

Výhrady Ekologického právního servisu k srovnávacím studiím objednaným ŘSD

Dne 18. března 2008 podepsalo Ředitelství silnic a dálnic dvě smlouvy o dílo, jejichž výstupem mají být dlouho požadované srovnávací studie alternativ dálničního spojení Brno – Vídeň. Objednatelem je výše řečené ŘSD. Studie mají být dodány do 31.7.2008, před-dodávka je možná.

V prvním případě je dodavatelem DHV CR, spol. s r.o. – má vypracovat komparativní studii R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko a R55 Břeclav (D2) – hranice ČR/Rakousko, která posoudí dopravně-inženýrské aspekty stavby, územně plánovací aspekty, vliv na životní prostředí a jejím výstupem bude závěrečné srovnání.

Dodavatelem druhé studie má být Babite spol. s r.o. a má se jednat pouze o ekonomické posouzení, ostatní kapitoly včetně závěrečného posouzení mají být výsledkem studie první. V rámci tohoto ekonomického posuzování se přitom mj. mají stanovit náklady na výstavbu hodnocených tras podle odhadů v přípravních studiích, odhady nákladů na údržbu a opravy hodnocených tras, odhad společenských a provozních nákladů uživatelů a zejména má být provedeno ekonomické hodnocení efektivnosti hodnocených tras metodikou HDM-4 v souladu s Českým systémem hodnocení silnic (CSHS).

ŘSD tak zadalo vypracování dalších komparativních studií za nemalé náklady (celková suma za obě studie činí 2 898 697,-) – přesto se jedná o studie velice problematické v následujících bodech:

1. **samotná definice srovnávaných variant** – porovnávány jsou R52 v trase Pohořelice – Mikulov a dvě varianty R55 Břeclav (D2) – hranice s Rakouskem – v jejich případě se vždy jedná o čtyřpruh u Břeclavi. Toto zadání variant vůbec nereaguje na skutečnost, že výstavba dálničního dvoupřuhu u Břeclavi je plánovaná bez ohledu na řešení dálničního spojení Brno – Vídeň, tudíž chybí porovnání variant, které skutečně připadají v úvahu a sice: R52 společně s výstavbou dvoupřuhu u Břeclavi vs. čtyřpruh u Břeclavi. Výsledky těchto studií (ve prospěch jedné varianty) budou nevyhnutelně ovlivněny již samotnou podobou zadání, které tak nelze považovat za výběrově neutrální k oběma srovnávaným variantám.
2. **podklady, ze kterých mají dodavatelé studií vycházet** – jsou mezi nimi pouze studie HBH Projekt z ledna 2008 (která je také napadána z celé řady důvodů, zejména že pracuje s nestejně starými a také nesrovnatelnými vstupními daty, když u alternativy k R52 započítává i neodůvodněné položky), studie HBH Projekt z května 2001, dokumentace EIA HBH Projekt z listopadu 2003 a modelu IAD JMK od ADIAS s.r.o. Zcela jsou tak ignorovány další studie a v nich obsažené podstatné závěry:
 - 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
 - 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
 - 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)
 - 2007 – **Wolf, O.** - studie vyhodnocení vlivů podle § 45i zákona č. 117/1992 Sb. O ochraně přírody

a krajiny, ve znění pozd. předpisů, spojení Brna – Vídeň – vypracována na základě projektových materiálů pro projekt R 52 Pohořelice – Mikulov, I/55, Břeclavský obchvat, R 55 – část břeclovského obchvatu, a na základě návrhu územního plánu VÚC Břeclavsko

3. K vypracování takových **srovnávacích studií**, které měly být vypracovány jako srovnání variant, které požadují příslušné směrnice EU (EIA, SEA atp.) i české zákony, dochází až nyní a **zcela mimo jakýkoliv zákonný rámec**. Znamená to mj., že se do tohoto procesu nemůže žádným způsobem zapojit veřejnost, která by tuto možnost měla, kdyby k porovnání variant došlo již v procesu EIA na R52, resp. kdyby k němu mohlo dojít nyní v rámci pořizování SEA na Zásady územního rozvoje JMK. Znamená to pak, že mohlo dojít k výše zmíněnému – subjektivně zvolenému a nastavenému zadání studií s libovolně zvolenými kritérii a podklady. Jak veřejný ochránce práv, tak Evropská komise přitom požadují, aby k porovnání variant došlo transparentně a za účasti veřejnosti, jinými slovy v souladu s legislativou. Je tedy zřejmé, že byly vynaloženy další veřejné finance na pořízení studií, které nevyhovují požadavkům Evropské komise – i nadále je tedy ohroženo financování výstavby z evropských fondů skrze Operační program doprava.

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

