

	 Pomaturitní angličtina Brno po-pá 9:00-12:20 22 999 Kč Další pomaturitní AJ	 Němčina mírně pokročilí Praha, po 19:30-21:00 6 999 Kč Další němčina	 Čínština začátečníci Praha, st 18:40-21:00 6 999 Kč Další čínština	 Angličtina mírně pokr Ostrava, úi Další angličtina
--	---	--	--	---

Aktuálně.cz

Bursík: Dálnice se tu mají stavět jak za minulé vlády



Martin Bursík.
 Autor: Martin Boubín

14:29 | Dnes | [Petr Holub](#)

Praha - Rozhodnutí o tom, které dálnice se budou v příštích sedmi letech stavět, se blíží. Ministr dopravy Aleš Řebíček už rozeslal kolegům ve vládě harmonogram, kde popsal své stavební plány. Odmítl je však ministr životního prostředí a předseda zelených Martin Bursík, který žádá, aby Řebíček nechal své úředníky plán od základu přepracovat.

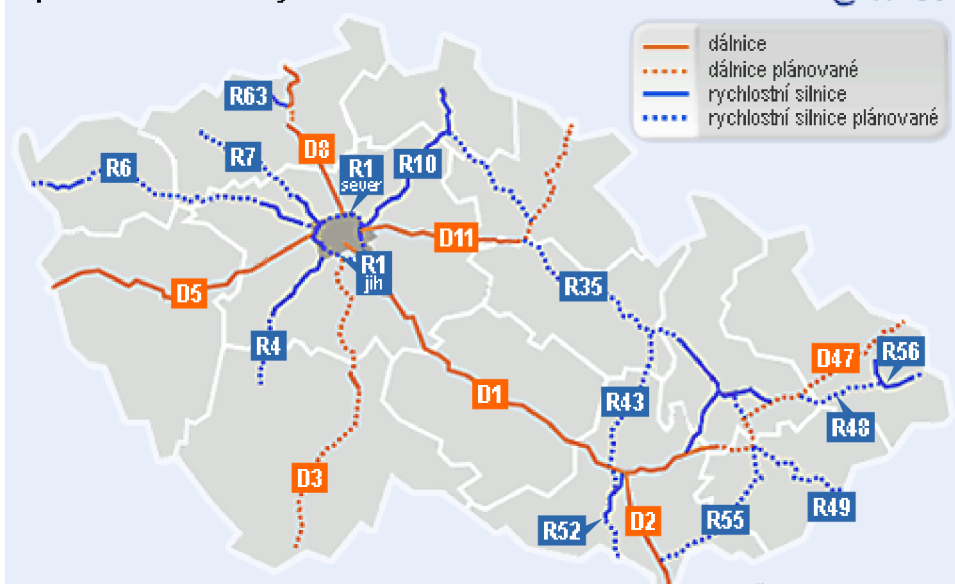
Času však nezbyvá, protože seznam rozvoje dopravní sítě žádá po České republice Evropská komise. V příštích letech má zdejší dopravní stavby podpořit částkou pět a půl miliardy eur, a proto chce vědět, jakých cílů chtějí Češi dosáhnout. Mimo jiné bude nutné rozhodnout několik sporných staveb.

Aktuálně.cz požádalo ministra Bursíka o vysvětlení, proč odmítá stavbu dálnic podle Řebíčkovy harmonogramu.

"V návrhu nejde jen o dálnice, ale o veškerou dopravní infrastrukturu, o železnici i o vodu. Byla v něm přitom jen excelová tabulka a předkládací zpráva přes půl stránky. Zařazení staveb není vůbec zdůvodněno. Našli jsme tam stavby, které jsou diskutabilní, protože mají rozšířit kapacitu na tazích, kde jezdí hodně aut. Jiné stavby nám tam zase chyběly. Bylo jasné, že tam chybí multikriteriální analýzy a my jsme přitom měli v programu vlády, že program rozvoje dálniční sítě a vůbec silnic přehodnotíme. Měly se stanovit priority s tím, že v nich budou obchvaty měst a že se posílí role železnice. To jsme v materiálu nenašli, a proto jsme dopisem požádali o přepracování a hlavně o doplnění argumentace, proč tam vlastně zařadili konkrétní stavby a jak zdůvodňují jejich prioritu," vysvětlil Bursík.

A: Jde o to, aby harmonogram prostě jen nenavazoval na praxi minulých sociálnědemokratických vlád?

Přesně. Proto jsme se také na tom shodli v programovém prohlášení vlády. Nejsme spokojeni se salámovým způsobem výstavby, kdy se rozestaví velké množství dálnic a rychlostních silnic, u kterých je pak jasné, že se budou dokončovat desetiletí. My jsme chtěli koncentrovat prostředky do priorit a mít jistotu, že to jsou skutečně nejrozumnější investice.



Kliknutím na jednotlivé odkazy si rozbrazíte podrobnější informace

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic

Ministerstvo dopravy situaci podcenilo

A: Chcete multikriteriální analýzu, která by označila, jaké dálnice a železnice nejvíc prospějí ekonomické prosperitě a nejméně ohrozí životní prostředí. To se však těžko stihne do konce roku. Smířil jste se s tím, že analýza a harmonogram další výstavby budou třeba na jaře 2008?

Tak to je problém, protože dokumenty včetně analýzy měly být předloženy do konce srpna. Ale k tomu se vám musí vyjádřit ministr Řebíček. Stane se někdy, že se věci nestihnou z objektivních nebo subjektivních důvodů. Tady si myslím, že důvody jsou subjektivní, protože ministerstvo dopravy situaci podcenilo. Dali ministři materiál skutečně ve tvaru, ve kterém byli zvyklí ho dávat během posledních let. Ten úřad asi neregistroval, že přístup vlády je odlišný.

Na tu analýzu počkáme, samozřejmě platí "čím dříve, tím lépe". Pak jsme teprve schopni se na návrh kriticky podívat a být advokátem ochrany životního prostředí. Za druhé nám jde o to, abychom zajistili konkurenceschopnost železnice a silnic navzájem.

Dostali jsme se dokonce tak daleko, že jsme začali pracovat na vlastním materiálu. Nechceme se bourat do kompetencí ministra dopravy, ale chceme mít na základě informací, které jsou k dispozici, uvnitř jasno. Jde o to, jak se sami díváme na jednotlivé stavby a jaké máme priority.

A: Co považujete na ministerstvu životního prostředí za hlavní prioritu v dálnicích a železnicích?

Musíme to vyhodnotit na základě zmíněné analýzy. Je to delikátní otázka, protože to znamená vyjadřovat se k jednotlivým regionům, a k tomu se teď necítím kompetentní. Když jste viděl tabulku z ministerstva dopravy, tak víte, že těch staveb, o které se jedná, mělo být nejméně dvě stě.

Do Vídně přes Mikulov, do Budějovic přes Tábor

DÁLE ČTĚTE:



Studie našla levnější trasu dálnice. Stát ji ztratil

Dálnice D1 potřebuje sestru, říká expert

Stát staví silnice podle socialistického receptu

A: Existují ale některé zásadní otázky, na které už máte názor?

Je tam třeba spojení Brno-Vídeň. V sobotu jsem to diskutoval v Lisabonu se státním tajemníkem ministerstva životního prostředí Rakouska, jestli rychlostní silnice povede přes Mikulov, nebo Břeclav. My jsme dosud dávali přednost Břeclavi, protože velká část té trasy se urazí po dnešní dálnici na Bratislavu. Následující úsek, obchvat Břeclavi, je už tak jako tak projektován. Ušetřilo by se něco přes pět miliard korun a bylo by to lepší pro životní prostředí. Ale podle všeho už je ta věc na rakouské straně rozhodnuta a v zákonu mají dálniční přechod Mikulov. My na té trase máme problém s přírodní rezervací a tak budeme trvat na tom, aby ji silnice neprotínala.

Diskutuje se také spojení Čech a Moravy, jestli se má rozšířit dálnice D1, anebo postavit rychlostní silnice R35. V tom se jasně přikláníme k pětatřicítce, která by pokračovala z Hradce Králové na Litomyšl. Dál je tam dvoupruhová silnice, která úplně stačí.

A: Teď se mluví i o tom, jak postavit severozápadní obchvat Prahy, jestli má vést přes Suchdol, nebo přes Řež. Čemu dáváte přednost?

Tam už mám informaci o výsledcích studie, která byla zadána na ministerstvu dopravy. Varianta okolo Řeže je podle ní o čtyři a půl miliardy levnější a čas výstavby by byl shodný. Tady se jednoznačně přikláníme k tomu, aby obchvat byl dál od Prahy a aby se uchránil Suchdol. Jestli jste viděl, jak má vypadat ten dvoupatrový most v Suchdolu, to je hodně divoké dílo.

A: Podle našich informací je severní trasa přes Řež levnější o osm a půl miliardy. Správně jsou tedy čtyři a půl miliardy?

Mám k dispozici čtyři a půl a miliardy. To můžu ověřit.

A: Máte jasno v otázce, jestli napojit jižní Čechy na síť dálnic raději dálnicí D3 přes Tábor, anebo rychlostní silnicí R4 přes Písek?

Dlouhou dobu jsme dávali přednost Písku. Když se někoho zeptáte, jak jezdí do Budějovic, tak zkušenější řidiči jezdí přes Písek, protože silnice jde mimo obce a je to rychlejší. Ale ve směru na Tábor už je hodně rozestavěných úseků a realisticky vzato, nebude dost síly vrátit vývoj směrem k R4.

Ale na dálnici D3 je ten úsek, který vede přes Posázaví. To z pohledu ochrany životního prostředí nejde. Nemůžeme to přijmout a tam se budeme skutečně bránit zuby nehty, protože to je rekreační zázemí Prahy, krajina je tam skutečně unikátní a protnutí dálnicí je velice necitlivá varianta.

Myslím si tedy, že se přikloníme k D3 s tím, že tam bude změna pasáže přes Posázaví.

Dohoda s Řebíčkem do konce roku

A: V této chvíli nezbývá příliš času na určení priorit, protože je třeba do konce roku domluvit s Evropskou komisí návrh dopravních staveb, které by měl Brusel podporovat v rámci operačního programu Doprava. Budete chtít, aby s vámi vládní vyjednávači konzultovali seznam staveb, který v Bruselu předloží? Zvláště pokud jde o velké stavby, tak se tam musí konkrétně vyjmenovat.

Vůbec si nemyslím, že to je iracionální, když stavby budou procházet standardním povolovacím procesem. To znamená, že resort životního prostředí se jako orgán státní správy k těm stavbám vyjadřuje, včetně hodnocení vlivu na životní prostředí. Pro minimalizaci rizik a vliv třetích staveb je to podstatné.

Posílili jsme sekci, která má na starosti energetiku, ochranu klimatu a dopravu, náměstek Kuták je odborníkem na dopravu a tak si myslím, že se v tomto směru kompetence ministerstva zvýšila

A: Dohoda o tom, jaké stavby prosazovat v Bruselu, by měla být na úrovni ministerstev životního prostředí a dopravy? Nemuselo by se to projednávat ve vládě?

Nemusí to jít do vlády. Vláda už se zabývá výjimkami, které vydává ministerstvo na základě zákona o ochraně přírody a krajiny, což je absolutní nesmysl. Dělá se jen proto, že někdo z poslanců zákon novelizoval. Je třeba si

uvědomit, že vláda by se měla zabývat určitou úrovní politických a věcných problémů. Pak jsou některé problémy, které je možné řešit na úrovni resortů, nebo dohody resortů. To je myslím dostatečné i v tomto případě.

R35 nemá alternativu

A: V této chvíli je málo času, protože je nutné dohodnout s Bruslem čerpání dotací. Souhlasil byste s argumentem, že pokud jsou u některé varianty nevyřešené problémy s výkupem pozemků a územními plány, tak je rozumné vyhnout se odkladu tím, že se rozhodneme pro méně výhodnou variantu? Například když nebudou k dispozici pozemky u rychlostní silnice R35, tak se začne rozšiřovat D1?

Tenhle konkrétní argument bych nepřijal. Podél dálnice D1 se za docela velké peníze investovaly protihlukové bariéry a teď by se zase bouraly? Dodavatelům je to vcelku jedno, jestli postaví silniční stavbu a za dva roky ji postaví znovu. Z pohledu efektivitvy vynaložených veřejných prostředků je to ale problematické.

Je to případ od případu. Ale celkově to vypadá tak, že Ředitelství silnic a dálnic projektovou přípravu staveb a konkrétně výkup pozemků včetně dohody s jejich majiteli hodně podceňuje. Je tam samozřejmě procedura vyvlastnění ve veřejném zájmu dokonce podle speciálního zákona, kde má v proceduře naprosto správně vlastník právo na odvolání a to má odkladný účinek. Pak má právo ochrany u soudu a to má také odkladný účinek. V právním státě je naprosto správné, že je procedura tak komplikovaná. Zároveň má stát nabídnout náhradní pozemky, což také nefunguje úplně dobře.

Ředitelství dálnic by se mělo podívat na to, jakým způsobem řídí přípravu staveb, protože pak by nemuselo dojít k výsledku jako je nedokončená dálnice na Hradec Králové. Příprava by měla začít daleko dříve.

Argument, že z časových důvodů je někdy nutné sáhnout po variantě, která je horší, ale bude dříve, tak to je případ od případu. Kdyby se to spočítalo v bilanci zdravotní zátěže obyvatelstva a bilanci emisí, tak to může platit. Ale musí být analýza a odhad, o jaké zdržení se bude jednat a jestli jsou racionální důvody, proč sáhnout k jiné variantě.

A: A u rychlostní silnice R35 neplatí tento argument vůbec?

Myslím, že ne.

reklama

Tip: Vyberte si lepší zaměstnání!

