

Dopravní fórum

magazín Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě

2018



ROZVINUTÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA – CESTA K PROSPERITĚ



4: Luhačovice tradičně hostily konferenci



6: Vladimír Dlouhý o dálniční síti



11: Jan Kroupa o modernizaci D1

Z obsahu**Strana 6**

Radek Vondráček: Zrychlení přípravy staveb dálnic a železnic

Strana 8

Luděk Sosna: Strategie MD pro programové období 2020+

Strana 13

Zbyněk Hořelica: Stabilní finanční plánování dopravní infrastruktury

Strana 17

Pavol Kovačik: Kvalita a efektivnost investic v dopravní infrastrukturu

Strana 24

Lukáš Mašín: Kapacitní silniční spojení D49-R6 nezahájeno ani po 80 letech

Tiráž

Vydává Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě se sídlem Kosmonautů 989/8 772 00 Olomouc.

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

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

Datum uzávěrky 7. ročníku:
23. listopadu 2018.

Foto na titulní straně: křižovatka silnic I/49 a I/57 v Horní Lidči

V roce 2019 pořádáme

MORAVSKÉ DOPRAVNÍ FÓRUM

OLOMOUC

8. 4. 2019

STŘEDNÍ MORAVA

křižovatka dopravních
a ekonomických zájmů

LUHAČOVICE

26. 9. 2019

Ke každému
cíli vede cesta

PF₂₀₁₉



Vážení přátelé, fandové dopravy, magazín Dopravní fórum přináší každoročně především bilanční shrnutí hlavních aktivit „Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě“ (SRDIM), ale také pohled na současnou situaci a předpoklady budoucího vývoje infrastrukturálních projektů nejen v oblasti střední a východní Moravy.

I letos jsme pokračovali v tradici a na jaře jsme v Olomouci uspořádali již VII. ročník odborné dopravní konference Moravské dopravní fórum. Na podzim jsme se pak sešli v rámci VIII. ročníku mezinárodní konference v Luhačovicích pod názvem Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů. Na platformě těchto odborných fór jsme mohli společně diskutovat nejrůznější otázky z oblasti dopravní infrastruktury na úrovni státu, regionů, obcí a měst.

Výstupy z obou odborných setkání jsme předali představitelům veřejné správy, a to včetně premiérů a ministrů české i slovenské vlády.

Úspěšné parlamentní projednání a následné schválení zákona č. 416/2009 sb. „O urychlení výstavby dopravní infrastruktury“ letošní novelou č. 169/2018 sb., prospělo náladě společného setkání v Luhačovicích. Tamní atmosféra totiž byla v mnohém pozitivnější než v minulém roce, zejména co se týká pohledu na realnost přípravy prioritních moravských projektů.

Jak však vyplynulo mimo jiné i z této konference, zásadní problémy v přípravě liniových staveb dále zůstávají v oblasti stavebního práva a zneužívání environmentální problematiky, a jsou legislativně nedořešené. I proto v mnohém ambiciózní plán MD ČR i ŘSD ČR zprovoznit do roku 2021 celkem 210 km dálnic a navíc rozestavět dalších 180 km je sice krásnou vizí, včetně koncepční podpory v rámci připravovaného „Národního investičního plánu“, avšak ani zdaleka tento počín nemůže naplnit dosavadní plán, zakotvený v Dopravní sektorové strategii II.

Podají se nám konečně všechny bariéry a překážky postupně překonat? To je otázka a současně také úkol, který stojí především před MD ČR, ŘSD ČR, SŽD, MMR ČR, ale také před odbornou veřejností, která by měla pokračovat v tlaku na radikální úpravu stavební legislativy v ČR. Proto se i náš magazín věnuje těmto důležitým otázkám, které souvisí s přípravou projektů dopravní infrastruktury.

Environmentální problematice se v rámci přípravy staveb věnovala také „Petice za urychlení přípravy a realizace dálničních staveb D 49 a D 55“, pod níž se podepsalo bezmála 17 000 občanů z Moravy. Ti svým podpisem deklarují nejen to, že dobudování kapacitní dopravní infrastruktury si motoristická i laická veřejnost jednoznačně přeje, ale také že soustavné obstrukce ekologických aktivistů nestojí na pod-

poře veřejnosti, poškozují zájmy České republiky a brzdí naši konkurenceschopnost.

Petice byla projednána postupně ve všech kompetentních výborech Senátu, tj. ve Výboru pro vzdělávání, vědu, kulturu, lidská práva a petice, následně ve Výboru pro územní rozvoj, veřejnou správu a životní prostředí, a nakonec také ve Výboru pro hospodářství, zemědělství a dopravu. Poté byla doporučena k projednání na plenárním zasedání Senátu.

Plénum Senátu tuto petici následně projednalo v říjnu 2018, přičemž ji shledalo za důvodnou a přijalo k ní doporučující usnesení (celé znění je uvedeno v další části magazínu).

Tím bylo završeno bezmála 1,5 roku trvající úsilí, které jsme touto peticí odstartovali, a které mělo za cíl sjednotit doposud „mlčící“ občanskou společnost a vyslat jasný signál zákonodárcům: „Už toho máme dost – upravte zákony a zahajme realizaci prioritních dopravních projektů, na které už léta čekáme.“ Věříme, že i tato naše občanská aktivita pozitivně přispěje k hledání řešení, jelikož sjednocená vůle občanů by se měla stát silným impulzem pro konání našich státních představitelů.

Bylo by však v mnohém iluzorní doufat v přijetí rychlého řešení v rámci potřebných změn stavební legislativy. Tento záměr byl sice MMR ČR avizován na rok 2019, avšak příslušná změna pojímá úpravu cca 80 souvisejících zákonů, což při současné názorové roztržičnosti v parlamentu nedává naději na rychlé řešení. Jsem přesvědčen, že bez zásadní politické podpory, a to napříč politickým spektrem, nemůžeme v reálném čase dobudovat v ČR páteřní dopravní síť (tj. chybějících cca 750 km dálnic), ale hlavně že nebudeme schopni udržet konkurenceschopné vybavené území, podmiňující rozvoj ekonomiky státu i jednotlivých regionů. Naopak v oblasti železniční infrastruktury se daří projekty připravovat bez vážnějších komplikací, jak ostatně dokumentuje i stav přípravy projektu Modernizace a elektrizace železniční tratě Otrokovice – Zlín – Vizovice, včetně moderního Dopravního terminálu Zlín – centrum. Věříme, že pokračující příprava dalších projektů, souvisejících s modernizací železničních tratí na Moravě (např. projekt Slovácko, tj. železnice Vlárská dráha – Slovensko), umožní jejich brzké zahájení v příštích letech. Faktem však zůstává skutečnost, že v případě železničních projektů jdeme hlavně cestou modernizace a elektrizace tratí ve stávajících koridorech. Nové stopy, jako je tomu u silničních koridorů, jsou jen zřídka, což je pro investora velkou výhodou.

Snad se dočkáme i urychlení přípravy rychlých spojů, která by měla protnout Moravu od Prahy na Brno a Ostravu, a také realizace nejpokročilejšího projektu stavby Brno – Přerov.



Vždyť jde o projekty životně důležité, umožňující mimo jiné ve svém důsledku i tolik potřebné podstatné zkapacitnění nákladní dopravy.

Vážení přátelé,

očekávám, že letošní vydání našeho magazínu přispěje k další diskuzi o zásadních otázkách české i slovenské dopravní infrastruktury. Snažili jsme se vybrat témata, která budou zajímavá pro široký okruh našich čtenářů, a to nejen osobami autorů, ale i zaměřením odborných textů. Naším cílem je obsáhnout zásadní pohledy na problematiku dopravní infrastruktury u nás i na Slovensku.

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

K dosažení našich společných cílů nám nezbyvá nic lepšího než aktivně spolupracovat. Je zkrátka potřebné, abychom všechna naše slova přetavili do skutečných činů a výsledků společné práce. Veřejnost to od nás očekává.

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

Závěrem mi dovoluji, abych Vám všem poděkoval za spolupráci a popřál vám radostné Vánoce, pevně zdraví a mnoho úspěchů v roce 2019.

Libor Lukáš,

předseda Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě

Děkujeme partnerům Sdružení: společně s BARUM CONTINENTAL, 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 SŽD, Z-Group, Firesta, TAST ORN, SUDOP, VIAPONT, Pragoprojekt, Centropjekt, Colas, REPONT, VIADESIGNE, SUS Zlínska, SUS Kroměřížska, SUS Slovácka, SUS Valašska, 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.

Až deset let čekání na důležité dálnice. I tak vypadají v praxi špatné české zákony

Odborníci řešili, jak urychlit přípravu prioritních staveb

Nejlepší cestou, jak v rozumné době dostavět páteřní dopravní infrastrukturu v České republice, je změna příslušných zákonů. Jejich současná podoba způsobuje, že některé projekty nabírají zpoždění až 10 let. Reálně tak hrozí, že se České republice nepodaří čerpat na tyto důležité investice evropské dotace a vše se bude následně hradit z národních zdrojů. I to zaznělo na mezinárodní konferenci Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů. Její již osmý ročník tradičně hostily Luhačovice.

Pořadatelem akce se záštitou předsedů vlád České i Slovenské republiky, předsedy Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, ministra dopravy ČR, ministra dopravy a výstavby SR, hejtmanů Olomouckého, Moravskoslezského a Žilinského kraje a předsedů Trenčianského a Žilinského kraje a primátora statutárního města Zlína je Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě. „Cílem našeho sdružení je aktivně ovlivnit a urychlit proces přípravy prioritních projektů. Ty doplácí na nedostatky v legislativě, což ve svém důsledku neúměrně prodlužuje celý proces přípravy staveb,“ říká předseda Libor Lukáš. „Je jasné, že musíme dál zvyšovat tlak na úpravu stavební legislativy. Jen tak můžeme zkrátit přípravu staveb,“ dodává.

Účastníci konference pozitivně hodnotili přijatý zákon o Urychlení výstavby dopravní infrastruktury, zároveň se shodli na potřebě urychleného řešení celé stavební legislativy. A to jak v oblasti majetkové, správní, tak i oblasti environmentální. Existující problémy v zákonech totiž ve svém důsledku zásadně narušují plynulou přípravu a realizaci nosných staveb dopravní infrastruktury s dopady na jejich opoždění i o 10 a více let. „Musíme mít takové zákony, které primárně hájí zájmy naprosté většiny lidí. Aktivisté schováající se za křečky nesmí mít takové možnosti. Současný stav, kdy skupinka jednotlivců může obstrukcemi mařit naprosto klíčové stavby, není normální,“ podotýká Libor Lukáš.

Co zaznělo

Nedostatky ve stavební legislativě a zneužívání environmentální problematiky jsou zásadním rizikem pro realizaci současného programu in-



frastrukturních projektů. Takto to vidí jak Luděk Sosna z ministerstva dopravy, tak i generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic Jan Kroupa. Nedočerpání evropských peněz v aktuálním programovém období výrazně zvýší potřebu národních zdrojů po roce 2020. O financování hovořili i zástupci Evropské komise a dalších evropských institucí, kteří poukázali na potřebu zaměřit se na nové způsoby financování výstavby dopravní infrastruktury po roce 2020. Příkladem je využití projektu PPP nejen na stavbu velkých projektů, ale i u projektů regionálních. Ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury Zbyněk Hořelica pak poukázal na potřebu revize způsobu dlouhodobého financování po roce 2020 a to včetně systémového řešení financová-

ní silnic II. a III. třídy. Urychlení přípravy a výstavby konkrétních projektů především silniční a železniční infrastruktury, zvláště pak dokončení dálnice D1 v okolí Přerova, či severojižní propojení Moravy dálnicí D55, modernizace trati Otrokovice-Vizovice, modernizace Vlárské dráhy a dalších významných staveb jako významného stimulu rozvoje regionu i celé republiky, podpořili předseda Poslanecké sněmovny Radek Vondráček a prezident Hospodářské komory ČR Vladimír Dlouhý.

Libor Lukáš také na konferenci informoval o úspěšném průběhu projednávání Petice na podporu infrastrukturních projektů dálnice D49 Hulín – Fryšták – hranice ČR/SR a dálnice D55 Otrokovice – Staré Město – Břeclav v jednotlivých výborech Senátu a o jejím očekávaném projednání na plénu. Petice s více než 17 000 podpisy byla předána počátkem roku jak předsedovi petičního výboru Senátu, tak předsedovi Poslanecké sněmovny. „Výsledky petice budou použity na podporu argumentace, směřující k urychlení přípravy a realizace těchto projektů. Věřím, že se naším společným úsilím podaří nakonec překonat dlouholeté obstrukce ekologických aktivistů a že realizací této stavby přispějeme k šetrnému rozvoji našeho regionu,“ dodal.

V rámci konference bylo zástupci Ředitelství silnic a dálnic ČR, města Kunovice, města Uherského Hradiště a Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě podepsáno Memorandum o vzájemné spolupráci na infrastrukturním projektu Mimoúrovňové řízení I/50 Kunovice – Uherské Hradiště – Staré Město. Jeho cílem je zlepšení dlouhotrvající neúnosné dopravní situace v tomto dopravním uzlu.

Účastníci konference na závěr jednání přijali LUHAČOVICKOU VÝZVU 2018.

Podrobnější informace o konferenci:

www.konference-morava.cz

www.infrastrukturamorava.cz

Luhačovická výzva 2018

Účastníci mezinárodní konference „Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“ se shodli na následujících závěrech:

- Komplikovanost legislativy pro investorskou přípravu staveb neumožňuje plynule realizovat jednotlivé záměry, je překážkou rozvoje mobility a představuje zásadní riziko pro dokončení strategických investic v České republice v reálném čase.
- Pro zamezení obstrukční činnosti mnohých ekologických spolků je třeba urychlit rekodi-

fikaci legislativy v oblasti ochrany životního prostředí tak, aby nedocházelo nadále k napadání podkladových rozhodnutí dle zákona o Ochráně přírody a krajiny (zákon 114/1992), například při vydávání výjimek ze zvláště chráněných živočichů, a aby bylo dosaženo časové optimalizace v procesech přípravy staveb.

- Je žádoucí novelizovat §149 zákona 500/2004 správní řád tak, aby bylo zamezeno jeho zneužívání v žádostech o prověření, resp. potvrzení či změnu závazných stanovisek v odvolacích řízeních.

- Konkurenceschopné dopravní propojení, navazující na mezinárodní dopravní trans-evropskou síť „TEN-T“ nemá Střední a Východní Morava na dostatečně kvalitní úrovni. Některé prioritní stavby jsou dlouhodobě blokovány obstrukčním přístupem ekologických aktivistů. Výčet prioritních dopravních investic je přílohou Luhačovické výzvy 2018.
- Je potřebné provést revizi dlouhodobého způsobu financování dopravní infrastruktury, která za stávajících podmínek neumožní naplnit cíle Dopravní politiky ČR, tj. dobudování ▶



prioritní sítě do roku 2030. Strategické rozhodnutí o přenastavení způsobu financování infrastrukturních projektů v plánovacím období 2020+ by mělo podpořit rozpočtovou předvídatelnost, dlouhodobost, včetně využití soukromého kapitálu. Strategie financování silnic II. a III. třídy nemůže stát pouze na zodpovědnosti krajů, ale musí být také součástí dopravní politiky ČR.

Účastníci mezinárodní konference „Střední Morava - křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“ považují za důležité dokončit přípravu a realizovat důležité infrastrukturní projekty v regionu Střední a Východní Moravy a slovenského Pováží:

• **V oblasti silniční infrastruktury:**

✓ Dořešit obstrukční postup ekologických aktivistů a následně neprodleně zahájit 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), a učinit tak zásadní posun v propojení střední a východní Moravy se sousedními regiony Slovenska.

✓ Dokončit výstavbu dálnice D1 v ČR jako hlavní tepny spojující západ s východem republiky, a to urychlením přípravy chybějícího moravského úseku D1 stavby 136 Říkovice – Přerov.

✓ 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 návaznosti na D55 urychlit přípravu tzv. východní tangenty jako součást obchvatu města Olomouce.

✓ V kontextu závěrů Studie proveditelnosti D55 připravovat rovněž i důležité silniční propojení – „Propojení silnice I/50 a I/55“ (u Uherského Hradiště, Kunovic).

✓ Pokračovat v přípravě a výstavbě silnice I/35 Valašské Meziříčí – Palačov (D48) a přípravě silnice I/57 obchvat Valašské Meziříčí s pokračováním na Vsetín.

✓ Přijmout účinná opatření k významnému urychlení přípravy jednotlivých úseků D35, 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 dálnici D35.

✓ Urychleně dokončit výstavbu silnice E75 /11 spojující D48 na české straně, vedoucí přes Jablunkov do Žiliny. Jedná se především o úsek „Třanovice – Nebory“ na české straně a o úsek Česko – slovenská st. hranice – Brodno, na slovenské straně.

• **V oblasti železniční infrastruktury:**

✓ Urychleně dokončit přípravu stavby a realizovat modernizaci trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice (včetně terminálu Zlín-město).

✓ Urychlit proces přípravy a realizaci modernizace a zdvoukolejnění trati Brno – Přerov a elektrizaci navazujícího propojení Kojetín – Kroměříž – Hulín, a tím připojení krajského města Zlín do koncepce Rychlých spojení na železnici.

✓ Urychlit proces přípravy a realizace modernizace a elektrizace trati Staré Město – Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou/Kunovice – Uh. Brod – Luhačovice – Bojkovice – Brumov-Bylnice.

✓ Urychlit proces přípravy a realizace modernizace 9. nákladního železničního koridoru v TEN-T v úseku Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč s prioritní realizací železniční stanice Vsetín.

• **V oblasti vodní dopravy:**

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

✓ Pokračovat v přípravě plavebního propojení rekreační oblasti „Pahrbek“ v Napajedlech s korytem řeky Moravy.

V Luhačovicích 20. 9. 2018.

Odešel profesor František Lehovec – nestor českého stavebnictví

Profesor František Lehovec zemřel ve svých 82 letech dne 13. 6. 2018. Stavebnictví v něm ztrácí jednu z nevýznamnějších osobností poslední doby. Byl významným odborníkem zejména v oblasti dopravního inženýrství, a jako předseda České silniční společnosti byl neúnavným iniciátorem odborných akcí, dbal o spolupráci odborníků z různých oborů silničního hospodářství a cílevědomě prosazoval spolupráci se slovenskými kolegy. Od roku 1992 byl předsedou redakční rady Silničního obzoru a mnoho let pracoval rovněž v technickém výboru Světové silniční asociace PIARC.

Byl podporovatelem našeho Sdružení a s naším Sdružením dlouhodobě spolupracoval. Od roku 2011 až do roku 2016 byl neodmyslitelně spojen s rolí předsedy konference „Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“, která se každoročně koná na podzim v Luhačovicích.

Čest jeho památce



Zrychlení přípravy staveb dálnic a železnic: blýská se na lepší časy?

Radek Vondráček, předseda Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR

Neustále slyšíme a čteme kritiku, že dálnic přibývá děsivě málo. A že se stav za poslední roky výrazně nezlepšil a stále je dostavba páteřní dálniční sítě v nedohlednu. Chápu, že jsme netrpěliví. Při hodnocení 100 let od vzniku samostatné Československé republiky se nemůžeme pochlubit tím, že už máme dopravní infrastrukturu zcela dostavěnou a že můžeme směle koukat do dalšího století. I přesto věřím, že můžeme být optimisty. Nejen že se stavebnictví výrazně rozvíjelo, konečně jsme se také zaměřili na zkracování samotné přípravy staveb.



Vinou dřívější legislativy, politikaření, ale i různých obstrukcí se naše republika dostala do situace, kdy délka přípravy dopravních projektů dosáhla děsivé hranice 13 let. Taková doba je nutná pro vyřízení všech razítek a vypořádání se s kritikou. Samotná stavba je pak vlastně jen třešničkou na dortu. Ministr dopravy Dan Ťok po sněmovních volbách v roce 2017 inicioval po vzoru Polska klíčovou změnu, kterou podpořili poslanci napříč parlamentním spektrem. Skupina poslanců v čele s Martinem Kolovratníkem ji v rekordním čase dotáhla do zdárného konce, získala podporu i drtivě většiny Senátu, a tak máme od letošního září platnou novelu zákona urychlující výstavbu dopravní

infrastruktury. Jsem rád, že díky novele budeme stavět páteřní dálniční síť či hlavní železniční koridory včetně vysokorychlostních tratí rychleji než doposud. Novela umožní stavět ještě předtím, než budou vykoupeny nebo vyvlastněny všechny pozemky pod budoucí dálnicí, zjednoduší vyplacení náhrad za věcná břemena, přičemž územní řízení povede jen jeden specializovaný úřad v kraji. Povedla se věc, která má v praxi skutečný přínos. Práce na stavební legislativě však ještě nekončí, na řadu přichází i další velká novela, která má za cíl dál zjednodušit v současnosti administrativně složitě řízení o umístění nebo povolení stavby. Zvažuje se zavedení kauce za každé odvolání proti rozhodnu-

tí o umístění nebo povolení stavby. Cílem je zamezit zneužívání tohoto institutu, které v některých případech vede k nesmyslnému oddalování staveb i o více než rok. Kauci za odvolání navrhuje Ministerstvo dopravy ve výši 25 tisíc korun a za každé napadené stanovisko odvolatelé zaplatí dalších 10 tisíc korun. Pokud bude odvolání úspěšné, kauce se vrátí. Tento návrh ještě nutně musí projít politickou diskuzí v parlamentu.

I přes pomalou přípravu staveb se nám konečně po letech útlumu postupně daří nastartovat budování dopravní infrastruktury. Rezort dopravy více projektuje, staví, zrychluje výkupy pozemků. Aktuálně je tak ve výstavbě bezmála 200 kilometrů dálnic a silnic I. třídy. Mezi nimi je například na Moravě potřebná poslední část obchvatu Otrokovice nebo obchvat Frýdku-Místku na D48, dále dálniční úsek z Hradce do Smiřic na D11, úseky na D3 u Českých Budějovic či zahájení prací na brněnské Žabovřesce. Ve skutečnosti se teď staví tolik, že začíná být problém sehnat zhotovitele, protože kapacity domácích firem jsou na hraně jejich možností. Ani tak ale nezapomínáme, že lidé v mnoha městech čekají na obchvaty, které jim přinesou úlevu a větší klid. Vláda jich chce postavit do roku 2021 v součtu alespoň 130 km.

Upozornil bych na zajímavou informaci: vláda otevírá nové stavební příležitosti na bázi spolupráce privátního a veřejného sektoru. Firmy z Německa, Nizozemí, Francie, Itálie, Izraele a dalších zemí už podaly nabídky na dostavbu dálnice D4. Vítěze prvního státního PPP projektu v dopravní infrastruktuře budeme znát do konce příštího roku.

Platí, že výstavba dopravní infrastruktury není podmíněna jen počtem volných strojů a projektantů. Její meze určují zejména zákony. Takže pokud rychle připravíme jednoduché a srozumitelné principy stavebního práva, využijeme možností digitalizace, budeme úspěšní. A Česko půjde nejen v dopravě ještě víc nahoru.

Dopravní infrastruktura z pohledu Hospodářské komory ČR

Vladimír Dlouhý, prezident Hospodářské komory ČR

Dopravní infrastrukturu České republiky si lze právem představit jako krevní řečiště české ekonomiky, v němž se pohybují a realizují obchodní záměry našich podnikatelů, dopravců, stejně jako jejich zákazníků, a kromě toho také nespočet individuálních cest našich občanů za prací i trávením volného času.

Je-li ovšem dopravní infrastruktura České republiky soustavou žil a tepen ekonomiky, pak na ní vidíme příliš mnoho infarktových a sklerotických míst s častými trombózami. Je zcela jednoznačně velmi daleko od takového stavu, jaký ke své práci potřebujeme.

Výstavba dálniční sítě se v posledním desetiletí až na drobné úseky téměř zastavila, a teprve nyní, nejméně deset let po původně stanoveném termínu, je dokončována síť železničních koridorů.

Řada městských železničních uzlů je chronicky přetížena a na hranici fyzické kapacity. Dlouhý odklad staveb na labské vodní cestě v podstatě paralyzuje vodní dopravu. S napětím jsme sledovali vleklý a pracný rozjezd přípravy staveb po jejím zbrklém zastavení v roce 2011. Příprava dopravních staveb musí napříště běžet kontinuálně bez ohledu na hospodářský cyklus tak, aby byl vždy k dispozici zásobník staveb připravených k realizaci. Tyto stavby lze pak třídit dle významu a uplatnit

skutečné priority namísto bezkonceptní výstavby toho, co je náhodou k dispozici, jak jsme to před několika lety viděli při snaze státu utratit co nejvíce evropských prostředků z Operačního programu Doprava II.

Nedostatek silničních obchvatů měst a obcí vede k tomu, že těžká kamionová doprava obtěžuje obyvatelstvo míst, kudy projíždí. Pouhým výchoziskem z nouze se jeví úmysl ministerstva dopravy uplatnit v dohodě s obcemi na 900 kilometrech silnic prvních tříd nulovou sazbu mýta, když předtím ministerstvo i přes protesty Hospodářské komory ČR a zástupců měst a obcí tvrdošjně lpělo na zahnutí oněch 900 km navíc do myšlného systému. Jako další vleklé problémy lze uvést nefungující

cí vážení často přetížených kamionů stejně jako dlouhodobý nedostatek odpočívák na dálnicích. HK ČR pokládá za velmi důležitou podmínku pro podnikání v ČR urychlení rozvoje dopravní infrastruktury evropské kvality, odstranění kapacitních překážek a zlepšení celkového technického stavu silniční a železniční sítě.

Proto také podporuje potřebné změny územní a stavební legislativy. Současná legislativa dává daleko víc prostoru snahám zablokovat obecně prospěšnou stavbu než prosazení toho, co je pro rozvoj celé ekonomiky a společnosti nezbytné. Přispívají k tomu i chyby úředníků při přípravě staveb, které jsou bohužel příliš časté a mimo jiné svědčí o tom, jak je celý systém územního a stavebního řízení komplikovaný a nepřehledný. HK ČR uvítala předchozí novelizaci stavebního zákona stejně jako nedávné přijetí novely zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, jež odstranily některé dlouholeté problémy. Ale to zdaleka nestačí a řada dalších problémů přetrvává. Proto se HK ČR ujala iniciativy k rekonstrukci veřejného stavebního práva a ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj připravuje věcný záměr nové územní a stavební legislativy, která má mimo jiné sjednotit stavební správu a územní plánování, nově nastavit hierarchii územně plánovacích dokumentací a zajistit skutečně jednotné řízení o povolení stavby. Pokládáme za nezbytné, aby budoucí územní a stavební legislativa pomohla ve všech etapách řízení daleko účinněji prosazovat veřejný zájem, samozřejmě s doprovodem účinných kompenzačních opatření jak z hlediska životního prostředí, tak i vůči dotčeným osobám a obcím.

Hospodářská komora ČR se již po více než dva roky také silně angažuje v přípravě výstavby vysokorychlostních tratí a účastnila se velmi aktivně přípravy a projednání programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR. Schválením programu Rychlých spojení v minulém roce vládou však nemůže angažovanost HK ČR v problematice VRT polevit. V jejím pojetí má síť Rychlých spojení vytvořit novou a plně funkční páteř celé sítě české veřejné dopravy, což není možné bez koncepce systému přestupních uzlů a navazujících přestupních vazeb tak, aby rychlé vlaky nejen spojovaly hlavní centra osídlení, ale uplatnily se i v každodenní dopravě do zaměstnání a ke studiu. Taková koncepce zatím v programu Rychlých spojení chybí. Dále je třeba řešit i dostavbu již dnes pře-

tížených železničních uzlů, standardy služeb v příslušných železničních stanicích a harmonogram předstihových úprav navazujících tratí. HK ČR bude usilovat o to, aby zpracovávané studie proveditelnosti VRT braly v plném rozsahu ohled na zájmy českých podnikatelů a byly příznivé rozvoji soukromých investic.

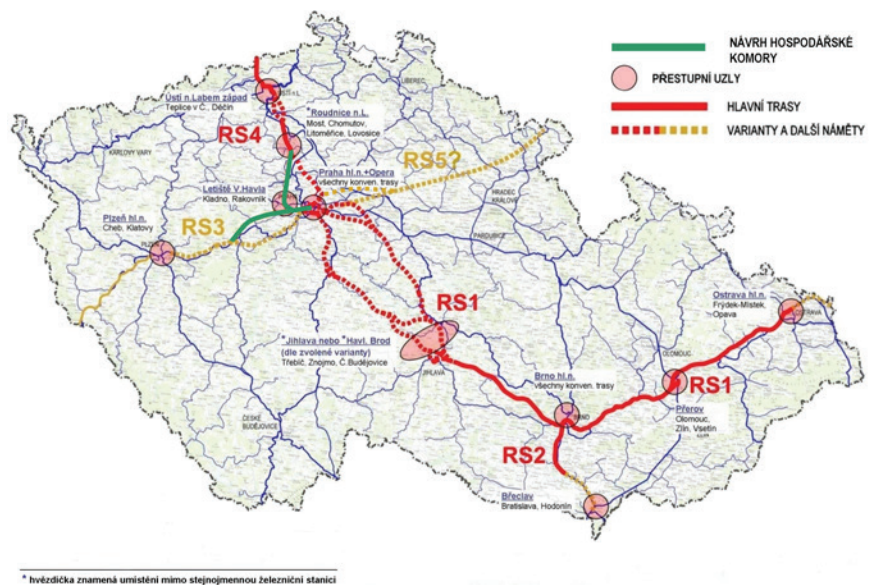
Uvítali jsme, že zpracovaná studie proveditelnosti potvrdila celkovou efektivnost projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, včetně jeho přínosu pro podnikatelskou sféru. Věříme, že se tento stáletý sen státníků, obchodníků a techniků dočká realizace a nebude zavržen z krátkodobých a malicherných důvodů. Jsme si vědomi toho, že se jedná o projekt pro celé budoucí generace, který musí dobře spolupracovat s regionem, respektovat náročné požadavky ochrany životního prostředí, bude uskutečňován postupně po přirozených etapách a ve všech těchto etapách bude nutně soutěžit s ostatními projekty dopravní infrastruktury o potřebné finance.

Hospodářská komora ČR pokládá Střední Moravu z hospodářského i dopravního hlediska za velmi důležité území, křižovatku cest mezi evropským severem a jihem stejně jako západem a východem. Proto jsme velmi nespokojeni s vývojem kolem zpoždění výstavby dálnice D1 na úseku Říkovice – Přerov, které kladou překážky ekologičtí aktivisté, naposledy soudní žalobou. Obdobná je situace i s úsekem dálnice D49 Hulín – Fryšták, kde

opět má vše rozhodnout soud, přičemž následné rozklady a soudní žaloby nejsou vyloučeny. Na druhé straně vítáme dokončení revitalizace trati Opava východ – Olomouc hl. n. a ukončení rekonstrukce železniční stanice Hanušovice. Samozřejmě podporujeme urychlení přípravy a výstavby dálnice D55 v úseku Olomouc - Přerov a v úseku Otrokovice – Staré Město - Uherské Hradiště – Bzenec a urychlení přípravy úseku D35 Hradec Králové – Mohelnice s navazujícím kapacitním napojením na Jeseník. Za velmi významný projekt celostátní úrovně pokládáme i realizaci logistického terminálu Přerov-Bochoř.

Nemáme ovšem velkou radost ze schváleného projektu trati Brno – Přerov, formálně sice koncipovaného na rychlost 200 km/h, nicméně již předem zatíženého velkým množstvím nejrůznějších vlaků včetně vlaků brněnské příměstské dopravy a vlaků nákladních, což nemůže být bez vlivu na spolehlivost dopravy. Podle našeho názoru je třeba přezkoumat objektivnost zpracované studie proveditelnosti s tím, že jsme nakloněni výstavbě klasické vysokorychlostní trati na tomto strategickém traťovém spojení.

Hospodářská komora České republiky bude i nadále věnovat všestrannou pozornost rozvoji české dopravní infrastruktury, a samozřejmě podporovat urychlení rozvoje dopravní infrastruktury na území Střední Moravy. Budeme i nadále otevřeni potřebám a zájmům regionu i jeho podnikatelů.



Potřebnost investic pro příští dekádu: odpovídající dopravní infrastruktura

Petr Zahradník, člen Evropského hospodářského a sociálního výboru v Bruselu, poradce prezidenta Hospodářské komory ČR

Česká republika se ocitla v té fázi svého ekonomického vývoje, kdy potřebuje masivně investovat, aby si udržela i nadále svoji velmi slušnou ekonomickou výkonnost. Tím by též současně pozbyly na významu nynější diskuse o tom, že česká ekonomika začíná být v řadě ohledů „přehřátá“ a ocitla se na hraně svého potenciálu, či dokonce ještě za ní.

Pokud je její ambicí dále bohatnout, přiblížit se svojí vyspělostí úrovni západní části našeho kontinentu, musí se i tento ekonomický potenciál dále rozšířit („aby nebylo v příští dekádě do čeho narážet“).



A to se dozajista neobejde bez smysluplných investic veřejného i soukromého charakteru, přičemž je důležitý nejen jejich dostatečný objem, ale též návratnost a přínos, který vyvolají. Stavebnictví a výstavba dopravní infrastruktury mají v tomto poslání nezastupitelnou roli v podobě klíčového dodavatelského a realizačního odvětví. Jak jsme již konstatovali na stránkách tohoto Magazínu v předchozím období, stavebnictví postupně ztratilo propojení s vývojem ekonomického cyklu a stalo se velmi silně závislé nejen na modelu financování EU, ale i na jiných veřejných zdrojích a politikách (kupříkladu pro příští dekádu významně ovlivní jeho výkonnost Víceletý finanční rámec EU na období 2021 – 2027). V domácích podmínkách je navíc velmi závislé na kvalitě poskytované veřejné služby a její administrativy (územní plánování, stavební řízení, projektová příprava, schopnost identifikace klíčových synergií vazeb), jež představuje pro vývoj odvětví spíše překážku a bariéru rozvoje než žádoucí pomoc a podporu.

Stavebnictví v našich podmínkách se vyznačuje charakteristikami, které při svém naplnění mohou vést k tomu, že se toto odvětví stane jednou z trvalých opor naší ekonomiky: hraje významnou roli na její nabídkové straně, když vhodně zvolené investice zvyšují potenciální produkt a zlepšují budoucí hospodářský růst, což se týká především investic do dopravní a další infrastruktury; jeho velkou výhodou je významný multiplikační efekt, kdy se vysoká poptávka po stavební produkci dále přenáší na různá dodavatelská odvětví, což má kladný dopad na jejich produkci, zaměstnanost

i vývoj veřejných financí; nadto je relativně málo dovozně náročné (jeho výrobní vstupy se hojně vyskytují v domácích podmínkách) a významná část investic především v inženýrském stavitelství je kryta nenávratnými externími zdroji (z Rozpočtu EU).

Tato konstelace příznivých faktorů je unikátní mezi všemi srovnatelnými odvětvími; je však hluboce nenaplněována a výsledek je daleko za možnostmi. Návrh Víceletého finančního rámce (VFR) EU na období 2021 – 2027 a jeho využívání v podmínkách České republiky je též dobrou příležitostí pro daleko příznivější praktické naplnění výše popsané možnosti. Bude to však současně vyžadovat, abychom se přizpůsobili novým parametrům a podmínkám financování. Česká republika, jak zmíněno výše, má ambice dále bohatnout. Čím více se tato ambice bude naplňovat, tím více se z rozpočtu EU sníží finanční alokace nabízené v národně zaručených obálkách (například kohezní politika), a tím více se současně otevře prostor pro využívání jiných kapitol evropského rozpočtu (jež byly dosud námi využívány spíše zanedbatelně).

Dotace budou v příštím období významně doplněny o finanční nástroje, kdy se nám nabídne poslední šance pro uchopení unikátní příležitosti vytvořit robustní dlouhodobý finanční zdroj pro realizaci strategicky významných investic s veřejným zájmem. Do budoucna by se mělo stát též zcela obvyklým partnerstvím veřejného a soukromého sektoru při uskutečňování těchto investic. Přes omezení objemu národně zaručené obálky zůstane i pro příští dekádu v České republice dominantním zdrojem financování rozvoje dopravní infrastruktury kohezní politika. V návrhu nařízení o budoucím VFR však již není primárně hovořeno o dopravě, nýbrž o mobilitě. Navíc v rámci tematické koncentrace bude mít tentokrát přednost řešení projektů zapadajících do kategorie smart a green. I v rámci mobility samé vidíme další přírůstek přesňujících přívlasků, čímž nebude možné tyto prostředky použít na cokoli, ale na typově přesně vymezené oblasti v rámci podpory

mobility – například na další posílení propojenosti v rámci EU, tedy na rozšíření sítě TEN-T; projekty mobility financované z budoucího rozpočtu EU by též měly naplňovat podmínku udržitelnosti, měly by být inteligentní, podporovat bezpečnost, intermodalitu a respektovat klimatické cíle. Podpořena by měla být i multimodální městská mobilita.

Významný by pro nás měl být nástroj pro propojení Evropy (CEF), s nímž i budoucí VFR nadále počítá a který klade primární důraz na přeshraniční propojení, které České republice stále zoufale schází. Z nově navržených nástrojů bychom si měli být schopni sáhnout na Program InvestEU, superfinanční nástroj na úrovni EU, jehož jedna navržená odnož má též podporovat na návratné bázi rozvoj dopravní infrastruktury. Přímou se nabízí možnost přímého propojení tohoto programu jak s CEF, tak s kohezní politikou, resp. operačními programy, které ji budou v podmínkách jednotlivých členských států konkrétně implementovat.

A pokud budou aktéři v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury schopni dostatečně argumentačně silně obhájit, že dosažení stavu odpovídající rozvinutosti dopravní infrastruktury je strukturální reformou, nabízí se pro její realizaci též možnost využít Program na podporu reform, další z novinek nedávno zveřejněného návrhu na budoucí VFR.

Je toho poměrně dost nového. Jak na straně potřeb, které se s postupujícím technologickým rozvojem mění, tak na straně možností tyto potřeby uspokojit. Finanční zdroje by neměly být zásadním problémem, budeme-li vědět, na jaký účel je vynaložit a za jakých podmínek. Pokud tyto podmínky budou vyhovovat, není pochyb o tom, že se soukromý sektor rád připojí. Je však na veřejném sektoru, aby tyto podmínky připravil a garantoval. To je jeho nezastupitelná role, bez které se věci nepohnou kupředu. Zatím si však – bohužel – veřejný sektor v této roli nepočíná zcela přesvědčivě a produktivně, ba právě naopak. Je na všech aktech, kterým je zájem o kvalitní a kapacitní dopravní infrastrukturu vlastní, aby na veřejný sektor vyvíjeli účinný tlak k prosazení žádoucí změny.

Strategie MD pro programové období 2020+

Luděk Sosna, ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy ČR

Ministerstvo dopravy v poslední době připravilo či připravuje v souvislosti s projektovou a majetkoprávní přípravou dopravních staveb několik zajímavých kroků, o kterých je vhodné se zmínit.

Strategické dokumenty reprezentují výhled rezortu dopravy i státu. Byla zahájena příprava nového dokumentu Dopravní politika ČR s platností od roku 2021. V roce 2017 byla vydána aktualizace Dopravní sektorové strategie.

Financování po roce 2021+

Ministerstvo dopravy si klade za cíl získat zdroje pro dopravu z EU i pro období 2021 - 2027. Současně je však potřeba začít řešit i jiné zdroje k financování projektů. Za základní považuje Ministerstvo dopravy dlouhodobě zajistit stabilizaci zdrojů SFDI (např. fixovat podíl HDP pro dopravní

infrastrukturu – jedná se o protikrizový efekt při dalším hospodářském cyklu). Toto je především politické rozhodnutí, které je po odborné stránce Ministerstvem dopravy prosazováno. Zároveň ministerstvo již předkládá žádosti do speciálních programů kombinovaných s úvěry v rámci CEF. Do budoucna je nutné počítat s dalšími alternativními zdroji financování, například s formou PPP projektů. V současné době byl zahájen výběr koncesionáře k pilotnímu projektu PPP D4. Dále se připravují projekty vhodné k úvěrovému a dlouhodobému financování a probíhají jednání se zahraničními institucemi o možných zdrojích.

Nová legislativa

Velká novela Stavebního zákona, jednotné řízení:

Hlavním cílem novely bylo celkové zjednodušení povolovacích procesů.

Positivní přínos novely je zkrácení lhůty pro možnost soudního napadení územního plánu (ze 3 na 1 rok), zjednodušení procesu při pořizování změn ÚPD, zavedení institutu společné řízení, možnost vydání SP pro veřejně prospěšnou stavbu bez prokázání všech majetkových práv.

V rámci pozměňovacích návrhů v PSP ve 3. čtení neprošly 3 klíčové aspekty pro rezort dopravy, kterými byly nemožnost přiznat odkladný účinek žaloby proti vyvlastnění, předběžná držba, změna příslušnosti pro vedení územního řízení a vyvlastnění. ▶

Zákon 416/2009 Sb. (sněmovní tisk 76)

Byla přijata poslanecká novela zák. 416/2009 Sb. s účinností zákona od 1. září 2018 (zákon č. 169/2018 Sb.). Důvodem této novely byla snaha o dokončení hlavních myšlenek neprosazených při novelizaci stavebního zákona za účelem urychlení výstavby dopravní infrastruktury a tou je především respektovat specifčnost infrastrukturních staveb a umožnit tak jejich jednodušší, efektivnější a odbornější posouzení a projednání.

Novela řešení dalších akutních oblastí, především v oblasti majetkoprávní. Po novele již není možné přiznat odkladný účinek žaloby proti vyvlastnění. Je zde zavedeno mezitímní rozhodnutí (konformní se správním řádem), kdy již není nutné čekat na rozhodnutí o finanční náhradě, ale stačí rozhodnout o vyvlastnění. V rámci novely došlo ke změně příslušnosti pro vedení územního řízení a vyvlastnění a došlo ke změně pravidel vstupu na pozemky a pravidel pro překládky sítí.

Novela také obsahuje samostatnou přílohu, kde je seznam vybraných staveb pro rychlejší vyvlastňování.

V současné době se zahájila příprava na kompletní vládní novelu zákona 416/2009 Sb., která by měla reagovat na témata vyžadující komplexnější meziresortní diskuzi.

Vize ministerstva dopravy v oblasti dopravní infrastruktury do budoucna**Smluvní obchodní podmínky FIDIC**

Důvodem zavedení obchodních podmínek FIDIC je snaha o standardizaci obchodních podmínek ve stavebnictví prostřednictvím resortních investičních organizací Ministerstva dopravy ČR.

Ředitelství silnic a dálnic ČR má ze strany Ministerstva dopravy schválené smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektované objednatel (dále jen červené), Smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování - výstavbu elektro a dodávku technologických zařízení a projektování a výstavbu elektro - a strojné - technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných zhotovitelem (dále jen žluté) a Smluvní podmínky pro stavby menšího rozsahu (dále jen zelené). V současné době se pracuje na vzorové smlouvě o poskytování služeb mezi objednatel a konzultantem (dále jen bílých FIDIC).

Správa železniční a dopravní cesty má schváleny červený FIDIC a další „barvy“ jsou v přípravě.

Ředitelství vodních cest má dokončeny práce na červených podmínkách a byly zahájeny práce na zelených.

Aktualizace smluvních obchodních podmínek na světový standard FIDIC úspěšně pokročila a nyní je před námi nastavení správné aplikační praxe.

Efektivní řízení staveb

BIM = informační model/management stavby. BIM si lze představit jako databázi informací, která může zahrnovat kompletní data od prvotního návrhu, přes výstavbu, správu budovy a případné rekonstrukce až po její demolici, včetně ekologické likvidace stavby a uvedení prostoru do původního stavu. Tedy veškeré informace využitelné během celého životního cyklu stavby.

Na základě usnesení vlády č. 958, o významu metody BIM (Building Information Modelling) pro stavební praxi v České republice a návrh dalšího postupu pro její zavedení, ze dne 2. listopadu 2016 Vláda ČR vyjádřila podporu zavádění metody BIM v ČR v souvislosti s jejím vlivem na růst ekonomiky a konkurenceschopnosti ČR a uložila Ministerstvu průmyslu a obchodu (MPO), za podpory ostatních ministerstev, zpracovat Konceptci zavádění metody BIM v České republice.

Na vlastní zpracování Konceptce se kromě MPO podílelo zejména Ministerstvo dopravy (MD), resp. Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) a dále expertní Odborné rady pro BIM z.s. (CzBIM). Konceptce byla konzultována se širokou skupinou zainteresovaných stran zastoupených v Meziresortní expertní skupině pro BIM (MES BIM), která byla ustavena při MPO.

Hlasy více než 17 000 občanů vyslyšeny v Senátu

Plénum Senátu podpořilo „Petici na podporu dálničních staveb D49 a D55“. Tím bylo završeno téměř rok a půl trvající úsilí o podporu těchto infrastrukturních projektů u volených zástupců občanů v Senátu. Senátoři svým hlasováním a zejména přijatým usnesením dali jednoznačně najevo, že hlasy více než 17 000 občanů budou vyslyšeny.

Ve čtvrtek dne 18. 10. 2018 dopoledne byla na 18. schůzi Senátu projednána „Petice na podporu infrastrukturních projektů D49–Hulín–Fryšták–hranice ČR/SR a dálnice D55 Otrokovice–Staré Město–Břeclav“, kterou iniciovalo a v Senátu obhajovalo „Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě“.

Petice byla předložena plénu Senátu poté, co byla projednána a doporučena k projednání v plénu Senátu ve „Výboru pro vzělávání, vědu, kulturu, lidská práva a petice“ a následně ve „Výboru pro územní rozvoj, veřejnou správu a životní prostředí“ a nakonec ve „Výboru pro hospodářství, zemědělství a dopravu“.

Petici uvedl za petiční výbor předseda „Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě“ Libor Lukáš. Po následné rozpravě bylo usnesení přijato poměrem hlasů 53 pro, 7 se zdrželo, z 60 přítomných senátorů.

SENÁT PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY

11. FUNKČNÍ OBDOBÍ

530.

USNESENÍ SENÁTU

z 18. schůze, konané dne 18. října 2018

k Petici „Na podporu infrastrukturních projektů: - dálnice D49 Hulín–Fryšták–hranice ČR/SR, - dálnice D55 Otrokovice – St. Město–Břeclav“ /senátní tisk č. 275/

Senát

I. bere na vědomí

petici č. 10/18 „Na podporu infrastrukturních projektů: - dálnice D49 Hulín–Fryšták–hranice ČR/SR, - dálnice D55 Otrokovice – St. Město–Břeclav“ obsaženou v senátním tisku č. 275;

II. konstatuje, že

petice č. 10/18 „Na podporu infrastrukturních projektů: - dálnice D49 Hulín–Fryšták–hranice ČR/SR, - dálnice D55 Otrokovice – St. Město–Břeclav“ (senátní tisk č. 275) je důvodná;

III. žádá

- Ministerstvo dopravy ČR a Ředitelství silnic a dálnic ČR urychlit přípravu dálnice zejména v úseku D4902 a dále v úsecích D4903–05 Lípa - státní hranice ČR/SR. Po schválení aktualizované technicko-ekonomické studie urychlit posouzení EIA. T: Průběžně
- Ministerstvo dopravy ČR a Ředitelství silnic a dálnic ČR, aby ve spolupráci s MŽP prověřilo technické řešení průchodu dálnice D55 v oblasti tzv. Bzenecké Doubravy a dohodly se na alternativním řešení tzv. galerie (popř. i vhodných kompenzačních opatřeních), které zajistí průběh trasy D55 v kapacitním uspořádání. Dále, aby v návaznosti na schválené „Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje“ plně dále pokračovaly přípravy staveb v úsecích D5508–5513. T: 12/2018
- Ministerstvo dopravy ČR a Ředitelství silnic a dálnic ČR přijmout vhodná technicko-organizační opatření, směřující k urychlení přípravy stavby D5506 Napajedla–Babice tak, aby mohlo dojít k jejímu zahájení v roce 2021. T: 12/2018

Rekodifikace veřejného stavebního práva

Marcela Pavlová, náměstkyně ministra MMR

Potřeba zásadní změny celého veřejného stavebního práva v České republice se naplno projevila v průběhu projednávání poslední novely stavebního zákona (přijata zákonem č. 225/2017 Sb. S účinností od 1. ledna 2018), která přinesla sice podstatné, leč dílčí změny.

Aby byla úprava veřejného stavebního práva efektivní a funkční, přinesla skutečně zjednodušení přípravy staveb a povolovacích procesů, je nezbytné připravit nejen nový stavební zákon, ale je nutné navrhnout a přijmout i zásadní úpravy mnoha souvisejících zákonů a provést též podstatnější reformu veřejné správy v České republice.

Pokud chce stavebník realizovat určitý stavební záměr, pak musí v drtivé většině případů oslovit projektanta, který mu zpracuje zákonem požadovanou dokumentaci, jejíž obsah a rozsah je stanoven v prováděcí vyhlášce ke stavebnímu zákonu. Stavební záměr musí být v první řadě v souladu s územně plánovací dokumentací.

Na úseku nástrojů územního plánování bude v rámci rekodifikace nezbytné zavedení realizačního nástroje na úrovni státu, který bude v příslušné podrobnosti řešit komplexně daný celostátně nebo evropsky významný záměr. Tento nástroj bude územně plánovací dokumentací závaznou pro rozhodování v území a umožní vládě prosadit významné záměry v potřebném čase, což povede k rychlejším procesům přípravy významných záměrů, které náleží do kompetence státu. Stát nebude závislý na rozhodnutí samosprávy (krajů nebo obcí). Dále bude nezbytné zavedení dokumentace na úrovni vyšší než obec a nižší než kraj („nad-obecní“ dokumentace), která by určovala hlavní směry rozvoje více obcí ve vymezeném správním obvodu a koordinovala jejich rozvoj.

Kromě toho bude nutné trvat na stavu, kdy obsah, schvalování a závaznost územně plánovací dokumentace obce budou vycházet z pojetí ve vyspělých státech Evropské unie, zároveň jasně naváží na stávající stav v České republice, budou respektovat osvědčené principy a vyvarují se neověřených experimentů.

V neposlední řadě bude nutno prověřit vydávání územně plánovacích dokumentací formou opatření obecné povahy, případně připravit podstatnou úpravu tohoto institutu ve správním řádu a současně také související úpravu v soudním řádu správním ve vazbě na rozsah přezkumu opatření obecné povahy.

Protože je současná právní úprava vytykána pouze omezená úprava ve vztahu k digitalizaci a elektronizaci, bude taktéž zcela nezbytné se těmto otázkám věnovat. Nejdříve bude třeba dokončit zavedení a implementaci jednoho standardního datového modelu pro vybrané části územně plánovacích dokumentací, následně pak také podkladů, resp. nástrojů územního plánování obecně. Souběžně s tímto bude potřeba zavést jednotný geoportál,

na kterém budou zobrazeny veškeré výstupy územního plánování v České republice v jednotném datovém formátu tak, aby bylo umožněno nad těmito daty zpracovávat také geografické úlohy.

Všeobecná kritika zdlouhavé přípravy staveb se vždy bohužel soustředí pouze na stavební zákon, který z pohledu investora představuje konečnou fázi povolovacího procesu. Je třeba si však uvědomit, že stavební úřady postupují ve vzájemné součinnosti s dotčenými orgány chránícími veřejné zájmy podle zvláštních právních předpisů.

Redukce je nutná

Problematika dotčených orgánů představuje závažný letitý problém. Největším problémem současné právní úpravy je velký počet dotčených orgánů. Cílem rekodifikace je významná redukce počtu dotčených orgánů. Za tímto účelem je nezbytné prověřit kompetenční ustanovení zakládající postavení dotčených orgánů a zredukovat počet dotčených orgánů a jejich závazných stanovisek, popř. vyjádření stanovené zvláštními zákony na opodstatněné minimum. K naplnění celkového cíle rekodifikace, tedy zefektivnění (zjednodušení a zrychlení povolovacích procesů podle stavebního zákona), je nezbytné, aby každý ústřední orgán v rámci své působnosti u všech zákonů, které stanoví vazby na stavební zákon, zredukoval počty dotčených orgánů. Zachovat lze pouze taková postavení dotčených orgánů a k takovým etapám povolovacího procesu, která jsou skutečně opodstatněná ochranou jasně vymezených veřejných zájmů.

Z hlediska působnosti dotčených orgánů je třeba rovněž analyzovat stávající rozptýlenost kompetencí dotčených orgánů na různých úrovních, prověřit opodstatněnost rozdílnosti forem vyjadřování (závazná stanoviska, stanoviska, správní rozhodnutí, vyjádření) a opodstatněnost vydávání několika závazných stanovisek, v případě, kdy je působnost svěřena několika správním úřadům jednoho úřadu (např. orgány ochrany přírody a krajiny). Výsledkem by měla být eliminace nadbytečných působností.

V rámci rekodifikace musí být vyřešena i léta přetrvávající nevyhovující organizace veřejné správy spočívající ve velké rozptýlenosti výkonu státní správy jednak mezi obecními, speciálními a jinými stavebními úřady, ale také na úrovni obcí, krajů a rezortů. Složitá struktura stavebních úřadů se stanovením věcné a místní příslušnosti je zakotvena nejen ve stavebním zákoně, ale i v řadě dalších zákonů. Pozitivní změny nelze dosáhnout, aniž by se

nezměnila organizace výkonu státní správy na úsecích umístování a povolování realizace staveb. Působnost stavebních úřadů je rozdělena nejen mezi několik druhů stavebních úřadů – obecné/speciální/vojenské/jiné stavební úřady, ale je roztržena na různých úrovních – obec/kraj/ústřední orgán. Stávající systém výkonu veřejné správy na úseku stavebnictví je velmi nepřehledný a komplikovaný.

Řešením by mohla být zásadní systémová změna spočívající v oddělení výkonu státní správy na úseku územního plánování, stavebního řádu a vyvlastnění od politických a zájmových vlivů územních samosprávných celků a vedoucích představitelů samosprávy a současně odebrání působnosti na úseku územního plánování, stavebního řádu a vyvlastnění všem dosavadním správním orgánům, včetně všech speciálních stavebních úřadů a svěření těchto působností nově zřízené samostatné a specializované soustavě stavebních úřadů na ústřední, regionální a místní úrovni, která by integrovala všechny dosavadní typy úřadů územního plánování, obecných, speciálních a jiných stavebních úřadů a vyvlastňovacích úřadů.

Velká systémová změna

Vytvoření Státního stavebního úřadu a transformace stavebních úřadů do určité struktury by představovala velkou systémovou změnu, která by však v důsledcích omezila dezintegraci a v některých případech i duplicity a kolize při výkonu působnosti stavebních úřadů. Pro občany by to v důsledku znamenalo i lepší orientaci v příslušnosti stavebních úřadů pro vedení řízení a rozhodování o jeho záměru.

Po sjednocení struktury stavebních úřadů bude třeba v co možná nejvyšší míře sjednotit též povolovací řízení. Cílem nově nastavených procesů by mělo být zjednodušení, zrychlení a zefektivnění správních procesů v oblasti povolování staveb. Prioritou by proto měla být redukce možných správních řízení vedoucích k povolení stavby, se zaměřením na vedení jednoho jediného správního řízení. Výsledkem takového řízení by mělo být jedno povolující rozhodnutí, nahrazující všechna dílčí rozhodnutí stavebních úřadů (územní rozhodnutí a stavební povolení), rozhodnutí dalších správních orgánů i dotčených orgánů vydávaná podle platné právní úpravy. Smyslem by mělo být odstranění řetězení správních řízení a následně i správních rozhodnutí, a tím i snížení možnosti odvolávání se proti jednotlivým rozhodnutím a následných žalob podávaných u správních soudů.

Jedno povolující rozhodnutí bude zahrnovat všechny dosavadní aspekty územního rozhodnutí a bude rozšířeno o některé aspekty, které byly dosud předmětem stavebního povolení (stavebně technické aspekty); bude vydáváno na základě nové dokumentace stavby s nově stanoveným obsahem a rozsahem (jednodušší dokumentace). Následně bude ▶

stavba realizována na základě prováděcí (realizační) dokumentace oznamované stavebnímu úřadu při zahájení stavby (k možnostem následného dozoru stavebního úřadu). Po dokončení stavby by stavebník předal dokumentaci skutečného provedení stavby s oznámením o uvedení stavby do užívání nebo se žádostí o vydání kolaudačního souhlasu. V celém procesu by veřejné zájmy sledovaly autorizované osoby (projektant, stavbyvedoucí, technický dozor stavebníka).

Celý proces řízení bude soustředěn na koncentraci s povinností účastníků řízení, dotčených orgánů i dotčené veřejnosti uplatnit svá vyjádření

k záměru co nejdříve s nastavením sankcí za nesplnění této povinnosti, tj. nepříhlášení k později uplatněným námitkám či vyjádřením.

Předpokladem je, že toto jedno povolující rozhodnutí zahrnující všechna povolení potřebná k realizaci záměru bude vydávat jeden stavební úřad, který povede povolovací řízení a vydá rozhodnutí.

Pokud jde o problematiku elektronizace, budou moci stavební úřady řešit díky zavedení zcela nového systému elektronizace značnou část činností elektronicky, bude umožněno elektronické podávání formulářů i dokumentace a dalších podkladů pro řízení. Sjednocením všech

používaných formátů dokumentů a vytvořením informačního systému pro elektronizaci řízení vedených u stavebních úřadů dojde ke snížení administrativní zátěže a zefektivnění činnosti, jak z finančního hlediska, tak z časového hlediska. Zároveň by došlo ke zvýšení efektivity výkonu veřejné správy a tím i ke zvýšení konkurenceschopnosti České republiky v mezinárodním srovnání. Cílem Ministerstva pro místní rozvoj je jedno podání s jednou dokumentací u jednoho úřadu, který obstará všechna závazná stanoviska a výsledkem bude jedno rozhodnutí, na základě kterého stavebník stavební záměr zrealizuje.

Devadesát kilometrů zmodernizované dálnice D1

Jan Kroupa, generální ředitel ŘSD



V letošním roce jsme se dostali s modernizací naší nevytíženější dálnice za polovinu. Z celkových 162 kilometrů mezi Mirošovicemi a Kývalkou mají řidiči od října k dispozici 89 kilometrů zbrusu nové, širší a bezpečnější dálnice.

Modernizace dálnice D1 je věčným tématem napříč celou naší společností. Původní plány byly takové, že modernizace skončí kolem roku 2019. Termín to byl na první pohled reálný, ovšem nepočítal s riziky, která při takto rozsáhlém projektu zákonitě nastávají. Je třeba si uvědomit, že prakticky stavíme novou dálnici ve stopě té původní. A navíc širší a za plného provozu. Rád bych v této souvislosti také připomněl, že zkušenosti s takovýmto projektem nebylo možné čerpat ani u našich nejbližších sousedů. Svým způsobem se totiž jedná o unikátní a ambiciózní projekt. Na druhou stranu jsme ale neměli na výběr, jak jinak rozpadající se dálnici, která je dávno za svou životnost, efektivně opravit. Nápadů jak dálnici rychle opravit sice byla celá řada, žádný však nedokázal zaručit životnost na desítky let, a to v extrémním zatížení. Jakoukoliv jinou metodou, než kterou jsme nakonec zvolili, bychom spíše jen oddalovali nevyhnutelné, mrhali veřejnými prostředky a trápili řidiče desítky let, rok co rok. Modernizace první poloviny dál-

nice mezi Mirošovicemi a Kývalkou nám zabrala pět let. Za těch pět let jsme však jak my, coby investor, tak také samotní zhotovitelé nasbírali tolik zkušeností, že si dovolím tvrdit, že zbylou polovinu dokončíme do roku 2021. Dnes již známe a dokážeme pojmenovat možná rizika, umíme se jim vyhnout, eventuálně je efektivně řešit. Faktory ovlivňující délku modernizace lze shrnout do dvou rovin. Tou první jsou povolovací procesy. I když stavíme novou dálnici ve stopě té původní, musíme se neustále vypořádávat s námitkami a rozklady během stavebního řízení. Nebudu nyní spekulovat nad tím, jestli se jedná o účelové akce nebo jaký je vlastně jejich skutečný důvod. Daleko důležitější pro mě je, že se nám v posledních týdnech daří hledat kompromisní řešení s ekologickým sdružením Děti Země a postupně odblokovávat důležité stavby, které dnes již mohly být hotové nebo alespoň v pokročilé fázi realizace. Z našeho pohledu je třeba říci, že většina z dohodnutých kompromisů je z naší strany již zcela běžně realizována.

Nyní je rozdíl v tom, že výše uvedené bylo potvrzeno písemnou formou. Ostatní dohodnuté podmínky dávají jasný ekologický smysl a není nutné, aby se ekologická sdružení domáhala svých požadavků skrze rozklady závazných stanovisek apod. Letité oddalování staveb neprospívá občanům a v podstatě ani samotné ekologii.

Druhou rovinou, která ovlivňuje délku modernizace, jsou sami zhotovitelé. Ve většině případů odvádějí svoji práci dobře, ve stanoveném či dokonce zkráceném termínu a za dohodnutou cenu. Ne každý zhotovitel však dokáže při takto velkém a technicky náročném projektu odhadnout své možnosti. Přesvědčili jsme se o tom již několikrát. Zmíním v této souvislosti úsek mezi Lhotkou a Velkou Bíteší, kde se dokončení neještě zpozdilo asi o rok a uplatňujeme penále, ale dodnes jsme jej nepřevzali jako dokončenou stavbu, protože dílo vykazuje zásadní vady, které by měl zhotovitel odstranit na vlastní náklady. Loni pak stavební firmy nestihly včas dokončit plánovanou etapu modernizace mezi Velkým Meziříčím a Lhotkou. Reálně tak hrozilo, že při velkém spadu sněhu bude muset být dálnice v tomto místě na několik hodin uzavírána. V současné době máme pod drobnohledem modernizovaný úsek mezi Humpolcem a Větrným Jenikovem, kde česko-italsko-kazašské sdružení nabírá obrovský skluz. Pokud nenaplní během příštích týdnů nově dohodnutý harmonogram, nevylučuji, že využijeme možnosti odstoupit od smlouvy a vybereme nového dodavatele. Ve všech případech uplatňujeme smluvní pokuty, protože jsme si jisti, že zpoždění nenastalo kvůli nenadálým okolnostem, nýbrž vinou zhotovitele. Modernizace dálnice D1 je vskutku mimořádný, pozoruhodný a diskutabilní projekt, který sledují i odborníci z mnoha jiných zemí. Ano, jsme neustále kritizováni za délku i způsob modernizace, nicméně elegantní řešení, které by nikoho neomezovalo, prostě neexistuje. Pevně věřím, že až se nám podaří úsek z Mirošovic po Kývalku kompletně zmodernizovat, dočkáme se s odstupem času i slova uznání. Zatím však musíme všichni ještě chvíli na dálnici D1 trpět a kritizovat...

Modernizace a další rozvoj železničních drah v ČR

Radek Čech, ředitel odboru strategie SŽDC

V současné době je vlastníkem většiny železničních tratí České republiky stát, zastoupený státní organizací Správa železniční dopravní cesty. Za dobu své existence přepravila naše železnice stamiliardy cestujících a stamiliardy tun zboží. Správa železniční dopravní cesty se stala garantem provozuschopnosti, modernizace a rozvoje železničních drah České republiky.

Strategické cíle SŽDC vychází jednak z dopravní politiky ČR a EU a jednak z vize a poslání organizace. Důležitým tématem modernizace železniční sítě se stává přechod na jednotnou napájecí soustavu a napojení ČR na evropskou síť vysokorychlostních tratí. SŽDC se aktivně účastní programů a projektů EU, spolupracuje s partnerskými organizacemi, institucemi a orgány ČR a EU.

Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu

Centrální komise Ministerstva dopravy schválila na svém jednání dne 20. 12. 2016 studii s názvem „Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavků TSI ENE“.

Tímto krokem byl schválen dlouhodobý cíl, kterým bude sjednocení trakčních napájecích soustav v České republice. Studie, kterou společně vypracovaly společnosti SUDOP Praha a SUDOP Brno, potvrdila, že dosavadní stejnosměrná soustava již nepostačuje současným nárokům provozu a jejím posílením by bylo dosaženo jen omezených přínosů při nepřiměřeně vysoké ekonomické náročnosti. Řešením je tedy postupný přechod na výhodnější střídavou soustavu.

SŽDC pro naplnění závěrů výše uvedené studie a z toho plynoucích úkolů od Ministerstva

dopravy zadala zpracování studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“.

Na této studii se již pracuje a do konce roku budou následovat soutěže na další přepínací studie. Zásady konverze SŽDC promítá i do dalších studií proveditelnosti, jejich aktualizací nebo navazujících stupňů projektové přípravy, zejména u projektů nových elektrizací tratí.

Rychlá železniční spojení v ČR

V roce 2017 se podařilo dokončit koncepční fázi přípravy vysokorychlostních tratí. Tato etapa byla zakončena zpracováním územně-technických studií, stanovením základních návrhových standardů vysokorychlostních tratí a hlavně schválením vládního programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR. Hlavním úkolem tohoto programu je zaměřit se na vybudování výkonného železničního spojení hlavních aglomerací ČR a jejich napojení na evropskou síť VRT ve směru Drážďany – Praha – Brno/Ostrava – Vídeň/Bratislava. V současné době již probíhá zpracování studií proveditelnosti VRT na směry RS1/2 Praha – Brno – Břeclav a RS4 Praha – Dresden. V tomto roce bude také zadáno zpracování studie proveditelnosti na pokračování páteřní trasy RS1 v úseku Brno – Přerov – Ostrava a v příštím roce bude následovat zadání studie provedi-

telnosti pro zbývající směr RS5 Praha – Wrocław. Studie budou dokončeny v letech 2019 (RS4) a 2020.

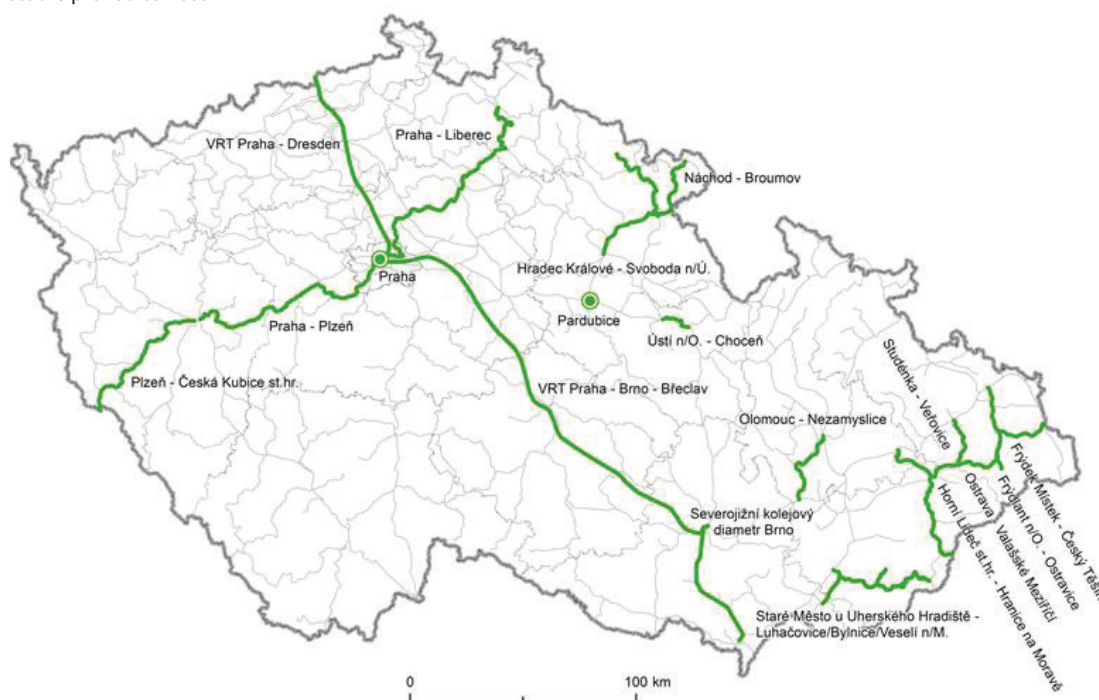
V březnu provedla SŽDC analýzu možností zrychlení přípravy a výstavby VRT. Analýza byla zpracována s cílem identifikovat úseky předpokládané sítě VRT v České republice, které by měly být zapojeny do dopravního systému rychlých spojení a mohly by být realizovány jako pilotní. Výběr byl proveden podle předem stanovených kritérií. Kritéria byla rozdělena do okruhů: dopravní, územní, technická, procesní.

Všechna kritéria

Předpokladem k úspěšné rychlé realizaci pilotního úseku je alespoň částečné naplnění požadavků všech kritérií. Pokud není některé z kritérií u konkrétního úseku naplněno, bylo zváženo, zda se v daném případě jedná o zásadní překážku či nikoliv. Vybrány byly 3 úseky, které jsou pro zařazení mezi pilotní potenciálně vhodné. Jedná se o úseky Praha – Běchovice – Poříčany (VRT POLABÍ), Přerov – Ostrava (VRT MORAVSKÁ BRÁNA) a Brno – Vranovice (VRT JIŽNÍ MORAVA). Všechny vybrané úseky mají významný přínos už pro stávající dopravu, která je dnes realizována na jiných tratích vedených ve směru nově uvažovaných úseků.

Nová vysokorychlostní infrastruktura zvyšuje kapacitu železnice v příslušném směru, čímž zvyšuje spolehlivost dopravy a umožňuje její další rozvoj. Dnes je nízkou kapacitou limitován rozvoj jak osobní, tak nákladní dopravy. Zvýšením kapacity může dojít ke zrychlení vlaků skrze segregaci dopravy.

Rozpracované studie proveditelnosti



Stabilní finanční plánování dopravní infrastruktury

Zbyněk Hořelica, ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury

Stabilní finanční plánování dopravní infrastruktury je dlouhodobým úkolem Státního fondu dopravní infrastruktury, který je naplňován jak každoroční přípravou ročního plánu akcí na nadcházející rok, tak i současnou přípravou střednědobého výhledu na nadcházející dva roky. Koncepce střednědobého dvouletého výhledu spočívá ve věcné a finanční provázanosti jednotlivých akcí s hlavním rokem rozpočtu, tedy s rozpočtem na nadcházející rok 2019.

Součástí materiálu, který je aktuálně projednáván v Poslanecké sněmovně ČR, je tedy jak detailní plán různých akcí na rok 2019, tak i střednědobý výhled na roky 2020 a 2021, které se plánují uskutečnit v tomto horizontu.

Rozpočet a střednědobý výhled vychází z finančních rámců stanovených vládou ČR pro uvedená období. Rozpočet na všechny tři roky je koncipován jako vybilancovaný z pohledu zdrojů a potřeb s cílem v maximální možné míře zajistit flexibilní financování investičních akcí v návaznosti na úspěšné dokončení jejich přípravy. Za základ pro sestavování rozpočtu na rok 2019 a střednědobého výhledu na období 2020 a 2021 byly použity zejména závěry obsažené ve schválené Dopravní politice ČR a aktualizovaných Dopravních sektorových strategiích.

Celková výše rozpočtu pro období roku 2019 včetně zapojení prostředků EU činí 86,3 mld. Kč. Finanční prostředky jsou alokovány dle jednotlivých módů dopravy a z pohledu hlavních příjemců je alokováno na "mandatorní výdaje" (zejména opravy a údržba, bezpečnostní opatření, příprava nových akcí, akce v realizaci) pro ŘSD celkem 29,7 mld. Kč, pro SŽDC celkem 32,2 mld. Kč a s ohledem na zajištění flexibilního financování investičních akcí v návaznosti na úspěšné dokončení jejich přípravy byla pro tyto státní investory zřízena společná globální položka na nově zahajované akce v celkové výši 18,1 mld. Kč. Pro ŘVC je určeno celkem 1,3

mld. Kč a rovněž je počítáno s dalšími výdaji, např. na příspěvky poskytované SFDI zejména městům a obcím na bezpečnost, budování cyklostezek a křížení komunikací. Po schválení rozpočtu SFDI v PSP ČR je jeho konečná podoba zveřejněna na stránkách SFDI.

Výhled pro rok 2020 činí celkem 97,7 mld. Kč, ovšem koncem roku 2020, respektive v průběhu roku 2021, se již předpokládá postupné dočerpávání prostředků Operačního programu doprava určených pro dálnice, silnice I. třídy a železnici, a proto zatím návrh střednědobého výhledu rozpočtu na rok 2021 pracuje s celkovými zdroji ve výši pouze 79 mld. Kč. V roce 2021 začíná nová sedmiletá finanční perspektiva EU a věříme, že bude možné čerpat další zdroje na dopravní infrastrukturu ze zdrojů EU. Vzhledem k tomuto předpokládanému vývoji, pro dofinancování probíhajících akcí a pokračování v tempu výstavby bude nutné odpovídajícím způsobem navýšit zdroje rozpočtu SFDI ve střednědobém výhledu, tedy především v roce 2021. Z tohoto důvodu se SFDI snaží již nyní v předstihu a ve spolupráci s Ministerstvem dopravy zajistit odpovídající řešení. Jedno ze zvolených řešení je implementovat financování výstavby a údržby dopravní sítě formou PPP (Private Public Partnership). V průběhu roku 2018 již bylo vypsáno zadávací řízení s tzv. soutěžním dialogem a předběžné oznámení na projektování, výstavbu, financování, provozování a údržbu dálnice D4

v úseku Háje – Mirovice a provozování a údržbu existujících přiléhajících úseků Skalka – Háje a Mirovice – Krašovice. Vedle tohoto investičního nástroje v oblasti výstavby dopravní infrastruktury byla vedena jednání se zástupci Evropské investiční banky o možnostech financování projektů z úvěru EIB. Podle mého názoru by bylo vhodnější financování dopravní infrastruktury navázat na do určité míry stabilní zdroje pro financování dopravní infrastruktury, tedy na výběr daní, které jsou prioritně vybírány na aktivitách spojených s dopravou. Jedná se tedy především o zvýšení podílu na výběru spotřební daně z paliv a maziv, které jsou principiálně spjaté s dopravními aktivitami na území ČR.

Vedle přípravy a projednávání návrhu rozpočtu a střednědobého výhledu zajišťuje SFDI realizaci "Společné strategie pro dopravní infrastrukturu", jejímž cílem je efektivní využití finančních prostředků.

Společná strategie pro dopravní infrastrukturu je výsledkem spolupráce Ministerstva dopravy, SFDI a rezortních investorských organizací ŘSD, SŽDC a ŘVC. Smyslem společné strategie je popis cíle, kterého chtějí organizace spoluodpovědně za dopravní infrastrukturu dosáhnout, a stanovení způsobů, jak zajistit realizaci daného cíle. Pod hlavičkou „úspěšný projekt – společný cíl“ byla definována vize kvalitní a moderní dopravní infrastruktury za rozumnou cenu. Způsob naplnění této vize je popsán strategickým záměrem, který říká, že efektivně, kvalitně a moderně řešené a realizované projekty zajistíme motivací všech účastníků výstavby a správy staveb dopravní infrastruktury k týmové spolupráci. Současně byly strategií stanoveny dílčí kroky v sedmi základních oblastech.

Desetiletí velkých oprav silniční sítě je ve své druhé polovině

František Sedláček, ředitel provozního úseku ŘSD ČR

Podle současného tempa vychází, že období let 2011–2021 bude v budoucnu vnímáno jako „desetiletí oprav“ a až následně se dostaneme na standardní počet oprav v jednom roce. Cílem je každoročně opravovat přibližně 5 % naší dálniční sítě.

V roce 2011 jsme začali s velkými opravami, které desetiletí nikdo systematicky neřešil. Momentálně vlastně pracujeme na tom, abychom za jednu dekádu opravili tři generace dálnic! Ty, které jsou 40 let staré, ty, které jsou 20 let staré a je na ně pravý čas, a už také ty, které jsme postavili po roce 2000. Na nich opravujeme rychle a levně pouze první vrstvu asfaltu. To je nesmírně důležité, protože se nepoškodí celý kryt a připravujeme si tím dobrý stav dálnic pro další období. Pokud nyní musíme opravovat 40 let neopravené úseky, je to samozřejmě nepříjemně znát jak pro nás, tak pro řidiče. Opravovat 40 let starý povrch je výrazně jak časově, tak finančně náročnější, než řekneme 10–15 let

starý. U 40 let staré dálnice musíme počítat s kompletní rekonstrukcí – příklad je modernizace dálnice D1, modernizace začátku D11, opravy na D2 atd. Délka trvání takové opravy je často i dva roky. Pro představu, zde jsme na běžně dlouhém mezikřižovatkovém úseku dálnice někde na 750 mil. korun za oba směry. Na dálnicích, které pocházejí z 90. let, většinou měníme asfaltový kryt, nejde se do podloží, čas na opravu je čtvrt půl roku a cena je někde na cca 300 mil. korun. Velmi zjednoduší, ale pro hrubou představu... A u těch oprav pouze obrusné vrstvy je naším cílem, abychom byli pouze pod 100 mil. korun. V takovém případě navíc omezení trvá pouze v řádu týdnů. Včasná

oprava obrusné vrstvy pak samozřejmě výrazně prodlužuje životnost dalších vrstev a šetří tak čas i peníze.

Při pohledu na bilanční tabulku oprav za posledních 10 let je ale patrné, že loni nastal nezvyklý propad. Loni se nám totiž s ohledem na průtahy ve výběrových řízeních nepodařilo zahájit vše, co jsme si naplánovali. Hned dvakrát jsme řešili i ÚOHS. Po roce 2021 bychom měli mít dálnice v takovém stavu, že nebudeme jezdit po 20 a více let starých neopravených úsecích. V rámci Evropy se pak vůbec nebudeme mít za co stydět! Úseky D1 a D2 za Brnem budou opravené i dříve, tou dobou by měla končit modernizace D1, průběžně se budou včas opravovat úseky D5, D8, D11. Velký úkol ale ještě máme na bývalých rychlostních silnicích, dnes dálnicích D4, D6, D10, D46 či D52. ▶

Rok	Počet oprav	Délka oprav
2009	6	14,6 km
2010	1	4,3 km
2011	3	9,0 km
2012	6	20,2 km
2013	10	54,7 km
2014	9	44,8 km
2015	10	64,0 km
2016	10	64,6 km
2017	6	39,7 km
2018	12	75,7 km
Celkem		391,6 km

Opravy vytižených úseků dálnic v režimu 2+2

Po dosavadních zkušenostech s opravami nejvytiženějších úseků dálnic v různých režimech vedení dopravy je nyní zřejmé, že upouštíme od bezspárové technologie.

Na všech důležitých tazích budeme provádět opravy konstrukcí vozovky v takzvaném režimu 2+2 – jednoduše řečeno v obou směrech fungují dva jízdní pruhy. Opravovat budeme vždy jen jeden pruh dálnice, a to včetně pokládky obrusné vrstvy.

To s sebou sice přináší zkrácení životnosti povrchu dálnice, na druhou stranu tím výrazně eliminujeme mnohakilometrové tvorby ko-

lon, ve kterých řidiči tráví i hodiny. U všech betonových nebo asfaltových silnic je spára velký problém do budoucna. Zatéká do ní zvláště tam, kde je velké zatížení, tedy například na trasách kamionů. Nicméně dopravní zatížení je tak velká komplikace, že jsme se rozhodli raději pracovat se spárou, než aby vznikaly hodinové kolony.

Za tmy o dvě třetiny více prací

Silnice se spárou jsou ve výsledku také náročnější na údržbu. Postupně však zavádíme tyto činnosti do nočních hodin. V porovnání s rokem 2013 nyní pracujeme na silnicích za tmy o 60 až 70 procent více.

Možnosti zefektivnění přípravy projektů dopravní infrastruktury z pohledu MŽP

Evžen Doležal, ředitel odboru posuzování vlivů na ŽP a integrované prevence Ministerstva životního prostředí ČR

Za poslední 3 roky byly postupně přijaty 4 zásadní novely zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZPV“) z dílny Ministerstva životního prostředí (tzv. infringementová novela, novela k prioritním dopravním stavbám, transpoziční novela a novela ZPV v rámci novelizace stavebního zákona).

Lze říci, že tyto novely zajistily maximální možné zjednodušení administrativy pro investory při současném zachování plného souladu vnitrostátní úpravy s evropským právem a plné ochrany životního prostředí. Cílem tohoto článku je nastínit další možnosti investorů dopravních staveb tak, aby nové znění ZPV bylo v praxi co nejefektivněji využíváno, tzn., aby byly požadavky zákona zcela naplněny při současně co nejmenší zejména časové zátěži investorů.

První možností, kdy lze v předstihu a účinně zabránit mnoha pozdějších problémům, je fáze územního plánování. Právě v této fázi je vhodné klást co největší důraz na posouzení (SEA) jednotlivých variant trasování při průchodu územím a hledání té nejvhodnější varianty koridoru pro dopravní stavbu. Důkladným hledáním nejvhodnější varianty v této fázi lze později argumentovat při posuzování konkrétního řešení (EIA), které by mělo být vymezeno již pouze v rámci dříve zvoleného koridoru. Při hledání vhodného koridoru pro dopravní stavbu je třeba se v maximální možné míře vyhnout environmentálně citlivým územním limitům, jako jsou např. různé formy ochrany území. Identifikace limitů v území z hlediska ochrany přírody a krajiny by proto měla být jedním z prvních kroků v rámci přípravy stavby, ať už se jedná o její územní vymezení nebo technické řešení. Dosavadní zkušenosti přitom nabízejí mnoho příkladů, kde nedostatečné zohlednění přírodních hodnot negativně ovlivňuje délku a finanční náročnost procesu přípravy staveb, kde se zásadní konflikty s ochranou přírody a krajiny, u kterých absentovala snaha o jejich předejití, projeví až ve fázi posuzování vlivů na životní prostředí, popřípadě v rámci následných správních řízení, kdy už byly s úmyslem realizace záměru ze strany investora

vynaloženy značné prostředky. V kontextu výše uvedeného se nedoporučuje provádět proces EIA před stabilizací dopravního záměru v územní plánovací dokumentaci.

Podkladem pro zjišťovací řízení a pro proces EIA jsou oznámení EIA a dokumentace EIA. Kvalita těchto dokumentů má zásadní vliv jak na průběh těchto procesů, tak i na jejich výsledky a závěry. Již při první úvaze o zpracování některého z těchto dokumentů je třeba klást důraz na výběr jejich zpracovatele. Oznámení EIA mohou a dokumentaci EIA musejí zpracovat autorizované osoby, jejichž úplný seznam je veřejně k dispozici v Informačním systému EIA (www.mzp.cz/eia), kde lze dohledat i jejich zaměření a jsou již zpracována oznámení nebo dokumentace. Kromě splnění zákonných náležitostí je v těchto dokumentech

nezbytné se zaměřit na dominantní vlivy předkládaného záměru, tedy na nejzávažnější střety se složkami životního prostředí, které se nepodařilo zcela eliminovat. Je třeba vždy vycházet z aktuálních informací, dat a postupů a zajistit, aby i přílohy k oznámení nebo dokumentaci byly rovněž co nejaktuálnější. Oznámení nebo dokumentace obsahově nesmí odporovat obsahu těchto příloh. V době přípravy oznámení EIA nebo dokumentace EIA je více než vhodné využít možnosti předběžného projednání záměru podle § 15 ZPV. Předběžné projednání je možné provést jak osobní, tak písemnou formou. Záměr i rozpracované oznámení nebo dokumentaci je vhodné projednat nejen s příslušným úřadem, který bude postupovat podle ZPV zajišťovat, ale především s dotčenými orgány a s dotčenými samosprávami (kraje a obce). Cílem předběžného projednání je nejen představení záměru těmto subjektům, ale zejména předcházení závažným připomínkám těchto subjektů, které by jinak byly uplatněny v průběhu oficiálního procesu. Jde tedy o podstatný krok, který určuje nejen průběh následného povoloovacího procesu, ale ▶



také jeho délku. Bez ohledu na institut veřejného projednání však samozřejmě platí, že čím dříve jsou dotčené orgány a dotčené samosprávy se záměrem seznámeny, tím lépe.

Zjišťovací řízení nebo procesy EIA by neměly být prováděny v době prvotních úvah o záměru, tedy v době, kdy je příprava záměru na samém počátku. Příprava a zpracování oznámení nebo dokumentace EIA by měla jít ruku v ruce s přípravou dokumentace pro územní rozhodnutí tak, aby řešení prezentované v oznámení EIA nebo v dokumentaci EIA mělo reálné a alespoň částečně ověřené základy a bylo co možná nejdělejší a nejkonkrétnější zpracované. Jedním z nešvarů je historicky právě provádění procesu EIA dlouho před zpracováním dokumentace pro územní rozhodnutí. To znamená, že řešení, které je v takovém případě posuzováno, je pouze hrubý nástin možného řešení nebo výsledek technické studie, přičemž změny a zpřesnění, ke kterým dojde v rámci podrobnější přípravy při zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí, mohou být natolik zásadní, že provedené zjišťovací řízení nebo proces

EIA se v nejhorším možném scénáři mohou stát v důsledku těchto změn i nevyužitelnými, nebo v lepším případě bude třeba provést zjišťovací řízení, které tyto změny vyhodnotí. Tomuto scénáři lze v mnoha případech předejít právě zpracováním oznámení EIA nebo dokumentace EIA v době, kdy je již dokumentace pro územní rozhodnutí rozpracovaná. Dojde tím nejenom k minimalizaci potřeby provádět změny záměru, ale i k tomu, že v době zahajování navazujících řízení bude vydané stanovisko EIA ještě aktuální.

Další možností k usnadnění schvalovacího procesu je využívat nově zavedeného institutu hlavní stavby souboru staveb. Tento institut umožňuje v případě předložení souboru staveb, který obsahuje stavbu hlavní a mnoho staveb vedlejších, stavebnímu úřadu projednat celý tento soubor staveb v jediném řízení v režimu stavby hlavní – tzn. stavba hlavní je v takovém řízení určující pro celý soubor staveb, a to jak procesně, tak z hlediska příslušnosti stavebního úřadu.

Zde je nutno poznamenat, že transpoziční novela ZPV upravila jak délku platnosti stanoviska EIA,

tak počítání této lhůty. Platnost stanoviska EIA je nově pevná, 7letá a její plynutí se nijak nepřerušuje. To znamená, že platnost stanoviska EIA skončí po uplynutí právě 7 let od data jeho vydání, a to bez ohledu na to, zda byla nebo nebyla v průběhu jeho platnosti zahájena nebo dokončena nějaká navazující řízení. Investor si tedy musí platnost stanoviska EIA hlídat, a pokud je zřejmé, že se v době platnosti stanoviska EIA nepodaří dovést navazující řízení k posouzenému záměru do právní moci, je nutné ještě v době platnosti stanoviska EIA požádat o prodloužení jeho platnosti. To platí i u stanovisek EIA vydaných před transpoziční novelou. Stanoviska EIA vydaná po 31. 10. 2012 mají zákonem prodlouženou platnost na 7 let od data jejich vydání. Platnost stanovisek EIA vydaných před 1. 11. 2012, která byla ke dni 1. 11. 2017 ještě platná z důvodu, že jim byla platnost již v minulosti prodloužena, nebo z důvodu přerušení plynutí lhůty platnosti zahájením navazujícího řízení, uplyne 31. 12. 2018, pokud nebyla jejich platnost prodloužena na delší období, nebo pokud investor nepožádá do 31. 12. 2018 o její prodloužení.

Meníme spôsob súťaží, chceme vyššiu kvalitu za primeranú cenu

Ladislav Dudáš, podpredseda predstavenstva Národná diaľničná spoločnosť SR

Národná diaľničná spoločnosť (NDS) tento rok pristúpila k historickej zmene a začala meniť spôsob súťaží. Cieľ je jednoznačný, o víťazoch by po novom nemalo rozhodovať jediné kritérium - najnižšia cena, naopak, ponuky by sa vyhodnocovali na základe viacerých kritérií. Celé úsilie smeruje k tomu, aby sme dosiahli vyššiu hodnotu za peniaze a to zvýšením kvality za primeranú cenu. Samozrejme, dôkladnejšie vyhodnocovanie ponúk by malo prispieť k štandardizácii trhu.

Ide o to, že aj zhotoviteľ s nízkou cenou nakoniec dodrží minimálnu stanovenú úroveň kvality, no je za tým zväčša množstvo problémov a vynaloženej energie. NDS by chcela spolupracovať so zhotoviteľmi, ktorí budú premýšľať a pomáhať rozvíjať trh. Doterajšie súťaženie na najnižšiu cenu iba roztáčalo nezmyselnú špirálu – firma v prvej fáze z dôvodu ceny prehrá, zníži platy, prepustí ľudí, aby si znížila náklady, nenakupuje ďalej novú technológiu, neinvestuje... Potom je už teda lacnejšia a v ďalšej súťaži s najnižšou cenou vyhrá, no už tých ľudí a stroje nemá... Všetky západné krajiny prišli na to, že keď sa dá dôraz na kvalitu a podmienky nastavia tak, že za kvalitné riešenie sa adekvátne zaplatí, v konečnom dôsledku to vyjde lacnejšie. Pretože netreba riešiť opravy či neustále opakovania niektorých úkonov. Zároveň platí, že aj my môžeme v príprave urobiť chyby, no hľadáme zhotoviteľov, ktorí ich nezneužívajú, ale, naopak, upozornia nás na iné riešenie.

Multikritériálne vyhodnocovanie ponúk plánuje NDS zaviesť postupne do všetkých typov súťaží, teda pre verejné obstarávanie pre projektové práce, stavebné práce a aj stavebný dozor. Pri nastavení nových kritérií sme postupovali rovnako, otvorene a maximálne transparentne. Najprv sme usporiadali workshop so zhotoviteľmi, podklady sme uverejnili na webovej stránke NDS, zúčastníť sa mohla akákoľvek spoločnosť. Potom sa diskutovalo, na workshop pre stavebné práce prišlo viac ako 40 odborníkov, o projektových prácach roko-

valo cez 30 zástupcov spoločností. Zástupcovia NDS, stavebných a projektových spoločností, Ministerstva dopravy a výstavby a Úradu pre verejné obstarávanie sa zhodli, že cena a kvalita musia byť v rovnováhe. Potom si NDS počkala na pripomienky všetkých dotknutých a spolu s Úradom pre verejné obstarávanie a rezortom dopravy vyšpecifikovala konečné nastavenie.

Ak to rozmeníme na drobné, v novo navrhovanej metodike sa pri súťažiach na stavebné práce budú posudzovať štyri kritériá a to cena, kvalita tímu odborníkov (podľa konkrétnej stavby – hlavný stavbyvedúci, hlavný inžinier stavby, cestár, mostár, geológ, tunelár), náklady na prevádzku a environmentálne hľadisko. Pri ďalších stavbách budú dopĺňané aj iné kritériá podľa potrieb jednotlivých konkrétnych stavieb. Tieto kritériá budú mať rôznu percentuálnu váhu a to vždy po riadnej kalkulácii vo vzťahu k získanej pridanej hodnote.

Historicky prvú verejnú súťaž, ktorá sa bude vyhodnocovať multikritériálne, vyhlásila NDS v júli a to verejné obstarávanie na zhotoviteľa úseku R2 Kriváň – Mýtka. „Informácie, ktoré zatiaľ mám, svedčia o tom, že firmy naozaj vyberajú zo svojich radov tých najlepších. Ďalšia zaujímavá vec je množstvo odborných, vysoko erudovaných dotazov, ktoré na nás smerujú a ktoré takisto ukazujú na to, že všetci zadávacie podmienky pozorne študujú a premýšľajú o nich – a to je presne dôsledok, ktorý nás teší. A hoci je to v tejto fáze pre investora aj zhotoviteľa náročné, keď sa už raz dohodneme



a uzavrieme kontrakt, verím, že to pôjde v porovnaní s minulosťou omnoho jednoduchšie.“

Pri súťažiach na zabezpečenie stavebného dozoru by sa po novom posudzovali štyri kritériá a to celková cena, cena na dodatočné práce pre kľúčových a neklúčových odborníkov a kvalita tímu odborníkov. Pri súťažiach na projektovú dokumentáciu by kritériá predstavovali cena, kvalita tímu odborníkov a sociálny aspekt. Tieto kritériá by mali rôznu váhu. Súťaže na stavebného dozora a projektové práce podľa nových kritérií plánuje NDS vyhlásiť v najbližších mesiacoch.

Návrh pripravila NDS na základe skúsenosti iných európskych krajín, predovšetkým z Dánska, Rakúska, Fínska a Českej republiky. Multikritériálne hodnotenia ponúk patria k bežnej praxi v krajinách Európskej únie, uprednostňuje ich Európska komisia a agentúra Jaspers ako i Úrad pre verejné obstarávanie. NDS si od nového systému vyhodnocovania ponúk sľubuje rýchlejšie a vysoko transparentné vysúťaženie zhotoviteľov a predovšetkým efektívnejšiu a kvalitnejšiu výstavbu jednotlivých úsekov.

Rozpočet EU po roce 2020: finanční inovace klíčové pro investice do dopravní infrastruktury

Zdeněk Čech, zástupce vedoucí Zastoupení Evropské komise v České republice

Pavína Žáková, ekonomka Zastoupení Evropské komise v České republice

Na jaře tohoto roku Evropská komise navrhla dlouhodobý rozpočet na období od roku 2021 do roku 2027. Příjmy České republiky z rozpočtu EU by měly vzhledem k bohatnutí ČR poklesnout, nicméně Česká republika přesto zůstane čistým příjemcem z rozpočtu EU. Česko pravděpodobně pocítí nižší příliv peněz ze strukturálních fondů rovněž v oblasti dopravy. Konečný stav podpořených dopravních staveb ze strany EU po roce 2020 však bude záležet nejenom na objemu spolufinancování ze strany veřejných rozpočtů, ale také na „rozjezdu“ inovativních forem financování s garancí z rozpočtu EU.

Návrh rozpočtu Evropské unie reaguje na dnešní realitu, kdy se od Evropy očekává, že bude hrát větší úlohu při zajišťování bezpečnosti v nestabilním světě. Zároveň musí nový rozpočet řešit výpadek příjmů v důsledku Brexitu, kvůli kterému bude v rozpočtu chybět zhruba 12 miliard eur ročně. V kostce jde o to, jak toho s méně zdroji zvládat více. Komise navrhuje tuto dvojí výzvu řešit prostřednictvím snížených výdajů na některé tradiční politiky, posílením nových priorit (a rovněž zavedením nových zdrojů na straně příjmů).

Celkově Komise navrhuje na období 2021–27 rozpočet ve výši 1 135 miliard eur, což odpovídá 1,11 % hrubého národního důchodu (HND) EU-27. Ve skutečnosti se jedná o mírné snížení oproti současnému období 2014–20, kdy sice rozpočet odpovídá 1,03 % HND Unie, ovšem při přepočtu na EU-27 (tedy odečtením výdajů pro Velkou Británii) představuje 1,13 % HND.

Obecně lze říci, že se nový rozpočet bude mnohem více soustředit na oblasti s tzv. evropskou přidanou hodnotou. Pro oblast dopravy se jedná zejména o propojení velkých infrastrukturních sítí mezi členskými zeměmi a inovativní projekty v oblasti ochrany klimatu. Mezi investiční priority mimo dopravu, které je účelnější financovat na evropské úrovni, jsou zařazeny zejména položky jako ochrana vnějších hranic Unie (např. výdaje na ochranu společných hranic se zvýší 2,5krát) či velké výzkumné projekty. Vznikne nový program Digitální Evropa podporující přechod na digitální ekonomiku nebo Evropský obranný fond na podporu výzkumu a investic v oblasti obrany. Pro Čes-

kou republiku to nemusí být špatná zpráva, protože jde přesně o oblasti, které Češi v evropském rozpočtu vidět chtějí.

Na druhé straně Komise navrhuje mírně omezit finanční prostředky na politiku soudržnosti (či na společnou zemědělskou politiku) – v obou případech se jedná o pokles zhruba o 5 % na úrovni EU. Česká republika pravděpodobně pocítí nižší příliv peněz ze strukturálních fondů také v oblasti dopravy, a to vzhledem k rostoucí životní úrovni v zemi. Za poslední roky česká ekonomika výrazně poskočila, většina regionů opustila kategorii méně rozvinutých regionů (s HDP na obyvatele pod 75 % průměru EU), a jsou tak dnes bohatší než řada regionů v Portugalsku, na jihu Itálie či Španělska.

Konečný objem investic do dopravních staveb s podporou ze strany EU po roce 2020 však bude záležet (vedle objemu spolufinancování ze strany veřejných rozpočtů) zejména na využívání inovativních forem financování s garancí z rozpočtu EU. Vyšší příliv soukromých zdrojů do oblasti dopravy by napjatému rozpočtu EU dovolil zachovat či navýšit stávající objem investic a nasměrovat je tam, kde to soukromý sektor nejvíce potřebuje. Evropská komise počítá s pokračováním úspěšného Investičního plánu i pro roky 2021–2027 pod značkou „InvestEU“, což je iniciativa, která právě zapojení soukromého kapitálu podporuje, například ve formě známé pod zkratkou PPP (public-private-partnership). Klíčovou roli mohou při rozjezdu financování dopravních projektů hrát Evropská investiční banka a v domácím prostředí rovněž Českomoravská záruční rozvojová banka.



Pro Českou republiku bude zároveň důležité, že čerpání peněz z evropského rozpočtu by se mělo výrazně zjednodušit. Komise navrhuje sjednocení pravidel pro čerpání ze strukturálních fondů i programů v přímém řízení Komise (např. Nástroj na propojování Evropy) a větší flexibilitu při přesouvání prostředků uvnitř či mezi programy a možnost propojování podpory z jednotlivých programů.

Návrh rozpočtu EU po roce 2020 je v současné době projednáván v Radě EU a v Evropském parlamentu. Rozhodnutí o budoucím dlouhodobém rozpočtu EU bude poté příslušet Radě, která poté, co obdrží souhlas Evropského parlamentu, musí návrhu vyslovit jednomyslný souhlas. Zástupci Evropské komise se opakovaně vyjádřili, že by dohody o finančním rámci pro roky 2021–27 mělo být dosaženo ještě před summitem EU v Sibiui dne 9. května 2019 a následnými volbami do Evropského parlamentu, aby nebylo ohroženo financování projektů po roce 2020.

Přetrvá pozitivní trend ve stavebnictví?

Václav Matyáš, prezident Svazu podnikatelů ve stavebnictví

Předpoklady růstu

Výsledky stavebnictví za tři čtvrtletí letošního roku potvrzují, že trend pozvolného růstu v roce 2017 se v letošním roce podstatně zrychluje a meziročně přesáhl již 10 %. Je potěšitelné, že se na výhledu podílí stejnou měrou pozemní i inženýrské stavitelství.

Optimisticky vnímáme Programové prohlášení vlády ČR, v němž je zakotvena důležitost investiční politiky. Považujeme je za zásadní dokument a pozitivně hodnotíme, že mezi šesti hlavními prioritními body jmenuje sestavení strategického

investičního programu. Věnuje stavebnictví pozornost v několika kapitolách. Velmi podstatný je především fakt, že vnímá jako podmínku úspěšné realizace vytyčených záměrů radikální změny v legislační oblasti, v níž základem bude rekonstrukce stavebního práva. Bude zapotřebí urychleně připravit a podpořit legislativní úpravu norem, které mohou přímo ovlivnit dosažení cílů této vlády: např. další novela zákona 416/2009 Sb., liniové stavby, dále novela stavebního zákona a zákona o EIA i usnadnění aplikace zákona o zadávání veřejných zakázek.

Příslibem pro stavebnictví je deklarovaný záměr vytvořit jedno místo se zodpovědností za veřejné investování. Bez dořešení koncentrování zodpovědnosti za investiční výstavbu na jediném ministerstvu se nezajistí spolehlivá koordinace jednotlivých resortů a překrývání kompetencí.

Premiér Babiš nás vyzval, aby se stavaři sami zapojili a podíleli se na tvorbě Strategického investičního programu a napomohli pohledem dodavatele upozorňovat na souvislosti, na slabá místa, časové návaznosti. Svaz podnikatelů ve stavebnictví předložil premiérovi návrh na sestavení dvou ▶

odborných platform, které by se věnovaly zejména nejzávažnějším tématům Programového prohlášení vlády. Platforma dopravní infrastruktury by měla diskutovat a řešit, jak zajistit naplňování ambiciózních cílů Prohlášení vlády urychlením přípravy a realizace dopravních staveb a zajištění stabilního vícezdrojového financování. Platforma bytové politiky by se zabývala problematikou rozhybání výstavby bytů ve všech potřebných formách.

Vnímáme samozřejmě obecná rizika, na politiku škrtů v nedávné minulosti neradi vzpomínáme. Potenciálním nebezpečím je i politická nestabilita, nekontinuita hospodářského rozvoje při střídání politické reprezentace. Nejrizikovějším faktorem do budoucna je nedostatečná kapacita pracovní síly, která podmiňuje udržení stavebnictví jako významný obor lidské činnosti. Díky krizím od roku 2009 odešlo ze stavebnictví přes 50 000 pracovníků a z trhu zmizelo přes 150 podniků s více než 50 zaměstnanci. Stejně burčující je nezájem o studium technických oborů na všech stupních vzdělání.

Dopravní infrastruktura ožívá

Zlepšená situace ve stavebnictví se samozřejmě projevuje i v segmentu dopravní infrastruktury, i když je zapotřebí zdůraznit, že velký podíl na výsledcích má budování a rekonstrukce železniční infrastruktury.

Realizovaná stavební poptávka v segmentu dopravní infrastruktury v roce 2017 v úrovni 94 mld. Kč, která byla prakticky celá realizovaná na veřejných zakázkách, představovala 20,7 % z celkové tuzemské stavební produkce. Za celý rok 2017 bylo zadáno 13 velkých stavebních zakázek o hodnotě nad 1 mld. Kč.

Objem staveb inženýrského stavitelství, jehož podstatnou část tvoří dopravní infrastruktura, je letos na konci 3. čtvrtletí již o 10,4 % vyšší nežli v loňském roce a ve zbytku roku nelze předpokládat žádný mimořádný propad, a proto by mělo být reálné udržet nárůst celoročně na úrovni minimálně 8 – 10 %. Byl by to dobrý výsledek, protože s výjimkou let 2014 a 2015 se inženýrské stavitelství od roku 2009 trvale propadalo.

Za období tří čtvrtletí letošního roku se zvýšil oproti stejnému období loňského roku podíl zada-

né veřejné zakázky celkově v inženýrském stavitelství o 52 %, u dopravní infrastruktury je oproti loňsku zdvih dokonce o 61 %. Staveb v hodnotě nad 1 mld. Kč bylo zadáno prozatím celkem 16, z toho u ŘSD a u SŽDC shodně po 6 velkých stavbách. Letos je prozatím absolutně největším zadavatelem ŘSD se zakázkami za 28,4 mld. Kč.

V období nedostatku zakázky trvala na stavebním trhu cenová válka, u staveb silniční infrastruktury se to projevovalo nejmarkantněji. V roce 2015 dosáhly nabídkové ceny v průměru nejnižšího minima 71,1% v poměru k cenám projektanta. V roce 2017 dosáhly vysoutěžené ceny u 320 veřejných staveb dopravní infrastruktury průměrné úrovně 78,1% předpokládaných cen. Ceny zaznamenávají nadále patrný nárůst, za první pololetí 2018 dosáhl tento poměr již 89,5 %. Je to samozřejmě odrazem oživení stavebního trhu, které je důsledkem zvýšeného investování, které vláda v předchozích letech neuváženě omezovala. Dalším významným faktorem by se měl stát fakt, že zadavatel zvýší váhu kritérií kvality a nebude, tak jako dosud, vesměs uplatňovat jediné kritérium, a to cenu.

K výčtu optimistických údajů je však nutno přidat ještě jeden varovný. Hodnota zakázek spolufinancovaných, respektive navržených na spolufinancování z fondů EU, představuje v současnosti 51,6 % z celkového objemu. Tento zdroj nebude v dalším období k dispozici, a proto musí vláda, chce-li udržet objem finančních prostředků do dopravní infrastruktury alespoň na nynější úrovni, již nyní vyřešit jejich zdroj.

Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury je pro rok 2019 navrhován ve výši 86,3 mld. Kč. Celkový rozdíl mezi požadavky jednotlivých investorů a skutečnou výší navrhovaného rozpočtu je cca 28,5 mld. Kč. Jedná se o velmi významnou částku, plnou třetinu rozpočtu. S přihlédnutím na situaci u rozestavěných staveb a potřeby pro nově zahajované stavby, jeví se tato částka jako nedostatečná pro finanční krytí plynulé výstavby. Pokud by nedošlo k odpovídajícímu navýšení národních zdrojů rozpočtu SFDI i ve střednědobém výhledu, nebude možné zahajovat a soutěžit nové investiční akce většího rozsahu. V roce 2020 dojde dle SFDI k vyčerpání finančních prostředků EU pro dopravu a k dalšímu financování výstavby DI mají být využity prostředky z úvěru EIB. Vedení rezortu

dopravy by mělo usilovat o vytvoření jasně definovaného, stabilního a dlouhodobého systému financování výstavby dopravní infrastruktury v ČR. V oblasti cenové politiky vede Svaz podnikatelů ve stavebnictví s ministerstvem dopravy diskusi s cílem vyřešení jednotného postoje k otázce změn během výstavby. S ohledem na specifika zadávacích řízení a zajišťování majetkoprávní přípravy, dochází k velkým časovým prodáváním mezi podáním nabídky v zadávacím řízení a zahájením stavby. Pro dodavatele je velmi obtížné kalkulovat nabídkovou cenu tak, aby byla konkurenceschopná a současně obsahovala rizika spojená s výkyvy trhu v čase. Vítěz výběrového řízení není schopen realizovat stavby v cenách, které byly předloženy v nabídce. To vede k problémům při uzavírání smluv, ale i k problémům při realizaci. Řešení situace spočívá v úpravě valorizačních/inflačních doložek ve smluvních podmínkách investorských organizací resortu dopravy.

Dalším problémem, který není jednoznačně dořešen, jsou změny během výstavby a claimy. Stále dochází k situacím, kdy se je v průběhu výstavby nedaří dofinancovat. Na konci výstavby končí zhotovitel s množstvím neuhrazených změn a claimů. Seriózní zhotovitel pokračuje v provádění prací, aby došlo k dokončení stavby. V podstatě tak financuje část stavby ze svého a poté několik let řeší své oprávněné finanční nároky.

Je dost důvodů hledět s optimismem na nejbližší vývoj stavebnictví i rozvoje jeho segmentů, je ale také dost rizik, která nás nutí, abychom posuzovali budoucnost obezřetně.



Kvalita a efektivnost investic v dopravní infrastruktuře

Pavol Kovačik, prezident Svazu slovenských stavebních podnikatelů

Na české a i slovenské investory jako i na ostatní účastníky investičního procesu stále čeká několik reálných kroků a řešení dlouhodobých nedostatků při přípravě a realizaci veřejných projektů, dopravní infrastrukturu nevyjímaje. Od dalšího progresu v této oblasti se významně odvíjí vývoj v českém a slovenském stavebnictví jako i úspěšnost významných infrastrukturních projektů s vlivem na celou společnost.

Stavebnictví je nadále jednou z nejdůležitějších oblastí veřejných zakázek z pohledu počtu i finančního objemu vypisovaných soutěží, a současně také nejkomplikovanější. Proces od přípravy projektu až po jeho realizaci trvá několik let a dnes je snad všem zainteresovaným včetně kontrolních

orgánů zřejmé, že není možné v takovýchto veřejných soutěžích jednoduše aplikovat mechanismy a kritéria fungující u pořizování zboží anebo méně náročných služeb. Svědčí o tom kupříkladu skutečnost, že po téměř roce vytrvalé práce a argumentování slovenského Zväzu stavebných

podnikatelův byl do schválené novely zákona č. 343/2015 O verejnóm obstarávaní s účinností od 1. 1. 2019 zakomponován zákaz zadávání projektových a stavebních prací přes elektronické tržiště.

Kvalita provedené veřejné práce je podmíněná kvalitou, s jakou si veřejní investoři vybírají své dodavatele, tedy tím, jak v praxi funguje uplatňování příslušných zákonů včetně judikatury, metodických usměrnění a zejména zvyklostí. Simplifikace zadávacího procesu a také přehnané požadavky kontrolních orgánů na transparentnost a ne- ▶



diskriminačnost zadávacích podmínek vedou ve svém důsledku k „vítězství“ málo kompetentních uchazečů v procesu investiční přípravy a výstavby (projekt, inženýring, zhotovitel, dozor), mnohdy k podprůměrné kvalitě dodaných služeb, ale i dalším negativním důsledkům, jako jsou průtahy v realizaci investičních projektů v řádech let a díky negativní publicitě i degradaci dobrého jména a profesionality inženýrského stavebnictví v očích veřejnosti. Setrvávání na těchto principech již mělo na svědomí fatální důsledky v podobě kolapsu stavebních objektů anebo ztrát na lidských životech u některých stavebních projektů v ČR i SR. V lepších případech si konzervujeme průměrnost návrhů technického řešení, kvality realizace a ekonomiky životního cyklu projektu. Pozitivním krokem je, že se klíčoví investoři v uplynulém roce posunuli od slovních proklamací k prvním snahám o hlubší změny v přístupu k zadávacímu procesu, a to zejména v ČR. Na Slovensku v praktické aplikaci systémoví investoři postoupili bohužel málo, resp. pouze v rovině kosmetických změn, které nepřinesou potřebnou kvalitativní změnu.

Ohlédnutí do zahraničí

Hodnocení nabídek ve veřejných soutěžích na základě tzv. necenových kritérií, která míří na kvalitu plnění i kompetenci uchazeče, je v dalších členských státech EU již běžné. Kupříkladu maďarské nařízení vlády č. 322 z roku 2015, o podrobných pravidlech týkajících se veřejných zakázek na projektové a stavební práce, stanovuje, že váha nabízené ceny nesmí přesáhnout 50 % u zakázek na projektové práce, resp. 70 % u zakázek na stavební práce. Předmětné nařízení však blíže nestanovuje, co dalšího má být konkrétně hodnoceno.

V Maďarsku aktuálně většina veřejných zakázek na projektové práce vedle hodnotícího kritéria nejnižší nabízené ceny s váhou 50 % obsahuje kritérium kvality realizačního týmu (např. veřejná zakázka (VZ) na projektové práce pro dálnici M6 v úseku Bóly-Ivárdárda anebo VZ na projektové práce týkající se zabezpečovacího systému dráhy Győr – Sopron – Ebenfurti Vasút), ve kterém byla hodnocena délka praxe a zkušenosti realizačního týmu. Další členské státy EU, například Německo, Nizozemsko anebo nečlenské Švýcarsko, používají necenová hodnotící kritéria ještě výrazněji a váhu nejnižší nabízené ceny stanoví i pod úrovní 50 % (např. VZ na projektové práce týkající se projek-

tu Liestal (Švýcarsko) – oprava mimoúrovňových křižovatek a obchvatu města s váhou ceny 40 %). V těchto zemích se již používají progresivní nepočitatelná kvalitativní kritéria, která na rozdíl od hodnocení praxe realizačního týmu nemíří na kvalitu historickou, ale budoucí, která je pro zadavatele přínosnější.

Situace v ČR a na Slovensku

Čeští a slovenští veřejní investoři u zadávání veřejných zakázek, na rozdíl od zahraničních, uplatňují kritérium nejnižší nabízené ceny, a pokud již přistoupí na použití necenových hodnotících kritérií, volí kritéria počitatelná s váhou 10 – 30 %. Tento postup do značné míry vyplývá z minulé rozhodovací praxe obou Úřadů pro hospodářskou soutěž, zejména však českého UOHS: „Pokud zadavatel míní použít nepočitatelné hodnotící kritérium, je povinný obsah a způsob hodnocení popsat tak, aby každému dodavateli bylo jasné, jaké jsou potřeby a představy zadavatele a také je zadavatel povinen popsat způsob hodnocení tak, aby uchazeči bylo úplně jasné, jak bude jeho nabídka bodově hodnocena.“ To však v konečném důsledku popírá smysl a účel hodnocení kvality. Tady se ale začíná blýskat na lepší časy, viz vybrané závěry UOHS jako dozorového orgánu nad zadáváním veřejných zakázek, kterými použití necenových hodnotících kritérií připouští:

- Zadavatel není povinen předem seznámit potenciální uchazeče s metodou hodnocení, kterou použije při posuzování a konkrétním seřazení nabídek (např. pomocí hodnotící stupnice). Uvedená metoda však nemůže vést ke změně kritérií pro zadání zakázky a jejich poměrné váhy.
- Subjektivní hodnotící kritéria je zadavatel oprávněn použít kdykoliv, tedy i bez ohledu na eventuelní příležitost hodnotících kritérií objektivních.
- Hodnocení musí probíhat přesně tak, jak bylo v zadávací dokumentaci stanoveno.
- Při hodnocení na základě subjektivních (nečíselných) kritérií musí být slovní odůvodnění bodového ohodnocení dostatečně podrobné, transparentní a přezkoumatelné – tedy z něj má být zřejmé, jak byly jednotlivé nabídky hodnoceny z hlediska jednotlivých kritérií a proč obdržely příslušný počet bodů.

V České republice v oblasti dopravní infrastruktury v současnosti probíhá příprava 2 pilotních veřejných soutěží, obě připravuje „Správa železniční dopravní cesty“, z toho 1 na projektové práce „Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Brno – Přerov – Ostrava“ a 1 na stavební práce. Obě na bázi Metodiky hodnocení ekonomické výhodnosti vycházející z principů metody BEST VALUE, která bude popsána dále. Při přípravě soutěže na projektové práce asistuje mezinárodní tým vedený Asociací pro rozvoj infrastruktury.

Na Slovensku Národná diaľničná spoločnosť vyhlásila první soutěž s vícerymi hodnocenými kritérii v červenci 2018. Jde o tendr na výstavbu úseku rychlostní cesty R2 Kriváň – Mýtina. NDS bude v soutěži posuzovat čtyři kritéria: cenu, kvalitu týmu odborníků, kteří se budou na stavbě podílet, náklady na provoz cesty a environmentální hledisko. Zvolená kritéria vnímáme jako první pokus definování vícerych kritérií. Kritérium referencí a kvality týmu odborníků však cílí na historické projekty

uchazečů a nereflktují to, zda uvedené projekty byly splněny kvalitně, případně v jaké kvalitě. Rozhodující je pouze to, že referenční projekt byl splněn. NDS nevyužila nabídky Zväzu stavebných podnikateľov Ministerstvu dopravy a výstavby SR na technickou asistenci mezinárodního týmu při přípravě soutěže. Narychlo vypsaná soutěž bez dostatečné přípravy nejenom zadávací dokumentace, ale i konzultací a komunikace s trhem, bez využití institutu předběžných tržních konzultací ve svém důsledku vede zatím k desítkám otázek uchazečů doprovázeným několikanásobným posunem lhůty na předložení nabídek. Metodika hodnocení kvality na bázi BEST VALUE připravená ZSPS ve spolupráci s ARI ČR, UVO SR a MDV SR ani v této soutěži použita není.

Přítom kvalitativní nepočitatelná hodnotící kritéria jsou cestou, která zadavateli poskytne právě možnost rozlišit kvalitního a zkušeného dodavatele od těch nekvalitních a nezkušených. Pokud ale uchazeči předem vědí, jak mají připravit nabídku tak, aby dosáhla nejvyšší bodové hodnocení, obdrží zadavatel nabídky velice obdobné až shodné. Za těchto okolností zůstává jediným reálným rozlišovacím prvkem mezi dodavateli opět pouze nabízená cena. Použití výše koncipovaných kritérií založených na historické kvantitě referencí sebou přináší další negativum: ve svém důsledku jsou zvýhodněna velká mezinárodní konsorcia, schopná shromáždit celosvětové reference a znevýhodněná jsou místní společnosti, které byť mají kvalitní domácí zkušenosti a předpoklady, pak ale v menším počtu. V této souvislosti je bezesporu pozitivním krokem Rozhodnutí předsedy ÚOHS R0226/2017/VZ z 9. 3. 2018, ve kterém se mimo jiné uvádí:

- Přiměřenost kritéria „stanovisek“ je třeba hodnotit jednak z hlediska vztahu k předmětu veřejné zakázky (příliš úzce zaměřené), jednak ve vztahu k jeho vypovídací hodnotě. Zadavatel v daném případě hodnotil počet vypracovaných stanovisek dodavatelem za poslední 3 roky, nijak však v tomto kritériu nezohlednil kvalitu vypracovaných stanovisek.

▪ Jakkoliv jsou zadávací podmínky na první pohled vůči všem dodavatelům nastaveny stejně, jsou jimi zjevně zvýhodňováni dodavatelé, kteří mohou vykázat velké množství stanovisek, prakticky jakékoliv kvality, aniž by byl takový postup odůvodněn povahou či předmětem veřejné zakázky. Takový stav vyvolává zjevné pochybnosti o naplnění zásady zákazu diskriminace dle § 6 odst. 2 zákona.

Pokud hodnocení kvality za výše popsaných okolností není dostatečným rozlišovacím prvkem a zadavatel je ve vztahu k předmětu zakázky natolik odborně zdatný, aby byl schopen nastavit podmínky a způsob hodnocení kvalitativních kritérií s naprostou přesností, je pro něj hodnocení kvality dle sofistikovaných metodik zbytečnou komplikací veřejné soutěže. V takovém případě může závazně definovat své kvalitativní požadavky v rámci technické specifikace předmětu zakázky a hodnotit pouze cenu, resp. jiná jednoduše počitatelná kritéria. Je na tomto místě potřeba mít na zřeteli fakt, že mnozí zadavatelé nejsou ať už z objektivních anebo subjektivních důvodů schopni popsat předmět a způsob hodnocení celkem ▶

přesně, protože přirozeně nedisponují odborností ve všech parametrech veřejné zakázky. Je proto nanejvýš vhodné a nutné inspirovat se zahraničím, kde obdobný přístup a aplikační problémy hodnocení kvality už překonali.

Metoda a metodika BEST VALUE

ZSPS se problematice moderních metod zadávání veřejných zakázek dlouhodobě věnuje a vynakládá v této oblasti značné úsilí i finanční prostředky. Ve spolupráci s ARI ČR, UVO SR a MDV SR v zájmu kultivace stavebního trhu iniciativně připravil Metodiku hodnocení kvality BEST VALUE na bázi metody Best Value Approach / Best Value Procurement (BVA/BVP). Jde o jeden z nejnovatějších postupů v zadávání veřejných zakázek, který před více než 20 lety na Arizonské státní univerzitě vyvinul profesor Dean Kahiwagi. Metoda BVA/BVP zjednodušeně řečeno staví na: (I) uznání celkem logické nižší odbornosti zadavatelů; (II) objektivní nemožnosti definovat předmět zakázky anebo způsob hodnocení s úplnou přesností, jako i na tom, že (III) dodavatel veřejné práce rozumí předmětu plnění značně lépe nežli zadavatel. K tomuto tématu ZSPS a ARI ve spolupráci s UVO a Úřadem místopředsedy vlády SR pro investice a informatizaci připravili v listopadu 2017 v Bratislavě odbornou konferenci o způsobu vícekritériálního hodnocení ekonomické výhodnosti nabídek metodou BEST VALUE a jejím možném přínosu k realizaci moderní a efektivní veřejné infrastruktury na Slovensku a v ČR. Protože tato metoda se může jevit jako abstraktní, její funkč-

nost a transparentnost byla na konferenci demonstrována na konkrétních příkladech v Nizozemsku již realizovaných zadávacích řízení. Na workshopové části konference se většina účastníků v hlasování na hodnocení nabídek shodla. Znamená to, že i osoby bez odborné znalosti předmětu veřejné zakázky byly schopny určit, zdali je nabízené řešení kvalitní, přesvědčivé a dostatečně odůvodněné, což potvrzuje funkčnost a transparentnost metody.

Metoda má svojí jednoduchostí, netechničností a stručností zajistit co nejširší uplatnění tvořivé invence dodavatelů v rámci „nabízení kvality“ a zadavatelům poskytnout možnost efektivně rozlišit skutečně kvalifikované dodavatele od těch, kteří svou kompetenci dokládají zejména prostřednictvím různých exotických a těžce ověřitelných referencí. Metoda transformovaná do legislativních podmínek EU se již cca 10 let úspěšně používá kupř. v Nizozemsku, (<http://bestvalue-group.nl/our-customer-s?lang=en>); Hlavními specifickými prvky metody BVA/BVP, jsou subkritéria Level of Expertise (Projekt Capability), Risk Assessment, Value Add a Interview, a to v pořadí podle jejich společných znaků. Bližší seznámení s těmito prvky jde nad rámec tohoto příspěvku. Podle dostupných informací se používání metody aktuálně rozvíjí také v Norsku či Švédsku. Metoda BVA/BVP prokazatelně vedla ke vzestupu inovativních, předtím pouze na základě nabízené ceny nekonkurenceschopných dodavatelů do nizozemských veřejných zakázek, k urychlení přípravy projektů a v důsledku výběru kvalitních dodavatelů i ke snížení

objemu víceprací a nákladů na výstavbu. Metoda také ve střednědobém horizontu povede ke kultivaci a stabilizaci trhu stavebních a projekčních dodavatelů, tak moc potřebné v ČR i na Slovensku, co je pro Svaz stavebních podnikatelů Slovenska a věřím, že také pro Svaz podnikatelů ve stavebnictví ČR jednou z priorit. Jakkoliv se jedná o metodu hodnocení poněkud vzdálenou aktuální české a slovenské praxi, pozitivním signálem jsou pilotní projekty na dodávku projekčních a stavebních prací připravované v ČR Správou železniční dopravní cesty. Potřebu reálně zahájit pilotní projekty už vyjádřilo také Ministerstvo dopravy a výstavby SR. Velice slibným je rostoucí zájem o ZSPS a ARI pořádaná školení pracovníků veřejné sféry, ať už z řad zadavatelů anebo kontrolních orgánů, ke dnešnímu dni je jich již proškoleně několik desítek. Dalšími neméně důležitými úkoly jsou dílčí průběžné úpravy soutěžního práva v ČR a SR. Zatímco se ZSPS podařilo v úzké spolupráci s UVO prosadit do již zmiňované schválené novely zákona č. 343/2015 O veřejnom obstarávaní prakticky veškeré požadavky, v ČR je ještě potřeba novelizací Zákona o zadávání veřejných zakázek ČR (ZZVZ) prosadit zejména metodickou funkci UOHS, Ex-ante kontroly zadávacích podmínek a metodik a zmocnění k vydání závazných metodik. Věřím, že Svaz podnikatelů ve stavebnictví vyvine potřebné úsilí k prosazení těchto potřebných změn. V příspěvku uvedené přístupy, které v sobě integruje metoda BVA/BVP, stojí na opačném principu, než je současná praxe ZVZ, která prosazuje absolutní přesnost a detailnost hodnotících kritérií.

Obnova regionální silniční infrastruktury formou PPP projektu

Jan Brázda a Silvia Schaleková, PwC, partner PwC

Model Public Private Partnership (PPP) je tradičně vnímán spíše jako nástroj pro velké infrastrukturní projekty. Jak ovšem ukazuje zahraniční praxe, jejich využití přináší řadu výhod i na regionální a municipální úrovni. U našich sousedů v Německu například úspěšně využívají PPP model na dvou projektech rekonstrukcí regionálních silnic.

Navíc lze v rámci těchto projektů využít nové podporné finanční nástroje, díky kterým lze řešit dvě hlavní překážky pro implementaci PPP projektů regionálními a municipálními zadavateli – snížení nákladů na financování zapojením Evropského fondu pro strategické investice a usnadnění přístupu ke kvalitnímu poradenství.

Při řešení projektů s využitím modelu PPP si zadavatel (ministerstvo, kraj či obec) objednáva od soukromého sektoru (koncesionáře) komplexní službu výstavby, financování a provozování infrastruktury. Řada rizik spojená s projektem se tak efektivně přenáší na koncesionáře a platby za projekt se pro zadavatele rozloží na celou dobu koncese (většinou 25-30 let). Zároveň je soukromý sektor motivován k vyšší efektivitě mimo jiné i s ohledem na celoživotní cyklus investice, a tato efektivita je sdílena se zadavatelem projektu. Jelikož je v modelu PPP soukromý partner odpovědný za stav a dostupnost silnic a jejich údržbu v dlouhodobém horizontu, přirozeně volí dlouhodobější a efektivnější způsoby oprav silnic, co při-

spívá k vyššímu komfortu pro uživatele. To je velký rozdíl oproti standardnímu modelu, kde veřejný sektor získá od zhotovitele stavby pouze časově omezenou záruku a náklady případných závad po této záruce již nese sám. Navíc je velkým benefitem pro zadavatele rozpočtová předvídatelnost závazků, které vyplývají z PPP smlouvy.

Kromě těchto zjevných výhod s sebou použití modelu PPP nese i několik nevýhod. První je vyšší cena v případě využití soukromého financování (zde lze však se zkušeným finančním poradcem najít optimální strukturu financování, která tuto nevýhodu alespoň částečně řeší – viz dále). Druhou nevýhodou je náročnější příprava projektu způsobená nutností připravit kvalitní zadávací a smluvní dokumentaci projektu apod. A právě kvůli náročnosti na přípravu a vyšším nákladům na poradenství bývá PPP model vnímán jako nedostupný pro menší, typicky regionální a municipální zadavatele. Zkušenosti ze dvou úspěšně probíhajících PPP projektů rekonstrukce regionálních silnic v Německu však naznačují opak.

Zkušenosti ze zahraničí

První z projektů odstartoval po důkladných přípravách zahrnujících detailní studii proveditelnosti v roce 2009 v Lipsku. Zahrnuje rekonstrukci, financování a následnou údržbu silniční infrastruktury – jedná se o 435 km regionálních silnic, 124 km chodníků a cyklostezek a 96 mostů. Během prvních deseti let musí soukromý partner zrekonstruovat silnice do požadovaného standardu ▶



a následně udržovat tento standard dalších 15 let. Soukromý partner (konsorcium kolem společnosti Eiffage) je zodpovědný za provedení rekonstrukce, za dostupnost silnic v požadovaných standardech po celou dobu smluvního období a za zajištění financování. Platby zadavatele, zemského okresu Lipsko (Landkreis Leipzig), vůči koncesionáři jsou prováděny čtvrtletně a jsou podmíněny dostupností jednotlivých úseků silnic ve smluvně definovaném standardu kvality a rovněž dosažením výkonových kritérií stanovených ve smlouvě. Riziko poptávky nese zadavatel.

Zemský okres Lipsko se rozhodl obstarávat projekt jako PPP z několika důvodů. Za prvé, 44 % regionální silniční sítě bylo před započítáním PPP projektu v havarijním stavu a vyžadovalo si tedy skokové (ne graduální) zlepšení. Za druhé, z finančního hlediska nabízí použití PPP modelu optimalizaci nákladů na údržbu a rozpočtovou předvídatelnost. Pro region a jeho obyvatele přinesl projekt zvýšení komfortu cestování a dodatečné hospodářské stimuly.

Druhý projekt byl finančně uzavřený v roce 2010. Zadavatelem byla Státní silniční agentura spolkové země Severní Porýní-Vestfálsko a koncesionářem konsorcium kolem společnosti Eurovia. Projekt zahrnuje rekonstrukci, financování a údržbu 100 km regionálních silnic včetně šesti mostů, chodníků, cyklostezek a autobusových zastávek. Během prvních tří let projektu koncesionář musel uvést silniční síť do požadovaného stavu a zároveň se zavázal ji v tomto stavu 13 let udržovat. Pokud silnice nebudou v jakémkoli okamžiku v tomto období odpovídat dohodnutému stavu, má soukromý partner vymezenou lhůtu na jejich opravu. V případě nedodržení této lhůty se uplatní srážky z plateb za dostupnost.

Díky obstarání projektu jako PPP se během prvních tří let povedlo dodržet termín a efektivně zrekonstruovat 100 km regionálních silnic.

Využití modelu PPP na krajské či municipální úrovni se nabízí hned u několika projektů jak v České republice, tak na Slovensku. Zejména se jedná o projekty rekonstrukcí a údržby silnic II. tříd, dá se však očekávat, že podobné projekty se stanou předmětem úvah a rozvojových plánů řady měst. Z představených příkladů projektů implementace PPP modelu pro rekonstrukci regionálních silnic v Německu si tak můžeme vzít několik poznatků a námětů pro případné regionální projekty v Česku a na Slovensku.

Na co si dát pozor

Za prvé, je důležité důkladně připravit projekt z technického a majetkoprávního hlediska, aby se zamezilo velkým časovým prodlevám a neočekávaným nákladům. To znamená zejména přípravu technické due diligence silniční sítě a detailního technického a právního dataroomu.

Za druhé, aby byl PPP projekt pro zadavatele dostupný a přinášel hodnotu za peníze, je nutná důkladná analýza rozpočtových možností zadavatele a uvážené nastavení rozsahu projektu, tak aby odpovídal rozpočtovým možnostem zadavatele. Dále je nutné za podpory zkušeného finančního poradce hledat řešení, jak snížit celkové dopady na rozpočet zadavatele. Jednou z takových možností, která se v současné době nabízí a v okolních zemích je hojně využívána, je využití podpory z Evropského fondu pro strategické investice (EFISI). Se zapojením podpory EFISI do financování infrastrukturních projektů máme zkušenosti a díky tomuto nástroji jsme ušetřili našim klientům významný objem finančních prostředků.

A za třetí, pro úspěch projektu je nutné zajistit přípravu kvalitní a vyvážené smluvní dokumentace projektu, včetně nastavení požadovaných standardů kvality infrastruktury a optimální alokace projektových rizik mezi obě smluvní strany. Velkou přidanou hodnotu zde má tým zkušených finančních, právních a technických poradců, kteří jsou schopni navrhnout a úspěšně implementovat taková řešení, která jsou vyzkoušená a osvědčená v zahraničí, zároveň jsou však tato řešení přizpůsobená konkrétními místními podmínkami. Bez kvalitní přípravy je projekt odsouzen k nezdaru, jak se ostatně ukázalo v řadě případů pokusů o projekty PPP, které byly připravovány nezkušenými poradci.

Technická asistence, aneb na přípravu nejste sami

Dobrou zprávou je, že existují programy, které zadavatelům infrastrukturních projektů, včetně krajů a municipalit, umožní zajistit kvalitní poradenskou podporu buď bez nároků, či s minimálními nároky na rozpočet zadavatele. Jako příklad lze uvést program Evropské investiční banky – Advisory Hub, program Evropské komise – SRSS (Structural Reform Support Service). Na Slovensku lze navíc využít i nástroj Evropské banky pro obnovu a rozvoj – IPPF (Infrastructure Project Preparation Facility). Použití těchto podpůrných programů pro zajištění poradenské podpory nabízí několik výhod. První je rychlá iniciace projektových příprav, jelikož existující rámcové smlouvy umožňují rychlý výběr poradců. Druhou výhodou pro zadavatele je úspora nákladů na poradenství. Další výhodou je záruka kvality poradenského týmu, která má zcela zásadní dopad na úspěšnost realizace PPP projektu.

Dřeviny silničních komunikací a železnic a jejich údržba

Radek Pallos, Zuzana Malá a kol., Česká inspekce životního prostředí

Dřeviny, a to i jako součásti liniových staveb, mají v krajině v mnoha ohledech nezastupitelný význam a podle toho je potřeba k nim přistupovat. Péče o dřeviny rostoucí podél silnic a železnic a jejich údržba je logickou součástí prevence jejich možného selhání, které může vést k ohrožení majetku a zdraví osob.

V praxi se ale spíše setkáváme s absencí soustavnější péče a nahodilé zásahy spojené s necitlivou údržbou komunikací dřeviny spíše oslabují a riziko jejich selhání v budoucnu zvyšují, v některých případech je dokonce vysoce pravděpodobné.

Péče o dřeviny rostoucí mimo les je povinností vlastníků a je upravena zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále „zákon o ochraně přírody“). Tyto dřeviny jsou chráněny před poškozováním a ničením. V případě požadavku na jejich kácení je u dřevin se stanovenými parametry (o obvodu kmene nad 80 cm měřeném ve výšce 130 cm nad zemí nebo plochy keřů nad 40 m²) nutné povolení ke kácení dřevin orgánu ochrany přírody. V případě silniční zeleně se často jedná o dřeviny tvořící tzv. stromořadí, kdy i pro kácení dřevin s menším obvodem kmene je vyžadováno povolení orgánu ochrany přírody. Mnoho alejí podél silnic má historické umístění, objevují se už na starých

mapách a jejich úloha v krajině je v mnoha ohledech nezastupitelná. V této souvislosti také velmi často udávají typický ráz krajiny, který je chráněn zákonem o ochraně přírody. K činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je podle tohoto zákona nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody, kterým je v tomto případě místně příslušný obecní úřad s rozšířenou působností (městské úřady, magistráty). V případě požadavku na kácení dřevin tvořících aleje podél silnic nebo stromořadí u železnic je absence takového souhlasu časovým nedostatkem, který je ze strany České inspekce životního prostředí sankcionován. V různých ohledech hodnotná alej dřevin (jako i jiné části krajiny) může být registrována orgánem ochrany přírody jako významný krajinný prvek („VKP“). Seznamy registrovaných krajinných prvků vedou příslušné obce s rozšířenou působností (městské úřady, magistráty) a pověřené obecní úřady (městské

úřady menších měst, úřady městyse). Bez jeho souhlasu je zakázáno provádět jakýkoliv škodlivý zásah do registrovaného VKP. Při péči o dřeviny jako příslušenství pozemní komunikace či objekty nacházející se v ochranných pásmech železnic je nutné postupovat koncepčně s přihlédnutím nejen ke stávajícímu stavu, ale také z hlediska další perspektivy vývoje dřevin, ale i stavu v lokalitě, kdy v důsledku nevhodné a neodborné péče dochází ke vzniku rizik a kolizních situací.

Dřeviny rostoucí podél silničních komunikací jsou oslabovány mnoha faktory, jako je zimní solení, poškození kořenů a bazálních částí kmenů strojmů projíždějícími vozidly a dalšími stroji při zimní údržbě vozovky a sečení trávy, nešetné jednorázové ořezy (včetně silnějších větví) koruny s úbytkem více než 1/4 asimilačního aparátu. Při údržbě silniční zeleně je vždy vhodnější provádět ořezy menších větví častěji a v menší míře než jednou za čas výrazným zásahem. V případech, kdy dřeviny z druhé strany sousedí se zemědělskou půdou, často dochází k přiorávání zatrávněného pruhu silničního pomocného pozemku využívaného kořeny stromů až do blízkosti pat kmenů. Přitom ▶



Nevhodný a dřevinu poškozující ořez



Poškození dřeviny v důsledku nedostatečné projektové přípravy rekonstrukce silnice

optimálně chráněný kořenový prostor dřeviny by měl dosahovat průměru koruny, což je u dřevin rostoucích v těsné blízkosti asfaltové silnice značně omezeno. Dřevinám už potom ani z jedné strany nezbývá mnoho prostoru a postupně chřadnou. V některých případech se při rekonstrukci silnice s doprovodným silničním stromořadím není prakticky možné zcela vyhnout poškození stromů. Poškození však lze snížit volbou vhodné technologie šetrné ke stromům a dále realizací opatření na ochranu dřevin, která jsou definována v České technické normě ČSN DIN 83 90 61 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích, případně ve schváleném standardu Agentury ochrany přírody a krajiny ČR SPPK 01 002:2014 Ochrana stromů při stavební činnosti.

Začala výstavba jihovýchodního obchvatu Otrokovic

Karel Chudárek a kol., ředitel správy Zlín, ŘSD

Ředitelství silnic a dálnic zahájilo ve středu 3. října výstavbu jihovýchodního obchvatu Otrokovic na dálnici D55. Stavba navazuje na již realizovanou severovýchodní část a po jejím dokončení obchvat s definitivní platností vyloučí veškerou tranzitní dopravu z města.

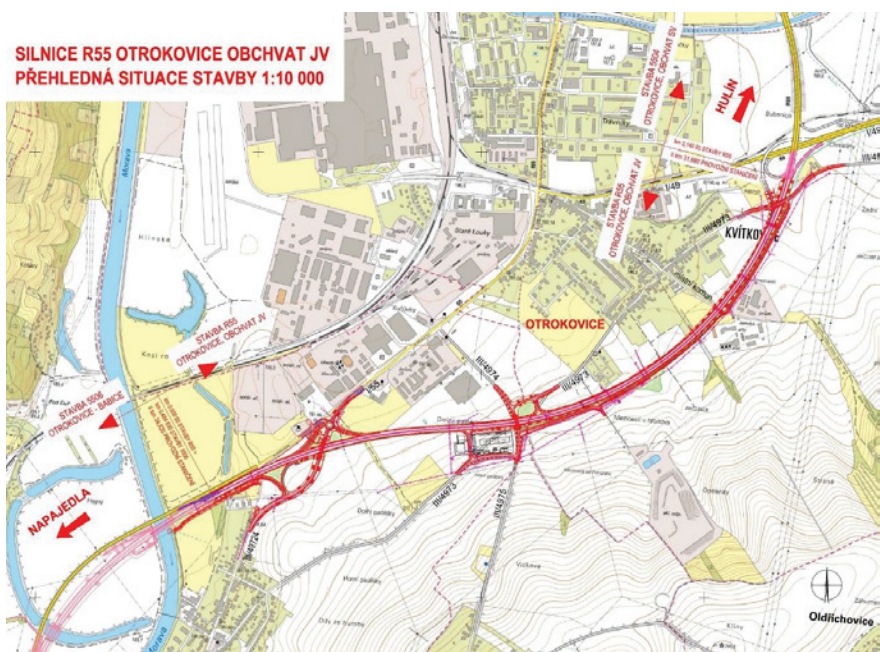
Stávající dopravní zátěž na silnici I/55 dlouhodobě patří k největší na české komunikační síti. Realizací této stavby bude dosaženo vyloučení tranzitní dopravy z průjezdního úseku města Otrokovic, což povede k podstatnému omezení exhalací a hluku z dopravy a tedy k podstatnému zlepšení životního prostředí v Otrokovicích.

Další pokračování dálnice D55 v úseku stavby 5506 Napajedla – Babice je dlouhodobě komplikováno složitým průchodem úzkým koridorem určeným zástavbou areálu společnosti FATRA, a.s. a řekou Moravou s následným křížením s II. tranzitním železničním koridorem Břeclav – Přerov. V tomto místě dochází k mimoúrovňovému křížení stávající silnice I/55, železničního koridoru, místní komunikace a připravované dálnice D55. Dálnice zářezem pokračuje nad obcí Spytihněv k obci Babice a dále v souběhu s železničním koridorem až k městu Moravský Písek, kde dochází k odklonu od železnice a prolukou mezi Moravským Pískem a Bzencem se dálnice opět přiklání k železničnímu tělesu, podél kterého pokračuje až k obci Rohatec. Od tohoto místa je dálnice vedena po stávající silnici I/55, která již byla budována jako polovina profilu budoucí dálnice. Konec dálnice je v místě křížení se stávající dálnicí D2 Brno – Bratislava.

Příprava dálnice je komplikována ve dvou kritických bodech. Prvním z nich je průchod městem Napajedla s následným křížením s železniční tratí a druhým pak průchod ptačí oblastí Bzenecká Doubrava. Přestože je dálnice vedena v těsném souběhu s již existující železniční tratí, dochází k průtahům v řešení otázek dopadů stavby na životní prostředí, problematika je spojená s hledáním vhodných lokalit pro kompenzační opatření snižující vliv stavby na životní prostředí. Z hlediska přípravy je nejbližší realizací stavba D55, 5507 Babice – Staré Město, kde se podařilo vykoupit přes 90 % pozemků v trvalém záboru stavby a je zřízeno či zajištěno přes 80 % věcných práv pro zřízení pře-

ložek inženýrských sítí. Do konce roku 2018 bude požádáno o veškerá stavební povolení na dotčených úřadech s využitím novelizovaného zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, předpoklad vydání stavebních povolení je v polovině roku 2019. Po stavbě Babice – Staré Město by měla následovat stavba D55, 5508 Staré Město – Moravský Písek, která kopíruje situaci stavby 5507 s odstupem necelého roku – zajištěno přes 90 % pozemků v trvalém záboru stavby a přibližně 30 % smluv pro zřízení služebnosti inženýrských sítí. Stavba D55, 5509 Moravský Písek – Bzenec má zpracováváno dokumentaci pro stavební povolení a aktuálně jsou zahájeny výkupy pozemků. Stavby D55, 5510 Bzenec – Bzenec, přívoz a D55, 5511 Bzenec, přívoz – Rohatec prochází kompli-

kovaným územím z hlediska životního prostředí. V případě stavby 5510 je již od roku 2010 podána žádost o územní rozhodnutí stavby. V průběhu doby jsou vedeny neustálé pře o platnost podkladových stanovisek nutných pro vydání rozhodnutí. Konkrétně je ze strany ekologických sdružení opakovaně napadáno rozhodnutí o výjimkách z chráněných a zvláště chráněných druhů. Byla napadena veškerá vydaná rozhodnutí jak odpovědného orgánu, odvolacího i rozkladového. Přestože byly výroky zatím vždy potvrzeny, následovalo podání kasační stížnosti. Z tohoto důvodu nenabýlo rozhodnutí za cca 8 let právní moci a zatím nemůže být použito jako podklad pro územní rozhodnutí. V případě staveb D55, 5512 Rohatec – Lužice a 5513 Lužice – Břeclav dochází vlivem problémů předchozích staveb ke změně postoje, stavby nebudou připravovány postupně ve směru od severu, ale příprava bude zahájena nezávisle na stavbách předchozích. Předpokládá se dokončení celého tahu je do roku 2029.



Urychlení staveb? První konkrétní kroky na dlouhé cestě

Libor Lukáš, předseda SRDIM

O tom, že nedostatečně rozvinutá síť dálnic a absence moderních železnic brání dalšímu zvyšování kvality v regionech i snižuje konkurenceschopnost celé země, snad nikdo nepochybuje. Přesto jsou naše zákony nastaveny tak, že snaha o realizaci velkých staveb vyžaduje vedle běžné erudice i pořádnou dávku osobního nasazení, trpělivosti i kreativity. Ovšem ani to mnohdy nestačí. Výsledkem je tak doslova tragické tempo budování důležité infrastruktury v ČR. Nyní, zdá se, se podařilo vykročit správnou cestou.

Poslanci a po nich i senátoři dali zelenou novele Zákona 416/2009 Sb. O urychlení výstavby dopravní infrastruktury. Obsahuje seznam investic, při jejichž realizaci bude možné uplatňovat dva základní principy – mezitímní souhlas a fikci souhlasu. To první znamená, že stavba na problematických pozemcích se může realizovat nezávisle na sporu o výši náhrad. To druhé pak zavádí pravidlo, že pokud úřad nevydá závazné stanovisko do 60 dnů, je to totéž, jako by neměl námitek. Vzhledem k tomu, že naše Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě obě opatření dlouhodobě navrhuje, to vítáme.

Stejně přimočaře je nutné řešit také další problém, který nám neumožňuje významné stavby rychle realizovat. Tím problémem, kterému s nadsázkou říkáme „křeček polní“, jsou obstrukce ekologických aktivistů – pohříchu jde mnohdy o jednotlivce. O tom, jak destruktivní následky jejich jednání má, vypovídá případ moravské dálnice D49, která

podle nich měla ohrozit několik živočichů, mezi nimi křečka polního. Ano, soudy před několika dny sice jejich námítky smetly ze stolu, ale trvalo to několik let, během nichž lidé dál trpí kolem přetížených silnic.

A právě proto u nás musí dojít k dalším legislativním změnám. Na prvním místě jde o Zákon 114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny. Musíme zamezit tomu, aby se aktivisté po vyčerpání všech standardních a oprávněných prostředků mohli uchýlit k vložným obstrukcím, na jejichž základě v poslední době soudy vydávají předběžná opatření znemožňující další přípravu až do definitivního rozhodnutí příslušného soudu. Nutné bude také změnit některá ustanovení Správního řádu (novelizovat § 149 Zákona 500/2004 Sb.) tak, aby došlo k vybalancování veřejného zájmu a zájmů ochrany přírody při přípravě a realizaci infrastrukturních projektů.

A aby toho nebylo málo, mělo by také dojít k revizi současného systému financování dopravní infrastruktury. Není kontinuální a předvídatelný, což ohrožuje snahy o dobudování prioritní sítě do roku 2030. Dlouhodobá stabilizace oblasti financování znamená i zamyšlení se nad udržitelností současného mechanismu daňového financování a jeho postupného nahrazení výkonným financováním, včetně metody tzv. „PPP“. Čeká nás také strategické rozhodnutí o udržitelném předvídatelném financování modernizace silnic II. a III. třídy, kdy jsou hejtmanství odkázána na libovůli té které konkrétní vlády.

A ještě jednu věc, která by určitě pomohla při realizaci investic i krajům a radnicím, bych považoval za velmi potřebnou – odstranit současnou rigidnost Zákona 134/2016 Sb. O veřejných zakázkách. Jeho aplikace, kdy se v zásadě posuzuje pouze nabídková cena díla, svým způsobem vede k nehospodárnosti při rozhodování u investorských organizací. Řešením je využití více-kriteriálního zadání, včetně posouzení nákladů celého životního cyklu staveb a výběr dodavatele na základě preference osvědčených dodavatelů. Snad se nám i tady podaří posunout věci dopředu a vykročit správnou cestou – cestou zdravého rozumu.

Tunel Korbel'ka na E50 – Spor, mimovládky vyvolávají destrukci zásob vody, financí a důvěry

Ján Mišura, riaditeľ Slovenské obchodné a priemyselné komory, Žilina

Uprostred sporov o to, či realizovať absolútne rizikový tunel Korbel'ka (vid'. kauza prípravy tunela Čebrať vedľa tunela Korbel'ka), alebo variant V1 s odklonom mimo zosuvného územia, ktorý je o stovky miliónov eur lacnejší v investíciách a údržbe, rýchlejšie postavitel'ný a ochráni bez tunela Korbel'ka čistú pitnú vodu vo Veľkej Fatre (ktorá je použiteľná bez úpravy pre obec Šútovo a ďalšie obce na Turci a Orave a Liptove), prehliadame negatívny vplyv mimovládnych organizácií od roku 2008 na termín začatia výstavby a na obrovské zásoby podzemnej vody vo Veľkej Fatre.

Práve mimovládky sa podieľala najviac na oddialení (už dva krát doteraz na desať rokov, 2017 tretí krát, dôvodom sú medvede, atď.) začiatku výstavby úseku Turany-Hubová. Pre nich sú migranti-medvede a ďalšie premnožené zvieratá, ktoré zakazujú strieľať, dôležitejšie ako obyvatelia, udržateľný život ľudí s prírodne čistou vodou.

Rozhodnutím v záverečnom stanovisku nebol daný súhlas na povrchové varianty s odklonom, na ktorý štát už väčšinou vykúpil pozemky (Šútovo, Krpelány, atď.), realizovali sa v roku 2010 právne práce (skrývka pôdy, betónové pätky pod stĺpy, asfalty, odlesnenie, prístupové cesty, atď.) za desiatky miliónov eur z daní obyvateľov SR.

Obce, mesto, vodárne, občania, verejnosť, organizácie podnikateľov, firmiem podali osem rozkladov proti záverečnému stanovisku. Ministerstvo ich však zamietlo, ako keby mu nezáležalo na výdavkoch štátu, Európskej komisie, názoroch obyvateľov mesta a obcí, komunit, firmiem, ale hlavne

nezáležalo na ochrane a zveľadovaní zásob podzemnej pitnej vody pri stavbách. Treba upozorniť, že spor pokračuje, pretože bola podaná žaloba o preskúmanie zákonnosti rozhodnutia ministerstva v záverečnom stanovisku o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v ktorom súhlasí so zmenou a stavbou vo variante s tunelom Korbel'ka. Je pozoruhodné, že štátne ani súkromné, „slobodné“ médiá verejnosť o tom od marca 2018 neinformujú. Štát a ministerstvo pritom suverénne koná a dodatočne si objednalo a realizuje vďaka podrobnému hydrogeologickému prieskumu. Ani sa nekoná žiadne predbežné opatrenie. Áno, je to škandál. Ministerstvo rozhodlo o trase úseku Turany-Hubová na D1/E50 bez podrobného hydrogeologického prieskumu a prieskumu zásob najkvalitnejšej podzemnej pitnej vody na Slovensku. Prieskum sa realizoval vrtmi každých 300 až 500 metrov. Mimovládka tvrdila, že rozhodnutiu predchádzal najpodrobnejší prieskum na Slovensku. Ten bol na

tuneli Višňové. Klamú verejnosť a poukazuje to na „ich“ záujmy a populizmus. Na tunel sa spotrebuje v priemere 2,8-krát viac betónu na kilometer ako na povrchovom variante a z toho plynú financie. Komunity už čiastočne dostali zaplatené a vedec, obhajca tunela keď nemá argumenty píše o boľševizme. Komunity, obce, obyvatelia, firmy, ktoré sú proti predraženému tunelu Korbel'ka, nerobili internetové petície, ktoré sa dajú manipulovať, ale normálne písomné, listové. Ktoré sú serióznejšie? Trasa bude drahšia o 183 miliónov (zdroj: ministerstvo). O pár rokov neskôr sa v správe uvádza o 100 miliónov vyššia cena trasy s tunelom Korbel'ka, pozoruhodné, ...kde sa stratilo na papieri skoro 100 miliónov nákladov, kde sú ďalšie zbytočne vyvolané náklady? Za to štát môže postaviť momentálne najpotrebnejší slovenský úsek Brodno-Kysucké N. Mesto na D3/E75, multimodálny Core Corridor TEN-T z Bratislavy do Česka a Poľska. Minister tvrdí, že nemá peniaze na tento úsek, tu sú, len sa treba k tomu postaviť chlapy. Ale voda má najväčšiu váhu pre existenciu človeka a firmiem. V správe sa váha tohto kritéria nezodpovedne (účelovo?) relatívne znížila, alebo sa dikciou, textáciou v správe problém vody relativizuje. Pripomenieme citát „Voda je jednoduchá substancia, jej prirodzenosťou je, že je studená, vlhká a priezračná“ < AVICENNA, 980.-1037., lekár, prírodovedec >

Popredný slovenský klimatológ, profesor Milan Lapin na otázku v novinách, či musíme byť pripravení, že úrady vyzývajú ľudí a firmy na šetrenie vodou, odpovedal: „Samozrejme, Slovensko rozhodne nepatrí medzi krajiny, ktoré majú prebytok vody, nie sme krajinou, ktorá má veľmi výdatné zásoby vodných zdrojov“. Na Slovensku budeme šetriť nielen skrz klímu, ale aj pre tunel Korbelka. Mimovládky už v roku 2008 atakovali ministerstvá a poslali list Európskej investičnej banke, aby neposkytla peniaze na schvaľovaný variant bez tunela Korbelka. Žiadali nové posúdenie vplyvov na životné prostredie (prvé zabrzdzenie výstavby čo spôsobili), z čoho plynie ich pokrytectvo, že kritizujú v súčasnosti obyvateľov ďalších ôsmich obcí, inštitúcií, firiem, ktorí presadzujú lacnejší, rýchlejší postavitelný variant, ktorý im zaručí čistú pitnú vodu bez úpravy, teda bez zbytočne vyvolaných vyšších nákladov. Alebo ich budú, tieto vyššie náklady na diaľnicu a pitnú vodu, v budúcnosti ako vyvolanú škodu hradit' mimovládky so štátom a Európskou komisiou obyvateľom a firmám? A čo klimatické zmeny? Zásoby pitnej vody sa zmenšujú. Vydávame nové zákony, nariadenia Európskej komisie na ochranu zásob podzemnej vody a tu ich ideme stavbou tunela Korbelka ako sa upozorňuje vydrénovať.

Bez znalosti histórie ľahko manipulujú s ľuďmi. Preto pripomenieme ďalšie aktivity, vývoj. Hospodárske Noviny uvádzajú 12.6.18: „Tunel Korbelka...“, ktorý si vyžiadali ekoaktivisti sa nepozdáva samospráva a vodárom“. Otázka: kto z nich je volený, má zodpovednosť pred občanmi a firmami? Ústava SR: Čl. 4 ods1 „podzemné vody...“, sú vo vlastníctve SR „republika chráni a zveľaduje toto bohatstvo... v prospech občanov a nasledujúcich generácií. Otázka: Prečo mimovládka a pod ich lobingom exekutíva nedodržiava ústavu. O tom by mali rozhodovať súdy. Minister L. Sólymos, TASR 1.2.2018: „Zrejme nikoho netreba presviedčať, že ochrana vody je pre každú krajinu tá najpodstatnejšia záležitosť a naša novela zvyšuje „ochranu“...!!!!??“

Európska komisia, Európska investičná banka, štát, na základe dopisovania od Priateľov zeme – CEPA a 14 mimovládnych organizácií by nemali financovať projekty, ktoré porušujú rámcovú smernicu o vode 200/60/ES, nariadenia EÚ, zákony a vyhlášky SR o ochrane podzemných vôd. Tým sa porušuje právo obyvateľov, budúcich generácií SR a EÚ. Ich úlohou je zabezpečiť všestrannú ochranu vôd a zlepšiť jej kvalitu. Pochybný projekt „Korbelka“ je nahraditeľný modifikovaným povrchovým variantom V10 mimo zosuvného územia, ktorý okrem záchrany zásob podzemnej pitnej vody je lacnejší na investície a aj na prevádzku (viď. materiály ministerstva).

Druhý krát mimovládky zabrzdili výstavbu diaľnice, keď sa pán minister dopravy Figeľ snažil na D1 urýchlene rozbehnúť výstavbu úseku Turany – Hubová povrchového variantu po splnení ekologických pripomienok Európskej komisie pre modifikovaný variant bez tunela Korbelka. Štát ich splnil. Veď medvede môžu migrovať aj pod diaľnicou a ekoduktami. Aj tak zavádzia migrantom z Velkej Fatry do Malej Fatry cesta prvej triedy a železnica. Vtedy písali do Európskej komisie znovu žiadosti mimovládok, ešte vo väčšom rozsahu.

Tretí krát zabrzdili začiatok výstavby v roku 2017, keď presadili v rámci EIA tunel Korbelka v záverečnom stanovisku, pretože ako povedal minister dopravy, keď prejde tunel Korbelka, tak začíname od nuly. Takže tento úsek s Korbelkou by podľa odhadov nebol dokončený skôr, ako v roku 2029. Mimovládky v informáciách pre médiá vypúšťajú mýty o dokončení v roku 2025, 2026, atď.

Celkovo spôsobili už zdržanie na 17 rokov. Už to mohlo byť v prevádzke, keby mali zmysel pre kompromis. Voda je však existenčná záležitosť pre ľudí a deti, firmy. Tam nie je priestor na kompromis.

V rozhodnutí v záverečnom stanovisku došlo k nesprávnym záverom, je žiadané o preskúmanie zákonnosti. Preto je podaná žaloba. Rozhodnutie je podopreté dôvodmi, ktoré sú vnútorne protirečivé a argumentačne slabé. Prípadné zvýšenie nivelety nad úroveň hladiny podzemnej vody sa síce zníži množstvo drénovaných vôd okolo tunela, ale na drénovanie vôd a ich množstiev nad niveletou to nebude mať vplyv. Vrty potvrdzujú, že vody sú 100 metrov a viac nad tunelom aj po zvyšovaní nivelety. Takže tunel pláva v podzemných zásobách vody. Chcú drénovať alebo extrémne ešte zvyšovať náklady? Nie sú známe zberné oblasti prameňov. Tiež nie je možné presne vymedziť zbernú oblasť tunela. Geologická mapa preukazuje, že je nutné uvažovať s vplyvom výstavby a prevádzky na celé zloženie a štruktúru masívu Velkej Fatry. Závěry súvisiace s vplyvom výstavby a prevádzky tunela Korbelka na podzemné zásoby vody, vodné zdroje sú a budú v rovine predpokladov, podopretých len bodovými údajmi o geológii a hydrologických pomeroch. Pribudne okolo 11 vrtov na skoro 6 km tuneli. Je však nespochybniteľné – Korbelka ako stavebné dielo bude v prípade realizácie fungovať ako hlavný odvodňovací prvok a významne ovplyvní režim a množstvá podzemnej vody.

Je tak zrejme, že takmer 6 km dlhý tunel Korbelka bude mať v chránenej vodnej oblasti negatívny vplyv na aktuálne existujúce a potenciálne podzemné vodné zdroje v CHVO. Otázny môže byť jedine presný rozsah zhoršenia tak kvality ako i množstva vodných zdrojov, predpokladané zhoršenie bude významné. Odborný hydrogeologický posudok súčasne jasne uviedol, že všetky závery ohľadne vplyvu výstavby a prevádzky tunela Korbelka na vodárenské zdroje podzemnej vody sú iba v rovine predpokladov, podopretých len bodovými údajmi o geológii, pomeroch hydrogeológie a nedostatočným pozorovaním, t.j. vytkol nedostatočné zistenie stavu a neucelenosť zistení. Tým, že teraz urýchlene od augusta 2018 realizujú na dodatočnú objednávku podrobný prieskum, potvrdzujú túto tézu, že sa mohlo rozhodnúť o trase s tunelom Korbelka neúplnými zisteniami, aby vyšla trasa s Korbelkou. Alebo sa výsledky teraz prispôbia trase, nevieme? Bude mať niekto odvahu sa pod ne podpísať? V súčasnosti už vieme, že aj keď sa niveleta zvýšila, tunel sa nachádza pod minimálne 100m stĺpcom vody. Budú sa vynechávať nevhodné výsledky? Objednávka na podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum realizuje Dopravoprojekt, ktorý zabezpečuje dokumentáciu pre územné rozhodnutie. Tieto práce sa realizujú napriek tomu,

že starostovia, komunita ich informovali, že je tam podaná žaloba a že nesúhlasia s tunelom Korbelka.

Nemožno opomenúť skúsenosti s vodnými zdrojmi v Malej Fatre pri stavbe tunela Višňové - Dubná skala na D1 západne cca 16 km. Z tunela neustále vyteká voda v množstve 230-300l/sekundu (podľa povolenia ako vypúšťanie „horninových vôd“). Zdá sa, že Slovensko obišlo nariadenia o ochrane podzemných vôd tým, že ich deklaruje ako horninové. Stĺpec zásob vody v masíve klesol zhruba o 100m a ako upozornili vodárne na martinskej strane vyschol potok, stratili sa niektoré studne, alebo sa museli prehlbovať. To sú fakty. Vytekajúca voda je prietokom tak zakalená, že jej spätná úprava na parametre pitnej vody by si vyžadovala vybudovanie nákladnej úpravárenskej technológie. Vo Velkej Fatre sú však väčšie zásoby pitnej vody. Sme poučiteľní? Nie všetky mimovládky sú vhodným sprievodcom života a slušným zdrojom vzdelania. Ohrozujú nám základné životné podmienky existencie. Napríklad vodu. Česť výnimkám.

Podľa klimatológov sú v súčasnosti v Turci teploty, aké boli pred 15 rokmi v Komárne. Znamená to, že „Severné Slovensko“ sa stáva suchším, výpary sú vyššie. Ak máme vedomosť, že určitou činnosťou (tunel Korbelka) môže človek narušiť, ohroziť, kontaminovať, až poškodiť stav podzemných vôd majúci význam pre zásobovanie ľudí pitnou vodou, tak uprednostnenie tejto činnosti odôvodňujú jej realizáciu vyššou ochranou živočíchov a biotopov je hazardom s našou budúcnosťou. Voda už aktuálne je najdôležitejšou komoditou vo svete, má vyššiu hodnotu ako napr. ropa a jej význam bude ďalej iba narastať, lebo voda ako základná podmienka života je nenahraditeľná. Bez vody človek prežije maximálne 1 - 3 dni, bez automobilovej dopravy prežil tisícročia. SOPK Žilina v mene firiem a investorov chce diaľnicu, ale sme aj zodpovedný ekonomicky aj ekologicky. Vždy sme presadzovali prioritne D1/E50, D3/E75, R3, D4, R7.

Nikdy sme si nemysleli, že SOPK Žilina, ktorá má v stanovách, že podporuje ekologické riešenia, bude zelenšia ako „zelení“. Českí zelení už blokujú niekoľko rokov výstavbu 17 km úseku diaľnice D49 v smere na Púchov skrz škrečka poľného. Pozoruhodné je, že tento predstaviteľ, ktorý zdržuje výstavbu diaľnice z Česka na Slovensko podporil z Česka (!) našim mimovládkam tunel Korbelka, teda zdržanie. Načo nám je demokratický proces tzv. EIA, keď transparentným výsledkom bude zníženie zásob vody. Nedostatok vody mimovládky za desiatky rokov hodia na nezodpovedných obyvateľov a podnikateľov lebo produkujú skleníkové plyny. Ale to sú naše deti, aký „systém“ ich tak vychováva? Áno, budeme nezodpovední, keď dnes nezastavíme „Korbelkové dobrodružstvo“ mimovládok, jednostranných vedcov, ovplyvnenej exekutívy vo Velkej Fatre. Bolo by to ekonomické a ekologické barbarstvo ekovodoteristov.

Zhrnutie: Keď vieme, že tunel je ponorený v zásobách pitnej vody aj po zvýšení nivelety - aj tak sa niekto podpíše pod to, aby spustili výstavbu a vydrénuje zásoby podzemnej pitnej vody? Podpíše sa niekto na vopred určenú trasu s potrebnými výsledkami? Kde je tu zodpovednosť, etika, slušnosť alebo na Slovensku je to tak.

Rok 2018 – Bez dárku ke 100. výročí pro Česko a Slovensko. Kapacitní silniční spojení D49-R6 nezahájeno ani po 80 letech

Lukáš Mašín, specialista analytik Pragoprojekt, a.s.

Rok oslav 100 let od založení společného Československa přinesl mnohé. Nikoli však v rozvoji česko-slovenské dopravní silniční infrastruktury. Tolik očekávaný restart stavby D49 Hulín-Fryšták jako první etapy dálničního obchvatu Zlína a druhého česko-slovenského kapacitního silničního spojení D49-R6 se opět nekoná. A povolovací procesy se stále vymykají z reality života. Proč se nám nedaří dokončit ani základní dálniční síť, ani páteřní česko-slovenské silniční spojení definované a propagované J. A. Baťou již před 80 lety?

Odpovědi hledají pravidelně celé konference, včetně těch moravských. Jaká je ale skutečnost na stavbě D49 4901? Minulý rok bylo smutné 10. výročí od podání žádosti o vydání stavebního povolení, letos ještě paradoxnější 10. výročí od slavnostního zahájení stavby v 09/2008.

A stále se nestaví! Když byla krize, na dopravní stavby nebyly peníze a zastavily se stavby i příprava s heslem „Vyhladově české stavitelství“. Když je konjunktura, jsou peníze, ale stavby nejsou připravené a povolovací procesy se zhoršily tak, že „stavět se už nedá, ani když by se chtělo“!

Slibuje se, že legislativa bude upravena. A ona se skutečně i upravuje. Jsou novely předkládány a parlamentem schvalovány. V r. 2017 novela stavebního zákona, v r. 2018 novela zákona o urychlení výstavby dopravní infrastruktury. Ano, je tam u povolovacích procesů snaha o zjednodušení a zkrácení, ale chtělo by se říci, „mírný pokrok v mezích zákona“.

Samozřejmě platí ono: „Pozdě, ale přece!“, resp. „Lépe pozdě, nežli nikdy!“. Ale setrvačnost je obrovská a přínosy z novel budou přicházet postupně. Mnoho dříve zahájených řízení bude dokončeno dle předchozích předpisů, spojení územního a stavebního řízení lze použít spíše u jednodušších dopravních staveb a s nově zahajovanou přípravou, což je zatím u ŘSD jen zlomek staveb, atd. Současně jde stále o úpravy dílčí. Pro mnohé je těžké se smířit s pomalostí až nekonečností, jakou se legislativní prostředí u povolování staveb mění a navrací k normálu.

Ať už jsou to ti, kteří vyhlížejí nové stavby dálničních obchvatů jako spásu pro zklidnění života své obce, nebo ti, kteří čekají na zrychlení cest a úlevu od stresu na přeplněných nebezpečných silnicích. Nakonec i ti, výsledkem jejichž práce má být realizovaná stavba. Ztráta kontaktu s výsledkem práce, zde obrovský časový odsun realizace stavby od zahájení přípravy, nevede ani k radosti z práce, ani k radosti z výsledků.

Trefně to okomentoval americký prezident Trump v Ohio v 03/2018 na setkání se stavaři, když prohlásil: „Už to nebude trvat 15, 18 nebo 22 let... Myslím, že někteří lidé strávili celý život tím, že se snažili získat povolení k projektu, které nedostali. A jejich pracovní kariéra je většinou u konce. To nemůže být dobrý pocit. Je to tak? Co k tomu říci? Nemůže to být dobrý pocit!“ Zpráva NKÚ z kontroly dálnic publikovaná v 01/2018 uvádí: „Zásadním problémem brzdícím tempo výstavby dálnic byly problémy ŘSD v přípravě staveb, zejména ve fázi od získání souhlasného stanoviska k vlivům na ŽP do vydání pravomocného stavebního povolení. Tato fáze přípravy trvala v průměru 13 let...“

Takže jen „tato fáze přípravy“ trvá 13 let, tj. bez akcí předtím i potom.

Tak kolik let ta příprava trvá celkem? 15 let, 18 let či více? Skutečností ale je, že i nadále bude tento stav v povolovacích řízeních stále některými skupinami relativizován: chyby dělá investor v přípravě, chyby dělají úředníci v řízeních. Samozřejmě, že se chyby stávají. Nakonec, kdo je neomylný?

Musí ale být skutečně povolovací procesy u nás tak složité? Tak např. k tématu dalšího rozšíření účastnictví spolků k novele zákona o ekologické újmě uvedlo v připomínkách MMR ČR: „Privilegované postavení nestátní neziskové organizace, které právní řád ČR přiznává silná procesní práva, je důvodem častého zneužívání. K zneužívání dochází také ze strany aktivistických skupin a ze strany jiných států. Veškeré účetnictví nestátních neziskových organizací by mělo být vedeno na transparentním účtu, z něhož bude zřejmý původ příjmových a účel výdajových transakcí...“

Skutečně je naše nastavení procesů tak normální, jak mnozí říkají, a ve světě tak běžné? Jsou našťástí nějaké měřitelné faktory i pro zdánlivě neměřitelné procesy, jako je povolování staveb. Tak pro ty, kteří nevěří, že je možné s věcmi pohnout, a to i radikálně (kvalitativně i kvantitativně), je možné použít porovnání – hrubý výtah letošního žebříčku Doing Business 2019 od Světové obchodní banky, a to v kategorii „Vyřizování stavebních povolení“.

Málokdo bude studovat celý elaborát porovnání více než 190 zemí, takže přinášíme to podstatné: **1/ Postavení ČR je popsatečné asi slovy zoufalé, jemněji snad žalostné - 156. místo v celkovém hodnocení**, před námi Barbados a Uruguay, za námi Západní břeh Jordánu s Gazou a Niger.

2/ Dokonce až 180. – 181. místo v délce povolovacího procesu s 246 dny (27 míst od konce), před námi Súdán, za námi Bangladéš. Postavení Slovenska ještě za námi nás neukonejší, protože díky nižšímu počtu procedur a dalším kritériím se v celkovém hodnocení dostalo Slovensko o 13 příček před nás.

3/ Nejhorší je 190. – 194. místo v počtu povolovacích procedur s 21 úkony (17 míst od konce) společně s Argentinou, Uruguayí, Bhútánem a Pobřežím Slonoviny.

4/ Postavení ČR se v tabulce v celkovém hodnocení zhoršuje – 2017: 130. místo, 2018: 127. místo, 2019: 156. místo, tj. poslední zhoršení o 29 pozic.

5/ Je pro nás inspirující a nadějně, do jakých pozic se vyvíjely Litva a Estonsko (7. a 14. pozice), které, ač musely projít také transformačními procesy, tak předběhly i tradiční vyspělé země.

6/ Až šokující je to, že proces trvající u nás (stejně jako v Uzbekistánu) 246 dnů, trvá v Estonsku 103 dnů (cca 1/2), v Litvě 74 dnů (cca 1/3) a v Jižní Koreji to zvládnou za neskutečných 27 dnů (cca 1/10).

7/ Postavení ČR v rozebírané kategorii „Vyřizování stavebních povolení“ je v kontrastu s hodnocením celkových podmínek pro podnikatele v ČR na 35. místě celého žebříčku Doing Business 2019.

8/ Tyto výsledky a postavení ČR ukazují na to, jaké tvrdé a dalekosáhlé dopady musí mít složitost stavebních povolovacích procesů u nás do stavebnictví, ale tím do rozvoje, podnikání i hospodářství.

9/ Nelichotivá jsou i absolutní čísla (246 dnů, 21 procedur), ale ještě více alarmující je relativní srovnání a zjištění, jak velké, až obrovské konkurenční výhody mají podniky a investoři v jiných zemích.

10/ A to se v této kategorii hodnotí oblast výstavby skladových areálů.

Jak by to asi dopadlo při srovnání ve výstavbě dopravní infrastruktury? A jaké dopady to má do bytové výstavby?

Za takové výsledky by se asi jednotlivci zastyděl, ale stát to přežde... Opakovaně, každý rok. Možná je to dle moderního pojmání sportu: „Končíme sice 190. - ale na úřadech si to skutečně užíváme.“ Můžeme si jako realisté myslet, že nebude žádné mávnutí kouzelným proutkem „novelizace předpisů“, po kterém proletí „smršť“ zahájených staveb. A zní to logicky. Pokud se povolovací procesy roky a roky nabalovaly a komplikovaly tak, až skoro zastavily přípravu, je bláhové si myslet, že pár novel to odstraní. A mnozí si to ani nepřejí!

Výsledky Litvy, Estonska i Polska jsou však obdivuhodné. Proč by takového pokroku nemohli dosáhnout naši ministři a úředníci s poslanci a senátory? Oč jsou horší, než ti v Estonsku a Litvě? Startovní čáru jsme měli podobnou. Dokážeme s tím pohnout jako oni? Při letošním 100. výročí založení ČSR byly jmenovány významné osobnosti společných dějin. Nejlépe by bylo naplňovat jejich odkaz k budování státu. Ten vycházel z jejich života, často z tvrdých zkušeností, a proto přetrvává – nejsou to jen fráze. J. A. Baťa před 80 lety v knize „Budujeme stát pro 40.000.000 lidí“ psal v II. vydání: „Vybudování dopravy je základem vybudování státu - Doprava buduje jednotu – Silnice uvolňují oběh peněz – Vývoj hospodářského života se počíná u silnic - Stavba cest roztáčí kola hospodářství...“

Proč tedy umožňujeme dopravní zaostávání státu za svými sousedy? Proč dle reálných odhadů výstavby dálnic bude v letech 2023-2025 dálniční síť Rakouska (cca 2.500 km) skoro o 1.000 km delší, než síť v Česku (cca 1.500 km)? Počty jsou neúprosné a vše se odečte od naší konkurenceschopnosti – podnikatelů, jednotlivců i hospodářství. Aníž si to chceme připustit, tak jsme v některých dopravních parametrech ztratili své moderní sousedy z dohledu!