

**Vážený pane předsedo vlády,**

Moravskoslezský kraj a Sdružení pro výstavbu komunikace I/11-I/57 Vám dne 21. 12. 2015 adresovalo společný dopis ve věci dopadu problematiky EIA a jejího uplatňování na dopravní stavby v Moravskoslezském kraji v souvislosti s čerpáním prostředků Evropské unie alokovaných v rámci Operačního programu Doprava 2014-2020. Dále bylo ve výše zmiňovaném společném dopisu zdůrazněno, kterých dopravních staveb se tento závažný problém týká.

Víme, že zajištění finančních prostředků na realizaci dopravních staveb v České republice pro rok 2016 není problém. Bohužel problematika EIA zůstává stále nevyřešena a nejistota co bude dál, nabývá na intenzitě. Pro Moravskoslezský kraj, nad kterým se vznáší hrozba masového propouštění zaměstnanců z těžební společnosti OKD, hrozí další ohrožení v podobě možného nečerpání evropských dotací na klíčové dopravní stavby v našem regionu.

Vážený pane předsedo vlády, tuto záležitost jsme z pozice našeho regionu začali intenzivně řešit. Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje svým prosincovým usnesením vyzvalo českou vládu o urychlené vyřešení této problematiky. Jsem od regionálních partnerů informován, že jste obdržel společný dopis Moravskoslezského kraje a Sdružení pro výstavbu komunikace I/11-I/57 v této věci.

V předmětné záležitosti rovněž jednají příslušné gesční výbory obou komor Parlamentu České republiky. Předseda hospodářského výboru Poslanecké sněmovny se svým dopisem ze dne 12. ledna 2016 obrátil na evropskou komisařku pro životní prostředí mořské záležitosti a rybolov a komisařku pro dopravu.

Oceňujeme aktivní přístup resortu dopravy v dané věci kroky. Návrhy na konkrétní řešení tohoto velmi závažného problému ze strany ministerstva životního prostředí zatím, bohužel, veřejně známy nejsou a my osobně je k dispozici, bohužel, nemáme také a to i přes skutečnost, že tento problém v celorepublikovém měřítku nejvíce dopadá právě na Moravskoslezský kraj.

Zástupci našeho regionu vnímají problematiku EIA za nebezpečnou. Pokud se tento problém nepodaří ve prospěch České republiky uspokojivě vyřešit, může způsobit rozsáhlé národohospodářské škody. Stále nebyla zažehnána hrozba, že bude ohrožen celý stavební sektor, který se po letech vymanil z recese.

Po konzultacích s odborníky konstatujeme, že praktické uplatňování novely zákona o posuzování vlivů na životní prostředí není ze strany resortu životního prostředí takové, jaké by být mělo.

Stále nebyla zažehnána hrozba, že stanoviska EIA na dopravní stavby vydaná podle zákona č. 244/1992 Sb. o posuzování vlivů rozvojových koncepcí a programů na životní prostředí (tzv. „stará EIA“) nemusí být ze strany Evropské komise, respektive DG ENV akceptována a celý proces posouzení vlivu na životní prostředí se bude muset u těchto dopravních staveb opakovat. A to i přes skutečnost, že drtivá většina z nich má k dispozici všechna nebo většinu všech následných úředních povolení a byla tedy prokazatelně projednána transparentním způsobem, pro který český právní řád zahrnoval již tehdy jak právo na informace veřejnosti tak i přímou účast zainteresovaných osob chránících zájmy na úseku životního prostředí. Absurdním důsledkem zavedené právní úpravy je pak opětovné posuzování vlivu na životní prostředí 6% části liniové stavby rozestavěné silnice. Tato okolnost, podle mého názoru, znamená zcela nepřípustnou retroaktivitu práva. Tato skutečnost je naprosto nepřijatelná nejen pro nás, ale i pro naše kolegy a firmy z regionu.

**Není tak zažehnána hrozba nečerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie v úhrnném objemu cca 90 miliard korun na potřebné dopravní stavby.**

Trvající nejistota je nejen pro náš kraj neudržitelná. Představa, že získání nových stanovisek EIA bude bez problému, je naprosto mylné. Odborníci, kteří se dlouhodobě zabývají problematikou dopravní infrastruktury v našem regionu, nás upozorňují na to, že získat nová stanoviska EIA bude nesmírně obtížné, hrozí změny a dopady do územních rozhodnutí a stavebních povolení, což v konečném důsledku může odsunout realizaci klíčových dopravních staveb do nedohledna. Toto nesmí česká vláda a jednotlivá resortní ministerstva v žádném případě a za žádnou cenu připustit.

**I přes intenzivní jednání představitelů našich resortních ministerstev se zástupci Evropské komise zůstává zatím situace nesmírně vážná.**

Pokud jsou naše informace správné, tak se zatím na úřední linii nepodařilo tento problém s Evropskou komisí uspokojivě vyřešit.

Vážený pane předsedo vlády, podle našeho názoru můžete tuto nebezpečnou situaci odvrátit pouze Vy osobně. Musíme konstatovat, že zejména Moravskoslezský kraj, jeho obce, města a regionální sdružení v uplynulých letech intenzivně pomáhala státu připravovat dopravní investice. Osobně si nedokážeme představit možnost, že by toto úsilí bylo zcela negováno nevyřešením problematiky EIA.

Vážený pane předsedo vlády, ze svých pozic jsme připraveni osobně přispět k řešení tohoto problému. Je však nutné, abychom měli průběžně k dispozici všechny relevantní informace o této záležitosti a dále abychom mohli případně připomínkovat materiály, které budou jednotlivými resorty v této věci připravovány. Závažnost daného problému si tento postup vyžaduje i s ohledem na zatím nezažehnanou hrozbu možných citelných dopadů do našeho regionu.

Těším se na případné setkání s Vámi.

|  |  |
| --- | --- |
| Miroslav NOVÁK | doc. Ing. Jiří CIENCALA, CSc. |
| hejtman  Moravskoslezského kraje | zmocněnec vlády  pro Moravskoslezský, Ústecký a Karlovarský kraj |

Vážený pan

Mgr. Bohuslav SOBOTKA

předseda vlády

Úřad vlády České republiky

nábřeží Edvarda Beneše 4

118 01 Praha 1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **akce** | **Celkem akce**  **(v tis. Kč)** | **Stav přípravy** | **Význam stavby** | **Rizika z nerealizace** |
| **D48 Frýdek Místek – obchvat** | 5 273 220 | Zbývá část SP. | Součást sítě TEN-T, comprehensive, vymístění tranzitní dopravy na průtahu intenzivně osídlenou oblastí. | Zmaření 20 let přípravy vlastní stavby.  Zmaření přípravy staveb podmíněných realizací obchvatu:   * **D56 Frýdek - Místek - připojení na D48,** * **Přeložka silnice III/4848, ulice Palkovická Frýdek-Místek.**   Zmaření prostředků vynaložených na vyhotovení projektové dokumentace.  Zmaření prostředků vynaložených na výkupy pozemků.  V nejhorším scénáři může dojít i k úplnému zastavení přípravy A Z TOHO VYPLÝVAJÍCÍ **neplnění** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, ve kterém podle ustanovení článku 9 odst. 2 Členské státy vynaloží veškeré úsilí s cílem dokončit globální síť a splnit příslušná ustanovení kapitoly II. do 31. prosince 2050.  Neplnění závazků vlády – usnesení č. 550 ze dne 10. května 2006.  **Nemožnost realizovat** stavbu „D56 Frýdek - Místek - připojení na D48“.  **Nemožnost realizovat** akci IROP – „Přeložka silnice III/4848, ulice Palkovická Frýdek-Místek“ (83 mil. Kč).  Verifikace EIA, pokud se nezmění systém nastavený změnou zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, prodlouží přípravu a i o několik let zpozdí zahájení a realizaci výstavby.  Trvá tristní dopravní situace ve Frýdku-Místku, kdy centrem denně projíždí více než čtyřicet tisíc automobilů.  Z toho plyne zatížení obyvatel/občanské vybavenosti nadměrným hlukem a exhalacemi z dopravy (zejména nákladní tranzitní).  Nerealizací stavby obchvatu vyvstává otázka ekonomické opodstatněnosti sanace „Skatulova hliníku“ - nutnost realizace?  Popření dopravní politiky státu – vyvedení tranzitní dopravy z center měst a obcí. |
| **D56 Frýdek - Místek - připojení na D48** | 1 262 894 | Stavba má pravomocná stavební povolení pro všechny objekty stavby. | Kapacitní propojení obchvatu Frýdku-Místku a ostravského přivaděče. | Přímá vazba na stavbu R48 Frýdek-Místek, obchvat – v případě nerealizace obchvatu není stavba smysluplná.  Zmaření vlastní přípravy stavby.  Zmaření prostředků vynaložených na vyhotovení projektové dokumentace.  Zmaření prostředků vynaložených na výkupy pozemků.  Trvající vedení tranzitní dopravy centrem obytné zástavby - zatížení obyvatel/občanské vybavenosti nadměrným hlukem a exhalacemi z dopravy (zejména nákladní tranzitní).  Popření dopravní politiky státu – vyvedení tranzitní dopravy z center měst a obcí. |
| **D48 MÚK Rybí - MÚK Rychaltice** | 3 818 102 | Probíhá zpracování PDPS. | Součást sítě TEN-T, comprehensive  Odstranění bezpečnostního rizika na stávající pozemní komunikaci, dokončení propojení provozovaných úseků s D1, modernizace ve stávající stopě. | Zmaření přípravy vlastní stavby.  Zmaření prostředků vynaložených na vyhotovení projektové dokumentace.  V případě nerealizace **neplnění** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, ve kterém podle ustanovení článku 9 odst. 2 Členské státy vynaloží veškeré úsilí s cílem dokončit globální síť a splnit příslušná ustanovení kapitoly II. do 31. prosince 2050.  Neplnění závazků vlády – usnesení č. 550 ze dne 10. května 2006.  Přetrvávající bezpečnostní rizika na stávající pozemní komunikaci.  Nebude dokončena kompletizace mezinárodního silničního tahu. Chybí kapacitní a bezpečné propojení tohoto tahu s D1. |
| **D48 MÚK Bělotín – Rybí** | 4 674 438 | Dokončuje se majetkoprávní příprava stavby, aktualizace podkladů pro stavební řízení. | Součást sítě TEN-T, comprehensive  Odstranění bezpečnostního rizika na stávající pozemní komunikaci, dokončení propojení provozovaných úseků s D1, modernizace ve stávající stopě. | Zmaření přípravy vlastní stavby.  Zmaření prostředků vynaložených na vyhotovení projektové dokumentace.  V případě nerealizace **neplnění** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, ve kterém podle ustanovení článku 9 odst. 2 Členské státy vynaloží veškeré úsilí s cílem dokončit globální síť a splnit příslušná ustanovení kapitoly II. do 31. prosince 2050.  Neplnění závazků vlády – usnesení č. 550 ze dne 10. května 2006  Přetrvávající bezpečnostní rizika na stávající pozemní komunikaci.  Nebude dokončena kompletizace mezinárodního silničního tahu.  Chybí kapacitní a bezpečné propojení tohoto tahu s D1, |
| **I/11 Ostrava Prodloužená Rudná - hranice okresu Opava** | 3 243 302 | Zbývá část SP (méně než 6 % délky), stavba je v realizaci. | Propojení provozovaných úseků tahu silnice I/11, vymístění tranzitní dopravy, kapacitní napojení západní části kraje na síť TEN-T. | **STAVBA JE V REALIZACI, CHYBÍ STAVEBNÍ POVOLENÍ NA CCA 6% TRASY**  Případné nedokončení znamená zmaření prostředků vynaložených:   * na zhotovení projektové dokumentace, * na zajištění výkupu pozemků včetně spolupodílu Statutárního města Ostravy.   **SOUČASNĚ** zmaření prostředků dosud vynaložených na realizaci stavby a následně nutnost zajistit KONZERVACI již hotových stavebních objektů.  Přetrvávající dlouhodobé vysoké dopravní zatížení ulice 17. listopadu v Ostravě - až 17 tis. vozidel denně.  Zatížení obyvatel/občanské vybavenosti nadměrným hlukem a exhalacemi z dopravy (zejména nákladní tranzitní).  Navazující akce - Silnice I/11 Ostrava, Mokré Lazce - hranice okresu Ostrava,  Popření dopravní politiky státu – vyvedení tranzitní dopravy z center měst a obcí.  Smysl má realizace všech opatření na tahu silnice I/11 – cílem je souvislý tah čtyřpruhové směrově oddělené kapacitní komunikace s vyvedením tranzitní dopravy mimo osídlenou oblast/obytnou zástavbu měst a obcí na trase silnice I/11. |
| **I/11 Opava severní obchvat východní část** | 836 645 | Zbývá část SP. | Vymístění tranzitní dopravy z historického centra města, kapacitní napojení západní části kraje na síť TEN-T. | Zmaření přípravy vlastní stavby  Zmaření přípravy stavby podmíněné realizací východní částí obchvatu - **I/11 Opava severní obchvat východní část**  Zmaření prostředků vynaložených na realizaci stavby „Silnici I/11 spojka S1“.  Zmaření prostředků vynaložených na vyhotovení projektové dokumentace.  Zmaření prostředků vynaložených na výkupy pozemků.  Přetrvávající dlouhodobé vysoké dopravní zatížení průtahu historickým centrem města Opava - až 17 tis. vozidel denně.  Zatížení obyvatel/občanské vybavenosti nadměrným hlukem a exhalacemi z dopravy (zejména nákladní tranzitní).  Popření dopravní politiky státu – vyvedení tranzitní dopravy z center měst a obcí. |
| **I/57 Krnov SV obchvat** | 1 685 213 | Zbývá část SP. | Vymístění tranzitní dopravy na průtahu městem, kapacitní napojení západní části kraje na síť TEN-T, **napojení na Polsko.** | Zmaření přípravy stavby.  Zmaření prostředků vynaložených na výkupy pozemků.  Trvající zatížení obyvatel/občanské vybavenosti nadměrným hlukem a exhalacemi z dopravy (zejména nákladní tranzitní).  Vazba na protipovodňová opatření.  Popření dopravní politiky státu – vyvedení tranzitní dopravy z center měst a obcí. |
| **I/67 Karviná – obchvat** | 654 830 | Verifikace EIA, probíhá majetkoprávní příprava, aktualizace DSP. | Vymístění tranzitní dopravy z průtahu městem. | Zmaření přípravy stavby  Zmaření prostředků vynaložených na výkupy pozemků  Přetrvávající dlouhodobé dopravní zatížení průtahu historickým centrem města Krnov - až 13 tis. vozidel denně.  Zatížení obyvatel/občanské vybavenosti nadměrným hlukem a exhalacemi z dopravy (zejména nákladní tranzitní).  Popření dopravní politiky státu – vyvedení tranzitní dopravy z center měst a obcí. |