

Název: Kamiony na koleje
Zdroj: Haló noviny
Datum vydání: 14.5.2003
Podtitulek: Gordické uzly (nejen) české dopravy (IV)
Autor: Ing. Jan ZEMAN, CSc
Rubrika: EKONOMIKA
Strana: 6

Větší zásilky na větší vzdálenosti zásadně nepatří na silnici, ale na železnici. Doprovozená kombinovaná doprava (ROLA, nejen Lovosice- Drážďany) není optimálním řešením, neboť převáží i samotná auta, která zde mají charakter balastu. Optimálním řešením je převážení zboží v kontejnerech, které lze snadno přeložit z lodi na vlak a z vlaku na auto, které zajišťuje jen rozvoz ke konečnému uživateli, pokud nemá žel. vlečku (nedoprovozená kombinovaná doprava). Výstavba dálnic je prostředkem, jak přilákat do země množství kamionů a zničit si silnice i životní prostředí. Je nutné smeknout před Švýcarskem a Rakouskem, které omezují kamiony i přes neomalovaný nátlak EU. Nelze též zapomínat, že těžké kamiony jsou hlavním zdrojem opotřebení silnic i dálnic, ale za užívání silnic platí jen zanedbatelné částky.

Kdo je škůdcem (ekoteroristou)?

Od stoupenců dálnic často slyšíme, že ekologové a další občanské iniciativy (NGO), bojující proti výstavbě dálnic, jsou škůdcem rozvoje, a někdy i ekoteroristy. Co říkají fakta? 1. Dálnice D11 Poděbrady-Hradec Králové. V rozporu se zákony nebyly NGO připuštěny 3x k řízením o povolení stavby, 3x se odvolaly, soud jim dal za pravdu, takže se řízení muselo opakovat, což trvalo $2+2+1 = 5$ roků.

2. Vnější okruh Prahy, úsek Ruzyně- středem Suchdola-Březiněves. Trasa z r. 1934 byla v r. 1975 z důvodu ochrany životního prostředí v šestitisícovém Suchdole zrušena, v r. 1991 se k ní pražští radní vrátili a od té doby lámou Suchdolské. Ti se s podporou NGO statečně brání. Jsou mně známy dvě podstatně lepší alternativy. Zpoždění je zatím 12 let.

3. Dálnice D8 přes CHKO České středohoří. V 80. letech se předpokládala málo konfliktní trasa na bázi dosavadní státovky s východním obchvatem Velemína a 3,5-4 km dlouhým tunelem pod hlavním hřebenem Českého středohoří, mimo sesuvná území. V r. 1993 ministr Stráský zablokoval mosteckou a libereckou variantu dálnice Praha-Drážďany, v r. 1995 byla vybrána riskantní trasa přes pět velkých sesuvných území v regionu, která ničí vzácnou přírodu i krajinný ráz regionu. EIA v r. 1996 byla fraškou. Výjimka ze zákona o ochraně přírody a krajiny byla od ministra Kužvarta získána pod hrozbou jeho odvolání z funkce. Při územním řízení v r. 2001 byl objeven endemický jeřáb český (+12 dalších zvlášť chráněných druhů). V r. 2002 ho někdo s asi 100 dalšími stromy vykácel. Zpoždění činí zatím sedm let. Stavba je právně neprůchodná a technicky silně riziková.

4. Dálniční obchvat Plzně. Vláda ČR jej schválila v r. 1991 v nekonfliktní trase KU na okraji zástavby města. Měl být hotov v r. 1997. Náměstek primátora a pozdější primátor Prosek ale z důvodů spekulace s pozemky prosazoval citelně horší a dražší trasu SU přes vrch Valík. V r. 1994 dosáhl změny trasy cestou porušení řady zákonů. Vrchní soud dal NGO v r. 1997 za pravdu. Vedení Plzně zvolilo strategii převálcovat platné zákony. Za tím účelem přes čtyři plzeňské poslance prosadilo zákon o dálničním obchvatu Plzně v nezákonné trase SUK2 přes vrch Valík. Vrchní soud pak ve strachu v rozporu s právem zrušil své rozhodnutí z r. 1997. Dnešní zpoždění osm let může ještě narůst, protože některá porušení zákonů jsou stále ve hře. 5. Dálnice D47 na Ostravu. Tuto dopravně neodůvodněnou dálnici vymyslel ministr Říman. K jejímu zdůvodnění prosadil dopravně i ekologicky špatný jižní obchvat Frýdku-Místku, nenapojující Ostravu na dálnici R48. D47 se chytl z populismu M. Zeman. Prosadil její výstavbu soukromou firmou Shiran Group za koloniálních podmínek pro ČR. Málo schopné Ředitelství silnic a dálnic by ji postavilo a provozovalo podstatně levněji. Hlavními kritiky D47 byly NGO. Dnes se k nim přidali mnozí další včetně Římana. Vláda V. Špidly se rozhodla odstoupit od smlouvy s firmou Shiran Group s tím, že dálnici postaví Ředitelství silnic a dálnic. Zatím činí časové ztráty dva roky. I přes penále snad 1 mld. Kč má přijít dle vlády ČR asi o 40 mld. Kč levněji.

Zpomalení ku prospěch věci

Významným argumentem pro setrvávání na špatně trasovaných dálnicích byl argument zpomalení jejich výstavby v důsledku změny trasy. Praxe ale ukazuje, že setrvávání na špatné trase při vytrvalém odporu NGO a poškozených obcí a občanů ji zdržuje podstatně déle. Je ekoteroristou ten, kdo prosazuje dálnici často ve špatné či nezákonné trase nebo ten, kdo se jí brání? Je pravda, že měrná spotřeba pohonných hmot a měrné emise jsou při delší jízdě po ucelené dálnici asi o třetinu menší než při jízdě mimo dálnici. Je pravda, že se uvolněná státočka po postavení dálnice ztiší. Je pravda, že měrná nehodovost na dálnici je asi třetinová. Je pravda též, že postavení ucelené dálnice zásadně zvýší ježdění auty v daném směru v ČR asi 3x. Jedno zdvojnásobení provozu je způsobeno přetažením dopravy z železnice a MHD, druhé vytvořením dopravy, která by bez dálnice nevznikla. Výsledkem je, že spotřeba pohonných hmot a emise vzrostou absolutně 2x, nehodovost se nezmění

(opticky se jí část přesune na navazující silnice) a hluk se sníží na uvolněné státočce, ale zvýší na dálničním koridoru a na návazných silnicích. Výstavba dálnice a zařízení s ní spojených zabírá množství půdy a i při dobrém trasování vytváří těžký dělicí efekt (dálnice Praha-Brno-Bratislava).

Bez protestů bychom mnohde již nejezdili

Každý rok část peněz vyčleněných na výstavbu dálnic byla nakonec použita na opravy silnic, výjimečně i železnic. Je možné, že kdyby odpůrci dálnic nezdržovali jejich výstavbu, byly by již některé silnice zcela nezpůsobilé provozu, tzv. vyježděné. Současným šlágregem dálničářů je prosadit v parlamentu zákon o dálnicích jako veřejně prospěšných stavbách, které lze ve veřejném zájmu prosazovat v rozporu s platnými zákony. Nečiní tak ale ve jménu rozvoje ekonomiky, ale ve jménu rozvoje mafiánského kapitalismu. Argument, že bez systematického hrubého porušování platných zákonů nelze dálnice stavět, jen ilustruje marasmus, do kterého se dopravní politika ČR dostala.