



Příspěvek k hodnocení společenských dopadů projektů výstavby expresních silnic

**Milan Viturka, Vilém Pařil, Petr Tonev
Ekonomicko-správní fakulta Masarykovy univerzity
XV. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách**

Valtice, 20. – 22. červen 2012

Stávající přístupy k hodnocení projektů výstavby dopravní infrastruktury

- **Makroekonomické (národohospodářské) hodnocení:**
cost-benefit analýza – modeluje vzájemné relace nákladů a užitků
geografické přístupy – modelují změny v dostupnosti
hlavní nedostatky: parciální charakter obou přístupů, determinace výsledků cost-benefit analýzy nejistými prognózami budoucí poptávky, absence přímých vazeb geografických modelů na ekonomické souvislosti dopravy.
- **Mikroekonomické hodnocení:**
analýza efektivity projektu – modeluje dobu návratnosti příslušných investic
hlavní nedostatky: nejisté odhady budoucích nákladů a výnosů (spekulativní kalkulace).
- **Praktické důsledky nedostatečné vypovídací schopnosti existujících modelů typické pro ČR:**
„pragmatická“ preference územní připravenosti staveb před hodnocením jejich společenské účelnosti s negativními dopady na efektivnost výstavby dopravní infrastruktury (umocňované nedostatečnou kontrolou nákladů na výstavbu a korupcí při zadávání veřejných zakázek).

Vlastní metoda komplexního hodnocení projektů výstavby dopravní infrastruktury na příkladu dálnic a rychlostních silnic (D+R)

■ Hlavní cíl :

systemové propojení technických, ekonomických, politických, prostorových a environmentálních aspektů plánované výstavby D+R.

Metodika – kriteria hodnocení:

kritérium relevance – zohledňuje intenzitu dopravy jako základního faktoru determinujícího technickou potřebnost výstavby D+R

kritérium užitečnosti – vyjadřuje úspory času v osobní i nákladní dopravě generované výstavbou D+R (relativní hodnoty úspory času vzhledem k aktuálně nejrychlejšímu dopravnímu spojení)

kritérium integrace – zohledňuje strategický význam projektů výstavby D+R pro vnitřní (kvalitní dopravní spojení nejvýznamnějších měst) i vnější (kvalitní dopravní spojení se sousedními zeměmi) integraci

kritérium stimulace – zohledňuje potenciální vlivy projektů výstavby D+R na regionální kvalitu podnikatelského prostředí (zvýšení hodnoty dílčího faktoru kvality silnic a železnic)

kritérium udržitelnosti – zohledňuje potenciální vlivy projektů výstavby D+R na obytné (zvýšení hladiny hluku a znečišťování ovzduší) a přírodní (narušení chráněných oblastí přírody a významných vodních zdrojů) prostředí.

Výsledky hodnocení projektů výstavby dopravní infrastruktury

1. *Vybrané projekty dálnic a rychlostních silnic: D3, D11, R6, R7, R35, R43, R49, R55.*

Dílčí kritéria:

kritérium relevance – průměrná intenzita dopravy u žádného projektu nepřesahuje kritickou hranici 20 tis. vozidel/24 hod. – nejvyšší hodnotu vykazuje R 35 – 14,1 tis. vozidel/24 hod. (sčítání dopravy 2010; v období 2005 až 2010 byla zjištěna celková stagnace; v období 2025 až 2040 ŘSD předpokládá kontinuální nárůst intenzity dopravy).

kritérium užitečnosti – průměrná úspora času s pozitivními vlivy na mezní míru mobility výrobních zdrojů se pohybuje těsně pod hranicí 31 % (při průměrné rychlosti osobních aut 120/115 km/hod a nákladních aut 75/72 km/hod.) – nejvyšší úspory v rozsahu 45-46 % lze očekávat u R49 a R55.

kritérium integrace – nejvýznamnějším deficitem je dálniční propojení s Rakouskem (D3); z hlediska vnitřní integrace byl jako nejvýznamnější určen projekt výstavby R35; ze souhrnného pohledu pak hrají významnou roli i projekty R6 a D 11.

kritérium stimulace – vybrané projekty se týkají 47 regionů ORP (nejsilnější potenciální pozitivní vlivy byly zjištěny u M. Třebové, D. Králové n. L., Rakovníka, V, Klobouk a Vizovic, z krajských měst pak u Zlína a dále Č. Budějovic); celkově lze nejsilnější stimulační vlivy předpokládat v případě R 35 – stimulace severní českomoravské rozvojové osy národního významu Praha – H.Králové/Pardubice – Olomouc.

kritérium udržitelnosti – největší negativní vlivy na obytné prostředí jsou logicky spojeny s vedením tras přes centrální či sídelně významné části měst (Brno – R43, K. Vary – R6 a Turnov – R35) a v případě přírodního prostředí se jako nejvíce kontroverzní jeví R35 (CHKO Český ráj) a D3 (Posázaví).

➤ *Celkové hodnocení – agregace dílčích pořadí v rámci stanovených kritérií:*

na základě nevážených agregací dílčích hodnot – pořadí v rámci stanovených kritérií byly vybrané projekty D+R rozděleny na tři skupiny: projekty s prokázanou (3 projekty), diskutabilní (2 projekty), a neprokázanou (t3 projekty) účelností výstavby.

Tabulka: Výsledky hodnocení účelnosti dopravních staveb (dílní a celkové pořadí projektů)

vybrané D + R	relevance	užitečnost	integrace	stimulace rozvoje	udržitelost rozvoje	součet pořadí	celkové pořadí
R 55	3	1	5	1	4	14	1
D 3	2	5	1	3	5	16	2
R 35	1	4	4	2	8	19	3
D 11	5	6	3	6	3	23	4-5
R 49	8	2	7	5	1	23	4-5
R 6	7	7	2	4	7	27	6
R 7	4	8	6	8	2	28	7
R 43	6	3	8	7	6	30	8

Zdroj: vlastní výzkum.

Mapa: Výsledky hodnocení účelnosti dopravních staveb

