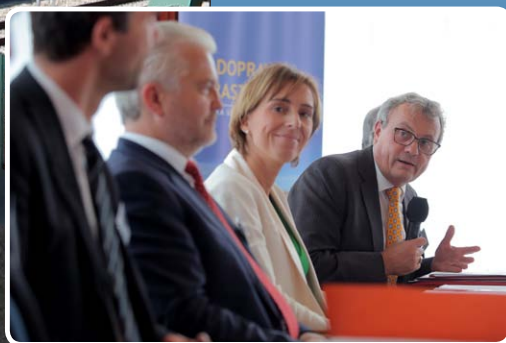


Dopravní fórum 2015

magazín Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě



Str. 4: Luhačovice hostily tradiční mezinárodní dopravní konferenci.



Str. 10: Čísla za rok 2014 a 2015 ukazují, že krize ve stavebnictví je zřejmě překonána.



Str. 16: Silnice nejsou jen dálnice. Rozvíjet se musí i silnice II. a III. třídy.

Rozvinutá dopravní infrastruktura – podmínka budoucí prosperity

Z obsahu**Strana 5**

Význam dopravní infrastruktury pro hospodářský rozvoj České republiky.

Strana 8

Jak to bude s financováním staveb do roku 2018?

Strana 9

Činnost ŘSD v roce 2015 a výhled na roky 2016 až 2018.

Strana 12

Modernizace trati Brno – Přerov.

Strana 17

Silniční síť je jednou z nejrozsáhlejších veřejných služeb.

Strana 19

Jsou opravdu škrty v investicích cestou, jak uspořít?

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: 27. listopadu 2015.

V roce 2016 pořádáme

MORAVSKÉ DOPRAVNÍ FÓRUM

OLOMOUC

11. 4. 2016

STŘEDNÍ MORAVA

křižovatka dopravních
a ekonomických zájmů

LUHAČOVICE

22. 9. 2016

Děkujeme partnerům Sdružení: společnostem BARUM CONTINENTAL, TESCOVA, ČESKÁ ZBROJOVKA, MEOPTA OPTIKA, ALPINE Bau CZ, EUROVIA, SWIETELSKI stavební, STRABAG, PORR, OQO Global, OSFER Morava, HBH Projekt, SKANSKA, Dopravoprojekt Brno, VUT Brno, UTB Zlín, CREAM Real Estate, METROSTAV, KKS, Slovácká těžební, ZAREMBA STAV, Vysoká škola logistiky a dalším partnerům – fyzickým osobám, jakož i ostatním společnostem, jako jsou SŽDC, SDS EXMOST, REPONT, VIADESIGNE, SUS Zlínska, SUS Kroměřížska, SUS Slovácka, SUS Valašska, SMO Otrokovice, SIGNAL Bau, PK Ossendorf, Dopravoprojekt Ostrava, ale i Olomouckému a Zlínskému kraji, našim mediálními partnerům, zejména časopisu Stavební server.com 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:

Ať je vaše cesta
vždy bezvadná.

PF₂₀₁₆



Vážení přátelé,

dostává se Vám do rukou již čtvrté vydání Dopravního fóra – bulletinu, ve kterém Vás pravidelně informujeme o hlavních aktivitách našeho Sdružení (SRDIM) a zejména o záměrech, přípravě a realizaci důležitých projektů, které mají přímý či nepřímý dopad na stav a rozvoj dopravní infrastruktury střední a východní Moravy.

Do ročního kalendáře se již výrazně zapsalo „Moravské dopravní fórum“ konané na jaře a mezinárodní konference „Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“, pravidelně pořádaná na podzim v Luhačovicích jako významné setkání představitelů ministerstva dopravy, krajských orgánů, municipalit, zástupců podnikatelské sféry, odborníků v dopravě a poslanců a senátorů zvolených za náš region, stejně jako partnerů ze slovenské strany hranice.

Výstupy obou akcí ve formě „Deklarace“ a „Luhačoviccké výzvy“ jsou komunikovány směrem k nejvýznamnějším orgánům státní správy včetně ministrů a premiérů České a Slovenské republiky s žádostí o podporu těchto usnesení.

I nadále pokračujeme ve snaze společně prosazovat priority rozvoje dopravní infrastruktury na Moravě a v našem regionu, informovat o nich, hledat jejich řešení a pomáhat odstraňovat ty největší překážky v jejich realizaci. Příznivá změna atmosféry v exekutivě, kladoucí důraz na veřejné investování a zejména na výstavbu dopravní infrastruktury, umožnila v tomto roce konečně zahájit dostavbu D 0137 – jednoho ze dvou zbývajících úseků dálnice D1. Na druhé straně však důsledky nedomyšlenosti přípravy novely zákona EIA č. 39/2015 znamenají vážný dopad do přípravy staveb a v některých případech u staveb, kde byla EIA zpracována dle zákona č. 244/92, ev. č. 100/2001, tedy před vstupem ČR do EU, snad i nutnost projít novým procesem EIA. Tato situace ohrožuje zahájení stavby R4901 a snad i reálné brzké zahájení stavby poslední části stavby dálnice D1 v úseku Přerov-Říkovice, stavby R5505 – JV obchvat Otrokovic, jakož i dalších staveb s plánovanou realizací v tomto programovém období. Dá se tedy konstatovat, že poté, co bylo ještě nedávno limitujícím prvkem rozvoje dopravní infrastruktury její financování, přichází období, kdy tímto limitujícím prvkem zejména u silničních staveb je jejich příprava. Proto sledujeme spolu s ostatní odbornou veřejností s velkou pozorností přípravu zákonů ovlivňujících základním způsobem přípravu staveb.

Na druhé straně je snad lepší situace u staveb železniční infrastruktury, kde se intenzivně věnujeme zejména stavu přípravy železniční tratě Otrokovice – Vizovice a navazující problematice dopravního terminálu Zlín – centrum. Věříme, že i pokračující příprava dalších rekonstrukcí železničních tratí umožní výrazně urychlit zahájení jejich realizace.

Pro zásadní změnu situace v přípravě staveb bude rozhodující, jak se podaří vyřešit současné problémy v připravovaných nových zněních zákonů. Provázanost legislativy s přípravou staveb je natolik významná, že bez široké shody na podpoře úsilí o její zásadní úpravu ve prospěch zjednodušení a zrychlení přípravy nelze nalézt uspokojivý řešení programu Dopravní politiky ČR, Dopravní sektorové strategie a čerpání prostředků EU v tomto novém programovém období.

Situace je natolik vážná, že pokud se nepodaří ji urychleně a cílevědomě vyřešit, bude mít významný negativní dopad na další rozvoj dopravní infrastruktury. Stav, kdy hrozí, že páteřní dopravní infrastruktura nebude dobudována ani po roce 2050 s veškerými dopady na konkurenceschopnost ČR a možnosti rozvoje její ekonomiky, je třeba společnými silami zabránit. Zdá se však, že bez úspěšného projednání této situace na vrcholné úrovni se zástupci EK nebude možno najít uspokojivé řešení.

Je tedy rok 2015 rokem ztracených příležitostí? Kdy bude dokončena bez zásadních opatření páteřní síť dálnic a rychlostních silnic? To jsou otázky, které si musíme klást, abychom upozornili, že přes proklamovanou podporu budování dopravní infrastruktury nejsou řešeny fundamentální problémy jejího rozvoje.

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.

Usnesení společných zasedání vlád ČR a SR loni ve Skalici a letos ve Valticích, týkající se potřeby urychleného dobudování kapacitního dopravního propojení obou států a regionů, nás naplňuje optimismem, že pro naplňování tohoto programu budou vytvořeny v brzké době potřebné předpoklady. Konference v Luhačovicích ukázala, že právě u slovenských kolegů můžeme hledat



inspiraci v cílevědomosti přípravy a programu dobudování páteřní sítě dopravní infrastruktury.

Vážení přátelé,

přes jistě dosažený pokrok ani po roce nemohu konstatovat, že se pozitivním směrem zásadně změnil negativní obraz výstavby dopravní infrastruktury a stavebnictví jako takového. Změna vnímání důležitosti rozvoje dopravní infrastruktury na úrovni vlády může být zdrojem optimismu, je však třeba nadále pokračovat v úsilí o změnu tohoto obrazu a pomáhat komunikovat jeho důvody 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 bulletin 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

Střední Morava potřebuje kapacitní dopravní infrastrukturu

Stav dopravní infrastruktury na střední a východní Moravě a její nedostatečné propojení se sousedními regiony je překážkou udržitelného rozvoje regionu. Tato situace byla základem impulzem pro konání již V. ročníku mezinárodní konference, kterou uspořádalo Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě ve čtvrtek 24. září 2015 ve Společenském domě v Luhačovicích.

„Cílem občanského sdružení je aktivně ovlivnit 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. Cílem je koncepční a dlouhodobě

platné řešení současné situace. A k tomu je vhodnou platformou tato konference,“ uvedl předseda Libor Lukáš.

Tuto iniciativu překračující významem hranice regionu podpořili udělením záštity předsedové vlád České i Slovenské republiky, místopředseda vlády a ministr financí ČR, ministr dopravy ČR, ministr dopravy a regionálního rozvoje SR, hejtmani Olo-

mouckého, Moravskoslezského a Zlínského kraje a předsedové Trenčianského a Žilinského kraje.

Přítomní zdůraznili význam vzájemné spolupráce na řešení odpovídající kvality dopravního propojení Pomoraví a Pováží a jeho přínos pro hospodářský rozvoj obou regionů. Konference reagovala na společné jednání vlád České a Slovenské republiky, konané na jaře tohoto roku ve Valticích, které jednoznačně podpořilo nutnost dalšího propojení obou zemí kapacitní dopravní infrastrukturou. Osobní účast prezidenta hospodářské komory ČR Vladimíra Dlouhého a nejvyšších představitelů hospodářské a obchodní komory SR, ▶

šéfů silnic, dálnic a železnic z obou stran česko-slovenské hranice, nebo také velvyslankyně ČR na Slovensku Livie Klausové, europoslankyně Marty Dlabajové a dalších významných hostů z České i Slovenské republiky, podtrhla význam konference. Jednání byli rovněž přítomni ekonomičtí experti, zástupci regionu v českém i evropském parlamentu, volení zástupci krajů, měst a obcí, ministerstva dopravy, SFDI, SŽDC, ŘSD ČR, NDS SR, zástupce Evropské komise a představitelé akademické a hospodářské sféry ČR a SR.

Připravenost na čerpání dotací

Hlavním tématem konference byla problematika připravenosti a realizace infrastrukturních projektů pro současné plánovací období EU v letech 2014-2020. V této souvislosti bylo diskutováno řešení problémů bránících plynulé přípravě těchto prioritních projektů (bohužel to trvá až 12-15 let!!!) a s tím související potřebě plynulosti jejich financování. Hlavní diskuze se však vedla o tom, jak budou naplněny dopravní priority regionu střední a východní Moravy. „V diskusních příspěvcích zazněla na-



příklad problematika urychlení přípravy a výstavby dálnice D1 v okolí Přerova, tedy Říkovice – Lipník nad Bečvou, rychlostní silnice R 49 (CZ) – R6 (SK) Hulín – Fryšták – státní hranice SR – Púchov, modernizace železniční trati Otrokovice – Zlín – Vizovice, modernizace trati Brno – Přerov, a Staré Město – Uherské Hradiště – Luhačovice / Bojkovice / Veselí nad Moravou, ale také dopravního terminálu ve Vsetíně,” pokračuje Libor Lukáš.

Významnou událostí doprovodného programu konference bylo i zasedání Česko-slovenského smíšeného hospodářského výboru hospodářských komor ČR a SR, které se konalo v rámci

doprovodného programu za účasti prezidentů obou komor Vladimíra Dlouhého a Petera Mihoka. Jednání se zúčastnila i velvyslankyně České republiky na Slovensku Livie Klausová. Součástí programu byl rovněž podpis dohody o spolupráci mezi Krajskými hospodářskými komorami Zlínského kraje a Žilinského samosprávného kraje. „Jednání smíšeného hospodářského výboru se mimo jiné zabývalo také problematikou kvalitního dopravního propojení obou zemí jako nezbytné podmínky hospodářského rozvoje ČR i SR,” uzavřel Libor Lukáš. Účastníci konference na závěr jednání tradičně přijali LUHAČOVICKOU VÝZVU 2015.

Luhačovická výzva

Doporučení

- ✓ k naplnění OPD II vytvořit podmínky legislativního, věcného i personálního charakteru umožňující urychlit současné, nedostatečné tempo přípravy liniových staveb. Vytvořit odpovídající podmínky pro personální stabilizaci investorských organizací, a vytvořit zásobník staveb s ekonomickým přínosem umožňujícím i po roce 2016 úspěšně konkurovat projektům ostatních zemí,
- ✓ věnovat mimořádnou pozornost přípravě nového zákona o EIA a vytvořit tím podmínky k efektivnějšímu modelu řízení procesu přípravy a realizace projektů dopravní infrastruktury a čerpání prostředků programového období EU 2020. V této souvislosti bude žádoucí zlepšit a zintenzivnit vysvětlovací komunikaci ČR s orgány EU v oblasti aplikace předpisů o životním prostředí,
- ✓ podpořit úsilí o výraznou úpravu zákona o zadávání veřejných zakázek tak, aby byly lépe hájeny zájmy státu a došlo ke zjednodušení a zrychlení zadávacího řízení. Umožnit férové vícekritériální hodnocení nabídek a stanovit limitující parametry k problematice tzv. mimořádně nízké nabídkové ceny,
- ✓ hledat možnosti alternativních forem financování rozvoje dopravní infrastruktury v ČR jako dodatečného zdroje pro dosažení optimálního tempa jejího

rozvoje a definovat pro takovou formu financování veřejných služeb optimální legislativní rámec,
 ✓ definovat v rozpočtu SFDI příspěvek krajům na modernizaci silnic II. a III. třídy.

Priority v silniční infrastruktuře

- ✓ zahájit v roce 2015-16 výstavbu rychlostní silnice R49 v úseku Hulín – Holešov – Fryšták a urychlit přípravu a realizaci navazujícího úseku Fryšták – Lípa, 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,
- ✓ dokončit výstavbu dálnice D1 v ČR, a to urychlením přípravy chybějícího moravského úseku D 0136 Říkovice – Přerov a výstavby úseku D 0137 Přerov – Lipník nad Bečvou,
- ✓ urychlit přípravu a výstavbu rychlostní silnice R55 v úseku Olomouc – Přerov a v úseku Otrokovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Bzenec s prodloužením do Hodonína a Břeclavi a napojením na dálnici D2, v kontextu závěru Studie proveditelnosti R55 s variantou zúženého profilu v oblasti průchodu 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,
- ✓ urychlit přípravu a realizaci rychlostní silnice R 35 v úseku Hradec Králové – Mohelnice,

✓ urychlit přípravu a realizaci rychlostní silnice I/44 v úseku Mohelnice – Jeseník v rámci severojižního propojení Olomouckého kraje a její napojení na rychlostní komunikaci R35.

Priority v železniční infrastruktuře

- ✓ urychleně dokončit přípravu stavby a realizovat modernizaci trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice,
- ✓ urychlit proces přípravy a realizaci modernizace a zdvoukolejnění trati Brno–Přerov a elektrizaci navazujícího propojení Kojetín – Kroměříž – Hulín,
- ✓ urychlit proces přípravy a realizace modernizace a elektrizace trati Staré Město – Uherské Hradiště – Luhačovice/Bojkovice/Veselí nad Moravou,
- ✓ urychlit proces přípravy a realizace modernizace 9 nákladního železničního koridoru v TEN-T v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč.

Priority v oblasti vodní dopravy

- ✓ pokračovat v přípravě výstavby plavební komory na řece Moravě – jez Bělov, čímž dojde k prodloužení turistické trasy z Rohatce až do Kroměříže.

Priority v oblasti letecké dopravy

- ✓ zahájit dialog o budoucnosti letiště Kunovice a proveditelném leteckém spojení s letištěm V. Havla v Praze.

(redakčně kráceno,

celý text na www.infrastrukturamorava.cz)

Význam dopravní infrastruktury pro hospodářský rozvoj ČR

Ing. Vladimír Dlouhý, CSc., prezident Hospodářské komory ČR

Význam dopravní infrastruktury pro hospodářský rozvoj ČR je mimo jakoukoliv debatu. Má obrovský multiplikační efekt směřující daleko do budoucnosti a její kvalita výrazně ovlivňuje přístup investorů k naší zemi. Působí tu i evropské geopolitické vlivy – každé její zanedbání automaticky znamená objždění našeho území a odliv návazné poptávky.

Střední Morava je vskutku křižovatkou různých evropských dopravních směrů; protínají se zde zejména hlavní směry Praha – Ostrava – Varšava/Žilina – Košice a Varšava – Brno – Vídeň. Vedle toho se v ní nacházejí evropsky významné průmyslové aglomerace – ostravská a zlínská.

Vývoj v dopravní infrastruktuře v minulosti připomínal systém „brzda/plyn“. Nejprve jsme zažili obrovský rozjezd staveb po začátku programového období Operačního programu Doprava 1 (OPD 1) v roce 2007, pak přišla hospodářská recese a s ní tzv. superstrategie, která přerušila přípravu řady významných projektů (2011). Ke konci programového období (2014 – 2015) zase přišlo „šturmování“, kdy se stalo prioritou alespoň zčásti vyčerpat evropské fondy OPD 1 na jakékoliv připravené infrastrukturní projekty, bez ohledu na jejich význam. Takový vývoj je určitě velmi neblahý.

Základní problémy

Současné problémy výstavby dopravní infrastruktury souvisejí s územní a stavební legislativou a lze je shrnout takto:

- Složitá a zdlouhavá povolování staveb
- Složitá příprava území pro výstavbu
- Nutnost získat několik správních rozhodnutí vydávaných v samostatných řízeních
- Vyžadováno velké množství závazných stanovisek dotčených orgánů
- Postavení dotčených orgánů upraveno ve zvláštních zákonech často nejednoznačně a nejednotně
- Kompetenční rozříštění
- Dlouhá doba získání konečného oprávnění k realizaci záměru a jeho dlouhá příprava komplikují příliv zahraničních investic a způsobují i potíže s včasným čerpáním prostředků z fondů EU
- Vlekly výkupy pozemků.

Dalším problémem je chybějící legislativa, specifikující a podporující strategické stavby. Zákon č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury nespĺnil očekávání. Přetrvávají problémy s výkupem pozemků: nejdříve obtížné vyvlastňování, poté po novele li-

citace o různé násobky odhadní ceny. Legislativní podpora vybraných strategických staveb je nedostatečná, strategická stavba je legislativně upravena jako každá jiná (příkladem je rychlé spojení vs. regionální dráha). Proto se nepohnuly rychlostní silnice R35, R49 nebo pomalu se dokončuje D1. Novela zákona o EIA (č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí) situaci v přípravě staveb ještě výrazně zhoršila. Výsledkem je právní norma umožňující zastavit přípravu investice do dopravní infrastruktury nejrůznějšími občanskými iniciativám v ochranné životního prostředí nebo veřejného zdraví, a to i když nepůsobí přímo na území, jehož se má investiční záměr dotýkat. Příprava staveb by měla být kontinuální a řízena prioritami, pak může dojít k „jemnému ladění“.

Legislativa

V současnosti vrcholí v gesci MMR příprava novely stavebního zákona č. 183/2006 Sb. na podporu investičních akcí a urychlení jejich dosud zdlouhavé přípravy. HK tuto novelu plně podporuje, i když k jejímu návrhu má celou řadu faktických připomínek. Důležitá pozitiva:

- Změření na zkrácení územního řízení,
- Zavedení možnosti spojení územního a stavebního řízení a posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) do jednoho koordinovaného řízení s vydáním jednoho koordinovaného povolení
- Vznik specializovaných stavebních úřadů,
- Zkrácení celé řady lhůt.

Pokládáme za nezbytnou speciální právní úpravu strategické infrastruktury na celostátní úrovni, jako je tomu například v Německu. Nejde jen o dopravu, ale i o energetické sítě, produktovody, protipovodňová opatření, sítě IT apod. Bylo by ideální, kdyby připravovaná novela zákona č. 416/2009 Sb. převzala ze zastavené přípravy věcného záměru zákona o dopravních liniových stavbách tzv. plán potřeb, a na jeho základě pro několik desítek strategických akcí definovala zvláštní režim (včetně obnovení diskuse s EU o režimu v oblasti EIA). Bohužel se zdá, že s tím zatím MMR nepočítá. Hospo-



dářská komora pokládá za potřebný vznik vládní koncepce a stanovení jednoznačných priorit strategických staveb – horizonty 2020, 2030 či 2040. Současné Dopravní sektorové strategie 2 se pro to nehodí, protože vycházely prioritně z již připravovaných staveb a ty určily „strategii“. V novele, která se předpokládá v roce 2016, by bylo vhodné obrátit postup: stanovit rozvojovou strategii dopravní sítě, a z ní odvodit priority v přípravě staveb.

Role Hospodářské komory ČR

Hospodářská komora trvale hájí zájmy podnikatelů, a to jak v oblasti stavebnictví, tak i dopravy, a má v ruce mimo jiné silný nástroj, kterým je už od roku 2004 připomínkování předloh zákonů, které má projednávat vláda České republiky. Komora si vytkla pro situaci ve stavebnictví i ve výstavbě dopravní infrastruktury následující hlavní priority, které hodlá prosazovat:

- Podpora úsilí, které povede k větší personální stabilitě a kontinuitě centrálních orgánů, které realizují investiční procesy;
- Dodržování základních principů investičního rozhodování v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury s ohledem na skutečné potřeby a možnosti s důrazem na celospolečenské přínosy staveb;
- Zefektivnění fungování státních investorských organizací a jejich následná transformace, prioritně na státní podniky;
- Dlouhodobá stabilizace a optimalizace finančních prostředků alokovaných na rozvoj, údržbu a modernizaci dopravní infrastruktury.

Financování dopravních staveb v roce 2016 a střednědobém výhledu

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.,
I. náměstek ministra
dopravy, státní tajemník

Končící programové období 2007-2013, v rámci kterého bude možné čerpat finanční prostředky až do konce roku 2015, dává příležitost reflektovat průběh čerpání v uplynulých letech a možnost připravit se na realizaci jednotlivých opatření v začínajícím programovém období 2014-2020.

Pro financování dopravní infrastruktury v něm vedle Operačního programu Doprava 2014-2020 jakožto nástupce Operačního programu Doprava 2007-2013 bude hrát významnou roli rovněž Nástroj pro propojení Evropy známý spíše pod zkratkou CEF (z anglického Connecting Europe Facility). Operační program Doprava 2014-2020 (OPD2) představuje s alokací cca 4,7 mld. EUR největší z operačních programů v České republice v programovém období 2014-2020. Toto programové

období sice formálně začalo již v lednu roku 2014, fakticky však bude možné z tohoto programu čerpat finanční prostředky až po vyhlášení prvních výzev, které bylo plánováno v průběhu listopadu tohoto roku. Systémové práce na přípravě tohoto programu začaly již v roce 2012. Jednotlivé verze programového dokumentu byly již od samého počátku konzultovány se všemi relevantními subjekty, tedy zcela v souladu s principem partnerství, což je jeden ze základních principů, které musí ▶

Předpokládané zahájení realizace 2016	Km
D11 1106 Hradec Králové - Smiřice	15,2
D11 1107 Smiřice - Jaroměř	7,4
R6 Řevničov, obchvat	4,2
R6 Lubenec obchvat	4,9
R35 Časy - Ostrov	14,5
R35 Opatovice nad Labem - Časy	12,6
R46 MÚK Olšany	0
R48 Frýdek Místek - obchvat	8,6
R48 MÚK Rybí - MÚK Rychaltice	11,5
R49 Hulín - Fryšták	17,3
R55 5505 Otrokovice obchvat JV	3,1
R56 Frýdek - Místek - připojení na R48	2,3
I/3 Olbramovice přeložka	3,4
I/3 Mirošovice - Benešov, uspořádání 2+1	14,3
I/11 Opava severní obchvat východní část	1,6
I/16 Slaný - Velvary	13,35
I/21 Nová Hospoda - Kočov, II. stavba	3
I/34 Roušňany - Pohled	2,9
I/57 Krnov SV obchvat	7,9
I/68 Třanovice - Nebory	5,4
Celkem	153,45

být při přípravě i implementaci evropských strukturálních a investičních fondů respektovány.

OPD2 byl vládou ČR schválen v červenci roku 2014 a následně zaslán Evropské komisi, čímž byla zahájena formální fáze dialogu. Hlavními tématy vyjednávání byl zejména poměr mezi alokací na železnice ve srovnání se silnicemi, dále podpora infrastruktury vnitrozemských vodních cest a strategické zdůvodnění intervencí ve městech. Ve všech těchto sporných bodech se podařilo vyjednat kompromis, který byl akceptovatelný z obou stran a 11. května 2015 byl OPD2 schválen.

Svým zaměřením navazuje OPD2 na předchozí operační program, má však jinou, jednodušší strukturu. Ta odráží zkušenosti z dobíhajícího programového období a předchází rizikům horšího čerpání v některých oblastech v prvé řadě tím, že oproti původním šesti věcným prioritním osám soustředí podporu do tří věcných prioritních os (doplňených čtvrtou prioritní osou zaměřenou na technickou pomoc) tak, aby byla umožněna větší míra konkurence mezi příjemci. Jediným zprostředkujícím subjektem bude Státní fond dopravní infrastruktury a novinkou v implementaci bude zahrnutí měst s drážní dopravou, tedy s tramvajovými a/nebo trolejbusovými systémy, mezi oprávněné žadatele. Většina těchto projektů bude součástí tzv. integrovaných teritoriálních investic (ITI), případně integrovaných plánů rozvoje území (IPRÚ). Jedná se o dokumenty strategické povahy vytvořené pro městské funkční regiony, tedy regiony zahrnující jak vlastní město, tak jeho zázemí, které pojmenovávají nejzávažnější problémy daného regionu a navrhují intervence k jejich řešení. V největších městech ČR navíc budou podporovány intervence v oblasti aplikace telematiky na silniční síti, jejichž cílem bude zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy zejména poskytováním informací řidičům a subjektům podílejícím se na řízení dopravy.

Na základě dosavadních analýz je možné tvrdit, že absorpční kapacita OPD2 je dostatečná a navrhovanou alokaci ve výši cca 4,7 mld. EUR bude možné bez větších problémů vyčerpat. Provedené analýzy vycházejí zejména z Dopravních sektorových strategií, 2. fáze (DSS2), na kterou navazují, resp. v budoucnosti budou navazovat další dokumenty strategického charakteru pro oblasti, které nejsou v DSS2 řešeny nebo jsou řešeny v nedostatečné míře.

Jelikož chceme být na čerpání evropských prostředků v příštím programovém období lépe připraveni, výrazně jsme posílili investice do přípravy projektů a rozběhli výkupy pozemků, které byly vedle zmražení přípravy staveb v minulých letech jednou z dalších překážek v čerpání prostředků v dobíhající programovém období. Jen v příštím roce chystáme zahájení realizace u 45

dopravních staveb, které rozšíří českou dálniční a silniční síť o více než 240 kilometrů. Celková hodnota těchto projektů dosahuje takřka 80 miliard korun. Mezi nejvýznamnější stavby, které budou zahájeny, patří D3 v úsecích Úsilné – Hodějovice a Hodějovice – Třebonín, D11 v úsecích Hradec Králové – Smiřice a Smiřice – Jaroměř, R 35 v úsecích Opatovice nad Labem – Časy a Časy – Ostrov a obchvat Frýdku-Místku na R48. Pokračovat budeme v dalších úsecích modernizace D1 a řada staveb bude zahájena také na silnicích 1. třídy.

Druhý z finančních zdrojů, který bude moci být v České republice v programovém období 2014-2020 využit, tedy Nástroj pro propojení Evropy (CEF), je určen zejména pro rozvoj železniční infrastruktury. To je dáno jeho zaměřením, kdy v oblasti dopravní infrastruktury umožňují nastavené podmínky využití téměř výhradně v oblasti železnice. V oblasti silniční infrastruktury se jedná pouze o přeshraniční úseky na TEN-T. Finanční prostředky alokované v CEF jsou rozděleny do tzv. obálek, obecné a kohezní (nebo též národní). V prvních letech bude pozornost soustředěna zejména na kohezní obálku, v rámci které je pro ČR rezervováno 1,1 mld. EUR. Kohezní obálky pro jednotlivé členské státy by měly být realizovány v rámci několika výzev a budou muset být vyčerpány do konce roku 2016. Od roku 2017 poté bude čerpání probíhat prostřednictvím obecné obálky, v rámci které budou muset projekty z ČR uspět v mezinárodní konkurenci. Samotná realizace projektů a čerpání prostředků CEF jsou předpokládány od roku 2016.

Příprava obou programů nebyla jednoduchá, a proto chci poděkovat všem, kdo se na přípravě a následných vyjednáváních podíleli, a těm, kdo se zapojí do implementace OPD 2014-2020 a CEF pak přejí, aby se jim dařilo čerpat příspěvky v maximální možné míře.

Stavby zahájené v realizaci v roce 2015	Km
D1 0137 Přerov – Lipník	14,3
D3 0308C Veselí nad Lužnicí-Bošilec	5,6
D3 0309/I Bošilec - Ševětín	8,1
D3 0309/II Ševětín – Borek	3,3
D3 0309/III Borek - Úsilné	3,2
R4 Skalka – křižovatka II/118	4,8
I/14 Kunratice - Jablonec n.N.	2,7
I/19 Žďár nad Sázavou – Mělkovice	0,9
I/35 Valašské Meziříčí – Lešná 3. etapa	0,7
I/38 Znojmo obchvat II	3,4
I/34 Božejov – Ondřejov - Pelhřimov	5,4
I/37 Pardubice - Trojice	1,2
I/49 Vizovice – Lhotsko	2,3
Celkem	55,9

Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů

Jan Michal, vedoucí Zastoupení Evropské komise v ČR

Slibuji, že ve svém příspěvku nezmíním ani slovo „krize“, ani slovo „kvóty“. Přesto bych se od obou rád odrazil.

Pokud jde o první slovo, česká ekonomika se odrazila ode dna a nyní patří mezi nejrychleji rostoucí ekonomiky s druhou nejnižší nezaměstnaností v rámci EU. Po dlouhých a hubených letech se nyní těšíme z investičního boomu, i když částečně díky jednorázovým faktorům v souvislosti s dočerpáváním EU fondů z programovacího období 2007-13. To ale neznamená, že ČR před sebou nemá investiční potřeby a příležitosti. Využití evropských fondů a dalších nástrojů EU (včetně návratných úvěrů EIB) může přispět k naplnění dvou klíčových axiomů budoucího růstu: modernizaci naší ekonomiky a jejímu dopravnímu propojení doma i se zbytkem Evropy.

Pokud jde o druhé slovo, není pravda, jak jste slyšeli v médiích, že by předseda Juncker řekl, že státy střední a východní Evropy budou za své postoje k přerozdělení uprchlíků trestány krácením evropských fondů. Jakkoliv někteří čelní představitelé odmítli tuto tvrzení z úst politiků jiných členských států, Evropská komise nic takového nechystá, ani nebude. Stávající finanční rámec je právní normou a k její změně by bylo třeba jak dohody členských států, tak souhlasu EP. Soustředíme se proto na realizaci toho, co je před námi – tři věci:

Rád bych uvedl tři možnosti financování dopravní infrastruktury, konkrétně možnosti (1) využívání tzv. Fondu pro strategické investice EFSI, který vznikl v rámci tzv. Junckerova investičního plánu pro Evropu. (2) v rámci Nástroje pro propojení Evropy, zejména při využití tzv. „kohezní obálky“, a (3) možnosti v rámci kohezní politiky (OPD a IROP). Mějme přitom na paměti, že evropské fondy by neměly nahrazovat národní financování, a že bychom neměli problémy v této oblasti vždy přenášet na úroveň EU.

Současně bych rád podtrhl význam finančních nástrojů, které mohou pomoci s financováním vhodných projektů. V tomto smyslu je právě uvedený EFSI jistou předzvěstí posunu k ekonomicky návratným projektům, tedy posun od kultury dotací k návratným půjčkám s jistou formou záruky EU. Zde je nutné současně připomenout, že zdroje inovativního financování lze kombinovat s dotacemi (ESIF nebo CEF).

I. Investiční plán pro Evropu

Předseda Evropské komise Jean-Claude Juncker koncem listopadu loňského roku představil záměr na vytvoření investičního plánu. To je v souladu s prioritou „nové komise“, kterou je zaměření na posílení růstu a konkurenceschopnosti ekonomiky EU skrze „strategický trojúhelník“ priorit – investice, hospodářskou stabilitu a strukturální reformy.

Investice jsou motorem ekonomiky, avšak v EU jsme svědky jejich relativně hlubokého propadu. Zde několik čísel:

- Zatímco ve 2. čtvrtletí 2014 byly v EU HDP a spotřeba domácností zhruba na úrovni roku 2007, celkové investice byly zhruba o 15 % níže.

- Podle našich odhadů se roční objem tvorby hrubého fixního kapitálu v EU nachází zhruba 300 miliard eur pod „dlouhodobým normálem“.

Investiční plán cílí právě na posílení investic v EU. Zároveň je však třeba dodat, že investice jsou pouze jedinou – byť důležitou – ingrediencí pro posílení udržitelného růstu, neboť pro jeho dosažení potřebujeme úspěch na všech frontách strategického trojúhelníku (tedy rovněž makroekonomickou stabilitu a strukturální reformy).

Jsem rád, že se EU (díky spolupráci s členskými státy) – podařilo uvést „investiční balíček“ v život – a to v rekordně krátkém čase. 4. července vstoupilo v platnost nařízení o EFSI. EFSI již mezitím odstartoval s 9 transakcemi EIB, a zároveň umožnil EIF pokračování v rámci programu COSME v dalším financování malých a středních podniků. Fond by měl aktivovat 315 miliard eur investic proudících do reálné ekonomiky (do roku 2017), má EU pomoci posílit hospodářský růst a nabídnout lidem více pracovních příležitostí. A to díky

nově vytvořené záruce ve výši 21 mld. eur z rozpočtu EU a zdrojů EIB. Fond bude fungovat při EIB. A úvěry jsou připraveny i pro dopravní infrastrukturu – a lze očekávat, že dobře připravené velké projekty – a to zejména s přeshraničním přesahem – nemusí být při konkurenci o úvěry EIB bez šance. Nyní záleží na nás v České republice, jak budeme schopni využít možnosti jeho financování – a to jak soukromý sektor, tak samosprávy, případně stát.

Dovolte mi se vrátit zhruba o 6 měsíců zpět do doby návštěvy místopředsedy EK Jyrkki Katainena v únoru tohoto roku, který zde v Praze – jako v jedné z prvních členských zemí EU – představil investiční balíček. Tehdejší debaty s českými partnery byly vedeny ve věcném duchu, i když jsem zaznamenal řadu připomínek, například (1) Procedura zavedení EFSI bude trvat příliš dlouho, (2) EFSI není pro Českou republiku, zejména vzhledem k tomu, že jsme jedním z největších příjemců kohezních fondů, (3) EFSI je určen pro země tzv. jižního křídla EU. Domnívám se, že určitou odpověď na tyto připomínky je první projekt EFSI v České republice, je již schválený projekt ČMZRB v rámci programu COSME ze srpna tohoto roku (a to již se zárukou EFSI). Pozitivně rovněž vnímám reakci českých podniků a veřejných institucí, které mají o tento nový produkt zájem – minulý týden jsme organizovali odbornou konferenci v Praze ve spolupráci s EIB a zájem o informace byl mimořádný. Na druhou stranu nelze tvrdit, že v této důležité době (spuštění a implementace EFSI) nevidím pro Českou republiku určité výzvy. Zde vidím jako zásadní posun k „nigrantovému“ způsobu financování (to platí i pro oblast tzv. finančních nástrojů ESI fondů). Vedle mobilizace většího objemu finančních prostředků vede tento způsob financování k efektivnější alokaci zdrojů. Další výzvou je – pro kohezní zemi jako ČR – najít místa, kde financování EIB – a to nad rámec ESIF fondů nebo CEF – může dát přidanou hodnotu. V souvislosti s využitím fondu EFSI v ČR vás určitě napadne řada otázek. Dobrou zprávou je konkrétní počin, který investorům a finančním zprostředkovatelům může pomoci při provádění investice, a to ustanovení tzv. Evropského investičního poradního místa (EIAH – European Investment Advisory Hub), které funguje již od 1. září t. r. Zde je možno přes www stránku (EIB/EIAH) žádat o rady při přípravě investice a jejím finančním strukturování. (www.eib.org/eiah)

II. Nástroj na propojení Evropy (CEF)

Nástroj na propojení Evropy (tzv. CEF) má přispět k budování infrastruktury klíčové pro propojení unie. Přeshraniční nebo komplexní projekty, které by jinak bylo obtížné financovat. Nízkoemisní řešení a dopravně průchodná řešení patří mezi priority. Výstavba silnic by měla být financována primárně z jiných zdrojů. Schválený objem prostředků CEF na dopravu činí 24,05 miliard EUR na celé období 2014-2020. To zahrnuje i 11,3 miliard EUR s vyšším kofinancováním (až 85% EU), které jsou účelově vyčleněny z Kohezního fondu pouze pro tzv. kohezní členské země (nikoliv pro EU28), tj. včetně České republiky. První výzva CEF v objemu 11,9 mld. EUR, včetně 4 mld. z tzv. kohezní obálky (85% kofinancování), byla zveřejněna 11/09/2014 a termín pro předložení návrhů byl do února 2015.

Tato výzva se soustředila na příhraniční propojení, interoperabilitu a propojení různých druhů dopravy. Další výzva CEF bude uskutečněna koncem roku 2015. ČR by již měla být připravena na tuto výzvu s portfoliem připravených projektů. Česká národní obálka z uvedených „kohezních“ 11,3 mld. EUR činí 1,2 mld. EUR (do roku 2016). ČR zatím využila pouze 25 % této své kohezní alokace CEF. Cílem by proto měla být mobilizace projektů a aktivní komunikace s EK, abychom se vyhnuli případnému momentu překvapení.

III. Kohezní politika a doprava

OP Doprava (OPD) je program s největší alokací (4,7 mld. eur) ze všech operačních programů, které bude mít Česká republika ve stávajícím období k dispozici. Vedle toho je k dispozici nový integrovaný regionální operační program (IROP). Je proto dobré se podívat, kde z hlediska předchozího období máme největší rezervy v porovnání s ostatními členskými zeměmi:



Jednalo se o absorpční schopnost, zj. v důsledku slabých administrativních kapacit, jsme na 5. až 6. místě od konce nebo jsme měli třetí největší počet pozastavených programů. A měli jsme největší finanční korekce v rámci celé EU (184 mil. eur oproti 92 Polska) a právě OPD se na tomto neradostném výsledku podílí největším způsobem. Hlavní problémy se týkaly výběrových řízení, finančních nesrovnalostí nebo dokonce pokusů o podvod. Na druhé straně ČR od roku 2012 učinila řadu výrazných zlepšení jak z hlediska systému činnosti řídicích a kontrolních mechanismů (MCS), tak od roku 2013 byl učiněn značný pokrok v čerpání, což se významným způsobem týká právě OPD.

Závěr

Pevně věřím, že evropské příležitosti financování, ať už prostřednictvím kohezní politiky, Nástroje na propojení Evropy nebo úvěry EIB/EFSI, budou pro Českou republiku přínosem. Investice v České republice v letošním roce zažívají boom, zejména v souvislosti s dočerpáváním finančních prostředků z minulého programovacího období. To ale neznamená, že česká ekonomika nemá před sebou investiční potřeby a příležitosti včetně investic do dopravní infrastruktury. Evropská komise a EIB mohou pomoci s rozběhem a finančním strukturováním investic (Evropské investiční poradní místo ve spolupráci s EIB). Důležité je rovněž mít přesné informace o možnostech financování z CEF tak, aby nedošlo k „propadnutí“ prostředků alokovaných v kohezní „obálce“ pro ČR do roku 2016.

Financování projektů dopravní infrastruktury do roku 2018

Ing. Zbyněk Hořelica, ředitel SFDI

Financování dopravní infrastruktury je jednou ze základních rolí, kterou úspěšně plní SFDI již od doby svého vzniku v roce 2000. V letošním roce, kdy se víceméně finančně uzavírá Operační program doprava na období 2007–2013, dosahuje výše rozpočtu téměř 100 mld. Kč směřovaných do výstavby dopravní infrastruktury.

V současném období již probíhá projednávání návrhu rozpočtu SFDI na rok 2016 a střednědobého výhledu na období let 2017 a 2018 na půdě Parlamentu ČR. Z tohoto pohledu porovnání s návrhem rozpočtu na rok 2016, který pracuje s celkovým finančním rámcem ve výši cca 66 mld. CZK, vypadá jako značný propad objemu prostředků směřovaných do dopravní infrastruktury (pro období 2017, resp. 2018, jsou rámce zatím na úrovni přibližně 71 mld. CZK). V této souvislosti je však potřebné zdůraznit, že právě letošní rok je rokem posledním programového období 2007–2013, kdy lze žádat o proplácení akcí z evropských prostředků a k tomuto úkolu je ze strany SFDI a ze strany investorských organizací zaměřeno veškeré úsilí.

Rozpočet a střednědobý výhled SFDI v letech 2016–2018 vychází z finančních rámců stanovených vládou ČR pro rok 2016 a střednědobý výhled pro roky 2017 a 2018, přičemž rozpočet je připraven jako vybilancovaný se zapojením odhadovaných zůstatků finančních prostředků SFDI ke konci roku 2015. Rozpočet roku 2016 vychází z navýšených směrných čísel Ministerstva financí ČR v celkové výši 47,1 mld. Kč národních zdrojů a při zapojení předpokládaného zůstatku finančních prostředků SFDI ke konci roku 2015 pracuje s celkovými národními zdroji ve výši 51,3 mld. Kč. Se zapojením prostředků EU ve výši 14,3 mld. Kč činí pro rok 2016 **celková výše navrženého rozpočtu téměř 65,7 mld. Kč.**

Finanční rámec národních zdrojů ve výši 51,3 mld. Kč umožňuje financovat výše uvedené požadavky včetně pokrytí částí nově zahajovaných akcí podle stavu jejich připravenosti. Je pravdou, že část nově zahajovaných akcí je vedena v tzv. „Zásobníku akcí“ jako nepokryté potřeby, které budou po úspěšném dokončení přípravy v průběhu roku 2016 jednotlivě zařazovány do rozpočtu SFDI v případě existence disponibilních prostředků. Tyto zdroje mohou být vygenerovány např. díky nižším realizačním cenám u jednotlivých soutěžených akcí nebo dosažením vyšších než předpokládaných daňových příjmů. V případě další potřeby budou vedena jednání s Ministerstvem financí v návaznosti na vývoj státního rozpočtu s cílem navýšit rozpočet SFDI na pokrytí těchto akcí.

Z výše uvedeného krátkého souhrnu vyplývá, že rok 2016 je relativně dobře finančně zajištěn z hlediska zdrojů, ovšem fond stále postrádá víceletou zdrojovou stabilitu, tedy aby zdroje pro výstavbu dopravní infrastruktury byly konzistentní. Právě konzistentnost a stabilita zdrojů, resp. výše každoroční dotace deficitu ze státního rozpočtu a její změny, jsou tím, co značně limituje nastavení optimálních harmonogramů. Tou hlavní nestabilitou je tedy skutečnost, že dotace na krytí deficitu rozpočtu, tedy krytí rozdílu mezi

víceméně pevnými příjmy z výběru některých daní či mýta a souhrnnými požadavky investorů, je každoročně hlavní volatílní položkou, která je vždy předmětem diskusí na centrální úrovni.

Pro lepší představu je potřeba uvést, že tato volatílní složka zdrojové části rozpočtu SFDI činí pro rok 2016 19,6 mld. Kč a v letech 2017 a 2018 je její výše 20,5 resp. 21,3 mld. Kč, což v procentuálním vyjádření představuje podíl přibližně 44 %.

Rozpočtové období let 2017 a 2018, které je také předmětem střednědobého výhledu, pracuje s úrovní zdrojů ve výši přibližně 71 mld. Kč. Přehled akcí ve střednědobém výhledu je víceméně indikativní a slouží především jako podklad k dalšímu upřesňování v návaznosti na vývoj přípravy a zahajování realizace jednotlivých akcí, resp. změny harmonogramu výstavby. Peněžní prostředky jsou investovány rovněž ve velké míře do přípravy akcí zejména pro nové programové období EU 2014–2020, u kterého bude nutno plnit milníky výše čerpání také v průběhu tohoto období.

Významnou skutečností, která se dotkne fungování Státního fondu dopravní infrastruktury a tím pádem i financování dopravní infrastruktury v nadcházejícím období, bude přijetí novely zákona o SFDI. Tato novela zákona o SFDI podstatně rozšiřuje okruh činností, které bude možné financovat ze SFDI. Jedná se především o výstavbu a modernizaci všech drah s výjimkou lanových, které neslouží k dopravní obslužnosti, tj. zejména o metro, dráhy tramvajové a trolejbusové; dále pak o výstavbu, modernizaci, opravu a údržbu zařízení služeb, kterými, dle novelizovaného zákona o drahách, budou železniční stanice, odstavné koleje a jiná technická zařízení; současně i o modernizaci, opravu a údržbu movitých a nemovitých věcí, které jsou ve vlastnictví či nájmu ČR a jsou užívány za účelem provozování přístavu v městě Hamburk; velmi významnou bude i možnost financovat výstavbu nebo modernizaci multimodálních překladišť (nebo jejich

napojení na další financovatelnou infrastrukturu) a také výstavbu, modernizaci, opravu a údržbu místních komunikací v místech, kde kříží další financovatelnou infrastrukturu.

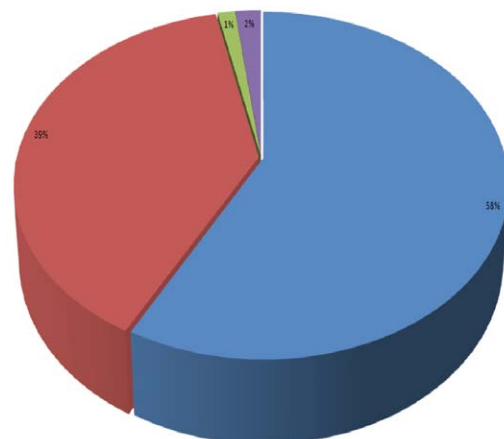
Novela zákona také zakotvuje víceleté smlouvy pro víceleté akce financované z rozpočtu EU, což je z hlediska financování velkých staveb velmi významná a pozitivní změna. Do této novely jsou zapracovány i požadavky Evropské komise, které například stanovují, že smlouvy na provozování a provozuschopnost regionálních a celostátních drah se uzavírají na dobu 5 let a upravuje jejich minimální povinné náležitosti. Předpokládáme účinnost novelizovaného zákona o SFDI od 1. ledna 2016.

S rozšířením portfolia financovaných aktivit, které je uvedeno v předcházející části, jde ruku v ruce i potřeba zvýšení poradenské a kontrolní činnosti. Z pohledu SFDI se nejedná o snahu suplovat vlastní přípravnou nebo provozní kontrolní činnost u investorů nebo příjemců příspěvků na výstavbu, ale o činnost, která by měla již od samého začátku napomoci investorům správně realizovat jednotlivé akce. Jako příklad lze uvést supervizi projektových dokumentací, kdy supervizoři fondu poskytují doporučení k technické specifikaci předložené zadávací dokumentace investorů. Vzhledem k tomu, že fond každoročně financuje stovky akcí a v mnoha případech se setkává s opakujícími se okruhy problémů, je zřejmé, že právě tato zkušenost bude významným nástrojem, jak investorům pomoci při jejich vlastních aktivitách v oblasti investiční činnosti.

Na závěr bych rád zmínil trvalou snahu Státního fondu dopravní infrastruktury realizovat bezproblémově finanční management a transfery prostředků jak ze státního rozpočtu, tak především evropských prostředků. Je zřejmé, že především změny dílčích programů a nástrojů v programovém období na roky 2014–2020 budou klást na všechny účastníky investičního procesu nové nároky a já jsem přesvědčen, že ve spolupráci s ministerstvem dopravy, ministerstvem financí, státními investory, městy, obcemi a s kraji vždy najdeme řešení problémů, které před námi stojí a budou stát v této oblasti.

Procentuální podíl výdajů SFDI do dopravní infrastruktury - rozpočet 2016

ŘSD	SZDC
37,958 mld. CZK	25,515 mld. CZK
ŘVC	Ostatní
0,883 mld. CZK	1,295 mld. CZK



Doprava a dopravní infrastruktura

Petr Kořenek, poslanec Parlamentu ČR

Tak jako člověk má tepny, žíly a vlasečnice, které rozvádějí krev a umožňují mu žít, tak každá země má dálnice, komunikace nižších tříd a železnici, či vodní toky, které umožňují rozvoj území a vdechují mu život.

Bohužel dlouhodobě je však tato síť nedosta-
tečná a výstavba či rekonstrukce velmi pomalá.
Předchozí období nebylo pro rozvoj dopravní in-
frastruktury zrovna šťastné. Hospodářská recese
a s tím související dopady na státní rozpočet a také
časté střídání ministrů dopravy tuto situaci znač-
ně komplikovalo. Pokud chceme novou dopravní
infrastrukturu realizovat, potřebujeme projektově
a územně připravené stavby. Za vyspělými státy
západní Evropy zaostáváme v chybějící ucelené
síti dálnic a nedobrou vizitkou je špatný technický
stav mnohých již provozovaných silnic, zejména
těch nižší třídy. Za poslední období se zcela jistě
zrekonstruovalo mnoho úseků a je potřeba říci,
že zejména ve Zlínském kraji. Přesto za naprosto
prioritní v současné době považují stavby R 49
(Hulín – SR), R 55 (Olomouc – Břeclav), propojení
R48 a R49 (silnice I/35, I/57) a opravy železničních
stanic. Z uvedeného vyplývá, že prioritou je pře-
devším dostatek finančních prostředků. Co nám
tedy brání efektivně a rychle stavět?

Je to nedostatek prostředků? Neschopnost při-
pravit projekty a stavět? Zdá se, že v probíhajícím
programovém období jsou prostředky připra-
veny. Přesto existují některé překážky naprosto
prozaické a bariéry si tvoříme především my sami.
Z minulých let nám vážně projektová a investiční
příprava staveb. Každý investor ví, že ke stavbě
potřebujeme kvalitně připravený projekt a také se
vyrovnat s řadou povolení a souhlasů. V současné
době se jeví jako největší problém tzv. EIA – z an-
glického *Environmental Impact Assessment*, česky:
Vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Jedná se
o proces, jenž si klade za cíl určit, jaký vliv bude
mít konkrétní stavba nebo jiný projekt na obyva-
telstvo a životní prostředí. Princip tohoto řízení
spočívá v tom, že připomínky a námítky k dané-
mu projektu může vznést kdokoli z veřejnosti,
čímž by mělo být zajištěno skutečně objektivní
posouzení problému a mělo by být zabráněno
případným negativním dopadům. Zapojení ob-
čanů je velmi žádané, ale zde vnímám, že mno-

hé ekologické organizace žalující na vlastní zemi
v Bruselu či blokující přípravu stavby kladou ne-
smyslné požadavky a přípravu stavby a výstavbu
tak oddalují. Mnohdy si kladou otázku, kdo tyto
aktivisty platí a proč? Odpověď se nabízí, ale kaž-
dý čtenář ať nechá průchod vlastní představivos-
ti. Má lidské zdraví nebo lidský život tak malou
cenu, že necháme v ucpaných obcích a městech
stát kolony aut a na nebezpečných křižovatkách
umírat lidi? V současné době je problém s vydává-
ním ověřovacích stanovisek ze strany Ministerstva
životního prostředí k dříve vydaným studiím. Vy-
pracování nových stanovisek EIA by znamenalo
zpoždění mnoho let se všemi důsledky – zastave-
ní staveb a obrovské škody.

Problémem je výkup pozemků – množství vlast-
níků, pozemky v držení spekulantů, kteří skupili
v minulosti pozemky s vidinou zbohatnutí a vě-
domím, že vyhlédnuté území je určeno pro rozvoj
dopravní infrastruktury.

Lehká nejsou ani výběrová řízení, kdy mnoho ten-
drů končí na Úřadu pro hospodářskou soutěž.
Přes všechna úskalí zůstávám optimistou a vní-
mám snahu o řešení situace na všech stupních.
Dlouhodobě osobně spolupracuji se všemi ak-
téry v dopravě a sleduji zásadní posun k lepš-
mu. Věřím, že se podaří, aby se Česká republika
dynamicky rozvíjela právě díky nové dopravní
infrastruktuře.

Činnost ŘSD ČR v roce 2015 s výhledem na roky 2016–2018

Ing. Jan Kroupa, generální ředitel ŘSD ČR

Blíží se konec roku 2015 a investoři po celé republice využívají ještě posledních dnů v roce, které jsou pro výstavbu z pohledu klimatických podmínek mimořádně příznivé. ŘSD ČR není výjimkou. Přestože stále ještě zajišťujeme stavby roku 2015, již nyní jsme zahájili výběrová řízení na rok 2016 a plánujeme přípravu a realizaci v letech 2016–2030. V rámci svých plánů samozřejmě hodnotíme i výsledky roku 2015 a analyzujeme možná rizika pro roky nadcházející.

Rok 2015 byl pro ŘSD ČR bezesporu rokem úspěš-
ným. ŘSD ČR překonalo nejistotu v podobě diskusí
o rušení krajských správ a závodů, stabilizovalo
svoji organizační strukturu a z velké části obdrželo
zpět od Ministerstva dopravy svoje původní pra-
vomoci, které mu byly odebrány v době krizového
řízení. Podařilo se také znovu obnovit ve velkém
rozsahu přípravu staveb (viz graf č.1).
Zřejmě nejvýrazněji činnost ŘSD ČR pocítili řidiči
na opravovaných dálnicích, rychlostních silnicích
a silnicích I. tříd ve správě ŘSD ČR. Je neoddisko-
vatelné, že správa a údržba byla v minulých letech
finančně podhodnocována, což se nepříznivě pro-
jevilo na stavu všech silnic a dálnic. Velmi pozitivně
proto vnímám dotace od MD, které prostřednictvím
SFDI získalo nejenom ŘSD ČR, ale i jednotlivé
kraje. Na stranu druhou právě kombinace velké
aktivity krajů a ŘSD ČR ve snaze smysluplně vyu-
žít přidělené fin. prostředky, se značně podepsala
na trpělivosti řidičů. Uzavírely byly velké množství
a jejich kumulace např. kolem Brna pouze pod-
trhla důležitost a vážnost moravské metropole
a potřebu zásahů do silnic a dálnic. Velké poděko-
vání za trpělivost proto zasluží všichni řidiči. Bo-
hužel právě v krizových situacích se u části řidičů
projevuje nedostatek tolerance a pochopení vůči

svému okolí. Jak jinak vysvětlit nerespektování
silničních pravidel v místech zúžení, ať již se jedná
o nedodržování pravidel ziplu nebo nejvyšší po-
volené rychlosti (např. do dnešního dne ŘSD ČR
na dálnicích registruje 36 nehod, při kterých došlo
k poškození nebo zničení vozidla/vybavení SSÚD).
V letech 2011–2014 bylo zahájeno celkem 5 sta-
veb na dálnici/rychlostní silnici a 17 staveb na silni-
cích I. tříd. V roce 2015 se podařilo zahájit 11 staveb
na dálnici/rychlostní silnici a 12 staveb na silnicích
I. tříd. Při těchto statistikách lze konstatovat, že
v roce 2015 má ŘSD ČR výsledky, kterých nedo-
sáhlo za předchozí 4 roky. Není však čas se s nimi
spokojit. Celospolečenská poptávka po rozvoji
dopravní infrastruktury je obrovská. Nejedná se
„pouze“ o zlepšení komfortu a bezpečnosti uži-
vatelů silnic a dálnic, o zlepšení života obyvatel
v městech a obcích, kterými jsou vedeny průta-
hy, o zefektivnění eliminujících opatření dopadu
na ŽP, ale jedná se i o veskrze ekonomickou otázku.
Kapacitní dopravní spojení v rámci ČR s napojením
na evropskou dálniční síť je pobídkou pro nové in-
vestory, kteří přicházejí rozvíjet své podnikatelské
aktivity a tím vytvářet pracovní místa a zvyšovat
hospodářský růst. Je proto na místě řešit problémy,
které brání výstavbě liniových staveb, a diskutovat

přínosy a zápory nových staveb i ve vazbě na jejich
nezpochybnitelný ekonomický přínos.

Současná vláda i vedení krajů, měst a obcí si uve-
dené velmi dobře uvědomují a pomáhají svojí
regionální znalostí ŘSD ČR s řešením problémů.
Pomoc ŘSD ČR, které je velmi striktně svázáno
pravidly, se následně odráží na počtu připrave-
ných staveb. Jako pozitivní příklady spolupráce
za všechny lze uvést spolupráci s Moravskoslez-
ským krajem - příprava rychlostní silnice R48 Frý-
dek-Místek – obchvat, R48 Rybí – Rychaltice nebo
silnice I/57 Krnov SV obchvat; Královéhradeckým
krajem – příprava dálnice D11 Hradec Králové –
Smiřice – Jaroměř; Středočeským krajem – přípra-
va silničního okruhu kolem Prahy nebo dálnice D3
Praha – Mezno; s městem České Budějovice – při
přípravě dálnice D3 Úsilná – Hodějovice – Třebo-
nín nebo s městem Mělník u přípravy akce ob-
chvatu Mělníku, či se Zlínským krajem při přípravě
rychlostních komunikací R49 a R55.

Otázkou, kterou bychom se však měli zabývat, je
jak pozitivní trend udržet a racionalizovat postupy
při vydávání povolení potřebných pro výstavby
silničních a dálničních staveb. Můžeme plně roze-
bírat problémy v územně plánovacích dokumen-
tácích, diskutovat nad aspekty majetkoprávní pří-
pravy, popisovat a hodnotit subsumpce a řetězení
správních aktů, otevřít potřebu zákona pro liniové
stavby nebo se můžeme zabývat problémy reali-
zace z pohledu času, kvality a cenové úrovně. Kaž-
dé z uvedených témat je zcela zásadní a klíčové,
ale v roce 2015 se jako nejzásadnější objevuje ▶

téma „EIA“ (Environmental Impact Assessment, česky: Vyhodnocení vlivů na životní prostředí).

Uvedené téma je o to zásadnější, že má vliv nejenom na harmonogram přípravy staveb, ale i potenciálně na možnost financovat stavby z prostředků EU.

S ohledem na lhůty přípravy v ČR jsme se paradoxně dostali do situace, kdy řada klíčových staveb má vydáno stanovisko „EIA“ podle zákona č. 244/1992 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a část podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

Posledně jmenovaný zákon byl změněn zákonem č. 39/2015 Sb., ve kterém Česká republika reagovala na výtky Evropské komise směřující na „nezávaznost“ stanoviska EIA a nedostatečnou možnost zapojení přístupu veřejnosti do povolovacích procesů. Uvedená novela zákona zakotvila povinnost investorů pro všechny povolované stavby získat:

1) Závazné stanovisko – podle čl. II přechodných ustanovení novely EIA

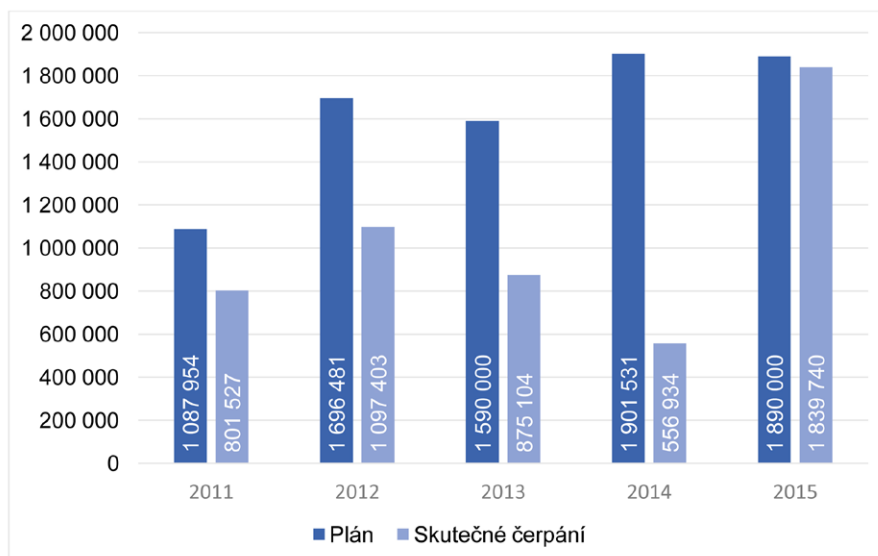
U stanovisek k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaných před novelou musí investor ještě před zahájením řízení o územním rozhodnutí/stavebním povolení získat souhlasné závazné stanovisko od příslušného správního orgánu (u silnic I. tříd a dálnic se jedná o krajské úřady, odbory životního prostředí anebo o Ministerstvo životního prostředí) o ověření, že jejich obsah je v souladu s požadavky právních předpisů, které zpracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU.

2) Závazné stanovisko k ověření změn záměru - § 9a odstavce 4) a 5)

Uvedené stanovisko je nové. Někdy je označováno jako verifikační závazné stanovisko orgánu EIA, ověřovací závazné stanovisko nebo coherence stamp. Investor musí měsíc před zahájením řízení o územním rozhodnutí/stavebním povolení předložit k posouzení dokumentaci pro navazující řízení včetně úplného popisu změn záměru, kterými se nynější záměr liší od záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko EIA.

ŘSD ČR v souladu se zákonem a s květnovou metodikou Ministerstva životního prostředí začalo

předkládat žádosti o uvedená stanoviska (v současnosti u více než 20 akcí). Bohužel Ministerstvo životního prostředí nemá k dnešnímu dni ujasněný postup při vydávání těchto stanovisek zejména u akcí, u kterých byl proces EIA realizován na základě zákona č.244/1992 Sb. I přes intenzivní jednání Ministerstva životního prostředí s Evropskou komisí se nedaří postup vyjasnit a ŘSD ČR nemůže zajistit další kroky investiční přípravy. Věříme však, že v rámci jednání převáží názor na akcentování věcného posouzení záměru a nikoliv účelového posouzení vedoucího k potřebě zajistit nové posouzení záměru procesem EIA.



graf č.1 - Přehled čerpání rozpočtu ŘSD ČR na přípravu staveb v letech 2011-2015

Stavebnictví posiluje, rizika existují

Ing. Václav Matyáš, prezident Svazu podnikatelů ve stavebnictví

Před Českou republikou stálo a stále stojí velké zadání, musí svoji investiční vybavenost dohánět civilizační úroveň vyspělých evropských států. Velikost mezery, která nás odděluje, jasně a poměrně přesně definuje prostor poptávky a vymezuje potřebu stavebních prací. Zejména výrazná je v kvalitě dopravní infrastruktury, která je základním předpokladem konkurenceschopnosti státu, ale i v ostatních segmentech. Investice jsou veřejným kapitálem, nikoli příjmem stavebních firem, nebo jak rádi používají (bohužel) nejen novináři - byznysem betonového lobby.

Dlouhých pět let prožívalo české stavebnictví svá nejhorší léta. Od počátku ekonomické krize v roce 2008 klesal objem stavební produkce a rozdíl s vyspělou Evropou se nesnižoval, ale naopak zvyšoval. Mezi 19 zeměmi Evropské unie, členy Euroconstructu, bylo české stavebnictví svými výsledky za konjunkturní období 2000–2008 na 6. místě, za období 2008–2014 kleslo na 16. místo.

Ekonomická krize postihla stavebnictví nejhůře ze všech odvětví a měla také nejdelší trvání. Výpadek stavební produkce za 6 let činil 564 mld. Kč, což je více nežli roční produkce neúspěšnějšího roku 2008.

Když v loňském roce zastavilo svůj propad a vzrostlo o 4,3 %, svítla naděje na obrát k lepším časům. I dosavadní průběh letošního roku je prozatím nadějným signálem, že je oživení nastar-

tované. Za tři čtvrtletí vzrostla stavební výroba ve srovnání se stejným obdobím loňského roku o 7,9 %. Věřím, že to není jen náhodný posun, ale počátek dobrého trendu i do budoucích let.

Avšak opatnost nad přílišným jásáním ve výhledu do budoucna je dána nestabilitou státního rozpočtu, v příštím roce po letošním zvýšení bude následovat opět pokles, nejvýraznější je v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. To, co bude kromě toho brzdit nadále další vývoj, je špatná stavební legislativa, zpožděná investorská příprava rozhodujících velkých staveb a stále silněji se projevující nedostatek kvalifikovaných pracovníků v dělnických i technických profesích jako důsledek velmi špatné školské politiky státu.

Přes to všechno jsem přesvědčen, že po dlouhých letech deprese bude návrat k dynamice stavebnictví úspěšný. Rozhodně tomu ale musí

napomoci naše vláda jak dostatkem národních zdrojů ve státním rozpočtu, tak zodpovědnějším přístupem k vytvoření předpokladů k čerpání evropských prostředků. Ten spočívá především v podstatně pružnější investorské přípravě staveb, která je omezována, bohužel, stále nevyhovující stavební legislativou.

V Programovém prohlášení vláda deklarovala novelu stavebního zákona, která přinese zjednodušení a zrychlení povolovacích řízení.

Návrh zákona, tak jak je předložen v obecné poloze, toto zadání naplňuje jen velmi omezeně. Zákon ponechává (a je to tak nutné) investorům možnost volby postupovat dosud platnými formami dvoustupeňového řízení, tj. územní rozhodnutí, stavební povolení, společné územní a stavební řízení, nebo formou koordinovaného povolení. Jsme přesvědčeni, že zejména u složitějších staveb bude volena první varianta s ohledem na riziko, které je spojeno s projednáváním záměru teprve v době, kdy je již zpracována a projednána komplexní dokumentace. V tomto případě pak k žádnému zjednodušení přípravy nedojde. Nesdílíme proto optimismus, že nová právní úprava skutečně vytčený cíl plně zajistí.

Zcela paralyzující vliv na možné zkrácení lhůt přípravy má problematika novely provedená zákonem č. 39/2015 Sb., o posuzování vlivu záměrů na životní prostředí (EIA), který bezprostředně se stavebním zákonem souvisí. Novela bude komplikovat postupy ve dvou základních oblastech: jednak v procesních postupech správního říze-

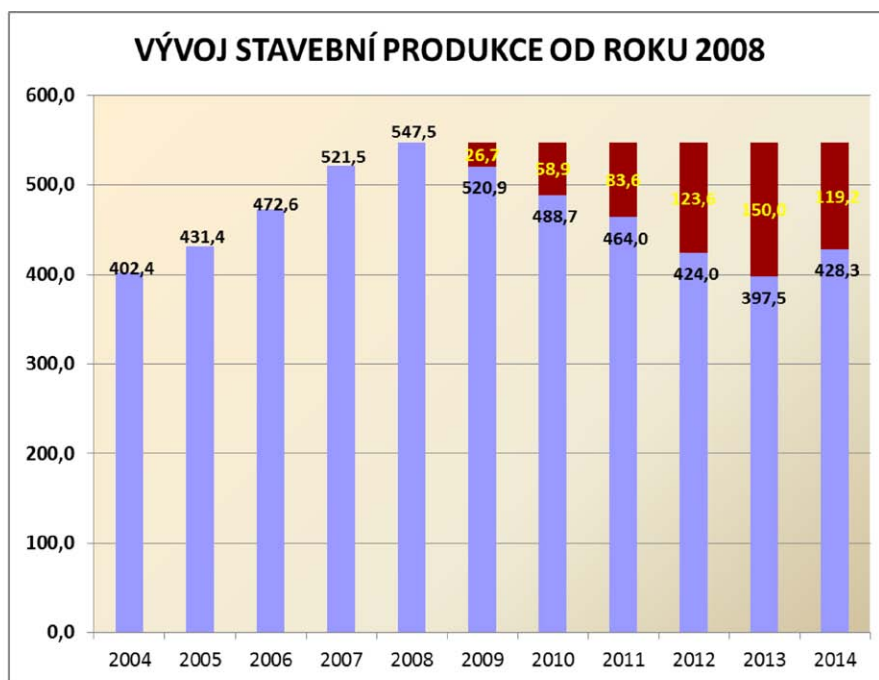
ní a soudního přezkumu, zde je přímá návaznost na stavební zákon a jiné stavební předpisy, a jednak, a to je závažnější, rozšířením možnosti tzv. dotčené veřejnosti a občanských iniciativ zasahovat do procesu schvalování staveb a jejich změn.

Veřejnosti jsou přiznávána práva s fatálním dopadem, neboť může podávat připomínky bez jakéhokoliv odborného odůvodnění, a to opakovaně. Není stanovena územní příslušnost, petice občanů musí být sice podepsány 200 podpisy, ty však nemusí být ověřeny, ani jeden podepsaný nemusí být odborně způsobilý. Dotčená veřejnost se přímo ze zákona považuje za účastníky řízení ve smyslu správního řádu, může tedy podávat odvolání i návrhy na soudní přezkum, přičemž jejich podání má odkladný účinek.

Do doby rozhodnutí soudu (v řádu měsíců) nelze další povolení vydat a stavbu nelze zahájit. V novele je dále zakotven tzv. princip coherence stamp, který znamená, že v každé fázi rozhodování o povolení stavby nebo její změně se vždy opakuje zjišťovací řízení, jehož výsledky může veřejnost opětovně napadat.

Novela nestanoví podmínku, aby připomínky dotčené veřejnosti byly zpracovány nebo alespoň posouzeny oprávněnou osobou. V praxi pak dochází k situaci, kdy příslušný úřad se musí zabývat nekvalifikovanými podněty a požadavky, které zvyšují náklady staveb, prodlužují jejich přípravu a realizaci, aniž by za to konkrétní osoby nesly odpovědnost.

Od samého počátku tvorby nového zákona o veřejných zakázkách spolupracoval SPS s jeho tvůrci jako člen expertního týmu. Naší snahou bylo, aby zákon nebyl vnímán a využíván jako nástroj proti korupci, jak se jej mnozí „odborníci“ (z řad neodborníků) snažili prezentovat. Prosazovali jsme, aby správně definoval a rozlišil některé pojmy, jako dodatečné práce, vícepráce, méněpráce a zakotvil jistotu pro zadavatele, že hodnocení nabídek jinak, nežli podle nejnižší ceny, je kriminální čin. Za rozhodující jsme považovali zabránit snaze rozšiřovat povinnosti české verze zákona nad rámec evropské směrnice.



Zatímco tvůrci zákona tento slib dodrželi, vláda opět podlehla pokušení a změnila své původní rozhodnutí. Jde především o nezbytné dodatečné stavební práce, které nebyly zahrnuty v původním závazku ze smlouvy a jejichž potřebu nemohl zadavatel předvídat. Směrnice EK připouští cenový nárůst nepřesahující 50% původní hodnoty, návrh našeho nového zákona stanovuje pouze 30%. Tím si Česká republika jako zadavatel největších zakázek, především v dopravní infrastruktuře, vytváří komplikace nejen zhoršením možnosti pružné reakce na problémy při plnění smlouvy, ale v důsledku i při již tak problematickém čerpání evropských prostředků. Naše snaha o správné pochopení oprávněnosti našich protestů proti tomuto rozhodnutí je bohužel opět vnímána jako snaha nenasycených stavařů o vysávání státních peněz. SPS neopustil naději na změnu a návrat k původní variantě a podni-

ká důrazné kroky ke zvrácení tohoto rozhodnutí vlády. K zákonu, který je obecným předpisem, je třeba vydat prováděcí předpisy a metodiky a tím dořešit formu a návaznost jednotlivých předpisů, SPS má zájem se na jejich tvorbě podílet. Pro nejbližší období má Svaz podnikatelů ve stavebnictví tři základní cíle. Prvním je udělat maximum pro obnovení konjunktury českého stavebnictví, spočívající ve snaze oživit realizaci investic již v investorské přípravě, v naplňování zdrojů ve státním rozpočtu a ve využívání strukturálních fondů Evropské unie. Druhým je oblast zlepšení podnikatelského prostředí, zejména změna stavební legislativy, která je překážkou v dynamickém rozvoji stavebnictví, ale také dodržování zásad podnikatelské etiky. Třetím cílem je náprava chybné vzdělávací politiky státu a jeho špatná péče o technické vzdělávání a o učňovské školství.

Restart projektové přípravy staveb vážně ohrožen prováděním novely zákona 39/2015 Sb. (EIA)

Mgr. Tomáš Šikula, ředitel ateliéru ekologie, HBH projekt spol. s r.o. Brno
Ing. Radovan Hrnčíř, ředitel společnosti, HBH projekt spol. s r.o

Po velmi hubených letech z pohledu projektové přípravy dopravních staveb v České republice se na sklonku roku 2014 začínalo blýskat na mnohem lepší časy. Personální situace na MD ČR a poté i na ŘSD ČR se stabilizovala. To se příznivě projeví v oblasti zadávání veřejných zakázek, byla vypsána celá řada obchodních soutěží na vypracování projektové dokumentace staveb a na zajištění inženýrských činností souvisejících s povolováním staveb, které mají tvořit páteř investic ŘSD ČR do dálnic a rychlostních silnic v České republice pro nové období čerpání financí z fondů EU 2015–2020 (2023).

Zároveň si představitelé vlády mnuli ruce, že se konečně podařilo, alespoň dočasně, uspokojit Evropskou komisí (EK) ohledně infringementu na zákon EIA (č.100/2001 Sb.), schválenou novelou tohoto zákona a odvrátit tak hrozbu pozastavení čerpání peněz z operač-

ních programů na záměry, které vyžadovaly posouzení právě podle tohoto zákona. Skutečně ideální stav – na první pohled, ale zasvěcení již několik měsíců upozorňovali, že tak růžové to nebude, a že praktická aplikace novely zákona EIA, která vznikla pod

tlakem EK, nebude bez problémů. To, co nastalo po 1. 4. 2015, kdy novela zákona EIA (č. 39/2015 Sb.) vstoupila v platnost, předčilo, bohužel, všechna nehorší očekávání. A tak po krátkém nadějném období na začátku roku 2015 se od 1. 4. 2015 příprava a mnohdy i realizace staveb reálně zastavila na požadavcích, které novela zákona EIA zavedla, a které dosud, půl roku po nabytí platnosti novely zákona, nebylo schopno MŽP ČR v Praze vyprocesovat ke konečnému vydání potřebného stanoviska. Z několika novinek, které novela zákona EIA přinesla, se jako zatím nejzásadnější ukázala ▶

potřeba získání dvou závazných stanovisek. Stanoviska k ověření souladu dle přechodných ustanovení (tzv. **Ověřovací stanovisko**) a stanoviska k ověření změn dle § 9a zákona EIA (tzv. **Verifikační stanovisko – Coherence stamp**). Zejména závazné stanovisko k ověření souladu dle přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb., které fakticky zezávazňuje dosud vydaná stanoviska EIA podle zákonů č. 244/1992 Sb. (starý EIA zákon) a č. 100/2001 Sb. (nový EIA zákon), se ukázalo být klíčovým problémem a brzdou pro projektovou přípravu, respektive na ni navazující inženýrskou činnost. Bez tohoto závazného stanoviska totiž není možné vydat územní rozhodnutí, stavební povolení a případně změnu stavby před dokončením.

V čem je tedy problém, když přechodná ustanovení zákona č. 39/2015 Sb., neukládají investitorovi žádné povinnosti ohledně doložení podkladů pro toto závazné stanovisko a příslušný úřad (MŽP nebo Krajský úřad) by měl mít pro potřeby vydání tohoto závazného stanoviska vše potřebné?

Paradoxně právě v tom, že ačkoliv zákon EIA u tohoto závazného stanoviska, na rozdíl od závazného stanoviska k ověření změn, **nevyžaduje** od investora žádné podklady, tak MŽP ČR ve svém metodickém výkladu ze dne 30. 6. 2015 naopak požaduje pro ověření souladu stanovisek EIA podle zákona č. 244/1992 Sb., celou řadu podkladů, které musí investor doložit a překvapivě, i když tak investor koná, ministerstvu podklady, zpracované v duchu metodického výkladu ze 30. 6. 2015, stále připadají nedostatečné.

Výsledkem je fatální situace, kdy v rámci celé republiky je inženýrská činnost u desítek staveb paralyzována, protože přes existenci zákonem nevyžadovaných podkladů MŽP ČR závazná stanoviska k ověření souladu nevydává. Konkrétně jsou tak přerušeny nebo dosud nezahájeny desítky správních řízení (územních, stavebních), která čekají na za-

hájení vydávání „závazných stanovisek k ověření souladu podle přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb., ke stanoviskům EIA vydaným podle zákona č. 244/1992 Sb.“.

Důvody k této nečinnosti uvádí MŽP ČR různé, vesměs zástupné, často je bohužel slyšet, že posouzení podle starého zákona EIA byla špatná a jsou dnes nepoužitelná, ale nejčastěji důvody nevydávání závazného stanoviska k ověření souladu končí „kouzelnou“ formulí: „... *dodané podklady jsou z našeho pohledu stále nedostatečné, protože máme obavy, že bychom si to v Bruselu neobhájili...*“.

Řešením by přitom mohlo být rozdělení připravovaných staveb na dvě hlavní skupiny – stavby financované z OPD (Operační program doprava) a stavby financované z národních zdrojů (SFDI). U těch druhých není nejmenší důvod cokoli nevydat. Tím by se uvolnila pro další přípravu alespoň malá část připravovaných staveb.

Stavby financované z OPD by se měly rozdělit podle stupně projektové přípravy a podle toho by se k nim při ověřování souladu mělo přistupovat. Konkrétně například:

- a)** stavby před vydáním územního rozhodnutí
 - relativně nejméně připravené stavby, u kterých by bylo možné v krajním případě uvažovat o nové EIA
- b)** stavby před vydáním stavebního povolení
 - již detailně připravené, územně stabilizované stavby, doložené stanovisky a dokumenty orgánů státní správy, které se vyjadřují k aktuálnímu stavu životního prostředí, které bude dotčené aktuální podobou stavby
 - zde by ověření mělo být čistě formální, ve smyslu, zda proces EIA proběhl tak, jak měl, včetně účasti veřejnosti; rozhodně by se ale neměly doložovat žádné analýzy a studie životního prostředí tak, jak vyžaduje MŽP
- c)** stavby v realizaci
 - u těchto staveb by se mělo jednat také pouze o formální ověření souladu (viz výše)
- d)** změna stavby před dokončením – stejné jako u bodů b) a c)

Dopadem takového rozdělení a diferenciací přístupu k jednotlivým kategoriím staveb by bylo uvolnění případů podle písmena b), c) a d) do dalšího procesu přípravy.

Sporné by zůstaly pouze stavby ve skupině a), které s největší pravděpodobností svou realizací padnou většinou až za horizont platnosti OPD. Současný postup MŽP ČR - nevydávání závazných stanovisek k ověření souladu u všech kategorií staveb, způsobil nejen zastavení inženýrské činnosti bezprostředně se týkající územních nebo stavebních řízení. Někteří úředníci si ustanovení novely zákona EIA vykládají dokonce tak, že bez tzv. „Ověřovacího stanoviska“ není možné vydat ani například koordinované stanovisko Krajského úřadu, nebo dokonce rozhodnutí o výjimce k zásahu do ochranných podmínek zvláště chráněných druhů (§ 56, zákona č. 114/1992 Sb.). To způsobilo úplné zastavení inženýrské činnosti v rámci projednávání všech připravovaných staveb.

Pokud se minimálně výše popsané skutečnosti nezmění a MŽP nezačne vydávat potřebná závazná stanoviska, reálně hrozí, že nestihneme čerpat finanční prostředky z OPD, čemuž jsme se paradoxně chtěli novelou zákona EIA vyhnout.

Věřme, že nadcházející jednání odborníků MD, MŽP a MMR ČR v bruselské centrále EK přinesou konečně výsledky, které umožní v přípravě staveb pokračovat. Není času nazbyt.

Nevydaná stavební povolení blokují výkupy pozemků, a ty, jak známo, trvají i několik let. Připočteme-li k této době tři až čtyři roky pro realizaci stavby samotné, může se stát, že u řady staveb dojde ke zdržení, které přesáhne hranice poskytování finančních příspěvků z fondů EU.

V těchto případech budeme muset sáhnout poměrně hluboko do vlastní kapsy – státního rozpočtu, protože možnost dotace z fondů EU bude nenávratně promarněna.

Modernizace trati Brno – Přerov

Ing. Mojmír Nejezchleb, náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dne 1. září letošního roku projednala Centrální komise Ministerstva dopravy dokončenou studii proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov. Studie byla schválena bez podmínek s tím, že pro její další rozpracování do záměrů projektů jednotlivých staveb bude sledována varianta M2.

Studie proveditelnosti modernizace trati Brno – Přerov byla zpracována v letech 2013 až 2015 sdružením firem SUDOP BRNO, spol. s r.o., a MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s., a v průběhu zpracování byla konzultována a projednávána s Ministerstvem dopravy, agenturou JASPERS, krajskými úřady Jihomoravského a Olomouckého kraje, koordinátory veřejné dopravy Jihomoravského (KORDIS), Olomouckého (KIDSOK) a Zlínského kraje (KOVED) a s dotčenými složkami Správy želez-

niční dopravní cesty, státní organizace. Zpracování studie proveditelnosti bylo odborně řízeno a koordinováno investičním odborem generálního ředitelství Správy železniční dopravní cesty.

Trat Brno – Přerov je velmi důležitou spojnicí mezi jihem a severem Moravy – Brna s Ostravskem a Polskem - ležící na **hlavní** evropské síti TEN – T pro osobní dopravu, která je podle nařízení Evropského parlamentu a Rady určena k modernizaci na vysokorychlostní železnici

a je rovněž součástí **globální** sítě pro nákladní dopravu.

Úsek řešený studií proveditelnosti má délku 67 km, vyjma relativně krátkého dvojkolejného úseku mezi Brnem a Blažovicemi je stávající trať jednokolejná s rychlostí do 100 km/h, elektrizovaná z Brna do Nezamyslic střídavou trakční soustavou 25kV 50 Hz a z Nezamyslic do Přerova stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Na trati převažuje v současnosti dálková osobní doprava Brno – Ostrava a Brno – Olomouc a projíždějí po ní relační nákladní vlaky. Místní osobní doprava je velmi slabá.

Modernizace trati Brno – Přerov je z důvodu dosažení vyšších užitných parametrů a roz-

voje konkurenceschopné železniční dopravy na Moravě s napojením do Polska nezbytná. Existuje rovněž bezprostřední souvislost řešeného úseku s dalšími klíčovými modernizačními železničními projekty, které jsou Správou železniční dopravní cesty připravovány. Jedná se o železniční uzel Brno, navazující tratě Blažovice – Veselí nad Moravou a Nezamyslice – Prostějov – Olomouc, stejně jako o dokončení rekonstrukce železničního uzlu Přerov. Provozně související tratí je rovněž trať Otrokovice – Zlín – Vizovice, která má schválenou studii proveditelnosti řešící její modernizaci a elektrizaci. Výhled počítá s přímým železničním spojením Brna a Zlína v trase Brno – Kojetín – Hulín – Otrokovice – Zlín.

Ve studii proveditelnosti byly stanoveny následující cíle:

- Výrazné zvýšení propustnosti tratě pro dálkovou i regionální dopravu
- Zlepšení přestupních vazeb mezi železniční a autobusovou dopravou s přiblížením zastávek sídlům
- Vhodnější obsluha území se zařazením do integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, dostatečná kapacita pro vedení regionálních vlaků ve špičkovém intervalu 30 minut
- Dosažení technických parametrů tratě dle specifikací pro interoperabilitu (TSI)
- Vytvoření podmínek pro konkurenceschopnost železnice při spojení krajských měst Moravy (Brno, Ostrava, Olomouc, Zlín)
- Zvýšení bezpečnosti železniční dopravy
- Dosažení systémových jízdních dob a vazeb mezi vlaky kategorie expres (Ex) a rychlík (R)
- Splnění požadavků podle nařízení Evropského parlamentu a Rady na hlavní železniční síť pro osobní dopravu
- Umožnění zapojení trati do systému rychlých spojení – zajištění návaznosti na vysokorychlostní tratě Brno – Praha a Přerov – Ostrava
- Optimalizace trati pro nákladní dopravu – umožnění průjezdu vlaků délky až 740 m.

Prostředkem pro naplnění uvedených cílů může být buď optimalizace trati, nebo její modernizace či novostavba souběžné trati. Zásadní podmínkou je **dosažení ekonomické efektivity projektu**. S ohledem na tyto skutečnosti a požadavky byla studii proveditelnosti řešena varianta bez projektu (jako varianta srovnávací) a sedm variant projektových. V projektových variantách vždy dojde k rekonstrukci nebo modernizaci všech zařízení železniční infrastruktury - železničního svršku a spodku, mostních objektů, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení včetně vybudování systému GSM – R a ETCS a dálkového řízení provozu na trati z Centrálního dispečerského pracoviště Přerov. Trakční soustava bude sjednocena na střídavou 25 kV 50 Hz s posunem styku soustav za železniční stanicí Chropyně. Projektové varianty se naopak liší směrovými poměry a tedy traťovou rychlostí, polohou a délkou dvojkolejných úseků; některé varianty kombinují optimalizaci stávající trati s novostavbou souběžné vysokorychlostní trati na rychlost 350 km/h. Ve všech projektových variantách se



předpokládá do roku 2025 realizace přestavby železničního uzlu Brno, která přivede na začátek úseku řešeného studií proveditelnosti (v oblasti Ponětovic) čtyři traťové koleje, z nichž dvě patří stávající vlárcské trati a dvě nové trati vedené jižněji v sousedství letiště Brno-Tuřany.

Jednotlivé řešené varianty naplňují cíle projektu v různé míře, velmi podstatným výběrovým kritériem je samozřejmě pozitivní ekonomické hodnocení, vycházející mimo jiné z celkových investičních nákladů, kterého bylo dosaženo u pěti projektových variant. Obě varianty kombinující novostavbu vysokorychlostní trati s optimalizací trati stávající nebyly při ekonomickém hodnocení úspěšné, dosažené vnitřní výnosové procento (ERR) představovalo jen 3,42 %, resp. 4,31 % namísto minimálního požadovaného 5,5 %. Celkové investiční náklady proti vybrané variantě M2 jsou dvoj, resp. jedenapůlnásobné.

Vybraná varianta **M2** je variantou modernizační pro rychlost 200 km/h. Jedná se tedy z pohledu evropské legislativy již o trať vysokorychlostní a současně o první trať v České republice projektovanou na tyto rychlostní parametry. V úseku Ponětovice – Blažovice je navržena rekonstrukce stávající dvojkolejně vlárcské trati a souběžná novostavba dvojkolejně trati. Rychlost 200 km/h vede trať z Blažovic až ke Kojetínu převážně na přeložkách, zvlněný terén vyvolá potřebu šesti nových dvojkolejných tunelů. Od Kojetína po Přerov je již stávající trať v přímé, takže postačí její zdvojkolejnění bez přeložek. Zdvojkolejnění trati umožní zrušit celkem čtyři železniční stanice – Rousínov, Komořany u Vyškova, Němčice nad Hanou a Věžky, v důsledku přeložky trati u Vyškova dojde i ke zrušení zastávky Hoštice – Heroltice. Ve variantě M2 dojde rovněž ke zrušení všech stávajících úrovnových přejezdů a to buď díky přeložkám

trati, nebo výstavbě mimoúrovňových křížení. Samozřejmostí je naplnění všech výše uvedených cílů studie proveditelnosti, stejně jako technických a provozních parametrů. Celkové investiční náklady představují částku 35,4 mld. Kč, vnitřní výnosové procento (ERR) dosahuje hodnoty 8,77 %. Důležitým bonusem varianty M2 z hlediska další přípravy je rovněž její soulad s územně plánovacími dokumenty Jihomoravského, Olomouckého i Zlínského kraje.

Pro další projektovou přípravu (v první fázi jde o zpracování záměrů projektů a přípravných dokumentací, tedy dokumentací pro územní rozhodnutí) a následnou realizaci bude celá trať rozdělena na pět staveb:

- Blažovice – Vyškov na Moravě
- Vyškov na Moravě – Nezamyslice
- Nezamyslice – Kojetín
- Kojetín – Přerov
- Brno – Blažovice,

přičemž realizace posledního uvedeného úseku bezprostředně souvisí s přestavbou železničního uzlu Brno.

V současné době připravujeme zadávací podmínky na zpracování dokumentací EIA, záměry projektů a přípravné dokumentace všech výše uvedených staveb s výjimkou úseku Brno – Blažovice.

V rámci 2. výzvy na přidělení prostředků z kohezní části nástroje CEF (Connecting Europe Facility), kterou očekáváme začátkem listopadu 2015, budeme žádat o přidělení prostředků na projektovou přípravu (přípravné a následně projektové dokumentace) modernizace trati Brno – Přerov. Realizaci jednotlivých staveb plánujeme postupně v letech 2019 – 2023 opět s prioritním záměrem použití evropských prostředků z nástroje CEF. Problémem v rámci přípravy mohou být již tradičně časově náročné procesy EIA a výkupy pozemků především v úsecích vedených na přeložkách mimo stopu stávající trati.

Predpoklady rozvoje diaľničnej infraštruktúry na Slovensku

Ing. Milan Gajdoš, generálny riaditeľ, Národná diaľničná spoločnosť, a.s.



ZRÝCHLENIE VÝSTAVBY DIAĽNIC

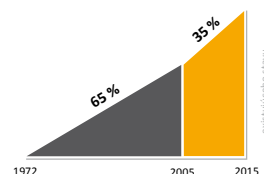
Diaľnica D1

Dokončenie ťahu Bratislava – Žilina (vrátane D3 Hričovské Podhradie – Žilina, Strážov)

Počas existencie NDS sa postavila 1/4 celého ťahu, čím sa výrazne zrýchlilo spojenie medzi tromi krajskými mestami (Žilina, Trenčín, Trnava) a hlavným mestom.

Dokončenie ťahu Ružomberok – Prešov

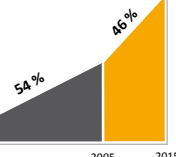
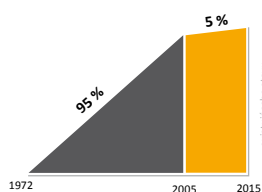
Počas existencie NDS sa postavili 2/3 celého ťahu, čím sa výrazne zrýchlilo spojenie medzi Liptovom, Tatrami a Prešovom.



Diaľnica D2

Dokončenie celej diaľnice D2 štátna hranica SR/HU – štátna hranica SR/CZ

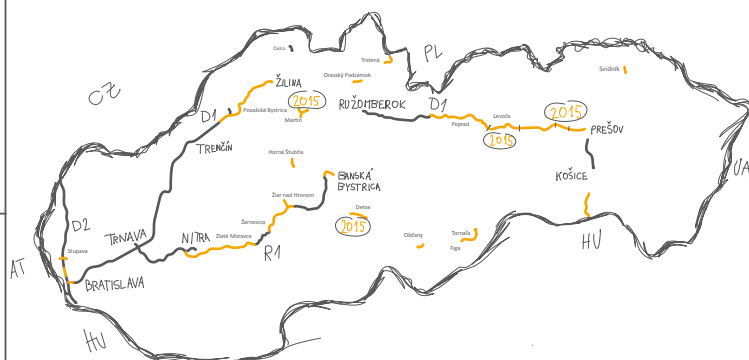
Postavením kľúčových 5% diaľnice D2 v Bratislave s tunelom Sítina sa definitívne vyriešil nepriechodný úsek dopravného spojenia cez Bratislavu a výrazne skomfortnil cestovanie medzi Českom, Rakúskom a Maďarskom cez naše územie.



Dokončenie celej rýchlostnej cesty R1 Trnava – Banská Bystrica
Vystavaním úsekov R1 sme spojili západ a stred Slovenska.

Rýchlostná cesta R1

VRÁTANE R1 NITRA – TEKOVSKÉ NEMCE, KDE NDS ZABEZPEČOVALA CELÝ PROCES PRÍPRAVY



Ostatné stavby

TRSTENÁ

SVIDNÍK

10 ročná práca NDS priniesla odklon tranzitnej dopravy, komfortnejšie cestovanie motoristom a teda lepší život pre obyvateľov Figy, Hornej Štubne, Trstenej, Svidníka a Stupavy. Historiou ostávajú serpentíny v Ožďanoch, niekoľkonásobné zastavovanie na semafóroch v Žiari nad Hronom, nebezpečná cesta Tornaľou či Oravským Podzámkom ale aj nekonečná cesta z Košíc na štátnu hranicu s Maďarskom.

HORNÁ ŠTUBŇA

FIGA

STUPAVA

VYČERPANIE EURÓPSKÝCH ZDROJOV



1 296 899 347 €
sme získali z eurofondov od vzniku NDS

" ... do dnešného dňa odovzdaných do prevádzky
19 úsekov diaľnic a rýchlostných ciest - viac ako 138 km ... "

" ... vyše 100 km v štádiu zvyšovania bezpečnosti dopravy ... "

" ... 12 úsekov - viac ako 130 km v štádiu realizácie ... "





NDS zlepšuje krízové zabezpečenie prostredníctvom veľkých bezpečnostných cvičení záchranných zložiek.

ZVÝŠENIE BEZPEČNOSTI CESTOVANIA

TLMIČE NÁRAZOV
ABSORPČNÉ KONCOVKY
RETROREFLEXNÉ GOMBÍKY

OPLATENIE
BETÓNOVÉ ZVODIDLÁ

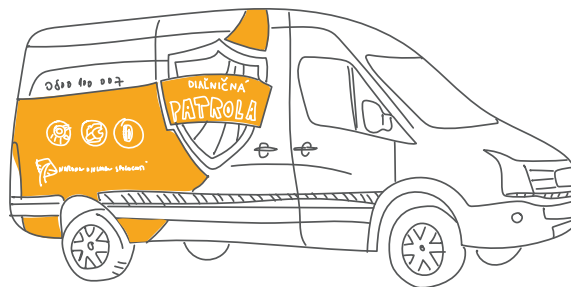
AKUSTICKÉ VODOROVNÉ
DOPRAVNÉ ZNAČENIE
BEZPEČNOSTNÉ ZVISLÉ
DOPRAVNÉ ZNAČENIE

BEZPEČNOSŤ SA RIEŠILA SEKUNDÁRNE, VZNIKOM NDS BOLA POVÝŠENÁ DO STRATEGICKÝCH CIEĽOV SPOLOČNOSTI.



ZLEPŠENIE SLUŽIEB

Éra NDS priniesla na diaľnicu reálnu pomoc motoristovi v núdzi, ktorú zabezpečuje nepretržite. Centrálne operátorské pracovisko a nová služba Diaľničnej patroly.



0800 100 007



NDS kompletne vybavila existujúcu sieť čerpacích staníc a významne zmodernizovala odpočívadlá.

i SLOVENSKO

Značka, ktorá zastrešuje predaj diaľničných známok a služby sprievodcu krajinou.

/ <

Obč@ni@ môžu s NDS pri@mo komunikov@ť elektronickým spôsobom, dozvedieť sa novinky cez webový portál spoločnosti, s@motná NDS poskytuje množstvo informácií do externého prostredia.

/ >



NOVÉ TECHNOLOGIE

NDS nastavila vysoký štandard údržby a obnovy diaľnic a ich súčastí. Zimná služba využíva modernú technologickú podporu. Bolo vymenených 2/3 pôvodného mechanizmového vozového parku a neustále sa investuje do modernizácie techniky.

Vybudovali sa 2 nové Strediská údržby a všetky prešli zásadnou modernizáciou.



NDS začala vylepšovať diaľnice novými technológiami. Lidrom v tejto oblasti sú tunely. Rovnako je nastavený vysoký štandard vybavenosti a obsluhy riadiacich operátorských pracovísk.

**NÁRODNÁ
DIAĽNIČNÁ
SPOLOČNOSŤ**

Slovensko a Česko – krajiny, ktoré majú budúcnosť

Ing. Jozef Štrba, podpredseda Žilinského samosprávneho kraja

Slovenská a Česká republika majú mnoho spoločného – jednak spoločnú minulosť v jednom štátnom zväzku, spoločnú prítomnosť v rámci členstva oboch krajín v Európskej únii, ale aj spoločnú budúcnosť.

Sú to krajiny, ktoré majú k sebe veľmi blízko nielen jazykom, ale aj rodinnými väzbami, záujmami, či hospodárskou spoluprácou. Obyvatelia oboch krajín sa radi navštevujú a objavujú krásne miesta oboch krajín. Rozvíja sa cestovný ruch i podnikanie. K tomu, aby sa mohla vzájomná spolupráca oboch krajín ďalej rozvíjať, je nevyhnutné, aby sa dobudovala dopravná infraštruktúra, ktorá umožní rýchlejšie a bezpečnejšie cestovanie nielen obyvateľov oboch krajín, ale aj prepravu tovaru či obchodnú výmenu. Jestvujúca sieť železničnej dopravy sa po jej modernizácii javí ako iba jedna zo súčastí potrebnej siete dopravných ciest. Ako najdôležitejšia sa preto javí cestná doprava. Malý pohraničný styk medzi regiónmi sa zabezpečuje prostredníctvom ciest I., II. a III. triedy, no vzhľadom na členitosť pohraničného územia oboch krajín nespĺňajú tieto cesty požiadavku na zaistenie rýchlej a bezpečnej dopravy. Okrem toho, že v mnohých prípadoch plnia aj funkciu medzinárodných dopravných trás pre tranzitnú nákladnú kamiónovú dopravu – sú vedené cez obce a mestá, ktoré sú takouto dopravou výraz-

ne zatažované a mnohokrát tak cesty bránia ich väčšiemu rozvoju. Svoju daň si vyberá i životné prostredie, ktoré práve v krásnych zákutiach pohraničia trpí najviac. Cestujúci občania či autodopravcovia si preto vyberajú veľa krát alternatívne trasy, ktoré sú síce dlhšie, ale sú bezpečnejšie a vyhýbajú sa zastavaným územiám a horským prechodom. Dnes takouto cestou je iba diaľnica D1 a D2, čo napríklad pre cestujúceho zo Žiliny do Prahy znamená cestovanie cez Bratislavu a predĺženie trasy o viac ako 100km. Po vybudovaní rýchlostnej cesty R5 medzi Svrčinovcom a Mostmi u Jablunkova s pripojením na diaľnicu D3 (Žilina - Svrčinovec – štátna hranica Slovensko/Polsko) sa vytvorí alternatívne prepojenie severného Slovenska cez Ostravu. No azda najžiadanejším a najefektívnejším prepojením Slovenska a Česka bude prepojenie prostredníctvom R6 na Slovenskej strane a R49 na Českej strane. Výrazný podiel dopravy zo Slovenska do Českej republiky v smere východ – západ ide práve z priemyselného Považia, ktoré je na území Žilinského a Trenčianskeho kraja. Preto po dobudovaní týchto ciest dôjde k vý-

raznému presmerovaniu dopravy zo slovenskej D1 zo smeru Žilina – Bratislava – Brno na smer Žilina – Púchov – Zlín – Brno. Dôjde tak v smere východ – západ a opačne k zrýchleniu dopravy, jej skráteniu, šetreniu pohonných hmôt a životného prostredia, ale aj k zintenzívneniu vzájomných kontaktov medzi regiónmi Žilinského a Trenčianskeho kraja na jednej strane a Zlínskeho a Juhomoravského kraja na druhej strane. Vybudovaním R6 na Slovenskej strane a R49 na Českej strane dôjde aj k prepojeniu diaľnic D1 v oboch krajinách. Realizácia oboch rýchlostných ciest je dôležitá aj z dôvodu prepojenia regiónov Slovenska a Moravy na základné tranzitné osy strednej Európy, čo zlepší podmienky pre podnikanie aj život obyvateľov všetkých dotknutých regiónov.

Myslím si, že prichádza obdobie, kedy je nevyhnutné začať s prípravnými prácami, prieskumami a všetkými investičnými činnosťami spojenými s prípravou realizácie týchto stavieb tak, aby ich samotná realizácia mohla začať na konci tohto programovacieho obdobia. Verím tomu, že realizáciou týchto stavieb sa ešte viac prepojí a rozvinie vzájomná spolupráca Slovenska a Česka ako krajín, ktoré majú k sebe blízko nielen geograficky, ale aj ľudsky – a v tom je ich budúcnosť.

Silnice nejsou jen dálnice

Ing. Jiří Rozbořil, hejtman Olomouckého kraje, předseda dopravní komise Asociace krajů

V posledních letech ve všech krajích České republiky vzrůstá v rámci podnikatelské činnosti přeprava materiálu, roztvárá se cestovní ruch a s ním spojená mobilita osob. Rozvoj automobilové dopravy klade velké nároky na kvalitní a spolehlivou dopravní infrastrukturu, což si vyžaduje vysoké finanční náklady na její údržbu a modernizaci.

Lidé se primárně přemísťují po páteřních komunikacích, avšak pro dopravu do cílových míst musí využívat také komunikace II. a III. třídy. Ty tvoří 87 % délky všech komunikací na území celé republiky. V roce 2001 stát převzal silnice II. a III. třídy včetně mostů na kraje ve velmi špatném stavebně technickém stavu, avšak až do letošního roku na jejich opravy krajům finančně nepříspěval. V současné době by bylo jen na území Olomouckého kraje potřeba jednorázově investovat přibližně 20 mld. Kč, aby krajské komunikace a mosty byly uvedeny do stavu odpovídajícího standardu 21. století.

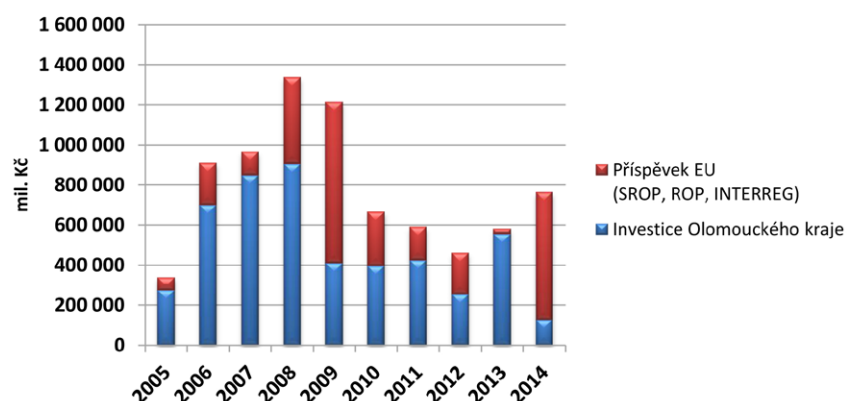
Kraje nikterak nesnižují nutnost budovat nadregionální páteřní silniční síť, která je základem prosperity a ekonomického rozvoje regionů. V oblasti střední Moravy jde především o dobudování dálnice D1, rychlostních silnic R49, R35, R55 a silnice I/44. Nesmíme zapomínat na úseky navazující na tyto nadregi-

onální komunikace, jejichž finanční náročnost je sice podstatně nižší než u velkých liniových

staveb, avšak dopravní výkony realizované na těchto komunikacích jsou také velmi významné. Musíme mít na paměti i ty nejoslednější silnice III. třídy, protože i na konci těchto komunikací žijí lidé, kteří se potřebují dostat do škol, zaměstnání či k lékaři.

Příspěvek Státního fondu dopravní infrastruktury ve výši 4,4 mld. Kč, který letos kraje obdržely, nebyl původně prezentován jako jednorázová akce, ale na rok 2016 nejsou požadované a dříve příslibené finanční prostředky ve státním rozpočtu pro kraje zahrnuté. Tyto prostředky společně s dotacemi z Regionálních operačních programů a vlastních ▶

Investice do silnic II. a III. třídy v Olomouckém kraji



prostředků krajů měly v roce 2015 za následek masivní stavební činnost na území všech krajů České republiky. Jen Olomoucký kraj v letošním roce na svých komunikacích profinancuje téměř 1,2 mld. Kč.

V příštím roce však nastane citelný propad, pokud kraje nedostanou příspěvek z rozpočtu SFDI. Integrovaný regionální operační program se teprve rozjíždí, první projekty budou zahajovány nejdříve v druhé polovi-

ně roku 2016 a kraje si budou muset vystačit na opravy svých komunikací pouze s vlastními finančními prostředky. Proto se hejtmáni snaží neustále apelovat na ministerstvo dopravy a vládu, aby byl krajům poskytnut příspěvek ve výši minimálně 3 mld. Kč a zároveň byl zafixován v rozpočtu SFDI. Tento požadavek se nám však zatím nepodařilo prosadit. Já však pevně věřím, že se nám podaří přesvědčit příslušné orgány, že silnice nižších tříd ve-

dou i k jejich domovům a pod slovem silnice nejsou schovány pouze dálnice.

Závěrem si dovoluji vyslovit přesvědčení, že krajské komunikace budou pro stát stejnou prioritou jako dálnice a silnice I. třídy, že každoročně bude ve státním rozpočtu dostatek finančních prostředků na jejich modernizaci tak, aby i tyto silnice mohla motoristická veřejnost užívat v potřebné kvalitě. A že modernizovaná dopravní infrastruktura přispěje k rozvoji všech regionů.

Silniční síť - jedna z nejrozsáhlejších veřejných služeb

Ing. Jaroslav Drozd, I. náměstek hejtmána Zlínského kraje, místopředseda Regionální rady regionu soudržnosti Střední Morava

V rozvinutých zemích světa představuje silniční síť jednu z nejrozsáhlejších veřejných služeb, veřejná správa pak zajišťuje další rozvoj a současně odpovídá za její rozvoj, údržbu a obnovu. Je nepochybné, že silnice jsou a vždycky budou podfinancované, protože finančních prostředků nebude nikdy dostatek (to není problém jenom krajů, nebo ČR, ale celého vyspělého světa). Stát při vzniku krajů předal komunikace II. a III. třídy krajům ve stavu, který nebyl vůbec dobrý, a kraje se musí v rámci svých rozpočtů od té doby starat o zlepšení tohoto stavu. Stávající systém daňového financování přes státní rozpočet na základě rozpočtového určení daní naráží na své limity.

Zpočátku byly určité obavy, zda krajské samosprávy zvládnou roli vlastníka a správce svěřených silnic. Na „kraj“ mají velice blízko všichni starostové měst a obcí, veřejní dopravci, podnikatelská sféra i občané, a proto hrozil určitý klientelismus a upřednostňování jedněch na úkor druhých. Z desetileté zkušenosti z našeho kraje vyplývá, že počáteční obavy o zvládnutí této nové role se nenaplnily, silniční hospodářství a doprava se staly jednou z priorit Zlínského kraje. Myslím, že důležitým aspektem je i skutečnost, že u majetkového správce i v údržbových společnostech zůstali zkušení „silničáři“ a že nedošlo k personálnímu zeměřesení, které lze pozorovat u některých jiných organizací.

Bez zásadní změny stávajícího systému financování není možno zajistit udržitelný rozvoj pozemních komunikací jak páteřní sítě státu, tak doplňkové sítě ve vlastnictví krajů a obcí. To přináší mnoho diskusí o alternativách řešení od přímých plateb uživatelů (mýtného), přes dotace státu a fondy EU, až po spolupráci se soukromým sektorem (PPP projekty).

Hodně jsme investovali, především díky možnosti financování z prostředků EU přidělené v rámci Regionálního operačního programu 2007 – 2013 (ROP). V rámci Zlínského kraje bylo nejvíce projektů zaměřeno na silnice II. a III. třídy v celkové výši dotace 2686 mil. Kč, což představuje více než 71 % celkové alokace. Veřejná doprava s podporou 641 mil. Kč představuje 17 % a podpora cyklistické dopravy ve výši 444 mil. Kč téměř 12 % celkové dotace. To koresponduje s prioritami Zlínského kraje v oblasti kvality páteřní dopravní infrastruktury silnic II. a III. třídy a zlepšení napojení regionálních center v kontextu usnadnění obchodu a podnikání, a zvýšení mobility pracovní síly.

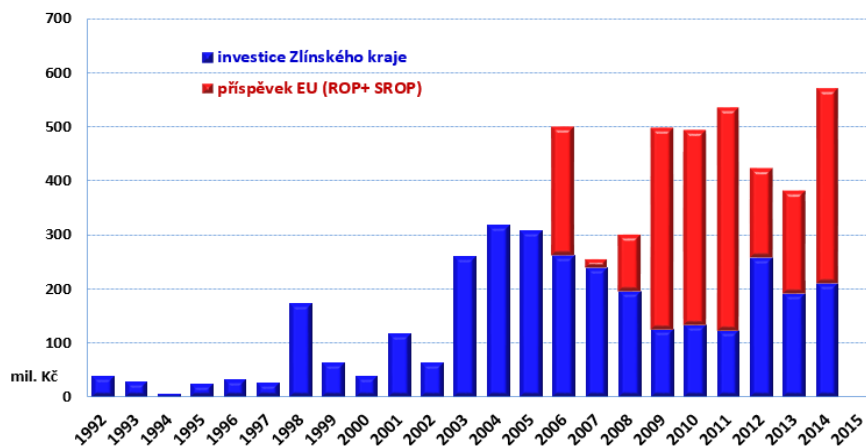
Pokud se zamyslíme nad dopady investic ROP do silnic v majetku kraje, tak procento pod-

pořehých silnic k celkové délce silnic vychází u silnic II. třídy 22 % a u silnic III. třídy necelá

na II. a III. třídu, intenzitách dopravy, potřebě zajištění obsluhy i okrajových lokalit, hodnocení stavebně technického stavu silniční sítě a dalších parametrech, které ovlivňují např. bezpečnost a plynulost provozu na komunikacích.

Významným faktorem je také hodnocení stavu povrchu silnic II. a III. třídy a stavu mostů, což je základním předpokladem k dlouhodobému dobrému hospodaření a pravidelné vyhodnocování ukazuje na potřeby oprav

Prostředky vložené do silnic II a III třídy - Zlínský kraj



Graf: Financování silnic II a III třídy v majetku Zlínského kraje

2 %, ale ve vztahu k prioritní síti je to více než 48 % délky těchto silnic, což je ukazatel, který signalizuje, že dopady na zlepšení páteřní sítě jsou poměrně vysoké.

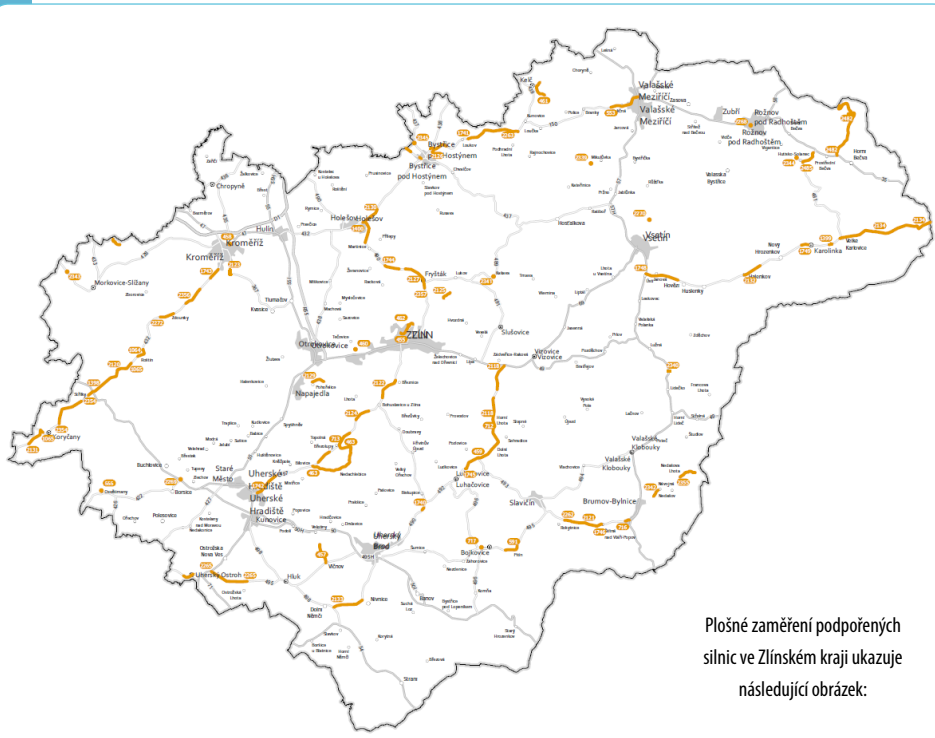
Hlavním parametrem stanoveným pro měřitelnost výsledků a dopadů intervencí z ROP je zkrácení doby jízdy, což nejvíce ovlivňuje výstavba nových silnic, kde ve Zlínském kraji bylo vybudováno z celkového počtu 10 km celých 7 km (70 % ROP SM). Také počet odstraněných bodových závad (57 %) významně ovlivňuje dopad do zkrácení jízdní doby ve výši 89 %.

Tyto indikátory ale komplexně neodráží potřeby dopravní infrastruktury. Ty jsou významně závislé na celkovém stavu nadřazené silniční sítě, plošném rozdělení silniční sítě

a údržby, ale také investic do infrastruktury. Díky ROP SM a investic do mostů došlo k zásadnímu zlepšení stavu mostů, a v posledních 3 letech nemáme žádný most v havarijním stavu.

Došlo také ke zlepšení průměrného hodnocení technického stavu silnic II. třídy ze známky 3,15 v roce 2009 na známku 2,93 v roce 2014. Bohužel se jedná pouze o ukazatel na silnicích II. třídy, což v kontextu celkového rozsahu silniční sítě (tedy i silnic III. třídy) je pouze 30 % a prioritní síť je jenom 13 % celkové délky.

Považuji za nutné v této souvislosti zdůraznit, že pozemní komunikace ve Zlínském kraji se nacházejí ve fázi životního cyklu, kdy vyžadují zvýšenou údržbu a opravy či rozsáhlejší obnovu a rekonstrukci celých úseků, u kterých ▶



Plošné zaměření podpořených silnic ve Zlínském kraji ukazuje následující obrázek:

jsou patrné zjevné známky postupného dožívání konstrukce, nebo kde vlivem nárůstu intenzity silniční dopravy dochází k rychlejšímu vzniku závažných poruch.

Nemalé částky jsou vkládány také do oprav a údržby silniční sítě Zlínského kraje. V oblasti velkoplošných oprav až po lokální opravy

povrchů částka za období let 2000 až 2013 překročila 900 mil. Kč a na běžnou letní a především zimní údržbu bylo dohromady vynaloženo přes 1,5 mld. Kč.

Zdá se, že rokem 2013 se završuje finančně velmi příznivé období posledních let, kdy jsme mohli čerpat významné objemy pro-

středků ze zdrojů EU. Rekonstruovaly se především hlavní silniční tahy, kde se již dostavily **pozitivní efekty v podobě zlepšení páteřní sítě silnic II. třídy a stavu mostů.**

Nicméně příprava nového programovacího období **2014 – 2020** předpokládá, že v rámci **Integrovaného regionálního operačního programu (IROP)** na základě kritérií pro vymezení hlavních center osídlení v reálném prostředí krajů a vymezení prioritní silniční sítě, bude možné podávat návrhy projektů pro „Zvýšení regionální mobility prostřednictvím modernizace a rozvoje sítě regionální silniční infrastruktury navazující na síť TEN-T“. Tato kritéria byla vztažena na silniční síť Zlínského kraje a zpracován mapový podklad „Prioritní komunikace ve Zlínském kraji“ splňující kritéria IROP.

Doprava je během na dlouhou trať. Jde o přípravu a realizaci investičních projektů na krajských silnicích typu: odstranění havarijního stavu povrchů vozovek, úprav šířkových poměrů silnic, narovnání úseků, rekonstrukce nebo nová realizace stavby mostů v nevyhovujícím stavu, apod. Bezvadný stav komunikací zlepšuje dostupnost území, zvyšuje bezpečnost dopravy a je důležitý pro zvýšení atraktivity území.

Závěrem lze konstatovat, že díky ROP SM došlo ke zlepšení napojení regionu na nadregionální dopravní síť TEN-T a silnice I. třídy a ke zkvalitnění páteřní sítě komunikací silnic převážně II. a částečně i III. třídy ve Zlínském kraji.

Městský okruh v Praze: vklad pro nové tisíciletí

Prof. Ing. František Lehovec, CSc.

Fakulta stavební ČVUT v Praze, předseda České silniční společnosti

Praha patří mezi několik nejhezčích světových měst z hlediska své tisícileté historie, a proto je také cílem milionů turistů každý rok. Město musí ale zajistit příjemný život i pro své obyvatele. Velmi pomáhá i rozvinutý systém veřejné dopravy a postupně dochází i k úpravám veřejných prostor pro příjemný život.

Rostoucí ekonomický potenciál je doprovázen zvyšováním přepravní poptávky a zvyšujícím se objemem dopravy v čase a prostoru. Pokud není k dispozici přiměřená dopravní infrastruktura, včetně fungující veřejné hromadné dopravy, vznikají vážné dopravní problémy, projevující se jako kongesce (zastavení dopravy) a s nimi spojené ekonomické a ekologické dopady. Kongesce dále snižují vitalitu města a jeho kredit ve srovnání s městy, která tento problém vyřešila.

Moderním trendem, který lze jednoznačně vypočítat, je, že většina evropských metropolí se snaží dopravu v centrech omezit, převést ji na okraj centrální oblasti, kde je vytvořen základní (městský) dopravní okruh. Dále od středu města vznikají další okruhy, které jsou projektovány na vyšší dopravní zátěže. Okruhy jsou na vhodných místech propojovány kapacitními radiálními komunikacemi. Proto se těmto uspořádáním říká radiálně okružní skelet komunikací.

Městský okruh v Praze je navržen tak, aby svou kapacitou a atraktivitou převzal většinu dopravních vztahů směřujících přes centrum města a rozvedl je po obvodě k jednotlivým cílům, odlehčil dopravní síti středního pásma města a tím umožnil plynulost dopravy, nezbytnou pro minimalizaci vlivů na životní prostředí. Pozitivní přínos západní části městského okruhu (Strahovský tunel, zprovozněn v roce 1998, a tunel Mrázovka, zprovozněn v roce 2004) představuje snížení intenzity automobilové dopravy v širší oblasti centra o 20 %.

Na tuto část Městského okruhu navazuje severozápadní část okruhu, kterou tvoří tunelový komplex Blanka (TKB) o celkové délce 6,38 km a délka samostatné tunelové části je 5,5 km. Celková část provozovaná po dokončení TKB bude mít délku společně s navazující jihozápadní částí okruhu cca 17 km.

Tato část Městského okruhu prochází urbanizovaným prostředím střední části města na hranici historického jádra a rovněž pro-

storem chráněné přírodní památky Královská obora. Již počátkem 90. let minulého století, kdy probíhaly studijní práce na trasování a následně výběr varianty vedení této části okruhu, bylo jasné, že převážnou část stavby bude třeba vést v tunelech, budovaných jednak z povrchu, ale z velké části i ražených tak, aby vliv výstavby a především pak provozu na vzniklé kapacitní komunikaci způsobil minimální zásah do svého okolí. Tak vznikl souvislý tunelový komplex Blanka zahrnující mezi křižovatkou Malovanka u severního portálu Strahovského tunelu a křižovatkou Troja u nového Trojského mostu přes Vltavu tři tunelové úseky plynule na sebe navazující. Součástí celé budované stavby je také pokračující povrchový úsek Městského okruhu až k mostu Barikádníků. Vlastní TKB je členěn v pořadí od již provozované západní části Městského okruhu na:

- Tunel Brusnický, o délce 1,4 km
- Tunel Dejvický, o délce 1 km
- Tunel Bubenečský, o délce 3,07 km

Délka celého tunelového komplexu je 5 470 m v severní tunelové troubě. Vznikl tak nejdelší silniční tunel v České republice. ▶

Intenzity automobilové dopravy zjištěné 4 týdny po zprovoznění TKB (19. 9. 2015) představují ve vybraných profílech významné snížení v počtu vozidel projíždějících za 24 hod. Např. v ulici Veletržní došlo ke snížení o 11 000 vozidel za den (t. j. o 30 %), v ulici Argentinské o 8 000 vozidel za den (o 15 %). K výraznému zklidnění došlo dále v ulici Milady Horákové.

Intenzity v tunelech tvořící TKB se pohybují v rozmezí 50 až 61 000 vozidel za den. Zvýšilo se dále využití již provozovaných západních tunelových úseků (Strahovský tunel a tunel Mrázovka) o cca 20 %. Uskutečněné srovnávací jízdy plovoucím vozidlem potvrdily oče-

kávané snížení jízdních dob vozidel využívajících TKB. V úsecích paralelních s trasou tunelu se snížila délka jízdy v průměru o 9 minut, t. j. o 30 % času jízdy vozidla (při standardní dopravní situaci).

V období dopravních kongescí je zkrácení doby jízdy několikanásobně vyšší.

Současně s uvedením TKB do provozu jsou postupně realizována dopravní opatření ke zklidnění dopravy dotčené oblasti, např. snížení počtu jízdních pruhů a preference chodců ve Veletržní ulici. Další opatření jsou připravována v závislosti na vyhodnocení účinku zkušební provozu. Na právě dokončenou část Městského okruhu v úseku Malo-

vanka-Pelc Tyrolka s tunelovým komplexem Blanka navazuje poslední připravovaná část Městského okruhu. Jde o soubor tří staveb východní části okruhu v úseku Pelc Tyrolka-Balaběnka-Štěrboholská radiála a tzv. Libeňskou spojku, jejichž realizací dojde ke kompletnímu dokončení městského okruhu.

Celý dokončený městský okruh jakožto součást radiálně okružního systému představuje zcela zásadní předpoklad zlepšení dopravy v Praze.

Současně umožní významně omezit průjezdnou dopravu centrem a aktivovat řadu dalších regulačních a ochranných opatření ke zlepšení životního prostředí v Praze.

Šetříme opravdu škrtním?

Ing. Bořivoj Kačena, předseda Společnosti pro rozvoj silniční dopravy

V posledních letech se rozmnožilo používání slov se základem ve slovese „škrtnat“ ve smyslu spořít, šetřit, ušetřit. Zvláště politici „škrtnání, šetření“ velice zneužívají, aby dostali svým, většinou nedostatečně promyšleným předvolebním slibům. Přitom dávná i blízká historie i současnost ukazují, že zpravidla škrtnání = šetření umožňuje dosáhnout krátkodobých cílů, ale z hlediska dlouhodobého výhledu jde vlastně o zločin na budoucích generacích, protože ty pak takové „škrtnání“ mnohonásobně draze zaplatí a to nejen přímo nominálně, ale i v mnoha dalších celospolečenských a morálních ztrátách.

Proč o tom píšu takto obecně? Abych uvedl dva konkrétní příklady z našeho silničářského oboru.

V roce 1967 se začala stavět dálnice D1 Praha-Brno. Dva největší tehdejší silniční národní podniky (SSŽ a DSO) se rozhodly pořídit si strojní vybavení na dlouhodobou výstavbu dálniční sítě v ČSSR. Včetně bezbočnicového finišeru Guntert+Zimmermann (G+Z), kterým bylo možno pokládat 24 cm tlustou cementobetonovou vozovku v plné šířce 11,5 metru rychlostí cca 1 běžný metr za 1 minutu. Tak byl i postaven jeden z prvních úseků D1 Čestlice-Mirošovice v délce 13,5 km. Byla vybudována jízdní dráha pro provoz aut ve 2 jízdních pruzích včetně širokého odstavného pruhu v jednom směru nebo pro 3 jízdní pruhy (stoupací pruh) v jednotném cementobetonovém po-

vrchu. (Což umožňovalo a dodnes umožňuje ve jmenovaném úseku snadněji realizovat dopravní opatření pro 2+2 jízdní pruhy v jednom pásu.)

Dodavatelské firmy tehdy navrhly, aby se takto postavila celá D1 až do Brna (opakuji: oba jízdní pásy v CB krytu na plnou šířku 11,5 m, bez komplikované výstavby živičných odstavných a stoupacích pruhů a jejich údržby a i oprav podélné spáry. Vyřešeno by bylo i rozpětí mostů přes dálnici a také všechna dopravní opatření pro 2+2 jízdní pruhy v jednom pásu). Návrh dodavatelů však „sestřelili“ vyznavači škrtnutí a šetření na straně investorů a projektantů a další úseky D1 byly postaveny, jak to dnes vidíte při modernizaci D1. Škrtnutí (a tedy „úspory“) činily asi 2 až 6 % z ceny stavby, což byl i z dnešního hlediska nepa-

trný obnos, vzhledem k tomu, kolik se musí na dnešní modernizaci D1 vynaložit, protože šířkový profil vozovkového souvrství je v celé délce trasy D1 nehomogenní a také rozpětí mostů přes dálnici je nedostatečné. „Škrtači a šetřilkové“ tehdy zvítězili a státní rozpočet 2013-2020 jejich vítězství zaplatí.

Druhý příklad je z poloviny 70. let. Průmyslový polookruh v Praze (PPO) v křížení s Černokosteckou ulicí (Kutnohorskou) byl a je dopravně zatíženým uzlem. Desetitisíce aut stojí i dnes na úrovňové křižovatce řízené světly, ve všech směrech po velkou část dne. Celospolečenské ztráty umí někdo vyčíslit, jsou nesporně v desítkách milionů korun ročně. Přitom původní projektové řešení obsahovalo jednoduchý mostní objekt, který by umožnil mimoúrovňové křížení obou hlavních směrů. Určitá skupina odborníků však rozhodla, že se musí (nepamatují se přesně – asi 20 až 30 milionů korun) na této stavbě za každou cenu ušetřit a mostní objekt byl škrtnut a z projektu vypuštěn. A my za volantem trpíme a platíme a až se bude stavět někdy MÚK, bude stát stamiliony a dopravní opatření při výstavbě budou trápit nervy a peněženky řidičů.

Byl jsem konkrétní, abych vysvětlil můj názor na nepromyšlené „škrtnání a šetření“.

Na závěr připomenu slavný slogan, který napsal slavný americký manažer Lee Iaccocca (General Motors, Ford aj.): **„Běda korporacím, kterým vládnou účetní!“**

Priority při výstavbě dálnic SR

Ing. Ján Mišura, riaditeľ Slovenská obchodná a priemyselná komora Žilina

Obchodné, priemyselné a hospodárske komory v r. 2015 deklarujú prioritné úseky do r. 2020, ktoré treba rozostavať v tejto sedemročnici Európskej Únie, v Slovenskej republike vo väzbe na úseky dálnic v Českej republike, Poľskej republike a Maďarskej republike. Okrem toho navrhujeme vybrané priority v železničnej doprave a vodnej doprave. V oblasti zlepšenia cestnej dopravy úzko spolupracujú komory Žilina, Ostrava, Bielsko-Biala, Katowice, Zlín, Brno, Trenčín, Prešov, Krakow, Rzeszow, Združenie pre rozvoj Moravskoslezského kraja, Združenie pre rozvoj dopravnej infraštruktúry na Morave, atď. Doporučenia a návrhy budeme priebežne aktualizujeme a predkladáme exekutívam na krajských, republikových, európskych úrovniach.

I. DOPORUČENIA A PRIORITY V CESTNEJ DOPRAVE

A.) Pozitívne hodnotíme od poslednej konferen-

cie kroky, ktoré exekutíva Ministerstvo dopravy SR, ČR, MR, PR realizovali:

• V Poľsku uvedenie do prevádzky dálnice S69

v úseku Bielsko-Biala-Zywiec v plnom profile, v Maďarsku dálnice Gyor-Czorna, na Slovensku úseku Martin-Turany.

• Pokračovanie výstavby v ČR RC I/11 Třanovice-Třinec-Bystřice, úseku D3 Svrčinovec-Zwardoň, úseku D1/E50 Hričovské Podhradie-Lietavská Lúčka, úseku E50/D1 Hubová-Ružomberok-Ivachnová, úseku R2 Pstruša-Kriváň.

• Reálne začatie výstavby dálničného tunela Žilina-Martin na E50/D1 v smere na Ružomberok. Tunnel Višňové zásadne komfortne sprístupní strediská cestovného ruchu v SR, PR, na Liptove, Turci, ▶

Orave v Nízkých a Vysokých Tatrách pre turistov zo západu EÚ z Česka, Nemecka, atď. a zo Slovenska a opačne.

- Bezplatné cestovanie železnicou v SR pre študentov, atď., ktoré prispelo cestovnému ruchu nie len občanom SR, ale aj ČR, PR a MR.

B.) So znepokojením konštatujeme plánované uzavretie najkratšej trasy z Česka na Liptov, Oravu, do Prešova a Košíc, hlavného európskeho koridoru E50 v úseku Žilina-Martin cez Strečno. Spôsobí to nevyčísliteľné škody, náklady podnikateľom, firmám, investorom, cestovnému ruchu, atď. Cez Strečno po E50 prechádza denne 30 000 automobilov. Vieme, že túto situáciu spôsobila exekutíva v roku 2000 a 2002, že nepokračovala vo výstavbe diaľničného tunela E50 do Martina, ktorý sa začal stavať v roku 1998 a konečne pokračuje od roku 2015. Priemyselné komory V4 upozorňovali exekutívu od roku 2000 na priority podnikateľov, investorov, európskej komisie, ale do roku 2009 našu spätnú väzbu nerešpektovali. Preto žiadame do roku 2019 riešiť dopravu do dokončenia tunela Višňové dočasne nasledujúcimi riešeniami:

- výstavbu galérie nad cestou E50, I/18 a sanáciu skaly pod hradom Strečno tak, aby sa doprava neprerušila, pretože aj cez vikendy budú mať firmy a podnikatelia ekonomické straty v cestovnom ruchu

- ak sa doprava bude musieť prerušovať riešiť dopravu západ-východ na E50 „okolo Kie“ s dočasným „vojenským mostom“ so štátnych hmotných rezerv s vyústením na cestu I. triedy I/18 oproti „Starhradu“, vedľa súčasnej železnice,

- zlepšiť parametre cesty Žilina-Terchová-Párnica,

prepustiť tam dočasne dopravu s neobmedzenou nosnosťou a nech štát ju legislatívne preberie do spravovania a údržby,

- žiadame prepustiť dopravu s neobmedzenou hmotnosťou na úseku Krasno nad Kysucou – Oravská Lesná, kde nové cestné prepojenie vyhovuje parametrom,

Zdôvodnenie: Je to hlavný európsky koridor VA., E50, ktorý profiluje dopravu západ-východ a začína vo francúzskom Breste – Paríž – Nemecko – Praha – Žilina – Ružomberok – Košice – Mukačevo – atď.

Priority: Doporučujeme v cestnej doprave priorityne začať výstavbu diaľnic na úsekoch:

0. úsek diaľnice D3/E75 Svrčinovec – Čadca/Bukov (tranzit cez mesto Čadca)

1. úsek RC **Via Czecho-Slovakia** – R6/R49 **Púchov-Mestečko**-Střelná-CZ hranica-Zlín

2. úsek diaľnice „**Via Adriatica/Baltica**“ – D3/E75 **Brodno – Kysucké N. Mesto**

3. úsek diaľnice „**Via Czecho-Slovakia**“ – D1/E50, Turany-Kraľovany-Hubová

4. úsek rýchlostnej cesty (RC) – R4 **Svidník-Šarišsky Štiavnik-Radoma**, Via Carpatia

5. úsek RC, **Via Balt-Orient** – R3: D. Kubín-Svošov/Hubová – (peáž E50) - **Martin-Kremnica**

V úseku R3 Pribovce-Turčianske Teplice postavíť v trase existujúcej cesty I./65.

6. úsek RC Via Balt-Orient – R3: Nižná-Tvrdošín

Zdôvodnenie: „Core“ európsky koridor TEN-T D3, D1, R3, R6; „Comprehensive“ európsky koridor R4 intenzity dopravy, priority podnikateľskej, priemyselnej komunity, hospodárskych a priemyselných komôr Žilina, Katowice, Ostrava, Krakowa, Gyor,

Zlín, Bielsko-Biala, Brno, zmiešaných komôr, investorov, etc.

C.) v Poľskej republike priorityne začať výstavbu:

- úsek rýchlostnej cesty **S69 Milówka-Wegierska Górká** - Via Adriatica/Baltica

- úsek RC **S19 Rzeszow-Krosno**
- rekonštrukcia cesty 1. triedy Nowy Sacz-Stará Ľubovňa

D.) v Českej republike priorityne začať výstavbu:

- úsek rýchlostnej cesty **R49/R6 Zlín-Vizovice-Střelná** - Via Czecho-Slovakia

- RC **R52 Brno-Mikulov** - Viedeň

E.) v Maďarsku:

- úseky diaľnic **E65/M86 Szombathely-Lenti** a **M86 Czorna-Sopron**

II. DOPORUČENIA A PRIORITY K ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE

A.) v Poľskej republike - úsek Zebrzydowice-Katowice - doporučujeme modernizáciu na rýchlosť 160km/hod.

B.) v ČR - úsek Č. Těšín-Dětmarovice - doporučujeme modernizáciu na rýchlosť 160km/hod.

III. DOPORUČENIA A PRIORITY K VODNEJ DOPRAVE

Podporujeme stratégiu rozvoja vodnej dopravy medzi SR, ČR a PR. Doporučujeme realizovať vodnú cestu „Dunaj-Váh-Morava-Odra“ na trase Komárno – Piešťany – Veselí nad Moravou – Přerov – Ostrava-Bohumín – Kedzierzyn – Kožle. Nedoporučujeme realizáciu vodnej cesty **Dunaj-Váh-Kysuca-Odra**. Cez subregión Kysuce a jablunkovský priemysel, ktorý je stále zapísaný v európskych projektoch.

