

**Ing. Zbyněk Stanjura**, ministr financí  
Letenská 525/15, 118 10 Praha 1

NA VĚDOMÍ:

**Prof. Petr Fiala**, předseda vlády České republiky  
nábřeží Edvarda Beneše 128/4, 118 01 Praha 1

**Mgr. Martin Kupka**, ministr dopravy  
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

V Praze 5. 11. 2023

**VĚC: Možnosti významných úspor a efektivní hospodaření s veřejnými prostředky  
v oblasti dopravní infrastruktury**

Vážený pane ministře financí,

děkujeme Vám za odpověď na náš dopis ze dne 7. 6. 2023 ohledně možnosti významných úspor v oblasti dopravní infrastruktury. Ve Vaší odpovědi mimo jiné uvádíte: *„K jednotlivým bodům se nemůžeme ani já ani pan předseda vlády vyjádřit, protože odborně spadají do kompetence a působnosti ministra dopravy. Z tohoto důvodu požádám ministra dopravy o jeho vyjádření ke všem Vámi uváděným bodům.“*

Vzhledem k tomu, že jsme dosud neobdrželi žádné vyjádření ministra dopravy, obracíme se opět na Vás. Velmi si vážíme Vaší práce při stabilizaci veřejných financí a považujeme za pozitivní, že se podařilo schválit státní rozpočet na rok 2024 s úspornými opatřeními, která meziročně sníží deficit na 252 miliard Kč. V oblasti dopravní infrastruktury však existuje stále velký potenciál úspor, který by bylo možno využít díky revizi řady problematických záměrů a celkové koncepcí silniční sítě v ČR. Uvádíme pár konkrétních příkladů, které podrobněji rozebereme v příloze tohoto dopisu.

Koncepcí silniční sítě je zastaralá a neodpovídá potřebě vyváženého ekonomického a územního rozvoje ČR. Citujeme z dokumentu Dopravní politika ČR pro období 2021–2027:<sup>1</sup> *„Jedním z cílů územního rozvoje státu je zapojení celé plochy území do společného systému tvorby a spotřeby hodnot. Cestou k tomu je vytvoření zdravé polycentrické struktury osídlení. Ta je protipólem k monocentrické struktuře osídlení s dominantní rolí centrální oblasti a s chudobou odlehlých regionů.“* V Čechách však vede osm dálničních tahů do Prahy a připravují se další záměry, které nadále posílí tento pragocentrický charakter silniční sítě a prohloubí tak nerovnosti mezi regiony. Konkrétně se jedná o nevhodné trasování dálnice D0, středočeskou D3 či zkapacitnění několika dálničních úseků na území Prahy a Středočeského kraje. Na Moravě považujeme za velmi problematické zejména západní obchvat Brna a dostavbu dálnice D52 přes Nové Mlýny. Ze socioekonomického hlediska by jejich realizace znamenala ztráty v řádu desítek miliard ročně: nejen extrémně vysoké investiční (více než 1 mld./km dálnice) a provozní náklady, ale i externí náklady související s negativními dopady

<sup>1</sup> [https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni\\_Politika\\_CR\\_CZ.pdf.aspx#page=4](https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni_Politika_CR_CZ.pdf.aspx#page=4)

na životní prostředí, klima, zdraví obyvatel a prohloubení regionálních rozdílů. Naopak chybí kvalitní silniční a železniční spojení měst mimo pražskou aglomeraci. Dále výrazně zaostáváme za západní Evropou ve výstavbě vysokorychlostních tratí, jejichž realizace by ulevila nejen přetíženým dálnicím, ale i stávajícím železničním koridorům, které zároveň slouží pro nákladní a příměstskou osobní dopravu.

Úředníci a poradci ministra dopravy bohužel uvedené skutečnosti ignorují a nemají žádnou motivaci k efektivnímu nakládání s veřejnými prostředky. Věříme však, že důsledná kontrola a pokyn k revizi problematických záměrů z Vaší strany může výrazně přispět k zodpovědnému hospodaření a kvalitnějším projektům v oblasti dopravní infrastruktury.

Předem děkujeme za Vaši zpětnou vazbu k této věci a přejeme Vám hodně úspěchů při pro-sazování zodpovědné fiskální politiky.

#### PODPISY SPOLKŮ A ODBORNÍKŮ

Ing. Antonín Prachař

Ing. Petr Kasa

Ing. Karel Havlíček

za spolek **Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu**, IČ 063 78 684

Karla Polydorová

za spolek **Zdravé životní prostředí**, IČ 266 74 386

PhDr. Roman Andres

za spolek **Alternativa středočeské D3**, IČ 070 74 417

Ing. Josef Tomeš

odborný poradce pro dopravní stavby, v r. 2014 poradce ministra dopravy

Ing. Milan Strnad

autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, ČKAIT – 000026

PŘÍLOHA:

## PŘÍKLADY PROBLEMATICKÝCH ZÁMĚRŮ

### a) Pražský okruh – D0

#### Možnost úspory více než 30 miliard Kč.

Prosazovaná trasa D0 (A-ZÚR) vychází z desítky let starých plánů a nezohledňuje potřeby metropolitní oblasti pro 21. století. D0 jako součást transevropské dopravní sítě by měla sloužit zejména pro dálkovou a regionální dopravu a propojit středočeská města a obce mimo území hlavního města Prahy. Ve stávající poloze převážně uvnitř Prahy silně zatíží okrajové městské části tranzitní nákladní a regionální dopravou a bude mít velmi negativní dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel. Navíc prohloubí problém suburbanizace (finančně neudržitelná satelitní výstavba závislá na autech<sup>2</sup>) a regionální nerovnosti: středočeské obce a města budou sloužit především jako noclehárny, nikoliv jako plnohodnotná centra s občanskou vybaveností a pracovními příležitostmi. Dopravně inženýrské podklady, odborné studie a zkušenosti z praxe potvrzují, že rozšiřování silniční kapacity ve městech vede ke zhoršení kongescí, zvýšení emisí CO<sub>2</sub> a dalším negativním externalitám.<sup>3</sup>

D0 v navrhované podobě a trase je navíc extrémně nákladná. Podle materiálů ŘSD investiční náklady D0 511, 518, 519 a 520 a zkapacitnění úseků 510 + některé navazující stavby (např. přeložka I/12) činí téměř 87 miliard Kč bez DPH v cenách z let 2021 či dříve. Po započtení rizik, inflace a dalších záměrem vyvolaných staveb investiční náklady překročí bezpochyby 100 miliard Kč bez DPH. Náklady na 1 km vychází na 1,6 mld. Kč, přičemž u severní části okruhu 518, 519 a 520 dokonce 2,1 mld. Kč bez DPH.

#### **To je pěti- až sedminásobek ve srovnání s běžnými dálničními stavbami v ČR!**

Pro dálkovou a regionální dopravu existuje alternativa, tzv. regionální varianta<sup>4</sup> (dále vREG), jejíž studie proveditelnosti z roku 2020 je dostupná na webu MČ Praha-Dolní Chabry. Celkové investiční náklady regionální varianty dle této studie činí cca 37 miliard Kč. Pro srovnání s jednotlivými úseky A-ZÚR dle technické studie ŘSD, která vychází z cenových normativů roku 2021, by investiční náklady regionální varianty nepřesáhly 50 miliard Kč. Tato alternativa navíc nahrazuje aglomerační okruh, přeložky silnic ve Středočeském kraji a nevyvolává potřebu zkapacitnění dálnic u Prahy (v úsecích mezi stávající trasou A-ZÚR a vREG). Realizace uvedených záměrů by nad rámec D0 v trase A-ZÚR znamenala další náklady v minimální výši 15–20 miliard Kč.

Řešení městské a příměstské dopravy nabízí strategické dokumenty a odborníci, kteří doporučují tzv.

#### **„Avoid – Shift – Improve“ přístup:**

- snižování poptávky po dopravě (město krátkých vzdáleností, omezení suburbanizace, polycentrický rozvoj lokálních center s občanskou vybaveností),
- přesun k udržitelným druhům dopravy (VHD, cyklo, pěší, sdílená mobilita),
- zlepšení zbývající dopravy (přechod na ekologická a prostorově úspornější vozidla).

<sup>2</sup> <https://magazin.aktualne.cz/nocleharny-na-kraji-mesta-obyvatele-sidelnich-kasi-jsou-zavi/r~c2b69e0c358511ed93abac1f6b220ee8/>

<sup>3</sup> <https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-traffic-motorists/>

<sup>4</sup> <https://www.dchabry.cz/sokp-regionalni-varianta-aktualizace-2020>

Odborná publikace **THE PEP Transport, Health and Environment**

[https://unece.org/sites/default/files/2021-05/2101940\\_E\\_PDF\\_WEB.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2021-05/2101940_E_PDF_WEB.pdf)

**Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021-2030**

<https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202>

Na severu Prahy se jedná o realizaci již plánovaných a připravovaných záměrů v kombinaci s vhodnou regulací IAD ve městě: např. železnice Praha – letiště – Kladno, místní most s tramvajovou tratí mezi Prahou 6 a Prahou 8, VRT Praha – Ústí nad Labem, TT Podbaba – Suchdol, TT Kobylisy – Zdiby, rychlé kolejové spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec atd.

**V těchto měsících probíhá proces posuzování vlivů na životní prostředí (dále EIA) na severní část Pražského okruhu D0 518 a 519.** Dle dokumentace EIA, oponentních odborných posudků a předchozích vyjádření dotčených orgánů tento záměr bude mít významný negativní vliv na životní prostředí. Navíc dopravě v Praze neuleví, naopak povede k dalšímu nárůstu osobní a nákladní dopravy v pražské aglomeraci. Záměr je v rozporu s cíli udržitelného rozvoje stěžejních strategických dokumentů a s klimatickými závazky Prahy, ČR a EU.<sup>5</sup> **Pokud by tato stavba dostala nesouhlasné stanovisko EIA, bylo by možné ušetřit desítky a později i stovky milionů Kč za přípravu projektové dokumentace a dalších podkladů pro navazující fáze řízení.**

---

<sup>5</sup> [https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2023/10/Vyjadreni\\_EIA-518-a-519\\_Platforma\\_20231003.pdf](https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2023/10/Vyjadreni_EIA-518-a-519_Platforma_20231003.pdf)

## b) Středočeská dálnice D3

**Možnost úspory cca 40 miliard Kč i při souběžné realizaci alternativního řešení.**

Odhadované náklady na stavbu středočeské dálnice D3 byly dle Ministerstva dopravy v roce 2015 necelých 60 miliard korun. V Národním investičním plánu (2019) na ní bylo vyčleněno 62 miliard Kč. Kolik je to nyní po sedmi letech inflace, zdražování surovin a energií? Bylo provedeno nezávislé a aktuální posouzení ekonomické efektivity na základě současných cen?

### **Proč považujeme záměr dostavby středočeské dálnice D3 za nevýhodný?**

Aktuálně se schvalovací proces středočeské D3 nachází před fází územního řízení (řízení o umístění stavby), záměr je zanesen v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje (tzv. ZÚR) a rétorika politiků i některých médií naznačuje, že je rozhodnuto. Ale jak je to ve skutečnosti?

- Investor (ŘSD) žádá již po několikáté o územní rozhodnutí neúspěšně, platnost stanoviska EIA již dvakrát propadla, nejsou vypořádány vztahy s vlastníky pozemků a výjimky z ochrany zvláště chráněných druhů živočichů dle směrnice EU.
- Ano, ČR potřebuje dálniční spojení Středočeského a Jihočeského kraje – to ovšem velice brzy zajistí dálnice D4 a záměr středočeské D3 se stane nadbytečný.
- Středočeská dálnice D3 nevede do Prahy, jak tvrdí její propagátoři, ale do obrovské dopravní zácpy u Jesenice – dopravní kontext nepřeje přivedení další dálnice na pražský okruh.
- Evropská komise vysloveně ukládá členským státům revidovat záměry v oblasti dopravní infrastruktury s ohledem na změnu klimatu podle nové směrnice k prověřování budoucí infrastruktury.<sup>6</sup>
- Záměr je v přímém rozporu s principy moderní udržitelné dopravy, snižováním uhlíkové stopy ekonomiky a zvyšování odolnosti území ČR vůči dopadům změny klimatu.

### **Je výhodné pokračovat v přípravě středočeské dálnice D3?**

Převáží výhody a přínosy zřetelně nevýhody a ztráty? K tomu je nezbytnou podmínkou pro rozhodování, aby byly o záměru (tj. o dotčeném území, ekonomickém, sociálním, dopravním a environmentálním kontextu) také dostupné nezkrácené a časově aktuální údaje. K tomu uvádíme, že:

1. Platnost stanoviska MŽP k záměru (stanovisko EIA) již dvakrát propadla a investor už skoro dva roky žádá MŽP, aby prodloužilo – už potřetí – posouzení vlivu středočeské D3 na životní prostředí a zdraví obyvatel. Stanovisko je tedy vysoce neaktuální a dosud se opírá o údaje, které jsou 13-40 let staré.
2. Ekonomická výhodnost investice stojí na podkladech starších roku 2015 (technicko-ekonomická studie), nejsou v ní tedy zohledněny současné „turbulence“ ekonomiky v souvislosti s nedávným zdražováním surovin a energií, válkou na Ukrajině, inflací apod.
3. Dopravní výhodnost středočeské D3 se opírá o sčítání dopravy z let 2005 a 2010.

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/cs/newsroom/news/2021/07/29-07-2021-commission-adopts-new-guidance-on-how-to-climate-proof-future-infrastructure-projects](https://ec.europa.eu/regional_policy/cs/newsroom/news/2021/07/29-07-2021-commission-adopts-new-guidance-on-how-to-climate-proof-future-infrastructure-projects)

4. Záměr pochází z 80. let minulého století, existuje řada důkazů, že se již ocitl mimo současný ekonomický, dopravní, sociální i environmentální kontext a limity.

Realizace záměru středočeské D3 současným stylem „rychle a za každou cenu“ přináší v případě financování záměru ze státního rozpočtu neefektivní investici větší než 60 mld. Kč + dodatečné náklady na řešení vad, opravy a údržbu (např. u paralelně vzniklého záměru D8 došlo k navýšení o desítky procent). Důležité je při tom zohlednění rozdílu mezi cenou vysoutěženou (zmiňovanou Ministerstvem dopravy) a reálnými náklady (skutečná realizační cena + dodatečné náklady). Pokud by navíc byl záměr financován způsobem PPP, pak by tato zátěž státního rozpočtu byla rozložena v čase a navýšena o další položky.

Ministr M. Kupka dosud nepředložil jasné důkazy o výhodnosti tohoto záměru, přesvědčuje pouze verbálně a gesty. Ministerstvo dopravy svoji úlohu řízení poptávky po dopravě, zvyšování její efektivity a snižování negativních důsledků neplní. V minulosti prospalo budování dálniční sítě, nyní nabírá zpoždění s obchvaty měst a hrozí, že zaspí i evropskou renesanci železniční dopravy.

V případě, že by záměr výstavby středočeské D3 byl skutečně realizován, znamená to pro ČR tyto důsledky:

1. Kvůli nevhodné koncepci a strategii výstavby pravděpodobně dojde k další eskalaci problémů s dopravou na jižním okraji Prahy (nová dálnice tedy situaci nevyřeší, ale zhorší);
2. navýšená dopravní kapacita se podle zahraničních studií do pěti let znovu zaplní (tzv. dopravní indukce), problémy s kapacitou se objeví nejen na nové dálnici, ale i v širokém okolí vč. samotné Prahy;
3. nejen výstavba a údržba nové dálnice, ale i řetězová reakce dalších vyvolaných investic, zatíží enormně státní rozpočet po několik dalších desetiletí;
4. realizace záměru by otevřela jižní část Středočeského kraje developerům a zahraniční tranzitní dopravě, což s sebou ponese stěžejí kontrolovatelné důsledky v oblasti zástavby zemědělské půdy, zdrojů vody, zdraví a životního prostředí obyvatel, dovozu zboží, konkurence na trhu práce aj.

**V dopise Vás společně s dalšími organizacemi žádáme o důslednou kontrolu a pokyn k revizi problematických záměrů v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury.**

V případě středočeské D3 doporučujeme pozornosti kontrolorů:

- aktuálnost podkladů (zejm. ekonomických, ale i dalších), na základě kterých je posuzována výhodnost záměru;
- ekonomickou a dopravní efektivitu investice a její posouzení s alternativním nedálničním řešením;
- efektivitu nákladů na přípravu záměru v posledních dvaceti letech;
- úplnost a aktuálnost kalkulace celkových nákladů – vč. dalších záměrů nezbytně vyvolaných realizací stavby dálnice (přeložky a obchvaty obcí, uvažovaný vodovod, dálniční odpočívky aj.).

## c) Dálniční spojení na Vídeň

### Možnost úspory cca 15 miliard Kč.

Stav přípravy D52 je k dnešnímu dni zcela na začátku. ŘSD ČR nezískalo za 20 let platné územní rozhodnutí. **S trasou dálnice D52 přes hraniční přechod Mikulov dlouhodobě nesouhlasí veřejnost na české a rakouské straně.**

Principem realizace dálničního spojení na Vídeň je nezavádět tranzitní a zbytkovou dopravu do Brna a vést ji přímo v trase Břeclav – Hulín – Ostrava – Katowice, tedy po dálnici D55, a tím odlehčit přetížené dálnici D1 u Brna.

Dlouhodobě se šíří dezinformace o tom, že rakouská strana dokončila svoji část dálnice A5 z Vídně směrem na Brno. Zasněžení vědí, že to není pravda a že tato dálnice končí cca 10 km jižně od hranice ČR. Následuje původní dvoupruhová silnice, z které podstatná část byla nahrazena před několika lety (po 30 letech utrpení místních občanů) konečně obchvatem obce Drasenhofenu. Tento obchvat je klasická dvoupruhová silnice.

ČR od roku 2003 projednává komunikaci 52, původně jako rychlostní silnici a později jako dálnici. Trasa na Mikulov se ukazuje jako zcela nevhodná a bylo odjakživa chybou, že nebylo důsledně řešeno napojení Brno – Vídeň s využitím dálnice D2 a kvalitním obchvatem Břeclavi, který Břeclav už dávno měla mít.

**Rakouská vláda již v roce 2011 přijala usnesení, že dálnice A5 nebude dokončována, neboť na straně ČR není návaznost.** Rakouská vláda zaujala zásadně nový přístup k výstavbě dopravní infrastruktury. Přehledně to shrnula rakouská ministryně odpovědná za tuto problematiku, která k trase spojení na Brno uvedla:

#### **Dálnice A5 Weinviertel (2. etapa realizace)**

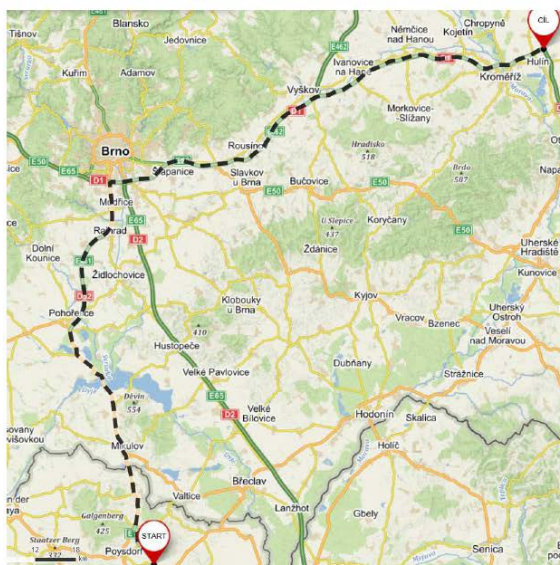
*Dálnice A5 představuje poslední úsek vysokoúrovňového spojení mezi Rakouskem a Českou republikou a jako taková je uvedena i v nařízení Evropské komise o TEN-T. Vysokoúrovňové spoje podle tohoto nařízení nemusí být nutně dálnice nebo rychlostní silnice, ale mohou být realizovány i po jiných vhodných komunikacích. Na české straně se v současnosti neplánuje okamžité zahájení výstavby. V souladu s doporučením Účetního dvora, že silnice by měly být rozšiřovány pouze v případě, že se stavební práce plánují i v sousední zemi, nebude zde ASFINAG nadále přijímat žádná okamžitá opatření. Ta nejsou v současnosti vzhledem k dopravní situaci potřeba.*

(Google překlad „Alle weiteren Projekte“ z [www.bmk.gv.at](http://www.bmk.gv.at))

Vedení ŘSD ČR je dobře informováno, že je dopravně i z hlediska dopadů na obyvatelstvo a přírodu daleko vhodnější spojení vytvořené ve směru stávající komunikace od mimoúrovňového křížení na rakouské dálnici A5, tj. MÚK Grosskrut. Odtud je velmi blízko k hraničnímu přechodu Břeclav / Poštorná a napojení na obchvat Břeclavi a dálnici D2. **Generální ředitel ŘSD ČR Ing. Radek Mátl už více než rok má tuto informaci o této dopravní výhodnosti, ale navrhovaným řešením se nezabývá.**

Velmi podstatné totiž je, že od Břeclavi lze vést dálkovou tranzitní dopravu (kamiony) na Polsko ne do Brna, ale po budované dálnici D55 směrem na Otrokovice – Hulín, kde by se tato dálková doprava napojila na dálnici D1 a vedla dále směrem na Polsko. Toto by zásadním způsobem pomohlo odstranit dopravní zácpy na dálnici D1 v Brně a okamžitě by to vyřešilo zcela zbytečné kongesce v Mikulově, a dalo šanci, aby Mikulov mohl usilovat o zařazení na seznam UNESCO a samozřejmě by tak byla také ochráněna kouzelná oblast Pálavy.

## Trasa přes Mikulov

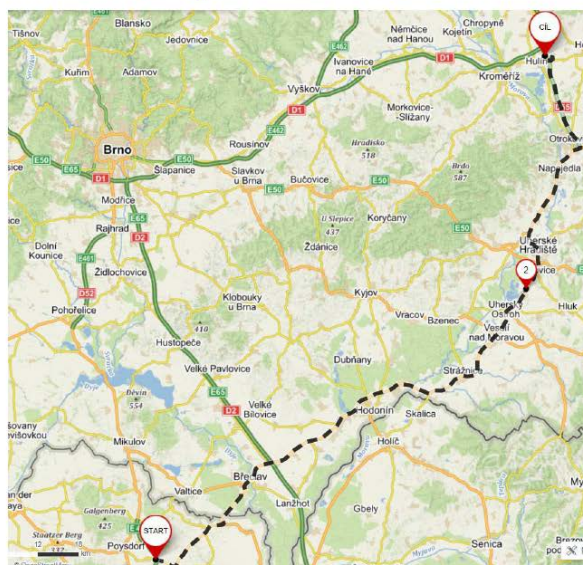


**136 km**  
plus zpoždění z průjezdu  
brněnskou aglomerací

 Výškový profil



## Trasa přes Břeclav



**122 km** po existující I/55,  
po vybudování D55  
bude zkráceno na cca **109 km**

 Výškový profil



O spojení Brna a Vídně přes obchvat Břeclavi opakovaně osobně také jednal s rakouským (dnes již bývalým) kancléřem Kurzem i premiér Babiš. Lze citovat z tiskové konference premiéra Babiše, která se odehrála za osobní přítomnosti kancléře Kurze v Praze, na které Andrej Babiš řekl:

*„... Co se týče trasy Brno – Vídeň, tam je to malinko komplikovanější. Naši předchůdci bohužel vybrali trasu kolem Mikulova místo toho, aby trochu přemýšleli a vybrali trasu přes Břeclav. Už jsme to mohli mít hotové.“*

O tom, že varianta napojení přes Břeclav je výhodnější a rychleji realizovatelná veřejně a jednoznačně také argumentoval již v roce 2008 bývalý rakouský ministr dopravy a pozdější rakouský kancléř Faymann.

Je tedy nejvyšší čas se zamyslet nad přístupem a konečně najít optimální řešení v souladu s rakouskou stranou. **Nepochybně je tak vhodnější konečně realizovat obchvat Břeclavi a urychlit výstavbu dálnice D55 od Břeclavi k napojení na D1 u Hulína.**



## d) Spojnice dálnic D1 (Brno) a D35 (Staré Město), původně D43, nyní I/43

Možnost úspory cca 20 miliard Kč.

Tato komunikace je potřebná pro spojení Brna a Boskovicka a jako západní obchvat celého města Brna.

ŘSD prosazuje vést dálnici v trase známé jako tzv „Hitlerova dálnice“ (viz dále).

Existuje alternativní řešení známé od roku 2009 jako tzv. **Optimalizovaná varianta**. Bylo zaneseno do ZÚR JMK jako územní rezerva. Tato varianta je nejen dopravně vhodnější jak pro spojení z Boskovic do Brna, a tak i pro oblast Brna.

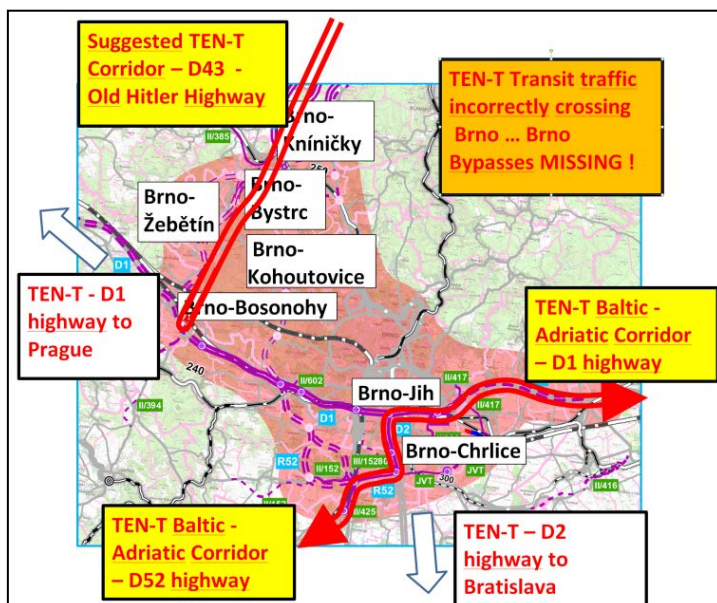
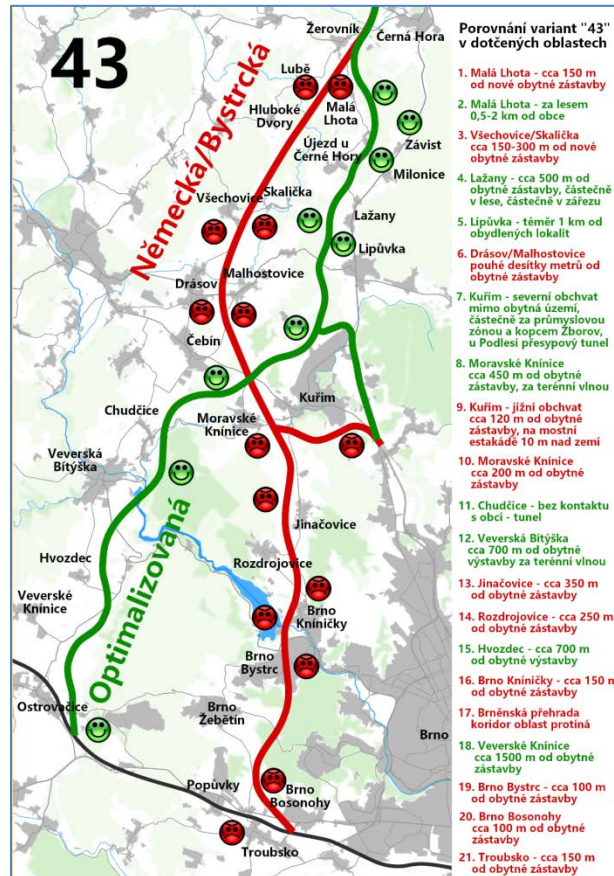
Spojení centra Brna a Boskovic je přímé a umožňuje využít u Brna stávající expres-trasu I/43.

Současně je zajištěno odvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace.

Trasa je navržena pro splnění přísných požadavků z hlediska životního prostředí, a tím i **realizovatelná**.

Ve středním úseku Bořitov – Svitávka na ni trasa navazuje stávající úsek I/43, který nyní řeší ŘSD.

Místo toho se prosazuje nerealizovatelný a o mnoho miliard dražší průtah několika městskými částmi Brna.



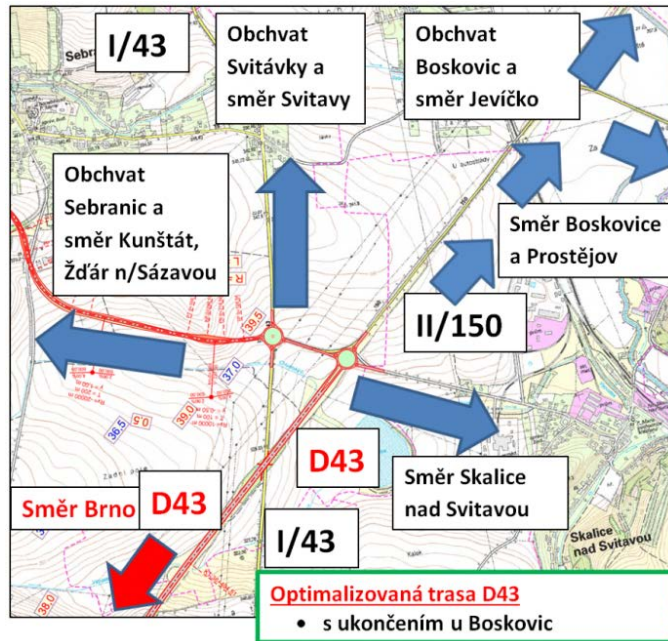
Brno se tímto nesmyslným projektem má zjevně stát anomálií v ČR, tj. městem, které nemá obchvat.

Z Brna se takto dělá nesmyslná křižovatka několika transevropských komunikací TEN-T – viz obrázek vlevo (prezentován v angličtině neb jej vlastní Evropská komise).

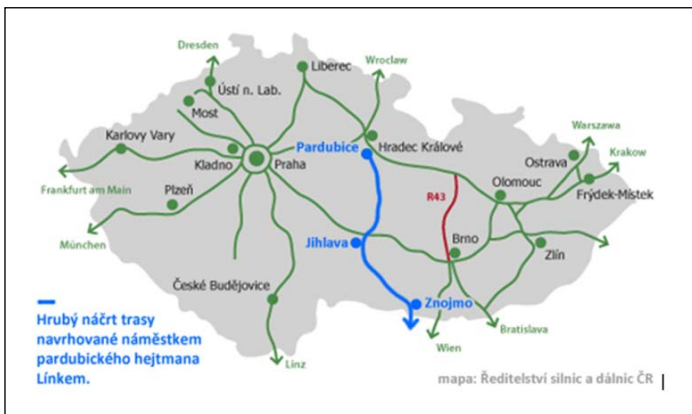
Napojení u Boskovic je lokalitou, kde se spojuje mnoho dopravních směrů a intenzita dopravy severně od Boskovic je z hlediska potřeby kapacitní silnice zde není. Vystačí obchvat Boskovic a případně obchvaty několika menších obcí na stávající silnici II. třídy.

Ředitel odboru strategie (Ing. Sosna) na politickém „odpoledníčku“ senátorky Vítkové správně protestoval proti koncepci čtyřpruhu severně od Boskovic.

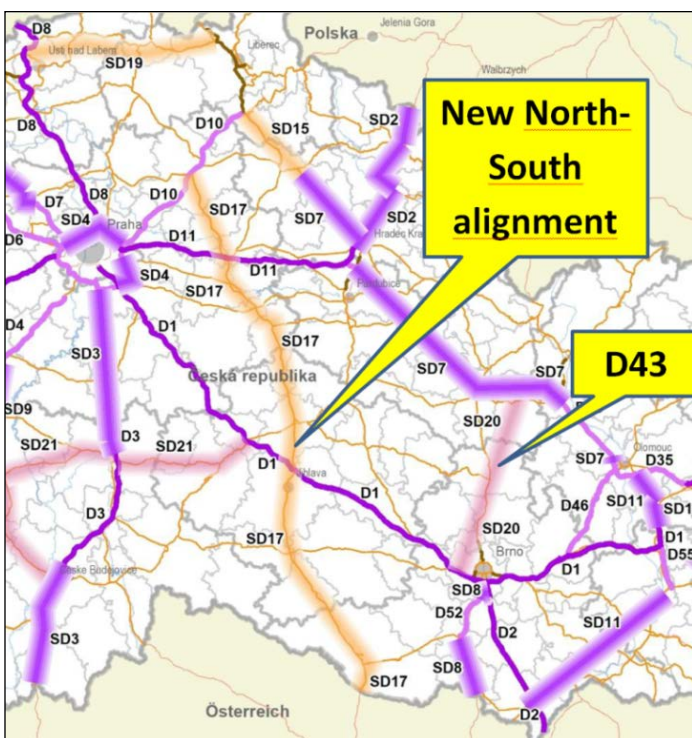
Politicky to překonal ministr Kupka a je to ukázka totálního plýtvání veřejnými finančními prostředky.



### Smysluplné spojení sever – jih přes Českou republiku I/43 nepředstavuje.



Smysluplným spojením je směr Liberec – Mladá Boleslav – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Vídeň s připojením dopravních uzlů Pardubice a Hradec Králové – dle Politiky územního rozvoje nyní záměr SD17, dříve S8. Takto by byl napojen i směr z Polska – viz obrázky vlevo



## e) Nesmyslný jižní obchvat Kuřimi

### Možnost úspory cca 3+ miliardy Kč.

Proti tomuto řešení protestovalo ŘSD již v roce 2006 – viz podstatná část tiskové zprávy ŘSD níže:

# ŘSD: Severní obchvat Kuřimi je o 2,6 mld Kč levnější než jižní

Zdroj  
Dan Petrucha

Vložil  
ČTK  
03.07.2009 00:10

Praha

Kuřim (Brněnsko) - Severní obchvat Kuřimi na Brněnsku, který má propojit frekventovanou silnici I/43 s plánovanou rychlostní silnicí R43, vyjde o 2,6 miliardy korun levněji než jižní obchvat. Vyplývá to ze studie, kterou si nechalo vypracovat Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). Jižní varianta, kterou prosazuje kuřimská radnice a místní obyvatelé, bude podle studie stát 6,6 miliardy, severní pouze čtyři miliardy korun. ČTK to řekla mluvčí ŘSD Martina Vápeníková.



Jihomoravský kraj variantu jižní odmítl v ZÚR JMK z roku 2011 a rozhodl o variantě severní.

Následně došlo k politickým tlakům a do hry vstoupil i záměr soukromého investora obřího obytného souboru Kuřim-Záhoří, kterým by se město Kuřim zvětšilo o cca 50 %. Pro tento záměr by nebyl severní obchvat Kuřimi výhodný.

Zpracování ZÚR JMK převzal projektant, který je odpovědným projektantem Kuřim-Záhoří a situace se diametrálně změnila. V Aktualizaci ZÚR JMK z roku 2020 bylo navrženo řešení jižní v těsné blízkosti již 15 let postupně realizovaného obytného souboru Kuřim „Díly za sv. Janem“. Najednou ŘSD nevdá více náklady cca 3+ miliardy.

Politické tlaky navíc jsou směřovány k zablokování zkapacitnění stávající I/43 v úseku od obce Česká směrem k obci Lipůvka, tj. prodloužení čtyřpruhového řešení stávající I/43 z Brna k obci Česká. Jsou činěny pokusy zde za více než miliardu vystavět ne čtyřpruhově navržené mimoúrovňové křižovatky, ale zachovat zde dvojpruh. Přitom ZÚR JMK z roku 2016 zde požadovalo zkapacitnění. Za dobu aktivit odpovědného projektanta Kuřim-Záhoří, který se paradoxně stal odpovědným projektantem i Aktualizace ZÚR JMK a územního plánu Kuřimi se toto zkapacitnění, které je v konfliktu se zájmy soukromého developera „vypařilo“ a nyní je zde **našlápnuto k promrhání cca 1 miliardy**.