

Stát chce bez rozmyslu utratit za dálnice 830 miliard

15:50 | 14.9.2007 - Aktuálně | [Petr Holub](#)

Praha - Ministr dopravy Aleš Řebíček trvá na tom, aby stát investoval do dálnic a železnic podle plánů Paroubkovy vlády.

Zatím svou neprosadil, protože harmonogram ministerstva dopravy, jak utratit v příštích sedmi letech 830 miliard korun, vláda odložila na příští týden.

Odklad si vyžádal ministr životního prostředí Martin Bursík, který si prý chce materiál důkladně prostudovat. "Předpokládám, že o konečné podobě návrhu budeme s ostatními ministry jednat ještě před zasedáním vlády," řekl na dotaz Aktuálně.cz. Proti Řebíčkovu návrhu, jak utrácet stovky miliard, mají vážné námitky také ministr pro místní rozvoj Jiří Čunek a ministr průmyslu Martin Říman.

Hlas spřátelených expertů

Bursík už v srpnu odmítl první Řebíčkův návrh s tím, že neplní slib z programového prohlášení vlády. Řebíček sice navrhl, kam investovat, nedoložil však, jaký budou mít doporučené stavby přínos pro rozvoj dopravy a ekonomiky, ani jaký budou mít vliv na životní prostředí.

Také v druhé verzi Řebíček trvá na navržených stavbách. Jejich potřebnost ovšem vysvětluje pomocí dokumentu "Dopravní politika na léta 2005-2013", který schválila v červenci 2005 Paroubkova vláda.

Jaké dálnice doporučuje ministr Řebíček (podle data dokončení)	
2008	R 48 Frýdek Místek-Český Těšín
2010	R1 Jižní část pražského okruhu (Vestec-Slivenec) R 35 Hradec Králové-Opatovice D 47 Běloutín-Ostrava-státní hranice
2011	D3 Mezno-Veselí nad Lužnicí R4 Příbram-Písek D8 Lovosice-Ústí nad Labem D11 do Hradce Králové
2013	R6 Petrohrad-Karlovy Vary R 48 Obchvat Frýdku-Místku Východní a severozápadní část pražského okruhu (Běchovice-D1, Ruzyně- Březiněves)
2014	D1 Rozšíření Kývalka-Brno R6 Slaný-Chomutov R49 Hulín-Fryšták-Zlín
2015	D1 Vyškov-Hulín-Lipník nad Bečvou R3 České Budějovice-Kaplice-státní hranice
Po roce 2015	R1 severovýchodní část pražského okruhu (Březiněves-Satalice) D3 Praha-Mezno, Veselí nad Lužnicí-České Budějovice R6 Nové Strašecí-Petrohrad D11 Hradec Králové-Trutnov-státní hranice R35 Opatovice-Mohelnice R48 Běloutín-Nový Jičín-Frýdek Místek R49 Fryšták-státní hranice R52 Brno-Mikulov-státní hranice R55 Hulín-Břeclav

Zdroj: Ministerstvo dopravy

Řebíčkovu doporučení doplnili stručnými dopisy experti Petr Moos z pražské ČVUT a Vlastimil Melichar z Univerzity Pardubice. Oba specialisté na dopravu se shodují, že dva roky starý materiál je stále aktuální.

"Předložený návrh odpovídá analýze a prognóze vývoje poptávky v dopravním systému," napsal například profesor Melichar.

Bursíka však zatím nepřesvědčili: "Až novou verzí prostudujeme, tak se rozhodne, na jaké úrovni budeme o plánu dopravních investic jednat," řekl šéf Strany zelených. Konečnou verzi mohou

domluvit například ekonomičtí ministři, anebo lídři koaličních stran.

Mlčení o nepohodlné studii

Pokud se vláda smíří s tím, že nesplní programové prohlášení a spolehne na strategický dokument Paroubkova kabinetu, nebude v přípravě stamiliardových investic ani tak pečlivá, jako její sociálnědemokratičtí předchůdci.

Jiří Paroubek si totiž před dvěma lety vyžádal od ministra dopravy Milana Šimonovského, aby strategické rozhodnutí o stavbách doplnil tzv. multikriteriální analýzou, která by určila, které stavby jsou pro ekonomiku, dopravní systém a životní prostředí nejdůležitější.

Za nezbytnou pro rozhodování o investicích v dopravě označil analýzu také předseda Nejvyššího kontrolního úřadu František Dohnal.

Studii pro Šimonovského připravily počátkem roku 2006 tři soukromé poradenské firmy, ministr ji však vládě nepředložil. Dosud nejdůkladnější analytický dokument ignoruje i Řebíček a staví proti ní názor představitelů dvou fakult, jejichž výzkumný rozpočet je závislý na dotacích ministerstva dopravy.

Nejdůležitější stavby se odkládají

Pokud by se stavělo podle Řebíčkovy plánu, dokončí se do roku 2011 poslední úseky dálnic D8 na Ústí, D11 do Hradce Králové a D47 na polské hranice přes Ostravu.

Ani v roce 2015 však nebudou hotovy silniční stavby, které tajná Šimonovského studie označuje za nejdůležitější: pražský okruh, druhé spojení z Čech na Moravu po rychlostní silnici R 35, spojení Českých Budějovic s Prahou, ani rychlostní silnice z Nového Jičína do Frýdku-Místku.

Druhé spojení na Moravu se dokonce ani nezačne stavět a řidiči tak nejméně do roku 2020 budou při cestě mezi východní a západní části republiky jako dosud odkázáni na dva pruhy dálnice D1.

Stejně dlouho budou čekat na rychlé spojení řidiči ve směru z Prahy do Českých Budějovic. Směrem do jižních Čech bude roku 2015 hotova pouze rychlostní silnice z Prahy do Písku a část dálnice D3 v okolí Tábora.

Namísto toho se budou stavět dálnice, které jsou podle nezávislé studie mnohem méně důležité.

Podobné jsou i vyhlídky pro železnice, kdy dostává například přednost koridor Plzeň-Cheb před modernizací trati Plzeň-Domažlice. Řebíčkův návrh tak ignoruje nutnost spojit po dráze Prahu s Mnichovem.

Nutné je, co stavíme

Stanovit podle multikriteriální analýzy nejdůležitější stavby a investovat nejdříve do nich požadovali vedle Bursíka i jeho kolegové Jiří Čunek a Martin Říman z resortů místního rozvoje resp. průmyslu.

Řebíček zatím jejich připomínky nebere vážně.

"Priority dopravních staveb jsou dány jejich stavební připraveností," zamítl v připomínkovém řízení Římanův názor, že není nutné zahajovat méně významné stavby.

Čunkovi vadilo, že v Řebíčkově návrhu chybí srovnání, které stavby jsou pro stát nejvíc výhodné. Byl odmítnut upozorněním, že "efektivnost jednotlivých investic je posuzována samostatně pro jednotlivé akce".

Bursíkovu žádost zdůvodnit investice shodili Řebíčkoví experti ze stolu s tím, že se staví pouze ty dálnice a železnice, které bude v nejbližší budoucnosti stejně potřeba postavit: "Harmonogram vzhledem k finančním možnostem sektoru doprava nejde nad akce směřující k dokončení základní sítě dopravních koridorů železnic, silnic a vnitrozemské vodní dopravy."