

# Výhrady nevládních organizací k trasám připravovaných silničních staveb R1, D3, R55 a R52

Podklad pro jednání komise, vzniklé dle usnesení vlády ČR č. 1064/2007

březen 2008

*Bc. Daniela Konečná*

*Mgr. Pavel Doucha*

Obsah

1. [Úvod](#). 1
2. [R1 \(SOPK\) – severozápadní část pražského okruhu, stavby 518, 519](#). 2
3. [Dálnice D3 Praha – České Budějovice](#). 3
4. [Rychlostní silnice R55 Otrokovice - Břeclav](#). 5
5. [Rychlostní silnice R 52 Brno - Mikulov](#). 6

## 1. Úvod

Tento podklad je vytvořen v reakci na usnesení vlády České republiky ze dne 19. září 2007 č. 1064 o Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013. Toto usnesení ukládá ministru dopravy ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem životního prostředí jmenovat tři skupiny odborníků, které vyhodnotí:

- variantní řešení výstavby silničního okruhu kolem hlavního města Prahy
- variantní řešení výstavby dálnice D3 ve Středočeském kraji
- variantní řešení výstavby rychlostní silnice R 55 v úseku Otrokovice – Rohatec.

Usnesení dále ukládá ministru dopravy prověřit u příslušných představitelů Rakouské republiky možnost realizace variantního řešení silničního spojení přeshraniční komunikace Brno – Vídeň, jehož jednou variantou je výstavba rychlostní silnice R 52. Všem zmíněným záměrům se věnuje tento podklad, obsahující shrnutí nejdůležitějších údajů o jejich existujících variantách.

Tento podklad připravil Ekologický právní servis ([www.eps.cz](http://www.eps.cz)) s použitím materiálů a dokumentů shromážděných zainteresovanými obcemi a občanskými sdruženími. Všechna uvedená tvrzení jsou podložena existujícími studii a právní dokumentací.

## 2. R1 (SOPK) – severozápadní část pražského okruhu, stavby 518, 519

### VARIANTY:

Při posuzování EIA byly jako realizovatelné určeny dvě varianty: varianta J a varianta Ss severozápadního segmentu SOKP

### EIA

Předmětný záměr byl řádně posouzen dle platných právních předpisů – výsledkem stanovisko MŽP čj.NM700/1327/2020/OPVŽP/02e.o. v souladu s ust. § 11 odst. 1 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na ŽP (dále jako „zákon EIA/SEA“). Toto stanovisko uvádí: „*Na základě závěru posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivu na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivu na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu **vyloučí** možnost realizace varianty Ss.*“

### Současný stav

V rámci projednávání ÚP VÚC Pražského regionu nebyla vyloučena možnost realizace varianty Ss. Přesto byl ÚP VÚC schválen s rychlostní silnicí ve variantě J.

Probíhá územní řízení o umístění stavby ve variantě J.

### STUDIE

- studie Posouzení variant J a Ss severozápadního segmentu SOKP – vypracována firmou Mott MacDonald na objednávku Ministerstva dopravy v reakci na upřesnění trasy Ss
- tato studie mj. potvrdila, že upravená trasa Ss je jen upřesněním původní trasy Ss po ukončení procesu EIA v následných stupních projektové přípravy záměru a naplňování požadavků vyplývajících ze souhlasného stanoviska EIA
- je jediným dokumentem, který naplňuje prvky potvrzení nebo vyloučení možnosti realizace varianty Ss i s ohledem na podmínku č. 30 stanoviska EIA – tato studie dokládá průkaz podle zákona č. 18/1997 Sb., že výstavba a provoz dopravní komunikace nepříznivě neovlivní jadernou bezpečnost, radiační ochranu, fyzickou ochranu a havarijní připravenost Ústavu jaderného výzkumu Řež a.s. - tento průkaz je zpracován autorizovanými osobami, je doloženo jeho kladné projednání s ÚJB Řež, a.s., a se Státním úřadem pro jadernou bezpečnost

## **POROVNÁNÍ VARIANT**

Varianta J:

Mísí dálkovou a hromadnou dopravu; přebírá individuální automobilovou dopravu přes Vltavu mezi Prahou 6 a 8 (objem – 35 tisíc vozidel denně v/d); nevyužitelná pro MHD z Prahy 6 do Prahy 8; zmenšuje prostor pro územní rozvoj města; koliduje s plánovanou výstavbou nové letištní ranveje; není v souladu s Rozhodnutím č. 1692/96/ES – (TEN-T)

Dopravně bezpečnostní problémy (i s ohledem na Směrnici 2004/54/ES): předpokládá výstavbu tunelu v Suchdole, dvouúrovňový most přes Vltavu, tunel v Zámčích, mosty přes Čimické a a Drahánské údolí, napájecí tunel Rybářka, přechod letiště Ruzyně – kolize s novou ranvejí letiště Praha; nekonzistence se směrnici 2004/54/EC (absence lehce dostupných únikových ploch z tunelů a dvouúrovňového mostu, dvousměrný provoz v jediném tubusu tunelu – tunelový přivaděč Rybářka, neuspokojivá odolnost navrhované ocelové struktury mostu ad.); přechod Ruzyně – zkracuje plánovanou ranvej o 200m, poběží paralelně s ranvejí, bude mít pravděpodobně vliv na navigační paprsky, představuje překážku dopravy k letišti, musí počítat s turbulencemi při přistávání letadel; objem dopravy je menší než 25 tsc v/d

Varianta Ss:

Odděluje dálkovou a městskou dopravu; předpokládá druhý most mezi Prahou 6 a 8, který by sloužil i MHD (tramvaje); z hlediska stavebně-inženýrského jednodušší; uvnitř okruhu vytváří další prostor pro územní rozvoj města; nekoliduje s letištem

Dopravně bezpečnostní problémy: žádné zásadní problémy, pokud by měla být používána jako TEN-T (je skutečným obchvatem hustě obydlené pražské aglomerace – je tedy v souladu s rozhodnutím č. 1692/96/ES; mnohem jednodušší stavebně-inženýrské práce; potvrzeno, že je uskutečnitelná i při vedení trasy kolem ÚJV Řež a podél NPR Větrušická rokle

## **EKONOMICKÉ ASPEKTY:**

Studie proveditelnosti (metoda EIB) – varianta Ss je ve všech sledovaných kritériích výhodnější – je ekonomicky životaschopná, samotná výstavba bude trvat kratší dobu, stavební náklady budou znamenat úsporu 5 mld Kč (= 30% nákladů J varianty);

Nejvyšší kontrolní úřad: srovnání obou variant bylo provedeno v březnu roku 2003 –NKÚ potvrdil, že výsledky této socio-ekonomické analýzy byly zvráceny ve prospěch J varianty jen díky tomu, že nebyla použita správná data o intenzitě dopravy a nebyly zahrnuty všechny náklady J varianty (kontrolní zpráva č.04/26 květen 2005)

## **PODKLADY:**

- stanovisko EIA
- studie Mott MacDonald
- kontrolní zpráva NKÚ 04/26
- studie proveditelnosti

# 3. Dálnice D3 Praha – České Budějovice

## VARIANTY:

-existují tři varianty: (1) tzv. stabilizovaná, (2) varianta Zenkl – Vyhnálek a (3) varianta Promika (navržena na základě odborné studie alternativ k D3 v úseku Praha – Tábor, pro o.s. Krajina 2000)

-stabilizovaná varianta je zanesena do územních plánů velkých územních celků Pražský region a okres Benešov (schváleny 18.12.2006) – jejich přijetí provázela celá řada nezákonností (neměly platné zadání, došlo k nezákonné změně pořizovatele a návrhového horizontu a řešeného území); SEA na tyto ÚP navíc v rozporu se směrnicí SEA (byla provedena podle již neplatného zákona EIA za účinnosti novelizovaného zákona)

## EIA/SEA:

-v rámci EIA se posuzuje tzv. stabilizovaná varianta úsek Praha – Václavice (0301-0303) od 8.8.2007 – tento proces bude trvat cca dva roky; problematičnost této EIA – opět neposuzuje varianty, které navíc nebyly platně posouzeny procesem SEA – jedná se opět o porušení českého zákona o EIA/SEA i evropských směrnic

-Operační program Doprava výslovně stanoví, že z důvodu, že SEA na OPD neprovedla výběr variant (SEA pouze na dokument v obecné rovině, seznam projektů pouze indikativní), je nutné zhodnocení variant a výběr a stanovení podmínek realizace provést až v procesu EIA u konkrétní stavby

-má být evropsky významným koridorem, tzn. tento záměr má přeshraniční vliv – podle platné a účinné legislativy je tedy nutná přeshraniční SEA

## STUDIE:

-zmíněná studie pražské dopravně inženýrské kanceláře Promika – alternativy k D3 v úseku Praha - Tábor

-doposud chybí vypracovaná prognóza vývoje kamionové přepravy z tranzitu; potřeba D3 zůstává diskutabilní (dostupný výhled dopravní zátěže ukazuje, že situace nevyžaduje dopravní stavbu v kategorii dálnice); neexistuje studie, která by vzala v úvahu vlivy dalších dopravních staveb (R4, IV. železniční koridor)

-projekt D3 nikdy nebyl posouzen multikriteriální analýzou

## POROVNÁNÍ VARIANT:

-údajným kladem stabilizované varianty je, želepší přístup občanům do Prahy – ve skutečnosti tato varianta do Prahy nevede, končí u Jesenic, tzn. pro přístup do Prahy nutno použít silnici II/608 – Vídeňskou ulicí, již nyní vystavené nadměrnému dopr.zatížení, do Krče

-stabilizovaná varianta je technicky velice náročná: dva obří mosty přes údolí Sázavy a Zahořanský potok, několik tunelů, průchod poddolovanou oblastí Jílovska (zde dochází k častým propadům starých důlních děl); průchod chráněným ložiskovým územím zlata (tzn. nutný souhlas Obvodního báňského úřadu – lze předpokládat další průtahy a zvýšení nákladů) – navíc jde o tzv. poklesovou oblast, kde nejsou vyloučeny náhlé propady; průchod oblastí Dolních Jirčan – jedná se o největší ložisko cihlářské hlíny v ČR – opět přes chráněné ložiskové území (OBÚ Kladno s vedením trasy nesouhlasí, došlo by k znehodnocení části ložiska vysoce kvalitní cihlářské hlíny; tzn. další průtahy a zvýšení investice)

-stabilizovaná varianta prochází esteticky a přírodně cenným územím, Dolní Sázava je navržena jako evropsky významná lokalita soustavy NATURA 2000, průchod Přírodním parkem Střed Čech; došlo by k poškození krajinného rázu

-není v souladu s požadavky TEN-T legislativy (porušuje principy plynulé a bezpečné dálkové dopravy, míjení hlavních sídelních útvarů atp.)

-se stabilizovanou variantou nesouhlasí převážná většina dotčených obcí a veřejnosti – uspořádána místní referenda (Psáry, Jílové u Prahy, Libeň) – ve všech případech vedení dálnice odmítnuto; obce Tisem, Ješetice, Václavice a Libeň navíc přijaly ve svých územních plánech stavební uzávěry – výrazně zde omezily vedení dopravních staveb na svém území (mj. podmínky, že dopravní stavby budou vedeny v tunelech pod povrchem země, v povrchových tunelech nebo uzavřených tubusech, nesmí narušit krajinný ráz atp.); tlak veřejnosti a ochota účastnit se správních řízení a využívat právní nástroje pro obhajobu svých práv je zde mimořádně vysoká (nutno počítat s dalším vzrůstem nákladů a průtahy)

-varianta Promika – levnější, znamená minimální zásah do krajinného rázu, samotná výstavba a realizace rychlejší

#### **EKONOMICKÉ ASPEKTY:**

-varianta Promika je odhadována na poloviční cenu – pouze úsek stabilizované varianty od napojení na R1 u Jesenice po Novou Hospodu u Mezna je odhadován na 30 mld Kč, celá trasa ve stabilizované variantě odhadována na 80 mld Kč

-termín dokončení stabil.varianty odhadován na 2020 – toto datum se ovšem vzhledem k právním problémům, odporu dotčené veřejnosti a vysoké technické náročnosti této varianty (viz výše) prodlouží, čímž lze očekávat i výrazný nárůst nákladů

## **4. Rychlostní silnice R55 Otrokovice - Břeclav**

#### **VARIANTY:**

-jsou diskutovány dvě varianty: varianta přes ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (tzv. oficiální) a varianta alternativní

## **EIA/SEA:**

-na trasu R 55 přes ptačí oblast bylo Ministerstvem životního prostředí vydáno kladné stanovisko EIA (4.7.2006) – je v současnosti podána stížnost k Evropské komisi, jelikož při vydání tohoto stanoviska byly porušeny evropské směrnice NATURA 2000 – má-li být projekt veden přes území soustavy NATURA 2000, je nutno v souladu s čl. 6 Směrnice 92/43/EHS prokázat nejen to, že bylo provedeno zhodnocení variant, ale také to, že neexistuje alternativa k projektu přes toto území – jedná se tedy o zvýšenou právní ochranu; MŽP navzdory tomu, že mu byl dostupný námět varianty východně podél stávající silnice I/55 z Hodonína kolem Veselí n. Mor. až do Otrokovic, rozhodlo se toto posouzení neučinit a schválilo trasu napříč ptačí oblastí v tubusu

## **STUDIE:**

-alternativní trasa – studie Ing.J.Kalčík (2007): Vyhledávací studie trasy rychlostní silnice R55 mimo Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (objednatel ZO ČSOP Veronica, ČSO, EPS) – duben 2007

- dopravní studie Mgr. Jiří Dufek: Dopravní studie variant rychlostní silnice R55 a silničního spojení Brna a Vídně, září 2007

## **POROVNÁNÍ VARIANT (vč. ekonomických aspektů):**

-oficiální varianta R 55 prochází územím soustavy NATURA 2000 – jedná se o dvě ptačí oblasti Bzenecká Doubrava a Strážnické Pomoraví, skládají se z borového lesa a nivy řeky Moravy, vyskytuje se zde 6 druhů chráněných ptáků (z nichž pro dva – populaci skřivana lesního a lelka lesního by projekt v připravované variantě byl likvidační)

-alternativní varianta – odborná studie Ing.Kalčíka prokazuje, že rychlostní silnice R 55 z Rohatce do Otrokovic je z dopravního, ekologického i finančního hlediska výhodnější postavit mimo Ptačí oblast BD-SP; doporučeno vybudovat silnici r55 z Rohatce do Otrokovic kolem Uherského Ostrohu v parametrech R 45,5/120, délky 53 km za cca 14 mld Kč na levém břehu řeky Moravy (dva tunely); tato varianta by neprocházela ptačí oblastí; nebylo by nutno stavět obchvaty obcí a měst na silnici I/55 – celkově by tak tato varianta mohla být levnější o 1-2 mld Kč

-oficiální varianta: přes Moravský Písek je o 7 km kratší, její tvrzené náklady jsou 10,8 mld Kč, do těch ale nezapočítány náklady za tubus ve výši 1,5-2 mld Kč a za obchvaty měst a obcí na silnici I/55 ve výši cca 2,7 – 3,2 mld Kč (tzn. nutno přičíst ještě 4,2-5,2 mld Kč)

-dále dopravní studie Mgr. Jiří Dufka: prokazuje, že navržená trasa silnice R 55 mimo ptačí oblast podstatně sníží počet aut na stávající I/55 (odhad 55-80% v průměru) stejně jako oficiální varianta (odhad 50-70% v průměru) – alternativní trasa, kterou vypracoval autorizovaný inženýr Ing. Jiří Kalčík tak splňuje technické, ekologické i dopravní požadavky a je možné ji plnohodnotně a bez problémů porovnat podle usnesení vlády č.1064 z 19-9-2007; po realizaci R55 v této alternativní trase by se nemusely stavět obchvaty obcí a měst Petrova, Strážnice, Veselí nad Moravou, Ostrožské Nové Vsi atd. v celkové délce 26,5 km za 2,7 – 3,2 mld Kč

# **5. Rychlostní silnice R 52 Brno - Mikulov**

Tento projekt nemá být předmětem posuzování komisí odborníků dle usnesení vlády ČR č. 1064 (HVDI), zahrnujeme ji ovšem v souvislosti s požadavkem zmíněného usnesení na řešení variant spojení Brno-Vídeň.

## R52 – PROJEKT, STUDIE

-projekt vysokokapacitního spojení Brno – Vídeň – pro toto spojení existuje i alternativní varianta, nicméně R 52 je aktivně podporována Ministerstvem dopravy a RSD

-existuje několik odborných studií prokazujících, že alternativní varianta (využívající stávající D2 s prodloužením R 55, které by vytvořilo čtyřpruhový obchvat města Břeclavi) je mnohem výhodnější:

1. leden 2007 – Strnad, M. - studie zabývající se alternativním řešením dopravní sítě v širším kontextu Brněnské aglomerace a jejího okolí – závěr: alternativní spojení Brno – Vídeň bez R 52 by mohlo vést k úsporám až 30 mld Kč (celkové náklady), varianta přes Břeclav by navíc znamenala mnohem menší zásah do území soustavy NATURA 2000 než R 52 přes Mikulov
2. únor 2007 – Kalčík, J. - vyhledávací studie – úkolem vyhledat varianty trasy v parametrech R 55 mezi dálnicí D 2 a státní hranicí s Rakouskem – závěr: varianta přes Břeclav je z hlediska ekonomického i hlediska životního prostředí výhodnější
3. září 2007 – Dufek, J. - studie variant rychlostní silnice R 55 a silničního spojení Brno – Vídeň – závěr: prokazuje, že výstavba R 52 mezi Pohořelicemi a Mikulovem je neodůvodněná i z dopravního hlediska (výhledy dopravního využití)
4. 2007 – Wolf, O. - studie vyhodnocení vlivů podle § 45i zákona č. 117/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny, ve znění pozd. předpisů, spojení Brno – Vídeň – vypracována na základě projektových materiálů pro projekt R 52 Pohořelice – Mikulov, I/55, Břeclavský obchvat, R 55 – část Břeclavského obchvatu, a na základě návrhu územního plánu VÚC Břeclavsko

## SOUČASNÝ STAV:

- R 52 posouzena na základě metody HDM-4 (World Bank): závěr – jedná se o projekt zcela ekonomicky neudržitelný
- EIA na R 52 nebyla provedena přeshraničně – napojení R 52 na rakouskou dálniční síť nebyla potvrzena v bilaterální dohodě mezi ČR a Rakouskem (existující memorandum není právně závazné); rakouské Ministerstvo dopravy se vyjádřilo, že varianta výstavby rakouské A5 přes Mikulov – Drasenhofen není ještě oficiálně potvrzenou variantou, Rakousko podpoří variantu přijatelnou pro Evropskou komisi
- Evropská komise trvá na objektivním posouzení existujících variant R 52
- Veřejný ochránce práv vydal ve věci závěrečné stanovisko, podle kterého v případě R 52 odpovědné orgány zcela porušily svou povinnost „řádně a pro veřejnost transparentním způsobem porovnat dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň“; kritizuje také to, že byly zcela ignorovány existující odborné studie, vyloučení veřejnosti a projednávání R 52 salámovou metodou ještě dříve, než byly vůbec řádně posouzeny varianty celého spojení
- přesto MD spolu s Krajským úřadem JMK stále trvají na variantě R 52 a pro tyto účely nechali zpracovat studii HBH; její výsledky byly prezentovány na tiskové konferenci zkreslujícím způsobem
- podle HBH studie není Břeclavská varianta výhodnější ani z hlediska ekologického, ani ekonomického (závěr, který je v příkrém rozporu s tvrzením všech ostatních odborných studií, se kterými se HBH vůbec nevyrovnává)
- námitky proti tomuto tvrzení:
  1. odhad nákladů Břeclavské varianty je údajně mnohem vyšší – ve skutečnosti je tomu tak proto, že v této studii použitý odhad nákladů R 52 přes Mikulov využívá data starší několik let (bez ohledu na změny cen, inflaci, DPH); do Břeclavské varianty zde byly navíc zahrnuty i

nepřímé náklady – některé z nich velmi vysoké – znamená to tedy, že data použitá pro obě varianty nejsou ani stejného data, ani stejného druhu

2. je tvrzena velká technická náročnost Břeclavské varianty – ta ovšem není žádným způsobem srovnána s obtížností překlenutí Nových Mlýnů v případě varianty R 52 (žádné takové srovnání neexistuje)

Závěr: HBH studie tak v žádném případě nepředstavuje velice potřebné rovnocenné posouzení variant.

## ČR – RAKOUSKO a R 52:

-viz výše: EIA na R 52 nebyla provedena přeshraničně – napojení R 52 na rakouskou dálniční síť nebyla potvrzena v bilaterální dohodě mezi ČR a Rakouskem (existující memorandum není právně závazné); rakouské Ministerstvo dopravy se vyjádřilo, že varianta výstavby rakouské A5 přes Mikulov – Drasenhofen není ještě oficiálně potvrzenou variantou, Rakousko podpoří variantu přijatelnou pro Evropskou komisi

-rakouský silniční zákon obsahuje jak A5 na Mikulov – Drasenhofen, tak i B 47 na Břeclav – Reinthal – zákon je pouze koncepcí a nelze podle něj stavět, rakouská legislativa požaduje další rozhodnutí, z nichž jedno je tzv. UVP (posouzení vlivů na životní prostředí EIA)

-Evropská komise (DG REGIO, TREN, ENVIRO) opakovaně a písemně požadovaly posouzení variant a EK odmítla (na základě rakouské studie, která pracovala pouze s variantou na Drasenhofen) A5 do Drasenhofen financovat do roku 2013

„Podpořeno grantem z Islandu, Lichtenštejnska a Norska v rámci Finančního mechanismu EHP a Norského finančního mechanismu prostřednictvím Nadace rozvoje občanské společnosti.“

