

Vyjádření a stanoviska respektovaných institucí k případu R52

„Je také s podivem, že ačkoliv Ministerstvo životního prostředí ve vlastním stanovisku SEA dle § 14 zákona č. 244/1992 Sb. ke koncepčnímu materiálu Ministerstva dopravy – Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010 – doporučilo nestavět silnici R52 v úseku Pohořelice – Mikulov (doporučilo ponechat ji v parametrech komunikace dvoukruhové jako I/52 s tím, že preferuje dostavbu trasy R55 Břeclav D2 – hranice Rakouska), ve svých dalších postupech na toto své stanovisko rezignovalo....“

Veřejný ochránce práv JUDr. Otakar Motejl, Zpráva o výsledku šetření, 3.11.2006

„V souladu s výsledky provedeného šetření proto...trvám na aktivitě úřadů v následujících směrech...:“

- 1. Porovnat dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň.**
- 2. Zabezpečit, 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 prosazovat veškerá vhodná opatření, jež zmírní vliv stavby kapacitního spojení Brna a Vídně na životní prostředí.**
- 4. Navrhnout a postupně realizovat účinná opatření k eliminaci kamionové dopravy, včetně kamionové dopravy na předmětném silničním tahu.“**

Veřejný ochránce práv JUDr. Otakar Motejl, Závěrečné stanovisko VOP, 26.4.2007

*„Zlepšení silničního spojení Brna a Vídně by za současného stavu mělo být především záležitostí rakouské strany, na jejímž území je zapotřebí eliminovat jízdu přes řadu obcí, naopak již modernizovaná silnice I. třídy z Pohořelic do Mikulova požadavky na rychlé, kvalitní a kapacitní spojení splňuje. **Je prospěšnější investovat do infrastruktury v místech, kde je modernizace, či dokonce jen prostá oprava, skutečně akutně zapotřebí** (a to tím spíše, že pouze cca 15 km východně od zamýšlené stavby R52 je kapacitní silniční infrastruktura v podobě dálnice D2 k dispozici).“*

Veřejný ochránce práv JUDr. Otakar Motejl, Zpráva o výsledku šetření, 3.11.2006

„Opakovaně se střetávám s argumentací, že jen kapacitní silniční komunikace v podobě dálnic a rychlostních silnic zajistí ekonomický rozvoj jednotlivých oblastí. Tento zjednodušující pohled nejen v rámci vedených šetření, ale rovněž v souhrnných zprávách o své činnosti určených Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR kritizují s tím, že stejně dobře může mnohde posloužit náležitě udržovaná a případně vhodně rekonstruovaná (obchvaty, kruhové objezdy) síť stávajících komunikací, zvláště uvážíme-li, že nepochybně existují regiony, které by si spíše než na tom, že budou jedním z bodů na evropské dálniční síti, měly zakládat na něčem zcela jiném – na harmonicky utvářené krajině, místní výrobě, tradiční architektuře a urbanismu respektujícím lidské měřítko.“

Veřejný ochránce práv JUDr. Otakar Motejl, Zpráva o výsledku šetření, 3.11.2006

„...musím se pozastavit nad tím, že v rámci projednávání dané stavby nejsou dostatečně zohledňována zcela zásadní stanoviska Správy CHKO Pálava, která se ke stavbě R52 od roku 2003 vyjadřuje a upozorňuje na vážné dopady předmětné dopravní stavby v krajině pod Pálavou. Přesto“

jsou její námitky a připomínky v řadě dokumentů opakovaně ignorovány, což považuji za nepřijatelné.“

Veřejný ochránce práv JUDr.Otakar Motejl, 7.2.2008

*„K celé věci mi po zvážení všech shromážděných podkladů nezbyvá 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 variant vyhnout**, mimo jiné s odkazem na schválený rakouský zákon, který není součástí právního řádu České republiky...“*

Veřejný ochránce práv JUDr.Otakar Motejl, 7.2.2008

„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 jak 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 R52 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.“

Veřejný ochránce práv JUDr.Otakar Motejl, 7.2.2008

*„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. ... **Důležitý je i zvýšený předpoklad závažných dopravních nehod vyplývajících z navýšení celkového provozu, hlukového zatížení turistického centra regionu (Mikulov) a okolních přiléhajících obcí a nevratné zničení velmi širokého pásu zemědělské půdy při vlastní výstavbě dálničního tělesa a obslužných komunikací.“***

Stanovisko Správy Chráněné krajinné oblasti Pálava, 23.2.2005

*„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 nepodloženě argumentuje neprokazatelným rozvojem regionu v jiných oblastech... **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“.***

Stanovisko Správy Chráněné krajinné oblasti Pálava, 23.2.2005

„Podmínkou fungování právního státu je respektování autonomní sféry jednotlivce, která požívá ochrany ze strany státu tak, že stát vyvíjí pouze takovou aktivitu, kterou do této sféry sám nezasahuje, resp. zasahuje pouze v případech, které jsou odůvodněny určitým veřejným zájmem a kdy je takový zásah proporcionální (přiměřený) s ohledem na cíle, jichž má být dosaženo. ...

Ústavní soud tak ve vztahu k posuzované věci podtrhuje možnost efektivní soudní ochrany práv stěžovatelů již v etapě schvalování územně plánovací dokumentace, kterou nelze plně kompenzovat dostatečně reálnou ochranou jejich práv v následných fázích stavebního řízení. “

Nález Ústavního soudu ve věci územního plánu VÚC Břeclavska (Pl.ÚS 14/07), 19.11.2008

„Schválení spolufinancování kteréhokoli projektu uvedeného v OP Doprava a v přílohách podléhá posouzení projektové žádosti Řídícím orgánem OP Doprava, včetně posouzení dopadu na životní prostředí (EIA) a ekonomické analýzy (analýzy nákladů a přínosů - CBA), která by měla zahrnovat mimo jiné porovnání alternativních možností na základě jejich nákladových a environmentálních aspektů ve shodě s literou i smyslem příslušné legislativy Společenství. Závěry srovnávacích studií posuzovaných alternativ projektu, jak z ekonomického, tak z environmentálního hlediska, budou součástí oficiální žádosti o spolufinancování projektu. Konečně, je nutné uvést, že schválení operačního programu a schválení finanční podpory pro jednotlivé projekty jsou dva oddělené procesy, a proto rozhodnutí Evropské komise o schválení programu nepředjímá schválení spolufinancování pro jakýkoli jednotlivý projekt. “

Z Preambule Operačního programu Doprava (nástroj pro financování z EU fondů), 11.10.2007

„Rádi bychom zdůraznili, že pokud by měla být vybrána mikulovská varianta a pokud tato varianta může mít výrazný vliv na oblasti sítě Natura 2000, musí být zvažovány alternativní řešení tak jak to vyžaduje čl. 6 odst. 3 a odst. 4 Směrnice 92/43/EHS. Ve stručnosti, pokud je pravděpodobné, že projekt bude mít výrazný vliv na oblast Natura 2000, musí být provedeno odpovídající posouzení důsledků realizace projektu pro tuto oblast, s ohledem na stanovené cíle ochrany dané lokality. V rámci tohoto posouzení musí odpovědný úřad určit, jestli existují alternativní řešení, která lépe respektují integritu dotyčné lokality. Všechny dostupné varianty, např. i odlišné trasy či umístění projektu, musí být náležitě zkoumány... “

Z dopisu Evropské komise, 19.9.2008

„V současnosti navrhovaná trasa pro novou dálnici Brno – Mikulov – Brno, podporovaná českou a rakouskou vládou, má potenciál stát se nejdražším a z hlediska životního prostředí nejdestruktivnějším způsobem jak spojit tato dvě velká střeoevropská města. Stále přetrvává nejistota, vzhledem k tomu, že doposud nedošlo k žádnému oficiálnímu srovnání s alternativní trasou. Neoficiální analýzy vypracované na žádost mnoha neziskových organizací však potvrzují výše uvedené tvrzení. “

CEE Bankwatch, více na <http://www.bankwatch.org/project.shtml?w=147584&s=1975039>

„20 kilometrů dlouhá rychlostní silnice plánující spojit Brno a Vídeň přes město Mikulov by velmi negativně ovlivnila tři území sítě Natura 2000 a několik unikátních jihomoravských oblastí (včetně Biosferické rezervace UNESCO Pálava a území světového dědictví UNESCO – Lednicko-Valtický areál). Alternativní řešení je přitom možné: využít již stojící paralelně běžící dálnici D2 a dobudování napojení na rakouskou hranici poblíž města Břeclav. Tato alternativa by stála jen zlomek celkové ceny oficiální mikulovské varianty a také by znamenala kratší cestu pro tranzitní dopravu z Polska do Rakouska. Ačkoliv mnoho odborných studií prokázalo, že břeclavská varianta je mnohem výhodnější, české a rakouské autority stále pokračují s přípravou drahé a škodlivé mikulovské varianty. “

Friends of the Earth Europe a CEE Bankwatch – Cohesion or Collision? (50 nejkontroverznějších projektů financovaných potenciálně z EU fondů), 25.2.2008, více viz: <http://www.bankwatch.org/billions/>

