



Mgr. Martin Mejstřík
senátor Parlamentu České republiky
člen Výboru pro vzdělání, vědu, kulturu, lidská práva a petice

Tisková zpráva 18.9.2007

Evropská komise požaduje řádné postupy pro dopravní infrastrukturu

Na dnešní tiskové konferenci senátora Mejstříka byla veřejnosti představena studie renomované britské inženýrsko-poradenské firmy Mott MacDonald, která posuzuje varianty "J" a "Ss" severozápadního úseku obchvatu Prahy. Studii firmě zadalo letos v březnu Ministerstvo dopravy. Ze studie vyplývá, že varianta "Ss", míjející městské části Praha – Suchdol, Lysolaje a Dolní Chabry, je výrazně levnější, výhodnější a ekologicky přijatelnější než ministerstvem dopravy prosazovaná varianta "J", přičemž je realizovatelná minimálně ve stejném časovém horizontu.

Senátor Mejstřík komentuje:

"Již delší dobu se zabývám děním kolem výstavby transevropské dálniční sítě TEN-T v České republice. Případy rychlostních silnic R1 (SZ úsek dálničního obchvatu Prahy), R43 (dálniční obchvat Brna) a R52 (spojení Brno – Vídeň) jsou si velmi podobné – všechny projekty byly předloženy do Bruselu v návrhu Operačního programu doprava, všechny jsou doprovázeny protesty občanů, dotčených městských částí a občanských sdružení. Ve všech případech existují životaschopné alternativy, které byly dosud Ředitelstvím silnic a dálnic ignorovány. Mám důvody se domnívat, že v případě obchvatu Prahy i Brna dochází k obcházení Direktivy 1692/96 Evropského parlamentu a Rady, podle které transevropské dálnice musejí míjet městské aglomerace. Mám za to, že dochází k nedodržení evropské legislativy a tudíž ke zneužití prostředků pro naši dopravní infrastrukturu, které mají být čerpány v letech 2007-2013. Z tohoto důvodu jsem před více než rokem oslovil Jacquese Barrota, komisaře pro dopravu a vicepresidenta Evropské komise, komisařku pro regionální rozvoj Danutu Hübnerovou a komisaře pro životní prostředí Stavrose Dimase. Evropští komisaři jsou s problematikou obeznámeni a zdůrazňují, že evropské peníze předpokládají dodržení evropského práva."

Vicepresident Komise Jacques Barrot píše mj.: *"Při udělování podpory z rozpočtu TEN-T můj úřad ověřuje (...), že analýza nákladů a výnosů - včetně ekonomických, ekologických a sociálních dopadů - vychází pozitivně. Projekty musejí dále dodržovat evropskou legislativu životního prostředí včetně Směrnice 85/337/EHS (doplněné Směrnicí 97/11/ES) o posouzení vlivu na životní prostředí (EIA) a Směrnice 2001/42/ES o strategickém posouzení dopadu na životní prostředí (SEA). V případě nedodržení nemají nárok na kofinancování z evropských fondů"*.

Komisaři také připomínají další legislativu, zejména již výše zmíněnou Direktivu číslo 1692/96.

Koncem února t.r. jednali zástupci dotčených městských částí Prahy a Brna a zainteresovaných občanských sdružení v Bruselu osobně s vedoucími představiteli klíčových Generálních ředitelství (DG) Evropské komise, tj. DG pro regionální rozvoj, DG pro dopravu a DG pro životní prostředí, a seznámili je s hlavními výhradami vůči nevhodným řešením prosazovaným z úrovně ŘSD .

V komentáři DG pro životní prostředí k Operačnímu programu Doprava z června 2007 se mimo jiné uvádí: *"Vnější okruh kolem Prahy (R1 – Ruzyně – Březiněves) – prioritní osa 2: Zdá se, že existují 2 hlavní varianty trasování tohoto prioritního projektu TEN-T, buď přes Suchdol nebo přes Řež. Na druhém místě zmíněná varianta (přes Řež) nebyla ještě řádně posouzena. Orgány*

Komise obdržely právní stížnost na tuto kauzu a prověřují ji.“ Dále se v Komentáři o projektech R1, R43 a R52 praví: „Všechny tři projekty vykazují podle všeho několik společných znaků:

- *jsou významné z dopravního hlediska a jejich řešení musí být nalezena v době co nejkratší;*
- *mohou mít významné negativní dopady na lidské zdraví a životní prostředí;*
- *jsou kontroverzní a politicky citlivé;*

Obvykle existují 2 hlavní varianty – jedna z nich je ale zatlačována do pozadí přes to, že se zdá, že má méně negativní dopady na lidské zdraví a životní prostředí, že je (výrazně) levnější a že je výhodnější z dopravního hlediska.

Komise si je vědoma, že diskuse o variantních řešeních uvedených tří projektů již trvá mnoho let. Měla by být provedena nezávislá porovnávací studie hlavních variantních řešení z hlediska dopravy, ekonomických, sociálních a ekologických aspektů (...) Výsledek takové studie bude pak důležitý pro Komisi při posuzování těchto významných projektů. Takový přístup nepochybně zabrání problémům v pozdějších fázích programovacího období.“

DG pro regionální rozvoj ve svém stanovisku k OP Doprava z července 2007 jednoznačně podporuje zpracování porovnávacích studií.

V polovině července t.r. pak jednala v Bruselu oficiální delegace ministerstva dopravy. V zápise z tohoto jednání se opět jasně říká: „EK postrádá komparativní environmentální a ekonomické studie týkající se následujících kontroverzních projektů – rychlostní silnice R52, pražského a brněnského silničního okruhu.“

Veřejný ochránce práv JUDr. Motejl ve stanovisku k projektu R52 Brno – Vídeň konstatuje: „(...) Nedošlo k posouzení reálně v úvahu přicházejících variant předmětného komunikačního tahu, jak právní úprava předpokládá. (...) Stavbu dálnice či rychlostní komunikace je nutno posuzovat především jako celek (kritika tzv. „salámové“ metody projednávání silniční infrastruktury). (...) Postupy orgánů veřejné správy, spolupůsobících při přípravě silničního spojení Brna s Vídní, byl, dle mého soudu, fakticky popřen smysl a účel územně-plánovacích procesů, resp. souvisejících procesů hodnocení EIA, tedy hledání optimální polohy rozvoje území včetně environmentálně co možná šetrného řešení nezbytných staveb infrastruktury.“

Senátor Mejstřík uzavírá:

„Evropskou komisí požadovanou srovnávací studii pro dvě varianty severozápadního úseku obchvatu Prahy tedy konečně máme. Varianta „Ss“ se jednoznačně ukazuje jako přijatelnější. I problém jejího přechodu přes Vltavu v blízkosti výzkumného ústavu v Řeži a přírodního parku Větrušická rokle je plně technicky řešitelný v souladu s příslušnými předpisy. Doufám, že ministerstvo dopravy přehodnotí svůj dosavadní postoj a trasu „Ss“ severozápadního přijme za svou tak, aby mohla být zprovozněna v očekávaném termínu 2013.

Také další ministerstvem dopravy objednaná srovnávací studie týkající se dálnice Brno-Vídeň prokázala, že o desítky miliard levnější a vůči životnímu prostředí šetrnější je doposud zavrhaná varianta přes Břeclav. Stále však schází oficiální posouzení variantního řešení brněnského obchvatu v trase Boskovickou brázdou, tedy mimo hustě zalidněnou MČ Bystrc. Nemí dobrou vizitkou České republiky, že nás k dodržování evropských, ale i našich vlastních zákonů musejí nutit z Bruselu.“

Kontakty:

ing. Petr Hejl, starosta MČ Praha – Suchdol, p.hejl@praha-suchdol.cz

Jaroslava Plevová, starostka MČ Praha – Dolní Chabry, jaroslava.plevova@dchabry.cz

Jaroslav Korf, zastupitel Praha 8, jar.korf@quick.cz

o.s. Nad Drahaňským údolím: srovnávací studie firmy Mott MacDonald ke stažení na stránkách www.drahan.chabry.cz

o.s. Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích:

ing. Helena Mertová, U luhu 23, 635 00 Brno, e-mail: petrfirbas@yahoo.com (k dálnicím R 43 a R 52)

Mgr. Martin Mejstřík, Senát PČR, Valdštejnské nám. 4, 118 01 Praha 1

tel.: 25707 2786, mejstrikm@senat.cz, www.martinmejstrik.cz