

Jednání zástupců MČ Praha Suchdol, MČ Dolní Chabry a zástupce o.s. z jižní Moravy na půdě Evropské komise v problematice trasování Pražského okruhu - R1 - stavby 518, 519, trasování R43 v okolí Brna a R52, R55 v okolí Mikulova a Břeclavi.

Ve dnech 19. a 20. února 2007 proběhla velmi intenzivní dvoudenní jednání na půdě Evropské komise v Bruselu o notorických problémech plánování dálniční sítě České republiky, které republika zanechalo bývalé vedení Ministerstva dopravy (vedeného ministrem Šimonovským) a bývalé vedení ŘSD (vedené ing. Laušmanem). Specificky se detailně jednalo o severozápadním segmentu okruhu R1 okolo Prahy (část přes Suchdol a Dolní Chabry), o R43 u Brna (přes část Brno - Bystrc) a dálničním spojení Brna a Vídně (R52, R55).

Jednání, první svého druhu a mimořádně svým rozsahem, proběhla se všemi v dané kauze důležitými Generálními ředitelstvími (DG) Evropské komise, tj. DG pro regionální rozvoj, DG pro dopravu a DG pro životní prostředí.

V případě okruhu okolo Prahy byly diskutovány výhody tzv. severní trasy, která vede mimo hustě obydlené oblasti v SZ části Prahy. Autorizovanou komparativní studií bylo doloženo, že tzv. severní trasa je výhodnější ekonomicky, dopravně i z hlediska životního prostředí. Část mimořádně vysokých rozpočtových nákladů pro jižní variantu prosazovanou ŘSD tvoří podle materiálů ŘSD 6.4 miliardy na výkupy pozemků pro tuto trasu.

V případě Brna, Jižní Moravy a Dolního Rakouska se jedná o úzce propojený systém pěti dálnic: R43 v okolí Brna, spojení Brna a Vídně skládající se z JZ tangenty Brna v prostoru Brno-Bosonohy/Troubsko – Ostopovice – Modřice, R52 přes Mikulov nebo R55 pod Břeclaví a rakouské dálnice A5 od hranice s ČR směrem na Vídeň.

Pražský okruh R1 a Brněnská R43 vykazují stejné pochybení, tj. zavlékání transevropské dopravy do rezidenčních a rekreačních oblastí. Evropa potřebuje síť pro dálkovou dopravu a míšení dálkové a místní dopravy je naprosto nežádoucí. Miliardy z EU jsou určeny především na tzv. transevropskou síť TEN a ne v daných případech na městské komunikace.

Jednání v Bruselu přišlo ve správnou chvíli, kdy Ministerstvo dopravy má začít projednávat s Bruselem tzv. Operační program DOPRAVA, který má zajistit financování dostavby dálniční sítě v ČR a představuje téměř čtvrtinu všech prostředků z EU na léta 2007 – 2013 (5.7 miliardy Euro, tj. cca 160 miliard Kč).

Při jednání na půdě evropské komise jsme byli opakovaně ujištěni, že financování dopravních projektů, které nesplňují evropské předpisy z prostředků EU není možné. Dále představitelé EK považují naše požadavky na řádné a všestranné porovnání možných variant před definitivním rozhodnutím o trasách za plně oprávněné. Vypracování těchto studií je základním předpokladem pro nalezení optimálního řešení pro EU a Českou republiku. Představitelé EU kladou velký důraz na výsledky procesu hodnotícího vliv územních plánů a jednotlivých tras na životní prostředí (SEA, EIA).

Při nadcházejících jednáních o OP Doprava mezi EU a Českou republikou budou předložené komparační studie brány v úvahu tak, aby miliardy z EU byly použity na správném místě a sloužily nejen občanům v našich regionech, ale i celé EU. Především bude přehodnocován chybný koncept zavlékání tranzitní dopravy do velkých sídel a zbytečné výstavby paralelních tras ke stávajícím dálnicím (např. spojení Vídně a Prahy přes Brno a spojení Vídně a Katovic také přes Brno).

Za českou stranu se jednání účastnili:

Ing. Petr Hejl, starosta MČ Praha-Suchdol

Ing. Jaroslav Korf, zastupitel MČ Praha 8, pověřený jednáním za MČ Praha-Dolní Chabry

Doc. Petr Firbas, předseda Občanského sdružení za kvalitu bydlení v Brně-Kníničkách, Jinačovicích a Rozdrojovicích