, likvidace místních ekosystémů, emise látek znečišťujících ovzduší a hluk, jiné vlivy jsou pak sice méně viditelné, ovšem neméně zásadní – jako třeba překážky v prostupnosti krajiny, vliv na krajinný ráz, změny hydrologických procesů, případně nebezpečí vzniku havárií a jiných mimořádných



událostí generujících vážné ohrožení ŽP a lidského zdraví (Broniewicz a Ogrodnik, 2020).

Popis a zejména hodnocení identifikovaných vlivů záměru pak probíhá na několika úrovních. V první řadě probíhá samotným zpracovatelem dokumentace EIA. Povinností zpracovatele dokumentace je zpracovat i odborně, objektivně a v plném rozsahu, s dodržением stanovených náležitostí (ust. § 19 odst. 2 zákona EIA). Identifikované vlivy by však neměly být hodnoceny pouze odděleně, nýbrž ve vzájemné interakci, a rovněž s uvážením kumulativních a synergických vlivů s připravovanými, nebo již existujícími a provozovanými záměry (bez ohledu na jejich investora či provozovatele). V mnoha případech se totiž stává, že jednotlivé vlivy emitované záměrem samostatně nemají významnější dopad na zákonem chráněné zájmy, a tento získávají teprve vzájemným spolupůsobením s vlivy okolních záměrů (Canter a Kamath, 1995; Therival a Ross, 2007).

Při posuzování vlivů záměru se hodnotí nejen vlivy z provozu daného záměru, ale i možné vlivy při jeho přípravě, výstavbě i při jeho ukončení a likvidaci (popř. sanaci a rekultivaci dotčeného území). Posuzují se rovněž vlivy související s běžným provozem záměru i vlivy vzniklé v souvislosti s možnou mimořádnou situací jako jsou např. nehody či havárie (Tošner, 2019).

Závěry zpracovatele dokumentace jsou pak následně v průběhu procesu EIA hodnoceny ze strany dotčených orgánů státní správy, dotčených samospráv, zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti, zpracovatele posudku dokumentace i ze strany příslušného úřadu. Ten pak následně ve svém závazném stanovisku stanoví podmínky a opatření k jejich vyloučení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů záměru, příp. monitoring účinnosti těchto zvolených opatření či dalšího vývoje identifikovaných negativních vlivů záměru (příloha č. 6 zákona EIA).

### **3.1.4 Participace veřejnosti**

V roce 1998 Aarhuská úmluva Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů stanovila signatářům povinnost přijmout taková opatření, aby byla zajištěna účast veřejnosti na přípravě, úpravách nebo revizi plánů a programů týkajících se životního prostředí. Článek 6 této úmluvy uvádí několik klíčových opatření, které jsou nutné k zajištění tohoto požadavku. Patří mezi ně především účast veřejnosti na rozhodovacím procesu a přístup k informacím (European Commission, 2017).

V samotném procesu EIA je participace veřejnosti nezbytným faktorem a klíčem k účinnému procesu EIA, i když o velikosti jejího významu, a o míře zapojení veřejnosti do procesu EIA se mezi odbornou veřejností vedou obsáhlé diskuse (Glucker a kol., 2013).

V rámci procesu EIA v České republice je však veřejnost i dotčená veřejnost [ust. § 3 písm. h) a i) zákona EIA] zásadním činitelem hodnocení identifikovaných vlivů

záměru<sup>1</sup>, kdy právě veřejnost může napomáhat ochraně veřejných zájmů životního prostředí, především prostřednictvím nabídky odborné argumentační protiváhy při zamýšleném zásahu do přírody a krajiny u záměrů, u nichž lze předpokládat významné zatížení životního prostředí (Jelínková, 2017).

Své podněty, připomínky a námítky k údajům a závěrům učiněným v předložené dokumentaci EIA může uplatnit jednak v zákonné 30-ti denní lhůtě vymezené pro vyjádření k dokumentaci (ust. § 8 odst. 3 zákona EIA ), případně prostřednictvím osobních interpelací v rámci veřejného projednání dokumentace EIA (ust. § 3 odst. 3 vyhl. EIA ). Podněty veřejnosti, vzešlé z místní znalosti charakteristik území a jejich environmentálních problémů, vedou k nastínění nových oblastí životního prostředí, a tedy i možných potenciálních vlivů záměru, které pozornosti zpracovatele dokumentace unikly, a které je třeba v rámci dokumentace postihnout a vypořádat se s nimi (Hasan a kol., 2018). Z tohoto důvodu je v příslušných právních předpisech obsažen institut vrácení dokumentace k přepracování (ust. § 8 odst. 5 zákona EIA).

### 3.1.5 Rozsah procesu EIA

V rámci procesu EIA jsou uplatňovány některé zásady a principy, které jsou obecně uplatňovány v rámci celého práva životního prostředí, a to ve všech jeho stádiích, ať už ve fázi tvorby práva, jeho uplatňování či výkladu (Vavrouchová a Šikula, 2018).

Těmito principy jsou např.:

- princip trvale udržitelného rozvoje,
- princip prevence a předběžné opatrnosti,
- princip informovanosti a participace veřejnosti,
- princip variantnosti,
- princip komplexnosti a integrované ochrany apod.

Zároveň jsou samozřejmě uplatňovány i obecné zásady správního práva, a to i přes skutečnost, že proces EIA není správním řízením ve smyslu ust. § 9 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“).

Jde např. o zásady:

- zásada materiální pravdy,
- zásada rychlosti a hospodárnosti,
- zásada rovnosti,
- zásada součinnosti mezi správními orgány aj.

---

<sup>1</sup> Zásadní význam participace veřejnosti v rámci procesu EIA příp. dalších navazujících povolenacích řízeních byl zřejmý i z výtek Evropské komise uplatněných vůči ČR, kdy byly ČR vytýkány nedostatky v rámci řízení o porušení [Smlouvy o fungování EU](#) ve věci nesprávné transpozice Evropského parlamentu a Rady [2011/92/EU](#) ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (tzv. EIA směrnice). Výsledkem bylo přijetí zákona č. 39/2015 Sb., kterým byl pozměněn zákon EIA. (viz důvodová zpráva k zákonu č. 39/2015 Sb.)

Proces EIA je především veden zásadou komplexnosti. V praxi to znamená, že předmětné záměry se posuzují v celé své šíři, ve všech časových fázích své existence, z hlediska všech možných dopadů na životní prostředí a lidské zdraví.

Zásada komplexnosti je určující i při stanovování rozsahu posuzování vlivů záměru. Ten by měl být stanoven tak, aby směřoval ke komplexnímu posuzování předmětného záměru ze všech podstatných hledisek – posuzování vlivů přímých i nepřímých, působících samostatně nebo při kumulaci či synergii s vlivy okolních záměrů, vlivy při provedení i neprovedení záměru atd. (Obluk, 2011).

Posuzují se vlivy působící na dva základní faktory – obyvatelstvo a veřejné zdraví, a na životní prostředí.

Veřejným zdravím je míněn zdravotní stav obyvatelstva a jeho skupin. Jak bylo řečeno výše, zdravotní stav je určován především souhrnem přírodních, životních a pracovních podmínek a způsobem života. Veřejné zdraví tedy není vnímáno jen ve smyslu biomedicínském (onemocnění, úrazy, psychosociální poruchy), ale i ve smyslu ekologicko-sociálním (Birley, 2005).

Případných vlivů záměru, které zde mohou být hodnoceny je celá škála – např. vlivy které mají dopad na ovzduší, zápach, vodu, půdu, hluk, vibrace, příp. různá elektromagnetická či jiná záření.

### **3.1.6 HIA**

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (tzv. HIA - *Health Impact Assessment*) se pak zabývá především problematikou, do jaké míry mohou být životní podmínky a veřejné zdraví obyvatel realizací a provozem záměru, a s tím spojenou předpokládanou změnou životního prostředí, ovlivněny. Při hodnocení se posuzují pozitivní i negativní dopady záměru. *M. Birley (2011) jako příklad zdravotních dopadů u dopravních staveb udává příklad: Cílem je umožnit rychlou přepravu zboží a osob. Nezamýšlené dopady by mohly zahrnovat obezitu, sociální vyloučení, dopravní nehody, respirační onemocnění, ztrátu duševní pohody a psychosociální poruchy. Dobře naplánovaná doprava by mohla zlepšit plynulost dopravy a zároveň snížit nehodovost.*

### **3.1.7 Životní prostředí a biologická rozmanitost**

Pojmem „životní prostředí“ je dle ust. § 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“) myšleno vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka a je předpokladem jejich dalšího vývoje. Jeho složkami jsou především ovzduší, voda, horniny, půda, organismy, ekosystémy a energie. Současně jsou jako součást tohoto faktoru posuzovány i vlivy na ekologickou rozmanitost (se zvláštním zřetelem na evropsky významné druhy, ptáky a evropská stanoviště), krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví (ust. § 2 zákona EIA), přičemž vlivy na hmotný majetek je třeba chápat ve smyslu environmentálním, ne ve smyslu ekonomickém, neboť soudní dvůr EU v minulosti judikoval, že posuzování vlivů na životní prostředí ve smyslu čl. 3 směrnice EIA nezahrnuje posuzování vlivů dotčeného záměru na hodnotu hmotného majetku (Dvořák, 2018).

*Biologickou rozmanitost* je třeba chápat jako jednu z klíčových hodnot přírodního prostředí, která by mohla být (v měřítku lokálním, regionálním i nadregionálním) záměrem dotčena. Je jí myšlena variabilita všech žijících organismů, mimo jiné, suchozemských, mořských a jiných vodních ekosystémů a ekologických komplexů, jejichž jsou součástí; zahrnuje rozmanitost v rámci druhů, mezi druhy i rozmanitost ekosystémů (Convention on Biological Diversity, 2006). Pro potřeby procesu EIA se předpokládá, že v rámci předkládaných dokumentů (oznámení a dokumentace EIA) bude provedeno hodnocení úrovně rozmanitosti druhů (a jejich biotopů), společenstev a ekosystémů (tedy dotčení z hlediska ztráty jejich rozmanitosti, nejen kvantifikace míry dotčení), včetně případných ekologických vazeb mezi druhy a ekosystémy (důvodová zpráva k zákonu č. 326/2017 Sb.).

### **3.1.8 Vymezení území**

Samostatnou podkapitolou rozsahu procesu EIA je vymezení dotčeného území, tedy území, jehož životní prostředí a obyvatelstvo by mohlo být závažně ovlivněno provedením záměru [ust. § 3 písm. c) zákona EIA]. Tento výklad pojmu je však velice obecný. Rozsah (dosah) vlivů a rozloha dotčeného území jsou u každého jednotlivého záměru rozdílné a závisí na mnoha faktorech jako je např. typ záměru, jeho technické parametry, na charakteristice daného území, v němž má být umístěn a provozován apod.

U záměrů na energetické využití odpadů, kdy emise látek vznikajících spalováním jsou vypouštěny do ovzduší prostřednictvím desítky metrů vysokých komínů bude mít pochopitelně zcela jiné územní vlivy, než tomu bude u povrchové těžby nerostů, čistíren odpadních vod, nebo u liniových staveb pozemních komunikací (Dvořák, 2018).

Rozloha dotčeného území se přitom nemusí omezovat jen na území jednoho státu, či kontinentu (např. v případě záměru jaderné elektrárny). V takovém případě se proces EIA vede na mezinárodní úrovni (část první, hlava II. zákona EIA).

I samotné životní prostředí v dotčeném území podléhá změnám, které je třeba brát v úvahu např. v případě záměrů, jejichž realizace se z nějakého důvodu pozdržela. Takovéto změny mohou vést k nutnosti opětovného posuzování daného záměru (ust. § 9a odst. 4 zákona EIA).

V případě konkrétních záměrů by mělo dojít k vymezení dotčeného území již ze strany oznamovatele v oznámení, příp. ze strany zpracovatele dokumentace EIA. V případě důvodných pochybností o rozsahu dotčeného území má zpracovatel možnost obrátit se na příslušný úřad (Bahýľová a kol., 2015).

Konečné vymezení dotčeného území je však v konečném důsledku plně v kompetenci příslušného úřadu, který je zodpovědný za vedení procesu EIA. Na jeho správním uvážení, podloženém znalostmi a odborným odhadem (a mnohdy i ovlivněným zásadou předběžné opatrnosti) záleží, zda přijme premisu zpracovatele posudku/oznámení, která je mnohdy vedena snahou interpretovat zjištěné údaje ve prospěch oznamovatele.

### 3.1.5 Efektivita a účinnost procesu EIA

Otázka efektivity procesu EIA (*effectiveness of the EIA process*) je předmětem celé řady odborných článků a publikací. Historicky se měření efektivity procesu EIA dostalo do pozornosti v polovině 80. let a pokračuje do dnešní doby. Vzhledem k multidimenzionální povaze tohoto termínu však neexistuje žádná spolehlivá kvantifikace efektivity procesu EIA, což způsobuje potíže ve vytváření si celkového úsudku o účinnosti a efektivitě procesu EIA v rámci systémů fungujících různých zemích. Přes tyto potíže bylo dosaženo určitého pokroku v definici efektivity a účinnosti procesu EIA a kritériích, která jsou používána pro její měření (Baker a McLelland, 2003; Cannaos a Onni 2019; Caro-Gonzalez a kol. 2023).

Efektivitou procesu EIA je míněno především zodpovězení otázky, zda proces EIA funguje tak, jak bylo zamýšleno, a zda plní účely, pro které byl ustanoven, tedy preventivního odhalení všech potenciálních negativních vlivů dotčených záměrů na životní prostředí a zdraví lidí, a následně nepovolení záměru, příp. povolení záměru v některých jeho alternativách méně škodlivých pro konkrétní část životního prostředí (Sadler, 1996; Smolková, 2009).

Dle některých odborných prací lze efektivitu procesu EIA v zásadě klasifikovat do tří základních kategorií – efektivitu procesní, věcnou a trans-aktivní (Bond a kol., 2013).

**Procesní (procedurální) efektivitou** (*Procedural effectiveness*) míněna především efektivita nastaveného systému zákonných a podzákonných norem upravujících proces EIA v daném právním prostředí. Zde je předmětem hodnocení především schopnost systému podrobit procesu EIA všechny projekty, jež mají významnými vlivy na životní prostředí, tedy hodnocení bezpečnostních opatření zamezujících tomu, aby byly příslušné právní normy vztahující se k procesu EIA obcházeny, a to ať již úmyslně, či nedbalostně (Heinma a Pöder, 2010). Je hodnocena struktura, funkce, kompetence a pravomoci orgánů státní správy, příslušných v rámci procesu EIA konat, příp. kontrolovat a vymáhat plnění uložených povinností, ale i jak jsou nastaveny kontrolní mechanismy mající zajistit dodržování stanovených povinností a opatření.

V neposlední řadě s procesní efektivitou v rámci EU souvisí i otázka transpozice komunitárního a unitárního práva, a jeho implementace v rámci právního řádu jednotlivých členských zemí tak, aby bylo zajištěno dosažení vytýčených cílů (Birley a kol., 2016).

**Transaktivní úroveň efektivity** (*Transactive effectiveness*) právě zaměřuje na v úvodu kapitoly zmiňované posouzení toho, zda požadovaných výsledků a přínosů pro životní prostředí bylo dosaženo hospodárně, zda je stanovených cílů dosahováno i bez zbytečných finančních nákladů a časové prodlevy (Sadler, 1996).

Z odborných studií je zřejmé, že nadměrné zpoždění projektu a stejně tak zvýšení nákladů má negativní ekonomický dopad na investory, a tím snižuje jejich respekt a dodržování zásad procesu EIA (Bond a kol., 2013).

Tyto průtahy v řízení a s tím spojené navyšování finančních nákladů však nejsou způsobovány primárně neschopností příslušných úřadů nebo obstrukčním jednáním odpůrců posuzovaného záměru. Trans-aktivní efektivitu je třeba posuzovat

především v přístupu investorů, zejména v jejich výběru odborníků, kteří v rámci procesu EIA zpracovávají klíčové podklady, dokumenty a studie. Je třeba takovýto výběr nepodceňovat, přistupovat k němu odpovědně a to tak, aby se investor později v průběhu řízení vyvaroval zbytečných průtahů v souvislosti opakovaného vracení dokumentace k zpracovávání (Theophilou a kol., 2010).

**Věcnou efektivitou** (*Substantive effectiveness*) jsou míněny konkrétními dopady záměru na ŽP, s využitím veškerých navržených opatření k minimalizaci těchto dopadů, a tedy faktické naplnění cílů procesu EIA. Jak už bylo řečeno výše primárním cílem procesu EIA je a vždy by mělo být udržitelný rozvoj (Wallington a kol., 2007).

V rámci věcné efektivity procesu EIA je zároveň hodnocen i způsob, kterým jsou závěry a podmínky vzešlé z tohoto procesu dále uplatňovány v navazujících povolovacích správních řízeních, a jak jsou následně prostřednictvím vydaných rozhodnutí uváděna do praxe (Loomis a Dziedzic, 2018).

Z analýzy zhotovené na základě komparace více jak 280 publikací a článků (Caro-Gonzalez a kol., 2023) je potvrzeno, že dimenzí efektivity, které je v literatuře věnována největší pozornost, je procedurální efektivita. Trans-aktivní efektivita je pak identifikována jako dimenze s menším počtem publikací.

Některé jiné odborné práce (Baker a McLelland, 2003; Loomis a Dziedzic, 2018; aj.) klasifikaci efektivity procesu EIA ještě více rozšiřují přidáním některých dalších kategorií, jako např. **efektivitu normativní** (zkoumá, jakým způsobem jsou naplňovány normativní cíle vyplývající např. z platných strategických dokumentů), **vědomostní** (kdy efektem procesu EIA je poznání probíhajících procesů v rámci ŽP), příp. pluralitní (posuzuje, jak proces EIA a jeho výsledek naplňuje potřeby všech zúčastněných stran).

Oproti tomu jiní autoři upozorňují na rozdíl mezi pojmy efektivita a **účinnost** (*efficiency*), kdy efektivita dle jejich výkladu popisuje hospodárnost ve zdrojích k dosažení daného cíle, zatímco účinnost se týká plnění primárních cílů, bez jakéhokoli dalšího odkazu na náklady na jejich splnění (Pröbstl-Haider a Ulrike, 2022).

Kritériem účinnosti procesu EIA by tak mělo být především hodnocení konkrétních dopadů realizovaných záměrů na životní, postavené na post-projektové analýze, tedy na monitoringu a následném hodnocení dopadu záměru na životní prostředí. *Dle Braniš a Christopoulos (2005) je nejlepším způsobem, jak posoudit prediktivní hodnotu odhadovaných (navržených, modelovaných, vypočítaných atd.) dopadů rozvoje, je porovnat přesně sestavené prohlášení o vlivu na životní prostředí (EIS), které poskytuje přesně formulované předpovědi s podrobnými informacemi pocházejícími z dobře navrženého monitorování a systému shromážděných dat v průběhu celého procesu přípravy, výstavby a provozu daného.*

## 3.2 EIA v právním řádu ČR

### 3.2.1 Historie právního rámce v ČR

Problematika posuzování vlivů připravovaných záměrů se v ČR začala významněji řešit až počátkem 90. let 20. st., v souvislosti s proběhnuvšími společensko-politickými změnami. Do té doby byly potenciální vlivy záměru řešeny pouze okrajově v tehdy účinném stavebním zákoně, příp. ve speciálních zákonech vztahujících se k jednotlivým složkám ŽP (lesy, zemědělský půdní fond, voda, ovzduší, nerostné bohatství, veřejné zdraví apod.). První právní předpis, který alespoň rámcově upravoval problematiku EIA byl zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí.

V souvislosti s plánovaným vstupem ČR do EU, a s tím spojenou potřebou kompatibility právního řádu ČR s právními předpisy EU/ES, byla provedena analýza platné právní úpravy, z které vyplynuly poměrně zásadní nedostatky.

V únoru r. 2001, po předchozím schválení vládou ČR, schválila Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR zákon EIA, který nabyl účinnosti dne 01.01.2002.

Zákon EIA byly za dobu své existence mnohokrát novelizován, především s ohledem na revize směrnic EIA/SEA, přičemž některé významné novely poměrně zásadně pozměnily charakter samotného procesu, ale i některých vydávaných finálních aktů.

### 3.2.2 Fáze procesu EIA

Proces EIA se dá rozdělit do dvou základních fází od kterých se pak následně odvíjí celková časová náročnost celého procesu.

#### Zjišťovací řízení

Zjišťovací řízení má v zásadě dvojí funkci. První funkcí je tzv. *screening* - jehož cílem je stanovit, zda předmětný záměr nebo jeho změna může mít významný vliv na životní prostředí, případně zda záměr může samostatně nebo ve spojení s jinými mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, a tedy podléhá-li procesu EIA (ust. § 7 odst. 2 zákona EIA). Tato funkce se týká záměrů a jejich změn, které nepodléhají obligatorně procesu EIA a zodpovězení otázky, zda mohou mít významný vliv na životní prostředí, je tedy hlavním předmětem tohoto screeningového zjišťovacího řízení (Keken a kol., 2022).

Druhou funkcí je pak tzv. *scoping*, který je uplatňován u záměrů obligatorně podléhajících procesu EIA, a jehož funkcí je upřesnění informací a stanovení oblastí životního prostředí, které mohou být záměrem potenciálně významně ovlivněny, a na které je vhodné se zaměřit v rámci dokumentace EIA (ust. § 7 odst. 1 zákona EIA). Takovéto zjišťovací řízení je ovšem v zásadě nepovinné, neboť zákon EIA u takovýchto záměrů umožňuje předložit rovnou dokumentaci EIA (ust. § 6 odst. 3 zákona EIA) a zahájit tak proces posouzení, aniž by bylo prováděno zjišťovací řízení (Dvorská, 2018).

### Proces posouzení

Ve smyslu ust. § 3 písm. l) zákona EIA se procesem EIA - resp. posouzením vlivů záměru na životní prostředí rozumí proces, který sestává z vypracování a projednání dokumentace, zpracování posudku, vydání stanoviska a jeho zahrnutí do příslušného rozhodnutí vydaného v navazujícím řízení.

Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace EIA“) je tím hlavním a nejdůležitějším dokumentem zpracovávaným v rámci procesu EIA. Obsahově odráží základní cíle posuzování - popsat a zhodnotit možné významné vlivy na životní prostředí a přiměřeně k tomu navrhnout preventivní příp. jiná opatření, prostřednictvím nichž je možno takovéto negativní vlivy na životní prostředí vyloučit, popřípadě zmírnit prostřednictvím tzv. mitigační opatření (Dvořák, 2018).

Příslušný úřad po obdržení předloženou dokumentaci EIA prostuduje a zkontroluje, zda obsahuje veškeré zákonem stanovené náležitosti, a je-li vše v pořádku, tak tuto dokumentaci EIA zákonem stanoveným způsobem zveřejní a současně ji rozešle dotčeným orgánům státní správy, dotčeným územním samosprávným celkům, popřípadě dalším subjektům s k vyjádření.

Obdrží-li příslušný úřad v zákonem stanovené lhůtě pro vyjádření k dokumentaci odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti, nařídí veřejné projednání této dokumentace (ust. § 17 zákona EIA).

V mezidobí od zveřejnění dokumentace EIA a uplynutím zákonné lhůty pro vyjádření se k dokumentaci EIA zahájí nezbytné kroky směřující k výběru zpracovatele posudku této dokumentace EIA. Smyslem posudku je nezávislá expertiza, která má pro příslušný orgán ověřit komplexnost a správnost předkládaných informací, jakož i adekvátnost a relevanci metod zvolených k jejich získání (Damohorský, 2010).

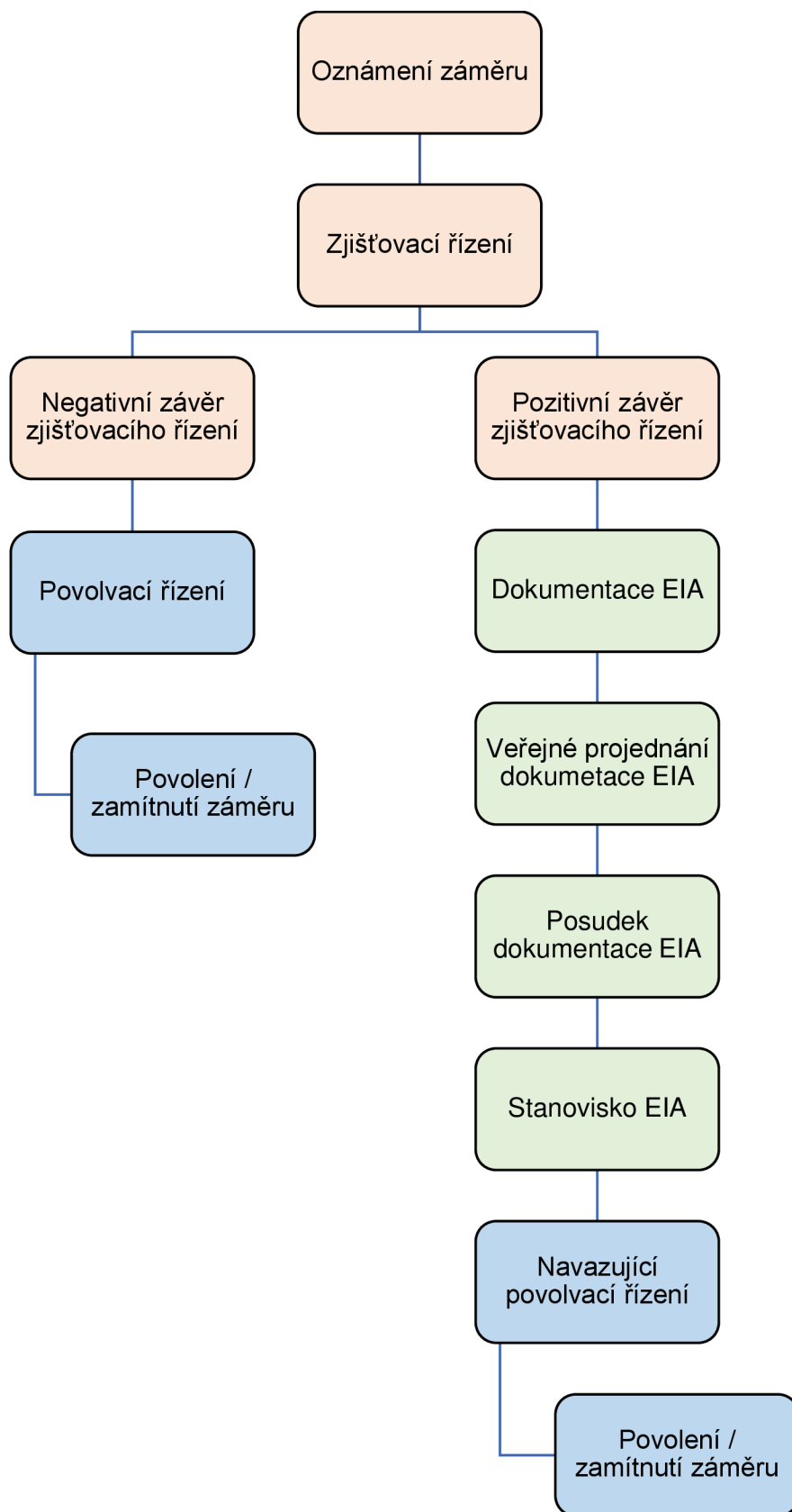
Zpracovatel posudku zpracuje tento posudek na základě dokumentace EIA, vyjádření k ní podaných, se zohledněním závěrů z veřejného projednání, bylo-li konáno. Součástí posudku je rovněž i vypořádání všech vyjádření k dokumentaci, která příslušný úřad v zákonem stanovené lhůtě obdržel a návrh stanoviska (bod V. a VII. přílohy č. 5 zákona EIA).

Příslušný úřad stanoví zpracovateli posudku lhůtu pro předložení posudku, která počíná běžet okamžikem předání veškerých nezbytných podkladů ze strany příslušného úřadu.

Na základě údajů obsažených v předložené dokumentaci EIA s ohledem na obdržená vyjádření k ní obdržených, se zohledněním závěrů z veřejného projednání, a především na základě zpracovaného posudku dokumentace EIA vydá příslušný úřad závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko EIA. Stanovisko EIA je podkladem pro vydání rozhodnutí v navazujících řízeních, a má formu závazného stanoviska (ust. § 149 správního řádu), což znamená, že jeho obsah (závazná část) je závazný pro výrokovou část rozhodnutí správního orgánu v navazujícím řízení, podmiňuje-li zákon vydání takového rozhodnutí tímto závazným stanoviskem (Kopecký a kol., 2022).



Schéma č. 1: Proces EIA po r. 2021 (Votoček, 2023).



### 3.2.3 Časová náročnost procesu EIA

Je nepochybné, že délka procesu EIA se významnou měrou podílí na celkové délce povolenacích správních řízení nezbytných k zahájení výstavby a k provozu záměrů. To bývá také hlavním bodem kritiky ze strany investorů připravovaných záměrů (Botha, 2018). Snaha o zjednodušení a zkrácení procesu EIA, a potažmo celého povolenacího řízení, je zřejmá jak z každé další novely zákona EIA, tak z posledních změn právních předpisů v oblasti stavebního práva (Korbel a kol., 2023).

Významným krokem na poli zjednodušování a zkracování procesu EIA byla především novela zákona EIA č. 326/2017 Sb., která provedla dílčí úpravy v otázce konání veřejných projednání dokumentace EIA [kdy dle předchozí právní úpravy platilo, že veřejné projednání být konáno musí, ovšem pokud příslušný úřad neobdržel žádné odůvodněné nesouhlasné vyjádření k dokumentaci, může od konání veřejného projednání upustit, zatímco nově se zavádí opačný přístup, tedy že veřejné projednání se v podstatě nekoná, a je nařízeno pouze v případě, že příslušný úřad obdrží odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti k dokumentaci EIA (Nemeškalová-Rosinová a Černý, 2017)].

Především však modifikovala povahu posudku, který oproti dobám před nabytím účinnosti této novely podléhal procesu připomínkování, obdobně jako dokumentace EIA, kdy musel být po obdržení příslušným úřadem náležitě zveřejněn s tím, že každý se po dobu 30-ti dnů od jeho zveřejnění k němu mohl vyjádřit. Novelou 326/2017 Sb., se povaha posudku změnila do podoby odborného podkladu nezbytného pro rozhodování příslušného úřadu v dané věci, který je v současné době zveřejňován až společně se stanoviskem EIA (ust. § 9a odst. 2 zákona EIA).

Jako eventuální ochranu oznamovatele zákon EIA stanovuje pro každou z jednotlivých fází řízení, jakož i pro jednotlivé dílčí úkony, příslušné lhůty, jejichž smyslem je zajištění efektivity vedeného řízení, a především snaha zabránit zbytečným průtahům jak ze strany jednotlivých účastníků řízení, tak i ze strany příslušného úřadu.

#### Zjišťovací řízení

Zjišťovací řízení začíná předložením oznámení ze strany oznamovatele, příp. jeho zmocněnce příslušnému úřadu – tedy příslušnému krajskému úřadu příp. Ministerstvu životního prostředí.

Splňuje-li předložené oznámení veškeré zákonem požadované náležitosti, příslušný úřad jej do 7 pracovních dnů zveřejní zákonem stanoveným způsobem a současně jej rozešle dotčeným orgánům a územním samosprávným celkům z žádostí o jejich vyjádření k oznámení. Tímto krokem je tedy ze strany příslušného úřadu zahájeno zjišťovací řízení.

Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky mohou zaslat písemné vyjádření k oznámení příslušnému úřadu do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení. K vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží. Za den zveřejnění se považuje den, kdy došlo k vyvěšení informace o oznámení na úřední desce dotčeného kraje (ust. § 16 odst. 2 zákona EIA).

Zjišťovací řízení příslušný úřad ukončí vydáním písemného závěru zjišťovacího řízení, a to nejdéle do 45 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce dotčeného kraje. V odůvodněných, zvláště složitých případech může být tato lhůta překročena, nejdéle však o 25 dnů (ust. § 7 odst. 4 zákona EIA).

**Nejdelší přípustná lhůta pro vydání závěru zjišťovacího řízení je tedy 77 dnů** ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce dotčeného kraje.

Dojde-li příslušný úřad k závěru, že záměr nebo jeho změna může mít významný vliv na životní prostředí, a jako takový podléhá procesu EIA, je závěr zjišťovacího řízení vydáván úkonem dle části čtvrté správního řádu, tedy prostým sdělením.

Dojde-li příslušný úřad k závěru, že záměr nebo jeho změna nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a tedy že nepodléhá procesu EIA, v takovém případě je závěr zjišťovacího řízení vydáván formou rozhodnutí. Takovýto závěr zjišťovacího řízení se pak, s ohledem na neznámý okruh účastníků řízení, doručuje veřejnou vyhláškou.

Doručení veřejnou vyhláškou se provádí tak, že se závěr zjišťovacího řízení, popřípadě informace o jeho vydání s údaji, kde je možné do něj nahlédnout, vyvěsí na úřední desce příslušného úřadu, který jej vydal. Doba vyvěšení je 15 dnů.

Lhůta pro případné odvolání proti tomuto rozhodnutí činí 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí (ust. § 83 odst. 1 správního řádu). Konečná lhůta pro nabytí právní moci závěru zjišťovacího řízení vydávaného formou rozhodnutí je tedy v ideálním případě 30 dnů od jeho vydání příslušným úřadem.

### Proces posouzení

Samotný proces posouzení, ve smyslu ust. § 3 písm. l) zákona EIA, začíná předložením dokumentace EIA ze strany oznamovatele, příp. jeho zmocněnce příslušnému úřadu.

Příslušný úřad prozkoumá předloženou dokumentaci EIA, a pakliže splňuje veškeré zákonem požadované náležitosti, tak tuto dokumentaci do 10 pracovních dnů zveřejní zákonem stanoveným způsobem. Současně ji rozešle dotčeným orgánům a územním samosprávným celkům se žádostí o jejich vyjádření. Tímto krokem je tedy ze strany příslušného úřadu proces posouzení zahájen. Bez zbytečného odkladu tuto dokumentaci rovněž doručí zpracovateli posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen "posudek EIA"), jakmile je tento zpracovatel příslušným úřadem vybrán (ust. § 9 odst. 1 zákona EIA).

Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky mohou zaslat písemné vyjádření k dokumentaci EIA příslušnému úřadu, a to do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci EIA. K vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží. Za den zveřejnění se standardně považuje den, kdy došlo k vyvěšení informace o dokumentaci EIA na úřední desce dotčeného kraje.

Poté co příslušný úřad smluvně zajistí zpracování posudku EIA oprávněnou osobou, stanoví patřičnou lhůtu pro předložení tohoto posudku. Lhůta nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace včetně všech obdržných vyjádření k ní zpracovateli posudku doručena. Tuto lhůtu může v odůvodněných, zejména složitých,

případech příslušný úřad na žádost zpracovatele posudku prodloužit, nejdéle však o dalších 20 dnů (ust. § 9 odst. 3 zákona EIA).

Pakliže předložená dokumentace EIA nespĺňuje některé náležitosti stanovené zákonem EIA a jeho přílohou č. 4, příslušný úřad může na základě obdržených vyjádření k dokumentaci nebo na základě doporučení zpracovatele posudku, nejdéle však do 40 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku, vrátit oznamovateli tuto dokumentaci k přepracování nebo doplnění (ust. § 8 odst. 5 zákona EIA). Celý proces posouzení se tak vrací na začátek k předložení dokumentace EIA.

Obdržel-li příslušný úřad odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti k dokumentaci EIA, nařídí veřejné projednání této dokumentace. Veřejné projednání musí být konáno nejpozději do 30-ti dnů po uplynutí lhůty pro vyjádření k dokumentaci EIA (ust. § 17 odst. 1 a 2 zákona EIA). Veřejné projednání ovšem nemá na celkovou délku procesu EIA žádný zásadní vliv (s výjimkou případů, kdy by na základě závěrů tohoto projednání mohlo dojít k vrácení dokumentace EIA k přepracování nebo doplnění – viz předchozí odstavec).

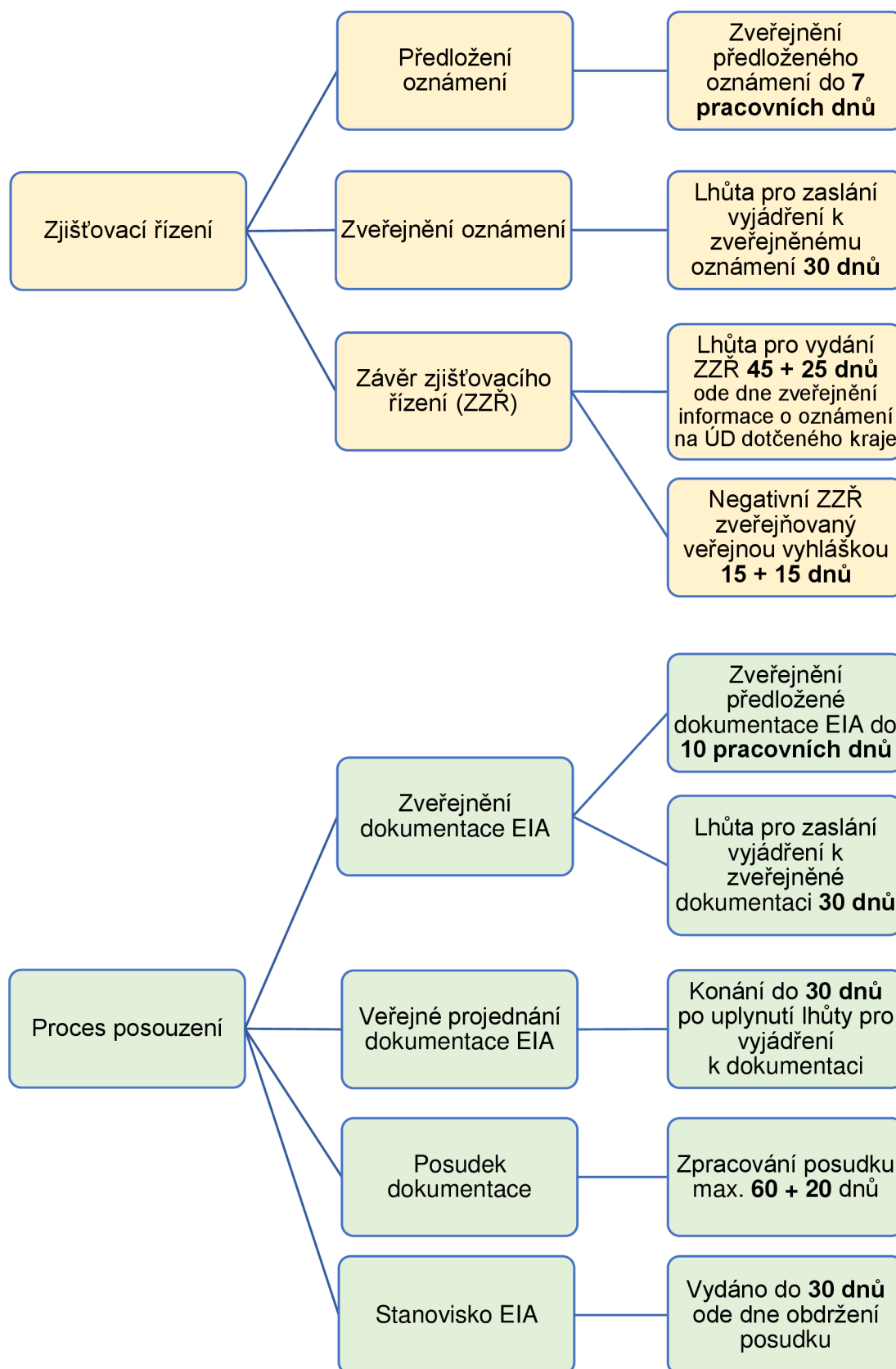
Na základě dokumentace EIA, vyjádření k ní podaných, veřejného projednání a posudku EIA vydá příslušný úřad stanovisko EIA. Toto stanovisko vydá do 30 dnů ode dne obdržení posudku (ust. § 9a odst. 1 zákona EIA).

**Nejdelší přípustná lhůta procesu posouzení** od předložení dokumentace EIA po vydání stanoviska EIA **je tedy 150 dnů**. Je však ovšem počítat s některými prodlevami, před kterými se v rámci systému fungování státní správy nelze uchránit (např. časové odstupy mezi obdržením rozeslané dokumentace EIA příslušným krajským úřadem a vyvěšení informace o dokumentaci EIA na úřední desce tohoto kraje, nebo prodleva mezi koncem lhůty pro vyjádření se k této dokumentaci a okamžikem pověření zpracovatele posudku EIA apod.

Typ řízení	Fáze řízení	Lhůty (den)	Celkem max. (den)
Zjišťovací řízení	Předložení oznámení	7	77 - 107
	Zveřejnění oznámení	30	
	Závěr zjišťovacího řízení	45 + 25 (- 30) 15 + 15	
Proces posouzení	Projednání dokumentace EIA	10	150
		30	
	Posudek dokumentace EIA	60 + 20	
	Stanovisko EIA	30	

Tabulka č. 1: Časová náročnost procesu EIA po r. 2021 (Votoček, 2023).

Schéma č. 2: Časová náročnost procesu EIA po r. 2021 (Votoček, 2023).



### 3.3 Současná právní úprava povolovacích procesů ve výstavbě staveb dopravní infrastruktury (SDI)

#### 3.3.1 Základní charakteristika stavebního práva v ČR

Stavební právo je jedna ze stěžejních a zároveň nejsložitějších oblastí veřejného práva, jež ovlivňuje široký okruh společenských vztahů, ve kterých rozvětvená soustava stavebních úřadů, jako orgánů veřejné moci, stojí v nadřazeném postavení vůči adresátům příslušné právní regulace, tedy především investorům staveb, dodavatelům stavebních prací, jakož i ostatním účastníkům vedených správních řízení (Průcha a kol., 2020).

Povolovací procesy v rámci stavebního práva se v České republice řídí zákonem č. 186/2006 Sb., o územním plánování a stavebním rádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a souvisejícími prováděcími předpisy<sup>2</sup>.

Správní řád je ke stavebnímu zákonu ve vztahu subsidiarity, což v praxi znamená, že se správní řád použije, pokud zvláštní zákon nestanoví jiný postup.

Se stavebním zákonem úzce souvisí i další zvláštní právní předpisy, jejichž účelem je chránit jednotlivé veřejné zájmy vyplývající z těchto právních předpisů<sup>3</sup>. Jedním z těchto zvláštních právních předpisů je pochopitelně i zákon EIA, jehož prostřednictvím jsou v některých případech upravovány některé postupy v rámci navazujících řízení, jako např. informační povinnost správních orgánů příslušných k vedení těchto řízení, dále formy účastenství veřejnosti a dotčené veřejnosti v těchto řízeních, a v neposlední řadě rovněž pravidla přístupu k právní ochraně (Dvořák, 2018).

Schvalovací postupy, které jsou upravovány stavebním zákonem, se vyznačují vysokým stupněm variability, která dává i samotnému investorovi značné dispozice, kterou strategii zvolit, tak, aby povolovacím procesem úspěšně prošel, a s co možná nejmenšími finančními náklady a časovou prodlevou. V zásadě však tyto postupy můžeme rozdělit do dvou základních částí, které na sebe vzájemně navazují.

---

<sup>2</sup> Tento stavební zákon byl novelizován zákonem č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, který v průběhu prací na diplomové práci nabyl účinnosti a to dne 01.01.2024.

<sup>3</sup> Např. ZOPK; zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fond, ve znění pozdějších předpisů atd.

### 3.3.2 Proces územního řízení

Územní řízení je možné charakterizovat jako rozhodovací proces příslušného správního orgánu, jehož výsledkem je autoritativní rozhodnutí o podmínkách využití dotčeného území (Kliková a kol., 2009).

Uvažovaný záměr/stavbu je v první řadě třeba nejprve umístit v rámci zájmového území, v souladu s platnou územně plánovací dokumentací a dalšími platnými předpisy v dané lokalitě. S výjimkou staveb malého rozsahu, nevyžadujících územní rozhodnutí ani územní souhlas, je třeba projít procesem územního řízení jehož výsledným správním aktem je tzv. územní rozhodnutí.

Územní rozhodnutí však obecně řeší pouze ty parametry budoucího záměru/stavby, které mohou mít nějaké vlivy na dotčené území. Jedná se zejména o přesné určení zastavěné plochy, rozměrů stavby, vizuální podoby stavby, druhu stavby, účelu stavby a jejího napojení na dopravní a technickou infrastrukturu apod. (Zahumenská, 2019).

Stavební zákon rozlišuje pět typů územních rozhodnutí, a to rozhodnutí o umístění stavby; rozhodnutí o změně využití území; rozhodnutí o změně vlivu užívání stavby na území; rozhodnutí o dělení nebo scelování pozemků a rozhodnutí o ochranném pásmu.

Stejně tak v samotném územní řízení stavební zákon, v rámci snahy o urychlení povolení procesu a dodržení zásady hospodárnosti a procesní ekonomie, připouští různé alternativy umístění záměrů/staveb, tak aby vyhovovaly jednotlivým investorům a konkrétním záměrům (Kůsová, 2019). Takovou alternativou může být např. zjednodušené územní řízení (ust. § 95 stavebního zákona), územní řízení společně s posouzením vlivů na životní prostředí (ust. § 94a – 94i stavebního zákona), společné územní a stavební řízení (ust. § 94j – 94p stavebního zákona), společné územní a stavební řízení s posouzením vlivů na životní prostředí (ust. § 94q – 94z stavebního zákona), územní souhlas (ust. § 96 stavebního zákona), ale třeba i regulační plán (ust. § 61 - 75 stavebního zákona) nebo využití uzavření veřejnoprávní smlouvy (ust. § 78a stavebního zákona).

Pro povolení procesy staveb pozemních komunikací bývá nejvíce využívaným druhem řízení klasické územní řízení, jehož výsledným správním aktem je rozhodnutí o umístění stavby

Primárními podklady pro územní řízení jsou mimo údajů obsažených v samotné žádosti (základní údaje o požadovaném záměru, identifikační údaje o pozemku nebo stavbě, na nichž se má záměr uskutečnit, uvedení osob, které mají vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním pozemkům nebo stavbám na nich, jestliže může být jejich právo územním rozhodnutím přímo dotčeno) též souhlasy vlastníků dotčených pozemků k provedení stavby, dále stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury k možnosti a způsobu napojení záměru/stavby nebo k podmínkám dotčených ochranných a bezpečnostních pásem jejich zařízení, závazná stanoviska, popř. podkladová rozhodnutí vyžadovaná pro povolení umístění záměru v daném území dle stavebního zákona a dle zvláštních právních předpisů. Stavební úřad rovněž posuzuje soulad s cíli a úkoly územního plánování (ust. § 90 odst. 2 stavebního zákona).

Tím zásadním podkladem pro územní řízení je však především projektová dokumentace zpracovaná ve stupni DÚR (dokumentace územního rozhodnutí). Rozsah a obsah dokumentace upravuje příslušná vyhláška o dokumentaci staveb (Vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů).

Dokumentace DÚR záměrů/staveb, které byly podrobeny procesu EIA musí vycházet z dokumentace EIA, nebo alespoň musí být s touto dokumentací v souladu. Získání územního rozhodnutí v rámci územního řízení tak u těchto záměrů/staveb bývá prvním krokem v povolujícím řízení navazujícím na předchozí proces EIA.

### 3.3.3 Proces stavebního řízení

Předmětem stavebního řízení je především posouzení stavebně technických aspektů stavby příslušným správním stavebním úřadem, s cílem určit, zda lze stavbu v souladu s předloženými podklady bezpečně provést, a zda jejím provedením nedojde k poškození některých veřejných či soukromých zájmů chráněných zákonem (Mareček a kol., 2018). Součástí posouzení musí být i otázka, zda stavba, tak jak je navržena, bude po svém dokončení schopna užívání (Machačková a kol., 2018).

Jinými slovy poté, co bylo rozhodnuto o umístění záměru/stavby v rámci zájmového území, je třeba ho následně povolit, a to v rámci stavebního řízení, jehož výsledným správním aktem je tzv. stavební povolení. Tímto stavebním povolením, které může být vydáno na celou stavbu, nebo jen na některé její konkrétní části – tzv. stavební objekty, příslušný stavební úřad stanoví podmínky pro provedení stavby.

Stavební povolení je meritorním rozhodnutím stavebního řízení, jež zakládá stavebníkovi právo na provedení stavby, v souladu s předloženou dokumentací, a spolu s ním může toto povolení určit i povinnosti stavebníka (Hamouz, 2019). Toto povolení je nezbytné u všech druhů staveb, bez zřetele na jejich stavebně technické provedení, účel a dobu trvání, vyjma staveb terénních úpravy, zařízení a udržovacích prací malého rozsahu (ust. § 103 a § 104 stavebního zákona).

Vyžaduje-li stavební zákon, aby byl záměr s ohledem na svoji kapacitu a rozsah projednán jak v územním, tak ve stavebním řízení, nemůže být stavební povolení vydáno dříve než územní rozhodnutí. Projednání stavby ve stavebním řízení následuje vždy až poté, co je umístění této stavby projednáno a odsouhlaseno v územním řízení, příp. v některém z procesů, jejichž smyslem je územní řízení nahradit (Průcha a kol., 2020).

Stavební zákon rozlišuje několik typů povolovacích procesů v rámci stavebního řízení. V případě staveb malého rozsahu je to ohlášení stavby (ust. § 105 stavebního zákona), které je rychlejší a jednodušší než klasické stavební řízení (ust. § 108 - 115 stavebního zákona). Stejně jako v případě územního řízení stavební zákon, v rámci snahy o urychlení povolovacího procesu a dodržení zásady hospodárnosti a procesní ekonomie, připouští různé alternativy povolování výstavby záměrů/staveb, tak aby vyhovovaly jednotlivým investorům a konkrétním záměrům (Kůsová, 2019).

Takovouto alternativou ke stavebnímu řízení může být např. využití uzavření veřejnoprávní smlouvy (ust. § 116 stavebního zákona), nebo oznámení stavebního záměru s certifikátem autorizovaného inspektora (ust. § 117 stavebního zákona).



Pro povolovací procesy staveb pozemních komunikací je nejvíce využívaným typem klasické stavební řízení.

Primárními podklady pro stavební řízení jsou mimo údajů obsažených v samotné žádosti (identifikační údaje o stavebníkovi, o pozemku, základní údaje o požadovaném záměru, jeho rozsahu a účelu, způsobu a době provádění, údaj o tom, kdo bude stavební záměr provádět, a vyjádření vlastníka sousední nemovitosti, je-li třeba, aby umožnil provedení stavebního záměru ze své nemovitosti; u dočasné stavby rovněž dobu jejího trvání a návrh úpravy pozemku po jejím odstranění) též souhlasy vlastníků stavby nebo dotčených pozemků k provedení stavby [nejsou-li ve vlastnictví žadatele, nebo není-li pro získání potřebných práv k pozemku nebo stavbě pro požadovaný stavební záměr nebo opatření stanoven účel vyvlastnění zákonem (ust. § 184a stavebního zákona)], dále územní rozhodnutí (nebo jiný akt, který jej nahrazuje), závazná stanoviska, popřípadě rozhodnutí dotčených orgánů státní správy a samosprávy, stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury k možnosti a způsobu napojení nebo k podmínkám dotčených ochranných a bezpečnostních pásem a návrh plánu kontrolních prohlídek stavby (ust. § 110 stavebního zákona).

Tím zásadním podkladem pro stavební řízení je však především projektová dokumentace zpracovaná ve stupni DSP (dokumentace stavebního povolení), kterou je oprávněn vypracovat projektant, k výkonu této činnosti oprávněný podle autorizačního zákona<sup>4</sup>. Rozsah a obsah dokumentace upravuje příslušná vyhláška o dokumentaci staveb<sup>5</sup>, u dopravních staveb pak samostatná vyhláška<sup>6</sup>.

Dokumentace DSP musí vycházet z dokumentace DÚR a u záměrů/staveb, které byly podrobeny procesu EIA tak musí korespondovat s dokumentací EIA. Získání stavebního povolení (ať už komplexního, nebo jenom dílčího na některé stavební objekty) v rámci stavebního řízení tak u těchto záměrů/staveb bývá dalším krokem v povolujícím řízení navazujícím na předchozí proces EIA.

### **3.3.4 Opravné prostředky**

Rozhodnutí, vydané správním orgánem v rámci vedeného správního řízení, které bylo náležitým způsobem oznámeno, čímž je myšleno jeho doručení jednotlivým účastníkům řízení (ust. § 72 správního řádu), a proti kterému nebyl v rámci stanovené lhůty podán opravný prostředek nabývá tzv. právní moci. Pravomocné rozhodnutí je závazné pro účastníky a pro všechny správní orgány.

---

<sup>4</sup> Zákon České národní rady č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (autorizační zákon), ve znění pozdějších předpisů.

<sup>5</sup> Příloha č. 13 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>6</sup> Vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.

Správní řád, až na poměrně ojedinělé případy autoremedury, vychází ze zásady dvouinstančnosti správního řízení. Tato zásada chrání účastníky řízení před nezákonností, a v některých případech může vést ke změnám nebo i ke zrušení rozhodnutí z důvodů jeho nezákonnosti či věcné nesprávnosti (Hendrych a kol., 2016).

Účastníci řízení se mohou vůči vydanému rozhodnutí vymezit v zásadě několika základními způsoby, a to:

### 1.) Odvoláním

Odvolání je řádný opravný prostředek, kterým může účastník řízení napadnout dosud nepravomocné rozhodnutí vydané prvoinstančním správním orgánem, pokud zákon nestanoví jinak (ust. § 81 odst. 1 správního řádu). Odvolání je třeba podat v zákonem stanovené lhůtě, která je dle obecné úpravy 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí.

Zákon nechává na odpovědnosti odvolatele, aby uvedl, v jakém rozsahu rozhodnutí napadá, a v čem spatřuje rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo (ust. § 82 odst. 2 správního řádu).

Odvolání má odkladný (suspenzivní) účinek, rozhodnutí do vyřízení odvolání nemůže nabýt právní moci a odkládá se jeho vykonatelnost, pakliže tento účinek není vyloučen přímo ze zákona (ust. § 61 odst. 2 nebo ust. § 143 odst. 2 správního řádu), nebo správním orgánem [např. pro nebezpečí vzniku škod, nebo pakliže by odkladem nebylo možné dosáhnout cíle, který rozhodnutí sleduje (ust. § 85 odst. 2 správního řádu)].

O odvolání rozhoduje odvolací orgán, jímž je nejbližší nadřízený správní orgán. Ten přezkoumává soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které vydání rozhodnutí předcházelo, s právními předpisy, ovšem pouze v rozsahu námitek uvedených v odvolání (ust. § 89 správního řádu). Proti rozhodnutí odvolacího správního orgánu se nelze dále odvolat (ust. § 91 odst. 1 správního řádu).

Jestliže odvolací správní orgán dojde k závěru, že napadené rozhodnutí je v rozporu s právními předpisy nebo že je nesprávné, tak:

- a) napadené rozhodnutí nebo jeho část zruší a řízení zastaví,
- b) napadené rozhodnutí nebo jeho část zruší a věc vrátí k novému projednání správnímu orgánu, který rozhodnutí vydal,
- c) napadené rozhodnutí nebo jeho část změní

Neshledá-li odvolací správní orgán důvod pro žádný z předchozích postupů, odvolání zamítne a napadené rozhodnutí potvrdí (ust. § 90 správního řádu).

### 2.) Rozkladem

Rozklad je řádný opravný prostředek, kterým může účastník řízení napadnout dosud nepravomocné rozhodnutí vydané ústředním správním úřadem, ministrem nebo vedoucím jiného ústředního správního úřadu v prvním stupni.

Důvodem užití tohoto opravného prostředku je postavení orgánu, který napadené rozhodnutí vydal. Jelikož se jedná o ústřední orgán, jemuž v rámci organizační struktury není nadřízený jiný správní úřad, který by mohl o opravném prostředku

rozhodovat, rozhoduje o rozkladu osoba stojící v jeho čele - tedy ministr nebo vedoucí daného ústředního správního úřadu. Ten rozhoduje na základě návrhu rozkladové komise, kterou pro tento účel jmenuje, a kterou tvoří odborníci, kteří nejsou zaměstnanci zařazení do ústředního správního úřad (ust. § 152 správního řádu).

Nevylučuje-li to povaha věci, nebo nestanoví-li zákon něco jiného, platí pro řízení o rozkladu ustanovení o odvolání (Kopecký a kol., 2022).

### 3.) Podáním podnětu k přezkumu

Přezkumné řízení je dozorčí prostředek, uplatňovaný z moci úřední, a umožňující správním orgánům v rámci instanční hierarchie zasáhnout do již pravomocného rozhodnutí, a případně vést k jeho změně nebo zrušení, s cílem napravit jeho nezákonnost (Hendrych a kol., 2016).

Podáním podnětu k přezkumu může účastník řízení, stejně jako kdokoliv jiný, upozornit příslušné orgány na rozhodnutí, která jsou v rozporu s právními předpisy. Toto rozhodnutí musí být v právní moci, nebo musí být alespoň předběžně vykonatelné (ust. § 94 odst. 1 správního řádu).

Při přezkumném řízení je zkoumáno, zda v řízení byly porušeny platné právní předpisy. Příslušný orgán podnět prověří, a jestliže neshledá důvody k zahájení přezkumného řízení, sdělí tuto skutečnost s uvedením důvodů do 30 dnů podateli. V případě, že daný podnět považuje za opodstatněný, zahájí v dané věci řízení, a to vydáním usnesení. Usnesení lze vydat do dvou měsíců ode dne, kdy se příslušný správní orgán o důvodu zahájení přezkumného řízení dozvěděl, nejpozději však do 1 roku od právní moci rozhodnutí ve věci (ust. § 96 odst. 1 správního řádu).

### 4.) Obnova řízení

Obnova řízení je mimořádným opravným prostředkem, který umožňuje účastníkům řízení domáhat se obnovu řízení již ukončeného pravomocným rozhodnutím, a to z důvodu nápravy vad řízení.

Hlavním důvodem je především zjištění, zda vyšly najevo dříve neznámé skutečnosti nebo důkazy, které existovaly v době původního řízení a které účastník, jemuž jsou ku prospěchu, nemohl v původním řízení uplatnit, anebo se provedené důkazy ukázaly nepravdivými.

Podmínkou obnovy řízení je pochopitelně i ta skutečnost, že obnova řízení není vyloučena jinými zvláštními právními předpisy (Kopecký a kol., 2022).

Nezanedbatelnou podmínkou je pak zachování lhůt, které jsou hranicí, za níž už převažuje zájem na zachování právní jistoty nad potřebou znovu ve věci rozhodnout (Hendrych a kol., 2016). Tato lhůta je pro účastníka řízení stanovena do 3 měsíců ode dne, kdy se o důvodu obnovy řízení dozvěděl, nejpozději však do 3 let ode dne právní moci rozhodnutí (ust. § 100 odst. 2 správního řádu).

Příslušným úřadem je pak ten správní orgán, který ve věci rozhodoval v prvním stupni. Ten podanou žádost posoudí a následně o případné obnově řízení rozhodne.

##### 5.) Podáním žaloby ve správním soudnictví

Žaloba je mimořádný opravný prostředek, kterým se může účastník řízení v rámci správního soudnictví domáhat ochrany veřejných subjektivní práv, způsobem a za podmínek stanovených soudním řádem správním nebo jiným zvláštním zákonem (ust. § 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního).

Žalobu může proti rozhodnutí podat každý, kdo tvrdí, že byl tímto rozhodnutím správního orgánu zkrácen na svých právech a to přímo, nebo v důsledku porušení svých práv v předcházejícím řízení. V takovém případě je žalobce se domáhat zrušení takového rozhodnutí, případně vyslovení jeho nicotnosti (Blažek a kol., 2016).

Žalobu lze podat do dvou měsíců poté, kdy rozhodnutí bylo žalobci oznámeno doručením písemného vyhotovení nebo jiným zákonem stanoveným způsobem, nestanoví-li zvláštní zákon lhůtu jinou (ust. § 72 odst. 1 soudního řádu správního).

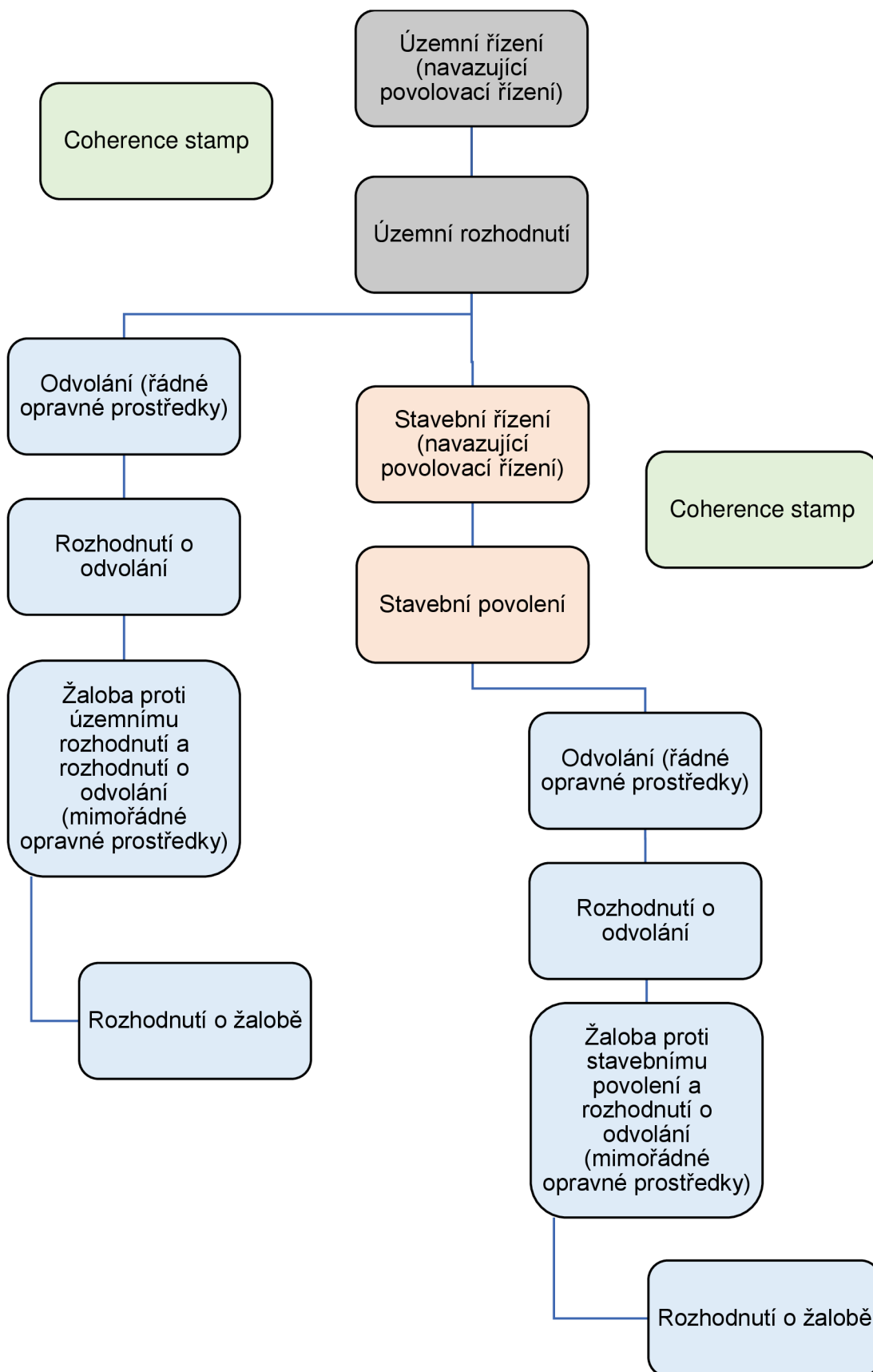
Nezbytnou podmínkou podání žaloby, je vyčerpání všech řádných opravných prostředků v rámci řízení před správním orgánem. Pokud tyto prostředky nejsou vyčerpány, nelze se již následně domáhat ochrany subjektivně veřejných práv u soudu [ust. § 68 písm. a) soudního řádu správního]. Z principu jsou tedy žalobou napadány odvolací rozhodnutí správních orgánů druhého stupně.

K řízení ve správním soudnictví je obvykle věcně příslušný krajský soud, v jehož obvodu je sídlo správního orgánu, který ve věci vydal rozhodnutí v prvním stupni nebo jinak zasáhl do práv toho, kdo se u soudu domáhá ochrany (ust. § 7 odst. 1 a 2 soudního řádu správního).

Správní soud rozhoduje o podané žalobě rozsudkem, nejsou-li důvody pro odmítnutí návrhu či pro zastavení řízení, a to tak, že žalobu buďto zamítne, nebo napadené správní rozhodnutí zruší (případně zruší současně i rozhodnutí správního orgánu prvního stupně) a věc vrátí žalovanému k dalšímu řízení, příp. vysloví jeho nicotnost (Hendrych a kol., 2016).

Správní soudnictví a řízení před správními soudy je založeno na jednoinstančnosti. Proti rozsudku správního soudu tedy není odvolání přípustné, a jeho doručením jednotlivým účastníkům řízení nabývá právní moci (ust. § 54 odst. 5 soudního řádu správního). Lze však proti tomuto rozsudku podat tzv. kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu. Jedná se o mimořádný opravný prostředek, a tomu odpovídá i obecná absence odkladného (suspenzivního) účinku této kasační stížnosti (Potěšil, 2022).

Schéma č. 3: Povolovací proces ve výstavbě včetně opravných prostředků (Votoček, 2023).



### 3.3.3 Závazná stanoviska v rámci procesu EIA a v navazujících správních řízeních

Některé typy rozhodnutí uvedené v části třetí správního řádu jsou podmíněné závazným stanoviskem. Závazné stanovisko je úkonem, resp. aktem příslušného správního orgánu podle části čtvrté správního řádu, které je učiněno v rámci výkonu veřejné správy. Vydává jej správní orgán na základě zvláštního zákona a v něm obsaženém zákonném zmocnění (např. v rámci procesu EIA, nebo ochrany jednotlivých chráněných zájmů – památková péče, zemědělský půdní fond, ochrana ovzduší atd.).

Při procesu jeho vydání disponují tyto správní orgány pravomocemi a postavením dotčeného orgánu podle § 136 správního řádu. Jedná se v podstatě o jakési jejich závazné vyjádření příp. sdělení k určité otázce, jež má vztah k předmětu řízení ve věci samé (Potěšil a kol., 2020), nebo odsouhlasení realizace záměru/stavby v případě, kdy dle zvláštního právního předpisu může být vydáno určité povolovací rozhodnutí pouze s takovýmto souhlasem (povolením, v dohodě) jiného správního orgánu než toho, který toto povolovací rozhodnutí vydává (Jemelka a kol., 2023).

Správní řád stanovuje, že správní orgán příslušný k vydání závazného stanoviska vydá závazné stanovisko bez zbytečného odkladu, nejpozději do 30 dnů ode dne, kdy byl o vydání závazného stanoviska požádán. K této lhůtě se připočítává doba až 30 dnů, jestliže je zapotřebí nařídit ohledání na místě nebo jde-li o zvlášť složitý případ (ust. § 149 odst. 4 správního řádu).

V rámci procesu posouzení a v navazujících povolovacích řízeních vydává příslušný orgán kompetentní k vedení daného procesu EIA takovýchto závazných stanovisek několik. V první řadě má formu závazného stanoviska samotné stanovisko EIA.

Z důvodu zamezení případným změnám záměru během navazujících povolovacích řízení, resp. mezi procesem EIA a těmito navazujícími řízeními (vedenými především dle stavebního zákona) byl zmíněnou novelou zákona č. 39/2015 Sb., v našem právním řádu uzákoněn institut tzv. verifikace. V rámci tohoto procesu příslušný orgán, který vydával stanovisko EIA, ověří zda v dokumentaci předkládané pro jednotlivá navazující řízení nedošlo oproti verzi posuzované v rámci procesu EIA k takovým změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, zejména ke zvýšení jeho kapacity a rozsahu nebo ke změně jeho technologie, řízení provozu nebo způsobu užívání. Na základě tohoto ověření vydá příslušný úřad tzv. verifikační stanovisko (*coherence stamp*), a to buď kladné, nebo záporné. Toto stanovisko má rovněž formu závazného stanoviska.

Verifikace musí být prováděna pro každé navazující řízení. Je-li těchto navazujících řízení více (s ohledem na různé druhy těchto řízení, které mnohdy vedou různé správní orgány), nebo např. je-li záměr povolován po částech, je nezbytné pro každé takové samostatné navazující řízení provést verifikaci a vydat verifikační stanovisko (NSS, 2021).

### 3.3.3 Časová náročnost povolovacích procesů

Stejně jako v kapitole 3.2.3 je pro lepší představu nezbytné přiblížit orientační dobu trvání jednotlivých povolovacích řízení. S ohledem na značnou variabilitu těchto

řízení, blíže popsanou v kapitole 3.3.1, a pro lepší přehlednost bude pozornost věnována dvěma základním typům řízení, které se při výstavbě staveb pozemních komunikací uplatňují nejvíce – tedy řízení o vydání rozhodnutí o umístění stavby a klasickému stavebnímu řízení.

Základním krokem investora je pořízení/zhotovení projektové dokumentace v náležitém stupni podrobnosti pro dané řízení – tedy pro územní řízení ve stupni DÚR a pro stavební řízení ve stupni DSP.

Pořízení projektové dokumentace je plně v režii investora a pro její zhotovení není žádná správní lhůta stanovena. Investor musí mít pouze na paměti platnost dříve vydaných správních aktů příp. závazných stanovisek, která budou podkladem pro předmětné správní řízení, a jejichž platnost by tedy v době podání žádosti o vydání příslušného rozhodnutí měla být zachována.

### Územní řízení

Zpracovanou projektovou dokumentaci ve stupni DÚR je třeba před podáním žádosti o vydání územního rozhodnutí projednat s dotčenými orgány státní správy (DOSS), příp. jim tuto DÚR předložit jako podklad pro vydání jejich závazných stanovisek a podkladových rozhodnutí nezbytných pro územní řízení (např. *coherence stamp* v EIA aj.).

Jak již bylo uvedeno v předešlé kapitole 3.3.3 příslušný správní orgán je při vydávání závazného stanoviska vázán příslušnými ust. správního řádu z nichž vyplývá, že orgán příslušný k vydání závazného stanoviska vydá toto závazné stanovisko bez zbytečného odkladu, nejpozději do 30 dnů ode dne, kdy byl o vydání závazného stanoviska požádán. K této lhůtě se připočítává doba až 30 dnů, jestliže je zapotřebí nařídit ohledání na místě nebo jde-li o zvláště složitý případ.

Pro vydání podkladových rozhodnutí se procesní lhůty řídí dle zvláštních právních předpisů, podle kterých jsou tato rozhodnutí vydávána. Nejsou-li v těchto zvláštních normách procesní lhůty stanoveny, použije se ustanovení normy obecné tedy správního řádu, není-li ovšem tato možnost zvláštní normou vyloučena (Kopecký a kol., 2022).

Všeobecně platí, že správní orgán musí vydat rozhodnutí bez zbytečného odkladu (ust. § 71 odst. 1 správního řádu). Pokud nelze rozhodnutí vydat bezodkladně, je správní orgán povinen vydat toto rozhodnutí nejpozději do 30 dnů. Je-li zapotřebí nařídit ústní jednání nebo místní šetření, nebo jde-li o zvláště složitý případ lze k původní lhůtě připočítat dalších 30 dnů (ust. § 71 odst. 3 písm. a) správního řádu).

Samotné územní řízení se pak řídí ust. § 84 – 96 stavebního zákona. V řízení s velkým počtem účastníků se oznámení o zahájení řízení a další písemnosti v řízení doručují postupem podle § 144 odst. 6 správního řádu, tedy veřejnou vyhláškou. Řízení je zahájeno uplynutím lhůty stanovené ve veřejné vyhlášce; lhůta nesmí být kratší než 15 dnů ode dne vyvěšení veřejné vyhlášky na úřední desce (ust. § 144 odst. 2 správního řádu).

Pro rozhodování příslušného správního orgánu platí, že v jednoduchých věcech, zejména lze-li rozhodnout na základě dokladů předložených žadatelem, rozhodne stavební úřad bez zbytečného odkladu, nejdéle však ve lhůtě do 60 dnů ode dne

zahájení územního řízení; ve zvlášť složitých případech, zejména při postupu podle odstavce 2, stavební úřad rozhodne nejdéle ve lhůtě do 90 dnů (ust. § 87 odst. 4 stavebního zákona).

V řízení s velkým počtem účastníků řádu (což stavby pozemních komunikací obvykle splňují) se územní rozhodnutí doručují postupem podle § 144 odst. 6 správního řádu – tedy veřejnou vyhláškou podle § 25 odst. 3 správního řádu (ust. § 87 odst. 3 stavebního zákona). Je tedy třeba počítat i s příslušnými lhůtami vyplývajícími ze zveřejňování správních aktů tímto způsobem popsaným v kapitole 3.2.3.

**Celková předpokládaná lhůta** pro získání pravomocného **územního rozhodnutí** je tedy v ideálním případě, při optimálně zpracované projektové dokumentaci, a bez výraznějších rozporů a nesouhlasů dotčených orgánů státní správy a účastníků řízení, cca 135 dnů, ve zvlášť složitých případech **cca 195 dnů**.

### Stavební řízení

Zpracovanou projektovou dokumentaci ve stupni DSP je třeba před podáním žádosti o vydání stavebního povolení projednat s DOSS, příp. jim tuto DSP předložit jako podklad pro vydání jejich závazných stanovisek a podkladových rozhodnutí nezbytných pro stavební řízení (např. *coherence stamp* v EIA aj.). Pro jejich vydávání platí shodné lhůty jako v územním řízení.

Samotné stavební řízení se pak řídí ust. § 108 a násl. stavebního zákona. V řízení s velkým počtem účastníků se oznámení o zahájení řízení a další písemnosti v řízení doručují postupem podle § 144 odst. 6 správního řádu, tedy veřejnou vyhláškou. Řízení je zahájeno uplynutím lhůty stanovené ve veřejné vyhlášce; lhůta nesmí být kratší než 15 dnů ode dne vyvěšení veřejné vyhlášky na úřední desce.

Pro rozhodování příslušného správního orgánu platí, že v jednoduchých věcech, zejména lze-li rozhodnout na základě dokladů předložených stavebníkem, rozhodne stavební úřad bez zbytečného odkladu, nejdéle však ve lhůtě do 60 dnů ode dne zahájení stavebního řízení; ve zvlášť složitých případech stavební úřad rozhodne nejdéle ve lhůtě do 90 dnů (ust. § 112 odst. 3 stavebního zákona).

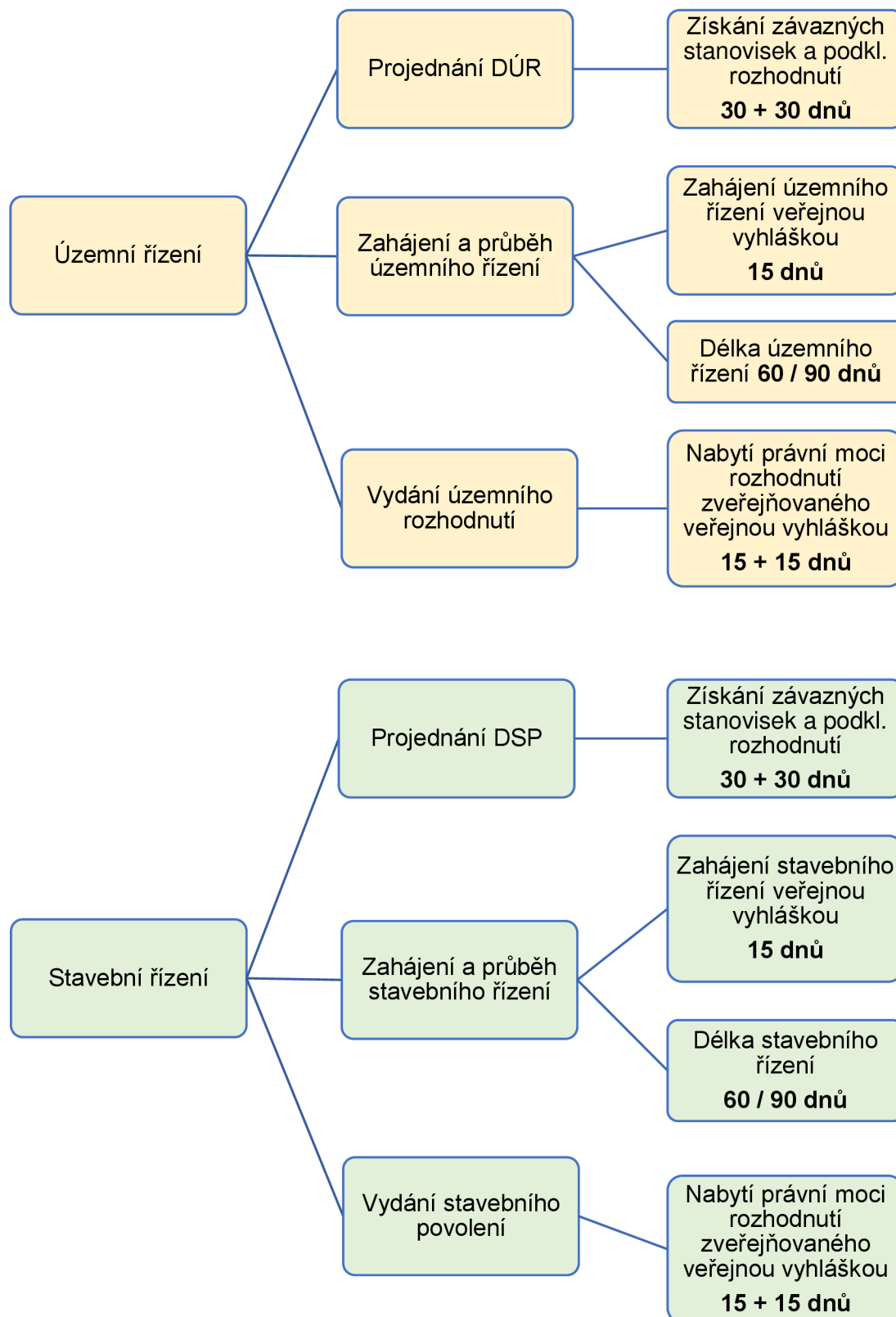
V řízení s velkým počtem účastníků řádu se stavební povolení doručuje postupem podle § 144 odst. 6 správního řádu – tedy veřejnou vyhláškou podle § 25 odst. 3 správního řádu. Je tedy i v tomto případě třeba počítat s příslušnými lhůtami vyplývajícími ze zveřejňování správních aktů tímto způsobem popsaným v kapitole 3.2.3.

**Celková předpokládaná lhůta** pro získání pravomocného **stavebního povolení** je tedy v ideálním případě rovněž cca 135 dnů, ve zvlášť složitých případech **cca 195 dnů**.

Jak je vidět lhůty pro stavební řízení jsou obdobné jako v územním řízení. Je zde však jeden podstatný rozdíl a to ten, že zatímco územní rozhodnutí bývá zpravidla jedno pro celou dotčenou plochu, na které bude uvažovaný záměr umístěn, a vydává jej jediný příslušný stavební úřad, stavebních povolení bývá vícero, neboť působnost stavebního úřadu ve stavebním řízení u staveb vyjmenovaných ve stavebním zákoně vykonávají tzv. „speciální stavební úřady“ (především silniční SÚ, drážní SÚ a vodoprávní SÚ).



Schéma č. 4: Časová náročnost povolovacích procesů ve výstavbě (Votoček, 2023).



Typ řízení	Fáze řízení	Lhůty (den)	Celkem max. (den)
Územní řízení	Projednání DÚR	30 + 30	195
	Zahájení ÚŘ a jeho průběh	15	
		60 / 90	
Vydání územního rozhodnutí + nabytí PM	15 + 15		
Stavební řízení	Projednání DSP	30 + 30	195
	Zahájení ÚŘ a jeho průběh	15	
		60 / 90	
Vydání územního rozhodnutí + nabytí PM	15 + 15		

Tabulka č. 2: Časová náročnost navazujících povolovacích procesů ve výstavbě (Votoček, 2023).

## 4. Metodika

Cílem této diplomové práce je analýza záměrů staveb pozemních (silničních) dopravních komunikací, spadajících pod některý z bodů přílohy č. 1 zákona EIA, a především průzkum časové náročnosti celého procesu EIA, a do jaké míry se projevuje na celkové délce povolovacích řízení při realizaci výstavby staveb dopravních komunikací.

K dosažení vytčeného cíle byly definovány následující výzkumné otázky a jejich podotázky, které bude třeba na základě provedeného výzkumu zodpovědět.

- Jsou v rámci procesu EIA plněny časové limity stanovené platnými právními předpisy?
  - *Má příp. odpor veřejnosti spojený s konáním veřejného projednání má vliv na překračování stanovených lhůt procesu EIA?*
  - *Ovlivnila úprava procesu posouzení v 11/2017 jeho celkovou délku?*
- Projevilo se případné neplnění těchto limitů nějakým způsobem na celkové délce povolovacích procesů u konkrétních záměrů?
  - *Co způsobuje časovou náročnost povolovacích procesů a jak jí příp. snížit?*
- Lze případným průtahům v rámci procesu EIA nějak zamezit? A pomocí jakých prostředků a opatření?

### 4.1 Sběr dat

Hlavním zdrojem informací jsou data získaná z databázového systému EIA provozovaného Českou informační agenturou životního prostředí CENIA. Jedná se o data obsahující informace z let 2002 až 2023 o všech záměrech staveb pozemních dopravních komunikací, u kterých bylo provedeno zjišťovací řízení, nebo u kterých proběhl proces posouzení.

V příloze č. 1 zákona EIA po nabytí účinnosti změnového zákona č. 326/2017 Sb. jsou tyto záměry uváděny v kategorii I/47, I/48, II/48, II/49. Výklad dikce těchto bodů je obsažen v metodickém výkladu Ministerstva životního prostředí z r. 2018 (viz Metodický výklad vybraných bodů přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí a souvisejících ustanovení vydaný Ministerstvem životního prostředí, Odborem posuzování vlivů na životní prostředí dne 01.10.2018 pod č. j. MZP/2018/710/3250).

Před účinností tohoto zákona, tedy do 31.10.2017 byly tyto záměry uváděny v kategorii I/9.3, I/9.4 a II/9.1. Přestože takovéto záměry byly v rámci tehdy nastavených pravidel podrobeny procesu posouzení v jiném rozsahu než v pozdější době, a i přes skutečnost, že před 01.04.2015 nebyl takovýto proces posouzení kompatibilní s právními předpisy EU/ES, byly tyto záměry do prováděné analýzy zahrnuty, a to především s ohledem na omezený počet záměrů vedených po tomto nabytí účinnosti zákona EIA.

V první části této analýzy tedy šlo především o to určit kolik, z celkového množství záměrů posuzovaných v rámci systému EIA v ČR, se týkalo liniových dopravních záměrů.

Databázový systém EIA poskytnutý Českou informační agenturou životního prostředí CENIA obsahoval informace o stavech záměru ke dni 07.06.2023 zpracované v PC programu Microsoft Office Excel. Z tohoto databázového systému byla postupně vyfiltrována potřebná data k záměrům z příslušných výše uvedených kategorií.

Pro dosažení cíle této práce bylo nezbytné z takto získané množiny záměrů vyseparovat ty záměry, které neodpovídaly požadovaným kritériím a nebyly sto poskytnou adekvátní informace. Jednalo se především o aktuálně řešené záměry, pro které nebyl doposud vydán žádný správní akt (závěr zjišťovacího řízení, nebo stanovisko EIA), nebo záměry, které byly předčasně ukončeny z jiných důvodů.

Vzhledem k pozdější fázi této analýzy, a pro větší přehlednost tak značného množství liniových dopravních záměrů, bylo třeba si tyto záměry uspořádat do několika skupin, členěných dle konkrétního odpovědného úřadu, který proces posouzení vedl. Určení těchto odpovědných úřadů je provedeno na základě speciálního „kódu úřadu“, který je obsažen v kódu každého záměru a který je unikátní pro ten který příslušný úřad. Pokud byl kód úřadu MZP nebo OV příslušný proces posouzení zajišťovalo Ministerstvo životního prostředí nebo jeho jednotlivé odbory výkonu státní správy. Krajské úřady pak mají přiřazenu zkratku vycházející z názvu příslušného kraje.

V druhé části analýzy byly vybrány konkrétní liniové dopravní záměry v rámci vybraných územních celků NUTS 3 (kraje) v ČR. S ohledem na moji profesionální působnost byl zvolen kraj Ústecký. V rámci tohoto kraje byly vybrány všechny záměry, které jednak prošli procesem posouzení, a pro něž zároveň byla vydána všechna navazující povolovací rozhodnutí.

V rámci této druhé fáze byla provedena analýza doby potřebné pro získání všech navazujících povolovacích rozhodnutí. Podkladem pro tuto analýzu jsou konkrétní správní akty, a to především územních rozhodnutí a stavebních povolení, získané od příslušných správních úřadů – tedy ze strany stavebních úřadů a investora těchto staveb Ředitelství silnic a dálnic s. p.

## 4.2 Kritéria prováděné analýzy

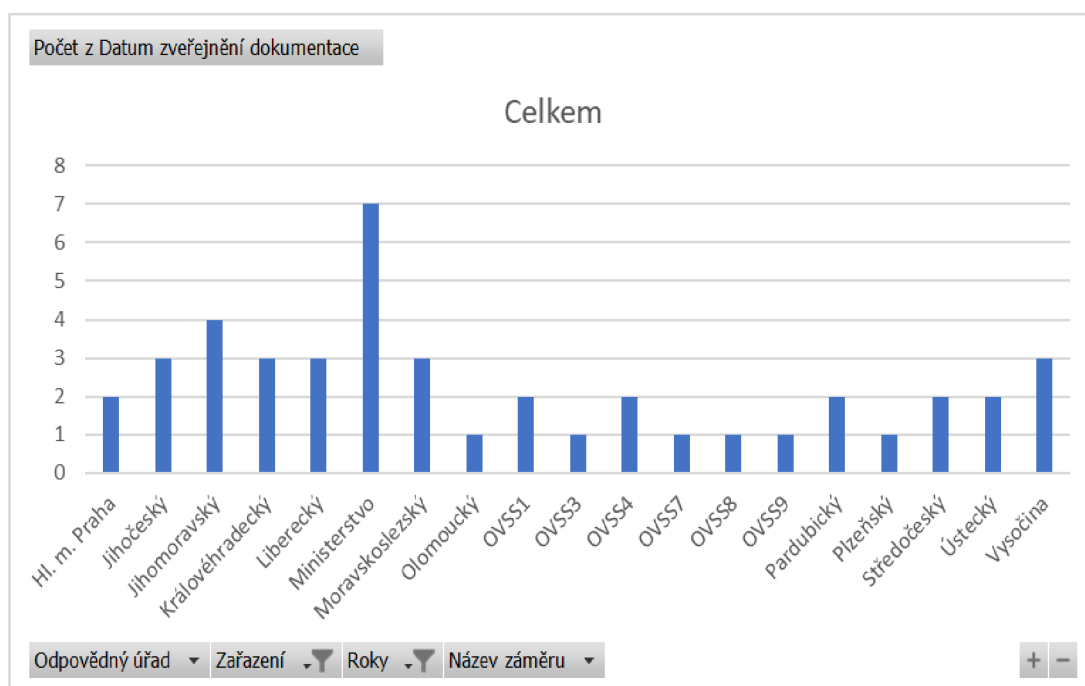
Pro prováděnou **první fázi analýzy** byla stanovena následující kritéria:

a) Celková délka (doba trvání) vedeného zjišťovacího řízení - Celková délka zjišťovacího řízení je v rámci této analýzy počítána od předložení oznámení do doby vydání závěru zjišťovacího řízení.

b) Celková délka (doba trvání) procesu posouzení – Celková délka procesu posouzení je v rámci této analýzy počítána od předložení dokumentace EIA (první dokumentace v případě, že by tato byla vrácena k doplnění či přepracování) do doby vydání stanoviska EIA.

c) Rozčlenění vybraných záměrů – Z důvodu lepší přehlednosti byly vybrané záměry rozčleněny do jednotlivých skupin podle odpovědných úřadů, které proces posouzení vedly.

d) Rozdělení dle typu procesu posouzení – Jednotlivé záměry byly rozděleny dle legislativy účinné v době jejich posuzování, protože některými změnami zákonů docházelo ke změnám průběhu procesu posouzení, a tedy i ke změnám min. délky tohoto procesu. Nejdelší přípustná lhůta procesu posouzení od předložení dokumentace EIA po vydání stanoviska EIA je dle lhůt obsažených v zákoně EIA, ve znění po novelizaci č. 326/2017 Sb., max. 150 dnů. Před novelizací – tedy u řízení vedených dle zákona EIA ve znění účinném do 31.10.2017 byla tato lhůta ještě o 40 dnů delší, tedy 190 dnů. Tato skutečnost byla v prováděné analýze zohledněna.



**Graf č. 1:** Rozdělení záměrů staveb pozemních dopravních komunikací podle jednotlivých příslušných úřadů po 01.11.2017 (Votoček, 2023)

e) Další podstatné atributy procesu posouzení – Jako další podstatné skutečnosti ovlivňující délku procesu posouzení byly identifikovány tyto atributy:

- informace o tom, zda dokumentace EIA byla vrácena k doplnění či přepracování tedy, zda vina na průtazích v řízení je zcela, nebo alespoň částečně na straně oznamovatele
- informace, zda se záměr nebo některý z podkladů řízení (dokumentace, některé její přílohy, či u řízení vedených před 01.11.2017 i posudek) setkal s výrazným nesouhlasem veřejnosti či dotčené veřejnosti, a bylo tedy konáno veřejné projednání dokumentace EIA
- informace, zda samotný záměr je tak komplikovaného rázu, že je z hlediska svých vlivů na životní prostředí a zdraví lidí nerealizovatelný, tedy zda výsledné stanovisko bylo souhlasné či nesouhlasné.

V druhé fázi analýzy byla stanovena následující kritéria:

a) Celková délka (doba trvání) navazujícího „povolovacího“ správního řízení – Celková délka navazujícího správního řízení je v rámci této analýzy počítána od předložení žádosti do doby nabytí právní moci vydaného „povolovacího“ rozhodnutí. Nebyla-li doložka nabytí právní moci získána, bude celková délka procesu počítána do doby vydání tohoto rozhodnutí.

Většina povolovacích rozhodnutí byla s ohledem na značný počet účastníků řízení zveřejňována veřejnou vyhláškou. Tento institut zpravidla prodlouží celkovou délku řízení cca o 30 dnů.

Délka povolovacích správních řízení bude s ohledem na rozdílnou složitost těchto řízení počítána zvláště pro územní, a zvláště pro stavební řízení.

b) Využití opravných prostředků - Jako podstatná skutečnost ovlivňující délku navazujícího „povolovacího“ správního řízení byla identifikována především skutečnost, zda u vydaných správních aktů bylo některým z účastníků řízení uplatněn řádný příp. mimořádný opravný prostředek.

c) Doba od vydání stanoviska EIA do podání žádosti o zahájení prvního navazujícího „povolovacího“ správního řízení – Uvedený údaj dokresluje, jakou naléhavost navazujícím správním řízením oznamovatel přikládá.

### 4.3 Zpracování dat

**Úkolem první části analýzy** bylo prověřit reálnost teoretického předpokladu u konkrétních posuzovaných záměrů. Na základě provedené analýzy je zřejmé jak se daří příslušným úřadům tuto dobu procesu posouzení dodržovat, nebo jak výrazně se tato doba navýší v reálném světě státní správy ČR.

Ze zjištěných dat byla vypočítána průměrná celková délka zjišťovacího řízení.

Následně byla vypočítána rovněž průměrná celková délka procesu posouzení u záměrů zajišťovaných jedním konkrétním odpovědným úřadem, a byla provedena komparace se lhůtami stanovenými zákonem EIA (150 a 190 dnů).

Tato průměrná celková délka byla určena zvláště pro záměry, u nichž byla dokumentace EIA vrácena oznamovateli k doplnění či přepracování, a zvláště pro záměry, u nichž byla dokumentace EIA v pořádku.

Zároveň bylo dovozeno, jak se skutečnost, že řízení o posouzení bylo vedeno až po 01.11.2017 projevila na jeho celkové délce.

Ze skutečnosti, zda v rámci prováděného procesu bylo či nebylo konáno veřejné projednání lze dovodit, kdy se záměr nesetkal s výrazným nesouhlasem veřejnosti, a jak se tato skutečnost projevila na jeho celkové délce.

Tento postup byl zopakován u všech odpovědných úřadů a u všech záměrů splňujících stanovená kritéria.

**Úkolem druhé části analýzy** bylo prověřit reálnost teoretického předpokladu u konkrétních realizovaných staveb. Na základě provedené analýzy je zřejmé, jak se daří příslušným úřadům lhůty v rámci navazujícího správního řízení dodržovat, příp. jak výrazně se celková délka vedených správních řízení navýší.

Ze zjištěných dat byla vypočítána celková průměrná délka navazujících správních řízení vedených příslušnými obecnými i speciálními stavebními úřady. Tato průměrná délka byla s ohledem na osobitost a rozdílnou složitost územního a stavebního řízení rozdělena zvláště dle těchto typů správních řízení.

Následně bylo zjištěno o kolik se průměrná celková délka navazujících správních řízení liší od předpokladu vyplývajícího ze zákona (135 a 195 dnů). S ohledem na skutečnost, že záměry liniových dopravních staveb patří svým rozsahem a charakterem bezesporu mezi záměry obzvláště složité, byl použit horní limit vyplývající ze zákona, tedy 195 dnů.

Skutečnost, zda byl vůči vydanému správnímu aktu uplatněn řádný či mimořádný opravný prostředek nám dovozuje některé nedostatky, ať už v předkládané dokumentaci, či ve vedeném správním řízení, které mají pochopitelně vliv na celkové délce vedeného povolovacího řízení.

Současně byla posouzena doba od vydání stanoviska EIA do podání žádosti o zahájení prvního navazujícího „povolovacího“ správního řízení. Z tohoto údaje lze dovodit, jakou naléhavost navazujícím správním řízením oznamovatel přikládal, a do jaké míry s projektovou přípravou příp. s realizací záměru spíchal.

Tento postup byl zopakován u všech navazujících správních řízeních, která byla pro daný záměr vedena.

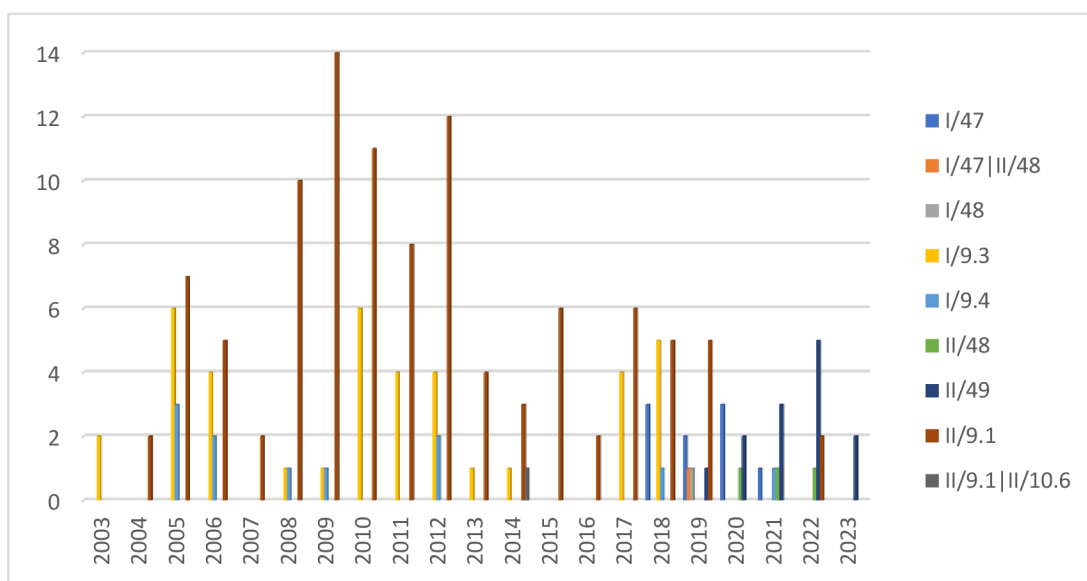
## 5. Výsledky

Ke dni 07.06.2023 bylo v databázovém systému EIA evidováno celkem 17 952 záměrů. Z tohoto celkového množství se 827 záměrů týkalo staveb pozemních dopravních komunikací, spadajících pod některý z bodů přílohy č. 1 zákona EIA. Tento počet zahrnuje veškeré evidované záměry, tedy i ty záměry, které skončili vydáním zjišťovacího řízení, byly ukončeny z jiných důvodů, nebo nadále pokračují. V grafu č 2, který je součástí přílohy č. 2, je znázorněno rozdělení tohoto celkového počtu záměrů staveb pozemních komunikací podle jednotlivých příslušných úřadů, které byly kompetentní k jejich vyřízení.

Z tohoto celkového množství pak 181 záměrů prošlo procesem posouzení a skončilo buď vydáním stanoviska EIA (do 03/2015), nebo závazného stanoviska EIA (od 04/2015).

U zbylých 645 záměrů skončilo vydáním zjišťovacího řízení, bylo ukončeno z jiných důvodů, nebo v současné době nadále pokračují.

Současně u 789 záměrů proběhlo zjišťovací řízení a byl vydán závěr zjišťovacího řízení.



**Graf č. 3:** Počet veškerých vydaných stanovisek EIA, nebo závazných stanovisek EIA pro jednotlivé kategorie staveb pozemních komunikací v jednotlivých letech (Votoček, 2024).

Pro lepší orientaci a přehled jsou získané údaje rozčleněny dle jednotlivých odpovědných úřadů, které proces posouzení vedly. Orientační rozdělení vybraných záměrů podle jednotlivých příslušných úřadů je zřejmé z grafu uvedeného v příloze č. 1.



## 5.1 První fáze analýzy

### 5.1.1 Hlavní město Praha (kód záměru PHA)

V kompetenci Hlavního města Prahy bylo vedeno celkem 9 řízení o posouzení vlivu záměru pozemních dopravních komunikací. Ve vztahu k celkovému počtu všech vedených řízení na území ČR, tvoří záměry realizované v územní kompetenci Hlavního města Prahy cca 4,95 %.

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
PHA1073	-	11.07.2017/ 12.12.2019	-	2	ano	-	885
PHA1119	02.03.2021/ 09.06.2021	31.03.2022/ 24.05.2023	ano	-	-	100	420
PHA265	13.11.2006/ 07.02.2007	22.06.2007/ 11.02.2008	-	-	-	87	235
PHA433	30.07.2007/ 22.01.2008	04.12.2008/ 15.07.2009	-	-	-	177	224
PHA263	07.11.2006/ 21.03.2007	17.07.2007/ 10.07.2009	-	1	ano	135	725
PHA253	18.10.2006/ 02.03.2007	24.04.2007/ 07.09.2009	-	2	ano	136	868
PHA583	07.10.2008/ 09.12.2008	27.07.2009/ 21.09.2010	-	-	ano	64	422
PHA397	25.05.2007/ 26.11.2007	11.07.2008/ 04.01.2010	-	1	ano	186	543
PHA601	13.11.2008/ 02.03.2009	10.07.2012/ 22.11.2013	-	-	ano	110	501

**Tab. č. 3:** Výčet procesů EIA vedených pro záměry staveb pozemních komunikací příslušným úřadem Hlavního města Prahy (Votoček, 2024).

Celková průměrná délka vedených zjišťovacích řízení je 124 dnů – tedy o 47 dnů vyšší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Jediné z řízení (PHA583) tuto zákonnou lhůtu dodrželo. Lze předpokládat souvislost se lokalitou hlavního města.

Průměrná celková délka procesu posouzení záměrů vedených do 31.10.2017, u nichž byla dokumentace EIA vrácena oznamovateli k doplnění či přepracování, je cca 755 dnů - tedy cca 4 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

Průměrná celková délka procesu posouzení záměrů vedených do 31.10.2017, u nichž dokumentace EIA byla v souladu s požadavky platných právních předpisů, je cca 345 dnů – tedy cca 1,8 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

Z uvedené tabulky je zcela evidentní poměrně značné navýšení doby trvání procesu posouzení, a to nejen u záměrů, u nichž byla dokumentace EIA vrácena z důvodů jejích vad a nedodělků oznamovateli k přepracování, ale i záměrů, kde se žádné tyto nedostatky v podkladech nevyskytly.

U řízení vedených až po 01.11.2017 činila délka procesu posouzení necelých 420 dnů – tedy cca 2,8 x vyšší, než byla 150 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Vzhledem ke skutečnosti, že jde pouze o jediný případ (PHA1119), nelze objektivně hodnotit statistickou významnost.

Naopak je z výsledků zřejmé, že v případech, kdy se záměr nesetkal s výrazným nesouhlasem veřejnosti, a nebylo tedy konáno veřejné projednání, byla celková délka procesu posouzení výrazně kratší.

### 5.1.2 Jihočeský kraj (kód záměru JHC)

Ze strany Krajského úřadu Jihočeského kraje bylo vedeno 15 řízení o posouzení vlivu záměru pozemních dopravních komunikací. Ve vztahu k celkovému počtu všech vedených řízení na území ČR, tvoří záměry realizované v územní kompetenci Krajského úřadu Jihočeského kraje cca 8,24 %.

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
JHC041	23.04.2002/ 11.07.2002	14.05.2003/ 01.03.2004	-	-	ano	80	293
JHC247	13.04.2007/ 16.05.2007	28.04.2008/ 17.12.2008	-	-	-	34	234
JHC128	16.11.2005/ 06.01.2006	13.11.2007/ 24.06.2008	-	-	-	52	529
JHC344	25.01.2008/ 14.03.2008	24.02.2009/ 17.07.2009	-	-	-	50	144
JHC334	13.11.2007/ 13.12.2007	24.02.2009/ 24.09.2009	-	-	ano	31	213
JHC290	02.10.2007/ 06.11.2007	06.04.2009/ 31.08.2009	-	-	ano	36	148
JHC565	19.05.2009/ 18.06.2009	20.12.2011/ 26.06.2012	-	1	-	31	190
JHC546	13.05.2009/ 18.06.2009	27.07.2011/ 27.02.2012	-	-	-	37	216

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
JHC534	28.04.2011/ 06.06.2011	14.08.2014/ 17.03.2015	-	-	ano	40	216
JHC712	05.01.2015/ 12.02.2015	23.03.2016/ 14.10.2016	-	-	ano	39	206
JHC730	31.03.2015/ 18.05.2015	09.08.2016/ 01.02.2017	-	-	ano	49	177
JHC713	05.01.2015/ 13.02.2015	20.06.2017/ 16.11.2017	-	-	ano	40	150
JHC704	18.11.2014/ 17.12.2014	01.11.2017/ 12.03.2018	ano	-	ano	30	132
JHC821	02.05.2017/ 30.06.2017	14.08.2019/ 19.12.2019	ano	-	-	60	128
JHC988	14.09.2021/ 29.10.2021	15.11.2022/ 29.03.2023	ano	-	ano	46	135

Tab. č. 4: Výčet procesů EIA vedených pro záměry staveb pozemních komunikací příslušným Krajským úřadem Jihočeského kraje (Votoček, 2024).

Celková průměrná délka vedených zjišťovacích řízení je 44 dnů – tedy o 33 dny nižší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Jediné z řízení (JHC041) tuto zákonnou lhůtu překročilo, a to o 3 dny.

Průměrná celková délka procesu posouzení záměrů vedených do 31.10.2017, u nichž dokumentace EIA nebyla vrácena oznamovateli, je cca 266 dnů – tedy cca 1,2 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Ani průměrná celková délka procesu posouzení u záměru, u něž byla dokumentace EIA vrácena oznamovateli k doplnění či přepracování (jediný případ č. JHC565) nepřesáhla 190 denní lhůtu vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

U řízení vedených až po 01.11.2017 činila průměrná celková délka procesu posouzení necelých 132 dnů – tedy pod 150 denní hranicí maximální lhůty vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

Ze zjištěných údajů je zřetelné prakticky permanentní dodržování doby trvání procesu posouzení (vyjma jediného případu), a to bez ohledu na skutečnost, zda byla dokumentace EIA vrácena či nikoliv, a zda se záměr setkal či nasetkal s nesouhlasem veřejnosti.

### 5.1.3 Jihomoravský kraj (kód záměru JHM)

V kompetenci Krajského úřadu Jihomoravského kraje bylo vedeno 5 řízení o posouzení vlivu záměru pozemních dopravních komunikací. Ve vztahu k celkovému počtu všech vedených řízení na území ČR, tvoří záměry realizované v územní kompetenci Krajského úřadu Jihomoravského kraje cca 2,75 %.

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
JHM843	22.06.2010/ 23.07.2010	13.05.2011/ 21.12.2011	-	-	ano	32	223
JHM1409	-	21.09.2017/ 02.02.2018	ano	-	-	-	135
JHM1296	19.04.2016/ 10.06.2016	18.01.2018/ 18.06.2018	ano	-	-	53	152
JHM1423	05.12.2017/ 25.01.2018	29.11.2018/ 15.11.2019	ano	-	-	52	352
JHM1563	21.12.2020/ 16.02.2021	30.06.2022/ 02.11.2022	ano	-	-	58	126

Tab. č. 5: Výčet procesů EIA vedených pro záměry staveb pozemních komunikací příslušným Krajským úřadem Jihomoravského kraje (Votoček, 2024)

Celková průměrná délka vedených zjišťovacích řízení je 49 dnů – tedy o 28 dnů nižší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Žádné z řízení tuto zákonnou lhůtu nepřesáhlo. V jednom případě zjišťovací řízení konáno nebylo a přistoupilo se rovnou k procesu posouzení.

Celková délka jediného procesu posouzení záměru vedeného do 31.10.2017, u nějž dokumentace EIA nebyla vrácena oznamovateli je 223 dnů – tedy cca 1,2 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

U řízení vedených až po 01.11.2017 činila průměrná celková délka procesu posouzení cca 191 dnů – tedy cca 1,3 x vyšší, než byla 150 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

Ze zjištěných údajů je zřetelné prakticky permanentní dodržování doby trvání procesu posouzení (vyjma jediného případu JHM1423), a to bez ohledu na skutečnost, zda se záměr setkal či neseťkal s nesouhlasem veřejnosti.

#### 5.1.4 Karlovarský kraj (kód záměru KVK)

V kompetenci Krajského úřadu Karlovarského kraje byla vedena 2 řízení o posouzení vlivu záměru pozemních dopravních komunikací. Ve vztahu k celkovému počtu všech vedených řízení na území ČR, tvoří záměry realizované v územní kompetenci Krajského úřadu Karlovarského kraje cca 1,1 %.

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
KVK132	04.04.2007/ 24.05.2007	14.08.2007/ 03.04.2008	-	-	-	51	234
KVK113	21.02.2007/ 05.04.2007	10.09.2007/ 26.06.2008	-	-	-	44	291

Tab. č. 6: Výčet procesů EIA vedených příslušným Krajským úřadem Karlovarského kraje (Votoček, 2024).

Celková průměrná délka vedených zjišťovacích řízení je 47,5 dnů – tedy o 29,5 dnů nižší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Žádné z řízení tuto zákonnou lhůtu nepřesáhlo.

Celková délka dvou procesů posouzení záměrů vedených do 31.10.2017, u nichž dokumentace EIA nebyla vrácena oznamovateli je necelých 263 dnů – tedy cca 1,4 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. S ohledem na skutečnost, že oba záměry probíhaly ve stejném období a měly shodný průběh, lze i přes jejich nízký počet hodnotit jejich statistickou významnost.

Ze zjištěných údajů je zřetelné překračování doby trvání procesů posouzení, které nemá opodstatnění v nedostatcích předložené dokumentace EIA ani v odporu veřejnosti s realizací záměrů.

#### 5.1.5 Ústecký kraj (kód záměru ULK)

V kompetenci Krajského úřadu Ústeckého kraje bylo vedeno 9 řízení o posouzení vlivu záměru pozemních dopravních komunikací. Ve vztahu k celkovému počtu všech vedených řízení na území ČR, tvoří záměry realizované v územní kompetenci Krajského úřadu Ústeckého kraje cca 4,95 %.

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
ULK056	23.06.2003/ 31.07.2003	21.12.2004/ 21.11.2005	-	-	ano	39	336
ULK057	23.06.2003/ 18.08.2003	03.03.2005/ 12.11.2005	-	-	ano	57	255

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
ULK041	01.04.2003/ 07.05.2003	16.02.2004/ 09.03.2005	-	-	ano	37	388
ULK415	28.01.2008/ 12.03.2008	27.01.2010/ 10.07.2010	-	-	ano	45	165
ULK305	05.03.2007/ 07.05.2007	20.08.2010/ 21.03.2011	-	-	ano	64	215
ULK550	22.05.2009/ 01.07.2009	13.07.2010/ 13.02.2012	-	1	ano	41	581
ULK398	14.12.2007/ 04.09.2008	06.03.2017/ 14.11.2017	-	-	-	266	254
ULK951	30.11.2015/ 11.01.2016	27.01.2017/ 11.06.2019	ano	1	ano	43	866
ULK834	25.03.2013/ 05.06.2013	18.08.2015/ 05.08.2022	ano	3	ano	73	2545

Tab. č. 7: Výčet procesů EIA vedených příslušným Krajským úřadem Ústeckého kraje (Votoček, 2024).

Celková průměrná délka vedených zjišťovacích řízení je 74 dnů – tedy o 3 dny nižší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Jediné z řízení (ULK398) tuto zákonnou lhůtu překročilo, a to velice výrazně o 189 dnů. Z dostupných podkladů (závěr zjišťovacího řízení, stanovisko EIA) nelze zjistit žádné zdůvodnění. Ovšem při nezapočítání tohoto ojedinělého případu by byla celková průměrná délka vedených zjišťovacích řízení je 44 dnů – tedy o 33 dnů nižší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

Průměrná celková délka procesu posouzení záměrů vedených do 31.10.2017, u nichž byla dokumentace EIA vrácena oznamovateli k doplnění či přepracování, je 581 dnů - tedy cca 3 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Vzhledem ke skutečnosti, že jde pouze o jediný případ (č. ULK550), nelze objektivně hodnotit statistickou významnost.

Průměrná celková délka procesu posouzení záměrů vedených do 31.10.2017, u nichž dokumentace EIA byla v souladu s požadavky platných právních předpisů, je cca 269 dnů – tedy cca 1,4 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

U řízení vedených až po 01.11.2017 by činila délka procesu posouzení závratných 1705,5 dnů – tedy cca 11,4 x vyšší, než byla 150 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Jedná se ovšem pouze o dva případy (ULK951 a ULK834), a s ohledem na jejich nízký počet a jejich značnou diferenci v délce trvání nelze objektivně hodnotit statistickou významnost.

Obě řízení byla zahájena do 31.10.2017, ovšem vzhledem k jejich komplikovanosti, dovozované ze skutečnosti, že dokumentace EIA byly v obou případech vráceny z důvodů jejich vad a nedodělků oznamovateli k přepracování (v jednom případě dokonce 3 x), byly tyto procesy posouzení dokončeny až po 01.11.2017.

I při uvážení všech uváděných komplikací v řízení, laxnost oznamovatele a jeho nezáměr na urychlené ukončení řízení, a značný odpor veřejnosti je třeba konstatovat že takováto délka procesu posouzení je neúnosná.

### 5.1.6 Královehradecký kraj (kód záměru HKK)

V kompetenci Krajského úřadu Královehradeckého kraje bylo vedeno 14 řízení o posouzení vlivu záměru pozemních dopravních komunikací. Ve vztahu k celkovému počtu všech vedených řízení na území ČR, tvoří záměry realizované v územní kompetenci Krajského úřadu Královehradeckého kraje cca 7,7 %.

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
HKK055	26.11.2003/ 02.01.2004	18.03.2005/ 01.08.2005	-	-	ano	38	137
HKK149	02.03.2006/ 24.04.2006	14.06.2006/ 31.10.2006	-	-	ano	54	140
HKK131	19.10.2005/ 14.12.2005	30.06.2006/ 11.12.2006	-	-	ano	57	165
HKK054	24.10.2003/ 21.11.2003	29.07.2004/ 12.04.2006	-	2	ano	28	623
HKK419	20.06.2008/ 23.07.2008	13.02.2009/ 17.07.2009	-	-	ano	34	155
HKK379	04.01.2008/ 08.02.2008	31.03.2009/ 26.08.2009	-	-	ano	36	149
HKK507	27.08.2009/ 02.10.2009	15.05.2012/ 11.06.2014	-	1	ano	37	758
HKK736	29.08.2014/ 24.09.2014	22.07.2015/ 17.12.2015	-	-	-	27	149
HKK671	22.05.2013/ 24.06.2013	20.03.2015/ 30.09.2015	-	-	ano	34	195
HKK731	30.07.2014/ 28.08.2014	11.09.2015/ 22.03.2016	-	-	-	30	194
HKK913	01.06.2018/ 19.07.2018	13.11.2019/ 08.04.2020	ano	-	-	49	148
HKK924	13.11.2018/ 24.01.2019	16.03.2020/ 12.03.2021	ano	1	ano	73	362

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
HKK1014	24.03.2021/ 06.05.2021	10.01.2022/ 25.05.2022	ano	-	ano	44	136
HKK984	18.08.2020/ 06.10.2020	08.10.2021/ 24.02.2022	ano	-	-	50	140

**Tab. č. 8:** Výčet procesů EIA vedených příslušným Krajským úřadem Královehradeckého kraje (Votoček, 2024).

Celková průměrná délka vedených zjišťovacích řízení je 42 dnů – tedy o 35 dnů nižší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Žádné z řízení tuto zákonnou lhůtu nepřesáhlo.

Průměrná celková délka procesu posouzení záměrů vedených do 31.10.2017, u nichž dokumentace EIA byla v souladu s požadavky platných právních předpisů, je cca 156 dnů – tedy o 34 dnů nižší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

Průměrná celková délka procesu posouzení záměrů vedených do 31.10.2017, u nichž byla dokumentace EIA vrácena oznamovateli k doplnění či přepracování, je 525 dnů - tedy cca 2,76 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

U řízení vedených až po 01.11.2017 činila délka procesu posouzení cca 141 dnů – tedy cca o 9 dnů nižší byla, než byla 150 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. V jednom případě (HKK924), kdy byla dokumentace EIA vrácena oznamovateli k doplnění či přepracování, byla celková délka procesu posouzení 362 dnů.

Ze zjištěných údajů je u vedených řízení zřejmé dosahování celkové doby trvání procesu posouzení pod lhůtami vyplývajícími pro dané řízení ze zákona EIA, a to bez ohledu na skutečnost, zda se záměr setkal či neseťkal s nesouhlasem veřejnosti.

Pouze u záměrů, u nichž dokumentace EIA nebyla v souladu s požadavky platných právních předpisů, anebo musela být z jiných důvodů vrácena oznamovateli k doplnění či přepracování, byly tyto lhůty překročeny.



### 5.1.7 Liberecký kraj (kód záměru LBK)

V kompetenci Krajského úřadu Libereckého kraje bylo vedeno 6 řízení o posouzení vlivu záměru pozemních dopravních komunikací. Ve vztahu k celkovému počtu všech vedených řízení na území ČR, tvoří záměry realizované v územní kompetenci Krajského úřadu Libereckého kraje cca 3,3 %.

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
LBK055	24.03.2004/ 10.05.2004	17.12.2004/ 13.06.2005	-	-	ano	48	179
LBK306	21.05.2008/ 02.07.2008	12.08.2009/ 25.01.2010	-	-	-	43	167
LBK383	29.09.2009/ 30.10.2009	21.06.2011/ 14.07.2014	-	1	ano	32	1120
LBK526	15.07.2013/ 23.08.2013	06.09.2017/ 04.07.2018	ano	1	ano	40	302
LBK637	03.01.2017/ 20.02.2017	14.12.2017/ 03.06.2019	ano	1	ano	49	537
LBK576	29.10.2014/ 28.11.2014	20.12.2021/ 10.06.2022	ano	-	-	31	173

Tab. č. 9: Výčet procesů EIA vedených pro záměry staveb pozemních komunikací příslušným Krajským úřadem Libereckého kraje (Votoček, 2024).

Celková průměrná délka vedených zjišťovacích řízení je 40,5 dnů – tedy o 36,5 dnů nižší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Žádné z řízení tuto zákonnou lhůtu nepřesáhlo.

Celková průměrná délka dvou procesů posouzení záměrů vedených do 31.10.2017, u nichž dokumentace EIA nebyla vrácena oznamovateli byla 173 dnů – tedy o 17 dnů nižší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. V jednom případě (LBK383), kdy byla dokumentace EIA vrácena oznamovateli k doplnění, byla celková délka procesu posouzení 1120 dnů. S ohledem na nízký počet záměrů však nelze objektivně hodnotit statistickou významnost.

U jediného řízení vedeného až po 01.11.2017 (LBK576), u nějž dokumentace EIA nebyla vrácena oznamovateli, činila délka procesu posouzení cca 173 dnů – tedy opět o cca 17 dnů nižší byla, než byla 150 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Ve dvou případech (LBK526 a LBK637), kdy byla dokumentace EIA vrácena oznamovateli k doplnění či přepracování, byla průměrná celková délka procesu posouzení 419,5 dnů. S ohledem na skutečnost, že oba záměry probíhaly ve stejném období a měly shodný průběh, lze i přes jejich nízký počet hodnotit jejich statistickou významnost.

Ze zjištěných údajů je u vedených řízení zřejmé dosahování celkové doby trvání procesu posouzení pod lhůtami vyplývajícími pro dané řízení ze zákona EIA, a to bez ohledu na skutečnost, zda se záměr setkal či neseťkal s nesouhlasem veřejnosti.

Pouze u záměrů, u nichž dokumentace EIA nebyla v souladu s požadavky platných právních předpisů, anebo musela být z jiných důvodů vrácena oznamovateli k doplnění či přepracování, byly tyto lhůty překročeny, z toho u jednoho záměru (LBK383) bylo překročení lhůty enormní.

### 5.1.8 Moravskoslezský kraj (kód záměru MSK)

V kompetenci Krajského úřadu Moravskoslezského kraje bylo vedeno 10 řízení o posouzení vlivu záměru pozemních dopravních komunikací. Ve vztahu k celkovému počtu všech vedených řízení na území ČR, tvoří záměry realizované v územní kompetenci Krajského úřadu Moravskoslezského kraje cca 5,5 %.

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
MSK083	04.02.2004/ 18.05.2004	21.07.2004/ 22.06.2005	-	-	ano	105	337
MSK082	04.02.2004/ 06.04.2004	09.07.2004/ 10.01.2005	-	-	ano	63	186
MSK1318	10.09.2009/ 19.10.2009	09.06.2010/ 22.11.2010	-	-	ano	40	167
MSK1228	21.01.2009/ 02.03.2009	11.03.2010/ 22.12.2010	-	-	ano	41	287
MSK1489	04.10.2010/ 19.11.2010	30.09.2011/ 08.06.2012	-	-	-	47	253
MSK1654	30.03.2012/ 14.05.2012	21.11.2012/ 27.06.2013	-	-	ano	46	219
MSK1643	29.02.2012/ 10.04.2012	20.11.2013/ 19.08.2014	-	1	ano	42	273
MSK2044	03.04.2017/ 17.05.2017	24.08.2017/ 19.09.2018	ano	1	ano	45	392
MSK2052	28.04.2017/ 19.06.2017	17.10.2018/ 24.07.2019	ano	1	ano	53	281
MSK2145	14.06.2019/ 07.08.2019	23.12.2019/ 10.06.2020	ano	-	ano	55	171

Tab. č. 10: Výčet procesů EIA vedených pro záměry staveb pozemních komunikací příslušným Krajským úřadem Moravskoslezského kraje (Votoček, 2024).

Celková průměrná délka vedených zjišťovacích řízení je 54 dnů – tedy o 23 dnů nižší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Jediné z řízení (MSK083) tuto zákonnou lhůtu překročilo, a to o 24 dnů.

Celková průměrná délka procesů posouzení záměrů vedených do 31.10.2017, u nichž dokumentace EIA nebyla vrácena oznamovateli je 242 dnů – tedy cca 1,3 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. V jednom případě (MSK1643), kdy byla dokumentace EIA vrácena oznamovateli k doplnění, byla celková délka procesu posouzení 273 dnů.

U jediného řízení vedeného až po 01.11.2017 (MSK2145) činila délka procesu posouzení cca 171 dnů – tedy cca 1,14 x vyšší, než byla 150 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Ve dvou případech (LBK526 a LBK637), kdy byla dokumentace EIA vrácena oznamovateli k doplnění či přepracování, byla celková průměrná délka procesu posouzení 336,5 dnů - tedy cca 2,2 x vyšší, než byla 150 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. S ohledem na nízký počet záměrů však nelze objektivně hodnotit statistickou významnost.

Až na jediný případ (MSK1489) bylo u všech řízení konáno veřejné projednání dokumentace EIA.

Ze zjištěných údajů je u vedených řízení zřejmé dodržování zákonných lhůt u celkové doby trvání procesu posouzení, a to bez ohledu na skutečnost, zda se záměr setkal či neseťkal s nesouhlasem veřejnosti.

Pouze u záměrů, u nichž dokumentace EIA nebyla v souladu s požadavky platných právních předpisů, anebo musela být z jiných důvodů vrácena oznamovateli k doplnění či přepracování, byly jako i v předešlých případech tyto lhůty překročeny.

### 5.1.9 Olomoucký kraj (kód záměru OLK)

V kompetenci Krajského úřadu Olomouckého kraje byla vedena 2 řízení o posouzení vlivu záměru pozemních dopravních komunikací. Ve vztahu k celkovému počtu všech vedených řízení na území ČR, tvoří záměry realizované v územní kompetenci Krajského úřadu Olomouckého kraje cca 1,1 %.

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
OLK239	23.01.2007/ 23.02.2007	21.04.2010/ 07.12.2010	-	-	ano	32	231
OLK912	-	16.05.2022/ 03.11.2022	ano	-	ano	-	172

Tab. č. 11: Výčet procesů EIA vedených pro záměry staveb pozemních komunikací příslušným Krajským úřadem Olomouckého kraje (Votoček, 2024).

Zjišťovacích řízení bylo vedeno pouze u jediného záměru (OLK239). Jeho celková délka byla 32 dnů – tedy o 45 dnů nižší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

Celková délka jediného procesu posouzení záměru vedeného do 31.10.2017 je 231 dnů – tedy cca 1,2 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

U jediného řízení vedeného až po 01.11.2017 (MSK2145) činila délka procesu posouzení cca 172 dnů – tedy cca 1,15 x vyšší, než byla 150 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

V ani jednom případě nebyla dokumentace EIA vrácena oznamovateli k doplnění či přepracování, ovšem v obou případech bylo konáno veřejné projednání dokumentace EIA.

S ohledem na nízký počet záměrů však nelze objektivně hodnotit statistickou významnost.

Ze zjištěných údajů je zřetelné mírné překračování doby trvání procesu posouzení, které nemá opodstatnění v nedostatcích předložené dokumentace EIA ani v odporu veřejnosti s realizací záměrů.

#### 5.1.10 Pardubický kraj (kód záměru PAK)

V kompetenci Krajského úřadu Pardubického kraje bylo vedeno 6 řízení o posouzení vlivu záměru pozemních dopravních komunikací. Ve vztahu k celkovému počtu všech vedených řízení na území ČR, tvoří záměry realizované v územní kompetenci Krajského úřadu Pardubického kraje cca 3,3 %.

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
PAK236	29.12.2006/ 27.04.2007	03.10.2008/ 16.06.2009	-	-	-	120	257
PAK421	11.03.2009/ 16.04.2009	18.05.2010/ 13.06.2011	-	1	ano	37	391
PAK391	27.05.2008/ 19.12.2008	12.08.2010/ 25.02.2011	-	-	ano	207	198
PAK485	24.02.2010/ 18.06.2010	10.01.2012/ 23.03.2015	-	1	ano	115	1169
PAK874	-	13.07.2020/ 15.09.2021	ano	1	-	-	430
PAK908	14.06.2021/ 04.08.2021	22.06.2022/ 22.12.2022	ano	-	-	52	184

Tab. č. 12: Výčet procesů EIA vedených pro záměry staveb pozemních komunikací příslušným Krajským úřadem Pardubického kraje (Votoček, 2024).

Celková průměrná délka vedených zjišťovacích řízení je 106 dnů – tedy o 29 dní vyšší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Tři řízení (PAK236, PAK391 a PAK485) tuto zákonnou lhůtu překročily - o 38, 43 a 130 dnů. U nejdéle vedeného zjišťovacího řízení lze z dostupných podkladů (stanovisko EIA) vyčíslit, že oznámení nesplňovalo veškeré náležitosti vyplývající z příl. č. 3 zákona EIA a muselo být ze strany oznamovatele doplňováno.

V jednom případě zjišťovací řízení konáno nebylo a přistoupilo se rovnou k procesu posouzení.

Celková průměrná délka dvou procesů posouzení záměrů vedených do 31.10.2017, u nichž dokumentace EIA nebyla vrácena oznamovateli je 228 dnů – tedy cca 1,2 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. S ohledem na nízký počet záměrů však nelze objektivně hodnotit statistickou významnost. V dalších dvou případech, kdy byla dokumentace EIA vrácena oznamovateli k doplnění, byla celková průměrná délka procesu posouzení 780 dnů – tedy cca 4,1 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Ani v tomto případě s ohledem na nízký počet záměrů a jejich značnou diferencii v délce trvání nelze objektivně hodnotit statistickou významnost.

U jediného řízení vedeného až po 01.11.2017 (PAK908), u něž dokumentace EIA nebyla vrácena oznamovateli, činila délka procesu posouzení cca 184 dnů – tedy cca 1,23 x vyšší, než byla 150 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. V dalším případě (PAK874), kdy byla dokumentace EIA vrácena oznamovateli k doplnění či přepracování, byla celková délka procesu posouzení 430 dnů - tedy cca 2,9 x vyšší, než byla 150 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. S ohledem na nízký počet záměrů však nelze objektivně hodnotit statistickou významnost.

Ve všech uvedených případech je zřetelné překračování doby trvání procesu posouzení. V polovině případů má toto překročení lhůty opodstatnění v nedostatečích předložené dokumentace EIA, oproti tomu odporu veřejnosti s realizací záměrů se jeví jako nevýznamný, alespoň u řízení, u nichž dokumentace EIA nebyla vrácena oznamovateli.

#### 5.1.11 Plzeňský kraj (kód záměru PLK)

V kompetenci Krajského úřadu Plzeňského kraje bylo vedeno 10 řízení o posouzení vlivu záměru pozemních dopravních komunikací. Ve vztahu k celkovému počtu všech vedených řízení na území ČR, tvoří záměry realizované v územní kompetenci Krajského úřadu Plzeňského kraje cca 5,5 %.

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
PLK661	03.01.2007/ 13.03.2007	03.01.2007/ 08.11.2007	-	-	ano	70	310

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
PLK117	11.11.2004/ 06.01.2005	19.03.2007/ 15.01.2008	-	-	ano	57	303
PLK1400	07.05.2009/ 09.07.2009	10.11.2009/ 21.07.2010	-	-	ano	64	254
PLK1325	26.06.2008/ 12.08.2008	11.11.2009/ 13.04.2011	-	-	ano	48	519
PLK1536	11.10.2010/ 26.01.2011	25.07.2011/ 15.06.2012	-	-	ano	108	327
PLK1444	11.09.2009/ 23.10.2009	29.07.2010/ 19.07.2012	-	-	ano	43	722
PLK1375	15.01.2009/ 20.02.2009	06.12.2010/ 10.12.2012	-	-	ano	37	736
PLK1705	17.07.2014/ 08.09.2014	18.03.2015/ 30.07.2015	-	-	ano	54	135
PLK1639	29.11.2012/ 11.01.2013	17.07.2014/ 13.05.2015	-	1	ano	44	301
PLK1764	13.01.2016/ 23.02.2016	10.04.2017/ 17.08.2018	ano	1	-	42	495

**Tab. č. 13:** Výčet procesů EIA vedených pro záměry staveb pozemních komunikací příslušným Krajským úřadem Plzeňského kraje (Votoček, 2024).

Celková průměrná délka vedených zjišťovacích řízení je 57 dnů – tedy o 20 dnů nižší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Jediné z řízení (PLK1536) tuto zákonnou lhůtu překročilo, a to o 31 dnů.

V jedno případě (PLK661) bylo oznámení uznáno za dokumentaci. Celková délka procesu posouzení však nakonec byla 310 dnů tedy 1,6 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

Celková průměrná délka procesů posouzení záměrů vedených do 31.10.2017, u nichž dokumentace EIA nebyla vrácena oznamovateli je 413 dnů – tedy cca 2,17 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. V dalším jednom případě, kdy byla dokumentace EIA vrácena oznamovateli k doplnění, byla celková průměrná délka procesu posouzení 301 dnů – tedy cca 1,6 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Ve všech těchto případech bylo konáno veřejné projednání dokumentace EIA.

U jediného řízení vedeného až po 01.11.2017 (PLK1764), u nějž dokumentace EIA nebyla vrácena oznamovateli, činila délka procesu posouzení cca 495 dnů – tedy cca 3,3 x vyšší, než byla 150 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. S ohledem na nízký počet záměrů však nelze objektivně hodnotit statistickou významnost.

Ve všech uvedených případech je zřetelné překračování doby trvání procesu posouzení. Toto překročení lhůty ve většině případů nemá opodstatnění v nedostacích předložené dokumentace EIA.

#### 5.1.12 Středočeský kraj (kód záměru STC)

V kompetenci Krajského úřadu Středočeského kraje bylo vedeno 14 řízení o posouzení vlivu záměru pozemních dopravních komunikací. Ve vztahu k celkovému počtu všech vedených řízený na území ČR, tvoří záměry realizované v územní kompetenci Krajského úřadu Středočeského kraje cca 7,7 %.

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
STC084	23.04.2003/ 05.06.2003	22.04.2004/ 18.11.2004	-	-	ano	44	211
STC244	06.12.2004/ 17.01.2005	29.03.2006/ 23.08.2006	-	-	ano	43	148
STC232	20.10.2004/ 10.12.2004	09.11.2005/ 15.05.2006	-	-	ano	52	188
STC230	14.10.2004/ 06.12.2004	31.07.2006/ 25.01.2007	-	-	ano	54	179
STC408	31.03.2006/ 24.05.2006	21.08.2007/ 18.02.2008	-	-	ano	55	182
STC237	16.11.2004/ 23.12.2004	24.01.2008/ 14.07.2008	-	-	ano	38	173
STC872	14.05.2008/ 24.06.2008	18.02.2009/ 09.12.2009	-	-	ano	42	295
STC818	15.02.2008/ 26.03.2008	14.11.2008/ 08.06.2009	-	-	ano	41	207
STC695	21.08.2007/ 04.10.2007	16.05.2008/ 03.02.2009	-	-	ano	45	264
STC772	18.12.2007/ 19.02.2008	06.01.2010/ 13.08.2010	-	-	-	64	220
STC1352	17.12.2010/ 26.01.2011	15.11.2012/ 17.05.2013	-	-	-	41	184

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
STC2021	17.08.2016/ 14.10.2016	22.03.2017/ 03.11.2017	-	-	-	59	227
STC2195	07.12.2018/ 11.02.2019	22.02.2021/ 30.07.2021	ano	-	ano	67	159
STC2362	-	26.02.2021/ 23.08.2021	ano	-	ano	-	179

Tab. č. 14: Výčet procesů EIA vedených příslušným Krajským úřadem Středočeského kraje (Votoček, 2024).

Celková průměrná délka vedených zjišťovacích řízení je 50 dnů – tedy o 27 dnů nižší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Žádné z řízení tuto zákonnou lhůtu nepřekročilo.

V jednom případě zjišťovací řízení konáno nebylo a přistoupilo se rovnou k procesu posouzení.

Průměrná celková délka procesu posouzení záměrů vedených do 31.10.2017, u nichž dokumentace EIA byla v souladu s požadavky platných právních předpisů, je cca 207 dnů – tedy cca 1,09 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

U řízení vedených až po 01.11.2017 činila délka procesu posouzení cca 169 dnů – tedy cca 1,1 x vyšší, než byla 150 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. S ohledem na skutečnost, že oba záměry probíhaly ve stejném období a měly shodný průběh, lze i přes jejich nízký počet hodnotit jejich statistickou významnost.

Ze zjištěných údajů je zřetelné prakticky permanentní dodržování doby trvání procesu posouzení (vyjma jediného případu STC872), a to bez ohledu na skutečnost, zda se záměr setkal či neseťkal s nesouhlasem veřejnosti.

### 5.1.13 Kraj Vysočina (kód záměru VYS)

V kompetenci Krajského úřadu Kraje Vysočina bylo vedeno 8 řízení o posouzení vlivu záměru pozemních dopravních komunikací. Ve vztahu k celkovému počtu všech vedených řízení na území ČR, tvoří záměry realizované v územní kompetenci Krajského úřadu Kraje Vysočina cca 4,4 %.

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouzení (den)
VYS344	15.04.2008/ 20.05.2008	15.12.2008/ 29.06.2009	-	-	ano	36	197



Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouzení (den)
VYS464	-	15.02.2010/ 30.08.2010	-	-	-	-	197
VYS505	-	20.12.2010/ 13.07.2011	-	-	-	-	206
VYS479	-	21.06.2010/ 09.03.2011	-	-	-	-	262
VYS321	20.12.2007/ 30.01.2008	11.01.2011/ 29.06.2011	-	-	ano	42	170
VYS858	22.12.2016/ 15.02.2017	01.10.2018/ 05.04.2019	ano	-	ano	56	187
VYS922	20.04.2018/ 13.06.2018	11.12.2019/ 28.04.2020	ano	-	ano	55	140
VYS1000	18.02.2020/ 08.04.2020	27.04.2022/ 06.12.2022	ano	-	ano	51	224

Tab. č. 15: Výčet procesů EIA vedených příslušným Krajským úřadem Kraje Vysočina (Votoček, 2024).

Celková průměrná délka vedených zjišťovacích řízení je 48 dnů – tedy o 29 dnů nižší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Žádné z řízení tuto zákonnou lhůtu nepřekročilo.

Ve třech případech zjišťovací řízení konáno nebylo a přistoupilo se rovnou k procesu posouzení.

Průměrná celková délka procesu posouzení záměrů vedených do 31.10.2017, u nichž dokumentace EIA byla v souladu s požadavky platných právních předpisů, je cca 206 dnů – tedy cca 1,08 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

U řízení vedených až po 01.11.2017 činila délka procesu posouzení cca 184 dnů – tedy cca 1,2 x vyšší, než byla 150 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

Ze zjištěných údajů je zřetelné ustálené dodržování doby trvání procesu posouzení (vyjma dvou případů VYS479 a VYS1000), a to bez ohledu na skutečnost, zda se záměr setkal či neseťkal s nesouhlasem veřejnosti.

### 5.1.14 Zlínský kraj (kód záměru ZLK)

V kompetenci Krajského úřadu Zlínského kraje byla vedena 2 řízení o posouzení vlivu záměru pozemních dopravních komunikací. Ve vztahu k celkovému počtu všech vedených řízení na území ČR, tvoří záměry realizované v územní kompetenci Krajského úřadu Zlínského kraje cca 1,1 %.

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
ZLK536	22.12.2010/ 11.02.2011	24.08.2012/ 15.10.2014	-	2	ano	52	783
ZLK814	25.04.2016/ 15.06.2016	17.05.2017/ 20.12.2017	-	-	-	52	218

**Tab. č. 16:** Výčet procesů EIA vedených pro záměry staveb pozemních komunikací příslušným Krajským úřadem Zlínského kraje (Votoček, 2024).

Celková průměrná délka u obou dvou vedených zjišťovacích řízení je 52 dnů – tedy o 25 dnů nižší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Žádné z řízení tuto zákonnou lhůtu nepřekročilo.

Celková délka jediného procesu posouzení záměru vedeného do 31.10.2017 je 218 dnů – tedy cca 1,15 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

Celková délka jediného procesu posouzení záměru vedeného do 31.10.2017, kdy byla dokumentace EIA vrácena oznamovateli k doplnění, byla 783 dnů – tedy cca 4,1 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

S ohledem na nízký počet záměrů však nelze objektivně hodnotit statistickou významnost.

### 5.1.15 Záměry v kompetenci Ministerstva životního prostředí (kód záměru MZP, OV1, OV3, OV4, OV6 – OV9)

V kompetenci Ministerstva životního prostředí bylo vedeno 69 řízení o posouzení vlivu záměru pozemních dopravních komunikací. Ve vztahu k celkovému počtu všech vedených řízený na území ČR, tvoří záměry realizované v územní kompetenci Ministerstva životního prostředí cca 38 %.

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
MZP035	18.02.2003/ 05.05.2003	18.02.2003/ 10.09.2003	-	-	ano	77	205
MZP031	08.01.2003/ 22.04.2003	08.01.2003/ 17.10.2003	-	-	ano	105	283
MZP065	24.08.2004/ 12.11.2004	10.02.2005/ 24.11.2005	-	-	ano	81	288
MZP064	29.07.2004/ 20.10.2004	15.03.2005/ 24.11.2005	-	-	-	84	255
MZP033	06.02.2003/ 19.05.2003	07.07.2003/ 01.02.2005	-	-	ano	103	576
MZP046	15.07.2003/ 14.11.2003	22.12.2004/ 07.12.2005	-	-	ano	123	351
MZP045	04.07.2003/ 07.01.2004	26.07.2004/ 19.10.2005	-	-	ano	188	451
MZP032	20.01.2003/ 23.05.2003	18.12.2003/ 13.05.2005	-	-	ano	124	513
MZP088	02.09.2005/ 16.11.2005	30.03.2006/ 30.06.2006	-	-	ano	76	93
MZP066	21.09.2004/ 16.12.2004	17.05.2006/ 08.12.2006	-	-	ano	87	206
MZP100	27.09.2005/ 30.11.2005	10.02.2006/ 19.09.2006	-	-	ano	65	222
MZP063	02.09.2004/ 17.12.2004	27.09.2005/ 04.07.2008	-	1	ano	107	1012
MZP127	14.03.2006/ 29.05.2006	15.03.2007/ 29.02.2008	-	-	ano	77	352
MZP080	28.06.2005/ 23.08.2005	06.11.2006/ 04.01.2008	-	-	ano	57	425
MZP072	16.12.2004/ 25.02.2005	29.05.2007/ 31.07.2008	-	-	ano	72	430
MZP199	14.12.2007/ 25.01.2008	18.12.2008/ 16.11.2009	-	-	ano	43	334

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
MZP170	30.04.2007/ 25.06.2007	09.10.2007/ 10.02.2009	-	1	ano	57	491
MZP280	-	06.10.2009/ 31.08.2010	-	-	ano	-	330
MZP246	18.12.2008/ 16.02.2009	02.12.2009/ 30.09.2010	-	-	ano	61	303
MZP161	28.03.2007/ 18.05.2007	16.05.2008/ 19.03.2010	-	1	ano	52	673
MZP118	23.02.2006/ 26.04.2006	17.12.2007/ 21.12.2010	-	-	ano	63	1101
MZP240	01.10.2008/ 18.12.2008	19.11.2009/ 30.12.2011	-	-	ano	79	772
MZP197	11.12.2007/ 17.03.2008	13.05.2010/ 14.04.2011	-	-	-	98	337
MZP142	28.11.2006/ 19.01.2007	09.12.2010/ 21.11.2011	-	-	ano	52	348
MZP325	24.07.2007/ 07.09.2007, 01.10.2007/ 21.11.2007	13.12.2010/ 01.02.2012	-	-	ano	46 52	416
MZP208	-	10.04.2008/ 15.10.2012	-	4	ano	-	1650
MZP196	11.12.2007/ 17.03.2008	09.02.2010/ 17.02.2012	-	-	ano	98	739
MZP136	20.06.2006/ 03.11.2006	10.09.2009/ 23.10.2012	-	1	ano	137	1140
MZP093	09.09.2005/ 30.11.2005	19.06.2008/ 11.10.2012	-	1	ano	83	1576
MZP092	09.09.2005/ 09.12.2005	17.06.2008/ 11.10.2012	-	1	ano	92	1578
MZP326	-	21.12.2010/ 11.10.2012	-	1	ano	-	661
MZP275	07.07.2009/ 02.09.2009	30.05.2011/ 18.07.2012	-	-	-	58	416
MZP259	16.03.2009/ 04.05.2009	10.05.2011/ 11.06.2012	-	-	-	50	399
MZP367	05.06.2007/ 11.07.2007	12.11.2007/ 14.07.2012	-	1	ano	37	1707

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
MZP368	04.06.2007/ 11.07.2007	14.12.2007/ 14.07.2012	-	1	ano	38	1675
MZP272	24.11.2006/ 25.01.2007, 19.01.2007, 19.01.2007, 19.01.2007	23.06.2009/ 15.11.2013	-	1	ano	63 57 57 57	1607
MZP214	-	21.04.2008/ 28.01.2013	-	1	ano	-	1744
MZP244	27.11.2008/ 28.01.2009	03.06.2010/ 23.05.2014	-	1	ano	63	1451
MZP472	-	13.04.2017/ 23.11.2017	-	-	ano	-	225
MZP452	04.12.2014/ 13.04.2015	07.07.2016/ 10.02.2017	-	-	ano	131	219
MZP479	-	30.05.2018/ 09.11.2018	ano	-	ano	-	164
MZP162	16.01.2007/ 23.05.2007	13.12.2011/ 29.01.2018	-	3	ano	128	2240
MZP473	-	05.05.2017/ 28.02.2018	-	-	ano	-	300
MZP480	-	06.06.2018/ 18.01.2019	ano	-	ano	-	227
MZP487	-	02.09.2019/ 25.05.2020	ano	-	ano	-	267
MZP481	26.06.2018/ 23.11.2018	30.05.2019/ 14.01.2020	ano	-	ano	151	230
MZP462	14.12.2015/ 29.04.2016	12.08.2020/ 04.08.2021	ano	-	ano	138	358
OV1041	14.02.2005/ 16.06.2005	14.02.2005/ 31.10.2005	-	-	-	123	260
OV1213	-	22.03.2018/ 01.10.2018	ano	-	-	-	194
OV1219	18.10.2018/ 26.02.2019	03.03.2020/ 01.09.2020	ano	-	-	132	183
OV3073	20.07.2018/ 19.10.2018	04.02.2019/ 23.07.2019	ano	-	ano	92	170

Kód záměru	Datum předložení ozn. / vydání závěru zj. ř.	Datum předložení dok. / vydání stan. EIA	Řízení po 11/2017	Počet vrácení dok.	VP konáno	Doba trvání zj. ř. (den)	Doba trvání posouz. (den)
OV4164	-	28.04.2017/ 15.11.2017	-	-	-	-	202
OV4180	-	03.07.2018/ 20.11.2018	ano	-	-	-	141
OV4170	-	26.07.2017/ 20.08.2018	ano	1	-	-	391
OV6022	24.01.2005/ 02.03.2005	24.01.2006/ 28.07.2006	-	-	ano	37	186
OV7006	18.06.2003/ 15.09.2003	04.06.2004/ 24.02.2005	-	-	ano	90	266
OV7029	08.07.2005/ 22.08.2005	21.09.2005/ 10.03.2006	-	-	-	46	171
OV7039	15.09.2006/ 13.11.2006	02.07.2009/ 25.01.2010	-	-	-	60	208
OV7035	06.04.2006/ 24.05.2006	02.09.2009/ 15.02.2010	-	-	-	49	167
OV7032	05.01.2006/ 20.03.2006	30.11.2006/ 28.03.2011	-	-	ano	75	1580
OV7162	-	04.04.2017/ 11.12.2017	ano	-	-	-	252
OV7200	07.04.2020/ 17.06.2020	27.05.2021/ 28.12.2021	ano	-	ano	72	216
OV8029	20.01.2005/ 11.03.2005	20.01.2005/ 29.06.2005	-	-	ano	51	161
OV8027	09.12.2004/ 28.02.2005	18.05.2005/ 31.08.2006	-	1	ano	82	471
OV8065	16.11.2007/ 18.01.2008	09.02.2009/ 30.10.2009	-	-	ano	64	264
OV8220	07.03.2017/ 12.05.2017	07.03.2017/ 01.02.2018	-	1	ano	67	332
OV8255	-	24.09.2018/ 11.02.2019	ano	-	-	-	141
OV9193	-	07.07.2017/ 29.11.2017	-	1	ano	-	146
OV9196	-	06.09.2017/ 18.04.2018	ano	1	-	-	225

Tab. č. 17: Výčet procesů EIA vedených pro záměry staveb pozemních komunikací Ministerstvem životního prostředí (Votoček, 2024).

Celková průměrná délka vedených zjišťovacích řízení je 80,5 dnů – tedy o 3,5 dne vyšší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Z celkem 56 vedených zjišťovacích řízení tuto zákonnou lhůtu překročilo 24 v průměru o 33,5 dnů.

V sedmnácti případech zjišťovací řízení konáno nebylo a přistoupilo se rovnou k procesu posouzení. U dvou záměrů (MZP272 a MZP325) bylo vedeno více zjišťovacích řízení na různé části, které byly následně v rámci procesu posouzení sceleny v jeden společný záměr.

V pěti případech (MZP031, MZP035, OV1041, OV8029 a OV8220) bylo oznámení uznáno za dokumentaci, v jednom případě však tato dokumentace byla vrácena k dopracování (OV8220).

Celková průměrná délka procesů posouzení záměrů vedených do 31.10.2017, u nichž dokumentace EIA nebyla vrácena oznamovateli je cca 352 dnů – tedy cca 1,85 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

U případů, kdy byla dokumentace EIA vrácena oznamovateli k doplnění, byla celková délka procesů posouzení cca 1186 dnů – tedy cca 6,2 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

U řízení vedených až po 01.11.2017 činila délka procesu posouzení cca 214 dnů – tedy cca 1,4 x vyšší, než byla 150 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Ve dvou případech (OV9196 a OV4170), kdy byla dokumentace EIA vrácena oznamovateli k doplnění či přepracování, byla celková průměrná délka procesu posouzení 308 dnů - tedy cca 2,05 x vyšší, než byla 150 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. S ohledem na nízký počet záměrů však nelze objektivně hodnotit statistickou významnost.

Ze zjištěných údajů je u vedených řízení zřejmé výrazné překračování zákonných lhůt u celkové doby trvání procesu posouzení, a to i u záměrů, které se nesetkaly s nesouhlasem veřejnosti. Teprve po úpravě procesu posouzení v 11/2017 je patrné výrazné zkrácení překračování uvedených zákonných lhůt.

## 5.2 Druhá fáze analýzy

V Ústeckém kraji bylo z celkového množství záměrů, které prošly procesem posouzení povoleno [ve smyslu ust. § 3 písm. m) zákona EIA] celkem 5 záměrů. Z toho jeden záměr byl rozdělen do dvou staveb. Tři z těchto záměrů jsou v současné době již v provozu, zbylé dva jsou v různých fázích výstavby.

### 5.2.1 Záměr č. OV4 164 „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“

V rámci uvedeného záměru vydalo Ministerstvo životního prostředí, Odbor výkonu státní správy IV souhlasné závazné stanovisko č. j. MZP/2017/530/896 ze dne 15.11.2017. V rámci navazujících „povolovacích řízení“ byla vydána následující správní rozhodnutí:

Vydané rozhodnutí (č. j.)	Příslušný úřad vydávající dané rozhodnutí	Datum podání žádosti	Datum vydání rozhodnutí / Nabytí PM	Podáno odvolání	Doba trvání (den)
Územní rozhodnutí (1406/328/95/B1/N)	MěÚ Louny	06.09.1995	17.11.1995 / 04.04.1996	ano	212
Změna ÚR (MULNCJ 54323/2011)	MěÚ Louny	14.10.2010	06.06.2011 / 12.07.2011	-	272
Územní rozhodnutí (MULNCJ 8850/2019)	MěÚ Louny	21.09.2018	04.02.2019 / 15.03.2019	-	176
Stavební povolení KUUK/017229/2020/1	KÚ ÚK	08.10.2019	19.02.2020 / 25.03.2020	-	170
Stavební povolení 741/2018-910-IPK/21	MD	13.09.2018	24.10.2019 / 26.11./2019	-	440
Stavební povolení (MULNCJ 33493/2019)	MěÚ Louny	13.09.2018	06.05.2019 / 07.06.2019	-	268
Stavební povolení (MULNCJ 59517/2019)	MěÚ Louny	13.06.2019	12.08.2019 / 14.09.2019	-	94
Změna st. před dokončením (MD-4082/2021-910/12)	MD	09.02.2021	08.12.2021 / ???	-	303
Změna st. před dokončením (KUUK/145062/2022)	KÚ ÚK	23.06.2022	05.10.2022 / ???	-	105

Tab. č. 18: Výčet povolovacích procesů vedených v rámci záměru č. OV4 164 „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ (Votoček, 2024).

Průměrná délka navazujících územních řízení vedených u obecných stavebních úřadů příslušných obcí s rozšířenou působností činí 220 dnů - tedy cca 1,13 x vyšší,



než byla 195 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze stavebního zákona. V jednom případě byl proti vydanému správnímu aktu uplatněn řádný opravný prostředek, což se ovšem na celkové délce vedeného územního řízení výrazněji neprojevovalo.

Celková průměrná délka navazujících stavebních řízení vedených u různých speciálních stavebních úřadů je 230 dnů – tedy cca 1,18 x vyšší, než byla 195 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze stavebního zákona.

Doba od vydání stanoviska EIA do podání žádosti o zahájení prvního navazujícího „povolovacího“ správního řízení je 303 dnů. S ohledem na skutečnost, že původní územní rozhodnutí bylo vydáno více jak 22 let před vedeným procesem posouzení (pozdější změny byly povolovány za základě stanoviska EIA zn. 1848/94-246/Sal. ze dne 17.11.1994, vydávaného Okresním úřadem v Lounech dle zákona č. 244/1992 Sb.) a oznamovatel musel na základě jeho výsledků aktualizovat jak dokumentaci pro územní, tak dokumentaci pro stavební řízení, jeví se tato doba jako přiměřená a vypovídající o aktivitě v rámci projektové přípravy.

### 5.2.2 Záměr č. OV4 170 „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“

V rámci uvedeného záměru vydalo Ministerstvo životního prostředí, Odbor výkonu státní správy IV souhlasné závazné stanovisko č. j. MZP/2017/530/1227 ze dne 20.08.2018. V rámci navazujících „povolovacích řízení“ byla vydána následující správní rozhodnutí:

Vydané rozhodnutí (č. j.)	Příslušný úřad vydávající dané rozhodnutí	Datum podání žádosti	Datum vydání rozhodnutí / Nabytí PM	Podáno odvolání	Doba trvání (den)
Územní rozhodnutí (MULN/12269/2008/SU/W)	MěÚ Louny	05.06.2008	02.12.2008 / 06.01.2009	ano – zrušeno soudem	216
Územní rozhodnutí (MULNCJ 63556/2014)	MěÚ Louny	05.06.2008	05.09.2014 / 11.10.2014	-	2320
Rozšíření ÚR (MULNCJ 73557/2017)	MěÚ Louny	11.08.2017	05.10.2017/ 23.11.2017	-	105
Územní rozhodnutí (MULN 54222/2020)	MěÚ Louny	14.05.2020	30.07.2020 / 07.10.2020	-	147
Stavební povolení DUCR-1814/20/Ce	DÚ	14.12.2019	16.01.2020 / ???	-	34
Stavební povolení 1000/2019-910-IPK/16	MD	14.1.2019	04.06.2020 / 08.07.2020	-	542
Stavební povolení (MULNCJ 31538/2020)	MěÚ Louny	15.11.2019	22.05.2020 / ???	-	190

Vydané rozhodnutí (č. j.)	Příslušný úřad vydávající dané rozhodnutí	Datum podání žádosti	Datum vydání rozhodnutí / Nabytí PM	Podáno odvolání	Doba trvání (den)
Stavební povolení (MULNCJ 41968/2020)	MěÚ Louny	17.03.2020	15.06.2020 / ???	-	91
Stavební povolení (MULNCJ 92474/2019)	MěÚ Louny	28.02.2019	30.12.2019 / 31.01.2020	-	338
Stavební povolení (MULN/23358/2007/OŽP/Nov)	MěÚ Louny	17.09.2007	10.10.2007 / 01.11.2007	-	45
Změna SP (MULNCJ 5262/2021)	MěÚ Louny	21.01.2020	18.01.2021 / ???	-	364

Tab. č. 19: Výčet povolovacích procesů vedených v rámci záměru č. OV4 170 „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ (Votoček, 2024).

V jednom případě byl proti vydanému správnímu aktu uplatněn řádný a mimořádný opravný prostředek, což se na celkové délce vedeného územního řízení projevilo zásadním prodloužením celkové délky správního řízení na 2320 dnů. Nebýt uplatnění tohoto opravného prostředku, tak by průměrná délka navazujících územních řízení vedených u obecných stavebních úřadů příslušných obcí s rozšířenou působností činila 156 dnů - tedy o 39 dnů kratší, než byla 195 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze stavebního zákona.

Celková průměrná délka navazujících stavebních řízení vedených u různých speciálních stavebních úřadů je 229 dnů – tedy cca 1,17 x vyšší, než byla 195 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze stavebního zákona. U čtyřech správních řízení se nicméně nepodařilo zjistit datum nabytí právní moci vydaných správních aktů. Skutečná průměrná délka vedených stavebních řízení tedy bude o něco delší. I tak lze konstatovat, že výrazněji nepřekračuje 195 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze stavebního zákona.

Doba od vydání stanoviska EIA do podání žádosti o zahájení prvního navazujícího „povolovacího“ správního řízení je 148 dnů.

Původní územní rozhodnutí bylo vydáno cca 10 let před vedeným procesem posouzení (vydáváno na základě stanoviska EIA 307/05/ŽPZ/57 ze dne 12.11.2005 vydaného KÚ ÚK v rámci záměru č. ULK057). Následně bylo toto rozhodnutí napadeno odvoláním, a posléze rozsudkem Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 07.04.2014 zrušeno a vráceno k dalšímu řízení. Cca 11 let před vedeným procesem posouzení bylo rovněž vydáno jedno vodoprávní povolení MěÚ Louny (MULN/23358/2007/OŽP/Nov).

### 5.2.3 Záměr č. MZP 046 „Zkapacitnění silnice I/7 v úseku Knovíz – Panenský Týnec“

V rámci uvedeného záměru vydalo Ministerstvo životního prostředí souhlasné stanovisko č. j. 9820/ENV/710/05 ze dne 07.12.2005. Stanovisko EIA bylo podkladem pro navazující správní řízení u stavby „D7 Panenský Týnec – zkapacitnění obchvatu“, neboť související stavba D7 Sulec, obchvat byla realizována na základě stanoviska EIA zn. NM700/1318/774/01 ze dne 08.06.2001, vydávaného Ministerstvem životního prostředí dle zákona č. 244/1992 Sb.

V rámci navazujících povoloacích řízení stavby „D7 Panenský Týnec – zkapacitnění obchvatu“ byla vydána následující správní rozhodnutí:

Vydané rozhodnutí (č. j.)	Příslušný úřad vydávající dané rozhodnutí	Datum podání žádosti	Datum vydání rozhodnutí / Nabytí PM	Podáno odvolání	Doba trvání (den)
Územní rozhodnutí (MULN/14767/2009/SU/W)	MěÚ Louny	18.09.2009	12.11.2009 / 08.01.2010	-	113
Změna ÚR (MULNCJ 85513/2017)	MěÚ Louny	03.07.2017	21.11.2017 / 30.12.2017	-	181
Stavební povolení 742/2018-910-IPK/17	MD	02.10.2018	28.03.2019 / 30.04.2019	-	211
Stavební povolení (MULNCJ 24180/2018)	MěÚ Louny	06.02.2018	29.03.2018 / 08.05.2018	-	92
Stavební povolení (MULNCJ 41507/2018)	MěÚ Louny	16.02.2018	13.06.2018 / 17.07.2018	-	152
Stavební povolení (MULNCJ 8544/2019)	MěÚ Louny	31.10.2018	04.02.2019 / 23.02.2019	-	116
Stavební povolení (020780/2018/KUSK-DOP/Lac/SP)	KÚ SK	06.02.2018	30.04.2018 / 06.06.2018	-	121

Vydané rozhodnutí (č. j.)	Příslušný úřad vydávající dané rozhodnutí	Datum podání žádosti	Datum vydání rozhodnutí / Nabytí PM	Podáno odvolání	Doba trvání (den)
Stavební povolení 466/DS/2018	KÚ ÚK	07.02.2018	10.05.2018 / 16.06.2018	-	130
Změna st. před dokončením (1162/2020-910- IPK/6	MD	16.12.2020	09.02.2021 / 26.02.2021	-	73
Změna st. před dokončením (MD- 25699/2021-910/5	MD	02.08.2021	23.09.2021 / 12.10.2021	-	72

**Tab. č. 20:** Výčet povolovacích procesů vedených v rámci záměru č. MZP 046 „Zkapacitnění silnice I/7 v úseku Knovíz – Panenský Týnec“, stavby „D7 Panenský Týnec – zkapacitnění obchvatu“ (Votoček, 2024).

Průměrná délka navazujících územních řízení vedených u obecných stavebních úřadů příslušných obcí s rozšířenou působností činí 147 dnů - tedy dokonce o 48 dnů kratší, než byla 195 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze stavebního zákona. V jednom případě byl proti vydanému správnímu aktu uplatněn řádný opravný prostředek, což se ovšem na celkové délce vedeného územního řízení výrazněji neprojevilo.

Celková průměrná délka navazujících stavebních řízení vedených u různých speciálních stavebních úřadů je 121 dnů – tedy dokonce o 74 dnů kratší, než byla 195 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze stavebního zákona.

Doba od vydání stanoviska EIA do podání žádosti o zahájení prvního navazujícího „povolovacího“ správního řízení je 1381 dnů. Následně se však projektová příprava zastavila a znovu se rozeběhla po více jak 8 letech. Z uvedeného je zřejmé, že s projektovou přípravou, a potažmo realizací záměru, investor nikterak nespíchal.

## 5.2.4 Záměr č. ULK 041 „Přeložka silnice I/27 u obce Velemyšleves a přemostění Chomutovky“

V rámci uvedeného záměru vydal Krajský úřad Ústeckého kraje souhlasné stanovisko zn. 7889/04/ZPZ ze dne 09.03.2005. V rámci navazujících „povolovacích řízení“ byla vydána následující správní rozhodnutí:

Vydané rozhodnutí (č. j.)	Příslušný úřad vydávající dané rozhodnutí	Datum podání žádosti	Datum vydání rozhodnutí / Nabytí PM	Podáno odvolání	Doba trvání (den)
Územní rozhodnutí (MUZAS/53212/2006/SU/Re)	MěÚ Žatec	24.11.2006	08.03.2007 / 24.04.2007	-	152
Stavební povolení (MUZAS 16748/2011)	MěÚ Žatec	18.02.2011	03.05.2011 / 10.05.2011	-	82
Stavební povolení (MUZAS 16527/2011)	MěÚ Žatec	18.02.2011	26.04.2011 / 03.05.2011	-	75
Stavební povolení (MUZA 45857/2011)	MěÚ Žatec	07.02.2011	29.12.2011 / 02.03.2012	-	390
Stavební povolení (1941/DS/2013)	KÚ ÚK	03.05.2013	20.06.2013 / 23.07.2013	-	82

**Tab. č. 21:** Výčet povolovacích procesů vedených v rámci záměru č. ULK 041 „Přeložka silnice I/27 u obce Velemyšleves a přemostění Chomutovky“ (Votoček, 2024).

Územní řízení k uvedenému záměru bylo pouze jediné. Jeho délka činila 152 dnů - tedy o 43 dnů kratší, než byla 195 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze stavebního zákona.

Celková průměrná délka navazujících stavebních řízení vedených u různých speciálních stavebních úřadů je 157 dnů – tedy o 38 dnů kratší, než byla 195 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze stavebního zákona.

Doba od vydání stanoviska EIA do podání žádosti o zahájení prvního navazujícího „povolovacího“ správního řízení je 626 dnů. Následně se však projektová příprava zastavila a opětovně se rozeběhla po cca jak 4 letech.

### 5.2.5 Záměr č. OV4 180 „D6 Ústecký kraj“

V rámci uvedeného záměru vydalo Ministerstvo životního prostředí, Odbor výkonu státní správy IV souhlasné závazné stanovisko č. j. MZP/2018/530/1673 ze dne 20.11.2018. V průběhu následné projektové přípravy byl záměr vzhledem ke svému rozsahu a složitosti rozdělen na dvě související stavby, a to „D6 Petrohrad – Lubenec“ a „D6 Lubenec – II. etapa“.

V rámci navazujících „povolovacích řízení“ stavby „D6 Petrohrad – Lubenec“ byla vydána následující správní rozhodnutí:

Vydané rozhodnutí (č. j.)	Příslušný úřad vydávající dané rozhodnutí	Datum podání žádosti	Datum vydání rozhodnutí / Nabytí PM	Podáno odvolání	Doba trvání (den)
Územní rozhodnutí (71109/2010)	MěÚ Podbořany	28.03.2010	20.10.2010 / 30.11.2010	-	248
Změna ÚR (KUUK/036491/2021)	KÚ ÚK	03.08.2020	15.04.2021 / 18.05.2021	-	289
Povolení odstranění (KUUK/052712/2022/12)	KÚ ÚK	04.04.2022	29.08.2022 / 29.09.2022	-	179
Stavební povolení (DUCR-49650/22/Rb)	DÚ	27.04.2022	15.08.2022 / 01.11.2022	-	189
Stavební povolení (KUUK/052704/2022/11)	KÚ ÚK	04.04.2022	13.10.2022 / 15.11.2022	-	226
Stavební povolení (MD-12609/2022-910/19)	MD	30.03.2022	07.11.2022 / 09.12.2022	-	255
Stavební povolení (SÚ/27903/2022/Mik)	MěÚ Podbořany	31.03.2022	10.11.2022 / 17.03.2023	-	352
Stavební povolení (OŽP/3422/2022-231/75/Lau)	MěÚ Podbořany	31.03.2022	01.11.2022 / 14.12.2022	-	259
Stavební povolení (OŽP/1555/2022-231/69/Lau)	MěÚ Podbořany	31.03.2022	24.10.2022 / 30.11.2022	-	245
Stavební povolení (OŽP/1550/2022-231/60/Lau)	MěÚ Podbořany	31.03.2022	19.09.2022 / 09.11.2022	-	224

Vydané rozhodnutí (č. j.)	Příslušný úřad vydávající dané rozhodnutí	Datum podání žádosti	Datum vydání rozhodnutí / Nabytí PM	Podáno odvolání	Doba trvání (den)
Stavební povolení (141236/2022/ KUKS-DOP/Jel)	KÚ SK	30.03.2022	22.11.2022 / 10.12.2022	-	256
Stavební povolení (MPO31535/22/ 315-SÚ)	MPO	31.03.2022	19.07.2022 / 27.08.2022	-	150

**Tab. č. 22:** Výčet povolovacích procesů vedených v rámci záměru č. OV4 180 „D6 Ústecký kraj“, stavby „D6 Petrohrad – Lubenec“ (Votoček, 2024).

Územní řízení k uvedenému záměru bylo pouze jediné. Jeho délka činila 269 dnů - tedy cca 1,38 x vyšší, než byla 195 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze stavebního zákona.

Celková průměrná délka navazujících stavebních řízení vedených u různých speciálních stavebních úřadů je 240 dnů – tedy cca 1,23 x vyšší, než byla 195 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze stavebního zákona.

V rámci navazujících správních řízení bylo vedeno i jedno řízení o povolení k odstranění stavby. Jeho délka činila 179 dnů - tedy o 17 dnů kratší, než byla 195 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze stavebního zákona.

Doba od vydání stanoviska EIA do podání žádosti o zahájení prvního navazujícího „povolovacího“ správního řízení je 623 dnů. S ohledem na složitost a komplikovanost záměru, který v průběhu následné projektové přípravy musel rozdělen na dvě stavby, a navíc musel být koordinován s připravovanými či realizovanými sousedními stavbami ve Středočeském a Karlovarském kraji, se jeví se tato doba jako přiměřená a vypovídající jeho o aktivitě v rámci projektové přípravy.

V rámci navazujících „povolovacích řízení“ související stavby „D6 Lubenec – II. etapa“ byla vydána následující správní rozhodnutí:

Vydané rozhodnutí (č. j.)	Příslušný úřad vydávající dané rozhodnutí	Datum podání žádosti	Datum vydání rozhodnutí / Nabytí PM	Podáno odvolání	Doba trvání (den)
Územní rozhodnutí (SÚ/2006/328/6414/2007/He)	MěÚ Podbořany	21.12.2006	18.07.2007 / 21.08.2007	-	244
Změna ÚR (SÚ/2013/328/15005/He)	MěÚ Podbořany	09.09.2013	20.01.2014 / 04.04.2014	-	208
Územní rozhodnutí (5158/2017)	MěÚ Podbořany	10.02.2017	27.03.2017 / 04.05.2017	-	84
Stavební povolení (482/2017-910-IPK/17)	MD	???	06.10.2017 / ???	-	?
Stavební povolení (MD-13327/2022-910/14)	MD	05.04.2022	13.12.2022 / 13.01.2023	-	284
Stavební povolení (KUUK/161197/2003)	KÚ ÚK	01.09.2022	08.11.2023 / 12.12.2023	-	468
Stavební povolení (SÚ/29107/2022/Cim)	MěÚ Podbořany	07.04.2022	11.11.2022 / 28.12./2022	-	266
Stavební povolení (OŽP/4384/2022-231/7/2023/Lau)	MěÚ Podbořany	07.04.2022	02.02.2023 / 20.03.2023	-	348
Stavební povolení (OŽP/3349/2022-231/84/Lau)	MěÚ Podbořany	23.08.2022	02.03.2023 / 29.04.2023	-	250
Stavební povolení (OŽP/4009/2022-231/6/Lau)	MěÚ Podbořany	07.04.2022	24.01.2023 / 20.03.2023	-	348

Tab. č. 23: Výčet povolovacích procesů vedených v rámci záměru č. OV4 180 „D6 Ústecký kraj“, stavby „D6 Lubenec – II. etapa“ (Votoček, 2024).

Územní řízení k uvedenému záměru bylo pouze jediné. Jeho délka činila 179 dnů - tedy o 17 dnů kratší, než byla 195 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze stavebního zákona.

Celková průměrná délka navazujících stavebních řízení vedených u různých speciálních stavebních úřadů je 327 dnů – tedy cca 1,68 x vyšší, než byla 195 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze stavebního zákona.



Stavební povolení č. j. 482/2017-910-IPK/17 vydalo MD v rámci sousední stavby „D6 Lubenec I. etapa“, která byla součástí tzv. prioritních dopravních záměrů posuzovaných v rámci § 23a zákona EIA. Část tohoto stavebního povolení se vztahuje i k záměru „D6 Lubenec – II. etapa“. Do výčtu navazujících správních řízení bylo toto povolení zařazeno pouze pro úplnost informace o navazujících povolovacích řízeních, a nebylo započítáno do průměrné doby stavebních řízení.

Doba od vydání stanoviska EIA do podání žádosti o zahájení prvního navazujícího „povoloovacího“ správního řízení je 1233 dnů. Územní řízení vedená k tomuto záměru proběhla před vedeným procesem posouzení (původní územní rozhodnutí obou souvisejících záměrů byla vydána za základě stanoviska EIA zn. NM700/1577/2578/OPVŽP/02 ze dne 19.08.2002, vydávaného MŽP dle zákona č. 244/1992 Sb.). Následná stavební řízení byla zahájena zhruba ve stejné době jako u sousední stavby „D6 Petrohrad – Lubenec“, což svědčí o tom, že projektová příprava těchto staveb byla koordinována a ze strany investora iniciována současně.

### **5.3 Shrnutí výsledků první fáze analýzy**

#### **5.3.1 Záměry posuzované krajskými úřady**

Krajské úřady zajišťují posuzování záměrů (a jejich případných změn) uvedených v příloze č. 1 zákona EIA, ve sloupci KÚ. Kapacita a rozsah záměrů v tomto sloupci bývá zpravidla nižší, než je tomu ve sloupci MŽP, což ovšem neznamená, že procesy posouzení vedené v rámci těchto záměrů nemohou být komplikované, a doba pro jejich vyřízení se nemůže neúměrně prodlužovat.

Průměrná celková délka procesu posouzení se v některých případech u některých krajských úřadů nedala stanovit, a to především z důvodu nedostatečného množství vedených záměrů. V těchto případech výsledné hodnoty (v tabulce přeškrtnuté), vycházející např. z jediného záměru, nebo dvou záměrů u nichž probíhal proces posouzení za zcela odlišných podmínek (vrácení dokumentace EIA k oznamovateli k dopracování, konání veřejného projednání apod.), a nemají dostatečnou vypovídající hodnotu. Nelze tedy na jejich základě objektivně hodnotit statistickou významnost.

Přes tuto skutečnost zjištěné údaje poskytly poměrně ucelený soubor poznatků vypovídajících o celkové délce procesu posouzení vedených u záměrů liniových dopravních staveb.

V následujících tabulkách bylo provedeno shrnutí výsledků vyplývajících z první fáze provedené analýzy.

Přísl. KÚ	Počet záměrů do 10/2017	Počet záměrů po 11/2017	Počet záměrů celkem	Počet VP	Prům. celková doba trvání zj. ř. (den)	Průměrná celková délka posouzení do 10/2017(den)	Průměrná celková délka posouzení po 11/2017 (den)
PHA	8	1	9	6	124	345	420
JHC	12	3	15	9	44	266	132
JHM	1	4	5	1	49	233	191
KVK	2	-	2	-	47,5	263	-
ULK	7	2	9	8	74	269	1706
HKK	10	4	14	10	42	156	141
LBK	3	3	6	4	40,5	173	173
MSK	7	3	10	9	54	242	171
OLK	1	1	2	2	32	231	172
PAK	4	2	6	3	106	228	184
PLK	9	1	10	9	57	413	495
STC	12	2	14	11	50	207	169
VYS	5	3	8	5	48	206	184
ZLK	2	-	2	1	52	218	-
Souhrn	83	29	112	78	59	316	338

Tab. č. 24: Souhrn průměrné celkové délky procesu EIA záměrů vedených jednotlivými krajskými úřady (Votoček, 2024).

Souhrnně **krajské úřady** řešily celkem 112 procesů posouzení vedených u záměrů liniových dopravních staveb, tedy 62 % z celkového počtu. Výsledkem těchto procesů bylo 108 souhlasných stanovisek EIA a 4 stanoviska nesouhlasná. Z toho 78 záměrů (cca 70 %) se setkala s nesouhlasem veřejnosti.

Celková průměrná délka vedených zjišťovacích řízení byla 59 dnů – tedy o 18 dnů nižší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Z celkem 105 vedených zjišťovacích řízení tuto zákonnou lhůtu překročilo 15 v průměru o 52 dnů. Primárně byla tato lhůta překračována u Hlavního města Praha, v ostatních krajích spíše sporadicky.

V osmi případech zjišťovací řízení konáno nebylo a přistoupilo se rovnou k procesu posouzení.

V jednom případě (PLK661) bylo oznámení uznáno za dokumentaci. Celková délka procesu posouzení u tohoto záměru však nakonec byla 310 dnů tedy 1,6 x vyšší, než byla 190 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

Z celkového počtu 112 vedených procesů posouzení jich bylo 83 vedeno v rámci režimu posouzení účinného do 31.10.2017.

U řízení vedených v rámci režimu posouzení účinného do 31.10.2017 se povedlo ukončit proces posouzení, a vydat stanovisko EIA, při dodržení 190 denní lhůty vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA, u 24 záměrů. Dosáhnout průměrné celkové délky procesů posouzení při dodržení 190 denní lhůty se povedlo pouze u jediného kraje – Hradeckého kraje.

Nejkratší dobu u tohoto typu řízení – 135 dnů trval záměr č. PLK1705 „I/20 Plzeň, Jasmínová – Studentská“, u nějž bylo konáno veřejné projednání dokumentace EIA.

U řízení vedených v rámci režimu posouzení účinného po 01.11.2017 se povedlo dosáhnout průměrné celkové délky procesů posouzení, při dodržení 150 denní lhůty vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA u 9 záměrů, a to ve dvou krajích – opět v kraji Hradeckém a dále v kraji Jihočeském.

Nejkratší dobu u tohoto typu řízení – 126 dnů trval záměr č. JHM1563 „Náhrada přejezdu P8155 v km 111,535 trati Břeclav – Přerov“, u nějž nebylo konáno veřejné projednání dokumentace EIA.

Nejdéle posuzovaný záměr byl záměr č. ULK834 „Přeložka silnice I/13 v úseku Děčín - D8 (Knínice)“, který trval 2545 dnů, tedy téměř 7 let, a stále ještě není u konce, neboť Ministerstvo životního prostředí, Odbor výkonu státní správy IV rozhodnutím č. j.: MZP/2023/530/404 ze dne 08.06.2023 v rámci přezkumného řízení vydané závazné stanovisko EIA zrušilo, a věc vrátilo k novému projednání.

### 5.3.2 Záměry posuzované Ministerstvem životního prostředí

Ministerstvo zajišťuje posuzování záměrů uvedených v příloze č. 1 sloupci MŽP, u záměrů, jejichž oznamovatelem je Ministerstvo obrany, i ve sloupci KÚ, a jejich případných změn. Celá agenda je dále rozdělena mezi kompetence odboru posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC (označení „MŽP“) a mezi kompetence jednotlivých odborů výkonu státní správy (označení „OV1-9“), kterých bylo do 07/2023 devět, ovšem po reorganizaci se jejich celkový počet snížil na pět.

MŽP má ve své kompetenci především záměry s celorepublikovou prioritou a záměry s přeshraničním dopadem. OV1-9 pak v souhrnu zajišťují zbytek předmětné agendy EIA.

Přísl. KÚ	Počet záměrů do 10/2017	Počet záměrů po 11/2017	Počet záměrů celkem	Počet VP	Prům. celková doba trvání zj. ř. (den)	Průměrná celková délka posouzení do 10/2017(den)	Průměrná celková délka posouzení po 11/2017 (den)
<b>MŽP</b>	<b>42</b>	<b>5</b>	<b>47</b>	<b>43</b>	<b>82,5</b>	<b>661</b>	<b>249</b>
OV1	1	2	3	-	127,5	260	189
OV2	-	-	-	-	-	-	-
OV3	-	1	1	1	92	170	-
OV4	1	2	3	-	-	202	266

Přísl. KÚ	Počet záměrů do 10/2017	Počet záměrů po 11/2017	Počet záměrů celkem	Počet VP	Prům. celková doba trvání zj. ř. (den)	Průměrná celková délka posouzení do 10/2017(den)	Průměrná celková délka posouzení po 11/2017 (den)
OV5	-	-	-	-	-	-	-
OV6	-	1	1	1	37	-	186
OV7	4	3	7	3	65	532	245
OV8	4	1	5	4	66	259	141
OV9	1	1	2	1	-	146	225
<b>OV1-9</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>22</b>	<b>10</b>	<b>74</b>	<b>354</b>	<b>215</b>

Tab. č. 25: Souhrn průměrné celkové délky procesu EIA záměrů vedených ministerstvem životního prostředí (Votoček, 2024)

**Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC** celkově řešil 47 procesů posouzení vedených u záměrů liniových pozemních dopravních staveb, tedy 68 % z celkového počtu záměrů vedených ministerstvem. Výsledkem těchto procesů bylo 46 souhlasných stanovisek EIA a 1 stanovisko nesouhlasné. Z toho 43 záměrů (cca 93 %) se setkala s nesouhlasem veřejnosti a bylo konáno veřejné projednání dokumentace EIA.

Celková průměrná délka vedených zjišťovacích řízení je 82,5 dnů – tedy o 5,5 dne vyšší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Z celkem 42 vedených zjišťovacích řízení tuto zákonnou lhůtu překročilo 19 v průměru o 35,5 dnů.

V devíti případech zjišťovací řízení konáno nebylo a přistoupilo se rovnou k procesu posouzení. U dvou záměrů bylo vedeno více zjišťovacích řízení na různé části (MZP272 čtyři části a MZP325 dvě části), které byly následně v rámci procesu posouzení sceleny v jeden společný záměr.

Ve dvou případech (MZP031 a MZP035) bylo oznámení uznáno za dokumentaci.

Z celkového počtu 47 vedených procesů posouzení jich bylo 42 vedeno v rámci režimu posouzení účinného do 31.10.2017. Pouze u jediného záměru č. MZP088 „Rychlostní silnice R55 v úseku Moravský Písek – Rohatec“ se povedlo ukončit proces posouzení, a vydat stanovisko EIA, při dodržení 190 denní lhůty vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Zároveň byl tento záměr se svou délkou 93 dnů suverénně nejkratším procesem posouzení vedeným v rámci pozemních dopravních staveb. U tohoto záměru bylo konáno veřejné projednání dokumentace EIA.

Celkem 5 záměrů bylo vedeno v rámci režimu posouzení účinného po 01.11.2017. Zde se nepovedlo ukončit proces posouzení, a vydat stanovisko EIA, při dodržení 150 denní lhůty vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA ani v jediném případě.

Nejkratší dobu u tohoto typu řízení – 164 dnů trval záměr č. MZP479 „D4 v úseku - křižovatka II/118 - Milín - Mirovice, rozšíření“, u nějž bylo konáno veřejné projednání dokumentace EIA.

Nejdéle posuzovaný záměr byl záměr č. MZP162 „Dálnice D35 v úseku Staré Město - Mohelnice“, který trval 2240 dnů, tedy více jak 6 let. Délka řízení byla částečně zaviněna i oznamovatelem (potažmo zpracovatelem dokumentace), o čemž svědčí skutečnost, že dokumentace EIA byla celkem 3 x vrácena oznamovateli k přepracování, z toho 2x z důvodů formálních a věcných nedostatků ještě před jejím zveřejněním.

**Ministerstvo životního prostředí, odbory výkonu státní správy 1 - 9** celkově řešily 22 procesů posouzení vedených u záměrů liniových pozemních dopravních staveb, tedy 32 % z celkového počtu záměrů vedených ministerstvem. Všechna vydaná stanoviska EIA byla souhlasná. Z toho 10 záměrů (cca 45 %) se setkala s nesouhlasem veřejnosti a bylo konáno veřejné projednání dokumentace EIA.

Celková průměrná délka vedených zjišťovacích řízení je 74 dnů – tedy o 3 dny nižší, než byla 77 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Z celkem 14 vedených zjišťovacích řízení tuto zákonnou lhůtu překročilo 5 v průměru o 27 dnů.

V osmi případech zjišťovací řízení konáno nebylo a přistoupilo se rovnou k procesu posouzení. Ve třech případech (OV1041, OV8029 a OV8220) bylo oznámení uznáno za dokumentaci, v jednom případě však tato dokumentace byla vrácena k dopracování (OV8220).

Průměrná celková délka procesu posouzení se u většiny odborů výkonu státní správy nedala stanovit, a to především z důvodu nedostatečného množství vedených záměrů (jedinou výjimkou byl OV7 v Brně). V těchto případech výsledné hodnoty (v tabulce přeškrtnuté), nemají dostatečnou vypovídající hodnotu a nelze tedy na jejich základě objektivně hodnotit statistickou významnost. Z tohoto důvodu byly všechny hodnoceny společně, jako jeden celek.

Celkem 11 záměrů bylo vedeno v rámci režimu posouzení účinného do 31.10.2017. U 5 záměrů (č. OV6022, OV7029, OV7035, OV8029 a OV9193) se povedlo ukončit proces posouzení, a vydat stanovisko EIA, při dodržení 190 denní lhůty vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA.

Nejkratší dobu u tohoto typu řízení – 146 dnů trval záměr č. OV9193 „Silnice I/11 Ostrava, prodloužená Rudná – hranice okresu Opava km 14,486 – 14,900“, u nějž bylo konáno veřejné projednání dokumentace EIA.

Celkem 11 záměrů bylo vedeno v rámci režimu posouzení účinného po 01.11.2017. U 2 záměrů (č. OV4180 a OV8255) se povedlo ukončit proces posouzení, a vydat stanovisko EIA, při dodržení 190 denní lhůty vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA. Zároveň byly oba tyto záměry se svou délkou 141 dnů nejkratšími procesy posouzení vedenými v rámci tohoto typu řízení. Ani u jednoho z těchto záměrů nebylo konáno veřejné projednání dokumentace EIA.

Nejdéle posuzovaný záměr byl záměr č. OV7032 „Výstavba mimoúrovňové křižovatky dálnice D1 a silnice II/352 Měšín“, který trval 1580 dnů, tedy více jak 4 roky. Příčinou průtahů v řízení byla nutnost ověřování zvolené metodiky a výsledků podkladových studií (hlukové a rozptylové studie) a rovněž nečinnost oznamovatele.

## 5.4 Shrnutí výsledků druhé fáze analýzy

V Ústeckém kraji prošlo procesem posouzení záměrů celkem 16 záměrů – 9 zajišťoval Krajský úřad Ústeckého kraje, 4 Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC a zbylé 3 zajišťoval odbor výkonu státní správy IV.

Z těchto 16 záměrů jich 5 absolvovalo navazující povolovací řízení v rámci 6 staveb. Pro povolení jejich umístění a realizaci bylo vydáno celkem 57 povolovacích správních aktů, a značné množství vedlejších správních aktů, kterými byly vesměs prodlužovány platnosti těchto rozhodnutí.

V následujících tabulkách bylo provedeno shrnutí výsledků vyplývajících z druhé fáze provedené analýzy.

Název stavby	Počet vydaných ÚR/SP	Průměrná délka územního řízení (den)	Průměrná délka st. řízení (den)	Doba mezi EIA a navazujícím SŘ
D7 Louny, zkapacitnění obchvatu	3 / 6	220	230	303
D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu	4 / 7	697	229	148
Zkapacitnění silnice I/7 v úseku Knovíz – Panenský Týnec	2 / 8	147	121	1381
Přeložka silnice I/27 u obce Velemyšleves a přemostění Chomutovky	1 / 4	152	157	626
D6 Petrohrad – Lubenec	2 / 10	269	233	623
D6 Lubenec – II. etapa	3 / 7	179	327	1233
Celkem + průměrná doba	15 / 42	317	217	719

**Tab. č. 26:** Souhrn průměrné délky jednotlivých správních řízení vedených příslušnými stavebními úřady (Votoček, 2024)

Celková průměrná délka vedených územních řízení je 317 dnů – tedy cca 1,63 x vyšší, než byla 195 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze stavebního zákona.

U poloviny staveb (Zkapacitnění silnice I/7 v úseku Knovíz – Panenský Týnec, Přeložka silnice I/27 u obce Velemyšleves a přemostění Chomutovky a D6 Lubenec – II. etapa) byla průměrná délka vedených územních řízení nižší, než byla 195 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze stavebního zákona. Nejkratší průměrná délka územního řízení – 147 dnů byla u stavby Zkapacitnění silnice I/7 v úseku Knovíz – Panenský Týnec.

Celková průměrná délka vedených stavebních řízení je 217 dnů – tedy cca 1,11 x vyšší, než byla 195 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze stavebního zákona.

V případě stavebního řízení byla průměrná délka vedených řízení nižší, než 195 denní lhůta vyplývající pro dané řízení ze stavebního zákona pouze u dvou staveb (Zkapacitnění silnice I/7 v úseku Knovíz – Panenský Týnec, Přeložka silnice I/27 u obce Velemyšleves a přemostění Chomutovky). Nejkratší průměrná délka stavebního řízení – 141 dnů byla u stavby Zkapacitnění silnice I/7 v úseku Knovíz – Panenský Týnec.

Průměrná doba od vydání stanoviska EIA do podání žádosti o zahájení prvního navazujícího „povolovacího“ správního řízení je 719 dnů. Z uvedeného je zřejmé, že investor/žadatel v projektové přípravě uvedených záměrů výrazně nespíchal, patrně z důvodů finančního zajištění budoucí realizace staveb. To potvrzují i údaje z následující tabulky.

Název stavby	Počet vydaných rozh.	Celková délka územního řízení (den)	Celková délka stavebního řízení (den)	Délka celého povolovacího řízení (den)
D7 Louny, zkapacitnění obchvatu	3 / 4	8591	1483	9891
D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu	4 / 7	4507	4873	4873
Zkapacitnění silnice I/7 v úseku Knovíz – Panenský Týnec	2 / 5	3026	1345	4408
Přeložka silnice I/27 u obce Velemyšleves a přemostění Chomutovky	1 / 4	152	898	2434
D6 Petrohrad – Lubenec	2 / 10	4070	353	4738
D6 Lubenec – II. etapa	3 / 7	3788	617	6201

**Tab. č. 27:** Souhrn celkové délky vedených správních řízení nezbytných k povolení umístění a realizace stavby (Votoček, 2024)

Celková délka kompletního územního řízení – počítaná od podání první žádosti o vydání územního rozhodnutí do doby nabytí právní moci posledního územního rozhodnutí ve všech případech vyjma jediného (Přeložka silnice I/27 u obce Velemyšleves a přemostění Chomutovky) přesahuje osm let. V jedno případě (D7 Louny, zkapacitnění obchvatu) je to dokonce 23,5 let.

Celková délka stavebního řízení – počítaná od podání první žádosti o vydání stavebního povolení do doby nabytí právní moci posledního stavebního povolení vykazuje značnou diversifikaci – od 1 roku po 13 let.

Délka celého povolovacího procesu - počítaná od podání první žádosti o vydání prvního povolovacího správního aktu do doby nabytí právní moci posledního stavebního povolení není u žádné stavby nižší jak 6,5 roků. V případě zmiňované stavby D7 Louny, zkapacitnění obchvatu je to 27 let, tedy více jak ¼ století.

## 6. Diskuse

Cílem této diplomové práce byla analýza délky procesu EIA, potažmo procesu posouzení, u záměrů staveb pozemních komunikací, a následné zjištění, do jaké míry se projevuje na celkové délce povolenacích řízení.

K dosažení vytčeného cíle byly definovány některé výzkumné otázky a podotázky, k jejichž zodpovězení měl prováděný výzkumu přispět.

### **Otázka č. 1: Jsou v rámci procesu EIA plněny časové limity stanovené platnými právními předpisy?**

Z výsledků provedené analýzy je zcela zřejmé, že časové limity stanovené platnými právními předpisy u převážné většiny záměrů staveb pozemních komunikací plněny nejsou, a to jak v případě vedených zjišťovacích řízení, tak u následných procesů posouzení.

U vedených zjišťovacích řízení je situace o něco příznivější, zejména u zjišťovacích řízení vedených krajskými úřady (s výjimkou Hlavního města Praha), kde se v průměru celková délka řízení pohybuje kolem 76 % maximálního limitu stanoveného platnými právními předpisy. U řízení vedených Ministerstvem životního prostředí se už ale dostáváme nad tuto limitní hranici (80,5 dnů), což je v průměru o cca 4,5 % nad limitem stanoveným platnými právními předpisy.

Z dostupných podkladů (závěr zjišťovacího řízení, stanovisko EIA) nelze u většiny řízení zjistit žádné zdůvodnění tohoto překračování limitů stanovených platnými právními předpisy.

Výrazně horší je situace u vedených procesů posouzení. Z celkového počtu 181 záměrů byla tato lhůta dodržena pouze ve 41 případech, to je cca 22,6 % (u záměrů vedených krajskými úřady to bylo u 33 záměrů, u záměrů vedených ministerstvem u 8 záměrů). Jak vidno problémy s dodržováním limitů jsou tedy u všech příslušných úřadů až na některé ojedinělé výjimky, kterými jsou některé kraje (Královéhradecký kraj, Středočeský kraj, Jihomoravský kraj), kde je zákonná lhůta vesměs dodržována, nebo max. u některých sporadických případů mírně překračována.

Tyto rozdíly ve výsledcích práce krajských úřadů nemůžou být dílem náhody, a jsou zcela evidentně způsobeny nastavením postupů v rámci procesu posouzení.

Při hodnocení výsledků první fáze analýzy je evidentní potřeba diferenciací hodnocení dosažených výsledků dle rozdílné hierarchie příslušných orgánů zajišťujících proces posouzení vlivu záměru. Ze získaných výsledků je zřejmý výrazný rozdíl v celkové průměrné délce mezi záměry posuzovanými jednotlivými krajskými úřady a mezi záměry posuzovanými Ministerstvem životního prostředí.

Rozdíl v celkové průměrné délce mezi záměry posuzovanými jednotlivými krajskými úřady a mezi záměry posuzovanými Ministerstvem životního prostředí pramení z rozdílné povahy, složitosti či kapacity záměrů, která je předmětem kategorizace těchto záměrů v příloze č. 1 zákona EIA, a která je touto přílohou svěřena do kompetence buď MŽP nebo příslušných krajských úřadů.



Rovněž šlo očekávat, že záměry s vyšší kapacitou a složitostí budou mnohem častěji předmětem nesouhlasů ze strany veřejnosti, příp. námitek a podnětů na dopracování dokumentace EIA.

*Podotázka č. 1: Má příp. odpor veřejnosti spojený s konáním veřejného projednání má vliv na překračování stanovených lhůt procesu EIA.*

Rozdíl mezi kraji a ministerstvem u záměrů, které se setkaly s odporem veřejnosti není nakonec v celkovém souhrnu až tak výrazný. Krajské úřady se s odporem veřejnosti setkali u 70 % záměrů. Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC se sice s odporem veřejnosti setkalo v 93 % záměrů, v součtu se záměry jednotlivých OV1-9 je výsledný průměr cca 77 %, tedy o 7 % vyšší, než je průměr krajských úřadů.

Délka procesů posouzení vedených krajskými úřady, u nichž bylo konáno veřejné projednání přesáhla limit stanovený zákonem u 70 % záměrů. Délka procesů posouzení vedených Ministerstvem životního prostředí, u nichž bylo konáno veřejné projednání, přesáhla limit stanovený zákonem u 92,5 % záměrů.

Z uvedeného lze tedy celkem logicky vyvodit závěr, že odpor veřejnosti spojený s konáním veřejného projednání je důležitým faktorem majícím vliv na překračování stanovených lhůt procesu EIA.

*Podotázka č. 2: Ovlivnila úprava procesu posouzení v 11/2017 jeho celkovou délku?*

U záměrů vedených krajskými úřady v rámci režimu posouzení účinného do 31.10.2017 se z 83 záměrů povedlo ukončit proces posouzení, a vydat stanovisko EIA, při dodržení 190 denní lhůty vyplývající pro dané řízení ze zákona EIA, u 24 záměrů – tedy 29 % z celkového počtu. U záměrů vedených v rámci režimu posouzení účinného po 01.11.2017 se z 29 záměrů povedlo ukončit proces posouzení v zákonném limitu 9 záměrům – tedy 31 % z celkového počtu.

U záměrů vedených Ministerstvem životního prostředí v rámci režimu posouzení účinného do 31.10.2017 se z 53 záměrů povedlo ukončit proces posouzení v zákonném limitu u 6 záměrů – tedy 11 % z celkového počtu. U záměrů vedených v rámci režimu posouzení účinného po 01.11.2017 se z 16 záměrů povedlo ukončit proces posouzení v zákonném limitu 2 záměrům – tedy 12,5 % z celkového počtu.

Úprava procesu posouzení zavedená v souvislosti s novelou zákona č. 326/2017 Sb., a účinná od 01.11.2017 pochopitelně ovlivnila jeho celkovou délku minimálně tím, že celý proces o více jak 30 dnů zkrátila. Z výsledků provedené analýzy však nelze dovodit, že by tato úprava nějakým zásadním způsobem přispěla k omezení průtahů v rámci procesu posouzení nad limit stanovený platnými právními předpisy. Ovšem je třeba připustit, že s ohledem na daný konkrétní typ záměrů a množství procesů posouzení, které od nabytí účinnosti dané novely proběhly, nelze vliv této úpravy procesu posouzení na celkovou délku procesu posouzení ještě dostatečně vyhodnocovat.

Závěrem lze tedy s ohledem na výsledky provedené analýzy odpovědět na hlavní otázku tak, že plnění časových limitů stanovených platnými právními předpisy je v rámci procesu EIA u záměrů staveb pozemních komunikací spíše výjimkou nežli obecně platným standardem.

**Otázka č. 2: Projevilo se případné neplnění těchto limitů nějakým způsobem na celkové délce povolovacích procesů u konkrétních záměrů?**

Komplikovanost a složitost procesu posouzení se jako by přenášela i do fáze navazujících povolovacích řízení. Z výsledků provedené analýzy je zřejmá značná složitost a nepřehlednost ve vydávaných správních aktech, a i v příslušnosti kompetentních správních úřadů.

Běžnou praxí investora je takový postup, kdy v rámci navazujících řízení je absolvováno pouze územní řízení, načež se projektová příprava následně přeruší do doby vyřešení všech otázek nezbytných k realizaci záměru – tedy především otázek finančních. Do té doby, než je vyřešeno financování realizace výstavby, probíhá majetkoprávní vypořádání dotčených pozemků, příp. prodlužování vydaného územního rozhodnutí.

Po vyřešení uvedených překážek je zahájena projektová příprava k získání potřebných stavebních povolení. S ohledem ke složitosti záměru a jeho technickým aspektům je záměr „povolován“ po jednotlivých stavebních objektech (SO), v rámci samostatných stavebních řízení vedených různými obecnými i speciálními stavebními úřady (Obecný stavební úřad, silniční správní úřad, vodoprávní úřad, drážní úřad atd.)

Případné změny záměru, vyvolané různými podněty v průběhu následné realizace (výstavby) záměru, které nejdou nad rámec územní vymezeného územním rozhodnutím, jsou řešeny v rámci institutu tzv. změny stavby před dokončením.

Časová náročnost následné projektové přípravy a povolovacích správních řízení je z výsledků druhé fáze prováděné analýzy zcela zřejmá. Celková průměrná délka vedených územních řízení je 317 dnů. Přičemž celková délka kompletního územního řízení – počítaná od podání první žádosti o vydání územního rozhodnutí do doby nabytí právní moci posledního územního rozhodnutí, u pěti ze šesti staveb realizovaných na území Ústeckého kraje přesahuje osm let.

Velmi výraznou komplikací z hlediska časové náročnosti se ukázalo uplatnění řádných i mimořádných opravných prostředků, které v jednom případě (stavba „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“) prosloužily celé správní řízení o 5,8 roku.

Celková průměrná délka vedených stavebních řízení je 217 dnů. Celková délka celého stavebního řízení u analyzovaných staveb vykazuje diversifikaci od 1 roku do 13 let, z čehož je zřejmé, že v případě zájmu investora na brzkém umístění a realizaci záměru, a při absenci obstrukčních příčin, lze povolovací proces značně urychlit na poměrně únosné minimum. To ostatně vyplývá i z některých odborných odhadů Ministerstva dopravy (MD, 2019).

*Podotázka: Co způsobuje časovou náročnost povolovacích procesů a jak jí příp. snížit?*

Z provedené analýzy a zjištěných údajů lze vyčíst poměrně laxní přístup investora k budoucímu povolení umístění a realizaci staveb na území Ústeckého kraje, který je zapříčiněn zcela evidentně jinými důvody, než je délka procesu EIA. To ostatně vyplývá i z průměrné doby, která uplynula od vydání stanoviska EIA do podání žádosti o zahájení prvního navazujícího „povolovacího“ správního řízení, a která je 719 dnů.

Velmi výraznou komplikací z hlediska časové náročnosti se rovněž ukázalo uplatnění řádných i mimořádných opravných prostředků, které v jednom případě (stavba „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“) prosloužily celé správní řízení o 5,8 roku.

Struktura navazujících správních řízení u záměrů staveb pozemních komunikací je navíc značně složitá, nepřehledná a zdlouhavá. Nejednotnost, složitost a atomizace stavebního práva mezi množstvím obecných a speciálních stavebních úřadů, roztržitost jejich kompetencí, to bylo hlavním předmětem novely stavebního zákona, která vešla v účinnost 01.01.2024. Hlavním cílem této novelizace je podstatné zefektivnění stavebního práva, odstranění zbytečných obstrukcí, průtahů či bariér, a dosažení stavu, kdy bude vedeno jediné povolovací řízení vedené před jedním úřadem a zakončené jedním povolovacím rozhodnutím (Důvodová zpráva k zákonu č. 283/2021 Sb., stavební zákon).

V rámci této novely byla nejen odstraněna ona dualita územního a stavebního řízení, nýbrž i reorganizace státní správy na úseku stavebního práva a vytvoření tzv. DESU, tedy Dopravního a energetického stavebního úřadu s celostátní působností (viz § 17 stavebního zákona).

Ruku v ruce s touto novelizací stavebního zákona je tzv. JES, tedy „jednotné environmentální stanovisko“ mající za cíl procesní integraci na úseku ochrany životního prostředí a zavedení jediného závazného stanoviska, nahrazujícího správní úkony obsažené nyní v devíti různých zákonech z oblasti životního prostředí (ZOPK, vodní zákon, lesní zákon, zákon o ochraně zemědělského půdního fondu, aj.), a to pro všechny záměry povolované podle stavebního zákona – ať už jde o záměry vyžadující EIA nebo záměry ostatní (Důvodová zpráva k zákonu č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku).

Tento nový stavební zákon a zákon o JES jsou však účinné teprve krátkou dobu a není tedy možné posoudit jejich skutečné dopady na urychlení povolovacích řízení záměrů dopravní infrastruktury.

Mimo novelizaci stavebního zákona byl za účelem usnadnění postupů při přípravě a povolování dopravní staveb přijat tzv. „liniový zákon“, jehož cílem je usnadnění získávání práv k pozemkům a stavbám potřebných pro uskutečnění uvedených staveb a uvádění těchto staveb do užívání s cílem urychlit jejich majetkoprávní přípravu, povolování a následný soudní přezkum správních rozhodnutí v souvislosti s těmito stavbami (viz § 1 odst. 1 zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů). Jeho dopady jsou však prozatím poměrně diskutabilní (Begić a Mazancová, 2021).

V kontextu s výše uvedeným lze odpovědět na uvedenou výzkumnou otázku, že proces EIA u záměrů staveb pozemních komunikací obdobných jako jsou ty záměry realizované na území Ústeckého kraje, i přes svoji průměrnou délku nedodržující plnění časových limitů stanovených platnými právními předpisy, se na celkové délce povolovacích procesů výrazně negativním způsobem neprojeví.

Ovšem do budoucna, s přijatými změnami právních předpisů v oblasti stavebního práva, které dle některých odhadů mohou přinést výrazné zkrácení povolovacích řízení (ČKAIT, 2024), by pak neúměrně dlouhé procesy EIA mohly pro oznamovatele znamenat podstatný problém v harmonogramu přípravy a výstavby staveb.

**Otázka č. 3: Lze případným průtahům v rámci procesu EIA nějak zamezit? A pomocí jakých prostředků a opatření?**

Na základě výsledků analýzy lze konstatovat, že faktorů komplikací a neúměrného prodlužování procesu posouzení záměrů pozemních dopravních komunikací je několik. Jako ty zásadní lze spatřovat zejména:

a) Technická složitost, celková kapacita a trasa vedení záměru – Jde o zásadní faktor. Je zcela zřejmé, že záměry zkapacitnění stávající trasy pozemní komunikace indikují méně významných vlivů na životní prostředí a zdraví lidí (i díky již zavedeným opatřením ke snížení těchto vlivů jako jsou např. protihluková zdi, či ochranná výsadba apod.), než záměry tzv. „na zelené louce“.

Při hledání nové trasy dopravní komunikace doposud výstavbou nedotčeným územím lze očekávat nesmiřitelný odpor veřejnosti i dotčených orgánů státní správy a samospráv. Kompromis mezi soukromými obecními a veřejnými zájmy se pak velice obtížně hledá (viz např. zmiňovaný záměr č. ULK834).

b) Nedostatečně zpracované podklady a prodlevy na straně oznamovatele – Rovněž velmi častý faktor, kterému lze ovšem ve většině případů do značné míry předejít minimálně využitím institutu „Předběžného projednání“ dle § 15 zákona EIA a samozřejmě odpovědnou prací a přípravou podkladů ze strany zpracovatele dokumentace EIA, příp. zajištění dostatečné míry participace veřejnosti.

V případě výskytu některých nesrovnalostí, nedostatků v předkládaných podkladech, příp. nově zjištěných skutečností je pak nezbytná urychlená reakce ze strany oznamovatele / zpracovatele dokumentace EIA, tak, aby k průtahům v řízení buď nedocházelo, nebo docházelo jen v minimální míře (viz např. rovněž uváděný záměr č. OV7032, nebo záměry č. MZP162 a OV7032).

c) Prodlevy či jiné komplikace na straně zpracovatele posudku dokumentace EIA – Zpracovatel posudku dokumentace EIA by měl, jako držitel autorizace, být osobou odborně i morálně způsobilou, která je navíc limitována smluvním závazkem, který uzavírá s příslušným úřadem. V některých případech, mnohdy i nezaviněných subjektivními příčinami na jeho straně, může dojít k určitým průtahům při zpracovávání posudku (dlouhodobá nemoc apod.).

Jiný případ je, pokud zpracovaný posudek dokumentace není zpracován v souladu s právními předpisy, např. pokud v něm není dostatečným způsobem vypořádány námítky a připomínky vzešlé z obdržených vyjádření či z konaného veřejného projednání, což může mít za následek zrušení stanoviska EIA v rámci přezkumného řízení (viz záměr č. ULK834).

Zároveň mohou nastat některé neočekávané komplikace, ať už vzešlé ze strany oznamovatele nebo příslušného úřadu, např. kdy při výběru zpracovatele posudku EIA příslušným úřadem s provedeným výběrem zvolené osoby oznamovatel nesouhlasí (záměr č. OV4217), nebo když vybraný uchazeč před zahájením prací, nebo v jejich průběhu z nepředvídatelných důvodů odmítne, nebo není schopen práci na posudku EIA dokončit (záměr č. OV4216), příp. kdy samotný oznamovatel řízení obstruuje, např. z důvodů separátních jednání s některými odpůrci záměru (záměr

č. OV4153). Tyto případy však bývají spíše výjimečné a většinou se netýkají záměrů staveb dopravních komunikací, jak je možné vyčíst z uvedeného výčtu záměrů.

d) Odpor účastníků procesu posouzení – Tento faktor do značné míry souvisí s předchozím bodem „a“. Odpor účastníků procesu posouzení spojený s využíváním všech dostupných zákonných prostředků (požadavků na doplnění či přepracování dokumentace EIA, řádných i mimořádných opravných prostředků v rámci procesu posouzení i v pozdější fázi navazujícího povolovacího řízení) je velmi často výrazným faktorem u neúměrných délek procesů posouzení (např. MZP093 a MZP367).

S ohledem na výše uvedené je třeba jako prevenci neúměrného prodlužování procesu posouzení dbát na náležitou přípravu podkladů a provést v dostatečném rozsahu analýzu stavu a vývoje životního prostředí v dané oblasti, pokud možno s maximálním využitím participace veřejnosti.

Oznamovatel by tedy neměl podceňovat výběr zpracovatele dokumentace EIA, a zvolenou autorizovanou osobu si lépe prověřit zejména s ohledem na její dosavadní práci v dané problematice a příp. reference.

Příslušné úřady by pak měly v rámci snahy o dodržování zákonných lhůt a o rychlé vyřízení vedeného procesu posouzení ve větší míře využívat možnost kterou jim při výběru zpracovatele posudku dává zákon EIA v § 9 odst. 3, a pro zpracování posudku dokumentace EIA stanovit lhůtu kratší než maximální 60-ti denní lhůtu vyplývající z tohoto ust. zákona EIA. Realizace tohoto opatření ovšem naráží jak na neochotu příslušných úřadů, tak na odpor autorizovaných osob, jejichž celkový počet spolu s pracovní vytížeností je velice omezený.

### **Shrnutí:**

Je s podivem, že přesto, že časová náročnost je zmiňována a namítána mnoha autory různých odborných prací, článků a publikací, tak podrobnější rozbor této problematiky nebyl dosud v rámci ČR prováděn. Snad jedinou výjimkou je analýza zpracovaná Českou informační agenturou životního prostředí CENIA (Vrávníková a Špelinová, 2017), která k celkové problematice přistupuje komplexněji, bez užšího zaměření na záměry jednoho typu.

Je tak pro mne obtížné provést komparaci vlastních výsledků s výsledky jiných prací, a tak mi nezbylo než se soustředit na rozbor mnou zjištěných údajů a jejich následnou prezentaci.

Přes tuto skutečnost, lze s uvedenou prací agentury CENIA najít některé shodné rysy, i závěry obou prací vyznívají podobně.

Z výsledků mnou provedené analýzy je zřejmé, že proces EIA u záměrů staveb pozemních komunikací, je významným časovým faktorem v rámci celého povolovacího procesu, a to bez ohledu na jeho zařazení a úřad příslušný k zajištění jeho jednotlivých fází.

V rámci celkového povolovacího procesu musí investor počítat v rámci procesu EIA (včetně zjišťovacího řízení), potažmo pouze procesu posouzení, se zdržením cca o 7

měsíců až 1 rok. U zhruba 77,4 % záměrů se proces posouzení protáhnul nad lhůtu danou právními předpisy.

Stejně tak práce agentury CENIA dospěla k podobnému výsledku, kdy celkem z vybraných 1230 záměrů jich 85% bylo posuzováno déle, než je lhůta daná zákonem.

Na celkové délce vedeného procesu EIA, a především pak procesu posouzení má velice významný vliv úroveň zpracování podkladů, se kterými oznamovatel vstupuje do řízení. Opomenutí některých důležitých skutečností, nebo nedostatečné vyhodnocení potenciálně významných vlivů na životní prostředí a zdraví lidí, dodává dotčeným orgánům státní správy, samosprávy, i zástupcům veřejnosti a dotčené veřejnosti do rukou argumenty k požadavkům na doplnění předložených podkladů, příp. k návrhům na vydání nesouhlasného stanoviska EIA.

Analýza agentury CENIA dospěla k závěru, že dobře vypracované stanovisko a i dokumenty, které předchází jeho vydání, má pozitivní vliv na průběh dalších řízení, jelikož navazující procesy přebírají podmínky ze stanoviska EIA, a pokud jsou kvalitně zpracované, v dalších řízeních se usnadní práce i čas.

S tímto závěrem lze souhlasit i s ohledem na ustálenou praxi některých investorů, kdy proces EIA využívají k výběru vhodné varianty - zejména vedení trasy budoucí komunikace. Kvalitně zpracované podklady v rámci procesu EIA výrazně ušetří práci v pozdějším stupni projektové přípravy.

Souhlasit je třeba i se závěrem agentury CENIA, kdy i ona na základě provedené analýzy dospěla ke zjištění, že nejdéle se posuzují liniové dopravní stavby, které navíc svoji časovou náročností zvyšují ekonomické náklady oznamovatele.

Celkově se však lze domnívat, že i přes značnou časovou náročnost, která svojí průměrnou délkou jde nad rámec časových limitů stanovených platnými právními předpisy, se proces EIA, při dosavadní podobě právní úpravy v oblasti stavebního práva a povolování staveb pozemních komunikací, na celkové délce povolovacích řízení výrazně negativním způsobem neprojevuje. Otázkou zůstává, bude-li tomu tak i po změně právních předpisů v oblasti stavebního práva.

## 7. Závěr a přínos práce

Cílem této práce byla analýza délky procesu EIA, potažmo procesu posouzení, u záměrů staveb pozemních komunikací a do jaké míry se projevuje na celkové délce povolovacích řízení nezbytných pro jejich umístění a realizaci.

V praktické části této diplomové práce bylo identifikováno 181 procesů posouzení vedených jednotlivými krajskými úřady, nebo Ministerstvem životního prostředí. Následně byla vyhodnocena celková délka těchto posouzení a vzájemně porovnána napříč jednotlivými úrovněmi příslušných úřadů EIA.

Provedenou analýzou bylo beze vší pochybnosti prokázáno, že proces EIA, potažmo proces posouzení, u záměrů staveb pozemních komunikací, je významným časovým faktorem v rámci celého povolovacího procesu, s nímž investor musí v rámci harmonogramu prací projektové přípravy rozhodně počítat. Celková délka procesu posouzení se odvíjí od mnoha faktorů, kterým je třeba od začátku věnovat zvýšenou pozornost a jejichž opomenutí či zanedbání může vést k enormnímu prodloužení celého procesu.

V druhé fázi diplomové práce byla v rámci Ústeckého kraje u záměrů, které prošly procesem posouzení, a absolvovaly veškerá nezbytná navazující povolovací řízení potřebná pro jejich umístění a realizaci, provedena analýza doby trvání všech těchto vedených správních řízení. Z výsledků analýzy vyplynula značná časová náročnost vedených správních řízení, a celkové nepřehlednost organizace i kompetencí státní správy na úseku stavebního práva v rámci agendy pozemních dopravních staveb.

Přínosem této práce je popis a zhodnocení časové náročnosti jak zjišťovacího řízení, tak procesu posouzení, v rámci přípravy záměrů staveb pozemních komunikací, a hodnocení reálných opatření, směřujících k zamezení neúměrných průtahů v rámci těchto procesů a částečně i navazujících správních řízení. Dle dostupných informací podobná analýza v takovém rozsahu doposud v rámci České republiky prováděna nebyla, ačkoliv časová náročnost je zmiňována a namítána mnoha autory různých odborných prací, článků a publikací.

Permanentní rozvoj společnosti spojený s potřebou inovace a rozšiřování sítě dopravních komunikací se bude čím dál tím častěji dostávat do střetu s životním prostředím a veřejným společenským zájmem na jeho ochraně, a tyto střety bude třeba dostatečně řešit v rámci dosažení udržitelnosti tohoto rozvoje. Proces EIA, tak jak je nastaven v právním řádu ČR ale i EU, je alespoň částečnou zárukou snah o vyvážený kompromis mezi oběma protichůdnými společenskými zájmy.

Problematika délky tohoto procesu EIA je pak dle mého názoru pro případné investory velice důležitá, neboť s sebou přináší nemalé finanční náklady příp. zátěž v personální oblasti, která musí být v rámci struktur společnosti vyčleněna pro to, aby se dané problematice věnovala a dovedla ji ke zdárnému konci.

Snaha popsat stávající situaci a nastítnit či příp. identifikovat možné příčiny prodlužování celkové délky procesu EIA byla předmětem méj analyzy. Zjištěné výsledky lze použít jednak pro případné oznamovatele, a to nejen záměrů staveb dopravních komunikací, ale i záměrů ostatních skupin, především jako podklad při

přípravě časových harmonogramů projektové přípravy pro umístění a realizace záměrů ve vybraném území.

Rovně lze tyto výsledky využít ve státní správě, např. jako prvotní podklad při možné korekci nastavených postupů užívaných v rámci procesu posouzení na jednotlivých krajských řadech i Ministerstvu životního prostředí.

V neposlední řadě lze tuto práci použít při úvahách o úpravě a změnách právních předpisů v oblasti posuzování vlivů záměrů na životní prostředí a stavebního práva.



## 8. Přehled literatury a použitých zdrojů

### Odborné publikace

- **Arce, R., Gulloon N.**, 2000: *The application of Strategic Environmental Assessment to sustainability assessment of infrastructure development*. Environmental Impact Assessment Rev. Volume 20, Issue 3. p. 393-402. ISSN 0195-9255.
- **Bahýľová, L., Kocourek, T., Vomáčka, V.**, 2015: *Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí. Komentář. 1. vydání*. C. H. Beck, Praha: 306 s. ISBN 978-80-7400-589-3.
- **Baker D., McLelland J.**, 2003: *Evaluating the effectiveness of British Columbia's environmental assessment process for first nations' participation in mining development*. Environmental Impact Assessment Review. Volume 23, Issue 5, p. 581-603, ISSN 0195-9255, (online) [cit. 2023.08.15], dostupné z <[https://doi.org/10.1016/S0195-9255\(03\)00093-3](https://doi.org/10.1016/S0195-9255(03)00093-3)>.
- **Bastmeijer C. J., Koivurova, T.** [Eds.], 2007: *Theory and practice of transboundary environmental impact assessment*. Koninklijke Brill NV, Leiden.: 397 s. ISBN 978-90-04-16479-6.
- **Begić T., Mazancová E.**, 2021: Půl roku praxe s novelou liniového zákona. Ochrana přírody (online) [cit. 2024.02.29], dostupné z <<https://www.casopis.ochranaprirody.cz/pravo-v-ochrane-prirody/pul-roku-praxe-s-novelou-linioveho-zakona/>>.
- **Birley M.**, 2011: *Health Impact Assessment: Principles and Practice*, ProQuest Ebook Central, (online) [cit. 2023.08.15], dostupné z <<http://ebookcentral.proquest.com/lib/czup/detail.action?docID=1051808>>.
- **Blažek T., Jirásek J., Molek P., Pospíšil P., Sochorová V., Šebek P.**, 2016: *Soudní řád správní - online komentář. 3. aktualizace*. C. H. Beck. Praha. (online) [cit. 20.09.2023], dostupné z <<https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgzpw62zsl4zq&tocid=nnptembrgzpw62zsl4zq>>
- **Bojórquez-Tapia L. A., Sánchez-Colon S., Florez A.**, 2005: *Building Consensus in Environmental Impact Assessment Through Multicriteria Modeling and Sensitivity Analysis*. Environmental Management 36, p. 469–481. (online) [cit. 2023.08.15], dostupné z <<https://doi.org/10.1007/s00267-004-0127-5>>.
- **Bond, A., Morrison-Saunders, A., et Stoeglehner, G.**, 2013: *Designing an effective sustainability assessment process*. Routledge, Taylor & Francis Group, Oxon. p. 231-244. ISBN 9780415598491.
- **Bond, A., Morrison-Saunders, A., & Howitt, R.**, 2013: *Framework for comparing and evaluating sustainability assessment practice*. Routledge, Taylor & Francis Group, Oxon, p. 117–131. (online) [cit. 2023.08.21], dostupné z <<https://researchportal.murdoch.edu.au/esploro/outputs/bookChapter/Framework-for-comparing-and-evaluating-sustainability/991005542701007891>>.
- **Botha, H. E.**, 2018: *Analysing the factors that influence the procedural efficiency of the Environmental Impact Assessment (EIA) Process in the Western Cape*

Province. Mini-dissertation accepted. North-West University South Africa. "nepublikováno". (online) [cit. 2023.10.04], dostupné z: <<https://repository.nwu.ac.za/handle/10394/31590>>.

- **Braniš M., Christopoulos S., 2005:** *Mandated monitoring of post-project impacts in the Czech EIA*, Environmental Impact Assessment Review, Volume 25, Issue 3, P. 227-238, ISSN 0195-9255, (online) [cit. 2023.12.12], dostupné z <<https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102351>>.
- **Broniewicz E., Ogrodnik K., 2020:** *Multi-criteria analysis of transport infrastructure projects*. Transportation Research Part D: Transport and Environment. Volume 83 . ISSN 1361-9209. (online) [cit. 2023.08.07], dostupné z <<https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102351>>.
- **Caldwell L. K., 1998:** *The National Environmental Policy Act: An Agenda for the Future*. Indiana University Press, Bloomington.: 201 s. ISBN 0-253-33444-6
- **Canter L. W., Kamath J., 1995:** *Questionnaire checklist for cumulative impacts*. Environmental impact assessment Review. Volume 15, Issue 4. p. 311-339. ISSN 0195-9255. (online) [cit. 2023.07.08], dostupné z <[https://doi.org/10.1016/0195-9255\(95\)00010-C](https://doi.org/10.1016/0195-9255(95)00010-C)>.
- **Calster G., Reins L., 2017:** EU Environmental Law. Cheltenham/Northampton: Edward Elgar Publishing, 2017, 343 s. ISBN: 978 1 78254 917 8.
- **Caro-Gonzalez A. I., Nita A., Toro J., Zamorano M., 2023:** *From procedural to transformative: A review of the evolution of effectiveness in EIA*. Environmental Impact Assessment Review, Volume 103, ISSN 0195-9255. (online) [cit. 2023.12.12], dostupné z <<https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102351>>.
- **Cashmore M, Gwilliam R, Morgan R, Cobb D, Bond A., 2004:** *The interminable issue of effectiveness: substantive purposes, outcomes and research challenges in the advancement of environmental impact assessment theory*. Impact Assessment and Project Appraisal, Volume 22 number 4, p. 295-310. ISSN: 1461-5517 (online) [cit. 2023.07.08], dostupné z <<https://doi.org/10.3152/147154604781765860>>.
- **Damohorský, M. a kol., 2010:** *Právo životního prostředí*. 3. vyd. C. H. Beck, Praha: 630 s. ISBN 978-80-7400-338-7.
- **Dvorská E., 2018:** *Posuzování vlivů na životní prostředí v mezinárodním, evropském a českém právu*. Univerzita Karlova, Právnická fakulta, Praha. 269 s. (diplomová práce). "nepublikováno". (online) [cit. 2023.09.12], dostupné z: <<https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/105296/140072781.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>.
- **Dvořák L., 2018:** *Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí*. Komentář. 2. vyd. Wolters Kluwer ČR, Praha.: 396 s. ISBN 978-80-7552-183-5.
- **Dvořák L., 2022:** *Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí: Komentář*. Systém ASPI, ASPI\_ID KO100\_2001CZ. ISSN: 2336-517X (online) [cit. 20.09.2023], dostupné v Systému ASPI.

- **Hamouz J.**, 2019: *Možnosti zrychlení povolovacích procesů ve výstavbě*. Univerzita Karlova, Právnická fakulta, Praha. 111 s. (diplomová práce). "nepublikováno". (online) [cit. 2023.10.04], dostupné z: <<https://dspace.cuni.cz/handle/20.500.11956/116528>>.
- **Hasan M. A., Nahiduzzaman K. M., Aldosary A. S.**, 2018: *Public participation in EIA: A comparative study of the projects run by government and non-governmental organizations*, *Environmental Impact Assessment Review*, Volume 72, P. 12-24, ISSN 0195-9255, (online) [cit. 2023.07.08], dostupné z <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0195925517304195#bb0180>>.
- **Heinma K., Pöder T.**, 2010: *Effectiveness of Environmental Impact Assessment system in Estonia*. *Environmental Impact Assessment Review*, Volume 30, Issue 4, p. 272-277. ISSN 0195-9255, (online) [cit. 2023.07.08], dostupné z <<https://doi.org/10.1016/j.eiar.2009.10.001>>.
- **Hendrych D. a kol.**, 2016: *Správní právo. Obecná část. 9. vydání*. C. H. Beck, Praha. 599 s. ISBN 978-80-7400-624-1
- **Holz-Rau Ch., Scheiner J.**, 2019: *Land-use and transport planning – A field of complex cause-impact relationships. Thoughts on transport growth, greenhouse gas emissions and the built environment*, *Transport Policy*, Volume 74, p 127-137, ISSN 0967-070X, (online) [cit. 2023.07.08], dostupné z <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X17302780>>.
- **Galaš S., Galaš A., Zeleňáková M., Zvijáková M., Fialová J., Kubíčková H.**, 2015: *Environmental Impact Assessment in the Visegrad Group countries*, *Environmental Impact Assessment Review*, Volume 55, p. 11-20, ISSN 0195-9255, (online) [cit. 2023.07.08], dostupné z <<https://doi.org/10.1016/j.eiar.2015.06.006>>.
- **Glucker A. N., Driessen P. P. J., Kolhoff A., Runhaar H. A. C.**, 2013: *Public participation in environmental impact assessment: why, who and how?* *Environmental Impact Assessment Review*, Volume 43, p. 104-111, ISSN 0195-9255, (online) [cit. 2023.08.30], dostupné z <<https://doi.org/10.1016/j.eiar.2013.06.003>>.
- **Jelínková J.**, 2017: *Občan, spolek, obec a úřad v ochraně životního prostředí*. GRADA Publishing, a.s., Praha.: 272 s. ISBN: 978-80-271-9964-8
- **Jemelka L., Pondělíčková K., Bohadlo D.**, 2023: *Správní řád. Komentář. 7. vydání*. C. H. Beck, Praha. 1182 s. ISBN 978-80-7400-751-4
- **Keken Z., Hanušová T., Kulendík J., Wimmerová L., Zítková J. et Zdražil V.**, 2022: *Environmental impact assessment–The range of activities covered and the potential of linking to post-project auditing*. *Environmental impact assessment Review*. Volume 93 (2022) 106726. ISSN 0195-9255. (online) [cit. 2023.07.15], dostupné z <<https://doi.org/10.1016/j.eiar.2021.106726>>.
- **Kliková A., Havlan P., Valachová K., Hamplová E.**, 2009: *Stavební právo. Praktická příručka. 3. aktualizované vydání*. Linde Praha a.s., Praha. 223 s. ISBN 978-80-7201-764-5

- **Kopecký M., Staša J. a kol., 2022:** *Správní řád. Komentář.* Wolters Kluwer ČR, Praha.: 924 s. ISBN 978-80-7676-422-4
- **Korbel F., Buryan J., Krupová D., Potměšil M., 2023:** *Nový stavební zákon anebo co z něj (z)bude.* Bulletin advokacie 5/2023, s. 9 (online) [cit. 2023.11.18], dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=nrptembsgnpweyk7gvpxgzx&rowIndex=0>.
- **Kůsová B., 2019:** *Povolovací procesy staveb v České republice.* České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební, Praha. 137 s. (diplomová práce). "nepublikováno". (online) [cit. 2023.09.04], dostupné z: [https://dspace.cvut.cz/bitstream/handle/10467/86351/F1-DP-2020-Kusova-Barbora-DP\\_Kusova\\_Barbora.pdf?sequence=-1&isAllowed=y](https://dspace.cvut.cz/bitstream/handle/10467/86351/F1-DP-2020-Kusova-Barbora-DP_Kusova_Barbora.pdf?sequence=-1&isAllowed=y).
- **Lawrence D., 2000:** *Planning theories and environmental impact assessment.* Environ Impact Assess Rev. Volume 20, Issue 6, p. 607–25. ISSN 0195-9255.
- **Loomis, J. J., Dziedzic M., 2018.** *Evaluating EIA systems' effectiveness: A state of the art.* Environmental Impact Assessment Review. Volume 68, p. 29–37. ISSN 0195-9255. (online) [cit. 2023.07.28], dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2017.10.005>.
- **Loužek M., 2017:** *Evropská integrace: Z pohledu teorie veřejné volby.* Nakladatelství Karolinum, Praha. 205 s. ISBN 978-80-246-3064-9.
- **Mareček J., Doležal J., Tunka M., Sedláčková V., Vobrátilová Z., Sklenář T., 2018:** *Komentář ke stavebnímu zákonu a předpisy související, 2. vydání.* Aleš Čeněk s.r.o., Plzeň. 960 s. ISBN 978-80-7380-703-0
- **Machačková, J. a kol., 2018:** *Stavební zákon. Komentář. 3. vydání.* C. H. Beck, Praha. 1216 s. ISBN 978-80-7400-558-9
- **Navrátilová M., 2004:** *Implementace směrnic ve vnitrostátním právu část. I. – rozsah implementační povinnosti.* epravo.cz. (online) [cit. 21.08.2023], dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/implementace-smernic-ve-vnitrostatnim-pravu-cast-i-rozsah-implementacni-povinnosti-25334.html>.
- **Nagy J., 2021:** *Právní úprava posuzování vlivů na životní prostředí.* Univerzita Karlova, Právnická fakulta, Praha. 83 s. (diplomová práce). "nepublikováno". (online) [cit. 2023.08.27], dostupné z: <https://fsv.cuni.cz/sites/default/files/uploads/files/DP%20Nagy%20Jakub.pdf>.
- **Nemeškalová-Rosinová A., Černý P., 2017:** *Nejvýznamnější změny v posuzování vlivů na životní prostředí (EIA).* Frank Bolt Advokáti. (online) [cit. 21.09.2023], dostupné z: <https://www.fbadvokati.cz/cs/clanky/596-nejvyznamnejsi-zmeny-v-posuzovani-vlivu-na-zivotni-prostredi-eia>.
- **Obluk V., 2004:** *EIA Rukověť oznamovatel záměru.* Ministerstvo životního prostředí, Praha: 94 s. ISBN 80-7212-320-3.
- **Potěšil L., Hejč D., Rigel F., Marek D., 2020:** *Správní řád. Komentář. 2. vydání.* C. H. Beck, Praha. 916 s. ISBN 978-80-7400-804-7.

- **Potěšil L.**, 2022: *Kasační stížnost. 1. vydání*. C. H. Beck. Praha. 336 s. ISBN 978-80-7400-899-3
- **Prchalová J.**, 2021: *Posuzování vlivů na životní prostředí a nový stavební zákon*. Právní rozhledy, č. 23-24, s. 846-849
- **Pröbstl-Haider U.**, 2022: *EIA Effectiveness in Sensitive Alpine Areas: A Comparison of Winter Tourism Infrastructure Development in Germany and Austria*. Sustainability 14.9775. 10.3390/su14159775. (online) [cit. 2023.08.24, dostupné z: <[https://www.researchgate.net/publication/362616587\\_EIA\\_Effectiveness\\_in\\_Sensitive\\_Alpine\\_Areas\\_A\\_Comparison\\_of\\_Winter\\_Tourism\\_Infrastructure\\_Development\\_in\\_Germany\\_and\\_Austria](https://www.researchgate.net/publication/362616587_EIA_Effectiveness_in_Sensitive_Alpine_Areas_A_Comparison_of_Winter_Tourism_Infrastructure_Development_in_Germany_and_Austria)>.
- **Průcha P., Gregorová J. a kol.**, 2020: *Stavební zákon. Praktický komentář. 2. aktualizované vydání*. Leges, Praha. 1104 s. ISBN 978-80-7502-400-8
- **Sadler, B.**, 1996: *International Study of the Effectiveness of Environmental Assessment*. Canadian Environmental Assessment Agency, Ottawa.: p. 248. ISBN 0-662-24702-7.
- **Smolková E.**, 2009: *Efektivita procesu posuzování vlivů na životní prostředí v české republice z hlediska dotčených subjektů – aktuální stav a návrhy na možná zlepšení*. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Přírodovědecká fakulta, Praha. 73 s. (diplomová práce). "nepublikováno". (online) [cit. 2023.07.28], dostupné z: <<https://dspace.jcu.cz/handle/123456789/23460>>.
- **Theophilou V., Bond A., Cashmore M.**, 2010: *Application of the SEA Directive to EU structural funds: Perspectives on effectiveness*, Environmental Impact Assessment Review. Volume 30, Issue 2. P. 136-144. ISSN 0195-9255. (online) [cit. 2023.07.28], dostupné z: <<https://doi.org/10.1016/j.eiar.2009.08.001>>.
- **Therivel R., Ross B.**, 2007: *Cumulative effects assessment: Does scale matter?* Environmental Impact Assessment Review, Volume 27, Issue 5. p. 365-385, ISSN 0195-9255, (online) [cit. 2023.07.28], dostupné z: <<https://doi.org/10.1016/j.eiar.2007.02.001>>.
- **Tošner O.**, 2019: *Občanův průvodce procesem EIA*. Centrum pro podporu občanského spolku Arnika, Praha.: 30 s. ISBN 978-80-87651-54-4.
- **Vavrouchová H., Šikula T.**, 2018: *Posuzování vlivů na životní prostředí. Ústav aplikované a krajinné ekologie*. Mendelova univerzita v Brně. Agronomická fakulta. (online) [cit. 2023.12.24], dostupné z: <<http://www.uake.cz/ip2018/chapters/chapter2.php>>.
- **Vomáčka V., Židek D. a kol.**, 2016: *Posuzování vlivů záměrů a koncepcí na životní prostředí*. Masarykova univerzita, Brno, 336 s. ISBN 978-80-210-8343-1.
- **Vrávníková L., Špelinová I.**, 2017: *Analýza délky procesu EIA*. Regionální centrum EIA, (online) [cit. 2024.02.28], dostupné z: <<https://rceia.cz/wp-content/uploads/2017/09/Vravnikova.pdf>>.

- Wallington T., Bina O., Thissen W.**, 2007: *Theorising strategic environmental assessment: fresh perspectives and future challenges*. Environmental Impact Assessment Review 27, p. 569-584. (online) [cit. 2023.07.28], dostupné z: <<http://stratas.cl/wp-content/uploads/2016/09/2007WallingtonTheorising-strategic-environmental-assessment-Fresh-perspectives-and-future-challenges.pdf>>.
- **Zahumenská V., Svoboda P.**, 2019: *Občanův průvodce územním a stavebním řízením (po novele stavebního zákona)*. Centrum pro podporu občanů sdružení Arnika, Praha. 48 s. ISBN 978-80-87651-52-0

### Internetové zdroje – webové stránky institucí

- Beck-online, © 2000 *Důvodová zpráva k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí)*. (online) [cit. 2023.08.15], dostupné z <<https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=oz5f6mrqgayv6mjggbpwi6q&rowIndex=0#>>.
- Convention on Biological Diversity, © 2006: *The Convention on Biological Diversity - Text of the Convention*. (online) [cit. 2023.08.15], dostupné z <<https://www.cbd.int/convention/text/>>.
- Česká informační agentura životního prostředí (Cenia) © 2023: Informační systém EIA. (online) [cit. 2023.08.15], dostupné z <[https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100\\_cr?lang=cs](https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr?lang=cs)>.
- Česká komora autorizovaných techniků a inženýrů, © 2006: Délka povolání staveb v ČR? Nikoliv roky, ale měsíce, ukázal průzkum ČKAIT. (online) [cit. 2023.08.15], dostupné z <<https://www.ckait.cz/delka-povolovani-staveb-v-cr-nikoliv-roky-ale-mesice-ukazal-pruzkum-ckait>>.
- European Commission, © 2017: *The Aarhus Convention and the EU*. (online) [cit. 2023.12.23], dostupné z <[https://environment.ec.europa.eu/law-and-governance/aarhus\\_en](https://environment.ec.europa.eu/law-and-governance/aarhus_en)>.
- The European Parliament. *Directive 2014/52/EU of the European Parliament and of the Council of 16 April 2014 amending Directive 2011/92/EU on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment Text with EEA relevance*, © 2023: The official web portal of the European Union (online). [cit. 2023.08.07] dostupné z <<http://data.europa.eu/eli/dir/2014/52/oj>>.
- Frank Bold, © 2021: *Závazná stanoviska*. (online) [cit. 2023.08.15], dostupné z <<https://frankbold.org/poradna/kategorie/ruzne/rada/zavazna-stanoviska>>.
- La Banque Mondiale, © 2020: *Subnational Studies Measuring Business Regulations: Obtention d'un permis de construire* (online) [cit. 27.07.2023], dostupné z <[https://archive.doingbusiness.org/fr/data/exploreeconomies/czech-republic#DB\\_dwcp](https://archive.doingbusiness.org/fr/data/exploreeconomies/czech-republic#DB_dwcp)>.

- Ministerstvo dopravy, © 2021: *Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050* (online) [cit. 2023.07.27], dostupné z <<https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Rozvoj-dopravni-infrastruktury-do-roku-2050/Rozvoj-dopravni-infrastruktury-do-roku-2050>>.
- Ministerstvo dopravy, © 2021: *Ročenka dopravy České republiky* (online) [cit. 2023.07.27], dostupné z <[https://www.sydos.cz/cs/rocenka\\_pdf/Rocenka\\_dopravy\\_2021.pdf](https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2021.pdf)>.
- Ministerstvo dopravy, © 2020: *Operační program Doprava 2021-2027* (online) [cit. 2023.11.08], dostupné z <<https://www.opd.cz/stranka/OPD-2021>>.
- Ministerstvo dopravy, © 2019: *Postup v přípravě výstavby silnic a dálnic* (online) [cit. 2024.03.20], dostupné z <<https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Pozemni-komunikace/Postup-vystavby-silnic-a-dalnic/11-RSD-Brozura-postup-v-priprave-vystavby.pdf.aspx>>.
- Ministerstvo životního prostředí, © 1998: *Vyhodnocování rozsahu (velikosti) a významnosti vlivů záměrů na obyvatelstvo*, (online) [cit. 2023.08.15], dostupné z <[https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/B18C18B302379CCCC1256FC000407A70/\\$file/priloha.htm](https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/B18C18B302379CCCC1256FC000407A70/$file/priloha.htm)>.
- Ministerstvo životního prostředí, © 2008 - 2023: *NATURA 2000*, (online) [cit. 2023.08.27], dostupné z <[https://www.mzp.cz/cz/natura\\_2000](https://www.mzp.cz/cz/natura_2000)>.
- Ministerstvo životního prostředí, © 2023: *Udržitelný rozvoj*, (online) [cit. 2023.08.27], dostupné z <[https://www.mzp.cz/cz/udrzitelny\\_rozvoj](https://www.mzp.cz/cz/udrzitelny_rozvoj)>.
- Nejvyšší správní soud, © 2014: *Rozsudek ze dne 25.06.2014, sp.zn. 1 As 31/2014 – 27* (online) [cit. 2023.09.19], dostupné z <<https://vyhledavac.nssoud.cz/DokumentOriginal/Index/631798>>.
- Nejvyšší správní soud, © 2021: *Rozsudek ze dne 17.12.2021, čj. 1 As 236/2018-86* (online) [cit. 2023.09.19], dostupné z <<https://sbirka.nssoud.cz/cz/ochrana-zivotniho-prostredi-posuzovani-vlivu-zameru-na-zivotni-prostredi-overovaci-zavazne-stanovisko-verifikacni-stanovisko.p4301.html>>.
- ŘSD ČR, © 2022: *Ředitelství silnic a dálnic zahajuje výstavbu obchvatu Mošnova na silnici I/58* (online) [cit. 2023.07.27], dostupné z <[https://www.rsd.cz/web/guest/-/%C5%98editelstv%C3%AD-silnic-a-d%C3%A1lnic-zahajuje-v%C3%BDstavbu-obchvatu-mo%C5%A1nova-na-silnici-i/58?p\\_l=back\\_url=%2Fweb%2Fguest%2Fsearch%3Fcom\\_liferay\\_portal\\_search\\_web\\_search\\_bar\\_portlet\\_SearchBarPortlet\\_INSTANCE\\_template](https://www.rsd.cz/web/guest/-/%C5%98editelstv%C3%AD-silnic-a-d%C3%A1lnic-zahajuje-v%C3%BDstavbu-obchvatu-mo%C5%A1nova-na-silnici-i/58?p_l=back_url=%2Fweb%2Fguest%2Fsearch%3Fcom_liferay_portal_search_web_search_bar_portlet_SearchBarPortlet_INSTANCE_template)>.
- ŘSD ČR, © 2022: *ŘSD zveřejňuje výsledky celostátního sčítání dopravy 2020*, (online) [cit. 2023.08.30], dostupné z <[https://www.rsd.cz/web/guest/-/%C5%98sd-zve%C5%99ej%C5%88uje-v%C3%BDsledky-celost%C3%A1tn%C3%ADho-s%C4%8D%C3%ADt%C3%A1n%C3%AD-dopravy-2020?p\\_l=back\\_url=%2Fweb%2Fguest%2Fsearch%3Fcom\\_liferay\\_portal\\_search\\_web\\_search\\_bar\\_portlet\\_SearchBarPortlet\\_INSTANCE\\_templateSearch\\_for](https://www.rsd.cz/web/guest/-/%C5%98sd-zve%C5%99ej%C5%88uje-v%C3%BDsledky-celost%C3%A1tn%C3%ADho-s%C4%8D%C3%ADt%C3%A1n%C3%AD-dopravy-2020?p_l=back_url=%2Fweb%2Fguest%2Fsearch%3Fcom_liferay_portal_search_web_search_bar_portlet_SearchBarPortlet_INSTANCE_templateSearch_for)>.

mDate%3D1693408273360%26 com liferay portal search web search bar portlet SearchBarPortlet INSTANCE templateSearch emptySearchEnabled%3D false%26q%3Ds%25C4%258D%25C3%25ADt%25C3%25A1n%25C3%25AD%2 Bopravy%26 com liferay portal search web search bar portlet SearchBarPortlet INSTANCE templateSearch scope%3D>.

- SFDI, © 2022: *Operační program doprava 2021 - 2027* (online) [cit. 2023.07.27], dostupné z <<https://www.sfdi.cz/fondy-eu/operacni-program-doprava-2021-2027/>>.
- Ústavní soud, © 2021: Usnesení pléna Ústavního soudu ze dne 12.10.2001. Pl. ÚS 24/2000, [37/2001 USu.] (online) [cit. 2023.11.08], dostupné z <<https://nalus.usoud.cz/Search/ResultDetail.aspx?id=37956&pos=16&cnt=16&typ=result>>

## Legislativní zdroje

- Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
- Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon 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.
- Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů
- Zákona č. 183/2004 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.
- Důvodová zpráva k zákonu č. 39/2015 Sb., kterým se mění zákon 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, a další související zákony.
- Důvodová zpráva k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.



## Seznam schémat, grafů a tabulek

- Schéma č. 1: Proces EIA v České republice po r. 2021. (Votoček, 2023)
- Schéma č. 2: Časová náročnost procesu EIA po r. 2021. (Votoček, 2023)
- Schéma č. 3: Povolovací proces ve výstavbě včetně opravných prostředků. (Votoček, 2023)
- Schéma č. 4: Časová náročnost povolovacích procesů ve výstavbě. (Votoček, 2023)
- Graf č. 1: Rozdělení záměrů staveb pozemních dopravních komunikací podle jednotlivých příslušných úřadů po 01.11.2017 (Votoček, 2023)
- Graf č. 2: Orientační přehled veškerých záměrů staveb pozemních komunikací podle jednotlivých příslušných úřadů (Votoček, 2023) – graf je součástí přílohy
- Graf č. 3: Rozdělení záměrů staveb pozemních dopravních komunikací podle jednotlivých příslušných úřadů po 01.11.2017 (Votoček, 2023)
- Graf č. 4: Počet veškerých vydaných stanovisek EIA, nebo závazných stanovisek EIA pro záměry staveb pozemních komunikací, v jednotlivých letech a rozčleněných dle jednotlivých příslušných úřadů (Votoček, 2024) – graf je součástí přílohy
- Tab. č. 1: Časová náročnost procesu EIA po r. 2021 (Votoček, 2023).
- Tab. č. 2: Časová náročnost navazujících povolovacích procesů ve výstavbě (Votoček, 2023).
- Tab. č. 3: Výčet procesů EIA vedených pro záměry staveb pozemních komunikací příslušným úřadem Hlavního města Prahy (Votoček, 2024)
- Tab. č. 4: Výčet procesů EIA vedených pro záměry staveb pozemních komunikací příslušným Krajským úřadem Jihočeského kraje (Votoček, 2024)
- Tab. č. 5: Výčet procesů EIA vedených pro záměry staveb pozemních komunikací příslušným Krajským úřadem Jihomoravského kraje (Votoček, 2024)
- Tab. č. 6: Výčet procesů EIA vedených příslušným Krajským úřadem Karlovarského kraje (Votoček, 2024)
- Tab. č. 7: Výčet procesů EIA vedených příslušným Krajským úřadem Ústeckého kraje (Votoček, 2024)
- Tab. č. 8: Výčet procesů EIA vedených příslušným Krajským úřadem Královehradeckého kraje (Votoček, 2024)
- Tab. č. 9: Výčet procesů EIA vedených příslušným Krajským úřadem Libereckého kraje (Votoček, 2024)

- Tab. č. 10: Výčet procesů EIA vedených příslušným Krajským úřadem Moravskoslezského kraje (Votoček, 2024)
- Tab. č. 11: Výčet procesů EIA vedených příslušným Krajským úřadem Olomouckého kraje (Votoček, 2024)
- Tab. č. 12: Výčet procesů EIA vedených příslušným Krajským úřadem Pardubického kraje (Votoček, 2024)
- Tab. č. 13: Výčet procesů EIA vedených příslušným Krajským úřadem Plzeňského kraje (Votoček, 2024)
- Tab. č. 14: Výčet procesů EIA vedených příslušným Krajským úřadem Středočeského kraje (Votoček, 2024)
- Tab. č. 15: Výčet procesů EIA vedených příslušným Krajským úřadem Kraje Vysočina (Votoček, 2024)
- Tab. č. 16: Výčet procesů EIA vedených příslušným Krajským úřadem Zlínského kraje (Votoček, 2024)
- Tab. č. 17: Výčet procesů EIA vedených pro záměry staveb pozemních komunikací Ministerstvem životního prostředí (Votoček, 2024)
- Tab. č. 18: Výčet povolovacích procesů vedených v rámci záměru č. OV4 164 „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ (Votoček, 2024)
- Tab. č. 19: Výčet povolovacích procesů vedených v rámci záměru č. OV4 170 „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ (Votoček, 2024)
- Tab. č. 20: Výčet povolovacích procesů vedených v rámci záměru č. MZP 046 „Zkapacitnění silnice I/7 v úseku Knovíz – Panenský Týnec“ (Votoček, 2024)
- Tab. č. 21: Výčet povolovacích procesů vedených v rámci záměru č. ULK 041 „Přeložka silnice I/27 u obce Velemyšleves a přemostění Chomutovky“ (Votoček, 2024)
- Tab. č. 22: Výčet povolovacích procesů vedených v rámci záměru č. OV4 180 „D6 Ústecký kraj“, stavby „D6 Lubenec – II. etapa“ (Votoček, 2024)
- Tab. č. 23: Výčet povolovacích procesů vedených v rámci záměru č. OV4 180 „D6 Ústecký kraj“, stavby „D6 Petrohrad – Lubenec“ (Votoček, 2024)
- Tab. č. 24: Souhrn průměrné celkové délky procesu EIA záměrů vedených jednotlivými krajskými úřady (Votoček, 2024)
- Tab. č. 25: Souhrn průměrné celkové délky procesu EIA záměrů vedených ministerstvem životního prostředí (Votoček, 2024)
- Tab. č. 26: Souhrn průměrné délky jednotlivých správních řízení vedených příslušnými stavebními úřady (Votoček, 2024)

Tab. č. 27: Souhrn celkové délky vedených správních řízení nezbytných k povolení umístění a realizace stavby (Votoček, 2024)

### Seznam zkratk

<i>ČR</i>	Česká republika
<i>DÚ</i>	Drážní úřad
<i>EIA</i>	<i>Environmental Impact Assessment</i> (Posuzování vlivů na životní prostředí).
<i>EU</i>	Evropská unie.
<i>EVL</i>	Evropsky významná lokalita.
<i>HIA</i>	Hodnocení vlivů na veřejné zdraví.
<i>KÚ ÚK</i>	Krajský úřad Ústeckého kraje
<i>MD</i>	Ministerstvo dopravy
<i>MěÚ</i>	Městský úřad
<i>NATURA 2000</i>	Soustava chráněných území, která vytvářejí podle jednotných principů všechny státy Evropské unie. Cílem této soustavy je zabezpečit ochranu těch druhů živočichů, rostlin a typů přírodních stanovišť, které jsou z evropského pohledu nejcennější, nejvíce ohrožené, vzácné či omezené svým výskytem jen na určitou oblast.
<i>NSS</i>	Nejvyšší správní soud
<i>Proces EIA</i>	Proces ve smyslu ust. § 3 písm. l) zákona EIA, tedy proces, který sestává z vypracování a projednání dokumentace, zpracování posudku, vydání stanoviska a jeho zahrnutí do příslušného rozhodnutí vydaného v navazujícím řízení.
<i>Proces posouzení</i>	Proces „posouzení“ vlivů záměru na životní prostředí ve smyslu ust. § 3 písm. l) zákona EIA, tedy proces, který sestává z vypracování a projednání dokumentace, zpracování posudku, vydání stanoviska a jeho zahrnutí do příslušného rozhodnutí vydaného v navazujícím řízení.
<i>ŘSD ČR</i>	Ředitelství silnic a dálnic ČR.
<i>SEA</i>	Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí ( <i>Strategic Environmental Assessment</i> )
<i>SFDI</i>	Státní fond dopravní infrastruktury.
<i>Směrnice EIA</i>	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, která byla revidována v r. 2014 směrníci 2014/52/EU.

- Vyhláška EIA* Vyhláška č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.
- Zákon EIA* Zákon 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.
- ZOPK* Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
- ZOŽP* Viz ust. § 13 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů.
- ŽP* Životní prostředí.

## 9. Přílohy

Graf č. 2: Orientační přehled veškerých záměrů staveb pozemních komunikací podle jednotlivých příslušných úřadů (Votoček, 2023).

Graf č. 4: Počet veškerých vydaných stanovisek EIA, nebo závazných stanovisek EIA pro záměry staveb pozemních komunikací, v jednotlivých letech a rozčleněných dle jednotlivých příslušných úřadů (Votoček, 2024)