

# Doprava a životní prostředí

Magisterská studia se opírají o vlastní výzkum, zaměřený jak jinak, než na finance. Zkoumají se segmenty veřejných financí, které jsou stále závažnější - doprava, životní prostředí. K nim později přistoupí další sektory, zastoupené zatím v bakalářských programech, ale s možností pokračování v navazujícím magisterském studiu.

Nám jsou samozřejmě nejbližší posuzované otázky dopravy a životního prostředí ve vzájemné interakci a vždy s dosahem na veřejné finance. Záměry dopravních projektů mají nyní většinou složitý průběh projednávání.

Dopravní infrastruktura umožňující hladkou, plynulou dopravu s minimálními škodlivými efekty pro životní prostředí má pro svůj rozvoj lehkou cestu. Všeobecně se uznává, že je doprava významným předpokladem fungování a rozvoje ekonomiky. Jenomže dopravní infrastruktura přináší uživatelům dopravy i různá příkoří: ruch, hluk, exhalace, zábor pozemků, zásahy do vzhledu krajiny, jiné negativní vlivy. V globálu jsou negativa zpravidla převážně pozitivy, ne ale v územním průřezu. Občané chápou také např. to, že je nutno mít nápravní zařízení, protože někteří „taky spoluobčané“ jsou pro společnost nebezpeční. Jenže mají být tito nebezpeční lidé v jejich blízkosti?

A tak byla první studie Institutu pro evropskou integraci, vytvořeného k zajištění výzkumu evropské integrace, zaměřena na zhodnocení úplnosti transpozice unijního práva k ochraně životního prostředí do českého právního řádu.

Z obsahové stránky bylo možno konstatovat plnou transpozici nabytých znaků Společenství „aquis communautaire“ do českého práva. Zřejmě však jako důsledek mnoha let centrální příkazové ekonomiky, je transpozice v nárocích na správný aparát důkladnější, než by musela být. Námitky, stížnosti, projednávání mohou být mnohem zdouhavější, soudy pracují mnohem pomaleji a je také mnohem menší víra v jejich nezávislost. A tak může

*Bankovní institut vysoká škola a.s. Praha byl založen před 15 lety jako školící pracoviště Národní banky na pomoc rekvalifikaci pracovníků bankovního sektoru při transformaci z centrální příkazové na tržní ekonomiku.*

*Před 10 lety dostal akreditaci jako první soukromá vysoká škola k zahájení řady bakalářských studijních programů a později dvou navazujících magisterských programů: Finance a Informační technologie. K dotváření profilu absolventů byly od zahájení magisterských studijních programů zařazeny předměty Základy evropské integrace a Jednotný trh EU.*

*Později se přiřazovaly jako volitelné další předměty zaměřené na evropskou integraci - až po specializovaný studijní směr. A začala výuka více specializovaného bakalářského studia Veřejná správa a EU, aby se usnadnila i navazující specializovaná magisterská studia.*

skupina občanů, představující malou menšinu, zdržet realizaci velkých projektů dopravní infrastruktury až o desetiletí, komplikacemi při výkupu pozemků projekty podstatně zdražit a zejména pokládat každé zdržení realizace dohodnutého a přijatého záměru za pronikavý úspěch.

Odpovědi na opakované stížnosti, vyžadování dalších nikoliv nezbytných podkladových materiálů, jsou v zásadě mnohem tvrdší, než jak jsou reglementované v pravidlech chování úředníka aparátu organizací EU navenek, mohou být požadovány pod nejrůznějšími argumenty vícekrát, i nad rámec přímých souvislostí s posuzovanou problematikou. Jak zdůraznil místopředseda Evropské komise Siim Kallas, některé občanské skupiny se chovají jako lobbyisté, jenže na rozdíl od těch, které jsou registrovány a lze odhalit, za koho mluví, v případě některých občanských iniciativ tomu tak není.

Mezi příčiny průtahů ze stížností nesporně patří nedostatečná informovanost veřejnosti o rozvoje koncepcích - oponující lobbyisté mají v harmonogramu informačních akcí zpravidla náskok - také proto, že jejich stanoviska mohou být laičtější.

Ochrana životního prostředí a přírody nabývá až bizarních forem: aby mohlo dojít k modernizaci železniční trati celostátního významu, je nutno na ní postavit dva mosty, aby mohli bezpečně podcházet velcí savci: rysi, medvědi, vlci. A o desítky metrů dále se zase postaví přechod přes rekonstruovanou silnici I. třídy, aby tito velcí savci mohli přecházet. Důvod: byla to kdysi evropsky významná migrační trasa. Migrující medvědi zatím byli zjištěni tři. Nebylo by ale lepší neobnovovat jejich migrační trasy do jiných turistických oblastí, dokonce okolí velkých měst. Skutečně to chceme? Nebylo by lépe imigranty odchytit a dát do obor, posílit jimi nejpřísněji chráněné oblasti? A máme stamiliony na takové stavební akce, i když hynou lidí na nechráněných přejezděch?

A další příklad: staví se moderní závod s předpokládaným vývozem do celé Evropy. Upravuje se k tomu trať, aby kapacitně uspokojila potřeby. Efektivnost železniční přepravy je nesporně prokázána. Polovina obcí na jih od závodu se zkapacitněním železnice souhlasí na úseku na sever od výrobní lokality, polovina obcí na sever od závodu souhlasí se zkapacitněním na jih od lokality. Povědomí, že budou stejně v důsledku předchozích průtahů projíždět po místních silnicích a i navazujících kapacitních komunikacích stovky kamionů, tak, že se životní prostředí i podmínky obyvatel zhorší, jaksí uniká.

Vyhláška MŽP, stanovící požadavky na znalosti osob oprávněných zpracovávat posudky o vlivu dopravních investic na životní prostředí, neobsahuje znalosti, potřebné k zhodnocení alternativních řešení, soustřeďuje se jen na hodnocení předloženého návrhu.

**Následovala studie k efektivnosti výstavby Pražského okruhu a některých dalších kapacitních silničních komunikací.**

Zpravidla se porovnávají investiční náklady různých variant výstavby. Studie Institutu pro evropskou integraci si kladou odlišný cíl: vyjádřit, jak velké ztráty jsou na životním prostředí z odkladu výstavby, měřeno zvýšenou spotřebou paliva z kongescí, také ale počtem nehod a jejich hospodářských důsledků. Na kapacitních komunikacích typu



D a R je zdánlivě více nehod, než na komunikacích nižší třídy. Jenomže měřeno vozovými kilometry je situace zcela opačná; kapacitnější komunikace jsou podstatně bezpečnější.

V průběhu prací se několikrát měnily podklady k peněžnímu vyjádření ztrát z exhalací. Ten poslední návrh, který bude oficiálně platit pravděpodobně celé desetiletí, je ve směrnici Evropského parlamentu a Rady k „ozelenění“ silničních vozidel, která se budou v EU nakupovat za veřejné prostředky. V tomto výsledném návrhu jsou efekty z exhalací podstatně nižší než z úspory paliva, než tomu bylo předtím (výpočet obou hodnot má přitom týž základ). Jestliže se v případě Pražského okruhu vezmou v úvahu denní průjezdy až více než statisíce vozidel. Na dokončené čtvrtině okruhu přesahuje průměrná rychlost jízdy 80 km/h (místy jde o dálnice), zatímco na komunikacích nahrazujících zatím okruh je rychlost sotva poloviční, protože na průjezd každé ze tří čtvrtin trasy, které budou v budoucnu nahrazeny Pražským okruhem, připadá na každý čtvrtinový úsek celého okruhu (po cca 20 km) cca 10 zastavení a rozjezdů. Úspora neobnovitelných paliv a k tomu i úspora z emisí skleníkových plynů dosahuje v oblasti pozemních komunikací pozoruhodné výše, v každém případě přesahující pomyslné úspory z neprovedené výstavby.

**Poslední závažnou skupinou je efektivnost železniční dopravy na regionálních a místních tratích.** Tyto trati byly budovány v době, kdy mohly být jejich jedinými konkurenty potahová doprava

a kočáry. Přes významný technický rozvoj železnice byl rozvoj vozidel silniční dopravy rychlejší.

K tomu přistupuje skutečnost, že v ČR se předpokládalo - a stále předpokládá po skončení finanční a reálné ekonomické krize - dosáhnout nejvyšší nebo druhý nejvyšší počet vyrobených aut na obyvatele (když druhý nejlepší, pak za Slovenskem). Je možno stavět takový rozvoj jen na vývozu?

A posléze - do počátku krize (indikativně se stanoví hranice 1. 7. 2008) bylo v EU cca 23 mil. živností a malých a středně velkých podniků a jen 41 tis. velkých podniků. Na ty malé připadalo podle odhadu již až 80% podíl zaměstnanosti v soukromém sektoru. Tento podíl se zřejmě po krizi zvýší. Malé a střední podniky zásobují zatím místní trhy. Budou proto potřebovat tolik železniční dopravy, jako dříve?

Hledá se zkrátka minimální počet cestujících, od něhož je energeticky (a i emisně) efektivnější hromadná doprava, od nichž je energeticky efektivnější kapacitnější dopravní prostředek proti méně kapacitnímu a tedy také železniční motorová jednotka proti autobusu. A porovnávají se tedy počty cestujících, od nichž by mohly být železnice environmentálně efektivnější než doprava silniční.

A pak je tu nákladová efektivnost: kolik musí být vlaků na traťovém úseku místní či regionální trati, aby se náklady dopravní cesty s nejvýše 50% náhradou z veřejných rozpočtů na tyto náklady železnice vztahované na jeden vlak ukázaly jako nákladově efektivní.

Do počátku letošního roku se posuzovala možnost správních opatření ke zvýšení počtu cestujících po

železnici. Další dotace jsou nereálné - železnice jako celek dostává z veřejných rozpočtů dotace (veřejné nebo skryté) cca ve výši 2/3 veškerých nákladů, a to při spíše mizerné úrovni údržby a oprav infrastruktury. Může ale dráha dostávat více?

Jenomže v polovině února došlo k zlomu. To když Evropská komise schválila návrh dánské vlády na poskytování dotací v případě sociálně citlivých skupin: důchodců, malých dětí v doprovodu dospělých, studentů a důchodců. Takže správná opatření, i když je bude železniční lobby v ČR nadále prosazovat, se stanou dříve či později protiprávní.

A začínají se prověřovat i oblíbené teze tzv. železných, že je železnice úspornější, pokud jde o zábor půdy, než doprava silniční. To platí v případě nevyužití kapacity železniční dopravní cesty, ne ale u nových projektů počítajících s využitím železnice pro přepravu na krátké a střední vzdálenosti. V případě nákladní dopravy nutno s kamionovou dopravou srovnávat vlaky Nex - nákladní expresy. A zatím, co na jeden pruh kapacitní komunikace při rychlosti např. 80 km/h může připadnout až 12 nákladních souprav po 40 t brutto a 24 t zboží, na železnici vlivem zabezpečovacích systémů (potřeba tří oddílů k bezpečné jízdě jednoho vlaku, na 1 km tedy 1/3 hmotnosti vlaků), nelze ani přibližně srovnatelnou kapacitu při dostatečně krátkých intervalech dopravní obsluhy v místní přepravě po železnici dosáhnout. (Namísto 288 t v našem příkladu 864 t). To samozřejmě na místních a regionálních tratích nemůže přicházet v úvahu. ■

*Doc. Ing. Antonín Peltrám, CSc.*

# FOR LOGISTIC

**2. MEZINÁRODNÍ VELETRH DOPRAVY, LOGISTIKY, SKLADOVÁNÍ A MANIPULACE**  
2<sup>nd</sup> INTERNATIONAL TRADE FAIR OF TRANSPORT, LOGISTICS, STORAGE AND HANDLING

## JARO / SPRING 2010



odborná garance / guarantee



### PRAGUE – PVA Letňany

ABF, a.s., veletržní správa, Trade Fair Administration, Mimoňská 645, 190 00 Praha 9, CZ  
tel.: + 420 222 891 262, fax: + 420 222 891 199, e-mail: forlogistic@abf.cz, www.forlogistic.cz

