

Vyjádření Děti Země, o. s. a Ekologického právního servisu k výsledkům „Komparativní studie R52 a R55“ (DHV CR, s. r. o. a subdodavatelé, srpen 2008)

Struktura komparativní studie

Část A – Definice variant (DHV CR, s. r. o.)

Část B – Dopravně inženýrské posouzení (Ateliér ADIAS alias HBH Projekt, s. r. o. – Ing. Regner)

Část C – Územně plánovací posouzení (DHV CR, s. r. o.)

Část D – Vyhodnocení vlivů na ŽP (HBH Projekt, s. r. o. – Mgr. Šikula)

Část E – Ekonomické hodnocení (Babtie alias Jacobs Consultancy, s. r. o.)

Část F – Závěrečné srovnávací posouzení (DHV CR, s. r. o.)

Část G – Příloha – Hluková studie (Akusting, s. r. o.)

Část H – Příloha – Rozptylová studie (TOP-ENVI Tech Brno, s. r. o.)

Část A – Definice variant (22 str.)

Obsahuje definici variant, tj. **R52** Pohořelice – Mikulov ve variantě „1x“ vybrané v procesu EIA (2005) a **R55** D2 – st. hranice v subvariantách č. 3 a č. 4 dle vyhledávací studie HBH Projekt, s. r. o. (2008). Součástí je i popis nutných přeložek a úprav stávajících komunikací (silnice, železnice).

Popis variant R55 (č. 3 a č. 4) obsahuje zmínku o další plánované silnici v prostoru Břeclavi (tzv. „malý městský silniční polookruh“), jejíž význam je sporný a jež by měla být připravována až následně, pokud se prokáže, že rychlostní obchvat Břeclavi (R55) nezajistí dostatečnou redukci dopravy ve městě. **Pro účely porovnání je ovšem nutné tuto silnici („polookruh“) z hodnocení variant vyloučit, což ale nebylo důsledně provedeno, např. cenové kalkulace použité v ekonomickém hodnocení zahrnují i tuto položku.**

Část B - Dopravně inženýrské posouzení (12 str.)

(Závěry této části jsou také jedním z nejdůležitějších podkladů ekonomického hodnocení dle metodiky HDM-4, Část E.)

Dopravní model je zpracován na základě směrových průzkumů v programu AUTO s kalibrací na sčítání dopravy 2005. Do modelu je zahrnut též jakýsi prognózovaný nárůst přeshraniční dopravy poskytnutý rakouskou stranou. Pro výhledové intenzity jsou použity oficiální růstové koeficienty ŘSD ČR z roku 2006.

Přidaná odborná hodnota této části je ale velmi nízká, jelikož dopravní porovnání variant stejnou metodou a na základě stejných vstupních dat bylo provedeno už v rámci vyhledávací studie, závěry jsou tudíž identické:

- na dálnici D2 u Hustopečí by var. R52 způsobila nárůst dopravy o 15 %, var. R55 o 31 %,
- Mikulov hr. přechod, var. R52 + 119 %, var. **R55 pokles pouze o 3%**, což zcela odporuje závěrům dopravní studie Mgr. Dufka (září 2007),
- R55 (obchvat Břeclavi), var. R52 + 17 %, **R55 pouze + 45 %**, což je velmi málo, pokud má být zahrnut i vliv existující R55 (rovněž odporuje závěrům dopravní studie Mgr. Dufka).

(Pozn.: Uvedené hodnoty jsou zřejmě vztaženy k úrovni roku 2005 – studie to ale výslovně neuvádí, nicméně relativní hodnoty v % by však měly být v čase konstantní, ale jen pokud se nemění dopravní vztahy na lokální i nadregionální úrovni.)

Hodnocení vlivu variant na podřízenou dopravní síť odhaluje výrazné nárůsty na I/40 (Břeclav – Valtice), až o cca 1500 voz/den, tj. + **31%**, **pro var. R52**.

K bezpečnosti dopravy se konstatuje, že stav na I/52 je **nevyhovující**, což neodpovídá zcela realitě, neboť jde o široký dvoupruh v rovinatém území procházející většinou mimo zastavěná území, přičemž stávající dopravní intenzity i budoucí do roku 2020 plně vyhovují. **Neukázněnost řidičů a nerespektování dopravních předpisů není důvodem pro stavbu nové drahé rychlostní silnice.**

Závěr

Byť jsou zřejmě širší vztahy zahrnuty v dopravním modelu, nejsou vůbec komentovány. Obecně studie postrádá hlubší analýzu situace (kromě rozboru dopravy na R52 ze směrových průzkumů), chybí informace o situaci v Rakousku, je zahrnuta „anonymní“ rakouská prognóza (bez citace zdroje). Především ale není uvedena žádná zmínka o dopravní studii Mgr. Dufka (září 2007), která měla být jedním z důležitých výchozích podkladů. **Výstupy dopravního posouzení (a následně i ekonomického hodnocení) jsou tedy nevěrohodné a neprůkazné.**

Část C – Územně plánovací posouzení (9 str.)

Zjišťováno formou dotazníků na obcích (bez obcí Bavory a Tvrdonice, což je opět důkaz o nedůslednosti či amatérismu zpracovatelů – tj. neschopnost získat pouhé dva chybějící zásadní podklady). Součástí dotazníků byla mj. otázka na politickou podporu (resp. odpor) pro jednotlivé varianty.

Přidaná (vypovídací) hodnota této kapitoly je opět téměř nulová. Politická podpora vyšla nejednoznačně, tj. 2:2 (Perná a Dolní Dunajovice proti R52, Břeclav a Kostice proti R55). Zarážející je postoj Břeclavi, která se vyjádřila proti var. R55. Cce totiž co nejrychleji pouze dvoupruhový obchvat města I/55, ale přitom zároveň připravuje novou průmyslovou zónu a rozsáhlé logistické centrum, které z polohy na křižovatce evropských dálnic mohou jen těžit. Jde tedy zřejmě o projev politické krátkozrakosti a neochoty uvažovat o územních změnách, které budou v dlouhodobějším horizontu výhodné jak pro město, tak pro celý Jihomoravský kraj.

Dále je obsažen výčet různých podnětů ze strany občanských sdružení a stav jejich řešení, přičemž **není ale např. uvedena zásadní stížnost k Evropské komisi proti schválení ÚP VÚC Břeclavsko nebo právní rozbor procesu schvalování silnice od Ministerstva dopravy (prosinec 2006) či výsledky šetření veřejného ochránce práv (listopad 2006, duben 2007 a únor 2008).**

Kapitola obsahuje i tradičně optimistický plán realizace variant, **var. R52** - zahájení jednotlivých úseků v letech 2010-2012 (zcela nereálné!), **var. R55** překvapivě až **2020 (není ale zřejmé, co se bude těch deset let mezitím vlastně dělat, aby se schválila silnice R55 délky cca 12 km v parametrech „R“).**

Část D – Vyhodnocení vlivů na ŽP (61 str.)

Porovnání opět neobsahuje nic nového, než je známo, resp. čerpá ze stávajících studií k R52 a R55 a z veřejných zdrojů: R52 má stanovisko EIA, zpracovává se DÚR pro R5204 a R5206 (zřejmě se začalo i s R5205) – územní rozhodnutí lze čekat nejdříve na konci roku 2009 či spíše na konci roku 2010, u R55 je zatím k dispozici vyhledávací studie, jejíž součástí byl i popis předpokládaných vlivů na ŽP a též podklady k dvoupruhovému obchvatu Břeclavi I/55.

Vyhodnocením je mj. zmíněna disproporce ve vstupních údajích, které chybí u R55 (přitom úkolem zpracovatele vyhodnocení bylo právě nedostatečné informace doplnit, což nebylo zřejmě provedeno na dostatečné úrovni).

Z nových podkladů byla doplněna hluková a rozptylová studie. Bylo tedy nově hodnoceno:

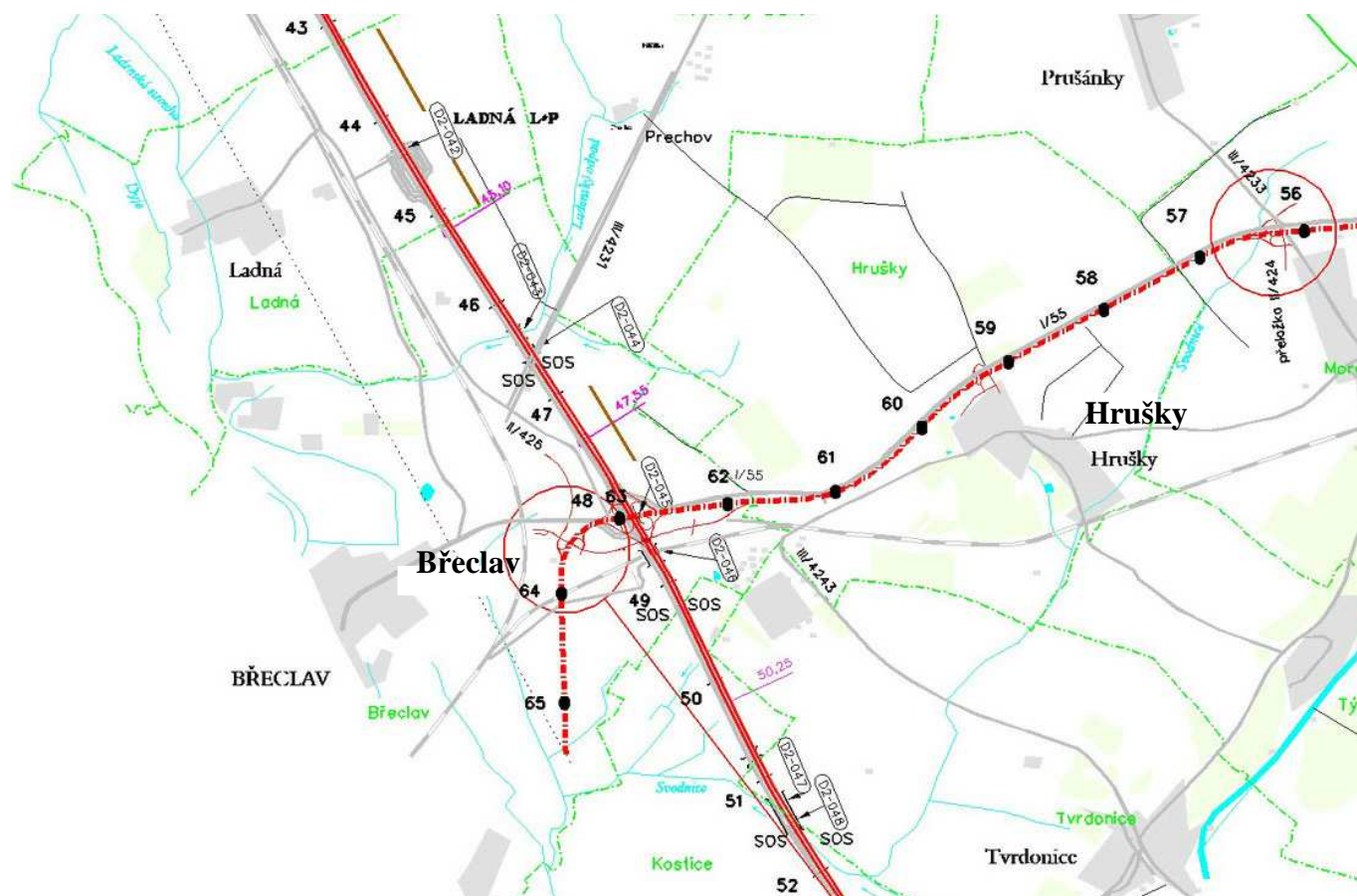
- **hluk** – počet osob zasažených nadlimitním hlukem,
- **ovzduší** – překročení imisních limitů,
- **půda** – zábor ZPF a PUPFL,
- **geologická a IG rizika** – kubatura zemních prací,
- **ostatní vlivy** (biota, ZCHÚ, krajinný ráz, ložiska atd.) – bodové hodnocení dle kvality přírodních prvků (škála 1-3) a míry ovlivnění (škála 0-3).

Hluk (původní studie je obsažena v Části G)

Nadlimitním hlukem je:

- u var. R52 zasaženo **24** osob,
- u var. R55 (3) – **39** (resp. správně **6**) a
- u var. R55 (4) – **33** (resp. správně **0**),

z toho u variant R55 mezi státní hranicí a D2 má být hlukem údajně postiženo i **33** obyvatel obce Hrušky, která se ale nachází SV od dálnice D2 v blízkosti oficiální trasy R55 prosazované ŘSD ČR, tj. zcela mimo zkoumaný úsek. Je tedy zřejmé, že je to **buď záměrný podvod nebo absolutní neschopnost firmy DHV (resp. HBH Projekt) zkoordinovat své subdodavatele, kteří nevědí, jaké území se vlastně zkoumá.**



zdroj: ŘSD ČR, podklady k oficiální trase rychlostní silnice R55 u obce Hrušky



zdroj: HBH Projekt, s. r. o., Vyhledávací studie R55 D2 – st. hranice s R55 u obce Hrušky dle oficiální varianty

Ovzduší (původní studie je obsažena v Části H)

Hodnocení provedeno pro: PM10, NO2, CO, benzen a uhlovodíky. Všechny hodnocené varianty jsou srovnatelné, mírně horší je var. č. 4 u R55, jelikož se více přibližuje Břeclavi, **žádná z variant nezpůsobí překračování zákonných imisních limitů.**

Ostatní vlivy (biota, ZCHÚ, Natura 2000 atd.)

Obsažen výčet všech možných charakteristik, popis bioty je obecný a z větší části nepůvodní - **zřejmě nebyl podpořen novými podrobnějšími průzkumy** (což by se dalo očekávat, když studie byla zpracována během vegetačního období), např. ve variantě č. 3 u R55 chybí zmínka o reliktech suchých teplomilných doubrav na písku (*Carici fritschii-Quercetum roboris*), které se v prostoru SZ od stávající I/55 vyskytují v mozaice s borovými monokulturami. Cennost těchto porostů je srovnatelná (nebo i vyšší) v porovnání s dotčenými plochami tvrdého luhu. **Přes zmíněné nedostatky porovnání prokazuje, že vlivy všech variant jsou obdobné, přičemž u var. R55 vycházejí méně negativně než u R52 a I/55 dohromady.**

Natura 2000 – porovnání má prokazovat, že vlivy všech variant jsou srovnatelné. Avšak u var. R52 není standardně započítán vliv dvoupruhového obchvatu Břeclavi I/55, což je opakovaná metodologická chyba (zřejmě ze strany HBH Projekt, s. r. o., resp. zadavatele komparativní studie, záměrná).

Půda

Zásadním problémem je chybné vymezení variant (podobně jako u hluku), což opět ukazuje na velmi špatnou koordinační činnost firmy DHV CR, obě subvarianty R55 měly být počítány až cca od km 63 nikoli od km 59,5. Přes tento hendikep vychází var. R55 jako lepší. Hodnocení vlivu na les (PUPFL) bylo významně ovlivněno nezahrnutím kumulativního vlivu obchvatu Břeclavi I/55 spolu s var. R52. Varianty R55 proto pak vycházejí významně hůře, přitom rozdíl není nijak zásadní.

Povrchové a podzemní vody

Vlivy var. R52 vycházejí hůře než var. R55, což se dalo očekávat vzhledem k překonávání Horní nádrže VD Nové Mlýny (úsek (R5205)).

Krajinný ráz

Obecně je velmi problematická kumulace vlivu na významné krajinné prvky (VKP) a krajinné celky do jednoho kritéria. Trasy jsou zcela srovnatelné pouze za cenu, že u variant R55 by byl **dvojnásobně zahrnut významný vliv na Lednicko-valtický areál** (stupeň 2 ze tří), jednou v rámci biosférické rezervace Dolní Morava a podruhé v rámci krajinné památkové zóny LVA. Jelikož důvody vyhlášení BR a krajinné památkové zóny jsou obdobné, dvojnásobné započtení postrádá smysl. Z hlediska ovlivnění VKP vychází var. R55 lépe. Nicméně opět chybí zahrnutí kumulativních vlivů silnice I/55 kolem Břeclavi, takže výsledky nelze považovat za věrohodné.

Ochrana nerostných surovin

Var. č. 4 u R55 má být výrazně horší než R52 a var. č. 3 u R55, které jsou srovnatelné (R52 vychází o něco lépe). Var. č. 4 u R55 si pohoršila zejména díky střetům s chráněnými ložisky území (CHLÚ), s dobývacími prostory (DP) a se samotnými ložisky.

Avšak použitá metoda hodnocení je poněkud nevhodná, neboť se jednak sčítají vlivy na ložiska a CHLÚ, popř. DP (v rámci jednoho nerostu se tyto kategorie víceméně plošně překrývají) a jednak se nerozlišuje mezi jednotlivými druhy ložisek a jejich kvalitou, rozšířením a významem pro společnost (lignitem, ropou, plynem, šterkopisky atd.), kdy samozřejmě ztížení vydobytí vlivem umístění silnice není u jednotlivých nerostů rovnocenné. Také není jasně vysvětleno, podle jakého klíče byl jednotlivým DP, CHLÚ a ložiskům přidělován jejich „význam“.

Geologická a IG rizika

Porovnávají se jen kubatury přesunutých zemin, přitom chybí informace o rizicích zakládání estakád v nivě Dyje (R55) a násypů na dně Horní nádrže VD Nové Mlýny (R52), což jsou zásadní údaje o nákladech a rizicích.

Rizika (havárie atd.)

R52 vychází výrazně nejhůře, nikoliv mírně, jak je autory komentováno (bagatelizováno).

Upravená sumarizační tabulka vlivu hodnocených tras na životní prostředí:

V tabulce jsou uvedeny tzv. srovnávací hodnoty vypočtené z vyčíslení jednotlivých indikátorů – nejnižší hodnota = nejnižší vliv = 1, hodnoty pro zbývající varianty jsou vyjádřeny násobným koeficientem, tj. kolikrát vliv posuzované varianty horší než u nejlepších varianty.

| Kritéria vlivu na ŽP/varianta | R52 | R55 (3) | R55 (4) |
|-----------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Hluk vyvolaný dopravou (1) | 24,00 (1,00) | 6,00 (1,62) | 1,00 (1,37) |
| Znečištění ovzduší | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| Flóra a fauna (2) | 1,63 (1,13) | 1,00 | 1,00 |
| Natura 2000 (2) | 1,50 (1,00) | 1,00 | 1,00 |
| ZPF (3) | 3,05 (1,4) | 1,14 (1,00) | 1,00 (1,01) |
| PUPFL (3) | 1,00 | 3,06 (4,54) | 3,46 (5,13) |
| Povrchové a podzemní vody | 1,12 | 1,00 | 1,00 |
| Krajinný ráz (4) | 1,13 (1,00) | 1,00 (1,01) | 1,00 (1,01) |
| Nerostná ložiska (5) | 1,00 | 1,33 (1,25) | 3,33 (5,5) |
| Geologická a IG rizika (6) | 1,00 | 1,64 | 1,25 |
| Rizika po zprovoznění (havárie) | 1,33 | 1,00 | 1,00 |
| Celkem | 36,76 (11,98) | 17,53 (16,06) | 14,79 (20,27) |

Šedě podbarveny jsou námi upravené hodnoty, (v závorce jsou původní od HBH Projekt; kritéria s „vyšší vahou“ vybraná dle našich zkušeností, jsou vyznačena tučným písmem).

Poznámky:

- 1) u var. R55 jsou odečteny nesprávně započtené osoby v obci Hrušky (33 osob), hodnoty platné za předpokladu, že připustíme aspoň jednoho obyvatele ovlivněného nadlimitním hlukem ve variantě č. 4 u R55, jinak by bylo vyčíslení nemožné (dělení nulou),
- 2) varianta R52 upravena o kumulativní vliv obchvatu Břeclavi I/55 ve výši 1/2 vlivu var. č. 3 u R55,
- 3) varianta R52 upravena o kumulativní vliv obchvatu Břeclavi I/55 a současně zohledněno správné vymezení var. R55,
- 4) odstraněno dvojnásobné započtení vlivu na LVA u var. R55,
- 5) odstraněno neodůvodněné překrytí ložisek a příslušných CHLÚ/DP, z důvodu chybějícího vysvětlení uvažujeme u všech kategorií „význam“ = 1,
- 6) kritérium vyřazeno pro malou vypovídací hodnotu nezahrnující skutečná geologická a IG rizika (resp. vlivy na ŽP), reálně by muselo být hodnocení var. R52 podstatně horší, než je uváděno.

Závěr

- a) Díky velmi vyrovnaným výsledkům ve většině kritérií rozhodly v závěrečném součtu extrémní hodnoty u lesních záborů půdy (PUPFL) a střety s ložisky nerostných surovin, což nejsou významně omezující (nepřekonatelná) kritéria, které mají zásadní vliv pro umístování dálnic a silnic v ČR. Přitom mohly být zavedeny pro jednotlivá kritéria váhy (jejich výběr by se provedl se zastánci R52 a R55) a provedena standardní multikriteriální analýza. Výběr kritérií je také poněkud pochybný a měl být proveden se zastánci obou variant.
- b) Opět nebyly zahrnuty kumulativní vlivy R52, tj. zejména 2-pruhový obchvat Břeclavi I/55 do var. R52, přestože např. v ekonomickém hodnocení k částečnému zahrnutí došlo. Dále byly chybně vymezeny varianty R55 (zahrnutí i úseků SV od dálnice D2). Lze tedy opět odkazovat na nekonzistentnost celé komparativní studie, kdy nejsou jednotně definovány výchozí parametry a principy, resp. srovnání proběhlo za aktivní účasti projektantů R52 a bez účasti odborníků, kteří preferují var. R55 či jsou k ní neutrální. Výsledek je tak pochybný svou neobjektivitou.
- c) Dalším příkladem zmiňované nekonzistentnosti je hluková studie, ve které byly rovněž uvažovány vlivy hluku na obyvatele obce Hrušky, přičemž tato obec se nachází mimo sledovaný úsek R55 kolem Břeclavi, takže nesouvisí s porovnávaným záměrem.

Část E – Ekonomické hodnocení (25 str.)

Zásadním problémem je stanovení (jednotkových) cen variant, resp. překvapivě vysoká cena R55 (8,43 mld. Kč, délka 12 km - mosty délky 2,1 km) na jedné straně a naopak nízká cena R52 (6,93 mld. Kč, délka 23 km - mosty délky 0,74 km) na straně druhé (obchvat Břeclavi I/55 má stát 1,13 mld. Kč, délka je 10 km), aniž by bylo zřejmé, jaké jsou důvody těchto rozdílů pro silnice v podobném terénu několik kilometrů od sebe.

Celé hodnocení se zabývá pouze relací Brno – st. hranice, resp. Brno – Kettlasbrun (vesnička cca 12 km jižně od Poysdorfu), takže se neřeší širší souvislosti spojené např. s přesunem dopravy z D1 (Hulín - Brno) na R55 (Hulín – Břeclav) a s tím spojené značné úspory, jak času, tak provozních nákladů.

Ekonomické hodnocení nebere v potaz situaci v Rakousku, kde díky kratšímu úseku ve var. R55 dochází ke kompenzaci nákladů vzniklých na české straně. Obecně zpracovatel zcela rezignoval na obstarání potřebných informací z rakouského území, což je další důkaz nízké kvality a malé objektivitu celého hodnocení.

Studie vychází z dosti nevěrohodného dopravního posouzení, jehož závěry jsou v příkrém rozporu se závěry alternativní dopravní studie Mgr. Dufka (září 2007). Např. se zcela popírá funkce var. R55 jako plnohodnotného spojení Brna a Vídně. Ekonomické hodnocení se vůbec nevypořádalo se závěry této studie.

Porovnání variant rovněž velmi komplikuje rozdílná doba předpokládaného zprovoznění (pro R55 udáváno možné zahájení stavby až za 12 let v roce 2020, aniž je vysvětleno, jak tento údaj vznikl).

Náklady na údržbu a opravy var. R52 neobsahují náklady na obchvat Břeclavi I/55, které v případě var. R55 nevznikají.

Vyčíslení časových a provozních nákladů je zřejmě provedeno nekorektně, jelikož se neuvažují širší souvislosti - obě silnice, tj. R52 a R55 kolem Břeclavi, nejsou funkčně rovnocenné a jejich funkci nelze redukovat na spojení Brna a Vídně.

Část F – Závěrečné srovnávací posouzení (7 str.)

Obsahuje:

A – souhrn aspektů, kritérií a hodnotících indikátorů a

B – souhrn vyčíslení indikátorů.

K realizaci byla doporučena silnice R52, a to z následujících důvodů:

- *„menší negativní dopady na životní prostředí“*,
Pozn.: Ovšem jen díky nekorektní sumarizaci dílčích vlivů (jako by zábor lesní půdy či zábor na ložiskách nerostných surovin hrál nějakou významnou roli při trasování dálnic a silnic jinde v ČR), podvodné interpretaci hlukové studie (zahrnutím obce Hrušky mimo zkoumaný koridor), banalizací vlivů R52 na krajinný ráz, chybnému vymezení variant R55 a nezahrnutí kumulativních vlivů (obchvat Břeclavi I/55 u var. R52).
- *„ekonomicky příznivějšího hodnocení formou cost-benefit analýzy“*,
Pozn.: Výpočty ovšem vykazují značné metodologické i věcné vady (vstupní dopravní informace).
- *„veškerá sledovaná kritéria: ENPV, EIRR, BCR vychází příznivěji (přestože žádná z posuzovaných variant není ekonomicky životaschopná)“*,
Pozn.: Přitom došlo ke zjevné manipulaci s cenou stavby, byly pomínuty širší souvislosti, zanedbána návaznost na rakouské straně a zejména hlavním podkladem hodnocení je nevěrohodná dopravní studie firmy HBH, která není konfrontována s alternativní dopravní studií Mgr. Dufka (září 2007).
- *„z dopravně inženýrského hlediska plní lépe dopravní funkci“*,
Pozn.: Ale jen za podmínky ignorování veškerých dalších dopravních souvislostí.
- *„nižší investiční náklady“*.
Pozn.: Zde lze jen suše konstatovat, že je to logické, i když by se na první pohled mohlo zdát, že R52 (čtyřpruh) délky 23 km spolu s obchvatem Břeclavi I/55 (2-pruh) délky 10 km budou dohromady dražší než jen samotná R55 (4-pruh) kolem Břeclavi délky 12 km – předchozí odhady stavebních nákladů byly ale tyto: R52 = 10 mld. Kč, I/55 = 1,5 mld. Kč, R55 = 7,5 mld. Kč (dle odborného posudku Ing. Petra Holcnera, Ph.D. z VUT v Brně z června 2008).

V Brně dne 2. 9. 2008

RNDr. Miroslav Patrik (Děti Země, o. s.), dz.brno@ecn.cz

Bc. Jiří Hummel (Ekologický právní servis), jiri.hummel@eps.cz