



## DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, CESTA K PROSPERITĚ



6: Luhačovická výzva 2016. Na čem se shodli účastníci tradiční konference.



8: Přehled aktuálního stavu příprav výstavby dálnic a silnic I. třídy.



12: Region střední a východní Moravy je z pohledu železniční dopravy významný.

**Z obsahu****Strana 4**

SRDIM se obrací na představitele Evropské komise.

**Strana 7**

Příprava rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2017.

**Strana 10**

Josef Štrba: Hrozí dopravní kolaps!

**Strana 14**

Jak dál v dopravním stavitelství?

**Strana 15**

Příprava a výstavba dopravní infrastruktury – možnosti jak ji zefektivnit.

**Strana 18**

Vysokorychlostní tratě v ČR, koncepce a otázky k řešení.

**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, Bařův areál.

Odpovědný redaktor: Libor Žádník.  
Kontakt: tel: +420 736 166 116  
e-mail: [info@infrastrukturamorava.cz](mailto:info@infrastrukturamorava.cz)  
[www.infrastrukturamorava.cz](http://www.infrastrukturamorava.cz)

Datum uzávěrky 5. ročníku:  
21. listopadu 2016.

# V roce 2017 pořádáme

## MORAVSKÉ DOPRAVNÍ FÓRUM

OLOMOUC

10. 4. 2017

## STŘEDNÍ MORAVA

křižovatka dopravních  
a ekonomických zájmů

LUHAČOVICE

21. 9. 2017



**Ať se vždy vydáte správnou cestou**

**PF<sub>2017</sub>**

Vážení přátelé,

magazín Dopravní fórum, který pravidelně vychází koncem roku, je především bilančním shrnutím hlavních aktivit Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě (SRDIM), které se dlouhodobě zabývá podporou a koordinací rozvojových projektů v oblasti střední a východní Moravy.

I v letošním roce jsme uspořádali dvě odborné dopravní konference – Moravské dopravní fórum, jež se uskutečnilo na jaře v Olomouci, a mezinárodní setkání v Luhačovicích pod názvem Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů. Obě konference si za dobu své existence získaly pevné místo v kalendáři představitelů ministerstev, krajů, municipalit, zástupců podnikatelské sféry, odborníků v dopravě, poslanců a senátorů zvolených za naše regiony, stejně tak jako u partnerů ze Slovenska. Na platformě těchto odborných fór jsme mohli společně diskutovat nejdůležitější problémy dopravní infrastruktury na úrovni státu i regionů.

Výstupy z obou konferenčních akcí jsme dále komunikovali směrem k orgánům veřejné správy, a to včetně premiérů a ministrů české a slovenské vlády.

I nadále chceme pokračovat v prosazování priorit rozvoje dopravní infrastruktury na Moravě, informovat o nich veřejnost a municipalitu, pomáhat hledat průchozí technická řešení a podílet se na koordinaci a odstraňování největších překážek při jejich realizaci. Optimistický přístup současných vlád k investicím, zejména pak k investicím do dopravní infrastruktury, a důraz kladený na dobudování kapacitního dopravního propojení Pomoraví na české straně a Pováží na slovenské straně, vytvořil příznivou atmosféru pro postupnou realizaci páteřní silniční sítě a naplnění závěrů Dopravní politiky ČR i průběžně čerpání fondů EU v tomto programovém období.

S velkým napětím jsme v roce 2016 sledovali vývoj jednání s Evropskou komisí týkajících se aplikace zákona 39/2015. Snad se vyjednávacím dobrou věc podařila – to se však ukáže v průběhu příštích let. Je však třeba být neustále při přípravě infrastrukturních projektů ofenzivní, jelikož dosavadní zkušenosti s aktivistickým vystupováním tzv. ekologických iniciativ v průběhu přípravy staveb jsou pro nás dostatečným varováním! Naším společným cílem by mělo být dobudování dálniční sítě na plánovaných asi 2 200 km do roku 2030, což by znamenalo odevzdat do provozu téměř 70 km nových dálnic ročně. To je opravdu těžký úkol. Pokud se proto v příštích letech výrazným způsobem nezmění a nezdědne stavební legislativa, tak nám z tohoto ambiciózního cíle zbudou pouze „zbožná přání“.

Proto s optimismem i s nadějí sledujeme, jak se podaří připravit a zrealizovat 9 prioritních staveb se zvláštním režimem EIA, mezi něž patří například poslední část dálnice D1 136 Říkovice-Přerov, dálnice D49 01 Hulín-Fryšták, či D55 05 jiho-

východní obchvat Otrokovic, ale i dalších staveb v objemu 150 miliard, u kterých je nutno verifikovat proces EIA, což bude znamenat jistý dopad na očekávané termíny zahájení těchto akcí.

V této souvislosti jsme nemohli nechat bez patřičné odezvy „žalovací dopis“ ekologického spolku EGERIA (z Otrokovic), který byl adresován Evropské komisi, a to generálním ředitelům DG ENVI, DG MOVI a DG REGIO, jež obsahoval mnoho zavádějících informací a polopравd o řešení problematiky životního prostředí v ČR – konkrétně v rámci přípravy stavby D49. Na tento zjevně destruktivní akt jsme zareagovali vysvětlujícím dopisem, který jsme zaslali představitelům Evropské komise, aby v Bruselu věděli, že v ČR existují i jiné občanské spolky, které naopak výrazně podporují urychlení realizace infrastrukturních projektů (text dopisu je zveřejněn na straně 4, případně je k dispozici na [www.liborlukas.cz](http://www.liborlukas.cz)).

V oblasti železniční infrastruktury se intenzivně věnujeme zejména stavu přípravy modernizace a elektrizace železniční tratě Otrokovice-Zlín-Vizovice a navazující problematiky výstavby nového dopravního terminálu Zlín centrum. Věříme, že i pokračující příprava dalších rekonstrukcí železničních tratí umožní jejich brzké zahájení v příštích letech.

Fundamentální problém s nekonečně dlouhou dobou potřebnou k přípravě a legalizaci jednotlivých infrastrukturních projektů spočívá ve stavebních předpisech, které vůbec nepřejí očekávanému rozvoji dopravní infrastruktury u nás. Provázanost legislativy s přípravou staveb je natolik významná, že bez široké politické shody o její zásadní úpravě ve prospěch zjednodušení procesů nelze najít uspokojivé řešení. Zvláště pokud chceme výrazně urychlit realizaci prioritních projektů a tím plynule odčerpát EU fondy do roku 2020. A především pak zrealizovat páteřní silniční síť do roku 2030.

Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě chce být i nadále konstruktivním a sjednocujícím prvkem v řadě partikulárních zájmů s cílem pomáhat pozitivně ovlivňovat procesy a cesty vedoucí ke zlepšení současné situace v rozvoji dopravní infrastruktury v ČR. Chceme i nadále hledat společný přístup i na druhé straně hranice u slovenských kolegů, kteří se potýkají s obdobnými problémy.

Je třeba v této souvislosti zdůraznit, že máme velkou radost z toho, že existuje silná podpora dostavbě páteřní dopravní infrastruktury ze strany vlády ČR i SR, což je patrné ze společných prohlášení ze setkání vlád ve Skalici, Valticích i letos v Bratislavě.

I naše sdružení přispělo svou „troškou do mlýna“, když iniciovalo uzavření Memoranda o koordinované spolupráci při přípravě a prosazování realizace propojení regionů Moravy, Slezska a severozápadního Slovenska dopravní infrastrukturou. Stalo se tak v rámci doprovodného programu le-



tošního ročníku mezinárodní konference Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů v Luhačovicích. Pod Memorandem, jehož cílem je urychlení přípravy a realizace dálnice D49 a D48 na české straně a rychlostní silnice R6 a R5 na slovenské straně, jsou podepsaní představitelé krajů Moravskoslezského, Olomouckého, Zlínského, Trenčianského, Žilinského, dále svůj podpis připojili představitelé Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, Slovenské obchodní a průmyslové komory v Žilině a Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě. Slavnostního aktu se jako čestný host konference zúčastnila a Memorandum podpořila velvyslankyně ČR na Slovensku paní Lívie Klausová.

Vážení přátelé,

k dosažení společných cílů, kterých máme opravdu hodně, nám nezbývá nic moudřejšího, než aktivně spolupracovat na všech úrovních při hledání vhodných forem řešení pro kontinuální rozvoj dopravní infrastruktury v ČR i SR. Je zkrátka potřebné, abychom všechna naše slova přetavili do skutečných činů a výsledků společné práce. Veřejnost to od nás jistě očekává.

Věřím, že i tento magazín se může stát vhodnou inspirací pro naši další společnou práci.

Jelikož se nacházíme v samém závěru kalendářního roku, dovoluji, abych vám všem poděkoval za spolupráci a popřál radostné Vánoce a mnoho úspěchů v roce 2017.

**Libor Lukáš,**

předseda Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě

Děkujeme partnerům sdružení: společnostem CONTINENTAL BARUM, TESCOMA, ČESKÁ ZBROJOVKA, MEOPTA OPTIKA, ALPINE Bau CZ, EUROVIA, SWIETELSKI stavební, STRABAG, PORR, HBH Projekt, SKANSKA, Dopravoprojekt Brno, VUT Brno, UTB Zlín, CREAM Real Estate, METROSTAV/KKS, Vysoká škola logistiky a dalším partnerům -fyzickým osobám jakož i ostatním společnostem, jako jsou ŠZDC, ČSAD Invest, Firesta, TAST ORN, SUDOP, VIAPONT, Pragoprojekt, Centroprojekt, SAMDI, Colas, ACO stavební prvky, SDS EXMOST, REPONT, VIADESIGNE, SUS Zlínska, SUS Kroměřížska, SUS Slovácka, SUS Valašska, SIGNAL Bau, PK Ossendorf, Dopravoprojekt Ostrava, ale i dlouhodobým podporovatelům 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.

## SRDIM se obrací na představitele Evropské komise

**Ekologický spolek EGERIA, z.s. (z Otrokovic), zaslal Evropské komisi, a to generálním ředitelům DG ENVI, DG MOVI a DG REGIO, "žalovací dopis", jenž obsahoval mnoho zavádějících informací a polopравd o řešení problematiky životního prostředí v ČR – konkrétně v rámci přípravy stavby D49. Na tento zjevně destruktivní akt jsme zareagovali vysvětlujícím dopisem, který jsme zaslali těmto představitelům Evropské komise, s cílem demonstrovat, že v ČR existují i jiné občanské iniciativy, které naopak výrazně podporují urychlení realizace infrastrukturních projektů. Tento dopis, který je v plném znění uveden níže, jsme zaslali na vědomí rovněž členům vlády ČR, poslancům Evropského parlamentu, příslušným poslancům a senátorům a dalším představitelům hospodářské a veřejné sféry.**



Vážení představitelé Evropské komise, dovolujeme si vás oslovit v souvislosti s dopisem nevládní neziskové organizace Egeria, z.s., ze dne 23. 5. 2016, kterým se vyjadřuje k 11 prioritním dopravním stavbám České republiky, souvisejícímu schvalovacímu procesu v ČR a konkrétně k dálnici D49 a stavbě D4901 Fryšták – Hulín.

Nejprve dovolte krátké představení naší organizace. Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě je nestátní nezisková organizace zabývající se komplexním řešením dopravní situace střední a východní Moravy, vzniklé návazně na začlenění dopravní sítě této zájmové oblasti na dopravní síť ČR a ostatních zemí Evropské unie. Za dobu své existence se sdružení vlastní iniciativou a odborným přístupem etablovalo jako všeobecně respektovaná platforma pro řešení nejpalčivějších problémů dopravní infrastruktury na Moravě. Naši činnost podporuje široké, regionálně uznávané spektrum fyzických osob, volených představitelů měst a obcí, zástupců akademické sféry a klíčových podnikatelských subjektů, které se prezentuje svým zájmem pomoci řešit někdy až katastrofální situaci dopravní infrastruktury v této části ČR.

Spolek je založen na dobrovolné činnosti, jejímž hlavním smyslem je přispění k dosažení konsenzu zainteresovaných partnerů při přípravě a realizaci dopravní infrastruktury ČR. Za tímto účelem jsou mimo jiné každoročně pořádány odborné konference, jejichž účastníky jsou společně s výše zmíněnými podporovateli také představitelé státu, regionálních a místních samospráv, zahraniční partneři a renomovaní odborníci na předmětnou problematiku. Z pozice konzultantů spolupracujeme a koordinujeme velké infrastrukturní projekty v ČR. Naším prioritním zájmem je zlepšení doprav-

ni dostupnosti, která je nezbytnou podmínkou udržitelného socioekonomického rozvoje v regionu postíženém vysokou mírou nezaměstnanosti. Ve snaze o zodpovědné chování máme přirozený zájem, aby byly všechny významné projekty dopravní infrastruktury realizovány citlivě, při respektování a maximálním ohledu na obecně uznávané, zákonné, geografické, sociální i historické aspekty rozvoje území, jejichž nedílnou součástí je také ochrana životního prostředí. Zastáváme názor, že jen vzájemná synergie se současnými potřebami společnosti zajistí příznivé podmínky pro život příštích generací.

Vzhledem k našim reálným aktivitám, získaným zkušenostem, znalosti problematiky, území i zmíněných projektů se cítíme být dostatečně fundovanými pro vyjádření k postojům spolku Egeria, z.s., prezentovaným shora uvedeným dopisem Evropské komisi. Impulzem pro naši reakci je nesouhlas s věcným obsahem dopisu a odmítnutí autorovy snahy navodit dojem, že má erudici zaujmát k popisované materii odborný postoj a že vyjadřuje stanovisko široké skupiny obyvatelstva v ČR. Touto cestou chceme upozornit na záměrné zkreslování faktů a užívání neúplných informací, tendenční hodnocení činnosti institucí veřejné správy v ČR a nedostatečný popis faktického stavu věcí u komentovaných dopravních staveb.

Zatímco vláda, regionální a komunální orgány vyvíjí mimořádné úsilí, aby dostavbou dopravní infrastruktury vedle jiných cílů dosáhly také snížení nehodovosti v dopravě, exhalací a znečištění životního prostředí výfukovými plyny či hluku v obcích a městech, působí v ČR spolky, které svými soustavnými obstrukcemi toto úsilí pod rouškou ochrany životního prostředí z velké části negují. Spolek Egeria z.s., jehož jediným, veřejně dohled-

atelným členem je právě sám autor dopisu, je jejich typickým příkladem. Na rozdíl od spolku Egeria máme velmi odlišný názor na současný stav ochrany životního prostředí, která je v České republice širokým veřejným zájmem, garantovaným Ústavou ČR, Listinou základních práv a svobod, a je chráněna zákonem č. 17/1992 Sb. o životním prostředí.

Za nepřijatelné považujeme soustavné znevažování mnohaletých snah a důsledné práce samospráv i hospodářského sektoru směřujících k realizaci projektu D4901 Hulín - Fryšták, zařazeného do Transevropské dopravní sítě TEN-T (Core Network), který prošel a i nadále prochází v ČR legitimními a velmi přísnými správními procesy v oblasti životního prostředí.

Žijeme v ústavně zakotveném právním a demokratickém státě a uznáváme, že ze samotné podstaty demokracie vychází rozmanitost názorů. Stejně tak i fakt, že různé skupiny vedeny snahou ovlivnit celou společnost budou za své názory lobovat všemi dostupnými prostředky. Nezpochybňujeme právo jednotlivce i skupiny na subjektivní postoj a možnost jeho veřejné prezentace. Stejně tak i právo na spravedlivé projednání a vypořádání vznesených připomínek veřejnými institucemi.

Nelze ovšem souhlasit s praxí spolku Egeria, která ze zásady neakceptuje jiný názor, odlišné potřeby jednotlivců i společenství. Praxí, která je neochotná k věcnému jednání a hledání upokojivých či kompromisních řešení pro všechny zúčastněné. Praxí, která uznává právní řád České republiky, a potažmo i Evropské unie, pouze pro podložení vlastních kroků, a odmítá je vždy, když nejsou akceptovány. Jinak si totiž nelze vysvětlit postoje spolku Egeria, který deklarující svou nezávislost obviní ze „zaujatosti“ každého, kdo nesouhlasí s jeho názory, jako „nevyvážené a ignorující jiné představy“ označí každé rozhodnutí, se kterým nesouhlasí, z „konfliktu zájmů“ obviní každé odborné vyjádření, které neodpovídá jeho zájmům, a jako „vadný“ označí konečný výsledek každého procesu, který mu nevyhovuje. Denně se setkáváme s mnoha subjekty, jejichž zájmy jsou protichůdné, ctíme pluralitu názorů, a hledáme konsenzus směřující ke zlepšení projednávaných projektů. Nadějí v budoucí příznivý vývoj nás naplňuje skutečnost, že až na výjimky je se všemi možno nalézt společnou řeč a řešení. Spolek Egeria svou soustavnou negací, v současné chvíli již iracionální a hraničící s demagogií, prokazuje, že jeho cílem není proklamovaná náprava nepříznivého stavu, obecné blaho či kompromisní řešení, ale pouze naplnění vlastních cílů, jejichž reálná podstata ve vztahu k projektům již není zřejmá jeho příznivcům ani odpůrcům.

Výše uvedené skutečnosti nás vedly k napsání tohoto dopisu. Pro doložení předkládané argumentace v příloze zasíláme šířeji formulované stanovisko k dílčím částem dopisu. Žádáme vás o jejich zahrnutí do projednávání stanoviska k dopisu spolku Egeria, z.s.

S úctou

**Libor Lukáš,**

Chairman of the Association for the Development of Transport Infrastructure in Moravia

# ROZVOJ DOPRAVNÍ SÍTĚ STOJÍ NA ČTYŘECH PILÍŘÍCH

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

Ministerstvo dopravy v současné době sleduje čtyři hlavní pilíře pro zajištění rozvoje dopravní sítě v dalších letech

- 1) Pilíř legislativní
- 2) Pilíř technický
- 3) Pilíř finanční
- 4) Pilíř lidských zdrojů

Tento článek se týká především pilíře finančního, ale nelze se alespoň v rychlosti nedotknout i těch ostatních.

**Pilíř legislativní** se v této době zaměřuje především na projednání novely stavebního zákona a novely zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Souběžně se připravují podklady pro případnou novelu zákona o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, a to ve dvou stupních tzv. „malé novely“ obsahující pouze drobné úpravy v rámci stávajícího systému schvalování a přípravy staveb, a „velké novely“, jejíž vizí je zásadní zjednodušení, která je však vázána na konečné schválenou podobu stavebního zákona a předpokládá se tedy až pro jednání nové poslanecké sněmovny.

**Pilíř technický** se týká především existence všech závazných vyhlášek a metodik pro přípravu a realizaci staveb. Rovněž se zaměřuje na zjednodušení vnitřní administrativy schvalování záměrů projektů. Elektronizace dokumentů apod.

**Pilíř lidských zdrojů** stojí na stabilizaci pracovníků jak ve veřejné, tak soukromé sféře. V rámci státu se jedná o vytvoření podmínek, které zajistí dostatečnou motivaci pro to, aby lidé nastupovali a zejména neodcházel z pozic na MD, SFDI, a hlavních investorských organizacích. Pro stabilizaci v soukromém sektoru pak je především důležitá předvídatelnost objemu prací a jasně nastavené obchodní vztahy.

**Finanční pilíř** stojí na dvou finančních oblastech – v oblasti oprav to jsou národní zdroje SFDI a v oblasti investic prostředky EU. Z hlediska rozvoje sítě je jistě důležitější část investic.

V rámci **Operačního programu Doprava II** (v letech 2014-2020) bylo celkově alokováno 4,7 mld. EUR, čímž tento operační program zastává v kontextu České republiky své místo jako jeden z finančně nejsilnějších operačních programů. Finanční prostředky připravené k čerpání z OPD II pocházejí z kombinace prostředků Fondu soudržnosti (FS) a z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR). Hlavním cílem je zejména dokončení páteřní infrastruktury a napojení regionů na síť TEN-T, zlepšení infrastruktury po stránce kvality a funkčnosti, odstranění přetrvávajících úzkých míst v klíčové infrastruktuře nebo v neposlední řadě i podpora udržitelné mobility s důrazem na města. Pro silniční dopravu jsou v tomto kontextu stěžejní zejména: Prioritní osa č. 2 **Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu** a Prioritní osa č. 3 **Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T**. V rámci každé osy jsou definovány příslušné specifické cíle. Prioritní osa č. 2 představuje evropské spolufinancování z Fondu soudržnosti (FS). Zastupuje celkem 28,3% celkové alokace operačního

programu, tj. cca 1,55 mld. EUR. Její součástí jsou především investice do výstavby a modernizace dálnic a rychlostních silnic včetně jejich vybavení ITS, systémů řízení městského silničního provozu a do rozvoje sítě napájecích stanic alternativních energií na silniční síti.

Prioritní osa č. 3, oproti ose 2, představuje kofinancování z prostředků Evropského fondu regionálního rozvoje (EFRR). Reprezentuje celkem 19,2% alokace OPD II, tj. cca 0,9 mld. EUR a je zaměřena především na investice do výstavby a modernizace silnic mimo síť TEN-T.

První průběžné výzvy byly vyhlášeny již v roce 2015 (30. 11. 2015) v rámci strategického cíle 2.1 (silniční infrastruktura na TEN-T) to byly 2 výzvy, v rámci cíle 3.1 (silniční infrastruktura mimo TEN-



-T) jedna. V roce 2016 byly vyhlášeny 4 průběžné výzvy pro fázované projekty (29. 4. 2016), celkem pro 8 konkrétních fázovaných projektů ŘSD schválených v rámci OPD 2007-2013. Fázované projekty jsou již v realizaci, projektové žádosti pro 2. fázi jsou postupně předkládány na ŘO OPD, udělení prvních schvalovacích protokolů se v době přípravy tohoto příspěvku předpokládá během září 2016.

Pro financování jednotlivých stavebních, ale i přípravných prací na vybraných projektech z fondů EU je vedle národního rezortního operačního programu (Operační program doprava II, období 2014-2020) dalším velmi důležitým finančním nástrojem tzv. „fond CEF“ (zkratka odvozena z názvu **Connecting Europe Facility**). CEF je v oblasti dopravy zaměřen na podporu investic do nové dopravní infrastruktury, případně obnovy a modernizace stávající. Zaměřuje se převážně na přeshraniční úseky a odstraňování úzkých míst a chybějících úseků hlavní a globální sítě TEN-T.

Ve vztahu k politice TEN-T jsou navíc definovány koridory, jejichž celkový počet v rámci všech členských států EU je 9, Českou republikou procházejí celkem 3 takto předdefinované koridory, které jsou zároveň podvrstvou hlavní sítě TEN-T. Ke každému koridoru, na základě těchto nařízení, existuje koordinační platforma, jejímž účelem je přeshraniční koordinace činností. Při přípravě výstupů této koordinační skupiny je Ministerstvo dopravy aktiv-

ním účastníkem, neboť obsah tzv. koridorových studií a v nich obsažené preferované projekty jsou následně určitým způsobem preferovány v rámci žádostí o prostředky z CEF ve vztahu k jednotlivým výzvám.

Vzhledem k zatím nekonkrétní podobě financování dopravní infrastruktury poté, co skončí současný operační program OPD II, se v rezortu již poměrně dlouhou dobu objevují snahy o nalezení alternativních forem financování připravovaných projektů. Jako jedna z možných forem se jeví model PPP – **Public Private Partnership**, kde jinými slovy jde o partnerství veřejného a soukromého sektoru. Tento model je populární zejména z toho důvodu, že veřejný sektor často nemá k dispozici takové množství volných prostředků v jednom

čase, které je potřebné pro jednorázové zafinancování projektu. Partnerství se soukromým sektorem nepřináší pouze tu výhodu, že na základě koncesní smlouvy platí veřejný sektor svému soukromému partnerovi mnohem nižší pravidelné částky po zvolenou dobu (často 25-30 let) např. za dostupnost, ale zároveň je zde příslib vyššího inženýrského standardu odvedených prací a podmínka řádné údržby po celou dobu koncese. Ministerstvo dopravy jako pilotní projekty na poli České republiky v oblasti PPP projektů dopravních liniíových staveb předem vytipovalo dálnici D4 a D7. Je to především z toho důvodu, že pro tyto tahy se primárně nepředpokládá možnost kofinancování z prostředků EU, jelikož se nenacházejí na síti TEN-T.

Ministerstvo dopravy v září 2016 organizovalo kulatý stůl jako formu předběžné tržní konzultace pro **realizaci dostavby dálnice D4 formou PPP** a plánuje opětovně vypsat veřejné zakázky na hlavního poradce projektu dle nového zákona o veřejných zakázkách poté, co předchodí zakázka byla v tomto roce Úřadem pro hospodářskou soutěž zrušena. Odůvodnění významné veřejné zakázky na realizaci D4 formou PPP projednala vláda ČR v lednu 2016. Vhodný ucelený úsek k dostavbě se jeví úsek v délce 32 km mezi I/118 a obcí Mirovice + přidružení údržby 12 km existující D4, resp. čtyřpruhové I/20.

## 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 impulsem pro konání již VI. ročníku mezinárodní konference, kterou uspořádalo Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě ve čtvrtek 22. září 2016 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 diskuzní platformou tato konference,“ uvedl předseda Libor Lukáš.

Tuto iniciativu překračující významem hranice regionu podpořili záštitou předsedové vlád České i Slovenské republiky, ministr dopravy ČR, ministr dopravy a regionálního rozvoje SR, hejtmani Olomouckého, Moravskoslezského a Zlínského kraje a předsedové Trenčianského a Žilinského kraje.

Účastníci konference zdůraznili význam vzájemné spolupráce na řešení odpovídající kvality dopravního propojení Pomoraví a Pováží a jeho přínos pro hospodářský rozvoj obou regionů. **Konference reagovala na současný stav přípravy a realizace projektů dopravní infrastruktury a kriticky zhodnotila dopady zákona 39/2015 na časový odsun nejdůležitějších projektů.**

Přítomní podpořili nutnost dalšího propojení České a Slovenské republiky kapacitní dopravní infra-

strukturou. Osobní účast velvyslankyně ČR na Slovensku Lívie Klausové, představitelů Ministerstva dopravy ČR a přítomnost ekonomických expertů, zástupců regionu v českém i Evropském parlamentu, volených zástupců krajů, měst a obcí, SFDI, SŽDC, ŘSD ČR, NDS SR, zástupce EK a představitelů akademické a hospodářské sféry ČR a SR podtrhla význam diskutované problematiky.

Hlavním tématem konference byla problematika **přípravenosti 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 a reálná rizika opoždění jejich přípravy a realizace vyplývající z podmínek novely zákona 39/2015 o ochraně životního prostředí.

Přítomní se kriticky vyjadřovali ke stavu legislativy, která je jednou z hlavních příčin nadměrně dlouhých lhůt přípravy staveb. Hlavní diskuze se však vedla o tom, jak budou naplněny dopravní priority regionu střední a východní Moravy.

V diskuzních příspěvcích zazněla problematika urychlení přípravy a výstavby **dálnice D1 Říkovice – Přerov dálnice D 49 (CZ) – R6 (SK) Hulín – Fryšták – státní hranice SR - Púchov, dálnice D35 v úseku Hradec Králové – Mohelnice,**

**dálnice D55 Olomouc- Přerov a Otrokovice – Uherské Hradiště – Břeclav, tzv. Východní tangenty obchvatu Olomouce silnice I/46, silnice I/35 Valašské Meziříčí – Palačov, I/57 obchvat Valašského Meziříčí, silnice I/44 v úseku Mohelnice – Jeseník, 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, aj. . .**

Významnou událostí doprovodného programu konference byl i slavnostní podpis „**Memoranda o koordinované spolupráci při přípravě a prokazování realizace propojení regionů Moravy, Slezska a severozápadního Slovenska dopravní infrastrukturou**“, za účasti signatářů – předsedy Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě, představitelů krajů Moravskoslezského, Olomouckého, Zlínského, Trenčianského a Žilinského, prezidenta Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje a ředitele regionální Slovenské obchodní a průmyslové komory. Podpisu se zúčastnila i velvyslankyně ČR v Bratislavě paní Lívie Klausová, která podpořila tuto ambiciózní přeshraniční cílenou spolupráci. Cílem Memoranda je vytvořit podmínky pro a zkoordinovat postupy v přípravě a společně vyřešit problémy bránící urychlené realizaci tohoto propojení obou přilehlých oblastí, uzavřel Libor Lukáš.

Účastníci konference na závěr jednání přijali tzv. „**LUHAČOVICKOU VÝZVU 2016**“.

## „LUHAČOVICKÁ VÝZVA 2016“

### Doporučení:

- V rámci připravovaného **společného zasedání vlád ČR a SR v září tohoto roku** opět podpořit prioritní přípravu kvalitního a kapacitního dopravního propojení obou zemí výstavbou nových komunikací R6/D49 mezi slovenskou D1 u Púchova a českou D1 u Hulína a napojení slovenské D3 na vybudovanou českou I/11 v úseku R5 – Svrčínovec – státní hranice ČR/SR.

- K naplnění OPD II vytvořit **podmínky legislativního, věcného i personálního charakteru** umožňující urychlit současné, nedostatečné tempo přípravy liniových staveb. Vytvořit zásobník staveb s ekonomickým přínosem umožňujícím i po roce 2016 úspěšně konkurovat v rámci fondu CEF projektům ostatních zemí. V oblasti majetkoprávní přípravy úpravou zákona o urychlení dopravní infrastruktury (416/2009 Sb.) zásadně preferovat zájmy státu nad partikulárními zájmy.

- Věnovat mimořádnou pozornost přípravě **novely zákona o EIA, v něm především vyřešit dosud žádným pravidlem nelimitovanou účast veřejnosti** a vytvořit tím podmínky k efektivnějšímu modelu řízení procesu přípravy a realizace projektů dopravní infrastruktury a čerpání prostředků programového období EU 2020. Nedopustit opoždění přípravy 9 prioritních projektů připravovaných ve zvláštním režimu a v rámci novely zákona 39/2015 a navazujících předpisů.

- Vyhodnotit zkušenosti s aplikací nového zákona o zadávání veřejných zakázek 134/2016 s cílem zabránit celospolečenským škodám vzniklým neschopností eliminovat nabídky s mimořádně nízkými cenami, které nedovolují zajistit řádné dokončení stavby v čase, kvalitě a s dlouhodobou životností díla.

- 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.

- Vzhledem k předpokládanému brzkému překročení kapacity modernizované dálnice D1 přijmout účinná opatření k významnému urychlení přípravy jednotlivých úseků D 35, jako paralelního spojení Moravy a Čech

### Priority v oblasti silniční infrastruktury:

- zahájit v roce 2017 výstavbu **dálnice D49** jako součást evropské sítě „core network“ stavbou 4901 v úseku Hulín – Fryšták a urychlit přípravu navazujících staveb 4902 v 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 (Beluša/SR)

- dokončit výstavbu **dálnice D1** v ČR jako hlavní dopravní tepny spojující západ s východem republiky, a to urychlením přípravy chybějícího moravského úseku D 0136 Říkovice – Přerov a výstavby úseku D 0137 Přerov – Lipník nad Bečvou,

- urychlit přípravu a výstavbu **dálnice D55** v úseku Olomouc – Přerov a v úseku Otrokovice – Staré Město – Uherské Hradiště – Bzenec s prodloužením do Hodonína a Břeclavi a napojením na dálnici D2. Dořešit technické řešení průchodu trasy D55 v lokalitě „Bzenecké Doubravy“,

- v kontextu závěrů Studie proveditelnosti **D55** s variantou zúženého profilu v oblasti průchodu Bzeneckou Doubravou připravovat rovněž i důležité silniční propojení – „**dopravní kříž I/50 a I/55**“ (u Uherského Hradiště – Kunovice),

- pokračovat v přípravě a výstavbě **silnice I/35** Valašské Meziříčí – Palačov (D48), **tzv. Palačovské spojky** a přípravě **silnice I/57** obchvat Valašské Meziříčí s pokračováním na Vsetín,

- přijmout účinná opatření k významnému urychlení přípravy jednotlivých úseků D 35, **v úseku Hradec Králové – Mohelnice** jako strategického kapacitního propojení ČR v západovýchodním směru.

- 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 oblasti železniční infrastruktury:**

- 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 s prioritní realizací železniční stanice Vsetín,
- zahrnout do připravované koncepce vysokorychlostních tratí připojení krajského města Zlína.

**Priority v oblasti vodní dopravy:**

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

**Priority v oblasti letecké dopravy:**

- pokračovat v dialogu o budoucím využití letišť Kunovice a pravidelném leteckém spojení s letištěm V. Havla v Praze. (redakčně kráceno)

## Příprava rozpočtu SFDI na rok 2017 a hlavní rizika

Ing. Zbyněk Hořelica, ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury

**Státní fond dopravní infrastruktury sestavil "Rozpočet SFDI na rok 2017 a střednědobý výhled na roky 2018 a 2019", který projednala vláda ČR a následně byl předložen ke schválení Sněmovně. Předložený dokument navrhuje realizovat akce z oblasti silniční, železniční a vodní infrastruktury. Jeho součástí jsou také výdaje na poskytování příspěvků, jako je výstavba cyklostezek, akce na zvyšování bezpečnosti, nové technologie apod., včetně dodatečně zařazených nových oblastí financování SFDI (novelou zákona o SFDI se rozšířil okruh možných financovatelných akcí), jako jsou multimodální překladiště, tzv. křížení účelových komunikací s nadřazenou sítí, vybavení letišť technickými prostředky k ochraně před protiprávními činy, zlepšení řízení dopravního provozu apod.**



Rozpočet a střednědobý výhled SFDI v letech 2017 – 2019 vychází z finančních rámců stanovených vládou ČR pro rok 2017 a střednědobý výhled pro roky 2018 a 2019, přičemž rozpočet je připraven jako vybilancovaný se

zapojením odhadovaných převodů finančních prostředků SFDI ke konci roku 2016. Rozpočet roku 2017 vychází z navýšených směrných čísel Ministerstva financí ČR v celkové výši 49 mld. Kč národních zdrojů a při zapojení předpokládaných převodů financí SFDI ke konci roku 2016 pracuje s celkovými národními zdroji ve výši 52 mld. Kč. Se zapojením prostředků EU ve výši 30,1 mld. Kč činí pro rok 2017 celková výše navrženého rozpočtu téměř 82,1 mld. Kč.

Prioritami při sestavování rozpočtu SFDI bylo zejména pokrýt opravy a údržbu sítě, nově včetně nemovitostí – osobních nádraží a dopravně významných vnitrozemských vodních cest, globální položky spojené zejména s bezpečnostními opatřeními a realizací akcí menšího rozsahu (zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, protihluková opatření, vybavení letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy, vypořádání staveb po dokončení, pozemní objekty a železniční zastávky atd.), správní výdaje investorů, mýto a telematiku, přípravu akcí (zajištění projektové a majetkoprávní přípravy akcí), akce v realizaci včetně akcí, u kterých je předpokládáno jejich dofinancování v roce 2017, nově zahajované akce s ohledem na možnost vydání stanovisek EIA pro 9 projektů ve zrychleném režimu a nově zahajované akce s ohledem na jejich připravenost a reálnost data jejich zahájení. Finanční rámec národních zdrojů ve výši 52 mld. Kč umožňuje financovat

opravy, údržbu a správu, přípravu akcí, dofinancovat dokončování akcí národních i spolufinancovaných z EU, realizaci akcí a pokrýt nově zahajované akce podle stavu jejich připravenosti.

Oproti předchozímu období se podařilo zapojit výrazně vyšší objem evropských prostředků, které bude možné v příštím období čerpat. Přesto má rozpočet SFDI i určité rezervy. Takovou oblastí jsou opravy komunikací II. a III. třídy, které jsou ve vlastnictví krajů. Disponibilní zdroje SFDI pro rok 2017 neumožňují alokovat finanční prostředky na tento účel do rozpočtu a střednědobého výhledu SFDI. Situace bude řešena obdobně jako v roce 2016, tj. bude počátkem roku 2017 předložen Vládě ČR návrh na zajištění financování oprav silnic II. a III. třídy v roce 2017. Je možné konstatovat, že rok 2017 je relativně dobře finančně zajištěn z hlediska zdrojů, ovšem SFDI stále postrádá víceletou zdrojovou stabilitu, tedy aby výše finančních prostředků určených do dopravní infrastruktury byla meziročně stabilní. Právě konzistentnost zdrojů, resp. výše každoroční dotace ze státního rozpočtu a její změny, jsou tím, co značně limituje nastavení optimálních harmonogramů výstavby velkých akcí. Dotace ze státního rozpočtu je největší, a proto i nejvýznamnější položkou ovlivňující stabilitu příjmů SFDI. Její výši SFDI nemůže přímo ovlivnit, protože je plně v gesci ministerstva financí.

Rozpočtové období střednědobého výhledu, tj. v letech 2018 a 2019, pracuje s navýšenými národními zdroji ve výši 49 mld. Kč v roce 2018 a 50 mld. Kč v roce 2019. Je tedy také poměrně dobře finančně zajištěno, avšak opět je třeba vzít v úvahu, že vzhledem k absenci meziroční zdrojové stability jsou tyto částky víceméně indikativní. Pro roky 2018 a 2019 eviduje SFDI zvýšené požadavky na národní zdroje zejména na spolufinancování OPD 2014-2020 a CEF. V případě, že se podaří v roce 2017 zahájit veškeré předpokládané akce a bude pokračovat příprava nových akcí, bude nutné i přes stávající navýšení zdrojů ve střednědobém výhledu posílit při sestavování rozpočtu pro další období národní zdroje na investiční výstavbu.

Dalším významným zdrojem pro financování dopravní infrastruktury jsou evropské prostředky. Nyní se nacházíme na začátku nového programového období a finančních prostředků je tedy dostatek. I přes skutečnost, že zdroje nové finanční perspektivy jsme začali čerpat až v tomto roce, odhadujeme čerpání cca 1/3 alokace OPD do konce roku 2017. Významnou skutečností, která ovlivňuje SFDI a tedy i financování dopravní infrastruktury v nadcházejícím období, bylo přijetí novely zákona o SFDI. Tato novela zákona o SFDI podstatně rozšiřuje okruh činností, které je možné nově financovat ze SFDI. Novela zákona tak umožňuje financovat doplňující části budované infrastruktury, například jde o zařízení služeb, dále pak akce týkající se výstavby modernizace, oprav, údržby nebo správy dopravně významných vnitrozemských cest a provozování přístavu ve Spolkové republice Německo ve městě Hamburk, také náklady spojené s výstavbou, modernizací a opravami multimodálních překladišť. Další významnou změnou je i možnost financovat tzv. „křížení“ místní infrastruktury s nadřazenou státní dopravní infrastrukturou a náklady související s vybavením letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy.

S rozšířením portfolia financovaných aktivit, které je uvedeno v předcházející části, souvisí i zvýšená potřeba poradenské a kontrolní činnosti. Z pohledu SFDI se nejedná o snahu splovat vlastní přípravou nebo provozně kontrolní činnost u investorů nebo příjemců příspěvků na výstavbu, ale o činnost, která by měla již od samého začátku napomoci investorům realizovat akce, bez obav o správnost dílčích rozhodnutí. Jako příklad lze uvést předprojektovou supervizi, kdy na základě předem vytipovaných projektů specialisté fondu poskytují doporučení, jakým způsobem zvážit některá jak technická, tak především ekonomická kritéria při návrhu realizace. 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 nahromaděná zkušenost bude významným nástrojem, jak investorům pomoci při jejich vlastních aktivitách v oblasti investiční činnosti.

Z výše uvedeného přehledu informací je zřejmé, že směřování SFDI je orientováno na prohloubení angažovanosti ve výstavbě dopravní infrastruktury, která je významným zdrojem pro růst konkurenceschopnosti celé České republiky.

## Bude Česká republika dopravní periferií Evropy?

Ing. Petr Zahradník, MSc., člen Evropského hospodářského a sociálního výboru, Brusel, a poradce prezidenta Hospodářské komory České republiky

**Česká republika v současné době prožívá nadprůměrně příznivé období v porovnání s průměrem EU. Ani tato příznivá kondice a nadto dostatečně objemná zdrojová základna z fondů EU i domácích prostředků však bohužel nevede k tomu, abychom přesvědčivě doháněli deficit v rozvinutosti dopravní infrastruktury, který vůči vyspělejším evropským zemím máme. Znepokojující je, že tento deficit se naopak neustále prohlubuje. Není řešen zásadním způsobem kvalitativní i kvantitativní dluh z minulosti, kdy téma rozvoje dopravní infrastruktury především v celoevropském kontextu nebylo prioritní; a už vůbec nejsou řešeny budoucí rozvojové výzvy v činnostech, které udávají tón vývojovým trendům v tomto oboru.**

Křižovatka, na které se nynější vývojové trendy v dopravní infrastruktuře nacházejí, již skutečně není o opravě lokálních komunikací či postavení nejelementárnější kostry kvalitativně odpovídající sítě dálnic a železničních koridorů, jež umožní pokud možno důstojnou a alternativy umožňující přepravu alespoň do metropolí s námi sousedících států (přestože zatím ani to v našem případě stále neplatí). Je to však čím dál více o propojení jednotlivých dopravních módů, vytváření inteligentních dopravních systémů (kterým může země vyspělá v oblasti strojírenství, elektrotechniky i informačních a komunikačních technologií podobně jako Česká republika výrazně přispět a zvýšit tak svůj produkční potenciál v aktivitách s velmi dlouhou budoucností), rozvoji sdílené, zdrojově efektivní či bezodpadové (cirkulární) ekonomiky, přinášející zcela nové návyky a vzorce chování na trhu. Rozvoj dopravní infrastruktury je čím dál tím více o využití poznatků digitální ekonomiky a vazba mezi ní a stavebnictvím je nyní již pouze jednorázová a elementární; přesto právě překonávání výše zmíněného a dekády trvajícího deficitu v rozvinutosti dopravní infrastruktury by skomírajícímu českému stavebnictví významně pomohlo.

Podcenění těchto vývojových trendů může vést k zásadnímu nevyužití potenciálu, který na tomto poli Česká republika má, i s ohledem na její geografickou polohu. Fakt, že počet dálničních

hraničních přechodů i jednadvacátému století odpovídajících tratí pro železniční dopravu do významných evropských destinací, který je výrazně nižší než v případě zemí, k nimž bychom měli hledět, je jen špičkou ledovce daleko hlubšího a mnohovrstevnatějšího problému.

Jeho součástí je například i to, jakou pozici jsme ztratili v oblasti letecké dopravy, kde Praha v režii Českých aerolinií prostě přestala být oním styčným přestupním místem, ke kterému měla před dvaceti lety docela dobře našlápnuto a které v blízkém regionálním vymezení plně nahradila Vídeň, Mnichov a nabízené šance se úspěšně chápe též Varšava. A to nemluvě o doslova prohyřené příležitosti využití našich regionálních letišť, když příklad, že to jde, nabízejí prakticky všechny sousední země; z pohledu nedávno učiněné dynamiky je jím především pak sousední Polsko, které dokázalo jejich potenciál během jediné dekády naplnit prakticky z nuly.

Další naší slabinou je koordinace jednotlivých dopravních módů v citlivě sestavený a přirozeně fungující celek; neschopnost tohoto dosáhnout je ve vrcholové podobě patrná v případě ruzyňského mezinárodního letiště, z něhož se nelze dostat jinak než po silnici; fatální absence kolejového napojení do hlavního města v podobě vlaku a metra a dále pak do ostatních částí země či relevantního zahraničí, která je naprosto samozřejmá v drtivé většině z libovolně vybra-

ných významných evropských měst, je dalším z odstrašujících případů, jež má však v podobě desítek méně významných kauz své následovníky po celé naší zemi. Téměř na každém kroku vidíme, že například nákladně opravené vlakové nádraží není jakkoliv propojeno s jinou doprovozájící infrastrukturou, která by usnadňovala nabízenou dopravní obslužnost, a na jiném místě téhož sídla je z jiné kapsy veřejných peněz izolovaně prováděna rekonstrukce jiného módu dopravy, aniž by tyto dva projekty byly spolu jakkoliv koordinovány.

Pokračovat ve spánku na této křižovatce tak znamená, že nejenom nebudeme schopni využít přirozených podmínek naší strategické geografické lokace k vytvoření optimální sítě propojené, fungující a kvalitní dopravní infrastruktury, ale též ekonomických přínosů spojených s nabídkou služeb dopravní obslužnosti v minimálně regionálním středoevropském kontextu. Nadto se cíleně připravujeme, jako průmyslově velmi intenzivní země, o možnosti spojené s našim potenciálem v oblasti zpracovatelského průmyslu a jej doprovozájících služeb při rozvoji a aplikaci inteligentních řešení. Dopravní infrastruktura již opravdu nyní není o „dvojkách“ a trojkách“, není o výměně svodidel nebo pražců. Dopravní infrastruktura je o moderním a efektivním systému mobility, nabízejícím komfort, kvalitu, alternativy, pružnost – tedy charakteristiky, v nichž ten stávající systém nemůže uspět ani v jediném ohledu. Je tak žádoucí překonat provinční, izolovaný pohled na jednotlivé segmenty dopravy a porozhlédnout se, jaký stav či dynamika v dopravě a mobilitě jsou patrné za našimi hranicemi. Pokud tedy naším zájmem není Evropě opak, stát se dopravním skanzemem v srdci Evropy a tím přilákat zájem návštěvníků spatřit něco, co se v jejich zemi již tak snadno vidět nedá.

## Výstavba dálnic a silnic I. třídy

Ing. Jan Kroupa, generální ředitel ŘSD

**Vzrůstající tlak na rychlost, bezpečnost a komfort přepravy s sebou přináší požadavek na zajištění odpovídající úrovně dopravní infrastruktury a s tím spojené zajištění dostatečného objemu finančních prostředků na realizaci silničních a dálničních staveb. Kromě základních podmínek, kterými jsou logicky dopravní hlediska, musí výstavba a modernizace dálniční sítě a sítě silnic I. třídy zohledňovat navíc i požadavky ochrany životního prostředí a ochrany zdraví obyvatelstva.**





V tomto směru je třeba hledat proporce mezi disponibilními finančními prostředky, které je stát schopen do dopravní infrastruktury investovat, a dosažením požadovaného cíle, kterým je poskytnutí odpovídající technické a kvalitativní úrovně silničních a dálničních staveb.

Tlak na rozvoj silniční a dálniční infrastruktury je dán nejen potřebou na zajištění vnitrostátních dopravních vztahů, ale i uspokojováním nároků mezinárodní dopravy, a to jak dopravy zdrojové a cílové, tak i dopravy tranzitní, která územím České republiky projíždí. Základním předpokladem pro dosažení těchto cílů je kromě zajištění finančních prostředků i zlepšení legislativního rámce tak, aby se proces přípravy staveb zjednodušil, urychlil a výběr zhotovitelů způsobilý.

Disproporce mezi potřebami a disponibilními prostředky na výstavbu a modernizaci sítě silnic I. třídy a dálnic generuje dvě cesty řešení, které jsou však vzájemně velice úzce provázány. Jednak je to potřeba hledání dalších zdrojů, ať už využití fondů EU v rámci Operačního programu Doprava a Operačního programu Životní prostředí, zahraničních půjček či prověřování možností využití zapojení soukromého kapitálu formou PPP, tedy partnerství veřejného a soukromého sektoru. Na druhé straně je pozornost zaměřena na prověření, že připravované projekty dosahují požadované míry ekonomické efektivity. V tomto směru je Ministerstvem dopravy zajišťováno zpracování Dopravních sektorových strategií, ve kterých jsou infrastrukturální projekty podrobeny multikriteriální analýze, na jejímž základě jsou stanoveny prioritní stavby ve vazbě na finanční možnosti státu.

#### Modernizace D1 Velká Bíteš – Devět křížů

V každém případě je hlavní důraz mířen na dopravně nejvýznamnější akce, tedy na postupnou dostavbu dálniční sítě. Jedná se zejména o zajištění výstavby jednotlivých úseků tahů dálnice D1 včetně modernizace v úseku Mirošovice – Kývalka, dále dálnic D0, D3, D6, D7, D8, D11, D48, D49, D52 a D55. Z hlediska kvalitativního dopravního spojení Moravy s hlavním městem je vedle modernizace D1 prioritní výstavba severního propojení prostřednictvím dálnice D35. Neméně důležitá je výstavba obchvatů kolem obcí na silnicích I. třídy, realizace opatření vedoucích ke zvyšování bezpečnosti či řešení závadných mostů.

#### Stavby zahajované v roce 2016

Modernizace D1 - Psáře - Soutice	I/2 Kutná Hora most ev. č. 2-013
Modernizace D1 - Jihlava – Velký Beranov	I/3 Čtyřkoly MÚK
Modernizace D1 - Velká Bíteš – Devět křížů	I/3 Mirošovice – Benešov, uspořádání 2+1
D3 Bošilec – Ševětín	I/14 Kunratice – Jablonec n. Nisou
D7 Postoloprty – MÚK Bítovceves	I/38 Znojmo, obchvat II
	I/62 Děčín – Vilsnice

#### Stavby ve výběrovém řízení

Modernizace D1 - Ostředek – Šternov	I/20 most gen. Pattona
Modernizace D1 - Hořice – Koberovice	I/22 Strakonice
Modernizace D1 - Humpolec – Větrný Jeníkov	I/34 Rouštany – Pohled
Modernizace D1 - Velké Meziříčí – Lhotka	I/37 Sklené nad Oslavou, obchvat
D1 SSÚD Mirošovice	I/53 Dobšice, průtah
D48 Rybí – MÚK Rychaltice	I/53 Lechovice obchvat
I/11 Opava severní obchvat, východní část	I/57 Krnov SV obchvat
I/13 Třebušice MÚK	I/58 Příbor – Skotnice
I/18 Skalka most ev. č. 18-014	I/68 Třanovice – Nebory

#### Stavby připravované k zahájení v roce 2017

Název stavby	Předpokládaná cena stavby (tis. Kč bez DPH)	Zahájení výběrového řízení
Modernizace D1 - Mirošovice - Hvězdonice	1 523 292	11/2016
D1 Říkovice – Přerov	6 923 717	08/2017
D1 SSÚD Přerov	291 053	07/2016
D3 Ševětín – Borek	1 041 322	07/2015
D3 Úsilné – Hodějovice	7 813 300	2017
D3 Hodějovice – Třebonín	5 423 140	2017
D6 Nové Strašecí – Řevničov	1 153 239	11/2016
D6 Lubenec, obchvat	1 474 847	11/2016
D6 Řevničov, obchvat	1 584 735	11/2016
D11 1106 Hradec Králové – Smiřice	6 501 000	09/2016
D11 1107 Smiřice – Jaroměř	3 432 000	09/2016
D35 Opatovice nad Labem – Časy	4 650 000	03/2016
D35 Časy – Ostrov	4 977 000	03/2016
D48 Frýdek-Místek – obchvat	4 034 967	2017
D48 Rybí – Rychaltice	3 513 064	07/2016
D49 4901 Hulín – Fryšták	6 633 201	06/2008
D55 5505 Otrokovice obchvat JV	924 677	08/2016
D56 Frýdek-Místek – přípoj. na D48	960 540	2017
I/3 Olbramovice přeložka	357 536	02/2017
I/15 Kravaře, obchvat	232 359	2017
I/16 Slaný – Velvary	1 012 833	02/2017
I/19 Chýnov	502 847	01/2017
I/19 Kámen obchvat	210 665	05/2017
I/21 Nová Hospoda - Kočov, II. stavba	242 669	09/2016
I/21 Trstěnice – Drmoul	594 533	12/2016
I/22 Strakonice	305 083	05/2016
I/26 Stod - průtah	305 083	05/2016
I/27 Třemošenský rybník – Orlík	271 074	2017
I/41 Zkapacitnění ulice Dorných	196 500	2017
I/42 VMO Žabovřeská I	2 353 938	03/2016

## Dopravní investice – pohled optikou investičního plánu pro Evropu

Ing. Zdeněk Čech Ph.D., M.A., zastoupení Evropské komise v ČR

**V létě 2015 byla v Bruselu za velké pozornosti schválena legislativa pro tzv. investiční plán pro Evropu, známý rovněž pod označením „Junckerův investiční balíček“. Ten má za cíl posílit slabou investiční aktivitu v Evropské unii, která je ročně zhruba 300 mld. eur pod dlouhodobým normálem. Jedná se přitom zejména o podporu úvěrové aktivity prostřednictvím bankovních záruk z rozpočtu EU. Jak se lze dívat optikou investičního plánu na dopravní investice v České republice?**

#### Investiční plán „vyplňuje“ propad investic v EU

Studie Evropské komise poukazují na to, že na pokrytí potřebných investic do infrastruktury je do roku 2030 zapotřebí zhruba 700 mld. eur. Pro srovnání, tzv. Nástroj pro propojení Evropy

má k dispozici zhruba 22,5 mld. eur, dále v rámci evropských investičních a strukturálních fondů je na intervence do dopravy vyčleněno okolo 40 mld. eur (to vše pro období 2014–2020) a Evropská investiční banka úvěruje dopravu zhruba ve výši 15 mld. eur ročně. Vzhledem k nesouladu

mezi omezenými zdroji a vyšší investičních potřeb je zřejmé, že v budoucnu bude třeba při dopravních investicích v Evropě zvyšovat zapojení soukromého kapitálu. A to i z důvodu, že po finanční krizi může být v řadě zemí prostor ve státním rozpočtu pro investice stále omezený.

Klíčovým prvkem investičního plánu pro Evropu je „chytrá“ podpora soukromých investic v Evropě. Evropská investiční banka (EIB), díky finančním zdrojům z rozpočtu EU (které byly vyčleněny do tzv. Evropského fondu pro strategické investice – EFSI), může podpořit i projekty s vyšší mírou rizika. ▶



Fond EFSI poskytnutím úvěrových garancí či vstupem do majetkových účastí na sebe často „přebírá“ významnou část rizika projektu a tím usnadňuje vstup pro soukromý kapitál. Příležitost tak dostávají i investice, ke kterým by za normálních okolností nedošlo, resp. by nedosáhly na financování, a to zejména vzhledem k možným tržním selháním. V létě 2016 završil investiční plán pro Evropu první rok fungování. Co se v tomto období podařilo?

- **Evropský fond pro strategické investice (EFSI)** již podpořil 78 velkých projektů (v rámci tzv. infrastrukturního rámce) a schválil 188 dohod zlepšujících financování malých a středních podniků. Z cílové částky 315 miliard eur dodatečných investic pro počáteční tříleté období do roku 2018 se již podařilo aktivovat přes jednu třetinu (zhruba 107 miliard eur, stav k červnu 2016). Největší díl financování směřoval v prvním roce do vědy, výzkumu a inovací (zhruba 27 %), na podporu malých a středních podniků (25 %) a do projektů v oblasti energetiky (22 %). Investice do dopravy tvořily zhruba 6 %. Všechny země EU kromě Malty již využily instrumentů EIB s podporou Evropského fondu pro strategické investice.

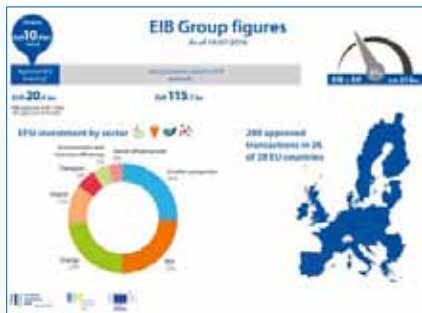
- Evropská komise v červnu spustila tzv. **Evropský portál investičních projektů (EIPP)**. Cílem této online platformy, jež sdružuje evropské navrhovatele projektů a investory z EU i mimo ni, je mít na jednom místě přehled připravených projektů pro finanční investory. EIPP je dobrou příležitostí ke zviditelnění projektů po celé Evropě, což může vést ke snížení nákladů financování, a to nejen pro vysoce rizikové investice.

- Od září 2015 je k dispozici tzv. **Evropské centrum pro investiční poradenství (EIAH)**, které pomáhá zejména investorům a finančním zprostředkovatelům. Žádost o technickou pomoc lze podávat zejména v oblasti přípravy investic a jejich finančního strukturování, a to včetně přípravy projektů partnerství veřejného a soukromého sektoru či možného zapojení grantové podpory z fondů EU (příčímž poradenství je pro veřejný sektor zdarma).

#### Užívání nástrojů investičního plánu v České republice

Přístup k úvěrům se liší podle velikosti projektu. U projektů v hodnotě zhruba nad 25 milionů

eur mohou podniky přímo požádat Evropskou investiční banku o půjčku s podporou z fondu EFSI. Česká republika zatím podobný projekt nemá, i když projekty z jiných členských zemí mohou být inspirací, a to i v oblasti dopravy. Jako příklad investic podpořených z fondu EFSI lze uvést dálniční obchvat Bratislavy D4/R7 a obnovu železničního parku společnosti FS ve střední Itálii.



Menší projekty a firmy podporuje EIB prostřednictvím domácích bank. Těto formy podpory se v prvním roce plánu v České republice naopak velmi dařilo: měla by vést k mobilizaci investic v hodnotě kolem 20 miliard korun. Tato suma tvořila k červnu 2016 podíl zhruba 0,6 % na celkovém investičním „impulzu“ generovaném fondem EFSI v rámci EU. Garance EIB podpořené z Evropského fondu pro strategické investice umožňují bankám nabízet úvěry za mírnějších podmínek zajištění. Toho již dnes využívají korporátní klienti například České spořitelny, Komerční banky, ČMZRB či Equa bank. I když se nejedná o infrastrukturní investice, lze předpokládat, že některé menší firmy ze sektoru dopravy již na podobný úvěr dosáhly.

Ačkoliv Evropská komise zveřejnila na Evropském portálu investičních projektů za první tři měsíce jeho fungování již 103 projektů připravených k financování z řady členských zemí Evropské unie, zatím žádný projekt z České republiky na portálu EIPP nefiguruje. Zadavatelé projektů, a to i z oblasti dopravy v České republice, mohou poptávat financování pro své projekty na webové stránce [https://ec.europa.eu/eipp/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/eipp/index_en.htm).

#### Administrativní bariéry brzdou rozvoje infrastruktury v ČR

Investiční plán pro Evropu se, vedle českých financí (Evropský fond pro strategické investice) a nových informačních nástrojů (portál EIPP), zaměřuje také na iniciativy ke zlepšení investičního prostředí.

V červenci 2016, v každoročním hodnocení ekonomik Evropské unie, Česká republika obdržela právě v oblasti „investičního prostředí“ doporučení od Rady EU „omezit regulační a administrativní překážky, jež brání investicím (zejména v dopravě a energetice)...“ Mezi administrativní překážky, jež stojí v cestě investicím, patří v oblasti dopravní infrastruktury zdlouhavé postupy pro vydávání územních povolení, zpoždění plynoucí z řešení stížností u antimonopolního úřadu, neefektivní postupy při zadávání veřejných zakázek a slabá administrativní kapacita v orgánech podílejících se na realizaci projektů.

To, že odstranění administrativních a regulatorních překážek pro dopravní investice by mělo být reformní prioritou, silně rezonovalo rovněž mezi účastníky zářijové konference v Luhačovicích. Evropská komise pokračuje v dialogu s vládou České republiky a zainteresovanými subjekty o tom, jak přispět k posílení investic do dopravy, a to rovněž v rámci evropských investičních a strukturálních fondů v programovacím období 2014–2020. Vznikající iniciativa Evropské komise, tzv. *Útvar pro podporu strukturálních reformy (SRSS)* – [http://ec.europa.eu/about/srss/index\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/about/srss/index_cs.htm), který by měl být plně k dispozici od první poloviny roku 2017, je počínem, který může přispět ke zlepšení spolupráce a k řešení konkrétních projektů.

Více na:

[http://ec.europa.eu/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan\\_en](http://ec.europa.eu/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_en)  
[www.eib.org/efsi/efsi-projects/](http://www.eib.org/efsi/efsi-projects/)

## Hrozí dopravní kolaps!

Ing. Jozef Štrba,  
podpredseda Žilinského  
samosprávneho kraja

**Aktuálna situácia na dôležitej dopravnej tepne, ktorá spája Slovenskú a Českú republiku v úseku medzi Žilinou a Ostravou, je vysoko kritická. Dnes hlavnou časťou tejto dopravnej tepny na slovenskej strane hranice je cesta I/11, ktorá však už dlhšiu dobu nezvláda dopravnú záťaž spôsobenú najmä tranzitnou kamióňovou dopravou. Nie je výnimočné, keď kolóny na tejto ceste dosahujú niekoľko kilometrov, v niektorých špičkách alebo pri dopravných neohodách sa vytvárajú kolóny, ktoré na jednej strane začínajú na slovenskej diaľnici D1 pri Bytči a končia na českej R48 pri Třinci.**

V rámci naplňovania dopravnej stratégie a plnenia medzištátnych dohôd sa po mnohých rokoch spochybňovania potreby diaľničného prepojenia ▶

Slovenska a Česka v roku 2014 konečně začala realizácia dvoch úsekov stavby diaľnice D3 (Žilina-Strážov – Žilina-Brodno a Svrčinovec – štátna hranica SK/PL). Úseky diaľnice medzi Žilina-Brodno a Svrčinovec sú však v rôznom štádiu projektovej a inžinierskej prípravy. Víťame, že na niektorých úsekoch je už vydané aj stavebné povolenie a prebieha proces verejného obstarávania (Čadca-Bukov – Svrčinovec), no niektoré úseky sú ešte len vo fáze územného konania, respektíve spracovávaní projektu pre vydanie stavebného povolenia, nie sú do dnešného dňa doriešené majetkovo právne vzťahy k pozemkom. Extrémny nárast dopravnej intenzity na tejto ceste za posledných päť rokov je jedným z najvyšších v rámci celej SR. Už dnes dosahuje intenzitu 19000 vozidiel za 24 hodín. Nepripravenosť úsekov, ktoré by mali logicky nadväzovať na úseky vo výstavbe, spôsobí o niekoľko mesiacov po ich dokončení úplný kolaps v oboch smeroch najmä

vo Svrčinovci a Čadci. Už dnes na to upozorňujú občania a predstavitelia samospráv obcí, miest a kraja. Situácia je tak vážna, že sú rozhodnutí osobne zablokovať dopravu priamo v obci Svrčinovec, pokiaľ nedostanú dostatočné garancie na urýchlené začatie stavby ďalších úsekov. S kritickým úsekom súvisí aj rýchlostná komunikácia R5, ktorá by mala spájať diaľnicu D3 vo Svrčinovci smerujúcu do Poľska so štátnou hranicou ČR. Ide síce len o úsek v dĺžke 1,5km, ale vzhľadom na potrebu vylúčenia tranzitnej dopravy z obce Svrčinovec, je to strategický úsek. Aj z tohto dôvodu pristúpil Žilinský samosprávny kraj k podpísaniu „*Memoranda o koordinovanej spolupráci pri príprave a presadzovaní realizácie prepojenia regiónov Moravy, Sliezska a severozápadného Slovenska dopravnou infraštruktúrou*“, ktoré bolo podpísané dňa 22.9.2015 v rámci medzinárodnej konferencie „*Stredná Morava – križovatka dopravných a ekonomických záujmov*“.

Urýchlená realizácia týchto úsekov diaľnice D3 a rýchlostnej cesty R5 je očakávaná a požadovaná nielen zo strany občanov a samospráv, ale aj zo strany podnikateľov. Vzhľadom na zvyšujúci sa dopravný tranzit jednak medzi automobilkami KIA v Žiline a HYUNDAI v Nošovicích, ako aj ich subdodávateľskými partnermi, narastajúci tranzit na úseku Baltík – Jadran, je urýchlenie projektovej a inžinierskej prípravy týchto úsekov stavby nesmierne dôležité.

Čas je neúprosný a začínam mať obavu, aby sa už vyčlenené finančné prostriedky na stavbu úsekov D3 a R5 z OP Integrovaná infraštruktúra stihli v plánovanom časovom horizonte preinvestovať. Ak by sa to nestihlo, hľadanie potrebných financií v štátnom rozpočte bude veľmi náročné. Ak nechceme pripustiť každodenné dopravné kolapsy na tomto dopravnom koridore, tak je nutné zvýšiť aktivitu na všetkých investičných úrovniach. Predíde sa tak už dnes hroziacim kolapsom!

## STAV SILNIČNÍHO STAVITELSTVÍ V ZÁVĚRU ROKU 2016

Ing. Petr Čížek, předseda Sdružení pro výstavbu silnic Praha

**1. dubna letošního roku jsme si připomněli 35. výročí založení Sdružení pro výstavbu silnic Praha. Patříme tedy zcela jistě mezi nejstarší zaměstnavatelské svazy v ČR.**

Od počátku platila v naší činnosti zásada, že nebude zasahováno do hospodářského řízení a problematiky spolupráce firem. I díky tomuto principu se našemu sdružení daří překonávat turbulence posledních let. Pracovní týmy, které fungují na dobrovolném principu a soustřeďují významné odborníky členských organizací, napomohly v uplynulých letech k řešení mnoha problémů silničního stavitelství. Jen připomínám například trvalý podíl na technické normalizaci, transformaci evropských norem, systémy jakosti, řešení technologických a technických problémů. Neopomenutelná je také vzdělávací činnost. Sdružení poskytuje svým členům velmi potřebný informační servis. Sjednocuje jejich názory, prosazuje zájmy při jednání s partnery a vydává dokumenty, které se dotýkají činnosti resortu. Dnes máme 48 členů, kteří jsou tvořeni prakticky všemi významnými firmami silničního stavitelství, projektanty či dodavateli materiálů a služeb. Významnými členy jsou i zástupci vysokých škol a výzkumných organizací.

Jako kolektivního člena Svazu podnikatelů ve stavebnictví nás samozřejmě ale nejvíce zajímá, jaký je současný stav a budoucnost českého dopravního stavitelství.

Uplynulý rok 2015 potvrdil růst odvětví silničního stavitelství, i když stále není a asi již ani nikdy nebude dosahováno objemů před stavební krizí. Vládě se dařilo naplnit sliby o podpoře investic a pro naše odvětví bylo velmi významné i rozhodnutí o posílení prostředků pro kraje na opravy silnic II. a III. třídy. Všichni investoři, nejen státní, ale i krajské a komunální, se snažili dočerpat prostředky z končících evropských operačních programů. To se projevilo pozitivně například i ve výrobě obalovaných drtí. Takřka rekordně vyrobených 7,6 milionů tun pomohlo nejen ekonomice firem zdeptaných krizí, ale zejména alespoň trochu začalo zlepšovat neuspokojivý stav vozovek naší silniční sítě.

V letošním roce 2016 dobíhají rozestavené akce, Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) má dostatek finančních prostředků a jednotliví investoři z něj peníze čerpají relativně uspokojivě. Volební kampaně snad všech stran a hnutí v nedávných krajských volbách se nesly v duchu nutnosti zlepšit dálniční i silniční síť. Takže by se mohlo zdát, že je vše v pořádku a můžeme očekávat jen „světél zítřky“.

Domnívám se však, že k jásotu není mnoho důvodů. Od počátku roku bylo investory zadáno o jednu čtvrtinu méně zakázek než v roce 2015, hodnota těchto zadaných zakázek je pak o více než jednu třetinu menší. V průběhu září sice investoři vyhlásili relativně velké množství výběrových řízení, ale je to dáno zejména tím, že chtěli na poslední chvíli využít ještě starý zákon o zadávání veřejných zakázek. Chybí totiž metodické pokyny k novému zákonu a z toho vyplývají nejasnosti, jak nový zákon v praxi uplatňovat. Velká část vypsanych zakázek zatím nesplňuje podmínky pro zahájení vlastní stavby. Například u největší takto vypsané zakázky „D1 0136 Říkovice – Přerov“ (7,96 mld. Kč) je nutná změna územního rozhodnutí, z toho vyplývá i doplnění stanoviska EIA, pozemky jsou zatím vykoupěny pouze ze 67 % (září 2016) a očekávají se i procesy vyvlastňování. Dle názoru našeho sdružení se v příštím roce nepodaří stavbu zahájit, i když je ŘSD (Ředitelství silnic a dálnic) pod silným politickým tlakem, aby tomu tak bylo. Samotný tlak však podle mého názoru nestačí. Je potřeba též vytvořit dobré podmínky pro řádnou přípravu staveb. A k tomu zatím bohužel nedošlo.

Investorskou přípravu staveb mimo jiné vážně narušuje nutnost naplnění nových legislativních požadavků, a to zejména ochrany životního prostředí. Naprosto nevyhovující zákon č. 39/2015 Sb. měl být dle vládních příslibů vylepšen další novelou EIA.

Její znění, tak jak bylo v letošním roce připraveno Ministerstvem životního prostředí (MŽP), však situaci ještě výrazně zhoršuje. Připravovaná novela jde, pro mne naprosto nepochopitelně, nad rámec evropské směrnice. Vzniká dojem, že toto ministerstvo zlepšování dopravní infrastruktury nezájímá, ačkoliv pan ministr tvrdí opak. Svědčí o tom i množství podnětů, které byly vzneseny v připomínkovém řízení k novele zákona, a neuspokojivý způsob jejich řešení se strany ministerstva.

Vláda s parlamentem přijaly opatření ve vztahu k EIA pro povolení 9 dopravních staveb. Jistě je to správný krok, i když nechávám stranou, jak byly stavby na výjimku vybírány. Co však bude s dalšími takřka 100 stavbami, na které bylo vydáno rozhodnutí EIA podle zákona č. 244/1992 Sb.? Proces posouzení vlivu na životní prostředí bude nutné absolvovat znovu!

Zopakování těchto procesů znamená zdržení v nejlepším případě minimálně 2 roky, ale může se protáhnout na 5 i více let. Hrozí nebezpečí, že v některých případech se kladná stanoviska už nepodaří získat vůbec nikdy. Situace vyžaduje razantní opatření vlády i parlamentu. Konejšivá prohlášení ministrů životního prostředí i dopravy mne zatím moc nepřesvědčují o tom, že by měla být nepříjemná situace s přípravou staveb vyřešena. Dle mého názoru je třeba zejména zlepšit spolupráci obou ministerstev na úřednické úrovni. To platí zejména o resortu životního prostředí. Nutná intenzivnější spolupráce se týká ale i dalších ministerstev (MMR, MPO). Mám na mysli zejména novelu stavebního zákona, která by zjednodušila územní a stavební řízení a napomohla urychlit tyto procesy.

V úvodu jsem psal, že nás v současné době netrápí, tak jako v minulosti, nedostatek finančních prostředků. Je to dáno zejména tím, že do budování silniční infrastruktury zapojujeme evropské fondy. Jejich plánovaná výše je však podle ministryně Šlechtové reálně ohrožena odchodem Velké Británie z EU. Programové období navíc končí již v roce 2020. Doufám, že ministerstvo dopravy již

opustilo myšlenky o realokaci prostředků do jiných oborů místo do silniční infrastruktury, jako na jaře zmiňované nákupy vagonů. Proto je příprava staveb a hlavně zahájení stavebních prací nesmírně důležité.

Je nanejvýš nutné se co nejdříve podívat na příjmovou stránku SFDI a připravit jeho fungování v období, kdy se bude moci orientovat pouze na národní zdroje. Fond byl vytvořen k tomu, aby nebyl svazován ročními státními rozpočty a mohl koncepčně plánovat v delším časovém období. Současná realita kvůli nutným dotacím ze státního rozpočtu je však závislá na přístupu ministerstva financí. Fond prakticky plánuje jen z roku na rok a o nějaké koncepčnosti si může nechat jenom zdát. Vedení SFDI vůbec nemůžeme tuto situaci závidět.

Doufám, že se podaří systémově vyřešit i dotace ze SFDI na silnice II. a III. třídy, protože stávající rozpočtové určení daní nevytváří krajům uspokojivé podmínky pro zlepšení stavu těchto regionálně důležitých komunikací. Přitom kraje, které tyto komunikace od státu přebíraly většinou ve špatném stavu, prokazují, že na zlepšování stavu silnic mají

velký zájem. Při budování dopravní infrastruktury podporujeme i zapojení soukromého kapitálu. Tak, jak je to dnes již běžné například u našich sousedů ve Slovenské republice. Pozitivně hodnotím snahu ministerstva dopravy v tomto směru a velmi se pozastavuji nad nekompetentními zásahy ÚOHS, které brzdí spuštění alespoň pilotního projektu.

Z budoucnosti se ale vrátím ještě do současnosti. Bohužel přetrvává tragický obraz silničního stavitelství v očích naší veřejnosti, který se vytvořil za doby působení pana ministra Bárty. Přispěly k tomu bohužel i některé naše chyby v procesu výstavby. Náprava je velmi těžká. Musím však s nadějí konstatovat, že díky novému vedení resortu dopravy a Ředitelství silnic a dálnic se v našem oboru přestává válčit a hledáme cesty ke společnému řešení problémů. Stavební firmy však v současné době trápí obavy z budoucnosti. Nedostatek zejména větších zakázek žene některé firmy do nabízení nereálných cen. V minulosti investoři, kvůli starému zákonu o zadávání veřejných zakázek, takovými soutěžitelům zakázky zadávali. Dnes všichni vidíme, jak byla tato praxe škodlivá. Došlo již ke krachu několika stavebních firem a případy

nedokončených staveb těchto firem způsobují problémy nejen investorům, ale zejména motoristické veřejnosti a občanům.

Jako příklad si dovoluji alespoň uvést stavbu I/11 Oldřichovice – Bystřice, kterou na severní Moravě provádí sdružení firem v čele s firmou z Portugalska. V závěru měsíce října byly na stavbě přerušeny práce a firma chce odstoupit od smlouvy. Situaci chce řešit ministr dopravy s majitelem prostřednictvím portugalského velvyslance(!). Jak dlouho to ale bude trvat? A co si mezitím vytrpí obyvatelé přilehlých obcí? Doufám, že si příslušní pracovníci investorů vezmou z tohoto případu poučení do budoucna.

Od 1. října účinný nový Zákon o zadávání veřejných zakázek umožňuje investorům posuzovat nabídky nejen podle ceny. Věřím, že šanci tak dostanou kompetentní firmy s vlastními kapacitami, kvalifikovanými pracovníky a odpovídajícími referencemi. Je to v zájmu celého silničního hospodářství. Všem, kteří v oboru silničního hospodářství působí, přeji, aby se moje někdy chmurné představy nenaplnily a aby rok 2016 i roky následující byly pro ně roky úspěšnými.

## VÝZNAMNÉ ŽELEZNIČNÍ STAVBY V PŘÍPRAVĚ A REALIZACI

Ing. Mojmir Nejezchleb, náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy, SŽDC

**Region střední a východní Moravy je z pohledu železnice velmi významný. Procházejí tudy hlavní železniční koridory – II. ve směru severojižním (Polsko – Rakousko/Slovensko) a III. ve směru východozápadním (Slovensko – Česká republika/Německo). V tomto regionu se nacházejí rovněž významné železniční uzly – Přerov, Olomouc, Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí, další tratě a stanice vyžadující investiční počiny.**

Modernizaci železniční infrastruktury v tomto regionu je ze strany Správy železniční dopravní cesty věnována trvalá pozornost. Kompletní modernizací prošly oba uvedené železniční koridory včetně na nich ležících železničních stanic a vybudováním systému GSM – R jsou připraveny podmínky pro zajištění interoperability z pohledu subsystému řízení a zabezpečení (CCS).

Realizovány byly i některé investiční akce mimo železniční koridory, jako například bych uvedl 1. etapu modernizace železničního uzlu v Přerově, rekonstrukci úseku Teplice nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou nebo rekonstrukci Střelenského tunelu na trati Hranice na Moravě – Horní Lideč – st. hranice SK s unikátní konstrukcí železničního svršku s pevnou jízdní dráhou systému ÖBB – Porr. V dalším textu bych rád přiblížil problematiku aktuálně realizovaných a připravovaných významných železničních investičních staveb v regionu střední a východní Moravy. Realizace i příprava těchto staveb je finančně bezproblémově kryta z prostředků SFDI, s velmi častým využitím spolufinancování z prostředků EU – aktuálně OPD2 a CEF. Problémem Správy železniční dopravní cesty v pozici investora není v současnosti v žádném případě nedostatek finančních prostředků. Problematiké jsou především určité fáze v přípravě staveb. Zde se jedná zejména o složité a časově náročné procesy v oblasti posuzování vlivů staveb na životní prostředí (EIA) a v oblasti majetkového vypořádání (výkupy pozemků, restituční nároky, vyvlastňování).

### 1. STAVBY V REALIZACI

#### Rekonstrukce žst. Olomouc

Jedná se o rekonstrukci uzlové železniční stanice Olomouc hlavní nádraží. Stavba obsahuje rekonstrukci všech nástupišť včetně vybudování jednoho nového. Součástí je plně zajištění bezbariérové přístupnosti a zvýšení komfortu pohybu cestujících osazením eskalátorů na výstupech ze severního podchodu na nástupiště i do odbavovací haly ve výpravní budově. Nové kolejové uspořádání umožní zvýšení tratě rychlosti do 160 km/hod a zvětšení kapacity dráhy. Důležitou součástí je i rekonstrukce mostních objektů včetně přemostění řeky Bystřice. V rámci stavby budou plně zajištěny požadavky interoperability.

Stavba je v tuto chvíli těsně před dokončením, realizačně bude ukončena v závěru listopadu 2016. Jedná se o stavbu tzv. „fázovanou“, hrazenou z prostředků OPD1 i OPD2 a celkovými náklady téměř 2,5 mld. Kč. Se stavbou Rekonstrukce žst. Olomouc byla časově koordinována rovněž samostatná akce rekonstrukce prostějovského zhlaví v objemu cca 90 mil. Kč ukončená v září 2016.

#### DOZ Mikulovice – Jeseník

Náplní stavby je celková modernizace železniční stanice Jeseník včetně nového zabezpečovacího zařízení. Výstavbou nástupišť s bezbariérovým přístupem se zvýší bezpečnost a komfort cestujících. Stavba je věcně a časově koordinována s ostatními akcemi na rameni Bludov – Jeseník s ukončením ke grafikonu 2016/2017



#### Rekonstrukce žst. Hanušovice

V železniční stanici Hanušovice jsou rekonstruována nástupiště a zajištěno splnění požadavků na bezbariérovou přístupnost všech ploch pro cestující. V rámci stavby dojde ke zvýšení rychlosti. Nové staniční zabezpečovací zařízení bude umožňovat výhledové zapojení stanice do dálkového ovládání. Termín dokončení je v prosinci 2016.

#### Revitalizace trati Bludov – Jeseník

Stavba řeší rekonstrukci tratě úseku Bludov – Hanušovice. Součástí stavby jsou i rekonstrukce stanic a zastávek včetně zajištění splnění požadavků na bezbariérovou přístupnost. Po stavbě bude možné zvýšit tratě rychlost až na 100 km/h. Stavba umožní zapojení tohoto úseku trati do dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení.

#### Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov – Šumperk, v úseku Bludov – Hanušovice (mimo) – Ramzová (mimo) – Jeseník (mimo)

Obsahem stavby je zejména rekonstrukce železničního svršku a spodku jednotlivých tratěvých úseků mezi železničními stanicemi Hanušovice a železničními stanicemi Horní Lipová spojená s dílčím zvý-

šením traťové rychlosti. Stavba je nyní v závěrečné fázi realizace, opět s termínem dokončení v prosinci letošního roku.

#### Dopravní terminál Uherský Brod – III. etapa

Stavba obsahuje dokončení rekonstrukce kolejí železniční stanice Uherský Brod. Součástí je rovněž vybudování nového bezbariérově přístupného poloostrovního jednostranného nástupiště.

Běží realizace stavby s termínem ukončení v závěru listopadu letošního roku.

## 2. PŘIPRAVOVANÉ STAVBY

### Modernizace trati Brno – Pátek

Hlavními cíli je na základě schválené studie proveditelnosti kompletní modernizace, zdvoukolejňování tratě a zvýšení traťové rychlosti až na 200 km/h, což umožní zvýšení kapacity dráhy, významné zkrácení cestovních dob, dosažení stavu odpovídajícího výhledovým potřebám osobní a nákladní dopravy a splnění požadovaných parametrů technických specifikací pro interoperabilitu. Ve všech stanicích budou vybudována nová bezbariérově přístupná nástupiště. Úplným odstraněním pohybu cestujících v kolejišti dojde ke zvýšení bezpečnosti. V železničních stanicích se navrhuje prodloužení kolejí pro zefektivnění nákladní dopravy. Dále dojde k dosažení systémových jízdních dob a ke zlepšení dopravní obsluhy území. Stavby zahrnují rozsáhlé přeložky stávajících tratí včetně výstavby nových tunelů. Kvůli obstrukcím v rámci tendrů na přípravné dokumentace staveb došlo k asi půlročnímu skluzu. Aktuálně bude probíhat otvírání obálek s nabídkami na zpracování přípravných dokumentací u čtyř staveb v polovině listopadu 2016.

### Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice

Technické řešení obsahuje modernizaci celé trati a její zdvoukolejňování v úseku Otrokovice – Zlín střed, vybudování nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, elektrizaci, vybudování nových nástupišť s bezbariérovým přístupem a vybudování mimoúrovňových křížení v místech vysokého dopravního zatížení. Podstatnou součástí bude rekonstrukce železniční stanice Otrokovice a komplexní přestavba železniční stanice Zlín střed, stejně jako mimoúrovňové křížení silnice a železnice v oblasti kvitkovické křižovatky, kde vznikne železniční tunel. Rozsah stavby a její technické řešení bylo definováno schválenou studií proveditelnosti. Elektrizace bude realizována ve střídavé trakti. Aktuálně probíhají práce na zpracování přípravné dokumentace a záměru projektu s termínem dokončení v 11/2016, předpokládána realizace stavby je v letech 2019 – 2023.

### Rekonstrukce žst. Pátek, 2. stavba

Stavba obsahuje rekonstrukci výhybny Dluhonice a úseku Dluhonice – Prosenice s mimoúrovňovým zapojením v oblasti Dluhonic. Součástí je odstranění několika železničních přejezdů včetně vybudování nezbytných mimoúrovňových křížení. Stavba zajistí splnění požadavků interoperability. Rozsah stavby a její technické řešení bylo definováno schválenou studií proveditelnosti. Byla zpracována přípravná dokumentace a probíhá tendr na zpracovatele projektu stavby. Předpoklad realizace je v letech 2018 – 2020.



### Rekonstrukce žst. Pátek, 3. stavba

Ve stavbě je navržena výstavba nové traťové koleje, která nově navrženým mimoúrovňovým křížením odstraní vzájemné rušení protisměrných jízd vlaků. Stavba zajistí splnění požadavků interoperability a bude dosaženo zvýšení kapacity dráhy. Rozsah stavby a její technické řešení bylo definováno schválenou studií proveditelnosti.

Předpoklad realizace je v letech 2018 – 2021, opět s využitím prostředků CEF.

### Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou (Zlínský kraj)

Předmětem stavby je zvýšení rychlosti na dvoukolejním traťovém úseku Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí. Zároveň bude prodloužena délka staničních kolejí železniční stanice Lhotka nad Bečvou tak, aby vyhovovala požadavkům Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě pro nákladní dopravu. Bude zvýšen komfort pro cestující zřízením bezbariérového přístupu na nástupiště. Předpoklad realizace s využitím prostředků CEF je v letech 2019 – 2020.

### Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Uničov – Olomouc

Cílem stavby je rekonstrukce a elektrizace trati z Olomouce do Šumperka v úseku Šumperk – Uničov ve stejnosměrné trakční napájecí soustavě 3 kV DC a zvýšení traťové rychlosti převážně na stávajícím tělese dráhy. Součástí souboru staveb bude také rekonstrukce stanic a zastávek, vybudování bezbariérově přístupných nástupišť, opatření ke snížení hlukových emisí v zastavěném území a zabezpečení úrovnňových křížení s pozemními komunikacemi. Tyto stavební úpravy mají za cíl zkvalitnění železniční dopravy, jejího výrazného zrychlení a zvýšení komfortu cestování zavedením taktové dopravy s vazbou na integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje a významnou frekvenční cestujících v úseku Olomouc – Uničov. Rozsah stavby a její technické řešení bylo definováno schválenou studií proveditelnosti.

Stavba je rozdělena na úseky Šumperk – Uničov a Uničov – Olomouc, u obou úseků probíhá v současnosti zpracování přípravných dokumentací, předpoklad realizace je v letech 2019 – 2022.

### Změna trakční soustavy na AC 25 kV 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice

Předmětem stavby je změna trakčního napájení ze stejnosměrného napětí 3 kV na střídavé napětí 25 kV 50 Hz v délce cca 43 km, tedy přesunutí styku trakčních soustav do blízkosti železničního uzlu Pátek. Součástí stavby je příprava napájení úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice a Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Veselí nad Moravou/Bylnice.

Běží zpracování přípravné dokumentace stavby s termínem v lednu 2017, realizaci předpokládáme v letech 2018 – 2020.

Na začátku projekční přípravy jsou stavby **rekonstrukcí žst. Vsetín, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Rožnov pod Radhoštěm a Uherské Hradiště.**

Podle náročnosti přípravy předpokládáme realizaci těchto akcí v letech 2018 – 2021. Samozřejmostí budou u těchto akcí v případě potřeby rovněž rekonstrukce výpravních budov, které jsou nyní již v našem majetku.

Pro úplnost je třeba zmínit rovněž technologické stavby pro zajištění interoperability v souladu s požadavky evropských směrnic.

V této oblasti s vazbou na region střední a východní Moravy realizujeme stavbu **ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Pátek – Břeclav** s termínem dokončení v závěru roku 2018 a do konce letošního roku vypíšeme tendr na realizaci **ETCS Pátek – Česká Třebová** s realizací v letech 2017 – 2019.

Obě tyto stavby jsou spolufinancovány z prostředků CEF.

Ve fázi zpracování jsou rovněž v gesci odboru strategie Správy železniční dopravní cesty aktuálně dvě studie proveditelnosti. První z nich se týká trati **Horní Lideč – Hranice na Moravě**, která již prošla jednáním centrální komise Ministerstva dopravy a bude dopracována v duchu závěrů z tohoto jednání. Druhá řeší trať **Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou.**

Z obou těchto studií vzejdou další stavby, které chceme postupně připravovat a realizovat.

## Jak dál v dopravním stavitelství?

Ing. Václav Matyáš, prezident Svazu podnikatelů ve stavebnictví

Ing. Pavel Ševčík, viceprezident Svazu podnikatelů ve stavebnictví

**České stavebnictví se v současné době nenachází v dobré kondici. Po dvou letech růstu (2014 a 2015) se meziroční index opět pohybuje v záporných číslech, vesměs dvouciferných. Za měsíce leden až srpen se tak české stavebnictví ve vztahu k loňskému roku propadlo ve svých výkonech o 10,2 %, z toho příspěvek inženýrské výstavby činil záporných 15,6 %.**



Co však ještě zhoršuje výhledy do budoucna, je objem zadaných zakázek. Ve srovnání se stejným obdobím minulého roku klesla od počátku roku do konce srpna 2016 celková hodnota zadaných zakázek o 37,9%, z toho u zakázek na inženýrské stavby o 42,1% (!!!). Co se to v českém stavebnictví, kdy jsou úrokové sazby hypotečních úvěrů na svém dlouholetém minimu, vlastně děje? Kde hledat příčiny současného stavu?

Odpověď můžeme nalézt v malé prozíravosti kompetentních orgánů, alibismu, obavě rozhodnout a příliš komplikovaném povolovacím procesu staveb. Kladně hodnotíme snahu vlády dočerpávat maximum finančních prostředků alokovaných pro ČR v rámci prvního programovacího období EU. Opravdu málokdo na začátku loňského roku odhadoval, že nezůstane vyčerpáno jen málo přes 20 mld. Kč, když původní odhady výrazně přesahovaly částku 100 mld. Kč. České dopravní stavitelství se s nastalou situací, kdy došlo k meziročnímu navýšení čerpání rozpočtu SFDI o takřka 40 %, vypořádalo velmi dobře. Stavaři prokázali, že jsou velmi flexibilní, navýšení objemů zvládli a výraznou mírou tak přispěli k úspěšnému čerpání prostředků EU. Bohužel se jaksi zapomnělo, že rok 2016 je již třetím rokem možného čerpání finančních prostředků v rámci druhého programovacího období a je třeba projekty urychleně připravovat a při jejich realizaci finanční prostředky čerpat.

Negativní zprávou pro další výstavbu dopravní infrastruktury v ČR je realokace finančních prostředků z Operačního programu Doprava do Operačního programu Životní prostředí. Laicky řečeno, jelikož dopravní stavby nejsou dosud připravovány v předpokládané míře, Národní orgán pro koordinaci navrhl převedení finančních prostředků do programu, který je lépe připraven a kde budoucí čerpání finančních prostředků bude úspěšné. Svaz podnikatelů ve stavebnictví zásadně nesouhlasí s touto realokací a vyzývá kompetentní orgány k urychlení přípravy výstavby DI tak, aby disponibilní finanční prostředky v rámci OPD II zůstaly a mohly být bezzbytkově vyčerpány.

### Problematika EIA

Základním faktorem nepřípravenosti veřejných zakázek zejména v oblasti dopravní infrastruktury jsou komplikované povolovací procesy, včetně procesu posuzování dopadů na životní prostředí (EIA). Světová banka nám nyní potvrdila, co už jsme dávno tušili: v České republice je proces povolování staveb jeden z nejpomalejších na světě. Horší situace je už jen v 18 zemích především v Africe, Asii a Jižní Americe.

Transpoziční novela EIA, jejímž předkladatelem je Ministerstvo životního prostředí, neřeší žádný z koncepčních problémů, které přinesla předchozí novelizace zákona č. 39/2015 Sb. Přitom komplexní řešení problémů procesu EIA bylo sektoru stavebnictví a všem resortům opakovaně přislíbeno s cílem zjednodušit a urychlit povolovací proces staveb. Transpoziční novela tedy situaci, kdy proces EIA povolování stavebních záměrů významně komplikuje, nijak neřeší. K této problematice navíc ze strany dotčených resortů neprobíhá ani odborná diskuse s podnikatelskou veřejností. Příkladem této situace je zcela nedostatečně zpracované hodnocení dopadů regulace (RIA) k transpoziční novele. Novela tedy nezavádí hloubkové změny, které by znamenaly zkrácení procesu EIA, nemění institut posudku, neracionalizuje institut coherence stamp (ověření souladu aktuální dokumentace s původním záměrem).

Novela navíc zpřísňuje problematiku v neprospěch investorů a plně nevyužívá možnosti udělit výjimku z procesu EIA tak, aby byla v praxi pro vládu využitelná. V návrhu přechodných ustanovení novela uplatňuje retroaktivní postup a zásahy do již zahájených řízení. Ke skutečnému zjednodušení a zkrácení povolování velkých staveb nedojde.

Novela zákona o EIA neřeší problémy konfliktu zájmu na ochranu životního prostředí a zájmu na udržitelném rozvoji společnosti.

V rámci v současnosti probíhajícího legislativního procesu EIA a pomocí pozměňovacích návrhů při projednání Parlamentem ČR Svaz podnikatelů ve stavebnictví navrhuje připravit dílčí úpravy, které částečně zlepší novelu zejména směrem ke zkrácení investorské připravenosti staveb:

- **Úprava definice dotčené veřejnosti v zákoně o EIA**  
Snížení rizika napadání povolovacích řízení nově založenými spolky, které nemají s daným územím žádnou spojitost.
- **Požadavek na ověřené podpisy na podporující listině.**
- **Prodloužení lhůty platnosti závazného stanoviska z procesu EIA u liniových staveb až na 10 let.**  
Umožnění realizace projektu už v průběhu

zajišťování kompenzačních opatření, pokud stavebník plní jejich harmonogram.

- **Omezení možnosti opakovaně napadat povolovací proces zneužitím soudních žalob.**  
Při napadení rozhodnutí u správního soudu povinnost soudu rozhodnout ve všech bodech žaloby.
- **Rozhodnutí podle zákona o ochraně přírody a krajiny vydá pro dopravní liniové stavby ministerstvo životního prostředí.**

### Stavební zákon

Velké naděje byly zpočátku vkládány do připravované novely stavebního zákona (zákon 183/2006 Sb.). Tato novela ve znění předkládaném poslancům sněmovně však nepřináší razantnější zkrácení termínů nebo výraznější zjednodušení povolovacích procesů. Novela pomůže především malým stavebníkům. Pro některé menší stavby bude stačit rozhodnutí o umístění stavby místo stavebního povolení a například i větší rodinné domy bude možné postavit na základě ohlášení. Také zavedené koordinované řízení může být pro některé menší projekty výhodou. Novela však neřeší povolovací řízení u velkých infrastrukturních staveb a staveb pro průmysl. Povolovací řízení u těchto staveb jsou velmi specifická a k jejich úspěchu je potřeba skloubit mnoho protichůdných zájmů. U rozhodujících zejména dopravních staveb se tento proklamovaný záměr zcela mine účinkem. Svaz podnikatelů ve stavebnictví dlouhodobě poukazuje na skutečnost, že v oblasti povolovacích procesů je tato situace neudržitelná.

### Návrhy systémových řešení

Současně Svaz podnikatelů ve stavebnictví zpracoval a kompetentním orgánům předložil návrhy zásadních opatření, jejichž realizace by výrazně zlepšila povolovací procesy v ČR:

- **Rekodifikace stavebního zákona, zákona o EIA a dalších souvisejících právních předpisů.**
- **Vznik nezávislé odborné platformy pro rekodifikaci.**
- **Zvýšení efektivity jednání s Evropskou komisí a dojednání ukončení infringementu.**
- **Racionalizace institutu „coherence stamp“.**
- **Dodržení lhůt pro vydávání závazných stanovisek o hodnocení vlivů na životní prostředí, které zpracovává MŽP a kraje.**

Na všechna tato negativa byly Svazem podnikatelů ve stavebnictví upozorněny dotčené orgány, členové vlády a poslanci se žádostí o pomoc při řešení tohoto zásadního problému, který podstatnou měrou přispívá k neplnění Programového prohlášení vlády.

### Výstavba dopravní infrastruktury

Problematické budování staveb dopravní infrastruktury, především páteřní dálniční sítě, je trvale ve středu zájmu nejen stavbařů, ale i široké veřejnosti. O to více jsou negativně vnímány někdy matoucí deklarace ministerstva dopravy o každoročně chystaném zahájení stovek kilometrů ko-

munikací. Realita je však taková, že letos byla zatím zahájena jediná stavba nové dálnice, a to část D3 Bošilec-Ševětín o délce 8,1 km a za poslední tři roky (2013 – 2016) byla zahájena výstavba pouze necelých 35 kilometrů nových dálnic.

Dokončení klíčových dálnic (Pražský okruh, D52 na hranice s Rakouskem a D35 Hradec Králové – Olomouc) je tak zcela v nedohlednu. Navíc zřejmě nebude možné dočerpávat evropské fondy, které na výstavbu byly vyhrazeny. Tento stav má přímý dopad na konkurenceschopnost, hospodářský růst a sociální stabilitu ČR.

Vláda na svém jednání projednala dne 11. 5. 2016 materiál „Návrh dalšího postupu v investorské přípravě dopravních staveb opírajících se o stanoviska EIA vydaná dle zákona č. 244/1992 Sb.“ a přijala k němu své usnesení č. 430. Na základě tohoto rozhodnutí MD zpracovalo tři přehledy významných staveb s rozpočtovými náklady přes 300 mil. Kč, ten poslední k 1. 11. 2016. Tyto přehledy byly předloženy a projednány na Radě hospodářské a sociální dohody (tripartita). Přehled byl rozšířen o další údaje, požadované SPS, které usnadní průběžné vyhodnocování investorské přípravy staveb. Existuje významná obava, že

zpracovatelé a orgány vydávající stanoviska EIA nebudou díky negativním legislativním změnám zvládat plnění požadovaných termínů.

Svaz podnikatelů ve stavebnictví doporučuje vládě usilovat o rozšíření počtu staveb s výjimkou EIA nad rámec současných 9 prioritních staveb o dalších 32 staveb, které jsou v pokročilém stupni investorské přípravy a jejichž zahájení by bylo reálné v časovém rámci mandátu stávající vlády. Pro splnění termínů v uvedeném přehledu staveb nad 300 mil. Kč je rovněž nutné zlepšení spolupráce mezi dotčenými resorty a organizacemi řízenými státem (Lesy ČR, ČEPRO, ČEPS, Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Státní pozemkový úřad a další), především ve vztahu k vypořádání vlastnických práv k pozemkům a přeložek inženýrských sítí.

Předložený přehled předpokládá, že v příštím roce bude zahájeno 29 velkých staveb. Dle našeho názoru je z tohoto seznamu vážně ohroženo zahájení 9 významných staveb. Svaz podnikatelů ve stavebnictví vyjadřuje vážnou obavu, že splnění některých dalších dílčích termínů uvedených v přehledu je v mnoha případech nereálné. Výjimka EK devíti stavbám se měla vztahovat

na stavby s nejpokročilejším stupněm investorské přípravy. Skutečnost je taková, že nemají dokončenou majetkoprávní přípravu, na stavby nebylo vydáno stavební povolení v právní účinnosti a není předpoklad dřívějšího zahájení než od roku 2017.

Pro přípravu Pražského okruhu je nutné připravit konkrétní a realistický harmonogram jeho dokončení. Zejména je zapotřebí určit, jakou legislativní cestou bude realizována stavba 511, úsek D1 – Běchovice. Standardní postupy totiž zjevně k řešení této problematiky nedostačují.

Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury je na první pohled pro další roky nastaven velmi pozitivně (rok 2017 – 82,1 mld. Kč, rok 2018 – 96,3 mld. Kč, rok 2019 – 104,6 mld. Kč). Svaz podnikatelů upozorňuje, že největším problémem pro úspěšné čerpání rozpočtů SFDI a tím i OPD II, je úspěšná a kontinuální investorská příprava staveb.

Do konce tohoto funkčního období zbývá současné vládě jeden rok. Věříme, že bude naplněn snahou o minimalizaci negativních dopadů způsobených legislativními změnami a zároveň to bude rok opětovného nastartování pružnějších povolovacích procesů.

## Příprava a výstavba infrastruktury – možnosti jak ji zefektivnit

Ing. Pavol Kováčik, Ph.D., MBA, prezident Svazu stavebních podnikatelů Slovenska

**Slovensko a Česká republika, stejně jako jiné střeoevropské průmyslové země, potřebují pro svůj další rozvoj velké infrastrukturální projekty, pokud mají zvyšovat životní úroveň svého obyvatelstva a zůstat konkurenceschopné na mezinárodním trhu.**

Rozvoj dopravní infrastruktury je již po několika letech jednou z investičních priorit v České republice i na Slovensku. V obou zemích se budování této infrastruktury potýkalo v minulých letech s různými problémy, ve většině případů systémovými a chronickými.

### Výstavba dálnic na Slovensku do roku 2016

Jedním z pozitivních příkladů, jak to jde, byla akcelerace přípravy a výstavby dálnic na Slovensku v letech 2013-2015. Realizované investice do dálnic a rychlostních cest dosáhly v těchto letech (2013-2015) více než 2,1 mld. eur.

I přes tohle krátkodobě dosažené vysoké tempo má Slovensko na základě mezinárodního srovnání se zeměmi EU 15 z roku 2013 nedostatečnou síť dálnic, což je typické pro prakticky konvergující země, Českou republiku nevyjímaje. Zásadnější posun nastane po dokončení celé plánované základní páteřní soustavy dálnic a rychlostních cest, kdy by se Slovensko dostalo přibližně na úroveň průměru EU 15. To ale vyžaduje kromě investičních zdrojů ve výši několika miliard EUR také systematickou a efektivní přípravu a výstavbu jednotlivých úseků.

### Problémy dosavadní praxe přípravy liniových staveb

V posledních letech byla provedena řada významných projektů v oblasti energetiky, životního prostředí, ale především dopravní infrastruktury.

Množství dalších projektů v hodnotě desítek i stovek milionů EUR na realizaci je ještě před námi a to včetně z hlediska významu prioritní dopravní infrastruktury.

Úspěšná realizace rozsáhlého projektu bezpodmínečně vyžaduje profesionální přípravu, a to v koncepci, technickém detailu, čase a nákladech. Kvalita plánování a přípravy dálnice nebo železnice do značné míry určuje i příští přínosy, kvalitu a celkové náklady finální a realizované varianty investice.

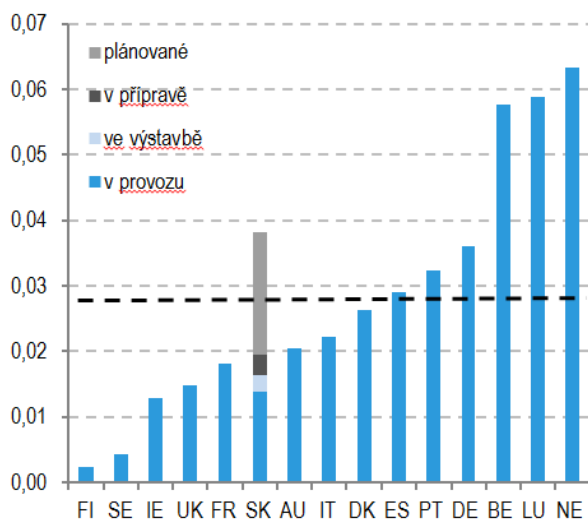
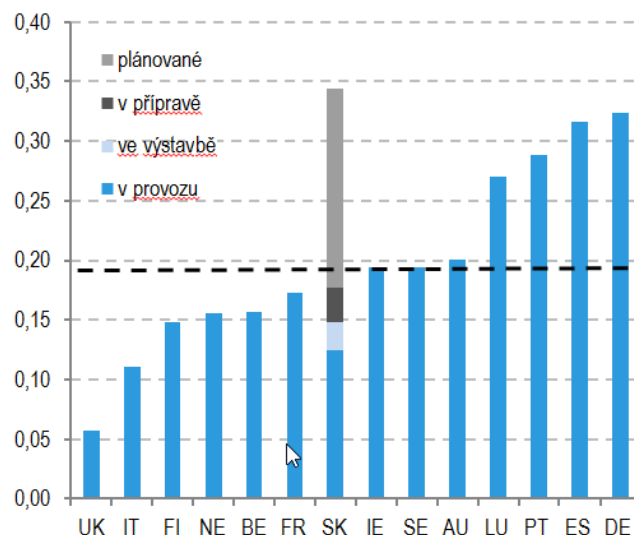
Základní problémy přípravy výstavby dopravní infrastruktury zejména v ČR v posledních letech jsou známy, souvisejí zejména s komplikovanou územní a stavební legislativou, kompetenční roztržičností, vleklými výkupy pozemků, které ve svém důsledku přinášejí složitou přípravu území pro výstavbu a zdlouhavé povolování staveb. Na Slovensku trvá příprava projektů v průměru 7 let, a v mnohých dosud nerealizovaných projektech začala před 10 a více lety. Dosavadní zkušenosti také ukazují i na další problémy přípravy, kdy mnohé v poslední době realizované liniové projekty při výstavbě překročily projektované rozpočty, byly dokončeny s časovými skluzy a v průběhu realizace bylo potřeba v některých případech zásadním způsobem měnit původní projektová řešení. Pro příklady nemusíme daleko – na Slovensku je to například úsek D1 Hubová – Ivachnová, v České republice D8, stavba 0805.

Významné komplikace v průběhu výstavby těchto úseků jenom podtrhují zásadní význam sofistikované investiční přípravy projektů. Nedostatky v celkové strategii projektu, koordinaci, kontinuitě přípravy v průběhu let a chybějící systém řízení rizik ve svém kumulovaném vlivu způsobují nerealizovatelnost výstavby ve schváleném projektovém řešení a nutností jeho významné změny v průběhu



výstavby s negativními důsledky na náklady a čas. **Možnosti zefektivnění investiční přípravy liniových staveb v ČR a SR:**

**Základní legislativa procesů přípravy** – v ČR i SR chybí moderní stavební zákon se speciální úpravou pro strategické a liniové stavby jako základní nástroj povolovacích procesů. Je pravdou, že poté, co na Slovensku nebyl nový stavební zákon v uplynulém roce parlamentem schválen, je aktuálně ČR k jeho přijetí o něco blíže. Oba návrhy stavebních zákonů ale nedostatečně řeší specifika strategické infrastruktury, proto i nadále pokládám za nezbytnou v obou státech speciální právní úpravu na celostátní úrovni, jako je tomu například v Německu. Je pozitivní, že v ČR již probíhá analytická fáze nového pokusu o přípravu novely zákona č. 416/2009 Sb. s ambicí stát se moderním zákonem. Mezi hlavní teze záměru novely patří integrace procesu EIA do územního řízení, což proces zrychlí, zabráni duplicitám v dokumentacích, zvýší podrobnost dokumentace pro EIA a také vyloučí časté věcné rozpory v závěrečném stanovisku EIA a podmín-

Graf 1: Délka D vč. RC ve SR k rozloze (km/km<sup>2</sup>)

Graf 2: Délka D vč. RC ve SR k počtu obyvatel (km/1000 obyvatel)

kách územního rozhodnutí. Novela zákona by měla mít dále ambici zavést institut specializovaných stavebních úřadů po vzoru Slovenska, jednoznačněji řešit postavení dotčených orgánů a kompetenční rozříštění. Nezbytnou je také úprava procesů majetkoprávní přípravy s cílem jejího podstatného urychlení. Je přitom potřeba mít na mysli, že jde o průřezovou změnu činností a působnosti přes několik ministerstev, úřadů a organizací a tudíž jakýkoliv „resortizmus“ by zde byl výrazně na škodu tohoto společného cíle.

**Personální kontinuita** – investiční příprava a výstavba infrastrukturních staveb jsou unikátní činnosti, které vyžadují průřezové znalosti a specifické zkušenosti. Pouze dlouhodobě vychovávaný a zaškolený odborný tým zaměstnanců jednatlivých investorů ŘSD, SŽDC, SFDI v ČR a NDS, SSC a ŽSR ve SR dávají předpoklad úspěšného a profesionálního zvládnutí všech procesů přípravy a výstavby. Bohužel až příliš často tyto organizace podléhají stranickým vlivům a rozhodování politiků, bez adekvátních znalostí a zkušeností. Neznalost plodí odvahu, a tak bohužel jejich razantním personálním výměnám za různé pseudodobrníky nic nestojí v cestě. Navíc verbálně okořeněné jakousi potřebou zásadních pozitivních změn a zlepšení výsledků. Na Slovensku v letošním roce od dubna po parlamentních vol-

bách takovýmto způsobem probíhá destrukční proces v NDS, v ČR se ŘSD dodnes vzpomíná ze stejné destrukce p. Bárty a jeho tzv. odborníků v letech 2010-2012. Pak nejsou a nebudou profesionální výsledky přípravy a výstavby projektů, byť bude legislativa a další podmínky sebelépe nastaveny.

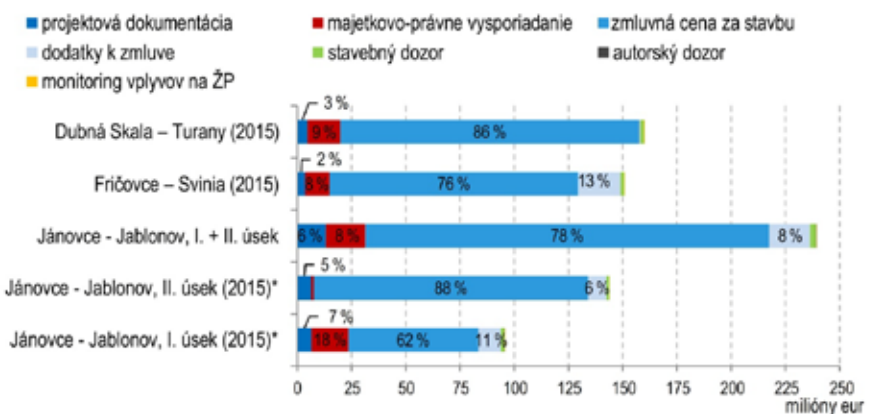
**Zvýšení času na tvořivé fáze investiční přípravy** – zdoluhavé administrativní schvalovací a povolovací procesy se paradoxně snažíme napravovat tím nejhorším způsobem, a to zkracováním tvořivých procesů navrhování alternativ, propracování technických řešení. Projektanti pak dostávají relativně málo času na podrobný průzkum řešeného území a identifikování nejlepších možností vedení trasy v řešeném území, dostávají málo času na technickou optimalizaci objektového řešení apod. Toto všechno v kombinaci s výše uvedenými častými výměnami a nekompetentností personálu investora způsobuje, že do výstavby se dostává nezpůsobilá dokumentace, v některých případech až s fatálními důsledky.

Právě naopak, v souladu s trendem v tradičních vyspělých zemích, by všichni dodavatelé a další strany zapojené do přípravy a realizace projektu měli začít implementovat digitální metody BIM (Building Information Modeling), které významně zefektivňují procesy přípravy, zvyšují tech-

nickou úroveň projektů, umožňují konzistentní plánování výstavby prostřednictvím simulací a v neposlední řadě modelování celoživotních nákladů stavby.

**Změna přístupu úřadů k zadávání veřejných zakázek** – po vzoru některých evropských zemí zákonem zakázat obstarání tvořivých duševních činností v investičních procesech za nejnižší cenu, ale používat výhradně vícekritériální hodnocení zaměřené na kvalitu, progresivnost řešení, zkušenosti a budoucí efektivnost. Úřednická realita je bohužel v ČR a SR jiná, Úřad pro ochranu hospodářské soutěže letos zrušil tendr na poradce přípravy PPP projektu z důvodů, které se nedají nazvat jinak než ostudným odborným nepochopením klíčových kritérií úspěšnosti. Svět včetně vyspělých států EU dnes v této oblasti řeší zcela jiné úkoly – jak efektivně ve výběrových řízeních obstarat tvořivou práci, jakými nástroji stát může efektivně podporovat inovace. Do popředí se dostává zcela nový fenomén – PIP (Public Innovation Partnership). Právě na toto téma se koncem října konala mezinárodní konference v Berlíně, pořádaná EU, které jsem se zúčastnil. Proto výchova a vzdělávání úředníků v této oblasti včetně implementace nástrojů, které již fungují v Holandsku, Německu nebo Itálii, jsou pro nás také důležitými výzvami.

**Hodnota za peníze** – moderní progresivní přístup k hodnocení projektů s cílem efektivněji využívat veřejné prostředky. Cílem hodnocení je identifikovat a správně ohodnotit veškeré náklady a přínosy komplexně. V případě nákladů jde o vymezení ekonomicky nejvýhodnějšího řešení po dobu celého životního cyklu stavby, tedy také nákladů na údržbu a opravy vs. přínosy z řešení po dobu životního cyklu projektu. Do tohoto více dimenzionálního přístupu musí být zapojeni kromě ekonomů také odborníci schopní zhodnotit technickou hodnotu projektu a objektivnost modelovaných technicko-ekonomických parametrů. Namísto klasických měřených kontraktů se do popředí v této souvislosti dostávají progresivní formy realizace projektů, a to formou DBO anebo DBFO, které objektivně lépe rozkládají dlouhodobá rizika mezi veřejného objednatele a dodavatele.



Graf 3: Překročení celkových výdajů u úseků D1 na Slovensku dokončených v roce 2015 (bez DPH)



# AUTOSTRÁDU VIA CZECHO-SLOVAKIA ONESKORUJÚ MIMOVLÁDKY

Ing. Ján Mišura, riaditeľ SOPK Žilina

**Baťa a Československá dopravná spoločnosť naprojektovali pre potreby ekonomiky diaľnicu Plzeň-Praha-Brno-Zlín-Žilina-Martin-Ružomberok-Košice-Mukačevo v roku 1936. Mala to byť hlavná, nosná autostráda republiky. Odbočka D2 bola plánovaná z Brna do Bratislavy. Československá socialistická republika tento projekt prevzala a na Slovensku ho rozšírila o prioritu diaľnice Bratislava-Košice s pripojením na diaľnicu D1/E50 Praha-Košice v Trenčíne alebo Púchove. Ani po prevrate 1989 a rozdelení ČSFR v roku 1993 sa priority Slovenskej ani Českej republiky nezmenili.**

Dokonca tieto diaľnice boli Európskou úniou ako hlavné multimodálne cestné paneurópske koridory TEN-T (Core Corridor TEN-T) potvrdené ako prioritné do výstavby a s možnosťou financovania z ISPA fondov alebo kohéznych fondov, na konferenciách na Kréte a v Helsinkách v deväťdesiatych rokoch XX. storočia. Keď Dzurindova koalícia zastavila alebo zabrzдила výstavbu rozostavaných úsekov diaľnic D1/E75/E50 z Bratislavy do Košíc po roku 1999 v podstate na 10 rokov, Slovenská obchodná a priemyselná komora Žilina žiadala kontinuitu, ale podnikatelia, kapitalisti neboli pravicovou vládou vypočutí. Nevyužili ani výhodné európske fondy ISPA. V diaľniciach realizovali antieurópsku politiku. Rozvoj Slovenska spomalili o 10 rokov a napojenie diaľnicou D49/R6 a E75/D3 na západné štáty Európskej únie doteraz neexistuje. Pritom tým smerom existuje okolo 70% exportu, obchodu. To už spôsobuje napríklad denne kolapsy v doprave v Čadci z Bratislavy, z Košíc v smere na Ostravu. V rámci tohto obdobia sme prioritne postavili diaľnice okolo Tornale /Šafárikova, Oždany, Svidník, atď., stavalí sme D1 po roku 2010 prioritne od východu ako keby sme čakali investorov hlavne z Afganistanu. Na všetkých týchto úsekoch je menšia intenzita dopravy ako na E50 po Strečnom. Pritom úsek Martin – Žilina s 30 000 autami za deň je po Bratislave najviac zaťažený sa do reálnej výstavby dostal až v roku 2015 (Dzurindová vláda napriek odporúčaniam a protestom SOPK Žilina zastavila výstavbu v roku 2002, začala sa pôvodne 1998).

V roku 2000 SOPK Žilina spolu s Hospodárskou komorou v Zlíne žiadali formou spoločného memoranda o prioritu výstavby diaľnice medzi Prahou a Košicami v trase cez Zlín a napojením sa na slovenskú D1 v Púchove. Ministri komory vypočuli a v roku 2004 podpísali dohodu medzi SR a ČR o diaľnici D49/R6 Púchov-Zlín-Hulín.

Avšak doteraz sa okrem križovatky k R6/D49 na Slovensku nepostavilo nič. V Česku je to podobné. Na začiatku tam „zapracovali“ mimovládka. Na trase z Prahy, resp. z Bratislavy do Košíc taktiež mimovládka brzdia úsek E50/D1-Core Corridor Turany- Hubová. Pre predstavu je to medzi Martinom a Ružomberkom pri Kralovanoch. Preto Vám prezentujeme otvorený list ministrom SR. Tomáš aj Jan Baťa by boli smutní z aktivít mimovládok v Česku aj na Slovensku pri diaľnici E50, D49.

**Otvorený list Žilinskej regionálnej komory SOPK ministerstvám dopravy a životného prostredia SR.**

**TUNEL KORBELKA NA D1/E50 NIE JE PRE ĽUDÍ, PRÍRODU NAJLEPŠIE RIEŠENIE**

**Stanovisko k úseku „Diaľnice D1/E50 TURANY-HUBOVÁ“, ktorá patrí do siete „Core Corridor“ TEN-T**

Vážené ministerstvá, a posteriori sme sa z médií ako Žilinská regionálna komora Slovenskej obchodnej a priemyselnej komory (ŽRK SOPK) dozvedeli o prerokovaní návrhu rozsahu hodnotenia pre zmenu navrhovanej činnosti „Diaľnica D1/E50 Turany-Hubová“... o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, atď.

Áno, môžete argumentovať, že ste plnili literu zákona, avšak ŽRK SOPK nie je až taká „mini“ inštitúcia ako niektoré prizývané subjekty. SOPK v Žilinskom kraji (Turiec, Liptov, Orava, Považie, Kysuce) reprezentuje 80% produkcie HDP v kraji a 85% exportu podnikateľov, firiem. Je najväčším združením aj podľa počtu členov, ktoré reprezentuje firemnú, obchodnú a priemyselnú komunitu v kraji aj v SR. Z toho dôvodu si vás dovoľujeme požiadať, aby ste nás neobchádzali pri verejných, odborných prerokovávaní, ak sa to týka D1, D3, R3, R1, úsekov Turca, Oravy, Liptova, Kysúc, Považia.

**Zdôvodnenie:** SOPK podľa stanov napomáha zladovať záujmy svojich členov, zhromažďuje a rozširuje poznatky o ekologických a ekonomických podmienkach, propaguje ekologicky vhodné formy podnikania, atď. Diaľničná infraštruktúra, jej príprava, priority, financovanie, výstavba sa našich členov imanentne dotýka. Zásadne vplyva na náklady firiem, investorov, malých a stredných podnikateľov, a teda aj na životné prostredie.

**Škody spôsobované podnikateľom a investorom, pretože ministerstvá nepočúvali od roku 2000 hlas a návrhy na priority od ŽRK SOPK** týkajúce sa D1, D3, R3:

- **zatváranie dopravy pod Strečnom na E50** – je to problém v súčasnosti, pretože od roku 2002 do roku 2015 „fungovalo“ odkladanie výstavby tunela D1 do Martina s intenzitou dopravy 30-tisíc áut/deň;
- nedokončená R3 (projektovaná vedľa „betónového tankodromu“ 1/65) a **havária cesty medzi Martinom a Kremnicou** (v lete 2016 voda zaliala tento úsek a odvtedy je uzavretý, lebo strhlo cestu) na hlavnom európskom koridore – „Core Corridor“ z Martina do Šiah, Budapešti;
- **havária mosta nad železnicou v Čadci na E75, „Via Adriatica/Baltica“** v roku 2009 na Core Corridor VI. TEN-T – most síce v priebehu niekoľkých mesiacov opravili, ale 80- až 100-kilometrové obchádzky spôsobili podnikateľov dodatočné náklady a škody;
- **havarijný stav iného mosta na E75 v Čadci** nad riekou od roku 2014;
- **havária mosta pred Nižnou** na „Comprehensive Corridor“ TEN-T v roku 2015 – most je síce už opravený, problém je však v tom, že o jeho havarijnom stave sa vedelo už predtým, no problém sa riešil, až keď nastala havarijná situácia a to sa deje aj na iných problematických miestach.

**Kto zaplatí firmám a zamestnancom vyššie náklady?** Pozoruhodné je, že je to všetko v Žilinskom kraji alebo sa ho to dotýka. A pritom sme postavili rýchlocestu prioritne do Maďarska (Milhošť) bez koordinácie (bývalý veľvyslanec Maďarska mi spomenul, že Maďarsko upozornilo Slovensko, že momentálne nebude stavať štvorpruh do Košíc) pre nízku intenzitu dopravy dvakrát a viac nižšiu ako hore uvedené úseky. Preto žiadame vziať na vedomie seriózne naše návrhy.

**STANOVISKO, sedem „statočných“ argumentov ŽRK SOPK k „Diaľnici D1/E50 TURANY-HUBOVÁ“ k Správe o hodnotení vplyvov.....“**

**1. Nesúhlasíme s výstavbou diaľnice D1 v úseku Turany – Hubová podľa variantu V2 – s tunelom Korbelka.** Oboznámili sme sa so „Správou o hodnotení vplyvov ..... na životné prostredie....“ na „Diaľnici D1 Turany – Hubová“.

**2. Podporujeme povrchové varianty výstavby aj preto, aby sa efektívne využili doteraz vynaložené štátne a európske financie na prípravné práce** z daní podnikateľov a Európskej komisie (a sú to aj slovenské financie, pretože tam odvádza financie). Výber variantu nechávame na ministerstvo dopravy. Zbytočne by sa zabrala ďalšia orná pôda. Je to ekonomické a ekologické?

**3. Stratia sa strategické zásoby pitnej vody vo Veľkej Fatre pre ľudí Turca, Oravy, ale aj celého Slovenska,** ktoré sú väčšie ako v Malej Fatre (tam sa prekračujú povolené hodnoty arzénu). Argumentácia, manipulácia s nivelitou tunela zdá sa účelová. Je to ekonomické a ekologické? Pýtame sa: Zmenili sa zemetrasením, atď. geologické podmienky? Pred 37 rokmi sa tunel Korbelka neodporúčal pre zložité geologické zloženie, ktoré je vhodné ako zásobáreň pitnej vody, a nie pre tunel. Na 10 stranách (44, 55, ..., 208) sa vôbec neberú do úvahy texty uvedené v správe v prospech ochrany vodných zdrojov. Či je to úmyselne, alebo neúmyselne, výsledkom budú vyvolané vyššie náklady pre daňových poplatníkov – obyvateľov a podnikateľov. Samozrejme, to už bude mimo rozpočet tunela v inej kolónke, a to je manipulácia. Alebo je cieľom „formou zlikvidovať podstatu“ – presadiť za každú cenu tunel Korbelka? **A čo deti a vnuci, keď budú bez vody? Alebo „po nás potopa“** – nám je to jedno podľa najnovšej „modernej“ globalizovanej etiky a morálky? Odporúčame k vode si prečítať kapitolu v Ústave SR alebo závery rokovania predstaviteľov EÚ v Bratislave k vode a vodným zdrojom. Bez vody vyhynie život ľudí aj zvierat, čo niekto tak preferuje pri tejto diaľnici.

**4. Odstrašujúci prípad je tunel Višňové do Martina.** Tam sa nemyslelo, ako zastaviť večný únik vody. Neodporúčame však zvýšiť náklady už aj tak drahšieho tunela Korbelka, ale postaviť lacnejší povrchový variant bez tunela Korbelka, ktorý bude aj rýchlejší v prevádzke.

**5. Povrchový variant, v ktorom ministerstvo dopravy SR, NDS, ...splnilo podmienky Európskej komisie z hľadiska ekológie..., je ekologický aj ekonomický.**

6. Porovnávanie váh jednotlivých kritérií pri všetkej pozitívnej snahe organizátora expertov považujeme za **subjektívne, pretože medzi expertmi nie je ani jeden expert na socio-ekonomické vplyvy**, ktorým by sa priradila váha, kde by sa zohľadnilo kritérium rozvoja sociálneho a ekonomického prostredia, kde sa nachádza aj vplyv na obchodnú a priemyselnú komunitu, podnikateľské prostredie, kde sú aj naši členovia, firmy a ich zamestnanci. Alebo diaľnice stavíme pre úradníkov komory, ministerstiev, neziskových organizácií,...

**Úsek D1/E50 Turany – Hubová je „Core Corridor TEN-T“ „Via Czecho-Slovakia“ Brest – Paríž – Norimberg – Praha – Brno – Martin – Ružomberok – Košice** – Ukrajina (z Bratislavy hlavný európsky koridor VA). Trasu E50 cez Kralovany schválila Európska komisia – prečo niekto v SR zdržiava výstavbu formálne?

7. Pri posudzovaní vplyvov výstavby úseku D1/E50 Turany-Hubová sa podiel zásadných vplyvov na podnikateľov a obyvateľov podľa nášho názoru umelo znížil, pretože výstavba **tunela Korbelka spôsobí neskoršie začatie výstavby úseku Turany – Hubová – dôsledkom budú vyššie náklady pre firmy a investorov nielen v kraji, ale aj na východnom Slovensku, riziko nedostatku vody pri** meniacej sa globálnej klíme, atď.

*Zhrnutie:* Na základe uvedených skutočností nesúhlasíme s poradím variantných riešení výsledkov hodnotenia. **Navrhujeme realizovať povrchový variant bez tunela Korbelka**, ktorým predbežne akceptovala Európska komisia. Žiadame materiál prepracovať a doplniť relevantnejšie kritériá, objektívizovať ich váhy (niekoľkonásobne, akoby účelovo premrštená váha kritérií vplyvajúcich na príro-

du), započítať dôsledne náklady na projektovanie tunela Korbelka, podrobný geologický prieskum, atď. a započítať váhu, náklady na údržbu tunela so všetkými reálnymi nákladmi. **Objektívizovať podhodnotené náklady na tunel Korbelka a vyčísliť vysoké riziko škôd po strate vodných zdrojov** (prírodné bohatstvo SR), **následné náklady a zdravotné riziká** pre obyvateľov.

Pre firmy, podnikateľov je **dostavanie úseku D1/R3/E50 Turany – Hubová prioritou. Pri povrchovom variante je to rýchlejšie, ekonomickejšie, ekologickéjšie**. So zapracovaním opatrení na ochranu životného prostredia variant bez tunela Korbelka plní kritériá a hlavne neohrozuje zásoby pitnej vody (viď príklad v septembri 2016, keď celé Brno malo vo vodovode závadnú vodu) a teda zabezpečuje sociálny, zdravotne nezávadný ekonomický rozvoj.

**Prečo je tam aj R3 – „Via Balt-Orient“? Pretože úsek Martin – Turany – Hubová je peáž / súbeh D1 a R3** (Dolný Kubín-Hubová-Martin-Kremnické Bane-Zvolen-Šahy). **Význam tohto úseku je dvojnásobný**. Alebo nie? Úsek má predpoklad aj na prioritu cez PPP projekt.

Žiadame **začať** výstavbu povrchového variantu D1/E50/R3 Turany – Hubová v roku 2017.

**Úsek spĺňa všetky kritériá: intenzita dopravy, hlavný európsky koridor, peáž D1 a R3.**

Z hľadiska týchto kritérií nepoznáme prioritnejší úsek výstavby v SR okrem D4/E75, R7 pri Bratislave (stavia sa cez PPP) a D3/E75 Brodno – Kysucké Nové Mesto, Svrčinovec – Čadca (tender), tunela Soroška na R2, úsek R3 Martin – Kremnica.

*Poznámka* k neziskovkám, botanickým záhradám a podobným subjektom, ktoré svojimi aktivita-

mi niekoľkokrát spôsobili prepadnutie financií na tento úsek: Tieto organizácie a združenia rady prijímajú financie od podnikateľov, od štátu, zo zahraničia, atď., ktoré musí ale podnikateľ najskôr vyprodukovať. Prítom pri tomto úseku D1 Turany – Hubová od roku 2008 zvyšujú náklady podnikateľom svojimi aj idealistickými, virtuálnymi pripomenkami, návrhmi posielanými Európskej komisii. To spôsobuje odklad výstavby a následne 7-krát viac mŕtvych ľudí ako medvedov. Európske fondy určené na tento úsek sa použili na menej ekonomicky efektívne úseky. Je to cieľ, alebo je to inak?

Mimovládky boli hyperaktívne pri D4 a R7, čo formálne odložilo začiatok výstavby D4 a R7, ktoré tak nutne potrebujú obyvateľia aj podnikatelia celého Slovenska, nielen občania Bratislavy a kraja. Kontrakt D4 a R7 je viac ako dvakrát lacnejší v ročných poplatkoch PPP než PPP projekt Nitra – Tekovské Nemce plus Banská Bystrica so skoro rovnakou dĺžkou. D4 a R7 je navyše v urbanizovanom území s mostom cez Dunaj, teda reálne by mal byť drahší v ročných poplatkoch cez PPP. Podozrivé je, že mimovládky nie sú a neboli tak hyperaktívne pri úseku R1 cez Národný park a Naturu v Nízkych Tatrách. (Jedna mimovládka dokonca navrhuje zrušiť Národný park Nízke Tatry!?) Preto tretí sektor stratil dôveryhodnosť a jeho argumenty by mali mať tomu primeranú váhu. Prítom nespochybujeme dôležitosť existencie R1 medzi Nitrou a Tekovskými Nemcami a obchvat Banskej Bystrice.

Aj keby kontrakt D4 a R7 mal dvakrát vyššiu cenu, aj tak by bol dostatočne efektívny vzhľadom na intenzitu dopravy v porovnaní s inými úsekmi rýchlostných ciest na Slovensku a jeho polohu ako súčasť hlavného európskeho koridoru.

## Vysokorychlostní tratě v ČR, koncepce a otázky k řešení

### Ing. Emanuel Šíp, předseda dopravní sekce Hospodářské komory ČR

**Konkurenční výhodou České republiky je její zeměpisná poloha, díky níž je odpradávná křižovatkou pohybu lidí a zboží. Také na střední Moravě se po tisíciletí kříží cesty údolím Moravy a Moravskou bránou. V poslední době se však bohužel tyto výhody ztrácejí – země nepostupuje dostatečně rychle ve strategických projektech (dálnice, železnice) a je stále častěji objížďena. To platí zejména pro českou železnici, kde právě dokončované tranzitní koridory jsou systémově projektovány na maximální rychlost 140 km/h (v případě použití souprav s naklápací skříní 160 km/h). Musíme umět odhadnout a včas realizovat nové trendy – vyspělé země nedostihneme, pokud se budeme jenom pachtit v jejich stopách.**

Bílá kniha EU „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ z roku 2011 předpokládá do roku 2030 ztrojnásobit délku stávajících vysokorychlostních železničních sítí a do roku 2050 evropskou vysokorychlostní železniční síť dokončit. V souvislosti s tím probíhá v celé řadě zemí diskuse, jak tento cíl v konkrétních národních podmínkách realizovat.

**Výhody a nevýhody koncepce Rychlých spojení** Českou odpovědí na tento trend je současná koncepce Rychlých spojení, propagovaná ve vystoupeních Ministerstva dopravy a SŽDC. Ta předpokládá kombinaci nových i modernizovaných tratí pro maximální rychlosti zhruba v rozsahu 200–350 km/h. Neměla by to být exkluzivní síť spojů, nýbrž soustava provázaná s existující konvenční dopravou. Výhodou jsou předpokládané výjezdy na stávající tratě, například ve směru Jihlava, Znojmo

nebo Most. Rovněž není opomíjena ani možnost přestupu v návazných terminálech (vlak, autobus, MHD, Park & Ride apod.). Rychlá doprava má být dostupná širokým vrstvám populace.

„Smíšená“ koncepce Rychlých spojení má nicméně také své problémy. Předpokládaná modernizace některých tratí (např. Brno – Přerov na rychlost maximálně 200 km/h nebo Plzeň – Domažlice na maximálně 140 – 160 km/h) znamená jen dílčí vylepšení na rozdíl od komplexního řešení, což může zakládat nutnost nových investic do vysokorychlostní železnice v dalších obdobích. Prítom ve více případech jde o perspektivní tratě pro mezinárodní dopravu. Příliš mnoho různých typů vlaků na modernizovaných tratích nepřispěje ke spolehlivosti dopravy a stěží také vznikne nová kapacita pro posílení regionální a příměstské dopravy. Proměnlivá traťová rychlost na modernizovaných tratích povede k vyšší energetické spotřebě (brzdění, rozjíždění) a výhody z levnějšího

stavebního řešení budou velmi pravděpodobně v podstatné části kompenzovány vyššími náklady na provoz vlaků a údržbu tratě. Proto by bylo vhodné koncipovat rozhodující úseky Rychlých spojení už jako vysokorychlostní tratě. A je vhodné připomenout, že podle evropských standardů je vysokorychlostní trať definována rychlostí 250 km/h.

#### Střední Morava a Rychlá spojení

V současné koncepci se předpokládá zastávka Rychlých spojení v Přerově, a to na styku modernizované tratě Brno – Přerov a uvažované vysokorychlostní tratě Přerov – Ostrava. Významné centrum střední Moravy Olomouc je dosažitelné z Přerova. Vedle toho se objevily úvahy o vylepšení tratě Praha – Pardubice na 160 km/h s případným prodloužením do Olomouce. Lze předpokládat, že si tato trať udrží páteří význam i po dokončení sítě Rychlých spojení. Otázníkem však i nadále zůstává kvalitní napojení Zlína.



Dalším problémem je dosud ignorovaná možnost návaznosti vysokorychlostní železnice na leteckou dopravu. Stále se nepočítá se zapojením Letiště Václava Havla do sítě Rychlých spojení, přestože by to odstranilo potřebu přestupu ve stanici Praha hlavní nádraží pro podstatnou

část mimopražských cestujících. Optimální by bylo zařazení letiště na vysokorychlostní trasu Praha – Ústí nad Labem. V takovém případě by bylo možné dosáhnout pražského letiště z Přerova v čase zhruba dvou hodin, což lze jen obtížně stihnout jiným prostředkem dopravy a navíc je

časově srovnatelné například s perspektivní cestou na letiště ve Vídni.

**Co je třeba změnit v železničních projektech v ČR (nejen u Rychlých spojení)**

Především je třeba posílit strategický pohled, což není možné bez posílení role Ministerstva dopravy. Železniční projekty nemohou být pouhou doménou železničních techniků. Mají-li plnit co nejlépe svůj účel, musí projít diskusí také s finančními specialisty, se zástupci navazujících dopravních sítí, a samozřejmě také s širokou veřejností. Posílení strategického pohledu také znamená posuzování železničních projektů z pohledu na 30 – 50 let dopředu, přičemž nelze připouštět pouhé provizorní úpravy, flikování za drahé peníze a deformované rozhodování na základě lobbistických vazeb. Je třeba počítat s náklady životního cyklu (investiční versus provozní náklady), nikoliv jen s počátečními „slibovanými“ náklady staveb. Je nutné k tomu účelu využívat ukazatel „hodnota za peníze“ (Value for Money) včetně rizikových a citlivostních počtů.

**Hospodářská komora prosazuje nejen v zájmu podnikatelů, které zastupuje, v oblasti dopravy:**

- obnovu strategické role Ministerstva dopravy a zefektivnění fungování státních investorských organizací v oblasti dopravní infrastruktury
- soulad rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury s rozvojem podnikatelských odvětví ekonomiky pro harmonický a udržitelný rozvoj regionů ČR
- aktualizaci koncepce a urychlení přípravy výstavby vysokorychlostních tratí evropské úrovně
- přednostní modernizaci tratí v městských aglomeracích pro zavedení městské železnice typu S-bahn
- účinnou legislativní podporu národních strategických projektů (D1, D49, D55, vysokorychlostní železnice...).

## Stavba D49 Hulín-Fryšták jako první etapa podmiňující dokončení severního obchvatu zlínské aglomerace

**Ing. Marek Svoboda, předseda představenstva Pragoprojekt, a.s.**  
**Ing. Lukáš Mašín, specialista analytik Pragoprojekt, a.s.**

**Do doby realizace dálničního obchvatu města Zlína stavbami D49 Hulín-Fryšták a D49 Fryšták-Lípa bude nadále veškerá tranzitní doprava z tahu D55 svedena na průtah vedený centrální částí města Zlína a obcemi Želechovice nad Dřevnicí a Lípa.**

Opět jsme se letos sešli v Luhačovicích na konferenci, jejímž závěrem je přijetí *Luhačovické výzvy* obsa-

hující opakované žádosti na vládu a ministerstvo dopravy o realizaci zásadních dopravních projektů.

Ve Zlínském kraji se jedná o dokončení přeshraničního propojení D49/R6 mezi českou D1 u Hulína a slovenskou D1 u Púchova, tj. konečně po letech oddalování zahájení výstavby dálnice D49 stavbou **D49 Hulín-Fryšták** v roce 2017 a urychlení přípravy navazujících staveb pokračujících ke státní hranici ČR/SR. Dále pokračování dálnice D55 stavbou Otrokovice obchvat JV, na železnici modernizace a elektrizace tratí Otrokovice-Vizovice (vč. terminálu Zlín-město) a Kojetín-Hulín (-Holešov). Všechny stavby mají svůj přínos samy o sobě, ale též výrazný synergický efekt (obslužnost, multimodalita) i multifunkční efekty (v přínosech stavitelství pro zaměstnanost, konkurenceschopnost Zlínska). Letos skloňovaný problém stanovisek EIA, zvláště vydaných dle zákona 244/1992 Sb. („244“), se dotýká též „zlínských“ staveb. Proto i letošní *Luhačovická výzva* apelovala na nezpoždění přípravy 9 prioritních dopravních záměrů (PDZ), které mají nyní stano- ▶

Tab. Strategické investice se synergickým efektem zvýší zaměstnanost a konkurenceschopnost Zlínského kraje

	Rok zahájení	Investice cca bez DPH	Počet pracovních míst*	
			ve stavebnictví	v hospodářství
<b>Realizované investice - využití je podmíněné výstavbou dopravní infrastruktury</b>				
Strategická průmyslová zóna Holešov		zřízení zóny 1,6 mld. Kč	stavba realizována	v zóně cílově až 12 000
Terminál Zlín-Želechovice/Lípa			rozšíření realizováno	v terminálu cca 100-150
<b>Nové stavby - strategické dopravní investice se synergickým efektem</b>				
Dálnice D49 Hulín-Fryšták (D49 4901)	2017	5,5 mld. Kč	6 000	17 600
Dálnice D49 Fryšták-Lípa (D49 4902)	2020	4,0 mld. Kč	4 360	12 800
Mod. a elektr. tratě Otrokovice-Vizovice	2019	8,0 mld. Kč	8 720	25 600
Mod. a elektr. tratě Kojetín-Hulín-Holešov**	do r. 2025	3,5 mld. Kč	3 820	11 200
<b>Celkem nové investice</b>		<b>21,0 mld. Kč</b>	<b>22 900</b>	<b>67 200</b>

\* Výpočet počtu pracovních míst proveden dle aktuálních multiplikátorů ÚRS PRAHA, a.s.

\*\* Původní titul dle OPDI, aktuálně v redukované podobě jako Moder. a elektr. trati Kojetín (mimo)-Hulín

visko EIA vydávané ve zvláštním režimu dle § 23a letošní novely č. 256/2016 Sb. Součástí 9 PDZ jsou (naštěstí) i dálniční stavby D49 Hulín-Fryšták (část obchvatu Zlína) a D55 Otrokovice obchvat JV, takže se snad **obyvatelé zlínsko-otrokovické aglomerace dočkají zahájení výstavby obchvatů.**

Zmíněná novela má umožnit vydání stanovisek EIA k PDZ ještě v letošním roce (původně uváděno v 10/2016). Investoři vydání stanovisek EIA pro PDZ netrpělivě očekávají. Bez nich nemohou dokončit navazující stavební řízení, ani někdy nutné změny územních rozhodnutí. Argumentem pro novelu byla i nutnost stavby zahájit co nejdříve v roce 2017 (původně 2016), a to s ohledem na stagnaci stavebnictví s přímými dopady do zaměstnanosti i dle dohody s představiteli Evropské komise (EK). Přijetí novely provázely diskuse o formě právní úpravy na jednáních sněmovny, vlády i tripartity i v médiích. Při přípravě podkladů pro různé postupy (vč. využití výjimek evropské směrnice k EIA) byl vládou uložen i úkol ministru dopravy „*připravit pro každý jednotlivý projekt zdůvodnění...*“, což dle metodiky EK zahrnuje též zohlednění kritéria „**naléhavá a zásadní potřebnost projektu**“. Popis tohoto kritéria zahrnuje jiný, posunutý obsah oproti standardním dokumentům. Dokumentace EIA hodnotí, zda záměr nemá významný negativní vliv na životní prostředí a zdraví, hodnocení HDM-4 postihuje ekonomickou výhodnost, kde ovšem všechny přínosy stavby (byť někdy zřejmé) nelze finančně kvantifikovat. Popis některých přínosů do těchto dokumentací nezapadá zčásti, někdy zcela. Může se jednat např. ocenění významu pro-

jektu pro **plnění cílů jak na evropské, tak národní úrovni**, jak bude rozvedeno dále. Jak opakovaně uvádí v Luhačovicích *Ing. Petr Zahradník*, je kladen důraz na **kvalitativní analýzu efektů**: socio-ekonomických dopadů, vlivů na konkurenceschopnost, na využití polohové renty ČR, na zvýšení dostupnosti, obslužnosti, komfortu, bezpečnosti a řešení ekologie (obchvaty sídel).

V kontextu uvedeného byla formulována „naléhavá a zásadní potřebnost“ PDZ „D49 Hulín-Fryšták“ (4901) jako Obchvat Zlína (1. část). Jak ukazuje přiložený schematický obrázek, jde o podmiňující stavbu, který podvazuje další úsek D49 Fryšták-Lípa (4902). Touto stavbou bude teprve dokončen Obchvat Zlína, na který navazuje v současnosti probíhající příprava úseku D49 Lípa-st. hranice (4903-4905). Stavba D49 Hulín-Fryšták má stanovisko EIA „244“, ale další etapy na stavbě D49 Fryšták - Lípa mají platné stanovisko EIA „100“. Proto je vyřešení stanoviska EIA a zahájení realizace stavby D49 Hulín-Fryšták zásadní pro pokračování všech staveb (celé D49), tj. i pro obchvat Zlína a dokončení spojení na hranici se Slovenskem. Tím dojde k plnění cílů na evropské i národní úrovni:

1. Rýnsko-dunajského koridoru hlavní sítě dle nařízení EU „nástroj pro propojení Evropy“ - součástí je projekt „Zlín - Žilina (road)“ - spojení D49/R6 (E50) pro dokončení hlavní TEN-T sítě do roku 2030,

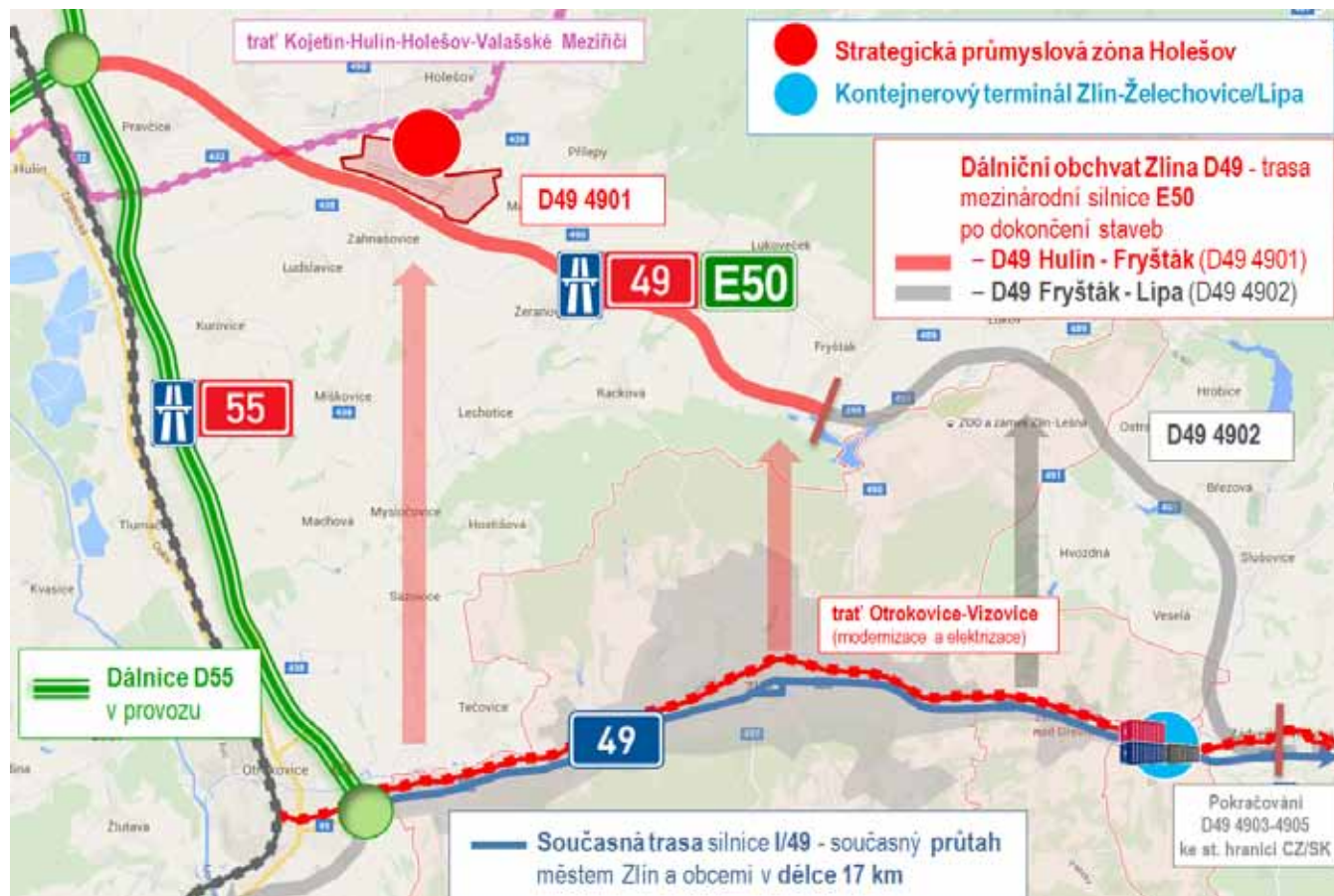
2. priorit na síti TEN-T dle nařízení EU „o hlavních směrech Unie pro rozvoj TEN-T“ - dostupnost všech regionů, odstranění úzkých hrdel, propojení sítí, interoperabilita (napojení silnice/železnice

v terminálu Zlín-Želechovice/Lípa, v zóně Holešov), využití stávající infrastruktury (úseků dálnice D1 v ČR i SR na tahu E50), dokončení přeshraničních spojení (ČR-SR), přispět k růstu a konkurenceschopnosti (napojení zóny Holešov, zastavení stagnace stavebnictví, zaměstnanost a sociální smír), zmírnění nepříznivých účinků dopravy v sídlech (vymístění průtahu s těžkou dopravou umožní rozvoj územní i veřejné dopravy, zvýšení ochrany, bezpečnosti a komfortu pěších a cyklistů).

Zásadní význam dálničního obchvatu D49 je v přesunu dopravy z průtahu I/49 z centrální části zlínské aglomerace na novou dálnici D49. Jediná stavba D49 Hulín-Fryšták může být zahájena v roce 2017, tj. přinést ihned efekty pro zaměstnanost ve stavebnictví a v regionu.

### HORKÁ NOVINKA!

Ledy D49 se konečně hnuly. Teď už začínáme věřit, že po mnohaletých tahanicích se stavba začne v roce 2017 konečně realizovat. Dne 22. 11. 2016 vydalo MŽP pro stavbu D49 01 „Závazné souhlasné stanovisko k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí“ podle ustanovení § 23a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. D49 01 je prvním z devíti prioritních projektů, na nichž byl dohodnut s EK zvláštní režim na posuzování EIA, kde bylo souhlasné stanovisko MŽP jako nezbytný předpoklad pro vydání stavebního povolení.



Obr. Schéma poukazuje na skutečnost, že předchozí investice do Strategické průmyslové zóny Holešov a Kontejnerového terminálu Zlín-Želechovice/Lípa a připravované investice do dálniční a železniční infrastruktury se vzájemně podmiňují. Stavba D49 Hulín-Fryšták má zásadní roli jak pro realizaci obchvatu Zlína, tak pro synergií jednotlivých investic a multimodalitu. Proto je také zásadní její zahájení co nejdříve v roce 2017.