

Vážený pan
Mgr. Martin Kupka
Ministr dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
Praha 1 110 15

Vážený pane ministře,

Obracíme se na Vás s podnětem ke zvýšení úrovně bezpečnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích. Jako skupina odborníků na dopravní stavby oceňujeme snahy o urychlení výstavby dopravní infrastruktury i v období, kdy je snaha o výrazné ozdravení veřejných rozpočtů. Naše společnost prochází v současnosti nelehkým obdobím. Jako odpovědní občané, kterým záleží na dlouhodobě pozitivním vývoji naší země, musíme upozornit na některé trendy, které nepovažujeme za optimální.

Žádáme, aby se přípravě výstavby moderní a bezpečně uspořádané dopravní infrastruktury věnovala vyšší pozornost, než doposud. Tedy hlavně v tom smyslu, aby naše pozemní komunikace byly na stejné úrovni z pohledu uspořádání a pasivní bezpečnosti pro všechny uživatele. Ze zdrojů EU přijala naše republika za posledních asi 15 let víc než 30% všech investičních prostředků, vynaložených státem na dopravní infrastrukturu. Velice nás mrzí, že předchozí vlády, ani většina politiků neudělali víc pro plnou implementaci směrnice pro řízení bezpečnosti dopravní infrastruktury 2008/96/ES v platném znění po změně ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936. Do naší legislativy bylo ze Směrnice implementováno bohužel pouze to povinné minimum. Aktuálně platná legislativní úprava nemotivuje, ale spíš přímo znemožňuje využití doporučených a v zahraničí prověřených postupů pro rychlou přípravu a výstavbu kvalitní a bezpečné dopravní infrastruktury. Skutečnost, že nevyužíváme a ani nemáme zakotveny procesy k zajištění maximální dosažitelné bezpečnosti připravovaných dopravních staveb staví naši republiku do nelichotivé pozice. Za peníze EU u nás stavíme silnice a dálnice, které často nesplňují vyšší standardy bezpečného uspořádání dopravního prostoru, běžné v motoristicky vyspělých státech. Naše současná legislativa nesplňuje několik zásadních principů, které jsou pouze doporučeny v textu výše uvedené Směrnice. Například: Úroveň bezpečnosti na stávajících silnicích by měla být zvýšena soustředováním investic do silničních úseků s nejčastějším výskytem nehod nebo s nejvyšším potenciálem snížení počtu nehod. Pravidelné sledování následků dopravní nehodovosti není u nás vlastníky a správci systematicky prováděno, protože jim to zákon a návazné předpisy neukládají závazným způsobem. Významný nedostatek v tomto směru vidíme ve znění Silničního zákona č 13/1997 Sb v platném znění například v části přechodná ustanovení. Díky tomuto přechodnému ustanovení prvotní hodnocení záměru, ani provedení bezpečnostního auditu není povinné u těch staveb, které přede dnem nabytí účinnosti zákona měly zpracovanou dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí, nebo dokumentaci pro společné rozhodnutí. Z celkového počtu asi 400 staveb pozemních komunikací, které ŘSD eviduje v seznamu globálních položek pro přípravu staveb je takových akcí minimálně 90%. Na zbývajících deset procent záměrů projektů ale směrnice evropského parlamentu nebývá plně uplatněna. Příkladem může být například tah silnice I/73, kdy o výběru konečné varianty a o realizaci záměru projektu bylo rozhodnuto bez zpracování Hodnocení dopadů a to i přesto, že se jedná o dálkový tah, který je součástí sítě TEN-T. Takový postup bohužel převládá.

Dále nepovažujeme za systémově správné, že vládní prohlášení obsahuje závazek přesměrování významných finančních objemů investičních prostředků do rozpočtu krajů bez toho, aby současně byly zajištěny procesy k systematickému zvyšování úrovně všech projektů dopravní infrastruktury hrazených z veřejných rozpočtů. Každoroční přesun řádově šesti miliard korun ze státních zdrojů do rozpočtů krajů považujeme za nesprávný bez uplatnění přísných podmínek využití prostředků ve smyslu výstavby a rekonstrukce bezpečné dopravní infrastruktury. Podobné nedostatky bohužel vidíme také v procesu přidělování prostředků z Fondu národní obnovy.

Děkujeme za Vaši práci pro moderní a bezpečné pozemní komunikace i za zvážení našich doporučení

Členové Sekce bezpečnosti silničního provozu

Česká silniční společnost

datum:

Ing. Jindřich Frič Ph.D. MBA

jménem členů sekce

předseda sekce BESIP