

**Hnutí DUHA****Děti Země****EKOLOGICKÝ PRÁVNÍ SERVIS**

Vážený pan JUDr. Vít Bárta  
ministr dopravy  
Ministerstvo dopravy ČR  
nábreží Ludvíka Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1

V Praze dne 11. srpna 2010

Vážený pane ministře,

v minulých dnech jste opakovaně hovořil o výrazném krácení rozpočtu na dopravní stavby. O samotné potřebnosti rozpočtových škrťů lze stěží pochybovat, konkrétní podoba škrťů však rozhodne o jejich dopadu na život obyvatel českých měst a obcí, na naši ekonomiku i přírodu. Aby škody byly co nejmenší, považujeme za potřebné, aby krácení rozpočtu na dopravní stavby respektovalo několik principů:

1. Ministerstvo dopravy musí okamžitě zahájit práci na úplně nové koncepci obnovy, modernizace a rozvoje dopravní infrastruktury, která závazně určí pořadí priorit pro vynakládání veřejných prostředků. Cílem této koncepce je určit napříč jednotlivými druhy dopravy a s použitím všeobecně akceptované, objektivní metodiky i se zapojením veřejnosti do její tvorby **absolutní pořadí pro realizaci obnovy, modernizace i novostaveb jednotlivých úseků dopravní infrastruktury**. Stát by pak měl začínat s investicemi pouze do těch staveb, na které opravdu má peníze. Doposud rozpočtové prostředky víceméně náhodně směřují do projektů, které právě obdrží potřebná povolení. Stát tak investuje do mnohem většího množství staveb, než si může dovolit, a tudíž vzniká řada rozestavěných úseků.

Důkladná analýza může odhalit, že v některých místech jsou výhodnější investice do levnějších a rychlejších obchvatů než nové úseky dálnic a rychlostních silnic. Mnoha městům a obcím, kde život a zdraví místních lidí poškozuje tranzitní doprava, se pravděpodobně uleví mnohem rychleji, než kdyby měla čekat na nákladné a rozsáhlé projekty. Někde možná bude smysluplnější posílit kapacitu železničních tratí pro nákladní vlaky, aby ubylo kamionů, takže se stávající silnice uvolní a nebude potřeba stavět drahé paralelní trasy.

Ilustrativním příkladem je projekt rychlostní silnice R49, která by měla vytvořit nové spojení dálničního typu na Slovensko. Důkladné hodnocení škály možných řešení může potvrdit, že kombinace tří řešení – většího využití nepřilíživě vytíženého úseku dálnice D2, úprav silnice I/11 s parametry zajišťující dobré spojení (včetně vyřešení nepříznivé situace na Třinecku) a modernizace stávající dvoukolejné trati č. 280, včetně opatření k přesunu části kamionové dopravy na železnici – bude levnější a rychlejší než nákladný záměr nové rychlostní silnice na Slovensko. Další možností je realizace pouze části R49 k napojení průmyslové zóny Holešov.

2. Do doby přijetí této koncepce je potřebné směřovat rozpočtové škrty tam, kde dochází nebo by v budoucnu docházelo ke **zjevně nepřiměřenému vynakládání veřejných prostředků**. Takových případů lze namátkou vyjmenovat několik:

- Po léta oprašované několikamilardové projekty **plavebních stupňů na Labi** mají kupříkladu podle vlastních údajů Ředitelství vodních cest zajistit v roce 2020 dopravu zboží po vodě v objemu, který je o řád nižší než volná kapacita souběžného železničního koridoru. Pokud se přesto rozhodnete do nich vložit peníze, měl byste také explicitně říci, na který obchvat, dálniční úsek nebo železniční trať kvůli tomu nezbudou peníze.
- **Rychlostní silnice R52** má v úseku Pohořelice – Mikulov nahradit moderní silnici I. třídy dokončenou v polovině 90. let minulého století, jejíž kapacita vyhovuje dopravnímu zatížení v této trase nejméně do roku 2020.
- **Rychlostní silnice R6** z Prahy do Karlových Varů, kde dopravní zatížení ve značné části trasy naprosto není adekvátní kapacitě čtyřpruhové rychlostní silnice a nákladům na její stavbu.

3. Současný velmi špatný stav železniční sítě je výsledkem dlouhodobé podfinancovanosti její údržby a modernizace bez výstavby nových tratí a preference investic do silnic a dálnic. Nepovažujeme proto za možné, aby již tak velmi omezený rozpočet na železniční stavby byl dále výrazněji redukován.

Kvalitní železniční síť není potřebná pouze pro dopravní obslužnost mnoha českých měst a vesnic a bezpečnou, pohodlnou přepravu cestujících. Rovněž zajistí operativní a rychlou přepravu nákladů po železnici, a tudíž umožní přesouvat část přepravních objemů z kamionů na vagóny. Sníží tak potřebu nové silniční infrastruktury v některých úsecích a hlavně škody, jež kamiony působí na vozovkách, a potažmo tak náklady na jejich opravy.

4. Stavebními firmami navrhované neprovedení protihlukových opatření, jejichž úkolem je chránit zdraví stovek a tisíců lidí dotčených nadlimitním hlukem z dopravy, opravdu není cesta, jak zlevnit dopravní investice. Realizace novostaveb zejména dálnice a rychlostních silnic je také často ve správních rozhodnutích podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, výslovně podmíněna existencí eliminačních a kompenzačních opatření, která mají za cíl snížit jejich dělicí efekt pro živočichy. Všechna tato opatření jsou součástí projektu, stejně jako například svodidla, a nelze je z něj odstranit. Proto také není možné zlevňovat projekty vypuštěním opatření ke snížení jejich místních negativních dopadů na přírodu a společnost. Takový postup by byl **v rozporu s podmínkami povolení stavby, a tedy nezákonný**. Bez realizace schválených eliminačních a kompenzačních opatření by následně nebylo možné hotové silnice či dálnice zkolaudovat a zprovoznit, nehledě k tomu, že pokračující práce na projektu v rozporu s povolením by se staly snadným terčem žalob.

Výmluvný je v tomto ohledu příklad migračního koridoru pro velké savce na stavbě D47 (D1) úseku 04. Má vzniknout jako náhrada za ekodukt, který zde ŘSD odmítlo vybudovat. Investor sám proto navrhnul výkup pozemků a výsadbu pásů zeleně, které savce migrujíci přes trasu D47 převedou pod stávajícími mosty. ŘSD tuto změnu mimo jiné zdůvodňovalo vyšší efektivitou a celkově komplexnějším řešením problematiky fragmentace krajiny, kterou dálnice způsobuje. Proto by bylo nejen ilegální, ale také lidsky hodně zarážející, pokud by se Vaše ministerstvo rozhodlo projekt migračního koridoru zrušit a přitom pokračovat ve stavbě D47.

Je ovšem také třeba zdůraznit, že nejen dálnice samotné, ale také opatření zajišťující třeba právě migraci zvířat jsou v České republice neúměrně drahá. Z letného srovnání vyplývá, že Slováci staví ekodukty více než dvakrát levněji, Rakušané bezmála šestkrát levněji a Nizozemci dokonce skoro devětkrát levněji než Češi. Jakkoli má každá stavba své specifické nároky, rozdíl v nákladech je skutečně významný. Navíc přestože stavba již zmíněného ekoduktu u Lipníka nad Bečvou nikdy nebyla zahájena, v letech 2007-2009 za ni zhotovitel fakturoval 76,5 miliónu Kč, tedy třetinu z celkové vyhrazené sumy!

Vážený pane ministře,

na základě dlouholeté práce v oblasti vlivů dopravy na životní prostředí jsme hluboce přesvědčeni, že respektování výše uvedených zásad prospěje kvalitě životního prostředí i stavu dopravních sítí v naší zemi. Zároveň si dovoluujeme znovu **připomenout náš zájem o schůzku s Vámi**, na níž bychom mohli o těchto i dalších otázkách – např. o spolupráci ekologických organizací s ministerstvem dopravy – přímo diskutovat.

S pozdravem

Mgr. Vojtěch Kotecký, Hnutí DUHA

Mgr. Aleš Kuták, Dopravní federace

Mgr. Martin Fadrný, Ekologický právní servis

RNDr. Miroslav Patrik, Děti Země

Mgr. Jiří Jeřábek, Centrum pro dopravu a energetiku

Mgr. Tomáš Kramár, Oživení

Za správnost ručí: A. Kuták