



Martin Půta
hejtman

Liberecký
kraj

Liberec 28. duben 2016

Vážený pane ministře,

děkuji Vám za Vaši odpověď ze dne 18.3.2016 (č.j. 102/2016-520-DOP/2), kterou jste reagoval na moji žádost ze dne 26.2.2016 o zařazení tzv. varianty (trasy) Mott Mac Donald z technické studie „Studie proveditelnosti R35 Ohrazenice – Úlibice“ Valbek 2014 do posouzení v další fázi procesu EIA, v rámci kterého se bude zpracovávat Dokumentace vlivů záměru I/35 Turnov – Úlibice na životní prostředí.

Ve Vašem dopise vysvětľujete, že obecně není možné, aby Ministerstvo dopravy respektive ŘSD ČR v procesu podrobné projektové EIA při aktuálním znění zákona č. 100/2001 Sb. prověřovalo trasy, které byly již dříve na základě předchozích studií vyloučeny z dalšího sledování, protože byly opakovaně vyhodnoceny jako nevhodné.

Vámi udávaný důvod pro nezařazení trasy, která byla již dříve opakovaně vyhodnocena mimo proces EIA jako nevhodná, je obecně pochopitelný, ale společně s obcí Rovensko pod Troskami se domnívám, že posouzení variant pro silnici I/35 Turnov – Úlibice je velmi specifické a zaslouží si zcela mimořádný a nadstandardní přístup.

O problematičnosti záměru svědčí i mimořádná potřeba pořízení různých podkladových dokumentů pro tento záměr v posledních cca 10 letech (např. „Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35“ od Valbek pořízená v roce 2008 Libereckým krajem, územní studie „Územní studie koridoru kapacitní silnice R10/R35 Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn – Úlibice“ od Atelier T-plan pořízená v roce 2012 Ministerstvem pro místní rozvoj na základě úkolu z Politiky územního rozvoje ČR 2008, technická studie „Studie proveditelnosti R35 Ohrazenice – Úlibice“ od Valbek, pořízená v roce 2014 ŘSD ČR).

Po konzultacích s Městem Rovensko pod Troskami se domnívám, že nadstandardní řešení je třeba zvolit i v procesu EIA a plnohodnotně posoudit i variantu, která se zatím předběžně jeví z hlediska vlivů na životní prostředí jako zjevně horší. Obecně se domnívám, že zákonné objektivní posouzení další a méně příznivé varianty v procesu EIA prokáže potřebu přijmout nezbytné kompromisy u variant, které jsou sice předběžně celkově lepší, ale v některých úsecích mohou mít negativní dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Upozorňuji, že není potřeba posoudit celou výstupní variantu Mott Mac Donald z technické studie Valbek 2014, která vzešla ze zdrojové varianty Mott Mac Donald jih. Žádoucí je posoudit výhradně část této varianty v úseku, který vede silnici I/35 kolem Rovenska pod Troskami v jiné trase než varianty v dokumentu Oznámení záměru „Silnice I/35 Turnov – Úlibice“.

Liberecký kraj

U Jezu 642/2a • 461 80 Liberec 2 • tel.: +420 485 226 301 • fax: +420 485 226 330
e-mail: martin.puta@kraj-libc.cz • www.kraj-libc.cz • IČ: 70891508

Souhlasím s Vámi, že pro tzv. variantu Mott Mac Donald nemá Liberecký kraj v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje (dále jen ZÚR LK) ani Rovensko pod Troskami ve svém územním plánu příslušný koridor, a tak nebyla posuzována v procesu SEA. Zároveň je však třeba konstatovat, že ZÚR LK i Územní plán Rovensko pod Troskami nevymezily pro silnici I/35 Turnov – Úlibice návrhový koridor, ale pouze územní rezervu. Vlivy územních rezerv na udržitelný rozvoj území (včetně SEA) se podle zákona č. 183/2006 Sb. neposuzují. Takže v procesu SEA nebyla posuzována ani varianta (koridor) z výše uvedených územně plánovacích dokumentací, který je ideově jednou z variant uvedených v dokumentu Oznámení záměru „Silnice I/35 Turnov – Úlibice“.

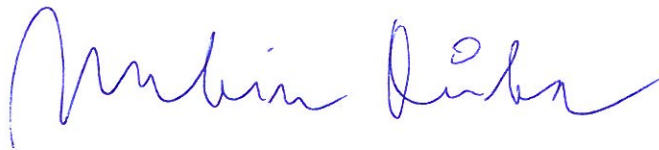
Koridor v ZÚR LK byl zpracován podle tehdy platných aktuálních podkladů, kterým byla původní studie Valbeku z roku 2008. Z hlediska hierarchizace územně plánovacích dokumentací nemělo Rovensko pod Troskami prakticky jinou možnost než si do svého územního plánu zpracovat stejnou variantu koridoru, jaká byla v nadřazených ZÚR LK. Nelze tedy argumentovat, že Rovensko pod Troskami souhlasí s variantou, kterou má ve svém územním plánu. Rovensko pod Troskami si tuto variantu muselo zpracovat do svého územního plánu, jinak by jejich územní plán nemohl být pro nesoulad s nadřazenou dokumentací ZÚR LK vydán.

Dále bych rád upozornil, že hlavním účelem procesu posuzování vlivů záměrů na životní prostředí je získání objektivního odborného podkladu pro vydání rozhodnutí, případně opatření podle zvláštních právních předpisů a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti. Tato teze je zakomponována přímo do samotného paragrafového znění zákona č. 100/2001 Sb. Rovněž účast veřejnosti v tomto procesu je jedním z klíčových kroků jednotlivých fází posuzování vlivů na životní prostředí. Proto se domnívám, že by veřejnost měla mít možnost vyjádřit se ke všem i v minulosti uvažovaným variantám, tedy i k variantě trasy Mott Mac Donald. Samotný princip aktivní účasti veřejnosti v rozhodovacích procesech týkajících se životního prostředí a zpřístupňování informací o životním prostředí veřejnosti je zakotven v Aarhuské úmluvě. Právě posuzování vlivů na životní prostředí je jedním ze specifických procesů, kde jsou principy vycházející ze zmíněné úmluvy zakotveny v našem právním systému.

Z výše uvedených důvodů si Vás dovoluji požádat o změnu Vašeho názoru a o zařazení části varianty (trasy) Mott Mac Donald v úseku kolem Rovenska pod Troskami z technické studie 2014 do posouzení v další fázi procesu EIA, v rámci kterého se bude zpracovávat Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí záměru silnice I/35 Turnov – Úlibice.

Děkuji.

S úctou



Vážený pan
Ing. Dan Ťok
ministr
Ministerstvo dopravy ČR
Nábř. L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1