

Municipal District Prague-Suchdol, Mr. Petr Hejl, Mayor  
Suchdolské nám. 3, 165 00 Praha 6 - Suchdol, Czech Republic

European Commission  
Mrs. Danuta Hübner,  
Commissioner for Regional Policy Directorate-General  
Rue de la Loi 200  
B – 1049 Brussels  
Belgium

Prague, 12 November 2007

**Subject: The Operational Programme Transport (OPT) for the Czech Republic – Prague Ring Road – North-Western Segment**

Dear Commissioner,

having studied thoroughly the latest draft version of the OPT, dated 2007-10-11, which was sent to the European Commission recently, I am deeply concerned about the fact that the Ministry of Transport of the Czech Republic (MoT) did not follow the requests of the Commission's negotiation team which met with the MoT in Prague on 20 September 2007.

I am taking the liberty of writing to you to stress facts, which have key significance for the above stated issue and to request your kind assistance in helping to resolve the still outstanding issues related to the TEN-T Prague Ring, i.e. a key road structure in the centre of Europe.

As recorded in the Minutes of the negotiations between the MoT and the Commission held in Prague on 20 September 2007, the Commission representatives expressed an explicit request which reads in translation as follows:

*„EC requires that the commitment of the Czech Republic to document and evaluate alternative variants of alignments for the R1, R52 and EUROPOINT Brno projects ,already in the timeframe of investments preparations, be included in the text of the Chapter „Application of the Partnership Principle“”*

**Unfortunately the MoT ignored this EC request and such commitment for R1 and EUROPOINT Brno was NOT included in the OPT version sent to Brussels. The commitment for R52 was included, but it is vague.**

As Mayor of one of the quarters of Prague, I am deeply concerned about this strange attitude of the MoT which by no means can be explained just by a formal omission or some sort of overlooking.

At the same time, based on the past unpleasant personal experience, I have all reasons to be concerned that the MoT and its Motorway Directorate (ŘSD) and State Fund for Transport Infrastructure (SFDI) may not only ignore the above quoted EC request now, but may try to circumvent this request of the EC even in the future.

As the above quoted EC request is very reasonable, it would be a pity to lose the opportunity to clarify which of the existing variants for R1, R52 and EUROPOINT are the more suitable ones both for the EU and for the Czech Republic. Only an early comparison of variants can help to resolve the

existing problems. A bad example is visible for the Brno EUROPOINT where political issues seems to be prevailing. Unfortunately there is existing evidence that this inappropriate approach is the case for NW segment of the Prague Ring Road too.

I am particularly afraid that while the OPT negotiations identified clearly that the R1 project is a problematic one and that comparison of variants is of paramount importance, the ongoing ill fated processes were not stopped, and for example, the land use decision process is being pushed forward with the obvious goal to make the land use decision final for the "J" variant (throu-pass of Prague) before proper comparison of the variants is independently evaluated.

For the present moment there are still two variants on the table – the southern „J“ variant (through-pass of Prague) and the northern „Ss“ variant (by-pass of Prague).

The „Ss“ variant was recommended in the EIA process as the more suitable one whereas the „J“ variant was evaluated as an extreme solution only conditionally acceptable in case the “Ss” variant was not feasible.

I am taking the liberty and as attachment to this letter I am sending you a copy of an important letter of the Ministry of Environment dated 5 November 2007. This letter takes into account an independent comparative study by Mott MacDonald (in fact commissioned by the MoT and now ignored by the MoT).

This letter of the Ministry of Environment confirms not only the feasibility of the alternative “Ss” alignment (a true bypass of Prague), but also confirms a clear superiority of the „Ss“ variant over „J“ variant in all relevant aspects - finance, environment, operational safety, compliance with EU regulations etc.. (The „J“ variant also does not meet, for example, the relevant TEN-T Decision No. 1692/96/EC and the 54/20040/EC TEN-T Directive regarding safety in TEN-T tunnels.)

With this letter of the Ministry of Environment in favour of the “Ss” variant, the „J“ variant has turned to be a rejected variant from the point of view of the environmental impact assessment statement. In working translation the letter states in its conclusions:

***... the evidence given by the feasibility study for the „Ss“, which covered the area of the Nuclear Research Institute Řež, de facto excludes implementation of the „J“ variant based on the existing EIA Statement.“***

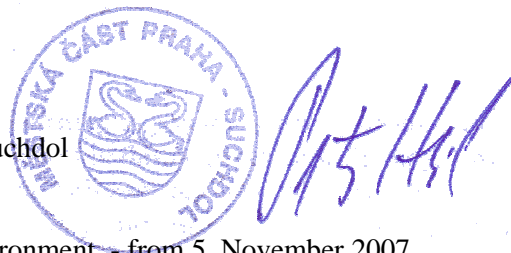
Dear Commissioner,

I found it essential to draw your attention to the facts given above and hope that your services will consider them appropriately in the context with negotiations on the OPT

I sincerely hope, that the EC request recoded in the Minutes of the Prague meeting regarding R1, R52 and EUROPINT will be explicitly and fully included in the OPT text before its signing by EC and by the Czech Republic so that no misuse of EU funds would be possible in the future.

Sincerely yours

Petr Hejl  
Mayor of the Municipal District Prague - Suchdol



Attachment: Letter of the Ministry of Environment – from 5. November 2007

**MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**  
*Mgr. Aleš Kuták*  
**náměstek ministra – ředitel sekce ochrany klimatu a ovzduší**

V Praze dne 5. listopadu 2007.

Č. j.: 56529/ENV/07

2691/800/ENV/07

Vaše č. j.: 0970/07 – Jpe/MSt

Vážený pane jednateli,

dne 3. srpna 2007 mi byl doručen Váš dopis, kterým MŽP žádáte o vyjádření ke konceptu studie *Posouzení variant J a Ss severozápadního segmentu SOKP*, objednanou u Vaší firmy Ministerstvem dopravy, a to za účelem změny stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí (EIA), vydaného k tomuto záměru Ministerstvem životního prostředí dne 30. dubna 2002 pod č. j.: NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e. o. Předem mého dopisu se omlouvám za delší dobu, kterou trvalo vyřízení odpovědi a která je způsobena nutným postupným projednáním s jinými sekcemi MŽP. Protože je mi známo, že objednatel od Vás již studii převzal jako dokončenou, zasíláme shodné vyjádření i jemu.

Po interním projednání studie Vám sděluji následující svodné stanovisko za příslušné sekce MŽP – sekce ochrany přírody a krajiny, sekce technické ochrany životního prostředí a sekce ochrany ovzduší a klimatu:

Ve Vaší studii nově navržená trasa Ss nezasahuje do území Národní přírodní rezervace (NPR) Větrušická rokle ani do jejího ochranného pásma. Původní trasa Ss překračovala údolí Vltavy šikmo a zasahovala do NPR a jejího ochranného pásma a byla hodnocena v procesu EIA. Na základě předložené studie *Posouzení variant J a Ss severozápadního segmentu SOKP* nelze nově navrženou trasu detailně posoudit, avšak z podstaty eliminace průchodu původní trasy přes území a ochranné pásmo NPR je zjevné, že upravená trasa má menší vlivy na NPR Větrušická rokle než trasa původní. Zlepšení trasy ve vztahu k chráněným územím přírody proto nemá vliv na závěrečné stanovisko EIA, protože k variantě Ss je souhlasné. Při dalším povolování varianty Ss je však nutno dopracovat detailní posouzení jejího vlivu na

NPR Větrušická rokle, na základě kterého budou ve stavební dokumentaci navržena taková opatření, která omezí vliv navržené komunikace na zvláště chráněné území na nejnižší možnou míru. Tím nejsou dotčeny podmínky stanoviska EIA k variantě Ss, které se NPR Větrušická rokle týkají.

Z hlediska procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA) Vám sdělujeme, že za daných místních podmínek a podrobnosti zpracování dokumentace EIA tohoto záměru, které jsou specifické pro daný případ a nelze je zobecnit, navržená změna směrového vedení varianty Ss nepředstavuje natolik významný rozdíl oproti již posouzenému vedení trasy Ss, že by její nové posouzení by přineslo zásadní změnu podmínek vydaného souhlasného stanoviska. Upravená trasa Ss dle studie *Posouzení variant J a Ss severozápadního segmentu SOKP* je upřesněním původní trasy Ss po ukončení procesu EIA v následných stupních projektové přípravy záměru a naplňování požadavků vyplývajících ze souhlasného stanoviska EIA a platí pro ni souhlasné stanovisko podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, ve znění zákona č. 132/2000 Sb., ze dne 30. dubna 2002, č. j.: NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e. o. Vydané stanovisko je platné a je podkladem, bez kterého správní orgán nemůže vydat povolující rozhodnutí, popř. opatření podle zvláštních předpisů (blíže viz § 11 odst. 1, věta druhá zákona). V tomto případě nám není znám žádný legitimní důvod ani zákonný postup, který by vedl ke změně či zrušení tohoto stanoviska.

Toto stanovisko uvádí: „*Na základě závěru posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivu na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivu na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.*“

Toto znění stanoviska odkazuje na požadavek Státního úřadu pro jadernou bezpečnost předložit ve fázi zpracování konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu průkazy podle zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomového zákona), že výstavba a provoz dopravní komunikace nepříznivě neovlivní jadernou bezpečnost, radiační ochranu, fyzickou ochranu a havarijní připravenost Ústavu jaderného výzkumu Řež, a. s. Ten je uveden jako podmínka č. 30 stanoviska EIA ze dne 30. dubna 2002 č. j.: NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e. o. spolu s požadavkem před zahájením územního řízení vypracovat studii k identifikaci bezpečnostních rizik, vyplývajících z blízkého ochranného pásma areálu ÚJV Řež, a. s.,

a zohlednit tuto studii ve výsledném umístění a stavebně-technickém řešení. Takové průkazy ani studie úprav trasy varianty Ss však ve fázi zpracování konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu nebyly provedeny. Nebyla tak dodržena ani podmínka č. 30 stanoviska EIA a tím ani nedošlo k potvrzení ani k vyloučení možnosti realizace varianty Ss.

Po vydání stanoviska EIA prvním a zároveň jediným známým dokumentem, který naplňuje prvky potvrzení nebo vyloučení možnosti realizace varianty Ss a zároveň podmínku č. 30 stanoviska EIA, je předložená studie *Posouzení variant J a Ss severozápadního segmentu SOKP*. Tato studie dokládá průkaz podle zákona č. 18/1997 Sb., že výstavba a provoz dopravní komunikace nepříznivě neovlivní jadernou bezpečnost, radiační ochranu, fyzickou ochranu a havarijní připravenost Ústavu jaderného výzkumu Řež, a. s. Tento průkaz je zpracován autorizovanými osobami, je doloženo jeho kladné projednání s Ústavem jaderného výzkumu Řež, a. s., a se Státním úřadem pro jadernou bezpečnost.

Možnost realizace varianty Ss nebyla touto studií vyloučena, nýbrž potvrzena. Trasa liniové stavby zároveň byla upravena tak, že méně než trasa původní ovlivňuje NPR Větrušická rokle a zároveň jen v takovém rozsahu, že pro upravenou trasu zůstává v platnosti vydané stanovisko EIA. K Vašemu dopisu Vám proto sdělujeme, že zrušení ani změna stanoviska EIA vydaného Ministerstvem životního prostředí nejsou opodstatněné a zároveň že předložený průkaz průchodnosti varianty Ss kolem Ústavu jaderného výzkumu Řež, a. s., věcně vylučuje přípustnost realizace varianty J z hlediska popisu doporučených variant ve stanovisku EIA.

S pozdravem



Vážený pan

Ing. Jiří Petrák  
Mott MacDonald, spol. s r. o.  
Národní 15  
110 00 Praha 1

Na vědomí:

Jiří Hodač  
náměstek ministra dopravy – sekce infrastruktury a fondů EU  
nábřeží Ludvíka Svobody 12  
110 15 Praha 1