



Ministerstvo dopravy
Odbor strategií
ludek.sosna@mdcr.cz
vit.sedmidubsky@mdcr.cz
martin.janecek@mdcr.cz
Nábř. L. Svobody 12
110 15 Praha 1

Připomínky zástupců čtyř občanských sdružení k tzv. Superstrategii – green paper Ministerstva dopravy ze dne 19. 1. 2011

Občanská sdružení Dopravní federace, Ekologický právní servis, Hnutí DUHA a Děti Země předkládají Ministerstvu dopravy své připomínky k obsahu Superstrategie, jejíž text byl zveřejněn dne 19. 1. 2011. Připomínky navazují na připomínky těchto subjektů ze dne 13. 1. 2011, které byly Ministerstvu dopravy zaslány v rámci vnitřního připomínkovacího řízení.

1. Klady a zápory dokumentu

1.1. Klady

Hlavní klady dokumentu jsou především tyto:

- + realističtější přístup k plánování zdrojů na dopravní infrastrukturu než za předchozích vlád
- + větší důraz na opravy a údržbu stávajících dopravních sítí než v minulosti
- + deklarovaný záměr rozšířit výběr mýtného na silnice nižších tříd během roku 2012
- + snížení poplatku za nákladní železniční dopravní cestu
- + větší priorita na výstavbu obchvatů měst
- + hledání úsporných finančních opatření při výstavbě
- + snaha o střízlivé hledání různých finančních zdrojů

1.2. Zápory

Hlavní zápory dokumentu jsou především tyto:

- snaha definovat prioritní projekty dříve, než je zpracována (multikriteriální) analýza potřebnosti jednotlivých staveb; tyto priority navíc neodpovídají dosavadním analýzám (např. GEPARDI a SeStra I) – celá zastaralá koncepce splavnění Labe do Pardubic (navzdory tomu, že Labe je slepu větvi evropské vodní sítě s vysokým převýšením a tedy s nerentabilními náklady na výstavbu) výstavbou jezu v Děčíně a kanálu u Přelouče (velmi negativní environmentální dopady těchto dvou stavebních záměrů, což bude muset řešit Evropská komise, vysoká nákladnost projektů a nepřesvědčivost ekonomické efektivity, chybí analýza dopravní využitelnosti, nutno postavit třetí plavební stupeň v Malém Březně, o němž se dokument nezmiňuje) či výstavba silnic R52, R11 a R49

- na jedné straně se uvádí, co silniční a vodní segment dopravy nově postaví, na druhé straně se u železničního segmentu uvádí jen modernizace tratí a nová výstavba do roku 2025 prakticky neexistuje (včetně VRT), takže jen stěží bude možné logicky provádět multikriteriální analýzu, pokud se jednak nesrovnají nové silniční, železniční a vodní stavby (nelze mezi ně míchat pouhé modernizace) a pokud toto srovnání nebude provedeno pro všechny tyto stavby v jedné skupině, tj. ve vzájemných vztazích (příklad: dopravní koridor Děčín – Praha – Pardubice/Hradec Králové: existence dálnic D8-D11, existence modernizovaného I. železničního koridoru a snaha splavit Labe do Pardubic 2-3 vodními stavbami, přestože dopravní potřebnost a intenzity nijak neodůvodňují již vodní stavby)
- snaha dosáhnout rychlé výstavby dopravní infrastruktury změkčením hygienických limitů hluku, redukcí zapojení veřejnosti do povolovacích řízení (stavebních povolení) a omezením vlastnických práv
- plánovaný přesun 9 miliard korun z kapitoly Operačního programu Doprava určené na modernizaci železniční sítě do výstavby obchvatu (dálnic), přestože tento přesun není ani jistý (pokud by se tak stalo, tak dojde o další odložení investic na železnici o několik let)
- vnitřní rozpornost dokumentu – např. deklarování podpory železniční dopravy a současně snaha nesystemového omezení výstavby železniční infrastruktury o 9 mld. Kč
- obsahuje i známé nerealistické plány z minulosti (například postupnou dostavbu čtyřpruhu R52, jehož potřebnost nebyla nikdy doložena, zatímco nepotřebnost ano)
- zvýšení poplatků za dopravní cestu u osobních vlaků
- nesystematická skladba textu (některé části se opakují, jiné nejsou dořešeny, odstavec o bezpečnosti dopravy za pojednáním o vodní dopravě, pasáž o snaze MMR vyloučit občanská sdružení ze stavebních řízení je v dokumentu nadbytečná a nijak přímo nesouvisí s délkou přípravy dopravních staveb, neboť tato souvislost není žádnou analýzou doložena)

2. Konkrétní připomínky včetně uvedení strany

str. 6:

„Vládní dopravní politika chce **využívat výhody jednotlivých druhů dopravy a minimalizovat možné negativní dopady na životní prostředí a veřejné zdraví**. ČR by se mohla stát vedoucím hráčem v aplikaci nových technologií, pokud budou přijata **správná rozhodnutí** o jejich zvolení. V tomto kontextu je možné na výdaje pohlížet nejen jako na náklady, ale jako na investice s dobrou návratností.“

Připomínka: Není zřejmé, na jaká „správná rozhodnutí“ se naráží. Je zapotřebí konkretizace, nástin možných scénářů.

„...*jediný a nedostatečný přístup k námořnímu přístavu vodní cestou*“

Připomínka: Upozorňujeme na skutečnost, že ČR není a ani nemůže být přímořským státem. Nedostatečná velikost (hloubka, šířka) tuzemských řek je daná tím, že zde pramení a že řeky mají prudký spád. Z těchto důvodů bude mít ČR vždy omezený přístup k námořním přístavům vodní cestou.

str. 7

„**zlepšení kvality životního prostředí pomocí dlouhodobých opatření na podporu druhů dopravy šetrnějších k životnímu prostředí** (zejm. železniční a vodní doprava, podpora alternativních pohonů ve spojení s českým automobilovým průmyslem atd.).“

Připomínka: Uvedené je v přímém protikladu s konkrétními opatřeními a obsahem superstrategie (důraz na silniční a nákladní vodní dopravu, apod.). Viz též další argumenty níže v textu.

str. 8:

„*Strategie bude vůči všem dopravním módům zaujímat vyrovnaný přístup.*“

Připomínka: Strategie nezaujímá ke všem dopravním módům vyrovnaný přístup. Dle dostupných konkrétních opatření nepřiměřeně protěžuje silniční a nákladní vodní dopravu, naopak diskredituje železniční dopravu (např. snahou o přesun 9 mld. Kč z OP Doprava + upřednostnění silničních investic + investice do železnice jsou alokovány pouze na modernizaci a optimalizaci a ne do stavby nových tratí, včetně VRT). Podpora nákladní vodní dopravy výstavbou nové vodní infrastruktury (odhadem za 10 mld. Kč) je protěžována i přesto, že není vyhodnoceno či podloženo její smysluplné využití – viz nálezk NKÚ č. 08/19 o záměru splavnění Labe do Pardubic výstavbou několika staveb. V přírodních podmínkách ČR, kde řeky pramení, a tudíž jsou mělké a úzké a v letních měsících mohou značně trpět nedostatkem vody, jsou investice do ní vzhledem k malému využití neopodstatněné. S úpravou koryt a břehů řek se zároveň vážou velice negativní zásahy do zvlášť cenných částí přírody, což dokládá i skutečnost, že např. údolí Labe mělo být dle odborných podkladů zahrnuto do soustavy NATURA 2000 a rovněž i Slavíkovy ostrovy, na nichž má být postaven plavební kanál u Přelouče. Do doby, než bude mít MD vyhodnocenou ekonomickou návratnost investic do nákladní vodní infrastruktury (jak na Labi, tak na Vltavě), doporučujeme ze strategie tyto záměry vypustit.

str. 9

„Superstrategie“ se zabývá jak problematikou dopravní infrastruktury, tak i související otázkou organizace dopravního sektoru (jednotlivých organizací). V rámci realizovaného projektu „Model financování dopravní infrastruktury budou prověřeny též možnosti zvýšení efektivity fungování ostatních resortních organizací (ŘSD, SŽDC, SFDI).“

Připomínka: Bylo by účelné zde uvést, z jakého hlediska bude prověřena možnost zvýšení jejich efektivity, tedy co není v současné době efektivní, na co je zapotřebí se zaměřit, kde hledat možnosti ke zlepšení současného stavu. Bylo by žádoucí směřovat zefektivnění na zmenšení podílu externích služeb pro tyto složky a naopak k maximálnímu využití vnitřního zaměstnaneckého potenciálu. V případě ŘVC ČR by kvůli minimu činnosti bylo možné uvažovat o úplném zrušení a převedení práce zpátky na MD.

str. 13

„Zdrojově zajištěná investiční výstavba a modernizace. V silniční infrastruktuře bude preferována výstavba komunikací plnících primárně funkci obchvatů sídel.“

Připomínka: Poněkud neorganicky pak působí vůle MD vést R43 v úseku D1 – Kuřim středem městské části Brno-Bystrc přes Brno-Kníničky a v těsné blízkosti městské části Brno-Bosonohy (tedy nikoli jako obchvat sídel, ale přes území Brna). Doporučujeme novou formulaci *„Zdrojově zajištěná především modernizace a v odůvodněných případech i nová rozsáhlá investiční výstavba.“*

str. 14

„V rámci přípravy dílčích staveb bylo intenzivně komunikováno se zástupci jednotlivých krajů a jejich priority byly v maximálním možném rozsahu s ohledem na disponibilní finanční prostředky do roku 2025 zohledněny.“

Připomínka: Uvedené je v protikladu s tvrzením, že seznam priorit bude TEPRVE vytvořen na základě multikriteriální analýzy (MKA). Pokud má být přílohou dokumentu seznam staveb, pak požadujeme, aby bylo uvedeno, že seznam staveb nestanovuje ŽÁDNÉ žádné pořadí, neboť všechny stavby budou teprve vyhodnoceny s důrazem na socio-ekonomickou efektivitu (viz str. 8) a až na základě výsledků bude vytvořen seznam prioritních staveb a předpokládané termíny jejich výstavby. Bez provedení MKA je problematické uvádět přehledy prioritních projektů, jakkoliv vycházejí z komunikace s kraji, neboť se lze domnívat, že při seriózním provedení MKA se některé z nich ocitnou na konci tabulky. Je tedy potřeba jasně uvést, že se jedná o vstupní soubor projektů, jež budou podléhat MKA a jejichž realizace bude záviset na absolutním pořadí v rámci MKA. Jako vhodné se jeví také uvedení výsledků MKA v koncepci GEPARDI a SeStra I (pro srovnání předchozích hodnocení). Požadujeme proto změnu textu na: *„V rámci přípravy dílčích staveb bylo intenzivně*

komunikováno se zástupci jednotlivých krajů a jejich priority mohou být, v závislosti na výsledcích multikriteriální analýzy, v maximálním možném rozsahu s ohledem na disponibilní finanční prostředky do roku 2025 zohledněny.“

„Rozdělení finančních zdrojů pro realizaci uvedených investic předpokládá provedení realokace finančních prostředků v Operačním programu doprava 2007 – 2013 ze železniční na silniční síť. Na základě intenzivních konzultací bylo vyhodnoceno, že vyšší socio-ekonomické benefity přinese přednostní řešení hlavních současných dopravních problémů, zejména v silniční dopravě (realizace obchvatů sídel) a odsunutí realizace některých železničních staveb v čase. Tento přístup bude nutné projednat s Evropskou komisí, která ho musí odsouhlasit. Teprve v další fázi bude investiční politika zaměřena na zkvalitnění železniční infrastruktury s cílem převést část přeprav ze silniční dopravy na železniční.“

Připomínka: Uvedené odporuje cílům strategie (využití potenciálu železnice, zvýšení konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy, převod přepravy nákladů ze silnice na železnici). Navíc je velmi reálné, že dočasné upozadění řešení situace na železnici přispěje k pouze k jejímu dalšímu úpadku a její celkové atraktivnosti a konkurenceschopnosti. Proto je zapotřebí trvat na vyváženém rozložení finančních zdrojů pro oba druhy dopravy (v poměru cca 1:1). Navíc je značně nejisté, zda bude realokace finančních prostředků z Operačního programu vůbec možná s ohledem na postoj EK. Proto navrhuje bud' o tomto záměru psát jako o hypotetickém nebo dokument doplnit o „záložní“ vyváženou variantou podpory železnic i silnic (chybí informace o tom, s kým byla záležitost intenzivně komunikována a na základě čeho bylo vyhodnoceno, kde jsou dostupné výsledky vyhodnocení apod. – nutno doplnit).

str. 15

„napojení regionů a výstavba obchvatů sídel (obchvaty sídel v trase R4, R6, R49, R52, ...)“

Připomínka: Zde je opět zřejmý rozpor, neboť jsou uváděny konkrétní stavby, aniž by byla vyhodnocena dopravní a socio-ekonomická potřebnost jednotlivých staveb, příp. s ohledem na přírodní podmínky a stav životního prostředí. Je nepochybné, že v místech, kde současná spojení vedou přes **obytnou zástavbu**, je zapotřebí obchvatů, nelze ale takto paušalizovat (např. R52 kolem Mikulova má vést územím se zcela převažující zástavbou sekundární a terciární sférou – průmysl, služby, která zde byla vytvořena na obchvatu města, přičemž potřebnost R52 nebyla dosud prokázána, resp. naopak její nepotřebnost (programem HDM-4) ano – viz nález NKÚ č. 08/26).

str. 16

„Vodní doprava je jedním z nejkologičtějších způsobů dopravy na dlouhé vzdálenosti, která je velmi kapacitní a levná.“

Připomínka: Vodní doprava může mít své náležité opodstatnění (např. Dunaj), což ovšem není případ ČR, která nedisponuje vhodnými přirozenými „velkými“ dopravními cestami jako jiné evropské státy, přičemž výstavba dopravní infrastruktury je časově a finančně velmi náročná a navíc s nízkou efektivností. Rizikovým faktorem je také to, že řada uvažovaných vodních staveb se navrhuje do přírodně velmi citlivých míst (patřící do evropské soustavy NATURA 2000), přestože existují možnosti „měkkých“ staveb. Dokonce ani Labe, jako největší vodní tok v ČR, není vhodnou vodní dopravní cestou pro nákladní dopravu (v některých úsecích pro osobní dopravu jistě ano), neboť si žádá vysoké investice s nízkou efektivností. Vodní doprava není ani vhodná pro napojení na veřejná logistická centra (VLC) a přístavy (zdroje a cíle dopravy nákladů jsou zcela mimo vodní cesty – týká se to jak uvažovaného přístavu Břeclav, tak i Pardubice). Infrastruktura vodní dopravy v ČR tak jen stěží může splnit parametry mezinárodních úmluv (AGN) a nároky na efektivní provoz, takže by bylo vhodnější se z těchto nerealistických závazků vymanit. Prioritou proto může být jen podpora osobní (rekreační) vodní dopravy po vzoru Baťova kanálu, tzn. především na Labi, Vltavě a Moravě. Dokud nebude zpracováno vyhodnocení ekonomické efektivnosti a návratnosti investic do nákladní vodní dopravy, doporučujeme ze strategie do roku 20205 vypustit všechny záměry na realizaci vodní dopravní infrastruktury, zvláště, když se již nyní prokazatelně

nedostává peněz na plánované a připravované silniční obchvaty, modernizaci železničních tratí a výstavbu nových, ačkoliv mnohým těchto staveb nikdo právně i věcně nebrání, příp. jsou již připraveny k výstavbě.

str. 19

Ze str. 19 vypadl jeden z důležitých závěrů: „*Vypracování studií proveditelnosti a ekonomických analýz pro veškeré projekty v souladu s pravidly Evropské Komise a pokračování v přípravě pouze takových projektů, které vykazují výrazné pozitivní celospolečenské přínosy*“

Připomínka: Požadujeme jeho opětovné **doplnění**. Tento důležitý závěr signalizoval jasnou vůli o odklon od stávajícího chaotického a nerealistického způsobu realizace nepotřebných dopravních staveb a naopak příklon k novému systému dle jejich celospolečenské potřeby a dopravní odůvodněnosti bez ekologických rizik.

str. 23

„*novela nařízení vlády o stanovení limitů hlukového znečištění - harmonizace limitů hlukového znečištění s hladinami běžnými v EU*“

Připomínka: Tvzení je v naprostém rozporu s realitou. Většina zemí EK má hlukové limity stanoveny v podobné výši jako nyní jsou v ČR (průměrný denní limit zemí EU bez korekcí je 56,7 dB, v ČR 60 dB, průměrný noční limit 24 zemí EU je 49,1 dB, v ČR je to 50 dB bez korekcí). Není tedy co harmonizovat, resp. naopak změkčením limitů se ČR odchýlí od standardů většiny zemí EU. Navíc by uvedeným záměrem došlo k přenesení nákladů v souvislosti s výstavbou infrastrukturních staveb ze státu, resp. žadatelů o dopravní stavby, na občany, resp. jejich zdraví, což je nepřijatelné. Existuje i značné riziko právních sporů vyplývajících z tohoto kroku.

„*novela Zákona o vyvlastnění a dalších souvisejících předpisů za účelem snížení jejich ceny*“

Připomínka: Pokud se jedná o snížení ceny, kterou má vyvlastňovaný dostat, pak zde hrozí vážná kolize s ústavně zaručenými právy občanů. Pokud má MD zájem v případě výkupů pozemků ušetřit, pozornost by měla být zaměřena na znesnadnění možnosti spekulace s pozemky (tedy levné nakoupení zemědělské půdy a následný prodej jako stavebního pozemku), kde stát trátí finanční prostředky v obrovském rozsahu, nikoli na snahu o redukci nákladů na vykoupení např. rodinného domu. Vyvlastnění je příliš velký zásah do vlastnických práv, než aby bylo možné jednoduše snížit cenu za vyvlastňovanou nemovitost.

„*novela Stavebního zákona s cílem zejména*

- *omezit účast veřejnosti na stavebním řízení; občanská sdružení již nebudou účastníky stavebních a územních řízení, pokud je jejich účast (dnes) založena pouze na základě Zákona o ochraně přírody a krajiny*
- *prověřit možnost integrace hodnocení vlivu stavby na životní prostředí (EIA) do územního řízení*“

Připomínka: Zde je zapotřebí pečlivě zvážit, zda úpravy legislativy v oblasti ochrany přírody a účasti veřejnosti ve správních procesech nebude v protikladu k evropské legislativě. Pokud ano, je zde velké riziko, že by mohlo dojít k ohrožení možnosti čerpání z evropských fondů kvůli neodpovídající legislativě a další možné postihy ČR ze strany EK a Evropského soudního dvora. Tyto pasáže přitom nemají bez hodnověrných analýz a důkazů žádnou spojitost s obsahem a cílem dokumentu, neboť není dosud doložena žádná přímá závislost mezi aktivní účastí občanských sdružení ve stavebních řízeních a délkou těchto řízení. Jsou tedy v dokumentu nadbytečné a zavádějící a měly by být vypuštěny (není doposud jednoznačné, že jejich vliv je tak významný ve vztahu jejich neúčasti). Mimo to je účast občanských sdružení dnes založena i zákonem č. 100/2001 Sb. Příklad: Územní řízení k umístění stavby Železniční uzel Brno trvalo **1,5 roku** a zúčastnilo se ho 350 osob a 5 sdružení (územní rozhodnutí potvrzeno 30. 5. 2007). Stavební řízení pro dálnici D1-0137 Přerov – Lipník nad Bečvou na Ministerstvu dopravy trvalo **2 roky**, i když se ho pasívně zúčastnilo jen jedno sdružení, které nepodalo žádné námítky a ani odvolání (stavební povolení vydáno dne 1. 7. 2010).

Str. 24

„Rozdělení projektů do jednotlivých období“

Připomínka: Je nutné uvést, že mapy a termíny v nich nejsou založeny na MKA, tedy se jedná pouze o ilustrativní údaje bez jakékoliv objektivní opory v realitě, které budou teprve upřesněny po provedení MKA a identifikování významu jednotlivých projektů podle jejich socioekonomického přínosu. Tyto údaje by měly být v green paper buď upraveny do neutrální podoby nebo raději vypuštěny.

Str. 25

Odrážka šestá: „s přihlédnutím k úrovni dostupných zdrojů,“

Připomínka: Zdá se, že text nedává jasný smysl. To lze napravit přeformulováním druhé věty: „Proto je potřeba na základě MKA stanovit, které z uvedených projektů mají takový socio-ekonomický přínos, aby se do nich státu vyplatilo do roku 2025 investovat, a naopak, které takový přínos nemají.“

„Přílohy 4a a 4b“

Připomínka: Mapy „rozvoje sítí“ (železniční a silniční) jsou zcela zřetelně disproporční, neboť každá ukazuje něco jiného: a) mapa ŘSD ČR je mapa plánu výstavby silniční a dálniční sítě a b) mapa SŽDC je mapa plánu údržby a modernizace železniční sítě a jen ojediněle jde o velmi vzdálené investic (např. VRT Dresen – Praha – Brno, přičemž jednou z prioritních nových železničních staveb by měla být trať Praha – Beroun, neboť stávající stav kolejového svršku a zabezpečovacího zařízení jsou nevyhovující, stejně tak kapacita, přičemž provozní náklady jsou zbytečně vysoké). Je tedy nutné sjednotit mapy časově (od r. 2010 do 2025) a věcně, tj. buď 2 mapy o výstavbě silnic a železnic a 2 mapy modernizace silnic (obchvaty) a železnic nebo vše jen do dvou map.

„Příloha 5ab“

Připomínka: Uvedené odhady cen se jeví jako nereálné, což lze demonstrovat na několika příkladech: 1) silnice R52, která má dle uvedených příloh stát 4,5 mld. Kč (úseky R5204, R5205 a R5206), přestože její cena byla v roce 2006 odhadnuta na 10 mld. Kč (ovšem i tato částka byla některými odborníky, např. Ing. Holcner, Ph.D. z VUT Brno) zpochybněna jako podhodnocená. Podobně je nesmyslná cena za R43 - Troubsko – Kuřim odhadnutá na 6 miliard. Podle dokumentace EIA byla cena odhadnutá na 10 miliard a podle studie HBH z roku 2004, kde je to včetně všech souvisejících stavebních objektů, na cca 17 miliard. Podhodnocené náklady na budoucí realizaci záměrů jsou jedním z důvodů, proč bylo rozestavěno příliš velké množství staveb, na které nyní nejsou dostupné finanční prostředky. Tuto praxi je nutno zastavit.

„Příloha 6:“

„MCA je provedena pouze pro projekty v silničním a železničním sektoru, kde je velké množství projektů „státního významu“ oproti projektům ve vodní a letecké dopravě“

Připomínka: Uvedené požadujeme nahradit následující větou: „MCA stanoví celkové pořadí jednotlivých projektů podle jejich přínosů a nákladů napříč všemi dopravními obory.“ Tento požadavek plyne z faktu, že konečným cílem výstavby dopravní infrastruktury není tato výstavba jako taková, ale je to vytvoření co nejlepších podmínek pro přemísťování zboží a osob s vynaložením přijatelných nákladů, včetně zajištění dopravní obslužnosti regionů s ohledem na zlepšení stavu životního prostředí a bez negativních nevratných zásahů do přírody. Při respektování tohoto logického přístupu pak nelze ospravedlnit oddělené hodnocení železničních a silničních a projektů nebo dokonce nehodnocení projektů vodní (a to zejména ve vztahu k plánu splavit Labe do Pardubic v koridoru s dálnicemi D8 + D11 a I. železničním koridorem jako konkurenčními dopravními cestami) a letecké dopravy. Pokud totiž projekt v celkovém součtu vykazuje vysokou míru přínosů ve vztahu k nákladům, pak je z pohledu stanovení objektivních investičních priorit naprosto lhostejné, k jakému dopravnímu oboru takový projekt náleží. Vše záleží na vyváženém nastavení hodnocených kritérií a na kvalitě

vstupních dat, vhodných kritérií a jejich váhy, která by měla být snadno dostupná a tedy ověřitelná. Výsledný návrh MKA si zaslouží své samostatné připomínkování.

3. Další obecné připomínky a očekávání

1) Očekáváme, že se nové vedení ministerstva ostře vymezí proti staré praxi, kdy se rozhodnutí o financování projektů dělo po „politické linii“ nebo linii krajských priorit, které neodpovídaly jejich skutečné potřebnosti a koncepční dokumenty, pokud vůbec byly zpracovány, měly za úkol pouze odborně obhajovat už předem smluvené „priority“. Úkolem ministerstva je naopak působit jako nezávislý státní garant, který by měl sestavit kvalitní a odborně podložený dokument, který projekt prioritizuje podle výsledku multikriteriální analýzy.

2) V této souvislosti vidíme čtyři oblasti klíčové pro kvalitu výsledného dokumentu. Jsou to:

- definice dopravních potřeb ČR
- metodika posouzení potřebnosti projektů, forma a váha kritérií
- včasná a efektivní účast občanské a odborné veřejnosti
- provedení procesu SEA v rané fázi tvorby dokumentu dle zákona č. 100/2001 Sb.)

Blíže viz také analýza „Kde se ztrácejí miliardy?“, str. 16 a násl., dostupná na stránce http://aa.ecn.cz/img_upload/98a9a0fe3779d35f22dc8d93fe87df89/kde_se_ztracaji_mld_LD.pdf.

3) Podobně Evropská komise dala jasně najevo, že od ČR očekává konečně koncepční přístup v plánování dopravní infrastruktury. Z procesu přípravy koncepce by mělo proto být zjevné, jakou roli budou plnit a jaký typ podkladů představují „krajské priority“ shromážděné na základě debat se samosprávami, a jakou roli bude v procesu mít multikriteriální analýza a další odborné procesy hodnotící váhu a prioritu jednotlivých projektů.

4) Výsledný dokument by měl projít procesem posuzování vlivů na životní prostředí (SEA) podle zákona č. 100/2001 Sb. Nebylo by příliš efektivní, aby tento proces proběhl dvakrát (jednou pro Superstrategii a jednou pro SeStra II, pokud by Superstrategie měla být pouze podkladem pro SeStra II). Pokud by ale měla být Superstrategie sama o sobě aplikovatelná a MD i jeho podřízené organizace by se jí plně řídily, pak je nutné trvat na požadavku samostatné SEA i pro Superstrategii. Součástí procesu SEA je pak též zákonná účast veřejnosti, čímž by došlo k naplnění vnitrostátních i evropských legislativních požadavků.

5) U modelu financování prostřednictvím PPP existují ale rizika, která mohou vyústit ve stav, kdy silnice a dálnice budou stavěny ještě dražší než nyní. Vše je o správném nastavení systému, včetně odpovědnosti za subjekty, které PPP budou dělat. Na téma PPP by měla být vedena diskuze s odbornou i laickou veřejností. Systém PPP je sice perspektivní, ale zahraniční zkušenosti okolních států, včetně Slovenska, ukazují, že ČR ještě není připravena, aby se mohla pustit do tohoto způsobu financování (mj. i díky vysokému vnímání korupce v ČR veřejností) - viz <http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=676306>.

6) Jako stěžejní krok vnímáme rovněž důslednou kontrolu investic do dopravní infrastruktury, který by měla být jak vnitřní (kontrola a audit řízená MD), tak i vnější (kontrola NKÚ, veřejných ochráncem práv, občanskou společností atd.). Zejména je důležité nepodceňovat význam vnější kontroly a snažit se o odstranění zjištěných pochybení a vyvodit z nich osobní odpovědnost.

7) Užitečné by bylo stanovit strategii jako závazný dokument pro organizace podřízené MD (ŘSD ČR, ŘVC ČR a SŽDC, s. p.), aby byl dodržen harmonogram výstavby na základě výsledků MKA a nedocházelo k přípravě a realizaci nepotřebných staveb. Tento závazný dokument by se aktualizoval po určitém období metodikou MKA.

V Brně dne 4. 2. 2011

Libor Jarmič, Ekologický právní servis, libor.jarmic@eps.cz

Aleš Kuták, Dopravní federace, ales.kutak@dopravnifederace.cz

Miroslav Patrik, Děti Země, miroslav.patrik@ecn.cz – [ručí za správnost](#)

Pavel Příbyl, Hnutí Duha, pavel.pribyl@hnutiduha.cz