



**Hnutí DUHA**  
místní skupina Olomouc

A > Dolní náměstí 38, 779 00 Olomouc  
T > 585 228 584  
F > 585 228 584  
E > olomouc@hnutiduha.cz  
W > [www.hnutiduha.cz/olomouc](http://www.hnutiduha.cz/olomouc)  
IČO > 44936354  
ČÚ > 3313751001/5500

**Ministerstvo životního prostředí  
Odbor posuzování vlivů na ŽP a IPPC  
Vršovická 65  
1100 10 Praha 10  
(DS)**

Olomouc, 30.8.2010

## **Připomínky Hnutí DUHA Olomouc k Aktualizaci generelu dopravy Zlínského kraje**

### **1. Absence koncepce veřejné dopravy – integrovaného dopravního systému**

Je zcela nelogické, že Aktualizace generelu dopravy Zlínského kraje (dále jen „GD ZK“) vůbec neuvažuje hromadnou dopravu, resp. její integrovaný systém jako způsob, který by měl mít nějakou koncepci a měl by se rozvíjet. IDS by měl být páteřním systémem celého generelu dopravy. Jeho pozitivní dopady na životní prostředí a komfort života obyvatel jsou všeobecně známé a není třeba je dále vyjmenovávat. Pro inspiraci, jak by měla koncepce IDS vypadat, že by měl kraj například brát v úvahu dopravní obslužnost obcí apod., doporučujeme prostudovat Generel dopravy Jihomoravského kraje, kde je veřejné dopravě věnováno 22 stránek ze 100 stránkového dokumentu, tedy v podstatě celá čtvrtina (pokud neuvažujeme prvních 6 stránek úvodních informací a obsahu) a je druhou nejobsáhlejší kapitolou. Hromadná vlaková doprava je sice zahrnuta v kapitole Železniční doprava, ale o to markantnější je nepoměr mezi hodnocením vlakové a autobusové dopravy a potřeba její jednotné integrace. Železnice vede do 77 měst a obcí a může obsluhovat pouze dvě třetiny (67,9 %) obyvatelstva kraje (str. 59), v některých případech však může mít autobusové spojení vyšší význam: například v obcích s dlouhými postranními údolímí (typicky v údolí Vsetínské Bečvy), kde právě dobrá integrace různých typů dopravy je základním předpokladem k efektivní, spolehlivé a pro občany atraktivní veřejné dopravy. Tyto aspekty však GD ZK zcela pomíjí.

Zpracovatel generelu dopravy také opomenul právě tvořený Komplexní odbavovací řídicí a informační systém veřejné hromadné dopravy ve Zlínském kraji (KORIS). Taktéž by měl do koncepce zahrnout závěry grantu WB-32-04: Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji, Wokoun, 2006.

### **2. Podpora rozvoje automobilismu**

Podle nového generelu bude upřednostňován rozvoj automobilismu před ekologicky šetrnějšími druhy dopravy (železniční, hromadná, cyklistická). Toto otevřené přiznání k podpoře automobilismu v době, kdy se více než 20 let snaží zbytek Evropy o opak je pochopitelně v rozporu s národními i evropskými koncepčními dokumenty a strategiemi (viz dále). Navíc sám generel uznává, že silniční spojení v regionu je dostatečné.

### **3. Železniční nákladní a kombinovaná doprava**

Severní část regionu je nepříznivě ovlivněna vysokými intenzitami automobilové, především nákladní dopravy. Aktualizace GD ZK však oproti předchozí verzi vypouští záměr modernizace

železniční tratě č. 280, která má zásadní význam pro převedení zejména nákladní dopravy na železnici a transport nákladu až na Slovensko. V případě zavedení systému spravedlivého mýtného se kamionová doprava stane méně výhodná a Zlínský kraj může využít své příležitosti – vedení vysokokapacitních železničních tratí – pro budování překladních center pro kombinovanou dopravu. Z tohoto důvodu je zcela nelogický krok, že se opouští od záměru využití tratě č. 280 pro kombinovanou dopravu a dochází k vypuštění možnosti situování překladiště kombinované dopravy do Valašského Meziříčí. Dále chybí zdůvodnění, proč dochází k vypuštění možnosti situování překladiště kombinované dopravy v Hulíně, Otrokovicích a Starém Městě.

Je zjevné, že kraj se chce zcela vzdát možnosti vedení nákladní a vlakové dopravy východozápadním směrem. O tom svědčí další změna v aktualizaci generelu, a to zrušení záměru na obnovení nákladní dopravy po trati 341 Vlárský průsmyk/Horné srnie. Záměr „zlepšení dopravních podmínek pro osobní a nákladní dopravu se záměrem zajištění přímého spojení Zlínského kraje s Trenčínem“ byl bez udání důvodu vypuštěn, přestože nabízí způsob, jak zajistit konektivitu dvou sousedních regionů přírodě šetrnější cestou po železnici.

Dále není zřejmé, proč je v textu na str. 64 uvedeno (železniční spojení 331 Vizovice – Valašská Polanka), že nelze připustit, aby toto propojení bylo využíváno pro tranzitní železniční nákladní dopravu. Využití této trasy ke kombinované dopravě silnice/železnice, je vhodnou variantou ke kapacitně nevytížené R49.

Pozadí těchto kroků je evidentní: zabránit, aby se železniční doprava mohla stát konkurencí upřednostňované silniční dopravě ve východozápadním směru, zejména záměru projektu silnice R49. Takto účelově bez posouzení všech aspektů obou variant řešení by však zpracovatelé GD ZK postupovat neměli, a to nejen kvůli ohledu na životní prostředí, ale především na zájmy občanů.

#### **4. Železniční osobní doprava**

Hnutí DUHA vítá, že Zlínský kraj plánuje udržet železniční dopravu a rozvíjet většinu tratí. Oproti původnímu generelu však dochází k několika neodůvodněným změnám – například ke zrušení záměru elektrifikace tratí č. 281 (Rožnov pod Radhoštěm) a 282 (Velké Karlovice) a s tím související zrušení možnosti provozu lehkých kolejových vozidel. Přitom právě tyto tratě vykazují nejnižší míru podílu na pravidelné dojížděcí cestujících a proto by jejich elektrifikace mohla dopravu zrychlit a využívání těchto tratí tak pro obyvatele atraktivit. Především elektrifikace trati č. 281 by měla velký význam, protože paralelní silnice v tomto úseku vykazuje jednu z nejvyšších intenzit dopravy (nad 15.000 vozidel/24 h) v rámci Zlínského kraje a převedení dopravy na železnici by zlepšilo kvalitu životního prostředí podél této frekventované dopravní tepny. Není také zřejmé, jakým způsobem chce kraj docílit zvýšení cestovní rychlosti a snížení intervalu na 30 minut mezi spoji bez elektrifikace trati resp. zdůvodnění, proč právě elektrifikace trati není tímto řešením.

Autoři generelu se chlubí ujištěním, že „Zpracování koncepce dopravy v oborové problematice respektuje příslušná právní doporučení i závazné dokumenty, týkající se dopravy v zemích EU - Bílá kniha: „Strategie oživení železnic“. O tomto tvrzení lze vážně pochybovat, neboť tato Bílá kniha EU je z roku 1996 a mezitím k ní byly vydány již 3 sady balíčků, zabývajících se rozvojem a integrací železnice. Aby autoři toto tvrzení obhájili, měli by napsat přesnou citaci dokumentu a také body, které podle jejich názoru jejich dokument splňuje. Jak je ovšem zjevné z podrobnější analýzy (viz dále), celý generel dopravy nerespektuje mnohem novější a závaznější dokumenty EU i ČR.

#### **5. Cyklistická infrastruktura**

Hnutí DUHA vítá záměr rozvoje cyklistické infrastruktury a zdůrazňuje potřebu zrovnoprávnění jízdního kola při výběru dopravního prostředku při realizaci cest za prací, zábavou a rekreací. Pro tyto účely je nezbytné úzce spolupracovat se železniční dopravou, například:

- zřizovat terminály typu „Bike & ride“ s denní úschovnou v prostoru železničních stanic a zastávek, čímž je možné do systému veřejné dopravy zahrnout větší akční rádius obyvatel. Jízdní kolo se tak může stát zajímavou alternativou k ostatním dopravním prostředkům.

- v místě, kde se navržené cyklotrasy dotýkají železničních tratí by měly být vybudovány zastávky s možností zjednodušené přepravy kol, úschovny a půjčovny.
- Navrhnout doplnění sítě cyklotras ve vazbě na konkrétní železniční zastávky a stanice, zahrnuté do budoucího integrovaného dopravního systému

Tyto body předložený generel částečně obsahuje, ale nejsou zřejmé priority, časový harmonogram a dílčí cíle, které by měly být v jednotlivých letech dosaženy. Rovněž není zřejmé, z jakých podkladů zpracovatel vycházel, zda byla zpracována zvláštní studie zaměřená na rozvoj cyklistické infrastruktury. Pokud ano, tak je třeba uvést přesnou citaci a studie by měla být buď přílohou generelu, nebo ke stažení na stránkách kraje. Musí být zřejmé, jaká organizace ji zpracovala, jakou metodiku použila, zda byla brány v potaz zájmy lokálních sdružení zabývající se cyklistikou, zda si zpracovatel opatřil stanovisko veřejnosti apod.

## 6. Ochrana životního prostředí

Posuzování vlivu na životní prostředí (SEA) by mělo hodnotit vlivy různých variant generelů dopravy na životní prostředí. Předložený materiál však není dostatečně uceleným a objektivním podkladem pro takové rozhodování. Jedná se spíše o konglomerát obecných tezí s minimem konkrétních návrhů, zcela zásadní je absence kapitoly veřejné dopravy, časové určení priorit, dílčích cílů, ale také kvalitativních variant u jednotlivých záměrů s ohledem na finanční možnosti.

V dokumentu nejsou vůbec zmíněny závažné střety s cennými přírodními oblastmi – například CHKO a EVL Beskydy, přírodní park Vizovické vrchy. Přitom právě tolik upřednostňovaný projekt R49 by znamenal přetnutí důležitých migračních cest velkých šelem, silně ohroženého druhu rysa ostrovida a kriticky ohrožených druhů medvěda hnědého a vlka obecného (viz například studie *Aktuální situace propustnosti v údolí Vsetínské Bečvy a Senice, Hnutí DUHA Olomouc, 2010* [1], kterou má Zlínský kraj k dispozici). Kromě toho by dálnice R49 narušila také přímo biotop velkých šelem, neboť medvěd hnědý je v severní části Bílých Karpat každoročně zaznamenán (viz studie *Monitoring velkých šelem v ČR 2009/2010, Hnutí DUHA Olomouc, 2010* [2], k dispozici u MŽP). Závažné je také narušení krajinného rázu Vizovických vrchů, zničení cenných lučních biotopů v 1. zóně CHKO Beskydy (silnice I/57 navazující na R49 v úseku Vsetín – Pozdřechov by vedla přímo přes 1. zónu CHKO Beskydy). Nelze tedy vyloučit významný negativní vliv koncepce na EVL Beskydy, kde jsou předmětem ochrany velké šelmy. Protože významný vliv nebyl vyloučen ani v případě EIA na R49 (viz např. stanovisko KÚ ZK ze dne 25.3.2010), nemůže být vyloučen ani u tohoto GD ZK.

## 7. Rozpor se strategickými dokumenty EU a ČR

GD ZK je v rozporu jednak s podklady, které přímo cituje v textu, dále také nerespektuje dokumenty ES:

Bílá kniha „Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout“ (European Transport Policy for 2010: Time to Decide,) COM (2001) 428, ASSES, Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the midterm implementation of the White Paper on the European Transport Policy for 2010, DG TREN, 28.10.2005, Strategie udržitelného rozvoje - EU Sustainable Development Strategy, Začleňování udržitelného rozvoje do politik EU: Přezkum strategie Evropské unie pro udržitelný rozvoj za rok 2009 - Review of the European Union Strategy for Sustainable Development, 24 July 2009 COM (2009) 400, a to z těchto důvodů:

Generel dopravy neposoudil a nevyhodnotil návrhy z původního dokumentu a změny nebo korekce řešení nenavrhl s ohledem na vývoj, nové poznatky a údaje, jak tvrdí v části 1), jelikož nechal v potaz probíhající krizi a její vliv na dopravu. Taktéž nezahrnuje do svého hodnocení letošní sčítání intenzit dopravy a neporovnává je s předpokládanými hodnotami z roku 2004. Nové poznatky a trendy v dopravě směřují v přesunu přepravních výkonů od IAD k většímu využívání hromadné dopravy, kombinované dopravy, cyklojízdy apod. GD ZK jde proti vyspělým západoevropským trendům, když upřednostňuje rozvoj IAD na úkor jiné dopravy tím, že navrhuje stavby nových vysokokapacitních silnic a to i přes zastavěná území. Navíc zmiňuje i omezení některých alternativ v dopravě jako je použití lehkých kolejových vozidel na regionálních tratích, nevržených v předchozím dokumentu.

**Státní politika životního prostředí:** V části IV. Sektorové politiky, č. 5. Doprava, jsou uvedena tyto environmentální opatření: **podporovat změnu podílu osobní a nákladní přepravy ve prospěch environmentálně šetrnějších druhů, jako je železniční, kombinovaná a dále veřejná osobní a cyklistická doprava; při modernizaci silniční sítě využívat především stávající silnice, popř. jejich koridory a omezit tím fragmentaci krajiny novými trasami a nesnižovat průchodnost krajiny pro živočichy; systematicky podporovat výraznější podíl ekologicky šetrných druhů dopravy v rámci regionu při tvorbě rozvojových koncepcí a plánů na úrovni krajů; podporovat výstavbu zařízení pro cyklistickou dopravu v kombinaci s veřejnou dopravou (systém bike-and-ride) a pěší dopravou; vytvářet strategii a podporovat rozvoj systému veřejné dopravy v chráněných územích; podporovat environmentální výchovu, vzdělávání a osvětu v oblasti snižování negativních vlivů dopravy na zdraví a životní prostředí aj.)**

Generel dopravy Zlínského kraje však upřednostňováním silniční dopravy před železniční je se Státní politikou ve zjevném rozporu, neuvádí ani žádné opatření, jak snižovat fragmentaci krajiny.

**Strategie ochrany biologické rozmanitosti:** V kapitole VII. Doprava jsou stanoveny mimo jiné tyto cíle:

- „1. Stanovit **směry rozvoje dopravy** a dělby přepravní práce **ve prospěch šetrných druhů dopravy** a s respektováním ekologické únosnosti území na principech udržitelného rozvoje.
2. **Maximálně šetřit zachovalá přírodní území při navrhování nových dopravních staveb** dostupnými prostředky předcházet nadměrné fragmentaci prostředí a usmrcování živočichů provozem. Budovat přechody a koridory pro pohyb zvířat přes komunikace.“
4. Systematicky **omezovat nepříznivé dopady dopravy na prostředí** a omezovat rušivé vlivy provozu.
6. **Podporovat ekologicky šetrné formy dopravy**, včetně dalšího rozvoje vhodně situovaných cyklostezek. (SPŽP)
7. **Postupně doplňovat zařízení pro zprůchodnění stávajících komunikací pro volně žijící živočichy**

Generel dopravy Zlínského kraje je s těmito cíli ve zjevném rozporu. Výstavbou nových rychlostních komunikací podporuje nežádoucí nárůst silniční dopravy, nešetří ani zachovalé přírodní území při navrhování nových dopravních staveb, protože rychlostní komunikace R49 v jakékoliv podobě protne Vizovické vrchy včetně přírodního parku Vizovické vrchy a Generel nijak nezhodnotil smysluplnost tohoto projektu.

**Strategie udržitelného rozvoje ČR:** IV. 2 Environmentální pilíř - především druhý strategický cíl (v oblasti výstavby dopravní infrastruktury) zní : **minimalizovat nutné zábery území a technickými opatřeními omezovat vliv liniových staveb na složky životního prostředí (již v přípravných stádiích); v oblasti strategického plánování: omezovat prostorovou a přepravní náročnost na úrovni státu, krajů a obcí...**

Generel dopravy ovšem plánováním a prosazováním nových neodůvodněných staveb (např. R49) zbytečně navyšuje zábery území a zvyšuje prostorovou a přepravní náročnost dopravy, místo toho, aby například využil stávající železniční tratě pro nákladní dopravu a zefektivnil veřejnou hromadnou dopravu.

**Státní program ochrany přírody a krajiny ČR:** v kapitole „4.3.6. Doprava“ se uvádí: „Stanovit základní parametry rozvoje dopravy v celém státě i jednotlivých regionech z hlediska ekologické únosnosti území i z hlediska rezerv (možností, potřeb, nabídek) rozvoje území. Tomu přizpůsobit podíl mezi jednotlivými druhy dopravy jak v rámci transevropských dopravních koridorů, tak v rámci dopravní infrastruktury regionů, a to především z hlediska vlivů dopravy na zdraví populace a na ekologickou situaci v krajině.“

Tento přístup ovšem nebyl ve Generelu uplatněn. V regionu nedošlo ke stanovení žádných parametrů ekologické únosnosti rozvoje území, neproběhlo žádné hodnocení, zda je realizace konkrétních projektů – například R49 – smysluplná a jaký vliv budou mít tyto projekty na situaci v krajině.

**Strategie udržitelného rozvoje Evropské unie:** V sekci Udržitelná doprava je jedním z operativních cílů a úkolů: „Dosažení vyváženého pokroku na cestě k druhům dopravy šetrným k životnímu prostředí s cílem dosáhnout udržitelného systému dopravy a mobility“ a dále je specifikováno, že „opatření by měla zahrnovat: EU a členské státy přijmou opatření za účelem zlepšení hospodářského a environmentálního výkonu všech druhů dopravy a případně opatření za účelem přesunu silniční dopravy na dopravu železniční a vodní a k používání veřejných dopravních prostředků, včetně snížení intenzity dopravy přeorganizováním výrobního a logistického procesu a změnou chování společně s lepším propojením různých druhů dopravy“ a také „EU a členské státy by se měly zaměřit na možné alternativy nákladní i osobní silniční dopravy, včetně náležitého rozvoje transevropské sítě a kombinovaného spojení pro nákladní dopravu.“

Generel dopravy Zlínského kraje ovšem výstavbou nových vysokokapacitních silnic – jak vyplývá z předchozího rozboru – nezlepšuje environmentální a dokonce ani hospodářský výkon dopravy. Nepřesouvá silniční dopravu na železniční ani nepodporuje kombinovanou přepravu – naopak, výstavbou nových dálnic a rychlostních komunikací přispěje k dalšímu nežádoucímu nárůstu silniční dopravy.

Jedním z hlavních sdělení tzv. **Bílé knihy EU o dopravě** z roku 2001 je oddělit hospodářský růst od růstu dopravy. To se v rámci uplynulých let podařilo jen částečně (u osobní dopravy, u nákladní dopravy je růst dopravy vyšší než ekonomický). Bílá kniha také upozorňuje, že silniční doprava je zodpovědná za 83 % emisí CO<sub>2</sub>, hlavního skleníkového plynu. Z tohoto důvodu klade důraz na „renesanci“ železniční dopravy jako ekologicky šetrnějšího způsobu především pro nákladní dopravu, navrhuje budování nových tratí (hlavně pro nákladní) nebo zkapacitnění úseků, které jsou v rámci celoevropské železniční sítě „hrdly láhve“.

V roce 2010 by měla být představena nová Bílá kniha o dopravě. Dokument „*A sustainable future for transport*“, představený v roce 2009 rovněž klade důraz na trvalou udržitelnost. Mezi prioritními osami transevropské sítě TEN-T není žádný dálniční úsek projektu R49. Udržitelná doprava pro budoucnost je podle tohoto dokumentu taková, která dokáže bez stavby nové technické infrastruktury udělat mnohem více s limitovanými prostředky – což je situace, v které se v důsledku ekonomické krize nachází i ČR. V souvislosti s výstavbou nových silnic odhaduje celkové náklady na 1,5 % HDP, přičemž nejčastější externality, které doprava způsobuje, jsou odhadovány na 2,6 % HDP. Tyto externality jsou však obecně placeny občany, kteří nejsou s dopravním sektorem nijak spjati a není tak dodrženo pravidlo, že „znečišťovatel platí“.

Generel dopravy Zlínského kraje však žádným způsobem nerespektuje dopravní politiku EU, přestože je Zlínský kraj její součástí. Výstavba nových, nijak neodůvodněných dálničních úseků je tak překážkou rozvoje ekologicky šetrnějších forem dopravy.

Česká republika je také jedním ze signatářů **Rámcové smlouvy o ochraně a udržitelném rozvoji Karpat (tzv. „Karpatská úmluva“)**, otištěné ve Sbírce mezinárodních smluv č. 47/2006. V článku č. 8 se například praví: „*Smluvní strany provádějí takové koncepce, plány a politiky plánování a rozvoje udržitelné dopravy a infrastruktury, které zohledňují zvláštnosti horského prostředí tím, že berou v úvahu ochranu citlivých oblastí, především oblastí s vysokou biologickou rozmanitostí, migračních tras nebo oblastí mezinárodního významu, ochranu krajiny a biologické rozmanitosti a oblastí zvláště významných pro cestovní ruch.*“ V článku 4 se hovoří o velkých šelmách: „*Strany přijmou vhodná opatření k zajištění vysoké úrovně ochrany a udržitelného využívání přírodních a polopřírodních stanovišť, jejich kontinuity a spojitosti, a rostlinných a živočišných druhů charakteristických pro Karpaty, zejména ochrany ohrožených a endemických druhů a velkých šelem.*“

Generel dopravy Zlínského kraje ovšem výstavbou nových dálnic a rychlostních komunikací v citlivých oblastech – například ve Vizovických vrších je v rozporu s Karpatskou úmluvou a nezohledňuje ani migrační trasy velkých šelem.

## 8. Hospodářský růst a zaměstnanost

Jak již bylo zmíněno, aktualizace generelu dopravy nekoresponduje s hlavními dokumenty ani strategickými a koncepčními dokumenty ČR a ES (Bílá kniha, 2001, Strategie udržitelného rozvoje

- EU Sustainable Development Strategy), když opomijí cíl oddělit trend rostoucí poptávky po dopravě od ekonomického růstu.

GD ZK obsahuje (str. 7) následující tvrzení: „Kvalitní technická infrastruktura je předpokladem pro úspěšný ekonomický rozvoj kraje, hraje důležitou roli při posuzování kvality života v něm a v neposlední řadě má též výrazný vliv na životní prostředí“. Obdobné prohlášení opírající se o ekonomický růst najdeme v Tezi č. 1 („Vybudováním a modernizací silničních tahů mezinárodního a celostátního významu s návazností na evropskou dálniční síť podpořit ekonomický růst, rozvoj investic a mobilitu osob.“). Tato tvrzení však nejsou podložena žádnou citací, výzkumem a nejsou bezvýhradně pravdivé.

Teze, že nové dálnice přinesou do měst a krajů ekonomickou prosperitu, argumentuje především nižšími dopravními náklady a rychlejším spojením. Infrastruktura financovaná z veřejných prostředků podle ní sníží místním firmám výdaje na přepravu, takže se jejich produkce stává více konkurenceschopnou a otevírají se pro ně nové trhy. To je nesporně pravda. Ovšem reálné přínosy jsou často zanedbatelné. Částka, kterou firmy zaplatí za dopravu surovin a zboží, tvoří pouze zlomek – ve většině sektorů 2–5 % – výrobních nákladů.[3] Navíc část z nich tvoří náklady na nakládání a vykládání, které ani lepší dálniční infrastruktura nesníží. Po jejich odečtení se reálný podíl snižuje na zhruba jedno procento [4]. Navíc pokud už je snížení dopravních nákladů významné, dálnice pracovní místa spíše přemísťují, než vytvářejí. Může to být i v neprospěch kraje nebo města, kam silnice vede. Nikde totiž není řečeno, že z nového spojení bude profitovat právě tento region. Doprava na dálnicích totiž jezdí oběma směry – takže stejně jako bude levnější zboží dovážet a suroviny vyvážet, zlevní se také přeprava opačným směrem. Může se také stát, že snížení nákladů naopak povede ke zvýšení dovozu výrobků do regionu. Menší místní podniky mohou být vystaveny větší konkurenci, což způsobí naopak odliv podnikatelských příležitostí a pracovních míst [5]. Výzkum německého Institutu pro regionální studie v Evropě (EURES) provedený ve Španělsku a nových spolkových zemích Německa – tedy v místech, které patří k poměrně srovnatelným s českými podmínkami, pokud jde o hustotu dálnic – prokázal, že nová infrastruktura nemusí vůbec k rozvoji místních ekonomik vést [5]. Přínos postavených dálnic byl pouze zanedbatelný, přechodný a sporný nebo se vůbec nepromítal do ekonomického rozvoje. Podobně empirické studie z Velké Británie ukazují pouze velmi malý nebo žádný přínos nové silniční infrastruktury pro růst zaměstnanosti či ekonomického výkonu [6].

V horším případě nová dálnice povede k centralizaci výroby jednotlivých podniků, které díky rychlejšímu a snadnějšímu spojení ztratí důvod udržovat místní výrobu nebo pobočky a rozhodnou se uzavřít je [3]. Potom by infrastruktura mohla mít i negativní sociální důsledky. Výzkum OECD potvrzuje, že ekonomické „dopady na dotčený region by mohly být pozitivní i negativní, v závislosti na původní míře [jeho] konkurenceschopnosti“ [7]. Britské ministerstvo dopravy ve druhé polovině devadesátých let pověřilo stálý poradní panel dopravních expertů (SACTRA) úkolem podrobně ověřit souvislosti mezi dopravou a ekonomikou. V bezmála třístránkové zprávě z roku 1999, která revidovala výsledky dosavadního výzkumu v této oblasti, experti konstatovali, že neplatí žádné obecné pravidlo [7]. Nové silnice nebo modernizace těch stávajících nemusí automaticky vést k lepšímu ekonomickému výsledku – stejně jako neplatí opak, tedy výstavba neznámá nutně negativní dopady.

Podle SACTRA jsou rozhodující lokální podmínky. Studie potvrzuje, že přínosy mohou plynout v obou směrech a záleží na tom, který převáží. Projekty nových dálnic tedy mají někdy nepříznivé a jindy pozitivní dopady pro místní ekonomiku: „Naše studie zdůrazňují závěr, že celkový účinek dopravy na ekonomiku závisí na konkrétních místních souvislostech a podmínkách.“ [7].

Specifický problém přitom představují takzvané periferní regiony, tedy hůře dostupné oblasti, považované za strukturálně znevýhodněné. V českých podmínkách mezi ně patří zejména pohraniční kraje, jako je Zlínský kraj (viz také str. 75 Strategie). Předpokládá se, že především právě sem dálnice přivedou ekonomické oživení – právě tento důvod je hlavním argumentem ve prospěch projektů, jako je R 49. Ovšem zpráva SACTRA potvrzuje námitku, že doprava jezdí oběma směry: „Není žádná záruka, že ze zlepšení dopravy bude mít prospěch lokální a regionální ekonomika pouze na jednom konci trasy – silnice fungují oběma směry a v některých případech přínosy případnou jiným, konkurujícím regionům“ [8].

Stejně tak SACTRA upozorňuje, že není empirická evidence pro přímou souvislost mezi investicemi do dopravní infrastruktury a ekonomickým výkonem obecně [8]. Někteří autoři soudí, že lepší dálnice vedou k větší prosperitě celé země. Panel ovšem toto tvrzení nepodpořil. Původní práce, které očekávaly silný pozitivní efekt, se podle pozdějších výsledků ukázaly být nadsazenými. Část výsledků ukazuje, že v některých případech mohou být dopady i negativní.

Důkaz, že dálnice nemají vliv na rozvoj kraje ani v českých podmínkách pak přináší studie publikovaná v časopise Doprava, která hodnotila rozvoj obcí v trase naší nejstarší dálnice D1 (Praha–Brno) od roku 1980 [8]. Autor recenzovaného článku uvádí, že v koridoru D1 za více než 25 let nevnikly významnější ekonomické aktivity, počet obyvatel stagnoval a v některých úsecích výrazně poklesl: Zvýšil se jen u 37 obcí ze 71, pouze u 6-ti obcí počet obyvatel vzrostl o více než 20 %. [8] Dále je zajímavé, že ve Středočeském kraji i na Vysočině, kudy D1 už téměř 30 let prochází, vykazují vyšší ekonomickou výkonnost regiony mimo koridor dálnice. V krajském srovnání některé regiony s malým rozsahem kapacitních silnic (D, R) a nemodernizovanými hlavními železničními tratěmi – například Jižní Čechy – vykazují vyšší ekonomickou výkonnost než regiony s poměrně vysokým rozsahem těchto sítí (Jižní Morava, Olomoucký kraj). [8]. A jak je patrné ze strategické analýzy Strategie rozvoje zlínského kraje (kapitola 3), kraj Vysočina, kterým prochází vůbec nejvytíženější česká dálnice D1 vykazuje nejmenší míru investic (graf č. 3, s. 18).

Často je také argumentováno pozitivním efektem dálnic na zaměstnanost. Dle studie ASSES, implementace Bílé knihy, doprava pozitivně ovlivňuje ekonomický růst, ačkoliv přímé dopady na HDP a zaměstnanost jsou poměrně nízké.

Data o přímém dopadu jednotlivých způsobů dopravy na zaměstnanost nejsou rozsáhlá. Nicméně ta, která existují, ukazují na silné pozitivní výsledky investic do veřejné dopravy a opatření omezujících provoz v městských ulicích. Některé výsledky dopravních výzkumů naznačují, že pokud nějaké dopravní sítě pomáhají ekonomickému oživení regionů, je to spíše zajištění lokální infrastruktury a přepravy uvnitř menších regionů [3]. Což nepřekvapí: dobrý příklad představuje veřejná doprava, která je nezbytnou podmínkou životaschopnosti především venkovských oblastí [9]. Místní lidé ke každodennímu životu, jako jsou cesty do práce nebo do školy, většinou používají autobusů či vlaků, nikoli auta. Navíc automobil je dostupný pouze omezené části populace. Celé významné sociální skupiny – lidé starší nebo s nižšími příjmy, děti, ženy – na veřejné dopravě především na vesnicích zcela závisí. Rozsáhlá studie, kterou připravila britská partnerská organizace Hnutí DUHA a jež se opírá o výsledky modelování dodaného konzultační společností Ecotec, ukázala, že opatření vedoucí ke snížení automobilové dopravy o 10 procent během zhruba 13 let by vytvořila 130 000 nových pracovních míst [10]. Skoro tři čtvrtiny z nich by připadly na železnice, asi 30 000 nově zaměstnaných lidí na autobusovou dopravu a 9 000 na cyklistiku. Po odečtení sníženého počtu zaměstnanců ve výrobě a opravách automobilů vychází čistý zisk zhruba 87 tisíc pracovních míst.

Profitující sektory se ovšem liší skladbou pracovních příležitostí. Zatímco v cyklistice by 8000 nových pracovních míst připadlo na výrobu jízdních kol a tisícovka na budování infrastruktury (cyklostezek), u autobusů činí podíl výroby vozidel necelou osminu a zbytek tvoří provoz. Výstavba pěších zón vede k ekonomickému oživení městských center. Výzkum v Německu a Velké Británii ukázal, že už v prvním roce se počet chodců zvyšuje běžně o 20 až 40 % a zatímco paradoxně dochází k mírnému propadu obchodu u místních prodejců, zhruba po dvanácti měsících se opět rozbíhá a překračuje výsledky předchozího období i dalších obchodních center, kde podobná opatření nepodnikli [7]. Další práce naznačuje neutrální výsledky. Srovnání německých studií ukázalo, že nadprůměrného růstu obrátu obchodů dosahovala města, která namísto budování parkovišť dala přednost omezování aut v centrech a vykazují nižší objem dopravy [11].

## 9. Prosazování R49

Důvody realizace R49 jsou vzhledem k předchozí rešerši minimálně sporné. Navíc zpracovatel ve své „Tezi č. 6“ uvádí: „**Příhraniční prostor mezi Českou a Slovenskou republikou je nutné chápat jako společné rozvojové území s kvalitní silniční infrastrukturou.**“ A dále ve „Věcném naplnění teze“ pak „**Rychlostní silnice R 49, která bude přenášet rozhodující dopravní zátěž dopravních vazeb se Slovenskem je uvažována s pokračováním R6 na Slovensku.**“

O příhraničním prostoru má smysl hovořit u regionální dopravy a základní komunikační sítě. Tezi č. 6 lze tedy velmi pohodlně naplnit opravou současných silnic 1. a 2. třídy (bude-li to nutné) nebo zachováním, případně posílením příhraničního provozu na tratích č. 280 (Horní Lideč - Púchov), 341 (Vlářský průsmyk/Horné srnie – Trenčín), případně na nedaleké trati č. 344 byť již v Jihomoravském kraji (Velká n. Veličkou – Myjava). Naproti tomu R49 je rychlostní silnice (na str. 22 dokonce označovaná jako dálnice), která má nadregionální charakter a její realizace v dosud neexistujícím spojení (horském terénu) **přinese** novou dopravu do regionu, a dojde tak ke zhoršení životního prostředí, což je v rozporu se Strategickým cílem rozvoje Zlínského kraje („ochrana životního prostředí a zdraví obyvatel s ohledem na udržitelný rozvoj kvality života“).

„Významné dopravně inženýrské důvody pro zařazení stavby“ (str. 21) představují poměrně chabé argumenty pro výstavbu dálnice. Uváděný výhled 6–30 tisíc vozidel/den v roce 2030 má poměrně široký rozptyl; 6 ani 15 tisíc vozidel/den nepředstavuje nijak vážný důvod pro budování rychlostní silnice zvláště, když se bude jednat o dopravu evidentně přenesenou odjinud. Naopak se tu nabízí již zmíněné možnosti přesunu nákladní dopravy na železnice a integrování veřejného dopravního systému a cyklistiky. Navíc není důvod budovat nové kapacitní spojení na Slovensko v oblasti střední Moravy, když existuje kapacitní spojení v oblasti Severní Moravy (I/11 Jablunkov – Čadca), které se má dále modernizovat a dálniční spojení na Jižní Moravě (D2). Ani jeden ze zmíněných tahů nevykazuje žádné známky přetížení, který by zavadával důvod k třetímu silničnímu spojení.

Nedá se ani argumentovat zařazením do TEN-T, když současný návrh TEN-T silnici R49 neobsahuje a není nám znám žádný „pracovní materiál“. Buď existuje jeho přesná citace a je někde uložen k nahlédnutí, nebo takový materiál neexistuje a zpracovatel si ho vymyslel. Například nový dokument „*A sustainable future for transport*“, představený EK v roce 2009, který klade důraz na trvalou udržitelnost, R49 mezi prioritními osami TEN-T neobsahuje.

Také argumentace odlehčení hraničního přechodu na Bumbálce „zlepšením kvality životního prostředí v CHKO Beskydy“ je slabá. Odhadované snížení dopravní intenzity není příliš velké, doprava se jen přinese jinam (což neřeší podstatu problému nárůstu dopravy) – na jižní hranici CHKO, kde je životní prostředí v podstatě stejně kvalitní jako v oblasti Bumbálky, oblast severní části Bílých Karpat a Vizovických vrchů má díky zachovalé mozaice lesů, polí a mezí vyšší biodiverzitu a je klíčovým místem migrace velkých šelem, R49 by v těchto místech přetnula 3 nadregionální biokoridory.

Přitom vzhledem k aktuální ekonomické situaci není reálné projekt R49 realizovat do konce roku 2030, jak vyplývá z nejnovějších analýz SESTRA z roku 2010 (restriktivní a minimalistický plán; rozvojový nepřichází v úvahu). Mnohem elegantnější a reálnější jak z časového, tak ekonomického hlediska by bylo převedení nákladní dopravy na železnici a integrace MHD, tomu se však navržená aktualizace generelu dopravy očividně brání.

Kapitola 5.1.2 Redukovaná prognóza vývoje dopravy je zpracována s odkazem na Odhad vývoje České republiky podle EK do roku 2030 (Zdroj: European Energy and Transport, Trends to 2030)

Zpracovatel Aktualizace GD ZK špatně přeložil Passenger transport activity (Gpkm) a Freight transport activity (Gtkm) tím, že je přeložil jako Individuální AD v mld. oskm a Silniční ND v mld. tkm. Dopustil se tak cílené manipulace s daty, a proto nelze považovat tuto kapitolu a odkazy na ni jako relevantní. Tudíž došlo pravděpodobně i k manipulaci s daty v odkazovaném dokumentu 16. Aktualizační průzkum silniční dopravy; UDIMO s.r.o. 05/2009, na niž se nepřímo odkazuje např. v kapitole 5.1.11 Silniční hraniční přechody ve Zlínském kraji. Aktualizované intenzity přeshraniční dopravy v roce 2009 poklesly o 24% oproti roku 2005, zpracovatel odhaduje nárůst do roku 2030 o 76 % oproti roku 2009. Tento nárůst není podložen výpočtem nebo se výpočet nezakládá na skutečných datech.

Výše zmíněné zpochybňuje celou koncepci Aktualizace GD ZK a vstupní použitá data. Je otázkou, zda má smysl posuzovat tuto koncepci dále, pokud se zpracovatel, ať již záměrně či nechtěně, dopustil hrubých chyb při návrhu silniční sítě. Jelikož se jedná o základní inženýrsko – dopravní dokument sloužící k plánování dopravy v kraji, dopad případných chyb ve zpracování této koncepce bude mít podstatný vliv na životní prostředí i na celkový ekonomický potenciál, udržitelný rozvoj kraje.



Pravděpodobně nastává situace disharmonie mezi odhadem a reálným stavem, na kterou není brán zřetel. Zpracovatel se odkazuje na tzv. italskou křivku a podle ní stanovil indexy nárůstu dopravy. Takový nárůst však nekoresponduje s reálnými daty sčítání dopravy z roku 2010.

Při výpočtech by měla být dostatečně zohledněna data ČSÚ o demografickém vývoji obyvatelstva – úbytek obyvatel Zlínského kraje bude 3 % do roku 2030, o 11,5% do roku 2050 a téměř o 20 % do roku 2065. Do roku 2030 se také více než dvojnásobně zvýší počet obyvatel nad 65 let (jejich podíl v populaci vzroste o 9,3 %) kteří nebudou většinou schopni sami využívat individuální dopravu, ale budou závislí na veřejné dopravě. Potřeba výstavby nových dálnic bude o to menší. Do roku 2065 jejich podíl dále poroste, oproti současnému stavu se zvýší o 21 % a celkový podíl v populaci přesáhne 36 %.

## **Závěr**

**Požadujeme, aby byl záměr nadále posuzován podle zákona 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů a aby do nové dokumentace bylo doplněno:**

- kapitola o veřejné dopravě a integrovaném dopravním systému;
- vyhodnocení současně platného generelu dopravy;
- porovnání intenzit dopravy ze sčítání z roku 2000, 2005 a 2010 s modelovými intenzitami dopravy a zahrnutí výsledku do odhadu pro roky 2010-2030;
- studii proveditelnosti zejména s ohledem na možnosti financování oprav a budování nové infrastruktury;
- výčet prioritních akcí pro jednotlivé druhy dopravy;
- koncepce jednotlivých druhů dopravy s reálnými harmonogramy plnění a dílčími cíli;
- **variantní řešení:** alternativa k R49 pro nákladní dopravu, spočívající v přesunu nákladní dopravy na železnici, v případě potřeby také zahrnout modernizaci vybraných tratí (například 280, 281) a budování překladišť pro kombinovanou dopravu;
- **variantní řešení:** alternativa R49 pro osobní dopravu, spočívající v lepším systému veřejné dopravy, integraci různých druhů dopravy do integrovaného systému a integraci cyklistické dopravy k železniční dopravě v takovém rozsahu, kde je jízdní kolo rovnoprávným prostředkem k dalším druhům dopravy;
- doplnění grafické části dokumentu o mapy problémových území (konflikty s ochranou přírody aj.);
- vysvětlení a argumenty, proč generel zvýhodňuje automobilovou dopravu před ostatními druhy dopravy (např. na straně 64) a proč se generel dopředu vzdává možnosti využít železniční dopravu a kombinovanou dopravu ve směru východo-západním
  
- doplnění variant I/57

## **Prameny:**

- [1] Bojda M., Kutal M., Praus L., 2010: Aktuální situace propustnosti krajiny v údolí Vsetínské Bečvy a Senice: Nutná ochrana stávajících migračních koridorů pro velké savce (závěrečná studie). Hnutí DUHA Olomouc, Olomouc, Olomouc, 34 s.
- [2] Kutal M. et al., 2010: Monitoring velkých šelem v ČR 2009/2010. Hnutí DUHA Olomouc, Olomouc, 13 s.
- [3] Hey C., Pfeiffer T. & Topan A, 1996: The economic impact of motorways in the peripheral regions of the EU. A literature survey for the Royal Society for the Protection of Birds and BirdLife International, EURES – Institute for Regional Studies in Europe, Freiburg.
- [4] McKinnon A., 1996: The contribution of road construction to economic development, in: Roads and economy, European Federation for Transport and Environment– Centre for Energy Conservation and Environmental Technology, Brussels–Delft.
- [5] Whitelleg J.:1994: Freight transport, logistics and sustainable development, Eco-Logica pro WWF, Lancaster.
- [6] Impact of transport infrastructure investment on regional development, OECD, Paris 2002.

- [7] SACTRA: Transport and the economy: full report, <http://www.dft.gov.uk/adobepdf/165223/sactra> , 20.9.2009 .
- [8] Köerner M., 2008: Vliv dálnice D1 na rozvoj osídlení v jejím okolí. Doprava 4/2008: 3–7.
- [9] Příbyl P. & Kotecký V, 1997: Sektor dopravy v České republice a jeho ekologické souvislosti: příspěvek Hnutí DUHA k přípravě koncepce dopravní politiky, Hnutí DUHA, Brno.
- [10] Jenkins T., 1997: Less traffic, more jobs: the direct employment impacts of developing a sustainable transport system in the United Kingdom, Friends of the Earth, London 1997.

S pozdravem

Hana Kovaříková

koordinátorka Hnutí DUHA Olomouc

Zpracovali: Miroslav Kutal, Milan Kováč