

Dopravní fórum 2013

magazín Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě



V Luhačovicích se opět setkali odborníci na dopravu. Výsledkem je Luhačovicická výzva. str. 4



Málo připravených staveb. To je jeden z důvodů, proč se nepodařilo čerpat peníze na investice. str. 5



Propad českého stavebnictví nezadržitelně pokračuje. Dopláčí na to celá ekonomika. str. 6

Absolutní prioritou musí být efektivní čerpání z evropských fondů

Foto: Dálniční křižovatka u Hulína

Z obsahu

Strana 4

Účastníci mezinárodní konference opět zformulovali priority v oblasti dopravní infrastruktury na střední Moravě.

Strana 5

Letošní rok se nesl ve znamení proměškané šance. Peníze na dopravní stavby se nepodařilo čerpat.

Strana 6

Strategie operačních programů v oblasti dopravní infrastruktury.

Strana 7

Infrastrukturní stavby v České republice jsou o 16 % levnější než evropský průměr.

Strana 8

Z Prahy do Košic vede nejkratší trasa přes Zlín a Púchov.

Tiráž

Vydává Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě se sídlem nám. T. G. Masaryka 555/16 750 02 Přerov.

Kancelář Zlín: Vavrečkova 5262, budova 23, Baťův areál.

Odpovědný redaktor: Libor Žádník.
Kontakt: tel: +420 736 166 116
e-mail: info@infrastrukturamorava.cz
www.infrastrukturamorava.cz

Datum uzávěrky: 29. listopadu 2013.

V roce 2014 pořádáme



MORAVSKÉ DOPRAVNÍ FÓRUM

OLOMOUC

7. 4. 2014

STŘEDNÍ MORAVA KŘIŽOVATKA DOPRAVNÍCH A EKONOMICKÝCH ZÁJMŮ

LUHAČOVICE

25. 9. 2014



Ohlédnutí za akcemi v roce 2013



Vážení přátelé,

dostává se Vám do rukou další číslo „Dopravního fóra“ – magazínu, který jsme se rozhodli vydávat vždy v druhé polovině roku s cílem přinést informace o hlavních aktivitách našeho Sdružení (SRDIM), ale zejména přinášet informace o zámelech, přípravě a realizaci důležitých projektů, které mají přímý, či nepřímý dopad na infrastrukturu střední a východní Moravy.

Již třetím rokem pořádáme významné regionální setkání představitelů ministerstva dopravy, krajských orgánů, municipalit, zástupců podnikatelské sféry a odborníků v dopravě a poslanců a senátorů zvolených za náš region, stejně jako partnerů ze slovenské strany hranice.

Na jaře to byl již II. ročník Moravského dopravního fóra, které je určeno pro komunikaci dovnitř regionu, a na podzim III. ročník mezinárodní konference „Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“, kde jsou diskutovány otázky přesahující významem rozsah našeho regionu. Výstupy obou akcí ve formě Deklarace a Luhačovickej výzvy jsou komunikovány směrem k nejvýznamnějším orgánům státní správy včetně ministrů a premiérů České a Slovenské republiky s žádostí o podporu těchto usnesení. Pozitivní reakce prezidenta M. Zemana, ministra financí J. Fišera, ministra pro místní rozvoj F. Lukla, slovenského prezidenta I. Gašparoviče a předsedy slovenské vlády R. Fica, jakož i dalších představitelů, svědčí o významné podpoře tohoto úsilí...

Na základě argumentů zformulovaných ve studii ekonomického významu dopravní infrastruktury pro náš region a následného zpracování priorit rozvoje dopravní infrastruktury pod názvem GEPARDI Morava, se snažíme definovat hlavní problémy dopravní infrastruktury v našem regionu, informovat o nich a hledat jejich řešení.

Přesto, že je odborná veřejnost soustředěna především na problematiku financování, která je bezpochyby stěžejním problémem přístupu státu k dalšímu rozvoji dopravní infrastruktury, je naší snahou upozornit rovněž na zásadní význam přípravy staveb. V urychleném řešení přípravy vidíme zásadní princip úspěšné připravenosti České republiky na nadcházející programovací období 2014 až 2020 a reálnosti využití evropských fondů. Jsme toho názoru, že bez zásadní změny v systému přípravy u investora včetně jeho osobní zodpovědnosti, a bez urychleného řešení legislativních otázek týkajících se především výkupu pozemků a možnosti vstupu veřejnosti do různých fází procesu přípravy, není předpoklad řádného využití prostředků EU dostatečně reálný.

Zde chci znovu uvést, že naše Sdružení chce být konstruktivním a sjednocujícím prvkem v řadě partikulárních zájmů s cílem pomáhat pozitivně ovlivňovat procesy a cesty vedoucí ke zlepšení současné situace v dopravní infrastruktuře. Také proto hledáme společný přístup i na druhé straně hranice u slovenských kolegů, kteří se potýkají s obdobnými problémy.

Vždyť například příprava a realizace 9. železničního dopravního koridoru přesahuje význam krajů, je proto naším společným cílem hledat maximální podporu realizaci tohoto významného dopravního propojení států a regionů.

Vážení přátelé,

také nás trápí negativní obraz kvality výstavby dopravní infrastruktury a stavebnictví jako takového. Nechceme a ani nesmíme jít cestou laciných senzací, chceme naopak pomoci komunikovat důvody tohoto obrazu a hledat cesty k jejich řešení. Vždyť celospolečenský efekt dopravní infrastruktury si to zaslouží. Je proto



i naší ambicí spolupracovat na všech úrovních při hledání vhodných forem řešení stability rozvoje dopravní infrastruktury, jejího financování, přípravy, ale i podpory osobností s dostatečnými manažerskými schopnostmi a dovednostmi. Věřím, že i tento magazín se stane důležitou součástí škály opatření, kterými chceme pomáhat rozvíjet dopravní infrastrukturu v našem regionu.

Libor Lukáš,
předseda Sdružení pro rozvoj
dopravní infrastruktury na Moravě

Děkujeme partnerům Sdružení: společně s CONTINENTAL BARUM, TESCO, ČESKÁ ZBROJOVKA, MEOPTA OPTIKA, ALPINE Bau, EUROVIA, SWIETELSKI stavební, STRABAC, PORR, OQO Global, OSFER Morava, HBH Projekt, SKANSKA, Dopravoprojekt Brno, VUT Brno, UTB Zlín, CREAM Ream Estate, METROSTAV a dalším partnerům – fyzickým osobám, jakož i ostatním společnostem jako jsou SŽDC, SDS EXMOST, REPONT, VIADESIGNE, SUS Zlínska, SÚS Kroměřížska, SÚS Slovácka, SMO Otrokovice, SIGNAL Bau, ale i Olomouckému a Zlínskému kraji, městu Přerov a dalším, za všestrannou podporu, která nám umožňuje rozvíjet aktivní činnost ve prospěch rozvoje DI na Moravě

Zvláštní poděkování patří zakládajícím členům sdružení: Jaroslavu Drozdovi, Jiřímu Lajtochovi a Liboru Žádníkovi.



Sdružení pro rozvoj dopravní
infrastruktury na Moravě:

Kde je cesta,
tam je život

PF2014

Konkrétní doporučení Luhačovické výzvy 2013

Přinášíme konkrétní doporučení účastníků mezinárodní konference Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů na dokončení příprav a realizace důležitých infrastrukturních projektů v regionu Střední Moravy a Slovenského Pováží.

Silniční infrastruktura

- zahájit výstavbu rychlostní silnice R49 v úseku Hulín – Holešov – Fryšták a urychlit přípravu a realizaci navazujícího úseku Fryšták – Lípa s pokračováním na Vizovice a dále na hranici ČR/SR Střelná a na slovenské straně připravit a realizovat navazující rychlostní silnici R6 Lazy pod Makytou – Púchov s napojením na D1 (Beluša /SR).

- dokončit dálnici D1 v ČR jako hlavní dopravní tepnu spojující západ s východem republiky, a to urychlením výstavby chybějícího moravského úseku Říkovice – Přerov – Lipník nad Bečvou (průtah městem Přerovem řešit jako součást napojení na D1).

- urychlit přípravu a výstavbu rychlostní silnice R55 Přerov – Olomouc a v úseku Otrokovice – Uherské Hradiště – Strážnice s prodloužením do Břeclavi a napojením na dálnici D2. Ve spolupráci s MŽP dořešit technické řešení průchodu trasy R55 tzv. Bzeneckou Doubravou.

- pokračovat v přípravě a výstavbě silnice I/35 Valašské Meziříčí – Palačov (R48) a přípravě silnice I/57 obchvat Valašské Meziříčí s pokračováním na Vsetín

Železniční infrastruktura

- pokračovat v přípravě stavby a následně realizovat modernizační trati č. 331 Otrokovice – Zlín (navazující úsek do Vizovic nadále sledovat).

- urychlit přípravu a realizaci modernizace a zdvoukolejnění trati Brno-Přerov

Vodní doprava

- pokračovat v přípravě výstavby plavební komory na řece Moravě – jez Bělov, čímž dojde k očekávanému prodloužení turistické trasy Bažova kanálu do Kroměříže

Letecká doprava

- usilovat o zachování a rozvoj smíšeného leteckého provozu na vojenském letišti Přerov-Bochoř, včetně převedení definovaného nemovitého majetku Armády České republiky na samosprávu a rozvinout aktivity státní organizace „LOM“ v areálu letiště Přerov-Bochoř

Multimodalita dopravní infrastruktury

- podporovat záměr vzniku veřejného logistického centra v Přerově jako jednoho z důležitých multimodálních center v rámci ČR



Konference: Stav dopravní infrastruktury je stále bariérou pro rozvoj regionů

Stav dopravní infrastruktury na střední a východní Moravě a její nedostatečné propojení se sousedními regiony je překážkou udržitelného rozvoje regionu. Tato situace byla základním impulzem pro konání již III. ročníku mezinárodní konference, kterou pořádá Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě. Letos se tradičně konala v Luhačovicích.

„Cílem našeho občanského sdružení je pozitivně ovlivňovat proces řešení této situace v regionu, který z hlediska ekonomické výkonnosti a sociálních podmínek má jedno z nejhorších postavení v České republice. K tomu se na občanském principu snažíme spojit neformální sílu partnerů našeho sdružení a občanů s odbornými kruhy, politickou reprezentací a výrobní sférou. Naším cílem je koncepční a dlouhodobě platné řešení současné situace. A k tomu je prostředkem rovněž tato konference,“ uvedl předseda Libor Lukáš.

Čerpání jako absolutní priorita

Hlavním tématem letošní konference bylo multimodální spojení České republiky a Slovenska v západovýchodním směru v hlavní síti TEN-T, tedy 9. železniční koridor Hranice n. M. – Horní Lideč – Púchov a především mezinárodní dálniční propojení R49/R6 Hulín – Púchov. Dále to byla také potřeba stabilního a předvídatelného financování rozvoje dopravní infrastruktury, významného posílení a urychlení přípravy staveb a efektivní využití evropských fondů v dalším období 2014 – 2020.

„Dočerpání prostředků z evropských fondů 2007-2013 podpořených osobní zodpovědností, stejně jako kvalitní příprava pro další období 2014-2020, musí být absolutní prioritou,“ pokračuje Libor Lukáš. Pozornost je upřena také k dokončení výstavby dálnice D1 stavbami 0136 a 0137 v okolí Přerova, rychlostní silnice R55 Otrokovice – Uherské Hradiště, silnice I/35 Valašské Meziříčí – Palačov, I/57 Obchvat Valašského Meziříčí, modernizaci železniční trati Otrokovice-Zlín-Vizovice, modernizaci trati Brno-Přerov a dalším projektům. Důležité závěry konference jsou zahrnuty do usnesení

jejích účastníků v Luhačovické výzvě obsahující mimo jiné i doporučení vlády a ministerstvu dopravy:

- Realizovat a urychlit všechna nezbytná opatření k nápravě a řádnému dočerpání prostředků z evropských fondů OPD 2007-2013, včetně stanovení konkrétní osobní zodpovědnosti. V rámci přípravy státního rozpočtu a finančního plánu SFDI na rok 2014 bude žádoucí zohlednit potřebu kofinancování projektů z programu OPDII.

- Dopravní sektorová strategie je dokument, který by měl být jízdním řádem priorit a financování výstavby dopravní infrastruktury, včetně infrastruktury našeho regionu v příštím programovém období 2014 až 2020. K naplnění je potřeba vytvořit podmínky legislativního, věcného i personálního charakteru umožňující urychlení a zjednodušení přípravy staveb. Zajistit dostatečný převis připravených staveb nad kapacitou jejich financování a vytvořit zásobník staveb s ekonomickým přínosem umožňujícím i po roce 2016 úspěšně konkurovat projektům ostatních zemí v mezinárodní soutěži.

- Hledat možnosti alternativních forem financování rozvoje dopravní infrastruktury v ČR jako dodatečného zdroje pro dosažení optimálního tempa jejího rozvoje, a definovat pro tuto formu financování veřejných služeb legislativní rámec. Dalším aktuálním tématem konference byla rekonstrukce dálnice D1. „Naší snahou je apelovat na urychlenou realizaci a nutné kroky ke zlepšení organizace práce, personální posílení realizační a kontrolní fáze tohoto projektu, které nepovedou k dalším diskutabilním a mediálně vděčným tématům technických a ekonomických sporů,“ doplnil Libor Lukáš.

Rok 2013: Další promarněná šance

Analýza postupu čerpání finančních prostředků z fondů EU pro investice do dopravní infrastruktury, a zvláště pak pro pozemní komunikace, ukazuje na reálné nebezpečí jejich nedočerpání.

Jaké jsou hlavní příčiny a důvody takového stavu? K objektivním důvodům patří makroekonomické prostředí, které se v průběhu finančního období prudce změnilo. Období od zahájení čerpání v roce 2007 do roku 2009 bylo dobou ekonomické konjunktury. Díky velmi dobré přípravě na straně ŘSD ČR byl k dispozici zásobník projektů, který se začal okamžitě realizovat. Až do roku 2009 se tak každoročně zvyšoval objem prostředků uvolňovaných v SFDI pro realizaci staveb a v roce 2009 se zdálo, že brzy dosáhneme pokrytí celého objemu alokované částky zasmulvnými stavbami.

Následný prudký pokles investic vyvolal hlubokou krizi stavebního sektoru. Tento vývoj se zákonitě dotknul i všech procesů investorské a projektové přípravy staveb. Dnes je zřejmé, že v rámci tohoto vývoje došlo k celé řadě manažerských chyb, které budou mít dopady nejenom do závěru prvního finančního období pomoci EU, ale promítnou se minimálně do prvních let druhého finančního období (2014 až 2020). Praktickým příkladem takových chyb je fatální vyprázdňování zásobníku projektu staveb s platným stavebním povolením (SP), které by se daly okamžitě – v rámci stabilizace ekonomické situace – realizovat. Prudký propad cen stavebních prací, vyřazení některých významných staveb z programu staveb financovaných z prostředků EU a možnost dočerpát alokované prostředky ještě v letech 2014 a 2015, vytvořily prostor pro zařazení nových staveb do realizace. Postupně se ukázalo, že takové stavby připraveny nejsou a nejsou dokonce připraveny ani ty, které by měly zahájit čerpání druhého finančního období již za několik měsíců, na jaře 2014.

Co způsobilo dnešní stav?

Je tedy zřejmé, že příprava projektů pro OPD vážně nikoliv na nepřekonatelných překážkách při výkupu pozemků, nevázne ani pro obstrukce, které často provázejí výběrová řízení na dodavatele služeb a stavebních prací pro ŘSD ČR. Příprava vážně na straně investora a to proto, že se nedaří rozehýbat tendry, které by výrazným způsobem eliminovaly deficit, který primárně

Všechny shora uvedené aspekty přispěly k tomu, že se situace v přípravě staveb nezlepšila ani u staveb, které považujeme za prioritní z hlediska potřeb Zlínského a Olomouckého kraje, a které jsou sledovány a podporovány Sdružením pro výstavbu dopravní infrastruktury na Moravě.

Z jejich posouzení se dají vyvodit závěry, které by mohly situaci v projektové a inženýrské přípravě staveb výrazně ovlivnit a zlepšit:

1. Etapa přípravy je u dopravních staveb násobně časově náročnější než samotná výstavba.
2. Třístupňový proces přípravy staveb (EIA, ÚŘ, SŘ) daný stávající legislativou je velmi komplikovaný a spíše nevede k větší míře zohlednění veřejného zájmu. Spíše přispívá k menší transparentnosti a zvětšení prostoru pro spekulace a zdražování staveb.



3. Navzdory tomu, jak komplikovaný je současný proces přípravy staveb, samotné náklady na přípravu jsou až zanedbatelně malé vzhledem k ceně staveb samotných.

4. Aby bylo možné v etapě realizace staveb nějaký úspór docílit, je nezbytné dobu útlumu investic využít k zvýšení kvality připravovaných projektových dokumentací budoucích staveb.

5. Je třeba změnit fungování stavebních úřadů, které by se konečně mohly ujmout své rozhodovací kompetence, přestat být pouhým administrátorem.

6. V posledních 5 letech prudce klesla odborná úroveň státní investorské organizace ŘSD ČR. Nebude-li vzdělání a odborná způsobilost ne-

Přehled o veřejných zakázkách na projektovou přípravu staveb vyhlášených ŘSD ČR jako podlimitní a nadlimitní veřejné zakázky dle zákona č.137/2006 Sb.:

	2009	2010	2011	2012	2013
Počet vydaných Oznámení o zakázce	9	1	0	54	9
Z toho zrušených soutěží	2	1	0	32	0
Z toho vyhodnocených soutěží	5	0	0	19	0
Uzavřené smlouvy v mil. Kč bez DPH	46,2	0	0	638,6	0

vzniknul zastavením přípravy a finančními škrty v položkách rozpočtu SFDI určenými pro projektové a inženýrské práce. Od roku 2012 však SFDI tuto chybu systematicky napravuje a přesto se přípravu staveb stále nedaří rozehýbat.

zbytnou podmínkou pro obsazování všech pozic v aparátu této společnosti, její reorganizací se situace nevyřeší.

Ing. Radovan Hrnčíř,
ředitel HBH projekt

Kde je cesta, tam je život

Netreba ísť ďaleko do minulosti, ale život ľudí našiel spôsob ako sa dostať tam, kde bolo treba – za prírodou, potravou, prácou, životom. Chodníčky a cesty vznikli všade tam, kde dnes tomu hovoríme potreba infraštruktúry. Dnešný moderný svet (a jeho dynamika) je založený na pohybe vecí, ľudí a materiálov. A to všetkými prostriedkami. Mám to šťastie, že som tomuto fenoménu pomáhal v dopravnom systéme pomocou motorizmu s kvalitnými pneumatikami. Preto som privítal pozvanie na 3. ročník konferencie o budovaní dopravných systémov na Morave aj vo vzťahu k slovenským projektom. Spojenia D1 obidvoch štátov a to komunikáciou R49 na Morave a R6 na Slovensku dáva šance mimoriadne podporiť ďalší rozvoj spolupráce ČR a SR. Úprimne povedané, tento projekt ma zaujíma od mojich mladých rokov, keď som študoval v Zlíne. Cesta cez Prlov, Pozdětchov a Lhotsko bola postrachom nielen pre šoférov, ale aj ľudí.

Dnes je žiaľ táto cesta v pôvodnom stave a tak tento kraj trpí. I keď už Baťovci plánovali novú cestu a železnica skončila vo Vizovicích (ešteže pri úspešnom Jelínkovi).

Porozumel som z vyjadrenia odborníkov, že veci rozumia a majú snahu spojenie realizovať. Teraz treba začať, keď sú peniaze a ďalšie sa nájdu, pretože česká a slovenská ekonomika bude rásť. Prvú etapu Hulín-Fryšták, ktorá je pripravená, treba zahájiť. My sme na Slovensku stihli vybudovať napojenie a to v rozsahu, ktorý umožní 4 prúdy. Vybuvoval sa prvý úsek 2 pruhov a nový most. Celá trasa je vyjasnená, odsúhlasená, vrátanie EIK, takže na rade je ČR.

Žiada si to rozvoj toho kraja múdrych a pracovitých ľudí, tohoto klenotu Moravy a dobre fungujúceho regiónu Púchov. Len Continental Matador a Continental Barum dávajú prácu viac ako 10 000 ľuďom.

Každý projekt si vyžaduje úsilie zodpovedných ľudí a tých je na strane „Luhačovickej výzvy 2013“ dosť. Len treba, i keď je doba hektická, konať viac ako hekticky. Na Slovensku to stihneme. Ak sa majú cesty spojiť na hranici v jednom čase, treba pridať v záujme uvoľnenia cesty cez Otrokovice, Malenovice a hlavne Zlín. O to viac, že táto cesta je súčasťou medzinárodného „TEN-T“. Predpokladám, že úsilie ČR o riešenie potrebnej infraštruktúry v tomto regióne bude úspešné.

Ing. Štefan Rosina, sen.

Radikální škrty? Propad stavebnictví nezadržitelně pokračuje

Prohlubující se propad ekonomiky a snížení příjmů státního rozpočtu řešila vláda tím nejsnazším způsobem – radikálními škrty, razantním omezením veřejných investic. To mělo velmi negativní dopady pro stavebnictví. Úpadek stavebnictví má velmi nepříznivé důsledky na ekonomiku státu, neboť politika drastických výdajových restrikcí v oblasti veřejných investic působí zcela protisměrně – výrazně snižuje příjmovou stránku rozpočtu, zvyšuje nezaměstnanost v oboru a působí negativně i v řadě dalších oborů.

Vláda nereagovala na výstražné signály a požadavky zaměstnavatelských svazů na opatření ke zmírnění následků krize, neuskutečnila ani jediné z proklamovaných opatření k zastavení poklesu investiční výstavby. V protikladu s opatřeními prakticky všech evropských vlád ta naše nepůsobila proticyklicky, ale naopak krizi

stavebnictví prohloubila zastavením investiční výstavby. Znejistěla i privátní sféra, která přestala investovat. Tím došlo v resortu stavebnictví ke ztrátě stavebních kapacit. Proto Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR za plné podpory a součinnosti dalších orgánů a organizací vydal dokument Zajištění ekonomického růstu a zaměstnanosti zlepšením stability v oblasti investiční výstavby a stavebnictví. Dokument vychází z podnětů podnikatelské sféry a snaží se o formulaci takových opatření, která usnadní konsolidaci stavebnictví v krátkodobém horizontu a jeho rozvoj ve střednědobém období. Obsahuje náměty nejzávažnějších témat z oblasti stavebnictví, která by neměla být opomenuta, ale podpořena v programech těch politických stran, které usilují o rychlé obnovení ekonomiky. Geografická poloha ve středu Evropy klasifikuje Českou republiku jako důležitou spojnicí mezi východem a západem. Ve skutečnosti je u nás úroveň infrastruktury jak z hlediska kvantity, tak i kvality, velmi nízká. Nemáme dobudovanou základní síť a to se stává brzdou dalšího rozvoje, snižuje naši konkurenceschopnost.



Schází vybudovat polovinu základní páteřní sítě včetně více než 100 prioritních obchvatů měst.

Priority:

- zpracovat reálnou koncepci rozvoje dopravní infrastruktury spolu s finanční strategií (priority, věcný, časový a finanční harmonogram) včetně zkvalitnění její provozuschopnosti,
- posílit finanční zdroje (zvýšením podílu SFDI na výnosu spotřební daně z minerálních olejů, optimalizací sazeb výkonového zpoplatnění, obnovením procesu přípravy projektů vhodných pro financování formou PPP),
- stabilizovat plánování a finanční výhledy; objem ročních výdajů na dopravní infrastrukturu fixovat k výši HDP dle doporučení EK na úrovni 2 %,
- zvýšit efektivitu výdajů (zavedení řádné supervize nákladů, kontinuální proces sledování nákladů v celém životním cyklu projektu, uplatnění limitních cen u veřejných zakázek),
- přijmout a realizovat opatření pro dočerpání finančních zdrojů OPD 2007 – 2013,
- urychlit investorskou přípravu staveb a zajistit tvorbu národních zdrojů v rozpočtu SFDI pro program OPD 2014 – 2020,
- projednat čerpání evropských fondů v prodlouženém režimu n + 2, což pomůže k dočerpání prostředků OPD I a překonání zpoždění přípravy staveb pro OPD II.

Ing. Václav Matyáš,
prezident Svazu podnikatelů ČR

Strategie operačních programů v dopravní infrastruktuře

V únoru letošního roku schválila Evropská rada České republiky finanční částku pro využití v příštím období Kohezní politiky EU v letech 2014 – 2020. Naše země bude moci počítat s maximálním objemem výdajů na tento účel ve výši 20,5 mld. EUR (při přepočtu dnešní kurzovou hladinou přibližně 530 mld. Kč na celé sedmileté období).

Suma se to může zdát být na první pohled ohromná, je však na straně druhé o téměř 7 mld. EUR nižší, než jaká byla možnost naší země čerpat v rámci kohezní politiky v tomto období, jež za pár týdnů vyprší. V kontextu podpory dopravní infrastruktury je OP Doprava jedním ze šesti klíčových OP. Velmi hrubý osobní odhad hovoří přibližně o 20 % celkové alokace, tedy více než čtyři mld. EUR.

Významnou novinkou příštího období bude, že ve viditelně vyšší míře než dosud bude část prostředků kohezní politiky rozdělována návratným, tedy nedotačním, způsobem. Je v tomto období zcela klíčové vyvarovat se problémů končícího programovacího období a včas si osvojit principy období příštího. Vedle pokračování OP Doprava bude na dopravu (nikoliv však výlučně, ani dominantně) zaměřen i nově koncipovaný Integrovaný regionální operační program (IROP). Mimo kohezní politiku je vhodné mít na zřeteli nástroj pro propojení Evropy (CEF) a rozvoj Transevropských dopravních sítí (TEN-T). Pokud porovnáme právě končící a budoucí programové období, snadno dojdeme k následujícím obecným závěrům:

1. Výrazné redukci finanční alokace o asi 7 mld. EUR (více než 180 mld. Kč)

2. Poziční dokument EU vymezuje oblasti, jež by měly být podpořeny podstatně méně a neměly by být prioritami; v oblasti dopravy jsou do této skupiny řazeny investice do místních silnic.

3. Obsahový rozdíl mezi dvěma programovacími obdobími je dán texty návrhu nařízení, Dohody o partnerství a příslušných Operačních programů. Základní strategický dokument Dohoda o partnerství v souvislosti s dopravou stanovuje následující priority:

- Optimalizace systému dopravy a jeho propojenosti; multimodalita;
- Optimalizace využívání zdrojů a snížení energetické náročnosti;
- Rozvoj obslužnosti dopravy a rozvoj kvalitativních parametrů vozového parku.

V rámci jednotlivých OP jsou formulovány následující priority. V případě OP Doprava se jedná o rozvoj infrastruktury pro železniční a udržitelnou dopravu, kde by předmětem podpory měla být výstavba a modernizace železničních tratí, jejich interoperabilita, zavádění nových technologií, výstavba a modernizace vnitrozemských vodních cest (tyto oblasti by měly být propojeny s TEN-T); vedle toho budou podpořeny

multimodální doprava, infrastruktura drážních systémů městské a příměstské dopravy a řízení městského silničního provozu, informační a komunikační technologie a ekologicky vstřícný dopravní park.

V případě podpory silniční infrastruktury je jednoznačným dělítkem podpora komunikací v rámci TEN-T a komunikací, které nejsou její součástí.

U IROP budou podporována napojení rozvojových území a ploch na nadřazenou dopravní síť, zvýšení dostupnosti center z venkovských sídlišť, rozvoj integrovaných dopravních systémů a rozvoj nemotorové dopravy.

Jaké poučení může vyplynout z období 2007 – 2013? OP Doprava je program s nejvyšší mírou smluvně podchycené alokace a současně s jednou z nejnižších hodnot certifikované alokace; vzhledem k tomu, že je to OP objemově bezkonkurenčně největší, tento rozdíl z něj činí OP s největším objemem vážnoucích částek v rámci projektového procesu. V případě vršících se problémů se ukazuje velmi omezená schopnost nalézat připravené náhradní projekty pro účely realokace. Významným handicapem je též absence dlouhodobě platné a obsahově udržitelné a neměnné dopravní strategie s časovým harmonogramem naplňování a finančním krytím.

Ing. Petr Zahradník,
ekonomický konzultant a analytik

Ceny dálnic a rychlostních silnic u nás a v zahraničí

Stanovení ceny projektu pozemních komunikací při znalosti odpovídající podrobnosti řešení v úrovni investičního záměru řeší cenové normativy. V tomto stadiu jsou k dispozici základní údaje o stavebních objektech, které tvoří základ celkové ceny projektu, tj. o komunikaci hlavní i křížujících, počtu mimoúrovňových křižovatek, o mostech a tunelech. Ve struktuře cenových normativů jsou zahrnuty všechny platné projektové kategorie dálnic, rychlostních silnic, a k tomu navazující kategorie mostů a tunelů.

Začátkem letošního roku byly vydány Cenové normativy pozemních komunikací 2012. Součástí předcházejících cenových normativů byla rezerva na pokrytí veškerých rizik. V Cenových normativěch 2012 byla nově rezerva oddělena od základní ceny a rizika byla rozdělena do šesti samostatných kategorií. V každé kategorii byl stanoven interval hodnoty rizika na cenu projektu. Druhou hlavní změnou je rozšíření cenových normativů o technologické atributy. V dosavadní praxi používání cenových normativů, kdy byla definována jen jedna cena pro standardní provedení, byly expertní úpravy řešeny odhadnutým koeficientem. Pro odstranění tohoto subjektivního vlivu jednotlivých zpracovatelů ocenění byly pro každou položku cenových normativů definovány atributy vyjadřující technologickou náročnost. Vždy byla stanovena standardní, minimální a maximální hodnota atributu, včetně vlivu na základní cenu. Výsledná cena pro konkrétní položku se počítá jako násobek základní ceny a součtu koeficientů pro jednotlivé atributy. Z uvedených dokumentů lze odvodit základní cenový rozdíl stavebních nákladů mezi komunikací ve volné krajině a cenou hlavních objektů. Pro dálniční stavby je základní cena stejné šířkové kategorie mostu orientačně šestinásobek ceny dálnice v extravilánu a cena tunelu pro stejnou kategorii (o dvou tubusech) je desetinásobek



ceny dálnice ve volné krajině. Z uvedeného vyplývá, že posuzování a porovnávání stavebních nákladů u nás a v zahraničí není možné bez specifikace podílu (délky) mostních a tunelových objektů a charakteru území, jímž komunikace prochází. Ve věstníku Nejvyššího kontrolního úřadu (výsledky zasedání z 24. 6. 2013) je uvedeno, že stavební náklady na výstavbu jednoho kilometru dálnice jsou v České republice o 27% vyšší než v Německu. Tento údaj bez uvedení skutečného podílu (délky) mostních a tunelových objektů a bez uvedení charakteru území neposkytuje žádně relevantní a objektivní srovnání o výši sta-

vebních nákladů na jeden kilometr dálnice u nás a v Německu. Počátek intenzivního nepříznivého hodnocení ceny pozemních komunikací v České republice lze najít v závěrečné zprávě Národní ekonomické rady vlády (září 2009). Zpráva obsahuje poměrové ukazatele cenových úrovní

ve stavebnictví, podle údajů Eurostatu. Průměrná cena obytných objektů je v České republice 52% evropského průměru a inženýrské stavby 84% evropského průměru.

Tento výsledek je interpretován tak, že infrastrukturní stavby jsou v České republice o 62% předraženy. Statisticky vyhodnocený výsledek lze interpretovat tak, že infrastrukturní stavby v České republice jsou o 16% levnější než evropský průměr, což není důvod k negativnímu hodnocení.

Prof. Ing. František Lehovec, CSc.,
předseda České silniční společnosti

Příprava strategických dokumentů sektoru dopravy finišuje

V časopise Dopravní fórum z prosince 2012 jsme informovali o přípravě dvou hlavních strategických dokumentů sektoru doprava v rámci přípravy na nové programovací období evropského spolufinancování. Vrcholovým dokumentem sektoru je Dopravní politika pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, která určuje hlavní principy dalšího směřování sektoru. Dokument byl schválen usnesením vlády č. 449/2013 ze dne 12. června 2013, získal pozitivní stanovisko SEA a jeho plné znění je možné si stáhnout na webových stránkách www.mdcz.cz/cs/Strategie. Jedním z důležitých opatření, která vláda schválila, je, že národní financování pro potřeby rozvoje a údržby dopravní infrastruktury (bez evropských fondů) nemá klesnout pod 43 mld. Kč ročně. To by mělo alespoň částečně přispět ke stabilizaci finančního rámce.

Rovněž Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (DSS2), se již blíží k předložení do vlády. Termín byl několikrát prodloužen a hlavním důvodem bylo především komplikované projednávání materiálu, a to jak dokumentu samotného, tak s ním spojeného procesu SEA. Předpokládáme, že dokument bude předložen do vlády do konce října (tento článek byl napsán v polovině října).

Dokument prošel meziresortním připomínkovým řízením a byl vypořádán bez rozporu. Do tohoto procesu byly zahrnuty i kraje. Největším problémem bylo rozdílné stanovisko ministerstva financí, které požadovalo, aby dokument počítal s finančním rámcem, který byl odvozen z Dopravní politiky, tzn. se započítáním evropských a dalších zdrojů na úrovni 63 mld. Kč ročně. Naopak ministerstvo průmyslu a obchodu vneslo formou zásadní připomínky požadavek

na 80 mld. Kč ročně. V této souvislosti uvádíme, že samotný dokument navrhuje roční částku 70 mld. Kč ročně, a to na základě analýzy finanční potřeby pro opravy a údržbu dopravní infrastruktury (nesmí docházet tak jako dosud k podfinancování, a tedy narůstání vnitřního dluhu), jakož i na základě analýzy finančních potřeb nezbytných pro splnění závazků plynoucích z nové evropské politiky transevropských dopravních sítí TEN-T. Rozpor se vyřešil ponecháním původně uvažované částky s tím, že příprava projektů musí pokračovat takovým tempem, aby bylo možné absorbovat prostředky ve výši 80 mld. Kč, pokud by se je skutečně podařilo zajistit. Samotné meziresortní řízení ale nebylo jediným schvalovacím procesem. Druhým je schválení na úrovni Společného řídicího výboru. Jednání s evropskými institucemi byla složitá a plná hle-

dání kompromisů. Proces SEA byl rovněž komplikovanější, než je běžné, neboť kromě klasického řízení proběhl rovněž režim mezinárodní posouzení. DSS2 jsou ale založeny na celostátním multimodálním dopravním modelu, který nemá dostatečnou podrobnost v rámci mikroregionů, a proto nemůže být nástrojem pro rozhodování o podobě trasy na místní a regionální úrovni.

Ing. Luděk Sosna, PhD.,
ředitel odboru strategie MD ČR

Schválen nový program TEN-T

Dne 19. 11. 2013 schválil evropský parlament revizi sítě TEN-T a její financování pro programovací období 2014-2020. Členské země si mezi sebe rozdělí 325 miliard eur, Česká republika bude mít k dispozici 20,5 miliard eur (přibližně 550 miliard korun). Součástí revize sítě TEN-T je 9. železniční koridor „Hranice na Moravě – Vsetín - Horní Lideč – Púchov – Žilina – Košice“ a současně i navazující dálniční propojení Moravy a Pováží rychlostní komunikací R49/R46 Hulín-Zlín-Púchov

Diaľnica Via Czecho-Slovakia

Z Prahy do Košíc vedie najkratšia trasa po diaľnici D1/R49/R6/D1 cez Zlín a Púchov. V príspevku sa budeme zaoberať „bodovými chybami“ na slovenskej strane na tejto diaľnici. Táto diaľnica z hľadiska veľkosti vzájomného obchodu medzi Slovenskom a Českom a obchod Slovenska so Západom mala byť už dávno podľa Slovenskej obchodnej a priemyselnej komory v Žiline (SOPK ZA) a Krajskej hospodárskej komory Zlínskeho kraja (KHK ZK) funkčná. J. A. Baťa považoval túto diaľnicu za kľúčovú pre hospodársky rozvoj východnej a západnej časti štátu. Aká je súčasná situácia?

Česko sa zameralo na výstavbu nadradenej diaľničnej infraštruktúry v smere od západu na východ. Je logické, že v budúcej „sedemročnici“ Európskej únie sa rozostaví diaľnica zo Zlína do Púchova, k východnému susedovi. Slovenská republika sa zamerala na výstavbu diaľnice D1 v smere od východu na západ alebo v východného Slovenska do Maďarska alebo na R1 okolo Banskej Bystrice. Z hľadiska priorit je to neekonomické a nerozvážne rozhodnutie. S Českom máme približne 15% obrat zahraničného obchodu, s Nemeckom 20%. K tomu potrebujú podnikatelia trasu diaľnice R6/R49 Púchov-Zlín a D3/11/E75/R68 Žilina – Svrčinovec – Trinec – Ostrava. Na margo priorit exekutívy SR si treba všimnúť, že podiel Maďarska na zahraničnom obchode je len 8% a podiel Balkánu 10%... Pričom Česká strana dlhé roky tlačí na Slovensko, aby rozostavalo tiež svoje úseky k českej hranici, a aby maďarská strana oznámila slovenskej, že z Miškolca na Košice po Milhošť postačuje súčasná cesta prvej triedy vzhľadom na intenzitu dopravy. Na slovenskej rýchlostnej ceste R6 je situácia nasledovná: na úseku Strelná – Mestečko, ktorý je dlhý 12,2 km je ukončený proces EIA a bolo vydané záverečné stanovisko – vybraný modrý modifikovaný variant. Na úseku Mestečko – Púchov – Dolné Kočkovce bol v roku 2009 ukončený proces EIA a vydané záverečné stanovisko – vybraný modrý modifikovaný variant tra-

sy. Čo je nutné realizovať, aby začala výstavba R6 v SR: štúdia realizovateľnosti – vznikla, pretože sa dlho pripravuje R6, a následne je tam novovzniknutá byrokratická požiadavka Európskej komisie. Ďalej treba dokumentáciu pre územné rozhodnutie. Následne treba štátnu expertízu a kontrolu projektu, na rad príde obvodný stavebný úrad. Potom treba pripraviť dokumentáciu pre stavebné povolenie, riešiť majetko-právne vysporiadanie, získať stavebné povolenie, nato vypísať tender, podpísať zmluvy a začať výstavbu. Mnohé



veci sa dajú realizovať paralelne. Avšak netreba podliehať ilúziám, pretože ako vyhlásil jeden náš politik: „Kde je vôľa, tam je cesta“. Napr. najväčšia bodová chyba na diaľnici medzi Prahou a Košicami je úsek medzi Žilinou a Martinom, kde je nameraných 30 000 áut za deň. Avšak tento úsek je najpotrebnejšie postaviť na VIA CZECHO-SLOVA-

Shoda na prioritách

V rámci medzinárodnej konferencie Severozápadné Slovensko a Morava – križovatka dopravných a ekonomických záujmov, ktorá sa v listopadu konala v Žiline, bolo podepísané Memorandum podporujúci vytváranie podmienok pre ekonomický rozvoj a zvyšovanie konkurenceschopnosti. Signatári, medzi nimi i Združenie pro rozvoj dopravných infraštruktúry na Moravě, vidí ako priority riešení dálnic a rýchlostných komunikácií R6, R49, D1, D3, R5, E75/R48/11 a R3. Na Slovensku sa jedná o R6 Púchov – Mestečko, E75/D3 Čadca – Svrčinovec, E50/D1 Višňové – Dubná Skala a R3 Martin – Kremnica. Na území ČR jde konkrétne o úseky R49 z Hulína do Slušovic a E75/R48/11 medzi Třanovicemi a Bystřicí.

KIA. Slovensko po roku 2002 nepokračovalo vo výstavbe tunela Višňové do Martina, napriek doteraz vynaloženým cca 270 mil. EUR. Minister dopravy pán Vážny ju dal až do posledného tretieho PPP, pritom to bola a stále je najlepšie pripravená stavba medzi Prahou a Košicami. Prvý tender bol zastavený napriek zľave a prebieha druhý tender. Na tuneli Višňové má podporu slovenských, českých, poľských a maďarských komôr a podnikateľov a samosprávneho Žilinského kraja. Týmto sme uviedli na trase Praha-Zlín-Košice najväčšiu bodovú chybu v SR. Slovensko má export podnikateľov a investorov orientovaných na Česko, Nemecko, Poľsko. Preto by bolo ekonomicky odôvodnené stavať diaľnice prioritne od západu, teda od Česka aj s tunelom Višňové, ktorý obchádza „Strečno“ na E50/D1.

Ján Mišura, riaditeľ SOPK Žilina

Riešenie cestnej infraštruktúry Slovenska

Nárast požiadaviek na dopravnú infraštruktúru je dôsledkom zvyšovania prepravných potrieb. Rastúca mobilita, zmeny v del'be prepravnej práce, ale aj porovnanie konkurencieschopnosti jednotlivých druhov dopravy prinášajú nároky hlavne na cestnú infraštruktúru. V SR narastá vybavenosť osobnými vozidlami od roku 2000 o 43% a v roku 2012 predstavovala 337,17 vozidiel na 1000 obyvateľov. Prognóza predpokladá v roku 2030 stupeň automobilizácie 2,27, čo zodpovedá takmer 450 automobilom na 1000 obyvateľov.

Neustále klesá aj podiel individuálnej dopravy voči verejnej hromadnej doprave, ktorý v posledných rokoch dosiahol úroveň 75:25. Objem výkonov individuálnej automobilovej dopravy bol v roku 2012 takmer 6-násobný oproti objemu výkonov cestnej verejnej dopravy a takmer 12-násobný než výkony železničnej osobnej dopravy. Uvedené skutočnosti sa jednoznačne musia odzrkadliť na prístupe k riešeniu cestnej infraštruktúry SR v blízkej budúcnosti.

MDVaRR SR spracovalo návrh Strategického plánu rozvoja dopravných infraštruktúry SR do roku 2020 ako dlhodobý strategický dokument, s predpokladom pravidelnej aktualizácie. Zaťaženie cestnej siete SR, rozvoj jednotlivých oblastí Slovenska a napojenie na okolité štáty v zmysle multimodálnych koridorov EÚ jednoznačne definuje priority výstavby cestnej infraštruktúry v nasledujúcich rokoch. Dlhodobá stagnujúca výstavba diaľnic D1 a D3 v Žilinskom kraji priniesla extrémne nebezpečné úse-

ky na cestách I. triedy I/18 a I/11, kde cesta I/18 Žilina – Martin je najviac zaťaženým úsekom dvojpruhovej komunikácie na Slovensku a jej intenzita prekračuje kapacitu cca 3-násobne.

Z hľadiska prepojenia na Českú republiku súčasná cestná sieť svojimi technickými parametrami nepostačuje kapacitne ani z hľadiska bezpečnosti. Je potrebné urýchlené dobudovanie diaľnice D3 spolu s rýchlostnou cestou R5. Diaľnica D3 je súčasťou VI. multimodálneho koridoru a základnej siete TEN-T a spolu s R5 výrazne zlepši vzájomnú dostupnosť Slovenska, priemyselnej regiónu Žiliny a hospodársky dôležitého Ostravska a Horného Sliezka. Rýchlostná cesta R2 je dôležitou tepnou SR v západo-východnom smere a oproti pôvodnému trasovaniu končí na hranici s ČR. Prepojenie severozápadného regiónu Slovenska s Českou republikou bude realizované rýchlostnou cestou R6 cez Púchov, ktorá prepojí priemyselné oblasti oboch krajín a na strane SR končí

na diaľnici D1. Dôležitou komunikáciou z hľadiska medzinárodných koridorov je aj cesta R3, tvoriaca nielen severo-južné prepojenie Slovenska, ale tiež tranzitnú komunikačnú os Maďarsko – Poľsko. V súčasnosti sa na cestnej sieti SR markantne prejavil ďalší problém, ktorý bol doteraz potláčaný do úzadia a vystúpil na povrch po dlhej a tuhej zime. Je to kvalita cestnej siete, ktorá na mnohých úsekoch významne zhoršila prevádzkovú spôsobilosť vozoviek a mnohokrát je príčinou dopravných kongescií, nehodovosti a zvýšenia negatívnych účinkov na životné prostredie. Preto je nevyhnutné venovať významnú pozornosť aj navyšovaniu prostriedkov na údržbu a opravy. Z ekonomického hľadiska je podstatné konštatovať, že rozvoj dopravných infraštruktúry SR pre roky 2014-2020 je silne závislý nielen od možnosti, ale hlavne od schopnosti SR čerpať fondy EÚ.

Prof. Ing. Ján Čelko, CSc.,
prorektor Žilinskej technickej univerzity