

Veřejný ochránce práv
JUDr. Otakar Motejl

V Brně dne 7. února 2008
Sp. zn.: 2453/2006/VOP/JC/MH

Vážený pane magistře,

oznamuji Vám, že jsem se rozhodl uzavřít dle ustanovení § 20 odst. 2 zákona č. 349/1999 Sb., o veřejném ochránci práv, šetření ve věci podnětu, kterým jste se na mě obrátil s žádostí o posouzení postupů úřadů v rámci přípravných fází projednávání (procedury pořizování územního plánu a hodnocení vlivů na životní prostředí - EIA) záměru výstavby kapacitního silničního spojení Brna a Vídně.

V dané věci jsem dne 26. 4. 2007 vydal své závěrečné stanovisko, kde jsem konstatoval, že trvám na aktivitě úřadů v tom, aby 1) porovnávaly dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno - Vídeň, 2) zabezpečily, aby se ŘSD ČR, jako investor kapacitních silničních komunikací, napříště rovnocenně zabývalo všemi reálně v úvahu přicházejícími variantami navrhovaných spojení, a naopak nečinilo kroky, fakticky znevýhodňující alternativy, 3) účinně prosazovaly veškerá vhodná opatření, jež zmírní vliv stavby kapacitního spojení Brna a Vídně na životní prostředí, 4) navrhly a postupně realizovaly účinná opatření k eliminaci kamionové dopravy, včetně kamionové dopravy na předmětném silničním tahu.

Poukázal jsem na to, že v praxi úřadů zůstává sporné, kdy a jak koridory dopravních staveb promítnout do územních plánů VÚC, na jaké platformě, s jakou závazností, provést strategický výběr koridorů, jak zkoordinovat, aby jednotlivé ÚP VÚC v řešení těchto otázek byly v souladu, co dělat, když se následně při podrobnějším hodnocení prokáže, že zakreslený koridor v ÚP VÚC je v konkrétním úseku nevhodný, a je třeba volit alternativu (která však posléze není možná bez opětovné složité procedury projednávání a schvalování změny ÚP VÚC). Poukázal jsem na to, že když se do uvedené problematiky vmísí navíc i cizí prvek, a tedy návaznost kapacitní komunikace na silniční síť sousedního státu, nejasnosti jsou znásobeny. Takovou nejistotu ohledně postupů úřadů jsem označil za nepřijatelnou s tím, že je zapotřebí tuto praxi do budoucna eliminovat.

Dne 12. 6. 2007 jsem obdržel vyjádření Krajského úřadu Jihomoravského kraje (dále jen „krajský úřad“) čj. JMK 62445/2007, ve kterém ředitel krajského úřadu uvedl, že nadále zásadně nesouhlasí a neztotožňuje se s mými závěry vyjádřenými v části „C“ závěrečného stanoviska s tím, že k tomuto závěru jej vede vládou ČR schválená Politika územního rozvoje ČR (dále jen „PÚR“), která zcela jasně v části 5. Koridory rychlostních silnic uvádí - (91) R 52 vymezení: Pohořelice - Mikulov - Drasenhofen/Rakousko (E 461). Vzhledem k tomu, že se orgány územních samosprávných celků při výkonu přenesené působnosti, kam pořizování územně-plánovací dokumentace spadá, řídí rovněž usneseními vlády, je i pro ně usnesení vlády závazné a i tyto orgány by měly Politiku územního rozvoje České republiky respektovat. Vedle toho ředitel krajského úřadu poukázal na ustanovení § 4 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, podle něhož je dotčený orgán vázán svým předchozím stanoviskem nebo závazným stanoviskem.

Z výše uvedeného ředitel krajského úřadu dovodil, že rychlostní silnice R 52 měla být a byla prověřena pouze v koridoru Pohořelice - Mikulov v souladu s PÚR a že dotčené orgány, s nimiž byl koridor rychlostní silnice R 52 v rámci ÚP VÚC Břeclavska projednáván a dohodován, jsou oprávněny v současné době vydávat svoje stanoviska jako navazující stanoviska v souladu s ustanovením § 4 odst. 3 stavebního zákona. S ohledem výše uvedené ředitel krajského úřadu můj požadavek a závěr, kterým trvám na prověření dopravního spojení v úseku Reintal/Poštorná - Břeclav odmítl s argumentem, že nevyplývá ze žádného vládního usnesení ani jiného závazného podkladu. Podle ředitele krajského úřadu možnost využití úseku Reintal/Poštorná - Břeclav není variantou rychlostní silnice R 52, a proto nebylo možné varianty silnice 1, 1x a 2 rychlostní silnice R 52 v úseku Pohořelice - Mikulov - Drasenhofen/Rakousko (E 461) porovnávat s variantou vedení rychlostní silnice v úseku Reintal/Poštorná - Břeclav, kterou sami stěžovatelé správně nazývají a označují R 55 (pro rychlostní silnici stanovena trasa Olomouc - Přerov - Hulín - Břeclav). Vedle toho ředitel krajského úřadu opět zmínil rakouský zákon o spolkových silnicích, který Nord Autobahn A 5 definuje jako trasu: Grosseberrsdorf (B7, B 305) - Wolkersdorf - Staatsgrenze bei Drasenhofen. Dne 29. 3. 2002 byl aktualizován rakouský Bundesstrassengesetz (1971), kterým byla zpřesněna trasa Nord Autobahn A 5 a definována jako trasa: Grossebresdorf (S 1) - Wolkersdorf - Staatsgrenze bei Drasenhofen. Její přípravu dokládá projednání vlivů na životní prostředí posledního úseku dálnice A 5 Nord Autobahn, úsek Poysbrunn - státní hranice Drasenhofen, které se konalo v březnu 2007. Ředitel krajského úřadu uzavřel své vyjádření konstatováním, že pro poslední úsek rychlostní silnice R 52 Pohořelice - Mikulov - Drasenhofen/Rakousko není variantou úseku Břeclav - Reintal/Poštorná.

~~Dne 8. 6. 2007 mi bylo doručeno stanovisko ministra vnitra, který potvrdil, že se na jeho resort v průběhu roku 2006 a 2007 obrátilo několik občanských sdružení s podněty na přezkoumání zákonnosti postupu Jihomoravského kraje v souvislosti s pořizováním územního plánu velkého územního celku Břeclavsko. Ministerstvo vnitra požádalo o prověření celé věci resortně příslušné Ministerstvo pro místní rozvoj. Ministerstvo pro místní rozvoj přípisem ze dne 10. 4. 2007 sdělilo, že k porušení zákonných předpisů nedošlo, neposuzovalo však otázky spojené s dopadem na životní prostředí. Z toho důvodu se Ministerstvo vnitra ještě obrátilo na Ministerstvo životního prostředí, které se k věci nevyjádřilo, proto nemohlo Ministerstvo vnitra své šetření uzavřít. Dne 31. 7. 2007 jsem obdržel zprávu od vrchní ředitelky sekce veřejné správy Ministerstva vnitra, která mě informovala, že Ministerstvo vnitra svolalo společné jednání zástupců dotčených ústředních orgánů státní správy (MMR, MŽP a MD), na kterém všichni zástupci jmenovaných resortů shodně konstatovali, že trvají na svých dosavadních stanoviscích, tj. že Územní plán VÚC Břeclavsko byl pořízen a schválen v souladu se zákonem.~~

Ministr pro místní rozvoj mi ve svém stanovisku ze dne 29. 8. 2007 sdělil, že ve vazbě na nový stavební zákon je v kompetenci jeho resortu Politika územního rozvoje, která stanoví konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech a určí strategii a základní podmínky pro jejich naplňování. Současně bude koordinovat tvorbu územního rozvoje, které budou pořizovat krajské úřady v rozsahu celých krajů. Pořízením těchto zásadních územně-plánovacích dokumentací budou prověřeny, případně přehodnoceny, záměry doposud platné územně-plánovací dokumentace v souladu s novou právní úpravou. Podle informací ministra pro místní rozvoj zadávací proces pro pořízení Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje již byl zahájen.

Dne 28. 8. 2007 mi byl doručen přípis ministra životního prostředí, který konstatoval, že problematika kapacitního silničního spojení Brna a Vídně byla a neustále je předmětem zájmu Ministerstva životního prostředí s tím, že ministerstvo soustavně trvalo a trvá na komplexním posouzení možnosti řešení, jejich výhod, nevýhod, a činilo a činí v této věci kroky, které jsou v jeho kompetenci. K vypracování a posouzení variant skutečně došlo z iniciativy Ministerstva dopravy, do jehož příslušnosti věc náleží. V prvním pololetí roku 2007 Ministerstvo dopravy nechalo u autorizovaného inženýra Jiřího Kalčíka zpracovat studii „Vyhledání variant trasy v parametrech R 55 mezi dálnicí D 2 a státní hranicí s Rakouskem“. Podle informací, které měl k dispozici ministr životního prostředí, probíhalo zpracování studie v interakci s městem Břeclav a s občanskými sdruženími, která vypracování varianty požadovala. Následně bylo zpracováno „Hodnocení vlivů dle ustanovení § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, záměru rychlostní silniční spojení Brna s Vídní na základě podkladů k záměrům R 52 Pohořelice - Mikulov, I/55, Břeclav - obchvat, R 55 - úsek obchvat Břeclavi a návrhu ÚP VÚC Břeclavska“.

Podle sdělení ministra životního prostředí jsou výsledkem hodnocení zjištění, že obě varianty mají srovnatelný negativní vliv na stanoviště tvrdého luhu u Břeclavi, který je významný, ale při porovnání dalších negativních vlivů na území soustavy Natura 2000 je jako horší hodnocena varianta s R 52 přes Pohořelice - Mikulov. Realizace varianty čtyřpruhového rychlostního obchvatu Břeclavi bez realizace R 52 dojde k ovlivnění pouze jednoho regionu místo dvou. Varianta čtyřpruhového rychlostního obchvatu Břeclavi byla posuzována ve 4 dílčích variantách. Pro realizaci byla doporučena varianta 3, která vyniká ve většině z hodnocených parametrů. Ministerstvo životního prostředí dále obdrželo „Posouzení alternativní koncepce komunikační sítě v širším okolí brněnské aglomerace“, které ve svém závěru uvádí, že obě varianty koncepce dostatečně zajišťují dopravní obsluhu území, vykazují požadovanou úroveň kvality dopravy dle normy, ale že „alternativní“ koncepce se spojením Brna a Vídně po D 2 a R 55 obchvatem Břeclavi je z hlediska ekonomické únosnosti společensky výhodnější (výrazně levnější) a lze ji považovat za ekologicky schůdnější.

V návaznosti na to ministr životního prostředí konstatoval, že mu není známo, že by na základě uvedených studií a v nich obsažených zjištěních konalo Ministerstvo dopravy ve smyslu svého příslibu, že ve spolupráci s ministrem životního prostředí porovná dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno - Vídeň. Podle ministra životního prostředí k takovému porovnání však došlo s přispěním jiných objednatelů. Vzhledem k tomu, že bylo ve všech případech vypracováno posouzení autorizovanými osobami, Ministerstvo životního prostředí nemá důvod je odmítat a na jejich základě jednalo v procesu návrhu zadání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, a to tak, že do svého stanoviska zahrnuje svůj požadavek na vymezení, vyhodnocení a porovnání spojení Brno - Vídeň ve variantách R 52 přes Mikulov i R 55 obchvatem Břeclavi v doporučené variantě 3.¹ Další postup závisí na vypořádání stanoviska krajského úřadu.

¹ Ve stanovisku Ministerstva životního prostředí ze dne 7. 8. 2007, zn. 50266/ENV/07, se na str. 6 uvádí: V části Silniční doprava požadujeme doplnit text v následujícím znění: „V ZÚR JMK porovnat silniční spojení Brna a Vídně ve dvou koncepčních variantách - přes Mikulov a přes Břeclav.“ Odůvodnění: Porovnání v úvahu reálně přicházejících variant ve smyslu výše uvedeného textu. Ministerstvo dopravy na dopisy Evropské komise a na závěry veřejného ochránce práv, spočívající v požadavku na porovnání variant silničního spojení Brno - Vídeň v roce 2007 (tedy po vydání stanoviska EIA na R 52 přes Mikulov) reagovalo zpracováním studie obchvatu Břeclavi v parametrech čtyřpruhové rychlostní komunikace. Ta spolu s hodnocením jejich vlivů

V říjnu 2007 mi bylo doručeno stanovisko ministra dopravy, z něhož uvádím následující. Ministr dopravy v úvodu své odpovědi uvedl, že v dubnu 2007 požádal rakouského ministra dopravy o stanovisko, zda je vůbec možné a za jakých podmínek, uvažovat o jiném místě překročení státních hranic. Rakouský kolega mu odpověděl v červnu 2007 dopisem, z něhož vyplývá, že v předešlých letech bylo provedeno mnoho různých studií na obou stranách hranic v Rakousku i České republice. Všechny studie dospěly ke stejným výsledkům, napojení mezi obcemi Mikulov a Drasenhofen bylo vyhodnoceno jako nejvýhodnější. Z dopisu dále podle ministra dopravy vyplývá, že i závěry poslední zpracované studie potvrzují výše uvedené. Ministr dopravy přesto na základě usnesení vlády ze dne 19. 9. 2007, č. 1064, přislíbil, že prověří možnost realizace variantního řešení silničního spojení přeshraniční komunikace Brno - Vídeň. Proto se také v současné době zjišťují možné dopady a případné škody, které by byly způsobeny případnou změnou trasy. V této souvislosti nicméně ministr dopravy uvedl, že již nyní je jasné, že ke změně trasy dojít nemůže. Ministr dopravy odkázal na to, že vliv stavby R 52 Pohořelice - Mikulov na životní prostředí byl posouzen a Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 13. 5. 2005 souhlasné stanovisko z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí. Závěrem ministr dopravy zmínil, že postupná eliminace kamionové dopravy je jedním ze základních strategických cílů Ministerstva dopravy.

V průběhu šetření stěžovatelé zpochybnili překlad dopisu rakouského ministra dopravy, kterým argumentoval ministr dopravy s tím, že tento „*ministerský překlad*“ významově zcela neodpovídá skutečnému obsahu sdělení rakouského ministra dopravy. Vzhledem k těmto okolnostem jsem si nechal pořídit oficiální český překlad sdělení rakouského ministra dopravy Wernera Faymanna ze dne 27. 6. 2007. Z pořízeného překladu dopisu rakouského ministra dopravy jeho českému protějšku ministru dopravy vyplývá, že „*současné trasování Severní dálnice A 5 je dáno přílohou 1 k rakouskému spolkovému silničnímu zákonu takto: Severní dálnice A 5: Křižovatka Eibersbrunn (S 1) - Wolkersdorf - státní hranice u obce Drasenhofen*“. Rakouský ministr dopravy v dopisu konstatuje, že „*jakékoli změny tohoto zákona včetně změn trasování dálnic, ať už menší či větší, musejí být schváleny rakouským parlamentem*.“ Z tohoto překladu lze zcela nepochybně dovodit, že změna trasy není vyloučena, vyžadovala by však nutně změnu zákona a jeho schválení rakouským parlamentem.

Na základě zprávy ČTK ze dne 15. listopadu 2007 o tom, že Správa chráněné krajinné oblasti (CHKO) Pálava vydala nesouhlasné závazné stanovisko k umístění rychlostní silnice R 52 do chráněného území, jsem se rozhodl vyžádat si ještě před uzavřením celé věci stanovisko jmenované Správy CHKO. Učinil jsem tak dopisem ze dne 8. 1. 2008. Dne 18. 1. 2008 mi bylo doručeno stanovisko Správy CHKO Pálava, kde se uvádí, že stavba rychlostní silnice R 52 podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, je záměr, jehož provedení by mohlo závažně ovlivnit životní prostředí. Jedná se o záměr, pro který posuzování vlivů zajišťuje Ministerstvo životního prostředí. Správa CHKO Pálava do procesu zjišťovacího řízení a procesu posuzování vlivů vstupovala pouze v určitých fázích. V závěru procesu posuzování EIA byla Správa CHKO Pálava Ministerstvem životního prostředí požádána o vyjádření k posudku na dokument posuzování vlivů na životní prostředí zpracovaný RNDr. Vladimírem Ludvíkem z firmy Ekoteam. Správa CHKO se zúčastňovala téměř všech jednání týkajících se jednak výběru

na soustavu Natura 2000 (a to i ve srovnání s variantou přes Mikulov) prokázala její proveditelnost a menší vlivy na soustavu Natura 2000 než u varianty R 52. Vzhledem k tomu, že koncepční posouzení požadované orgány EU nebylo dosud nikdy provedeno, je proces přípravy ZÚR JMK optimální příležitostí pro jeho realizaci.“

variant rychlostní silnice R 52 a pak i projednávání v průběhu posuzování vlivů stavby na životní prostředí, ale jako příslušný orgán ochrany přírody a krajiny do procesu projednávání dané stavby vstoupila až v roce 2007. Správa CHKO Pálava v říjnu roku 2007 obdržela od firmy Sudop Praha, a. s., žádost o stanovisko k investičnímu záměru podle ustanovení § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, tedy zda stavba může mít samostatně nebo ve spojení s jinými významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Výsledkem tohoto posouzení je stanovisko, že nelze vyloučit významný vliv na záměru.

Na konci měsíce září 2007 požádala tatáž firma o vydání závazného stanoviska k územnímu řízení na umístění stavby „Rychlostní silnice R 52, stavba 5206 - Perná - státní hranice ČR/Rakousko“. Správa CHKO Pálava uvedené podání posoudila jako neúplné, proto bylo nezbytné žádost o některé podklady doplnit. V souvislosti s projednáním této žádosti byla obeslána přihlášená občanská sdružení působících ve věci stavby R 52. Před vydáním nesouhlasného stanoviska Správa CHKO Pálava vycházela jako orgán ochrany přírody a krajiny z předložených podkladů podání, odborných podkladů doplněných Správou CHKO Pálava, zaslaných stanovisek občanských sdružení a souhlasného stanoviska Ministerstva životního prostředí (čj. 4061/OPVI/05) k záměru realizace stavby „Rychlostní silnice R 52 Pohořelice - Mikulov/Drasenhofen“ ve variantě 1x, které bylo vydáno za předpokladu, že budou splněny níže uvedené podmínky stanoviska. V tomto souhlasném stanovisku je současně uvedeno, že tyto podmínky budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a budou zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

Po zhodnocení všech dostupných podkladů vydala Správa CHKO Pálava nesouhlasné závazné stanovisko, neboť předložené podklady neumožňovaly přesnou identifikaci stavby, neobsahovaly podklady pro vyhodnocení dopadu stavby na krajinný ráz (pohledy na mimoúrovňové křížení komunikací, vizualizace sporných úseků stavby, přesné umístění stavby v území - rozsah doprovodných staveb ve volné krajině). Vedle toho považuji za významné vyjádření Správy CHKO Pálava, že předložená dokumentace nerespektuje podmínky vydané Ministerstvem životního prostředí v roce 2005, např. podmínku č. 55, kde je stanoveno, že součástí návrhu bude hodnocení krajinného rázu včetně vizualizace v hlavních pohledových osách, zejména prostorů křižovatek, rozsáhlejších přemostění a násypů. Za znepokojující lze rovněž označit konstatování Správy CHKO Pálava, že postup Ředitelství silnic a dálnic ČR Praha nerespektuje řadu dalších podmínek souhlasu Ministerstva životního prostředí, neboť jako první podmínka z hlediska ochrany sídel a obyvatelstva bylo stanoveno, že vybranou trasu silnice R 52 je třeba zařadit do závazných částí územně-plánovací dokumentace. V této trase je třeba vyhlásit stavební uzávěru, stejně tak v územích ovlivněných negativními dopady z provozu na této komunikaci. Tato podmínka není podle informací podaných mi Správou CHKO Pálava splněna, neboť územní plány obcí Bavory a Perná trasu rychlostní komunikace ve svých územních plánech zapracovávají nemají a město Mikulov má trasu v některých částech řešenu odlišně od schválené trasy 1x, především navržené mimoúrovňové křížení komunikací v místě u státní hranice.

Podle Správy CHKO Pálava prezentuje krajský úřad na posledních jednáních tuto podmínku jako stanovenou nad rámec zákona a tvrdí, že se jedná o nevymahatelnou podmínku, která je v kolizi s ustanovením § 54 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona. Správa CHKO Pálava však zastává jiné stanovisko a trvá na tom, že se o kolizi nejedná s tím, že je vázána podmínkami stanovenými Ministerstvem životního prostředí. Pro ujasnění dalšího postupu si proto

vyžádala právní výklad od Ministerstva životního prostředí. Závěrem mě vedoucí Správy CHKO Pálava seznámil s tím, že v listopadu 2007 si firma Sudop Praha, a. s., podala žádost o stanovisko k vlivu záměru na Ptačí oblast Pálava soustavy Natura 2000 (zde již bylo vydáno stanovisko), dále jsou vedena správní řízení k udělení výjimky ze zákazů uvedených v ustanovení § 49 a § 50 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Celkové shrnutí

K celé věci mi po zvážení všech shromážděných podkladů nezbývá než konstatovat, že správní úřady měly hledat možnosti jak jinou variantu dopravního spojení Brno - Vídeň řádně a pro veřejnost transparentně posoudit, nikoliv hledat argumenty, jak se posouzení obou tras vyhnout, mimo jiné s odkazem na schválený rakouský zákon, který není součástí právního řádu České republiky a jeho právní závaznost se v souladu s pravidly mezinárodního práva veřejného (zásada teritoriality) týká pouze rakouského území.

S ohledem na usnesení vlády České republiky ze dne 19. 9. 2007, č. 1064, o Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013, kterým bylo ministru dopravy uloženo prověřit u příslušných představitelů Rakouské republiky možnost realizace variantního řešení silničního spojení přeshraniční komunikace Brno - Vídeň, považuji dosud vedenou polemiku o možnosti, resp. nutnosti řádného posouzení obou variant trasy R 52, za uzavřenou s tím, že v tomto směru byl na jedné straně učiněn jasný příslib ministra dopravy o prověření obou variant trasy této významné komunikace, na straně druhé jsou příslušným úřadům k dispozici studie autorizovaných osob týkajících se posouzení dopadů obou možných variant vedení trasy R 52.

Za situace, kdy Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku k návrhu zadání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen ZÚR JMK“) jasně uvedlo, že koncepční posouzení trasy dopravního spojení Brno - Vídeň požadované orgány EU nebylo dosud nikdy provedeno, a proto je proces přípravy ZÚR JMK optimální příležitostí pro jeho realizaci, mám za to, že by s ohledem na tuto skutečnost mělo Ministerstvo dopravy zajistit zohlednění tohoto požadavku v praxi Ředitelství silnic a dálnic ČR jako investora předmětné dopravní stavby, jež v současné době činí zásadní kroky k realizaci stavby výlučně v trase přes Mikulov (zajištění podkladů pro územní řízení). Jsem toho názoru, že tyto kroky jsou ve zřejmém rozporu s dosavadními zjištěními, jež prokázaly nutnost prověření obou v úvahu přicházejících tras dopravního spojení Brna a Vídně. Stav, kdy organizace zřízená a financovaná státem intenzivně pracuje na zajištění potřebných podkladů pouze pro účely výstavby v trase přes Mikulov, a to v době, kdy jsou ze strany Ministerstva životního prostředí, orgánů Evropské komise (direktoriáty TREN a ENVI), veřejného ochránce práv i veřejnosti předkládány požadavky na prověření obou variant dané stavby, považuji za neudržitelný a odporující principům dobré správy.

Vedle výše uvedeného se musím pozastavit nad tím, že v rámci projednávání dané stavby nejsou dostatečně zohledňována zcela zásadní stanoviska Správy CHKO Pálava, která se ke stavbě R 52 od roku 2003 vyjadřuje a upozorňuje na vážné dopady předmětné dopravní stavby v krajině pod Pálavou. Přesto jsou její námítky a připomínky v řadě dokumentů opakovaně ignorovány, což považuji za nepřijatelné. Z vyjádření, jež byla ze strany Správy CHKO Pálava ke stavbě R 52 vydána (vyjádření ze dne 24. 2. 2003 pro MŽP, odbor IPPC a projektové EIA, ze dne 30. 1. 2004 opět pro MŽP, odbor IPPC a projektové EIA, ze dne 23. 2. 2005,

pro obec Dolní Dunajovice, ze dne 18. 4. 2005 pro MŽP, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC, ze dne 16. 10. 2007, 8. 11. 2007 a 21. 12. 2007 pro Sudop Praha, a. s.), je zřejmé, že Správa soustavně upozorňuje na významná rizika dané stavby, avšak bez adekvátní odezvy Ministerstva dopravy a krajského úřadu. Na tomto místě bych chtěl vyjádřit plnou podporu požadavkům formulovaným Správou CHKO Pálava ve vztahu k investovatelovi stavby a připojit se zejména k těm připomínkám, jež se dotýkají fragmentace krajiny, řešení mimoúrovňového řešení křižovatek, včetně těch připomínek, jež se dotýkají doprovodných staveb přemostění, obslužné komunikace atd. Plně se pak ztotožňuji se stanoviskem Správy CHKO Pálava v tom směru, aby se k tomu příslušné instituce seriózně zabývaly dopadem uvedené stavby v tak cenném území jakým CHKO Pálava a jeho okolí je. V této souvislosti mi pak nezbývá než konstatovat, že ze všech státních institucí, jež jsem v rámci šetření oslovil, se možnými dopady uvedené stavby v nejširší míře zabývala právě Správa CHKO Pálava.²

Závěrem proto konstatuji, že je povinností Ministerstva dopravy ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí řádně a pro veřejnost transparentním způsobem porovnat dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno - Vídeň, tak jako to vyplývá i z požadavků prezentovaných Evropskou komisí. Současně bych chtěl varovat před tím, aby tak jako v jiných mnou již v minulosti kritizovaných případech týkajících se realizace velkých dopravních staveb, byla stavba R 52 projednávána ještě před řádným prověřením obou možných variant cestou tzv. „salámové metody“, kdy je významná dopravní stavba rozdělena na několik zvlášť projednávaných etap v několika správních řízeních. Tento způsob projednávání velkých infrastrukturních staveb opakovaně kritizují ve svých Souhrnných zprávách předkládaných Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky.³

² Ve stanovisku ze dne 23. 2. 2005 Správa CHKO Pálava zmiňuje mimo jiné následující:

„Velmi výrazné a negativní dopady lze ale předpokládat i v socioekonomické oblasti mikulovského regionu. K tomu sděluji svoje přesvědčení, že v této krajině vznikne výrazná nová bariéra nejen pro obyvatele jednotlivých obcí, ale také pro živočišné druhy. V Podpálavské krajině vzniknou také výrazné negativní prvky v podobě uvažovaných a nutných mimoúrovňových sjezdů a dalších doprovodných staveb, které však dosud nebyly v materiálech jednoznačně představeny. Předpokládáme také výrazné zvýšení znečištění ovzduší podél trasy dálnice v důsledku zcela určitého zvýšení provozu automobilů na dálnici, zejména pak provozu nákladní dopravy. Jako možné se nám jeví i ohrožení spodních vod v blízkosti dálnice, spojené se zvýšením organických solí v půdě jako důsledku pravidelné a nutné údržby zimním solením, prováděným ve vyšší míře než dosud. Důležitý je i zvýšený předpoklad závažných dopravních nehod vyplývajících z navýšení celkového provozu, hlukového zatížení turistického centra regionu (Mikulov) o okolních přiléhajících obcích a nevratné zničení velmi širokého pásu zemědělské půdy při vlastní výstavbě dálničního tělesa a obslužných komunikací. Vzájemná dostupnost obyvatel obcí na obou stranách dálnice se výrazně zhorší, stejně jako vzájemná komunikace mezi obyvateli dotčených obcí. Velmi negativně může zrychlení dopravy na dálnici snížit počet návštěvníků v Mikulově a v okolních obcích, což je v rozporu s cíli cestovního ruchu regionu. Naopak se opakovaně nepodložené argumentuje neprokatelným rozvojem regionu v jiných oblastech, které však nejsou definovány jako priority regionu. Celkově tak může dojít k uzavření dvou unikátních částí jihomoravské krajiny a přírody (Lednicko - Valtický areál, Biosférická rezervace Dolní Morava) mezi dvě dálniční tělesa a jejich odtržení od okolí, s nímž historicky souvisí.“

³ **Souhrnná zpráva o činnosti veřejného ochránce práv ze rok 2004**

„Poznatky veřejného ochránce práv z šetření týkajících se velkých investičních záměrů, zejména liniových staveb dopravní infrastruktury, svědčí o často problematických postupech veřejné správy a určité míře chaosu, jenž v rámci schvalovacích procedur vládne. Ochránce již několikrát poukázal na to, že se úřady nedůsledně vypořádaly se všemi reálnými variantami řešení těchto komplikovaných staveb. Jako velmi závažné přitom ochránce hodnotí dopady, které nedůslednost v přípravě konkrétního investičního záměru přináší mnohdy až následně. Jde o neúměrné protahování řízení (v nichž veřejnost, zastoupená občanskými sdruženími, která byla v přípravě opomenuta, využívá všech opravných procesních oprávnění) a následně ekonomické dopady včetně komplikace možností financování, např. z evropských kohezních fondů či prostředků Evropské investiční banky (se striktními požadavky na transparentnost veškerých postupů již při výběru a schvalování investičních záměrů).“

Souhrnná zpráva o činnosti veřejného ochránce práv ze rok 2006

„Již v několika svých šetřeních týkajících se zamýšlených velkých investičních záměrů v území se ochránce kriticky vyjádřil k postupům orgánů veřejné správy v rámci přípravných fází projednávání těchto záměrů

V této souvislosti pak konstatuji, že zmíněné Souhrnné zprávy o činnosti veřejného ochránce práv vzala Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR svým usnesením na vědomí. Předpokládám proto, že by mělo být trvalou snahou státních úřadů, zejména pak ústředních orgánů státní správy na úrovni ministerstev, aby se s mými poznatky formou souhrnných zpráv seznámily a ve své činnosti se zdržely těch postupů, jež v těchto zprávách opakovaně kritizují.

S pozdravem



Vážený pan
Mgr. Pavel Černý
EPS, občanské sdružení
Dvořákova 13
602 00 Brno

Na vědomí

- 1) RNDr. Martin Bursík, místopředseda vlády a ministr, Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 65; 100 10 Praha 10
- 2) Ing. Aleš Řebíček, ministr, Ministerstvo dopravy, nábr. Ludvíka Svobody 1222/12; 110 15 Praha 1
- 3) Ing. Jiří Vačkář, 1. náměstek pro regionální politiku a cestovní ruch, Ministerstvo pro místní rozvoj, Staroměstské nám. 6; 110 15 Praha 1
- 4) MUDr. Mgr. Ivan Langer, ministr, Ministerstvo vnitra, Nad Štolou 3; 170 34 Praha 7 - Letná
- 5) Ing. Bc. Jiří Crha, ředitel, Krajský úřad Jihomoravského kraje, Žerotínovo nám. 3; 601 82 Brno
- 6) RNDr. Jiří Matuška, vedoucí, Správa chráněné krajinné oblasti Pálava, Náměstí 32; 692 01 Mikulov

Údolní 39
602 00 Brno
tel: (+420) 542 542 888, fax: (+420) 542 542 112

(procedury hodnocení vlivů na životní prostředí, resp. územně-plánovací procedury). Poukázal na nedostatky spočívající ve zcela chybějícím koncepčním posouzení nebo v nerespektování logické posloupnosti přípravných kroků či v nedůsledném zhodnocení a vzájemném srovnání více relevantních variant. Zmiňované nedůsledné postupy dle poznatků ochránce nadále přetrvávají. Je zarážející, že ačkoli máme schválené příslušné právní instrumenty, určené k výběru optimálních variant investičních záměrů (a tyto počítají s participací obcí a dotčené veřejnosti), fakticky se výběr odehrává mimo rámec těchto právnem předvídaných procedur. Tím je zcela popřen smysl a účel územně-plánovacích procesů, resp. souvisejících procesů hodnocení EIA, tedy hledání optimální podoby rozvoje území včetně environmentálně co možná šetrného řešení nezbytných staveb infrastruktury.“

„Právní úprava posuzování vlivů na životní prostředí (EIA - environmental impact assessment) byla přijata právě s cílem přispívat k výběru variant investičních záměrů, které jsou z hlediska ochrany životního prostředí optimální. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí zakotvil nejen požadavek na posuzování konkrétních staveb, činností a technologií tzv. projektovou EIA, ale i požadavek na tzv. koncepční posuzování (z něhož pak konkrétní záměry vycházejí) prostřednictvím strategického hodnocení SEA. Právě u síťových staveb dopravní infrastruktury vystupuje význam procedury SEA do popředí, když na úrovni projektu konkrétního úseku již zjevně nelze z širších hledisek vážít optimální podobu dopravní infrastruktury (výběr koridoru zamýšlené dálnice). Kupříkladu stavbu dálnice či rychlostní komunikace je vcelku logicky nutno posuzovat především jako celek. Mělo by být právě úkolem nezávislé státní správy, aby mj. s pomocí institutů územního plánování a posuzování vlivu na životní prostředí rozkryla veškeré skutečnosti vážící se ke konkrétní investici a zajistila objektivní zhodnocení relevantních variant.“