

V Praze 4.6.2008

Vážená paní poslankyně, vážený pane poslanče,

rádi bychom Vás seznámili s prvními výsledky naší *Analýzy výstavby a financování dopravních staveb v ČR*. Jelikož jsou dopravní stavby často kritizovány jako předražené a opožděné, podrobili jsme současný systém plánování a schvalování dopravních staveb kritické analýze s cílem zjistit, jaké jsou jeho slabiny a jakým způsobem by se měly napravit. Dnes jsme zveřejnili analýzy dvou dílčích témat, z nichž Vám předkládáme hlavní zjištění a doporučení. Podrobné analýzy zveřejňujeme na novém portálu [www.cenadalnic.cz](http://www.cenadalnic.cz).

### **1) Neadekvátní cena českých dálnic**

#### **Hlavní zjištění:**

- Výsledky všech komparativních studií porovnávajících cenu dálnic v ČR a v zahraničí (včetně korigovaných výsledků studií objednaných ŘSD) jednoznačně ukazují, že výrazné předražování je skutečným a závažným problémem výstavby českých dálnic.
- ŘSD zbytečně vynakládá veřejné zdroje na zavádějící studie, jimiž klame veřejnost i politickou reprezentaci. Důvěryhodnými se ukazují být kontrolní zprávy Nejvyššího kontrolního úřadu, které zůstávají bez odezvy.

#### **Doporučení k nápravě:**

- Pro schvalování rozpočtů a nákladů staveb nechávat zpracovat expertní nezávislé hodnocení, které posoudí oprávněnost a adekvátnost předpokládaných nákladů na dopravní stavby.
- Zvýšit pravomoci NKÚ, aby jeho kontrolní závěry byly závazné a náprava chyb vymahatelná tak, jak je tomu například v sousedním Německu.

### **2) Oblast dopravní politiky ČR**

#### **Hlavní zjištění:**

- Rozhodování o výstavbě a modernizaci dopravní infrastruktury neprobíhá na základě konzistentního strategického plánu. Mezi strategickým dokumentem *Dopravní politika ČR na léta 2005-2013*, definujícím velmi obecné cíle, a *Harmonogramem výstavby dopravní infrastruktury (HVDI)*, který je pouhým seznamem plánovaných staveb, chybí logický mezičlánek, který by obsahoval strategické posouzení plánovaných staveb na základě multikriteriální analýzy jejich dopravního, společenského a ekonomického přínosu a vlivu na životní prostředí. V současné době proto není zřejmé, jaké stavby jsou prioritní a z jakého důvodu. Riziko neúčelného vynaložení veřejných zdrojů je tudíž nepřiměřeně vysoké.
- HVDI je postaven na spodní hranici odhadů celkových investičních nákladů a horní hranici odhadů příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury. Přitom se obvykle staví

Oživení, Pelléova 7, 160 00 Praha 6, tel. 257 531 983, fax. 257 532 369  
e-mail: [oziveni@oziveni.cz](mailto:oziveni@oziveni.cz); [www.oziveni.cz](http://www.oziveni.cz), [www.bezkorupce.cz](http://www.bezkorupce.cz)

Ekologický právní servis, Pěrvrátická 330, 390 01 Tábor, tel. 381 253 904  
email: [tabor@eps.cz](mailto:tabor@eps.cz), [www.eps.cz](http://www.eps.cz), [www.hluk.eps.cz](http://www.hluk.eps.cz)

draž, než se plánuje, a financí je dlouhodobě k dispozici méně, než se předpokládá. HVDI tak nezodpovědným způsobem zvyšuje riziko celkového nedostatku finančních zdrojů při současné vysoké rozestavěnosti staveb.

#### **Doporučení k nápravě:**

- Dopracovat a schválit *Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury* (GEPARDI) podle původního zadání. Již zpracovanou multikriteriální analýzu, tvořící nezveřejněnou přílohu 3 ke GEPARDI, doporučujeme začít používat pro posouzení důležitosti a potřebnosti plánovaných staveb a jejich vzájemné porovnání mezi sebou. Takováto multikriteriální analýza by se měla stát povinným podkladem pro tvorbu a schvalování rozpočtu SFDI.
- Podrobně rozpracovat různé scéněře příjmů SFDI od optimálního po krizový (obdobně jako mělo být v GEPARDI) a k tomu adekvátně určit investiční priority pro nedostatkové scéněře.

Jsme přesvědčeni, že oblast plánování, financování a výstavby dopravní infrastruktury trpí velmi vážnými nedostatky. Máme proto v plánu podrobně zmapovat a zanalyzovat tuto oblast celou, navrhnout další navazující doporučení k nápravě a informovat Vás. Další část analýzy týkající se sestavování a schvalování rozpočtu a rozhodování o jednotlivých stavbách bude zveřejněna v červenci.

Budeme rádi za jakýkoliv Váš zájem o nápravu současného stavu.

**Tomáš Kramár**, Oživení, tel.: 724 207 527, [tomas.kramar@oziveni.cz](mailto:tomas.kramar@oziveni.cz)

**Pavel Doucha**, Ekologický právní servis, tel.: 608 873 437, [pavel.doucha@eps.cz](mailto:pavel.doucha@eps.cz)

*Zpracování Analýzy výstavby a financování dopravních staveb v ČR bylo podpořeno grantem z Islandu, Lichtenštejnska a Norska v rámci Finančního mechanismu EHP a Norského finančního mechanismu prostřednictvím Nadace rozvoje občanské společnosti a grantem Nadace Open Society Fund Praha. Analýza nesleduje žádné stranické politické cíle ani komerční zájmy.*

Oživení, Pelléova 7, 160 00 Praha 6, tel. 257 531 983, fax. 257 532 369  
e-mail: [oziveni@oziveni.cz](mailto:oziveni@oziveni.cz); [www.oziveni.cz](http://www.oziveni.cz), [www.bezkorupce.cz](http://www.bezkorupce.cz)

Ekologický právní servis, Pěrvrátillská 330, 390 01 Tábor, tel. 381 253 904  
email: [tabor@eps.cz](mailto:tabor@eps.cz), [www.eps.cz](http://www.eps.cz), [www.hluk.eps.cz](http://www.hluk.eps.cz)