

HODNOCENÍ DOPADŮ VYBRANÝCH PROJEKTŮ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Z POHLEDU PROSTOROVÝCH NÁROKŮ

ENVIRONMENTAL IMPACT EVALUATION OF CHOSEN INFRASTRUCTURE TRANSPORT PROJECTS WITH EMPHASIS ON APPROPRIATION OF LAND

ING. VILÉM PAŘIL

Katedra regionální ekonomie a správy | *Dep. of Regional Economics and Administration*
Ekonomicko-správní fakulta | *Faculty of Economics and Administration*
Masarykova univerzita | *Masaryk University*
✉ *Lipová 41a, 602 00 Brno, Czech Republic*
E-mail: vilem@mail.muni.cz

Anotace

Následující článek je zaměřen na hodnocení dopadů vybraných dopravních projektů pozemních komunikací v České republice na životní prostředí s důrazem na problematiku záboru půdy. Jsou zde zkoumány především expresní koridory a cílem je určení možností jejich vzájemné komparace vzhledem k ostatním rozvojovým souvislostem expresní infrastruktury, především ve vztahu k poptávce. Zkoumány budou stávající dopravní tepny i plánované projekty, které vycházejí z dopravní sektorové strategie Ministerstva dopravy ČR.

Klíčová slova

dopravní infrastruktura, expresní doprava, dopady na životní prostředí, zábor půdy.

Annotation

Following article is aimed on environmental impact evaluation of chosen ground transport infrastructure projects in Czech Republic with emphasis on the appropriation of land. The subject of this article is to analyze express transport corridors and the objective is to identify opportunities of project comparison in the relation with the other development circumstances, e.g. in the relation with demand. Analysis includes both current transport projects and even planned projects that come from the long-term transport sector strategy from Ministry of Transport in Czech Republic.

Key words

transport infrastructure, express transport, environmental impact evaluation, appropriation of land.

JEL classification: Q51, R42

Úvod

Problematika výstavby dopravní infrastruktury je bezpochyby velmi důležitou a významnou částí národního hospodářství zajišťovanou či financovanou především veřejným sektorem. Je to právě z toho důvodu, že tento statek se velmi blíží naplnění kritérií nerivalitní spotřeby a nevylučitelnosti ze spotřeby, což je předpokladem pro identifikaci veřejného statku (Strecková, Malý, 1998:44-48). Avšak je nutné podotknout, že jednotlivé sektory dopravy i jednotlivé dopravní projekty není možné obecně považovat za čisté veřejné statky, neboť dle různých okolností jedno ze dvou výše uvedených kritérií nemusí naplňovat a lze je tak řadit spíše do kategorie statků smíšených. Tou částí dopravního sektoru, která je především ovlivňována veřejnou volbou prostřednictvím rozhodování napříč politicko-byrokratického procesu, je především výstavba, rekonstrukce a údržba či modernizace

(adaptace na nové technické či poptávkové požadavky) dopravní infrastruktury. Právě tato část dopravního sektoru je téměř výhradně financována veřejným sektorem. Při pohledu do zahraničí je pak zřejmé, že projekty na výstavbu dopravní infrastruktury realizované ve spolupráci se soukromým sektorem nejčastěji selhávají z důvodu chybného odhadu poptávky po dopravě či intenzity dopravy (Řežuchová, 2010:82-83, 90). Při zapojení soukromého sektoru do této oblasti tedy dochází k tržním selháním či lépe vyjádřeno k tržním nedokonalostem, neboť nejde prakticky o selhání tržního mechanismu, ale spíše jde o projev jeho imanentních vlastností či tendencí (Svoboda, 2007: 561-579). Je tedy možné předpokládat i do budoucna klíčovou roli veřejného sektoru v této oblasti. Předmětem tohoto článku z pohledu vymezení sektoru dopravy je především oblast expresní silniční infrastruktury, tedy síť rychlostních silnic a dálnic v České republice. Významnost fenoménu silniční dopravy lze snadno reflektovat jen při pohledu na výdaje do oblasti dopravní infrastruktury, které se mezi lety 2000 až 2011 pohybují mezi zhruba 18 až 68 mld. Kč ročně (v průměru 45 mld. Kč), při uvážení pouze dálnic, rychlostních silnic a silnic I., II. a III. třídy (MD, Ročenky dopravy, 2000-2011). Dalším důležitým faktem je skutečnost, že poměr investic do silniční dopravní infrastruktury vzhledem k výdajům na její opravy a údržbu se ve stejném období v průměru pohyboval v poměru 7:3, což mimo jiné vypovídá o tom, že investice do nové dopravní infrastruktury indukují další nezanedbatelné výdaje na opravu a údržbu těchto komunikací, s jejichž navýšením je nutné počítat i v následujících letech při tvorbě státního rozpočtu či rozpočtů krajských (v případě II. a III. tříd) a tyto výdaje navíc jsou navíc často mandatorního charakteru¹. S potřebou výstavby dopravní infrastruktury samozřejmě vznikají nároky nejen na veřejné rozpočty, které jsou explicitně vyjádřeny částkami investovanými do příslušných projektů, ale vedle těchto finančních dopadů samozřejmě mají jednotlivé projekty i další socio-ekonomické dopady např. na kvalitu podnikatelského prostředí (Viturka, Pařil, Tonev, 2012a:29) nebo dopady environmentálního charakteru. Právě dopady na vybranou environmentální komponentu jsou v tomto článku posuzovány. Sledovanou komponentou a předmětem z hlediska vymezení dopadů na životní prostředí je pak zábor půdy jako jeden z nákladů výstavby silniční dopravní infrastruktury, který zároveň postihuje jeden z téměř výhradně ireversibilních procesů, které jsou výstavbou způsobeny. Hlavním cílem tohoto článku je tedy nastínit možnosti komparace komparativního hodnocení projektů expresní silniční infrastruktury dle reálných či potenciálních dopadů na zábor půdy těmito projekty způsobený. K tomu je vhodné dodat, že hodnocení jednotlivých staveb podléhá procesu EIA, který je však velmi úzce zaměřený na jednotlivé stavby a neumožňuje tak jejich vzájemnou komparaci. Dokumenty strategického charakteru pak podléhají procesu SEA, který v podstatě vzhledem k rozsahu hodnocené agendy (např. Dopravní politika 2014 až 2020) má spíše obecnější charakter a vedle toho formuluje hlavní problémová místa (u nichž je hodnocení velmi konkrétní, nicméně nikoliv komparativní)².

1. Metodika hodnocení

Metodika hodnocení dopadů projektů dopravní infrastruktury vychází z několika zdrojů informací. Základním geografickým nástrojem potřebným ke zmapování nároků expresní silniční dopravní infrastruktury (dále jen D+R) je webový portál <http://geoportal.gov.cz>, ze kterého byla čerpána data o vedení jednotlivých projektů D+R z prostorového hlediska. Východiskem tohoto hodnocení je předpoklad, že pozemek pod sledovanou komunikací původně byl či stále je součástí zemědělského půdního fondu, bylo nebo je tedy možné tento pozemek využívat jiným způsobem užívání či jeho užívání za stanovených podmínek libovolně změnit. Metodika hodnocení pak spočívá v podstatě ve

¹ Při podrobnějším pohledu a posouzení výdajů do silniční dopravní infrastruktury ve dvou po sobě jdoucích obdobích, první od roku 2000 do roku 2005 a druhé období od roku 2006 do roku 2011, je zřejmé, že zatímco v prvním období se výdaje na opravy a údržbu v průměru pohybovaly okolo 8,9 mld. Kč ročně, ve druhém období to již bylo 15,55 mld. Kč ročně, což představuje nárůst o 6,65 mld. Kč. Pokud je vzato v potaz, že v prvním období se investovalo do silniční dopravní infrastruktury zhruba 122 mld. Kč (MD, Ročenky dopravy 2000 až 2011), pak lze říci, že každých 18,4 mld. Kč investic do dopravní infrastruktury v prvním období způsobilo navýšení ročních výdajů na její opravy a údržbu v následujícím období o jednu miliardu korun. Vezme-li se v úvahu, že výstavba kilometrového úseku nové dálnice se v ČR pohybuje zhruba od 350 do až téměř 850 mil. Kč, pak znamená výstavba zhruba 20 až 50 kilometrů dálnice budoucí zatížení státního rozpočtu o jednu miliardu korun.

² Např. u hodnocení SEA Dopravní politiky 2014 až 2020 byly vybrané jako projekty silniční infrastruktury s potenciálně největšími negativními dopady na veřejné zdraví následující projekty (SEA, Dopravní politika ČR 2014-2020 s výhledem do roku 2050, 2013): R35 (úsek Turnov – Úlibice), R43 (úsek Rozstání – Chornice) a R55 (úsek Bzenec – Mikulčice).

dvou níže srovnávaných přístupech. Základní přístup hodnocení vychází z vyhlášky 3/2008 Sb. Ministerstva financí o oceňování majetku, oceňovací vyhlášky. Dle této vyhlášky je momentálně evidováno v České republice 2 199 bonitně půdně ekologických jednotek v pěti různých třídách ochrany (dle zákona 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu, část D), jejichž průměrná cena reflektující koeficienty tříd (dle zákona o ZPF) činí dle poslední novelizace výše zmíněné vyhlášky 15,88 Kč/m² (dle přílohy č. 22 k výše zmíněné vyhlášce). Další úprava této ceny pak reflektuje přílohu č. 23 této vyhlášky, která reflektuje oceňování těchto pozemků dle jejich polohy na katastrech významných národních, regionálních či mikroregionálních center³. Významným faktorem, který tedy ovlivňuje dopady jednotlivých projektů D+R z pohledu záboru půdy je poloha a umístění této komunikace ve vztahu ke katastrům obcí. Tato poloha pak může ovlivňovat výsledky při srovnání s pouhým absolutním vyjádřením záboru půdy ve fyzických ukazatelích (m² či ha). Z pohledu záboru půdy jsou zahrnuty nejen samotné komunikace, ale i k nim přiléhající pásma o šířce 2 metrů na každé straně komunikace, dále víceúrovňové křižovatky či dálniční sjezdy a v neposlední řadě také nároky související infrastruktury, tedy dálničních odpočívek či benzinových stanic.

Rozšířený druhý metodický přístup využitý v tomto článku vychází z přístupu hodnocení kritéria udržitelnosti (Viturka, Pařil, Tonev, 2012b:254), ale je navázán na výše zmíněný zákon o ZPF (část B). V tomto přístupu je tedy zohledněno, zdali u jednotlivých projektů D+R dochází ke stykům, respektive územním kolizím s přírodně významnými lokalitami, přičemž za kolizní pásmo je považováno pásmo do vzdálenosti 500 metrů od okraje komunikace, což je vymezení respektující hlukové znečištění (Viturka, Pařil, Tonev, 2012a:31-32). Území zahrnutá v tomto druhém přístupu zahrnují především území chráněná dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, dále zákona č. 254/2001 o vodách (vodní zákon), a dále zahrnuje i území významná z mezinárodního pohledu - především území vymezená organizací UNESCO jako biosférické rezervace a geoparky, a dále území vymezená Ramsarskou úmluvou jako významné mokřady (v ČR přijata jako Sdělení federálního ministerstva zahraničních věcí 396/1990 Sb.). Z pohledu zákona o ochraně přírody a krajiny byly hodnoceny kolizní úseky se zvláště chráněnými územími velkého i malého rozsahu, dále území zahrnutá do Natury 2000, tedy evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Z pohledu vodního zákona pak byly hodnoceny kolizní úseky s chráněnými oblastmi přirozené akumulace vod a ochranná pásma vodních zdrojů (zdrojem pro zmapování této komponenty významných území byl informační portál <http://heis.vuv.cz>). V jednotlivých kolizních úsecích pak byla cena půdy násobena koeficientem ekologické váhy (zohledňujícím také nezastavěnost daného území v územním plánu). Byly tedy posuzovány následující typy lokalit: národní přírodní rezervace a jejich ochranná pásma (ekologická váha 20), národní přírodní památky a jejich ochranná pásma (ekologická váha 20), přírodní rezervace a jejich ochranná pásma (ekologická váha 15), přírodní památky a jejich ochranná pásma (ekologická váha 15), chráněné krajinné oblasti (ekologická váha 15); z hlediska Natury 2000 pak evropsky významné lokality (ekologická váha 15), ptačí oblasti (ekologická váha 20); chráněné oblasti přirozené akumulace vod (ekologická váha 10), ochranná pásma vodních zdrojů (ekologická váha 10); z hlediska mezinárodní ochrany pak ramsarské mokřady (ekologická váha 20), UNESCO biosférické rezervace (ekologická váha 20) a Geopark UNESCO (ekologická váha 10). Zohlednění finanční hodnoty pak lze identifikovat i jako přínos do analýzy výnosů a nákladů, která je v oblasti dopravy využívána např. i při rozhodování o prostředcích z operačních programů (Halámek, 2011:95).

2. Výsledky hodnocení

V následující části jsou zachyceny souhrnné nejvýznamnější výsledky tohoto hodnocení. V tabulce č. 1 jsou zachyceny celkové nároky jednotlivých projektů D+R na zábor půdy z pohledu absolutního

³ Pro území hlavního města Prahy je tedy uplatňován koeficient 6,6, pro obce s ním sousedící koeficientu 3,8 a pro obce do vzdálené do 7 kilometrů pak 2,4; dále pro Brno a Ostravu je uplatňován koeficient 4,2, pro sousedící obce 2,6 a pro obce do okolí 5 km pak 1,8; pro Plzeň a Liberec je uplatňován koeficient 3,4, pro sousedící obce 2,2 a pro obce do vzdálenosti 4 km koeficient 1,6; další kategorií jsou obce mezi 50 a 100 tis. obyvateli, pro které je uplatňován koeficient 3,0, pro sousedící obce 2,0 a pro obce vzdálené do 3 km pak koeficient 1,5; další zohledněnou kategorií jsou regionální centra odpovídající významnějším bývalým okresním městům s velikostí 25 až 50 tis. obyvatel, pro které je uplatňován koeficient 2,6 a pro obce s nimi sousedící pak koeficient 1,8; posledními zohledněnými kategoriemi jsou obce s 10 až 25 tis. obyvateli (koeficient 2,2), obce s 5 až 10 tis. obyvateli (koeficient 1,8) a obce se 2 až 5 tis. obyvateli (koeficient 1,4).

dopadu celkového dopadu na tuto komponentu, který je vyjádřený v hektarech. Ve sloupci „plocha-realizace“ jsou zobrazeny nároky částí projektů již realizovaných nebo projektů ve výstavbě. Ve sloupci „plocha-plán“ jsou pak reflektovány nároky plánovaných projektů D+R a ve sloupci „plocha-celkem“ jsou dopady potenciálně dokončených projektů D+R. Druhá část tabulky č. 1 pak zachycuje celkové náklady na zábor půdy, přičemž je opět respektováno rozdělení na projekty realizované či v realizaci, projekty plánované a na potenciálně dokončené projekty. V této části tabulky jsou uvažovány dvě varianty finančního ohodnocení. První z nich, tzv. „minimální varianta“, přesně reflektuje metodiku popsanou výše. Druhá, tzv. „maximální varianta“ pak reflektuje předpoklad nezastavěnosti území z přílohy B zákona o ZPF (tedy navýšení ceny koeficientem 5).

Tab. 1: Zábor půdy způsobený projekty D+R a jeho potenciální hodnota z pohledu ZPF

Projekty D+R	plocha - realizace (ha)	plocha - plán (ha)	plocha - celkem (ha)	Min. náklady - realizace (mil. Kč)	Max. náklady - realizace (mil. Kč)	Min. náklady - plán (mil. Kč)	Max. náklady - plán (mil. Kč)	Min. náklady - celkem (mil. Kč)	Max. náklady - celkem (mil. Kč)
D1	1 806	70	1 876	596	2 981	21	104	617	3 085
R1	291	155	446	260	1 298	141	706	401	2 004
D2	256	0	256	75	375	0	0	75	375
D3-vV	78	490	568	22	111	104	518	126	629
D3-vZ	78	513	591	22	111	110	551	132	662
R4	215	130	345	83	415	25	124	108	539
D5	776	0	776	200	1 001	0	0	200	1 001
R6	383	264	647	130	648	58	289	187	937
R7	222	132	354	66	328	30	150	95	477
D8	426	0	426	104	520	0	0	104	520
R10	329	0	329	106	528	0	0	106	528
D11	393	199	592	113	566	54	272	168	839
R35-vJ	475	535	1 011	141	704	109	546	250	1 250
R35-vS	475	520	996	141	704	104	522	245	1 225
R35-vSS	446	548	994	135	675	112	559	247	1 234
R43	18	231	250	10	48	58	292	68	340
R46	168	0	168	49	247	0	0	49	247
R48	265	42	307	71	353	18	90	89	443
R49	0	183	183	0	0	42	209	42	209
R52-vV	0	39	39	0	0	16	80	16	80
R52-vZ	65	103	168	12	62	25	126	37	187
R55	85	270	355	23	115	72	358	95	473
R56	107	0	107	58	288	0	0	58	288
R63	21	0	21	6	31	0	0	6	31

Zdroj: www.geoportal.gov.cz, přílohy č. 22 a 23 k vyhlášce č. 3/2008 Sb., část B a D zákona 334/1992 o ochraně ZPF, vlastní zpracování

V tabulce č. 2 je zobrazeno pořadí jednotlivých projektů z pohledu záboru půdy a z pohledu jejího finančního ocenění (kde platí, že čím nižší je pořadové číslo, tím nižší jsou potenciální náklady). Řada výsledků je samozřejmě očekávatelná, neboť jsou hodnoceny celkové nároky, a tedy cena je jednoznačně ovlivňována celkovou délkou dané komunikace (kromě jiného), nicméně naproti tomu jsou u několika projektů zahrnuty i jednotlivá nejdůležitější variantní řešení, která zobrazují jejich potenciální náklady na zábor půdy⁴.

⁴ Z tohoto pohledu jsou nejzajímavějším projekty R52 (varianta východní – vV a varianta západní – vZ), D3 (varianta východní – vV a varianta západní – vZ) a R35 (varianta superseverní – vSS, varianta severní – vS a varianta jižní – vJ).

Tab. 2: Pořadí projektů dle nároků na zábor půdy - celkové nároky dokončených projektů

Celkové nároky /D+R	ZPF - plocha	ZPF - náklady	Celkové nároky /D+R	ZPF - plocha	ZPF - náklady
R63	1	1	R10	10	13
R52-vV	2	2	R4	11	14
R52-vZ	4	3	D3-vV	16	15
R49	6	4	D3-vZ	17	16
R46	5	5	D11	18	17
R56	3	6	R6	19	18
R43	7	7	D5	20	19
D2	8	8	R35-vS	22	20
R48	9	9	R35-vSS	21	21
R55	13	10	R35-vJ	23	22
R7	12	11	R1	15	23
D8	14	12	D1	24	24

Tab. 3: Pořadí projektů dle nároků na zábor půdy - plánované projekty

Plánované projekty /D+R	ZPF - plocha	ZPF - náklady	Plánované projekty /silnice	ZPF - plocha	ZPF - náklady
R52-vV	1	1	R43	10	10
R48	2	2	R55	12	11
D1	3	3	D3-vV	13	12
R4	5	4	R35-vS	15	13
R52-vZ	4	5	R35-vJ	16	14
R7	6	6	D3-vZ	14	15
R49	8	7	R35-vSS	17	16
D11	9	8	R1	7	17
R6	11	9			

Zdroj: www.geportal.gov.cz, přílohy č. 22 a 23 k vyhlášce č. 3/2008 Sb., část B a D zákona 334/1992 o ochraně ZPF, vlastní zpracování

Zřejmě zajímavější pohled na pořadí je pak zobrazen v tabulce č. 3, kde jsou uvažovány pouze plánované projekty D+R. Zde bezpochyby zajímavým výsledkem je umístění východní varianty R52 o 3 a 4 místa před západní variantu, kde navíc není zohledněna skutečnost, že při realizaci západní varianty bude nutné vybudovat dvoupruhový obchvat Břeclavi ze směru plánované R55. Při zvážení této skutečnosti bude při realizaci západní varianty realizován úsek třikrát delší než v případě východní varianty, a to i z pohledu záboru půdy, což koreluje s dalšími již konstatovanými pochybeními ze strany např. Nejvyššího kontrolního úřadu, Ekologického právního servisu či výzkumné společnosti Motran Research, zabývající se dopravním plánováním (EPS, 2006; NKÚ, 2008; Motran 2013). Dalším zajímavým výsledkem je projekt D3, kde jeho západní varianta z pohledu záboru půdy nepotvrzuje „šetrnost“ preferované varianty ŘSD oproti variantě východní. Problematika variant R35 je pak diskutována níže. U projektu R1 je patrný významný posun v umístění při zohlednění finanční hodnoty oproti ukazateli rozlohy (o deset míst). Tato skutečnost je evidentně způsobena metodikou hodnocení a polohou této stavby, která se nachází výlučně na území hlavního města Prahy či v obcích k ní bezprostředně přiléhajících.

V tabulkách 4 a 5 jsou pak uvedeny minimální a maximální varianty korespondující s výše popsanou metodikou, které vyčíslují potenciální či již realizované náklady na zábor půdy u jednotlivých projektů D+R při zohlednění kolizních úseků s výše popsanými přírodně cennými lokalitami z pohledu české legislativy, evropských směrnic i vybraných mezinárodních úmluv. V tabulce 4 jsou zachyceny celkové dopady potenciálně dokončených projektů D+R a jejich pořadí od nejmenšího zásahu po největší.

V tabulce 5 jsou pak uvažovány pouze projekty plánované a jejich vzájemné pořadí. Pozornost je vhodné věnovat opět variantním řešením. Postup rozšířenou metodikou potvrzuje předchozí výsledky jak u R52, tak u D3 (kde se v obou případech jeví východní varianta jako šetrnější). Naopak u R35 se pořadí mění a varianta severní ohodnocená v předchozí části nejlepším umístěním se dostává zohledněním přírodních lokalit až na poslední místo ze všech tří uvažovaných variant, přičemž za nejšetrnější z pohledu záboru půdy se v tomto případě jeví varianta jižní. Dalšími projekty, které se umísťují z hlediska celkových dopadů ve spodní části tabulky, jsou pak R43, R1, R6 a R55.

Tab. 4: Pořadí projektů dle celkových nároků na zábor půdy při zohlednění chráněných území

Projekty D+R	ZPF		ZCHÚ	CHOPAV	OPVZ	Celkem		Pořadí
	Min. náklady celkem (mil. Kč)	Max. náklady celkem (mil. Kč)	náklady celkem (mil. Kč)	náklady celkem (mil. Kč)	náklady celkem (mil. Kč)	CELKEM MIN.	CELKEM MAX.	
R63	6	31	17	0	0	23	48	1
R46	49	247	22	5	0	76	273	2
R56	58	288	11	0	0	69	299	3
R52-vV	16	80	222	63	10	311	375	4
R49	42	209	45	113	88	288	455	5
R48	89	443	61	0	4	153	507	6
R52-vZ	37	187	429	0	24	490	640	7
R7	95	477	92	83	1	272	654	8
R43	68	340	178	0	178	423	695	9
R4	108	539	132	0	66	306	737	10
D2	75	375	251	121	0	447	747	11
R55	95	473	422	103	98	718	1 097	12
D8	104	520	384	148	69	705	1 121	13
R10	106	528	200	255	145	706	1 129	14
D3-vV	126	629	268	214	164	771	1 274	15
D3-vZ	132	662	263	214	159	768	1 298	16
D11	168	839	200	150	175	693	1 364	17
D5	200	1 001	346	0	103	650	1 451	18
R6	187	937	618	228	80	1 112	1 862	19
R1	401	2 004	283	0	22	705	2 308	20
R35-vSS	247	1 234	872	516	122	1 756	2 744	21
R35-vJ	250	1 250	790	604	103	1 747	2 747	22
R35-vS	245	1 225	879	661	128	1 913	2 894	23
D1	617	3 085	555	104	368	1 645	4 113	24

Zdroj: www.geoportal.gov.cz, přílohy č. 22 a 23 k vyhlášce č. 3/2008 Sb., část B a D zákona 334/1992 o ochraně ZPF, vlastní zpracování

Tab. 5: Pořadí plánovaných projektů dle nároků na zábor půdy při zohlednění chráněných území

Projekty D+R	ZPF		ZCHÚ	CHOPAV	OPVZ	Celkem		Pořadí
	Min. náklady plán (mil. Kč)	Max. náklady plán (mil. Kč)	náklady plán (mil. Kč)	náklady plán (mil. Kč)	náklady plán (mil. Kč)	CELKEM MIN. plán	CELKEM MAX. plán	
R48	18	90	52	0	0	70	142	1
R4	25	124	19	0	8	51	150	2
D1	21	104	0	52	0	73	156	3
R7	30	150	21	0	0	51	171	4
R52-vV	16	80	222	63	10	311	375	5
R49	42	209	45	113	88	288	455	6
D11	54	272	0	150	121	325	543	7
R52-vZ	25	126	429	0	0	454	555	8
R43	58	292	173	0	178	409	642	9
R1	141	706	0	0	0	141	706	10
R6	58	289	499	56	8	621	852	11
R55	72	358	422	103	64	661	948	12
D3-vV	104	518	268	214	131	716	1 130	13
D3-vZ	110	551	263	214	126	713	1 154	14
R35-vJ	109	546	328	399	59	896	1 333	15
R35-vSS	112	559	414	364	84	975	1 422	16
R35-vS	104	522	418	456	84	1 062	1 479	17

Zdroj: www.geoportal.gov.cz, přílohy č. 22 a 23 k vyhlášce č. 3/2008 Sb., část B a D zákona 334/1992 o ochraně ZPF, vlastní zpracování

Závěr

Závěrem tohoto příspěvku lze konstatovat několik zajímavých zjištění. Při hodnocení dopadů projektů silniční dopravní infrastruktury na vybranou environmentální charakteristiku, tj. v podstatě ireversibilní zábor půdy, lze uplatňovat přístup vyjádření tohoto dopadu prostřednictvím základních fyzikálních veličin (v tomto případě např. hektarů) nebo prostřednictvím finančního ocenění. Pokud je brána v úvahu pouze půda jako zdroj (u kterého se dále nerozlišuje jeho míra ochrany či významnosti), pak oba tyto dva způsoby hodnocení spějí k velmi podobným výsledkům, potažmo závěrům (s výjimkou např. projektu R1 ovlivněného prostorovým umístěním okolo Prahy). Zajímavými zjištěními je pak potvrzení problematičnosti některých variantních řešení (např. R52 či D3). Nicméně pokud je brána v potaz finanční hodnota tohoto faktoru reflektující jeho přírodní významnost či jedinečnost (dle míry ochrany), pak se tyto způsoby hodnocení určitým způsobem rozcházejí a spějí k odlišným výsledkům (viz např. variantní řešení R35). Na druhou stranu lze konstatovat, že obdobných výsledků by zřejmě bylo dosaženo v případě, že by se nevyužilo finančního ocenění, ale jednotlivé absolutní dopady ve fyzikálních veličinách by byly váženy stejnými koeficienty (vycházejícími ze současné legislativy), jakými byla ovlivněna dosažená finanční hodnota tohoto specifického nákladu výstavby expresních silnic. Vedle toho je také vhodné zmínit, že právě faktor záboru půdy a jeho zahrnutí do rozhodování o realizaci dopravních projektů nejen expresní silniční infrastruktury velmi silně koreluje s délkou těchto dopravních projektů, a tedy i s celkovými náklady na jejich výstavbu, respektive s jejich kapitálovou přiměřeností, která by měla být sledována i v oblasti veřejného sektoru, např. při rozdělování prostředků z operačních programů (Halámek, Opluštilová, 2010:215-223).

Literatura

- [1] Ekologický právní servis. *Případová studie – EIA - Dopravní infrastruktura, Rychlostní silnice R52 Pohorelice – Mikulov (Drasenhofen)*. 2006.
- [2] HALÁMEK, P., OPLUŠTILOVA, I. Kapitálová přiměřenost municipálních projektů financovaných z ROP JV. In *XIII. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Sborník příspěvků*. Brno: Masarykova univerzita, 2010. s. 215-223. ISBN 978-80-210-5210-9.
- [3] HALÁMEK, P. Aplikace CBA při implementaci OP v ČR. In *XIV. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Sborník příspěvků*. Brno: Masarykova univerzita, 2011. s. 90-99. ISBN 978-80-210-5513-1.
- [4] Ministerstvo dopravy ČR. *Ročenky dopravy 2000 až 2011*. Praha, 2011. [cit. 1. 4. 2013] Dostupné z: <<https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>>.
- [5] Ministerstvo financí. *Vyhláška 3/2008 Sb. O oceňování majetku, oceňovací vyhláška, dle novelizace 450/2012 Sb.* Praha, 2013 [cit. 5. 4. 2013] Dostupné z: <<http://portal.gov.cz>>.
- [6] Ministerstvo životního prostředí. *SEA - Dopravní politika ČR 2014-2020 s výhledem do roku 2050*. Praha, 2013. [cit. 1. 4. 2013] Dostupné na webových stránkách informačního systému SEA, Agentura CENIA: <http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP141K>.
- [7] Motran Research, s.r.o. (2013). *Dopravní studie variant rychlostní silnice R55 a silničního spojení Brna a Vídně*. [cit. 15. 4. 2013] Dostupné z: <<http://www.motran.info>>.
- [8] Nejvyšší kontrolní úřad (2008). *Věstník NKÚ 2008, případ 08/26*, s. 191-204.
- [9] ŘEŽUCHOVÁ, M. *Fenomén Public – private Partnerships a poskytování veřejných služeb*. Brno: Masarykova univerzita, 2010, 176 s.
- [10] STRECKOVÁ, Y., MALÝ, I. a kol. *Veřejná ekonomie pro školu i praxi*. Brno: Computer Press, 1998. ISBN 80-7226-112-6, s. 214.
- [11] SVOBODA, F. Za obzor neoklasické ekonomie: Cesta k principům nové institucionální ekonomie. *Politická ekonomie*, 2007. vol. 55, no. 4, s. 561-579. ISSN 0032-3233.
- [12] VITURKA, M., PAŘIL, V. a TONEV, P. (2012a). Nová metoda komparativního hodnocení účelnosti projektů výstavby dopravní infrastruktury. *Urbanismus a územní rozvoj*, Brno: ÚÚR - MMR ČR, 2012, XV, č. 2, s. 28-34. ISSN 1212-0855.
- [13] VITURKA, M., PAŘIL, V. a TONEV, P. (2012b). Příspěvek k hodnocení společenských dopadů projektů výstavby expresních silnic. In *XV. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Sborník příspěvků*. Brno: Masarykova univerzita, 2012. s. 250-256. ISBN 978-80-210-5875-0.