



Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.
Průmyslová zóna Nošovice
739 51 Nižní Lhoty 700

zasláno na e-mail: Petr.Michnik@hyundai-motor.cz

V Brně dne 24. července 2009

Výzva k doplnění vysvětlujících informací k dopravnímu plánu

Vážený,

na základě vztahů založených Deklarací porozumění ze dne 3. listopadu 2006 a jejího bodu č.9, Ekologický právní servis (EPS), jakožto účastník citované Deklarace, předkládá Společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (dále jen „HMMC“) výzvu k zaslání vysvětlujících informací k dopravnímu plánu zaslanému EPS podle bodu č.9 Deklarace, k čemuž připojuje následující zdůvodnění a dovoluje si požádat o doplnění požadovaných informací do 30 dnů od doručení této výzvy.

Na počátku května 2009 byl na adresu EPS na základě bodu č.9 Deklarace doručen dopravní plán s průvodním dopisem, ve kterém je uvedeno, že přiložený dopravní plán obsahuje také vysvětlující zprávu požadovanou Deklarací. V souladu s obsahem průvodního dopisu je součástí zaslaného dokumentu také zdůvodnění použití jednotlivých druhů přepravy, které má sloužit jako vysvětlující zpráva. Po prostudování tohoto dokumentu jsme ovšem nuceni konstatovat, že toto zdůvodnění není z hlediska naplnění smyslu bodu č. 9 Deklarace dostačující.

HMMC se v bodu č. 9 hlásí k závazku minimalizovat externalitu vznikající v souvislosti s provozem Závodu a ve svém dopravním plánu zohlednit jak své ekonomické zájmy, tak veřejný zájem na minimalizaci negativního působení dopravy na životní prostředí. Za tímto účelem se pak HMMC dále zavazuje předat dopravní plán a vysvětlující zprávu Stranám občanských sdružení, která mají právo nechat tuto zprávu posoudit uznávaným odborníkem v oblasti logistiky v automobilovém průmyslu (dále jen „uznávaný odborník“), který zváží obsah dopravního plánu z hlediska zohlednění veřejného zájmu.

Smyslem bodu č. 9 Deklarace je tedy zohlednění veřejného zájmu prostřednictvím minimalizace externalit z provozu Závodu HMMC. Zohlednění veřejného zájmu v dopravním plánu je oprávněn posoudit uznávaný odborník na základě podnětu ze Strany občanských sdružení. Ke kvalifikovanému zvážení, zda byl veřejný zájem zohledněn, potřebují mít Strany občanských sdružení a zejména uznávaný odborník k dispozici všechny podstatné informace týkající se minimalizace negativního působení dopravy na životní prostředí.

Jedná se zejména o vysvětlení, která opatření v dopravním plánu vedou k ochraně veřejného zájmu a která opatření jsou motivována zájmy ekonomickými. Pokud v určitém případě HMMC zohledňuje své ekonomické zájmy na úkor veřejného zájmu, pak je potřebné ve vysvětlující zprávě uvést, že se nejedná o bezdůvodné upřednostnění ekonomického zájmu před zájmem veřejným ani o zjevný nepoměr v zohlednění těchto zájmů. **V zaslaném dopravním plánu, resp. ve vysvětlující zprávě, jež by měla vysvětlit dopravní plán z laického hlediska, řada informací chybí, popřípadě jsou uváděny určité závěry jako dané, aniž by bylo zřejmé, z jakých skutečností vycházejí.**

Z výše uvedených důvodů žádáme zejména o doplnění těchto informací:

1. V dopravním plánu je uvedeno, že dopravní toky jsou kvantifikovány pro výchozí stav v únoru 2009, plánovanou produkci roku 2009 o objemu 160.000 automobilů a dále pak pro cílovou maximální produkci

300.000 automobilů za rok. Jaké je očekávané časové určení dopravního plánu pro cílovou maximální produkci 300.000 automobilů za rok?

2. Jakým způsobem je v dopravním plánu zohledněna optimalizace železniční tratě Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín a Bystřice nad Olší – Mosty u Jablunkova Správou železniční dopravní cesty?
3. Jsou dodavatelé a subdodavatelé informováni o závazku HMMC zohlednit v dopravním plánu veřejný zájem?
4. Jsou dodavatelé a subdodavatelé instruováni tak, aby v dopravních tocích do areálu HMMC zohledňovali veřejný zájem na minimalizaci negativního působení dopravy?
5. Bylo kvalifikovaně zjištěno, zda nelze zvýšit podíl železniční dopravy v dopravních tocích do areálu kombinací železniční a silniční dopravy či koordinací dodávek více dodavatelů?
6. V případech, kdy provozy dodavatelů nejsou vybaveny železniční vlečkou, nelze využít železničních vleček v jiných provozech dodavatelů, popřípadě železniční vlečky v okolí provozů?
7. V kapitole 6.2. dopravního plánu týkající se dopravních toků z areálu jsou uvedeny technicko-ekonomické faktory podstatné pro využití železniční dopravy. Jakou roli hrají tyto technicko-ekonomické faktory v dopravě silniční? Jak vyznívá srovnání vlivu těchto faktorů v dopravě silniční a železniční?
8. Z jakých skutečností vyplývá minimální počet 25 vagónů a 200 vozidel v rámci jednoho uceleného vlaku? Je jiný počet vagónů nemožný či ekonomicky méně výhodný? Je jiný počet vozidel v rámci jednoho uceleného vlaku nemožný či ekonomicky méně výhodný? Z jakých zdrojů jsou čerpány konkrétní údaje, ze kterých tyto skutečnosti vyplývají?
9. Bylo kvalifikovaně zjištěno, zda nelze zvýšit podíl železniční dopravy v dopravních tocích z areálu kombinací železniční a silniční dopravy či koordinací exportu vozidel s dalšími vývozci? Není možno alespoň částečně využít fungujícího exportu HMMC po železnici do Německa k exportu do dalších zemí (např. Nizozemska, Francie, Velké Británie)?

Tento příkladný výčet chybějících informací poukazuje na to, že v zaslaném dopravním plánu zůstává již z laického pohledu řada podstatných skutečností nevysvětlena. Dostatečně zdůvodněné nejsou ani závěry klíčové pro posouzení, zda je v dopravním plánu dostatečně zohledněn veřejný zájem. Těmito klíčovými závěry jsou především výsledky hodnocení podílu silniční dopravy v kapitole 6 dopravního plánu. **Z těchto důvodů vyplývá, že předložený dopravní plán funkci vysvětlující zprávy v potřebném rozsahu neplní. Je proto nutné tvrzení uvedená v dopravním plánu a zejména v kapitole 6 doplnit relevantními údaji např. analogicky všeobecně srozumitelnému shrnutí netechnického charakteru používanému v procesu EIA.** Teprve poté budou moci Strany občanských sdružení postupovat dále, tedy odpovědně zvážit, zda je zapotřebí využít oprávnění uvedené v bodě č. 9 Deklarace a nechat dopravní plán posoudit uznávaným odborníkem.

V případě předložení dopravního plánu uznávanému odborníkovi jsou pak úplné a dostatečně podložené informace zcela nezbytné. Jedině při kompletním výčtu informací týkajících se minimalizace negativního působení dopravy na životní prostředí bude případně moci uznávaný odborník podle bodu č. 9 Deklarace dojít k závěru, zda je veřejný zájem v dopravním plánu zohledněn dostatečně či nedostatečně.

Pro naplnění bodu č. 9 Deklarace je tedy nezbytné předložení dopravního plánu a vysvětlující zprávy v takové kvalitě, aby Strany občanských sdružení mohly i bez odborného posouzení v základním rozsahu zhodnotit zohlednění veřejného zájmu. Zároveň by měl být dopravní plán předložen a vysvětlen v takové kvalitě a rozsahu, aby uznávaný odborník mohl případně bez dalšího rozsáhlého doplňování informací v dopravním plánu dojít k závěru o dostatečnosti či nedostatečnosti zohlednění veřejného zájmu v dopravním plánu.

Za poskytnuté vysvětlující a doplňující informace nejpozději ve lhůtě do 30 dnů od doručení této výzvy předem velice děkujeme.

S pozdravem,

Jiří Nezhyba
program GARDE – Globální odpovědnost
Ekologický právní servis

Vypracovali:
Josef Karlický
Jiří Nezhyba