Dopravní fórum

2020

magazín Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě

ROZVINUTÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA – CESTA K PROSPERITĚ

Zahájení stavby D5507 Babice-Staré Město

12: Významná stavba železničního uzlu Přerov

19: Dálnice D5505, jihovýchodní obchvat Otrokovic

24: A takto končí dálnice D136

Z obsahu

Strana 5
Vliv současné ekonomické situace na přístup k rozvoji dopravní infrastruktury z pohledu EU a České republiky

Strana 7
Aktuální záměry Ministerstva dopravy v oblasti investování do rozvoje dopravní infrastruktury

Strana 11
Rok 2020 byl na ŘSD ve znamení rekordní výstavby, pandemii navzdory

Strana 14
Zásadní opatření nového stavebního zákona

Tiráž

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

Kancelář Zlín: Vavrečkova 5262,
budova 23, Baťův areál

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

Datum uzávěrky 9. ročníku:
25. listopadu 2020

V roce 2021 pořádáme

STŘEDNÍ MORAVA

křižovatka dopravních
a ekonomických zájmů

LUHAČOVICE **13. 5. 2021**

Vážení přátelé a fandové dopravy,
také letošní vydání našeho magazínu přináší bilanční shrnutí hlavních aktivit „Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě“ (SRDIM). Současně však nabízí pohled na aktuální situaci a předpoklady budoucího vývoje infrastrukturních projektů nejen v oblasti střední a východní Moravy, ale v celé České republice.
V květnu tohoto roku uběhlo již 10 let od založení našeho občanského spolku. V poslední době však dostávám častou otázku: „Jaké jsou výsledky vaší činnosti?“
Jsem rád, že můžu konstatovat, že s ohledem na náš aktivní přístup jsme se postupně stali neoddělitelnou součástí řešení zásadních problémů mnoha významných moravských infrastrukturních projektů.
Naší „vlajkovou lodí“, která slouží ke zlepšení informovanosti občanů regionu, ale také jako upozornění veřejné správy postarat se o řešení problémů dopravní infrastruktury na Moravě je od roku 2011 pořádání konferencí a odborných fór s touto problematikou. Na jaře se vždy koná v Olomouci „Moravské dopravní fórum“ a na podzim v Luhačovicích pořádáme mezinárodní konferenci „Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“.
Musím bohužel připomenout, že nástupem bývalého ministra dopravy Bárty do čela resortu došlo k vytvoření velmi negativního obrazu o „dopraváckém oboru“ u části naší veřejnosti, s nímž se setkáváme dodnes. Jako protipól a naši reakci na jeho nepromyšlená opatření včetně zastavování či omezování staveb jsme nechali zpracovat renomovaným ekonomickým odborníkem Ing. Petrem Zahradníkem studii dopadu těchto nesystémových opatření do sektoru dopravního stavitelství. Tato studie predikovala masový odchod cca 50 tisíc pracovníků z oboru, výrazný dopad na HDP celého státu a zpomalení rozvoje regionů. Bohužel se pak modelované predikce v dalších letech přetavily do skutečné reality.
My jsme stáli a stojíme po celou uplynulou dekádu na jiné straně pomyslné barikády, než na které byl tento dnes již zapomenutý ministr. Snažíme se oboru dopravního stavitelství a prosazování strategických dopravních investic státu být nápomocni, seč nám k tomu síly stačí. Naše úsilí zaměřujeme na pomoc při řešení přípravy mnoha klíčových infrastrukturních projektů, ale chceme přispět také k nápravě pohledu veřejnosti na tento obor. Praktickou činností se snažíme např. překonat překážky a obstrukční snahy ekologických aktivistů v přípravě projektu dálnice D4901, kde bylo dosud podáno v rámci řízení o územním rozhodnutí a stavebním povolení několik desítek námitek, odvolání a soudních žalob. Vždyť dokonce i již vydané stavební povolení bylo v roce 2008 zrušeno a dodnes není vydáno nové! Považuji za naprosto nepřijatelný princip, abychom vydávali povolení na stavbu dvanáct let a aktivisté z toho měli jen povyražení. Špatné zákony musíme radikálně změnit, a to třeba až tak, že strategickou infrastrukturu státu budeme povolovat na základě speciálního ústavního zákona, který by k tomuto kroku zmocnil přímo vládu ČR. Příslušná povolení by tak vydávala přímo ona sama, ve formě nařízení vlády.
Na druhé straně se některé věci daří a jsem rád, že jsme mohli svým dílem přispět k úspěšné přípravě projektu D5507 Babice-Staré Město a D5508 Staré Město-Moravský Písek s dnes již vydanými stavebními povoleními, stejně jako jsme přispěli k velkému pokroku v úseku D55 Napajedla-Babice. Také v přípravě dalších částí projektů D55 směrem na Břeclav jsme mohli účinně pomáhat v rámci koordinovaného přístupu jednotlivých obcí a měst v trase této stavby.
Iniciovali jsme a zorganizovali velkou petiční akci k podpoře projektů D55 a D4901, kterou podpořilo více než 17 000 občanů, a která byla poté projednána na plenárním zasedání Senátu Parlamentu ČR.
V posledním období intenzívně spolupracujeme rovněž na řešení problémů přípravy posledního úseku dálnice D136 Říkovice-Přerov. I zde jsme iniciovali a organizujeme petiční akci k tomu, aby se hlasitý vzkaz nespokojených občanů donesl až k rebelujícím ekologickým aktivistům, a především také ke kompetentním orgánům veřejné správy. Veřejnost totiž odmítá neustále se opakující obstrukce několika málo jedinců a neschopnost státu se s podobnými problémy rychle vypořádat. Chceme tímto transparentním krokem ukázat, že existuje oprávněný zájem občanů, kteří si tento infrastrukturní projekt přejí realizovat, přičemž si dobře uvědomují, že jeho urychlenou realizací se zbaví mnoha škodlivých účinků husté dopravy v centrech měst a obcí.
V oblasti železniční infrastruktury se naše sdružení ujalo již v roce 2015 koordinační role také v případě projektu Elektrizace a modernizace železniční trati Otrokovice-Zlín-Vizovice, který je úzce provázán s projektem dopravního terminálu „Zlín – centrum“. Jde o unikátní projekt, jelikož zde vzniká moderní řešení propojení více druhů dopravy a komerčních objektů v centru krajského města Zlín.
Za naši důležitou aktivitu považuji i každoroční vydání tohoto magazínu, kde prezentujeme názory odborníků a představitelů orgánů veřejné správy a dalších spolupracujících organizací na aktuální problémy dopravní infrastruktury.
Letos nám bohužel současná pandemická situace nedovolila realizovat IX. ročník odborné dopravní konference „Moravské dopravní fórum“, nicméně na podzim jsme se ještě stihli sejít v rámci jubilejního X. ročníku mezinárodní konference v Luhačovicích pod názvem „Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“. Zde se nám

podařilo i za ztížené epidemiologické situace pomocí tzv. sdílených prezentací nakonec konferenci realizovat. Díky tomu jsme mohli společně diskutovat nejrůznější témata z oblasti dopravní infrastruktury, legislativy či ekonomiky na úrovni státu, regionů, obcí a měst.
Vážení přátelé, snaha vlády a především pak MMR o změnu Stavebního zákona a další novela zákona č.416/2009 sb. „O urychlení výstavby dopravní infrastruktury“ jsou dobrým nakročením ke zkrácení doby přípravy staveb, která byla v posledních letech hlavní příčinou pomalosti celého segmentu dopravního stavitelství. Věřme tedy, že tato legislativní opatření se co nejdříve zobrazí v přípravě a zahajování rozhodujících staveb dopravní infrastruktury. Vládne zde opravdu alarmující stav, který se zobrazuje v mezinárodním srovnání délky přípravy staveb. Zde je Česká republika bohužel stále na jednom z posledních míst.
Bylo by však velmi iluzorní doufat, že jako mávnutím kouzelného proutku najdeme a zároveň přijmeme razantní legislativní řešení, které současný nenormální stav změní. Úsilí MMR o rekodifikaci stavebního práva má časový předpoklad v roce 2021. Názorová roztříštěnost zástupců komunální sféry, státních orgánů i hospodářské sféry je těžce řešitelná bez významných kompromisů. Bude tedy velmi záležet na tom, jak tyto kompromisy ovlivní celkovou akceschopnost a hlavní cíle tohoto zákona, mezi něž patří především zjednodušení přípravy staveb. Buďme však optimisty a věřme, že se tento legislativní plán podaří naplnit. Vždyť jen skutečnost, že intenzita dopravy vzrostla mezi lety 1990 a 2017 na 200 % (v Praze dokonce na 320 %) a počet registrovaných vozidel je už na čísle 525 na 1000 obyvatel, je signálem k tomu, že situace vyžaduje zásadní řešení.

Děkujeme partnerům Sdružení: společnostem BARUM CONTINENTAL, TESCOMA, ČESKÁ ZBROJOVKA, MEOPTA OPTIKA, 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 SŽDC, ŘSD, Z-Group, Firesta, TAST ORN, SUDOP, VIAPONT, Pragoprojekt, Centroprojekt, Colas, REPONT, VIADESIGNE, SUS Zlínska, SUS Kroměřížska, SUS Slovácka, SUS Valašska, PK Ossendorf, Dopravoprojekt Ostrava, OHL ŽS, PSG, ale i dlouhodobým podporovatelům Olomouckému a Zlínskému kraji, našim mediálním partnerům, zejména časopisu STAVEBNISERVER.com, dále časopisu Silnice-Železnice, Silniční obzor, Stavebnictví, Stavební a investorské noviny 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.

Dílčí opatření ŘSD k urychlení inženýrské přípravy staveb se dnes již projevilo v podobě aktuální realizace cca 230 km silničních a dálničních staveb, z toho 112 km zcela nových dálnic. V našem regionu jde především o dálniční obchvat Otrokovic a pokračování dálnice D55 úsekem Staré Město-Babice či postupné řešení nedobré dopravní situace v Přerově. Připočteme-li k tomu rozsáhlé opravy na dálnici D46 mezi Vyškovem a Olomoucí, zdá se, že se konečně tempo výstavby zrychlí. Pro rok 2021 je v programu ŘSD ČR zahájení dalšího úseku dálnice D55 (Staré Město-Moravský Písek), severní část D55 (konkrétně staveb D5501 a D5502 od Olomouce až po Přerov) a na severu Moravy rekonstrukce I/44 – tzv. obchvatu Bludova, což ukazuje na slušný progres inženýrské přípravy.

Na druhé straně však pověstný Damoklův meč visí nad posledním, deset kilometrů dlouhým úsekem dálnice D1 Přerov-Říkovice, který by v příštím roce dovršil proces neuvěřitelných padesáti let trvání výstavby této nejdůležitější dálniční stavby v ČR (zahájení proběhlo v roce 1971), a také nad již bezmála devatenáct let připravovanou stavbou D4901 Hulín-Fryšták. V obou případech hrozí nutnost opakování procesu EIA, nebude-li stavba ve smyslu výjimky ze zákona 100/2001 zahájena do konce roku 2021 se všemi dopady na další několikaletý odklad realizace. Zde se setkáváme s klasickým příkladem „nemohoucí legislativy", která umožňuje i nezúčastněným spolkům či jednotlivcům pod praporem ekologických aktivistů soustavně blokovat dopravní stavby, které jsou však zásadním předpokladem pro řešení neúnosného zatížení desetitisíců lidí exhalacemi, hlukem a enormní dopravou.

Stojí jistě za povšimnutí, že se v oblasti železniční infrastruktury daří projekty připravovat rychleji, než je tomu u silnic a dálnic. Ve většině případů se však nejedná o nové "stopy" tras, ale o modernizace, které jsou vedeny právě ve stávajících koridorech. Mezi velké železniční projekty na Moravě, na jejichž koordinaci se SRDIM podílí, je projekt "Modernizace a elektrizace železniční tratě Otrokovice-Zlín-Vizovice", včetně nového moderního dopravního terminálu Zlín – centrum. Věřím, že pomalu (ale soustavně) pokračující příprava se nám v roce 2022 přesune do skutečné realizace této strategické investice státu, a to za aktivní součinnosti a investic také ze strany privátního sektoru. Například projekt Elektrizace a zkapacitnění trati Olomouc-Uničov, který by měl být v příštím roce dokončen, představuje finanční objem cca 4 mld. Kč, a umožní zvýšit rychlost na 160 km/h. A snad postoupíme kupředu i v přípravě dalších projektů na Moravě, jako je např. modernizace železniční trati "Slovácko" – tj. železnice Vlárská dráha – Slovensko, aj. Očekávám také, že v roce 2024 se přiblížíme k realizaci dvou staveb rychlostního propojení Brno-Přerov, jakožto první vlaštovky připravovaného rychlého spojení z Prahy přes Moravu do Ostravy. Uvidíme, jak se podaří tento ambiciózní program prosadit přes očekávané obstrukce ekologických aktivistů.

Přestože se současná vláda rozhodla řešit hospodářskou krizi, vyvolanou pandemií COVID-19, tzv. proinvestováním se a současný plán SFDI skutečně pracuje pro rok 2021 s částkou ve výši 128,7 mld. Kč a pro roky 2022 a 2023 s částkou 147, resp. 168,5 mld. Kč, nesmíme opomenout ani problematiku systémového financování projektů. Vždyť další programovací období EU bude ovlivněno nejistotou, plynoucí z hospodářské krize, úsilím ČR dostavět chybějící infrastrukturu, a také oprávněnými nároky správců infrastruktury na výraznější zabezpečení jejich oprav a údržby.

Vážení přátelé, očekávám, že letošní vydání našeho magazínu opět přispěje k rozpoutání diskuze o zásadních otázkách rozvoje české i slovenské dopravní infrastruktury. Snažili jsme se vybrat témata, která budou zajímavá pro široký okruh našich čtenářů, a to nejen osobnostmi samotných autorů, ale také zaměřením jejich odborných textů. Naším cílem je obsáhnout zásadní pohledy na problematiku dopravní infrastruktury v České republice i na Slovensku a zvláště pak na Moravě. K dosažení našich společných cílů nám nezbývá nic lepšího než aktivně spolupracovat. Je to zkrátka potřebné k tomu, 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 další společnou práci. Závěrem mi dovolte, abych vám všem poděkoval za spolupráci a popřál vám radostné Vánoce, pevné zdraví a mnoho úspěchů v roce 2021.

Libor Lukáš,
předseda Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě

Více než 10 let nabírají zpoždění prioritní dopravní stavby! Podaří se změnit špatné zákony?

V Luhačovicích se uskutečnil jubilejní, desátý ročník mezinárodní konference „Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů". Odborníci zde řešili například to, jak urychlit přípravu prioritních infrastrukturních projektů. Klíčovým opatřením, jak zvýšit vliv a roli státu v rámci přípravy a realizace důležitých státních investic, je podle nich změna zákonů. Legislativa v její současné podobě nahrává spíše aktivistickým skupinkám, které jí zneužívají do té míry, že řada prioritních projektů nabírá zpoždění více než deset let. Je otázkou, zda situace nedozrála k tomu, aby byl přijat Ústavní zákon o strategických stavbách zvláštního významu.

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 Zlínského kraje a předsedů Trenčianského a Žilinského kraje je Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě.

„Naší rolí je stále dokola opakovat, že proces přípravy strategických projektů v ČR je nenormální, zdlouhavý a de facto neřiditelný. Říkám, že „opakování je matkou moudrosti", a proto stále dokola pořádáme tato odborná setkání. Současný stav chceme všichni změnit, ale musíme to hlavně udělat, nikoliv pouze o tom řečnit. Strategické infrastrukturní projekty jsou v podruží špatně nastavené legislativy, což ve svém důsledku nekontrolovatelně prodlužuje proces přípravy jednotlivých projektů," říká předseda Libor Lukáš. „Je jasné, že budeme i nadále zvyšovat tlak na úpravu stavební legislativy a nastavení modelu dlouhodobého, předvídatelného financování infrastrukturních investic. Jen tak můžeme dosáhnout zkrácení lhůt při přípravě a realizaci staveb a stavebně-inženýrské procesy pak můžeme opravdu systematicky řídit," dodává.

Účastníci konference pozitivně hodnotili další novelu zákona o Urychlení výstavby dopravní infrastruktury a zároveň podpořili také připravovanou změnu Stavebního zákona, který má alespoň v základních parametrech řešit zásadní nedostatky, které brání svižné přípravě staveb. „Musíme mít takové zákony, které především hájí zájmy naprosté většiny občanů. Současný stav, kdy doslova „pár jednotlivců" může svými vymyšlenými obstrukcemi mařit strategické projekty státu, není stavem normálním, a je třeba ho co nejdříve změnit," podotýká Libor Lukáš.

Co zaznělo

Komplikovanost stavební legislativy je zásadní překážkou pro plynulou realizaci programu prioritních infrastrukturních projektů. Takto to vidí jak ředitel strategie ministerstva dopravy Luděk Sosna, tak i generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic Radek Mátl, ale v souvislosti s přípravou tzv. rychlých spojení i generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. O úsilí ministerstva pro místní rozvoj napravit legislativně tento stav informovala jeho náměstkyně Marcela Pavlová a zrekapitulovala stav v oblasti rekodifikace stavebního práva. Rozvinutá dopravní síť je významným předpokladem a důležitým ekonomickým stimulem – to uvedl prof. Michal Mejstřík i další ekonomové, kteří současně upozornili na malý podíl veřejných investic do infrastruktury, která je však pro rozvoj země klíčová. Právě dlouhodobě stabilní a odpovídající financování je toho podmínkou. Ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury Zbyněk Hořelica poukázal na potřebu dlouhodobého nastavení financování rozvojových projektů po roce 2020. Zástupci krajů zdůraznili a poukázali na nutnou změnu nastavení financování rozvoje silnic II. a III. třídy.

Představitelé Evropské komise a EIB poukázali na potřebu zaměřit se také na nové způsoby financování výstavby dopravní infrastruktury po roce 2020, jako příklad poukázali na model financování projektů PPP, či zdroje EIB.

Bylo hovořeno i o konkrétních silničních a železničních projektech, potřebě kvalitního propojení se Slovenskem, zvláště pak projektu D 49, dokončení dálnice D1 v okolí Přerova, či severojižní propojení Moravy dálnicí D55, modernizace trati Otrokovice-Zlín-Vizovice, či modernizace Vlárské dráhy (SLOVÁCKO) a dalších významných staveb jako důležitých stimulů pro rozvoj moravských a slovenských regionů.

Závěry X. ročníku mezinárodní konference

Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů

Luhačovická výzva 2020

ZMĚNA LEGISLATIVY A ODSTRANĚNÍ NADBYTEČNÝCH BYROKRATICKÝCH BARIÉR

✔ Neustále přetrvává komplikovanost legislativy pro investorskou přípravu staveb. Tato legislativa nejen že znemožňuje (cestou používání opravných prostředků a procesních postupů ze strany dotčené veřejnosti – zapsaných spolků) plynulou realizaci jednotlivých projektů, ale je také překážkou rozvoje mobility a současně představuje zásadní riziko pro přípravu a realizaci strategických investic v České republice v reálném čase.

✔ Jako dílčí opatření pro urychlení přípravy staveb investorské prostředí očekává dokončení legislativního procesu, souvisejícího s novelou „liniového zákona" č. 416 „O urychlení výstavby dopravní infrastruktury". Ta mimo jiné zavádí jednotné závazné stanovisko, nahrazující veškeré správní akty, vydávané dle zákona o ochraně přírody a krajiny. Zavádí také tzv. „polský model" v oblasti majetkových práv, stanovuje pevné lhůty pro vydání závazných stanovisek dotčených orgánů státní správy, řeší zneužívání ust. § 149 zákona č. 500/2004 - správní řád, zavádí „fikci souhlasu" a minimalizuje počet samostatných správních rozhodnutí. Preventivním legislativním opatřením se jeví prověření návrhu na prodloužení lhůty platnosti závazného (ověřovacího) stanoviska MŽP k vlivům stavby (prioritního dopravního záměru) na životní prostředí (EIA) ze současných pěti na sedm let (týká se to projektů staveb dálnic D136 a D49, ust. § 23a odst. 3 zákona 256/2016, resp. zákona 100/2001).

✔ Účastníci konference považují přijetí novely „liniového zákona" spolu s připravovanou novelou „stavebního zákona" za klíčová legislativní opatření, směřující k urychlení realizace staveb dopravní infrastruktury. Připravované změny v legislativě výrazně zvýší kompetence i vliv státu, a také omezí obstrukční činnost mnoha neziskových organizací, které systematicky cestou replikovaných opravných prostředků a dalších procesních postupů napadají přípravu strategických investic v ČR. Je otázkou, zda situace nedozrála k tomu, aby byl přijat Ústavní zákon o strategických stavbách zvláštního významu.

ZMĚNA SYSTÉMU FINANCOVÁNÍ A PŘEDVÍDATELNOST ROZPOČTOVÝCH ZDROJŮ

✔ Současný model financování dopravní infrastruktury neumožňuje systematicky naplňovat dlouhodobé cíle Dopravní politiky ČR, tj. dobudování prioritní sítě do roku 2030. Avizované zvýšení investic do dopravní infrastruktury v nejbližších letech jako mimořádné protikrizové opatření vlády je nutno považovat pouze za dočasné opatření. Je nezbytné přijmout „Strategické rozhodnutí o přenastavení způsobu financování infrastrukturních projektů v ČR" tak, aby se jednalo o dlouhodobě předvídatelné, rozpočtové zdroje s využitím soukromého kapitálu.

✔ Strategie financování silnic II. a III. tříd nemůže stát pouze na zodpovědnosti a rozpočtových možnostech krajů. Musí se stát součástí zodpovědné národní dopravní a rozpočtové politiky ČR.

Konsensuálně přijato účastníky mezinárodní konference

V Luhačovicích 24. 9. 2020

Vliv současné ekonomické situace na přístup k rozvoji dopravní infrastruktury z pohledu EU a České republiky

Petr Zahradník, ekonom, analytik České spořitelny, poradce prezidenta Hospodářské komory České republiky

Momentální ekonomickou situaci v EU i České republice lze snad označit jako přerušené oživení poté, co jsme ve II. letošním čtvrtletí zažili nevídaný ekonomický pokles a po vzepjetí ve III. čtvrtletí se opět pohybujeme sestupným směrem v závěrečné části roku. Autor je ekonom a bývalý člen Evropského hospodářského a sociálního výboru v Bruselu, kde byl též zpravodajem stanovisek k budoucímu financování EU. Působí též jako poradce.

Onen ekonomický tobogán je způsoben bezprecedentním exogenním neekonomickým šokem, který zcela paralyzoval veškeré obvyklé ekonomické i společenské aktivity.

Poprvé v moderní historii zažíváme opravdu globální ekonomický (ale i sociální) šok, který se projevuje kombinací poptávkových, nabídkových faktorů, nárůstem rizika i potřebou likvidity.

Prvotním úkolem je účinky tohoto šoku zastavit, nejlépe odstraněním jeho příčin a zdroje šíření, spravedlivě kompenzovat nejvíce potřebné, vytvořit účinnou prevenci před jeho ▸

recidivou a napomoci opětovnému trvalejšímu a stabilnějšímu ekonomickému oživení a obvyklému fungování společnosti.
Je tak zřejmé, že v nastalém boji o zdroje a jejich zaměření na akutní potřeby bude získávání finančních prostředků pro účely rozvoje dopravní infrastruktury komplikovanější než dosud. Bohužel, pandemie ještě zdaleka nemusí být u svého konce. Pověstné světlo naděje na konci tunelu tak může být ještě pořádně vzdálené. S dnešní vybaveností informacemi lze odhadnout, že ekonomický návrat na úroveň před pandemií nastane nejdříve až v průběhu roku 2022, spíše však ještě později, než že by toto mělo nastat dříve. A pokud se šíření viru nepodaří účinně zastavit, hovoříme o ještě podstatně vzdálenějších horizontech, během nichž lze očekávat pokles investic i spotřeby.

Optikou letošního podzimu to pro nejbližší období vyhlíží v České republice i EU zhruba takto:

(%)		2020	2021	2022
Česká republika	růst HDP	-6,9	+3,1	+4,5
	investice	-7,5	+3,3	+6,3
	míra nezaměstnanosti	2,7	3,3	3,2
	rozpočtový deficit	-6,2	-4,7	-3,7
EU	růst HDP	-7,4	+4,1	+3,0
	investice	-10,3	+5,6	+4,2
	míra nezaměstnanosti	7,7	8,6	8,0
	rozpočtový deficit	-8,4	-6,1	-4,5

Ve velmi složité ekonomické situaci se však s ohledem na konečné vyjednávání podoby nástrojů podpory ze zdrojů EU pro účely dopravní infrastruktury objevuje několik relativně dobrých zpráv. Tou první je ta, že budoucí OP Doprava by měl být jediným Operačním programem v rámci budoucí Kohezní politiky, jehož alokace by oproti nynějšímu období měla vzrůst (o přibližně 240 mil. EUR). Česká republika v rámci kohezní politiky bude moci pro období 2021–2027 počítat s částkou 17,833 mld. EUR.

Mezi jednotlivé Operační programy by pak tato částka měla být rozdělena následujícím způsobem:

OP TAK (MPO)	alokace OP	2,608 mld. EUR 67,8 mld. CZK ERDF	JTF, RRF, CEF, Modernizační fond
	% podíl na celkové alokaci Kohezní politiky pro Českou republiku	14,62%	
OP JAK (MŠMT)	alokace OP	2,207 mld. EUR 57,4 mld. CZK ERDF (1,529 mld. EUR); ESF+ (0,678 mld. EUR)	JTF, RRF
	% podíl na celkové alokaci Kohezní politiky pro Českou republiku	12,38%	
OP Z+ (MPSV)	alokace OP	1,017 mld. EUR 26,4 mld. CZK ESF+	JTF, RRF
	% podíl na celkové alokaci Kohezní politiky pro Českou republiku	5,71%	
OP ŽP (MŽP)	alokace OP	2,444 mld. EUR 63,5 mld. CZK ERDF (0,407 mld. EUR); Kohezní fond (2,037 mld. EUR)	JTF, RRF, Modernizační fond
	% podíl na celkové alokaci Kohezní politiky pro Českou republiku	13,7%	
OP D (MD)	alokace OP	4,936 mld. EUR 128,3 mld. CZK ERDF (0,182 mld. EUR); Kohezní fond (4,753 mld. EUR)	JTF, RRF, CEF, Modernizační fond
	% podíl na celkové alokaci Kohezní politiky pro Českou republiku	27,68%	
IROP (MMR)	alokace OP	4,621 mld. EUR 120,1 mld. EUR ERDF	RRF
	% podíl na celkové alokaci Kohezní politiky pro Českou republiku	25,91%	
celkem		17,833 mld. EUR (463,7 mld. CZK)	← komplementarita
		100%	

Rozložení alokace lze učinit též při respektování jednotlivých cílů politiky, tedy respektování pravidel tematické koncentrace.

Za druhé se otevírá značný prostor v Národním plánu obnovy (NPO), který představuje reakci České republiky na rámec vytvořený vznikem NGEU (Next Generation EU) a její nejvýznamnější součásti – Facility na podporu oživení a odolnosti (Recovery and Recilience Facility; RRF) v souvislosti s překonáním následků pandemie. Aby členský stát mohl využívat možností RRF, je povinen vytvořit svůj vlastní národní plán obnovy a odolnosti. NPO pro Českou republiku, resp. jeho úvodní verze, byl předložen k diskusi a dalšímu vyjednávání Evropské komisi 15. října 2020. Jeho konečná verze bude součástí standardního procesu předkládání Národních programů reforem (NPR) v rámci procesu Evropského semestru v průběhu jara 2021 (termín na předložení NPR i NPO jako součást jednoho dokumentu je konec dubna 2021). Z pohledu České republiky je navíc NPO součástí širšího kontextu přípravy hospodářské strategie České republiky na období do roku 2030. Nemělo by být současně zapomínáno na to, že integrální součástí RRF je též jeho složka návratná, spočívající ve využití v podobě finančních nástrojů, primárně půjček, které lze následně v konkrétních podmínkách členských států implementovat i do dalších druhů finančních nástrojů, komplementárních s granty. Tato možnost by měla být v plném rozsahu využita a považována za integrální a plnokrevnou součást RRF. Všechny prostředky RRF nevyžadují povinnost žádného národního spolufinancování!

Nejvýznamnější součástí NPO je pilíř Fyzická infrastruktura a zelená tranzice (s navrženou finanční alokací přes 118 mld. Kč), z něhož má být pro účely udržitelné a bezpečné dopravy vynaloženo 36 mld. Kč. Tato částka však zatím rozhodně není konečná a definitivní, ale prozatím výrazně orientační. NPO bude ještě předmětem náročných vyjednávání s Evropskou komisí a jak zmíněno výše, konečná částka bude známa na konci dubna 2021.

A za třetí, s projekty rozvíjejícími dopravní infrastrukturu je možné počítat též v rámci procesu spravedlivé transformace, který představuje zásadní způsob naplňování Zelené dohody pro Evropu. Mechanismus spravedlivé transformace (JTM) se opírá o tři pilíře; všechny z nich s podporou financování dopravy v nějakém ohledu počítají. Ten první pilíř, Fond pro spravedlivou transformaci (JTF), by měl mj. podporovat investice do inteligentní a udržitelné místní mobility, včetně dekarbonizace místního dopravního sektoru a jeho infrastruktury. Druhý pilíř JTM, zvláštní režim v rámci Programu InvestEU, pamatuje na dopravní infrastrukturu v následujících oblastech: udržitelné investice v oblasti dopravy, včetně multimodální dopravy, bezpečnost silničního provozu (též v souladu s cílem EU odstranit do roku 2050 smrtelné silniční nehody a závažná zranění), obnova a údržba železniční a silniční infrastruktury, vnitrozemské vodní cesty, rozvoj kritické infrastruktury v oblasti dopravy, včetně nákladní železniční, či udržitelné dopravní technologie (včetně obnovy a dovybavení mobilních dopravních prostředků s použitím těchto technologií). Ani třetí pilíř JTM na dopravní infrastrukturu nezapomíná; výhradně pro veřejný sektor určený Úvěrový nástroj pro veřejný sektor může v tomto kontextu též podporovat investice do dopravní infrastruktury a zelené mobility.

A nadto zde i nadále v období 2021–2027 budou možnosti, které již známe z období současného: kupříkladu Nástroj pro propojení Evropy (CEF), jehož nejvýznamnější složka bude stále zaměřena především na podporu Transevropských dopravních sítí (TEN-T). Sektor dopravní infrastruktury se bude moci opřít i o největší výzkumný a inovační program na světě, který bude v nadcházejícím období fungovat pod názvem Horizon Europe, a v jeho rámci pak zejména na oblasti podpory spojené s výzkumnými a vývojovými projekty, zaměřenými na inteligentní mobilitu.

Za daných složitých ekonomických i společenských okolností se tak může zdát, že sektor rozvoje dopravní infrastruktury nebyl v rámci relevantních nástrojů podpory EU ponechán na holičkách.

Aktuální záměry Ministerstva dopravy v oblasti investování do rozvoje dopravní infrastruktury

Luděk Sosna, ředitel odboru strategie MD

Všichni si v ČR určitě přejeme, aby se dopravní stavby připravovaly a realizovaly rychleji, kvalitněji a ekonomicky efektivněji. S tímto cílem relevantní státní instituce spolu s MD podnikají konkrétní kroky, které by měly současný nevyhovující stav zásadním způsobem zlepšit, což se týká jak přípravy staveb, tak i jejich následné realizace.

Dopravní politika ČR pro období 2021–2027

Hlavním principem je zajistit udržitelný rozvoj. Zásadní je zajištění rozvoje kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň), bezpečnost a obranu státu a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

Zdroje a podmínky pro realizaci infrastrukturních projektů po roce 2020

Celkový rozpočet SFDI pro rok 2021 je sestaven ve výši 127,5 mld. Kč jako vybilancovaný. Na neinvestiční výdaje je alokováno celkem 44,5 mld. Kč a na investiční výdaje 83 mld. Kč. Výše finančních prostředků není konečná, v případě potřeby může být formou tzv. souvztažného navýšení příjmů a výdajů u zdrojů EU navýšena. Do rozpočtu bylo nově zapracováno využití nového opatření v rámci Next Generation EU – zdroje z fondu RRF (Recovery and Resilience Facility). SFDI počítá s využitím prostředků RRF v oblasti dopravní infrastruktury. Podmínky pro využití však souvisí se schválením tzv. Národního plánu obnovy, u kterého byla jeho první verze předložena Evropské komisi v polovině listopadu 2020. S ohledem na současnou neznalost pravidel a zaměření RRF jsou do rozpočtu na rok 2021 indikativně zařazeny potenciálně vhodné akce v objemu 15 mld. Kč. Nebudou-li poskytnuty ve 2. čtvrtletí 2021 prostředky z RRF, bude třeba tyto prostředky nahradit národními zdroji (především navýšením dotace na krytí deficitu rozpočtu SFDI ze SR).

Vedle zdrojů národních mají pro výstavbu dopravní infrastruktury v ČR zcela zásadní význam právě zdroje evropské. V rámci současného programovacího období (2014–2020) probíhá dočerpávání a většina zdrojů je již alokována, proto je potřeba soustředit pozornost na eliminaci rizik v realizační fázi projektů.

Dokončuje se vyjednávání nové Dohody o partnerství pro programové období 2021–2027, což by následně umožnilo schválení samotného Operačního programu Doprava 2021–2027. Velkou výzvou je zajistit využití všech finančních prostředků, které budou k dispozici v rámci dalších finančních instrumentů stojících mimo Fond soudržnosti a Evropský fond pro regionální rozvoj (tyto jsou v OPD3), kde již s čerpáním finančních zdrojů jsou značné zkušenosti.

Dobré zkušenosti již ČR má s čerpáním finančních zdrojů z nástroje CEF, když pro programové období 2021–2027 se počítá s jeho pokračováním v podobě „CEF2". I zde již existují s využíváním tohoto zdroje zkušenosti, pro velké projekty však lze předpokládat jeho využitelnost opět především pro železniční projekty.

Zcela nové možnosti pak dává využití zdrojů z tzv. RRF fondu (finanční prostředky EU určené na zotavení se z následků epidemie COVID-19), v tomto fondu však lze předpokládat omezení využití finančních zdrojů především na „zelené projekty" a projekty přispívající k transformaci ekonomik v návaznosti na změněné podmínky. Základem pro uvolnění finančních prostředků bude tzv. Národní plán obnovy, který nyní bude připomínkován Evropskou komisí a dále upravován. Dílčím způsobem bude moci ČR využít i zdroje z fondu JTF (Joint Transition Fund – Fond spravedlivé transformace), který je určen pro tzv. uhelné regiony, které musí svou ekonomiku založit na nových příležitostech – zde bude využitelnost v sektoru dopravy také značně omezena. Pro financování silniční infrastruktury tak v následujícím období budou ještě více než dnes či v dohledné minulosti důležité národní zdroje financování.

Věcné zaměření priorit OPD3

- Prioritou 1 je Evropská, celostátní a regionální mobilita v silniční a železniční dopravě (Fond soudržnosti, Cíl politiky 3). Jedná se o výstavbu a modernizaci železničních tratí, výstavbu a modernizaci dálnic a silnic na síti TEN-T a zavádění inteligentních dopravních systémů.
- Prioritou 2 je Celostátní a regionální mobilita v silniční dopravě (Evropský fond regionálního rozvoje, Cíl politiky 3). Jedná se o výstavbu a modernizaci dálnic a silnic mimo síť TEN-T.
- Prioritou 3 je Udržitelná městská mobilita a alternativní paliva (Fond soudržnosti, Cíl politiky 2): Jedná se o infrastrukturu městské drážní dopravy (tramvajové a trolejbusové tratě), podpora zavádění alternativních paliv (veřejně přístupné plnicí stanice).

CEF2 (pro období 2021–2027)

Legislativní rámec pro „CEF2" dosud není schválen. Předpokládá se, že bude vypsáno několik „obálek" s různými podmínkami a mírou podpory. Tento nástroj pro propojení Evropy podporuje budování TEN-T a to zejména železnice, omezeně silnice a vnitrozemské vodní cesty.

Je zaměřen především na:

- telematiku, ERTMS (včetně palubních jednotek), RIS, ITS, SESAR,
- snižování hluku z železniční nákladní dopravy, interoperabilita,
- nové technologie a inovace, včetně automatizace,
- infrastruktura pro alternativní paliva (ne vozidla / plavidla),
- bezpečná a zabezpečená mobilita – bezpečnost dopravy, parkování kamionů.

Záměry plánované k zahájení v roce 2021

V roce 2021 se plánuje v optimistickém scénáři zahájit přes 80 km nových dálničních úseků a až 20 staveb na silnicích I. třídy. Na železnici bude zahájeno 76 nových investičních akcí a 20 významných oprav.

Mezi významné akce patří například stavby; D3 0311 Třebonín - Kaplice; Dostavba celé D4 (5 úseků formou PPP); D6 (3 úseky od Krupé po Hořovičky); 2 stavby na D7 (Chlumčany, zkapacitnění a MÚK Aviatická); úprava MÚK Bezděčín na D10; D46 pokračování úprav MÚK; V zájmovém regionu sdružení pak nadále zůstává výzvou zahájení D49 Hulín – Fryšták, kde bohužel dosud nebylo vydáno stavební povolení, a D1 0136, kde změnové územní rozhodnutí bylo bohužel zrušeno soudem a zahájení v roce 2021 je tak velmi nejisté. Podařit by se naopak mělo zahájení D55 5508 (Staré Město – Moravský Písek), v roce 2022 pak i 5509 (Moravský Písek – Bzenec); U silnic I. třídy se jedná o významné akce I/16 Nová Paka – obchvat; I/27 Klatovy přeložka 1. stavba, I/27 Žiželice obchvat a přemostění; I/33 Jaroměř – obchvat; I/36 Pardubice Trnová – Fáblovka – Dubina; Ze železničních staveb pak je v prostoru Zlínského kraje v plánu zahájení staveb Rekonstrukce žst. Holešov; Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem; Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm; Rekonstrukce nástupišť v žst. Uherské Hradiště.

V oblasti dalších železničních staveb bude probíhat modernizace nejstarších koridorových úseků (akce CEF BC) a postupná implementace GSM-R a ETCS, předpokládá se výraznější pokrok v přípravě modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice a bude probíhat Elektrizace Šumperk – Libina – Uničov (návaznost na Uničov – Olomouc). Pro další roky pak bude klíčové udržení tempa přípravy staveb a zajištění rozpočtového krytí jejich realizace.

Věřím, že společnými silami překonáme současnou 2. vlnu pandemické krize v ČR a že dokážeme plány, které jsme si stanovili pro rok 2021, naplnit.

Plán financování dopravní infrastruktury, jeho stabilizace a předvídatelnost

Zbyněk Hořelica, ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury

V oblasti financování dopravní infrastruktury zaujímá Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI") klíčovou roli. Každým rokem SFDI sestavuje rozpočet na následující rok a střednědobý výhled na další dva roky. Při sestavování rozpočtu klade SFDI důraz na následující priority v oblasti financování dopravní infrastruktury.

V první řadě je třeba zajistit pokrytí mandatorních výdajů, jako jsou opravy a údržba sítě včetně zařízení služeb, globální položky spojené zejména s bezpečnostními opatřeními a realizací akcí menšího rozsahu (například zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, protihluková opatření, zvyšování bezpečnosti a odstraňování nehodových úseků na silnicích), „provozní výdaje" státních investorů, mýto a telematika a zajištění projektové a majetkoprávní přípravy akcí. Další

prioritou je zajištění pokrytí výdajů na akce v realizaci, a to zejména akce, u kterých je plánováno dofinancování v daném roce. V neposlední řadě je důraz kladen na nově zahajované akce, a to s ohledem na jejich připravenost.

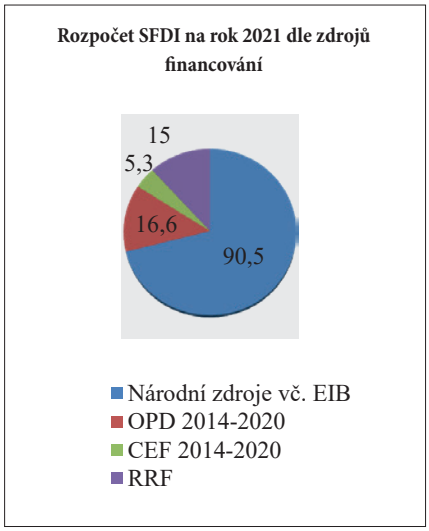
Rozpočet SFDI na rok 2021 je sestaven jako vyrovnaný v celkové výši 127,5 mld. Kč, přičemž národní zdroje činí 90,5 mld. Kč, EU zdroje jsou ve výši 22 mld. Kč a zbývajících 15 mld. Kč představují prostředky v rámci RRF (Recovery and Refreshing Facility). Do rozpočtu bylo pro rok 2021 zapracováno využití nového opatření v rámci Next Generation EU, které bude mj. použito na podporu RRF. SFDI počítá s využitím prostředků v rámci RRF v oblasti dopravní infrastruktury. S ohledem na současnou neznalost pravidel a zaměření RRF jsou do rozpočtu na rok 2021 indikativně zařazeny potenciálně vhodné akce v objemu 15 mld. Kč. Nebudou-li poskytnuty ve 2. čtvrtletí 2021 prostředky z RRF, bude třeba tyto prostředky nahradit národními zdroji (především navýšením dotace na krytí deficitu rozpočtu SFDI ze státního rozpočtu). Následující graf ukazuje rozdělení rozpočtu SFDI pro rok 2021 dle jednotlivých zdrojů financování.

Na investiční výdaje je pro rok 2021 alokováno celkem 83 mld. Kč a na neinvestiční výdaje 44,5 mld. Kč. V průběhu roku 2021 a 2022 se předpokládá postupné dočerpání prostředků OPD 2014 – 2020. Je nutné zdůraznit, že je třeba do budoucna zajistit rostoucí trend rozpočtu SFDI, který je podmínkou pro splnění cílů Národního investičního plánu ve vztahu k výstavbě hlavní infrastrukturní sítě silnic a železnic.

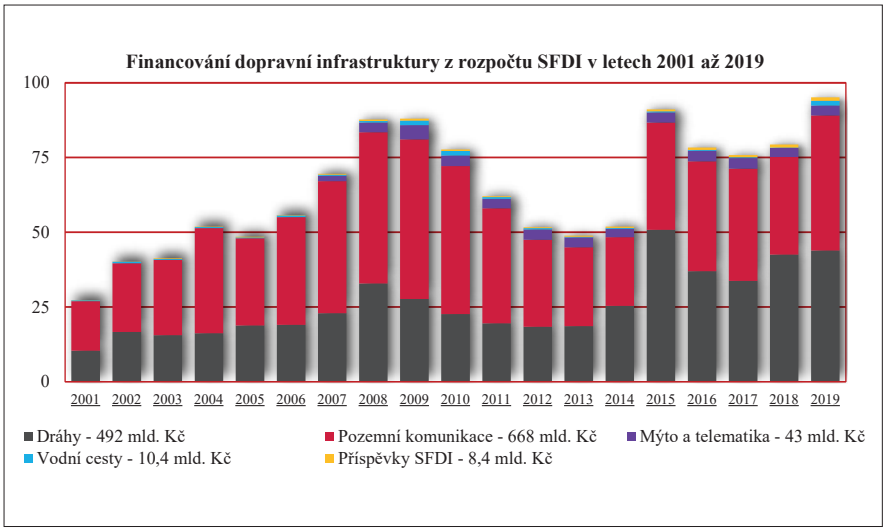
Rozpočet SFDI odráží stále rostoucí potřeby financování dopravní infrastruktury. Oproti schválenému rozpočtu pro rok 2020 došlo k nárůstu o více než 40 mld. Kč. Vývoj rozpočtu a střednědobého výhledu reaguje na trend nárůstu připravenosti zásadních staveb, což sebou nese i nárůst finančních potřeb na realizaci těchto staveb. Dlouhodobým cílem v oblasti financování dopravní infrastruktury je zajistit především stabilitu a předvídatelnost výdajů na dopravní infrastrukturu. Následující graf znázorňuje vývoj výdajů na dopravní infrastrukturu v letech 2001 až 2019. Z grafu je patrné, že se v posledních pěti letech daří omezit rozkolísanost těchto výdajů. Významnější nárůst výdajů v roce 2015 je zapříčiněn potřebou plného dočerpání prostředků z Operačního programu doprava.

Pro rok 2021 ještě stojí za zmínku významná změna pro řidiče osobních automobilů, kteří využívají zpoplatněných úseků dálnic. Od 1. ledna 2021 nahradí stávající papírové dálniční kupony elektronická dálniční známka. Elektronická dálniční známka bude spojena s konkrétní SPZ příslušného automobilu, přičemž Policie ČR a Celní správa ČR budou mít k dispozici technologii, pomocí které budou kontrolovat, zda má daná SPZ zakoupenou elektronickou dálniční známku, případně je-li toto vozidlo od placení poplatku osvobozeno. Elektronickou dálniční známku bude možné koupit v e-shopu, na vybraných obchodních místech a u samoobslužných kiosků. Budou v prodeji stejně jako v minulosti elektronické dálniční známky roční, třicetidenní a desetidenní, přičemž ceny zůstávají nezměněny.

Rozpočet SFDI na rok 2021 dle zdrojů financování



Financování dopravní infrastruktury z rozpočtu SFDI v letech 2001 až 2019



Pohled výrobní sféry na předpokládaný nárůst objemu investic do dopravní infrastruktury v letech 2021-2022

Jiří Nouza, prezident Svazu podnikatelů ve stavebnictví

Letošní rok měl, či spíše mohl, být oslavou českého stavebnictví. Svaz podnikatelů ve stavebnictví v něm totiž slaví 30 let od svého vzniku a v rámci výročí jsme chtěli lidem přiblížit výjimečné české stavby, osobnosti našeho oboru, šikovné české stavební firmy a pokračovat tak ve zlepšení celkového obrazu českého stavebnictví v očích laické veřejnosti. Epidemie koronaviru ale vše změnila.

To v posledních několika měsících všichni pociťujeme v našem osobním i pracovním životě. Místo oslav výročí našeho založení stojí před celým stavebnictvím, Svaz podnikatelů ve stavebnictví nevyjímaje, velký úkol – bojovat za české stavebnictví, které jako významný sektor ekonomiky i velký zaměstnavatel musí hrát zásadní roli v restartu českého hospodářství v době „pokoronavirové".

Moc dobře si pamatujeme krizi, která přišla po roce 2008, a její významné dopady na českou ekonomiku. Můžeme, resp. věříme, že jsme se z ní včetně vlády a celého veřejného sektoru poučili. Od počátku pandemie, tedy od března letošního roku, jednáme se státními orgány a orgány veřejné správy, kraji, městy a obcemi s cílem minimalizovat dopady na náš obor. Apelujeme na celý veřejný sektor, aby nedocházelo k omezení investic. Důsledky takového počínání totiž známe – bez nadsázky lze říci, že by takové konání mohlo srazit celou českou ekonomiku na samé dno.

Tady bych touto cestou chtěl poděkovat všem, kteří se na stavební výrobě podílejí, stavebním firmám, velkým, malým, středním, projektantům, výrobcům stavebních hmot a materiálů, prostě a jednoduše všem, kteří v oboru pracují. Pracovat i ve významně ztížených podmínkách nepřestali, s problémy vyplývajícími z vládou přijatých opatření se vypořádali a stále vypořádávají a nechtějí připustit opakování chyb z předešlé krize.

Objem investic

K tomu, jaká jsou očekávání stavebnictví ze snad předpokládaného nárůstu objemu investic do dopravní infrastruktury v příštích letech 2021 a 2022, je potřeba přidat několik základních informací, aby bylo možné naše očekávání posoudit.

Nejprve konstatování, že poslední 3 až 4 roky stavebnictví stavební výroba rostla, z toho v posledních dvou letech byl růst významný. Rok 2019 byl v absolutním vyjádření druhým nejlepším rokem v historii České republiky hned po roce 2008. Stavební výroba dosáhla v loňském roce objemu cca 540 mld. Kč. Mluvíme o inženýrském stavitelství (dopravní a další infrastrukturní stavby) a pozemním stavitelství. Rozdělení objemu do jednotli- ▸

vých segmentů z pozice zadavatelů nebo chcete-li investorů je následující – cca ¼ objemu připadá na stát samotný, MD a jeho investice cestou SFDI (ŘSD, SŽ a ŘSD), doplněno o další resorty MZE (povodí) a další. Obecně jde o inženýrské stavitelství a absolutní většina investic v této oblasti jde do dopravní infrastruktury. Cca 100 až 125 mld. v loňském a opakovaně letošním roce.

Druhá ¼ objemu připadá na zbylý veřejný sektor (kraje, města a obce), skládající se v menší míře z inženýrského stavitelství (například silnice II. a III. třídy, místní komunikace), ve větší míře z pozemního stavitelství a polovina objemu jde za soukromými investory. Z povahy věci se u soukromých investorů jedná v absolutní většině o pozemní stavitelství v hrubém členění na bytovou výstavbu, průmyslové a logistické budovy, kancelářské budovy, hotely a obchodní a komerční centra. Patří sem i drobnější soukromé investice – stavby a rekonstrukce rodinných domů apod. Snad ještě dodám, že stavebnictví tvoří cca 8-9 % HDP, primárně zaměstnává kolem 350 tisíc lidí a významný je efekt, kdy jedna investovaná miliarda má pozitivní dopad na další obory až ve výši 2,3 miliardy korun. Multiplikační efekt stavebnictví je tedy velmi silný a odhaduje se někde kolem čísla 3.

SFDI s rekordním objemem

A teď zpět k očekáváním vycházejícím z předpokládaného růstu investic do dopravní infrastruktury, i s konstatováním, že se ale týkají „pouze" cca jedné ¼ stavebních investic. Cením si toho, že vláda nejen deklaruje, ale skutečně i plní svoje sliby v oblasti financování výstavby dopravní infrastruktury cestou SFDI. Objektivně je nutné konstatovat, že se za rok 2020 a v rozpočtu pro

2021 jedná o absolutně nejvyšší finanční objem připravený k financování dopravních investic v režii státu. Je to nesporně správný postup a chtělo by se říci, že stát se poučil z předchozích chyb a chce ekonomice pomoci správným způsobem. V tomto směru má vláda absolutorium a za nás, za stavebnictví, můžeme jen konstatovat, že jsme připraveni plány, podpořené uvedeným finančním rámcem, zrealizovat a pro státní investory dodat. V tuto chvíli odhlédnu od skutečnosti, že uvedený objem investic je nutné připravit i investorsky (mít dokončené výkupy pozemků, k dispozici platná ÚR a stavební povolení). Prostě předpokládám, že dosavadní bolesti investorské přípravy budou překonány a stavby v objemech připravených k investování budou připraveny. Byť se jedná o „pouhou" ¼ objemu realizované stavební výroby, jde o velmi silné vyjádření a signál pro zbylý veřejný sektor – INVESTUJTE. Jde o pomoc ekonomice jako celku a její udržení v chodu. Potud je vše správně. Proti tomuto vyjádření či signálu jdou očekávání, bohužel podpořená některými vládními kroky, které „chladí" míru ochoty municipalit k investičním výdajům. Jde zejména o vysokou míru nejistoty v oblasti naplnění RUD (rozpočtové určení daní) a z toho vyplývajících příjmů municipalit a jejich schopnosti investovat. Ano, jsou municipality, které jdou investicím „naproti". Jsou připraveny si s ohledem na své hospodaření jít půjčit a do budoucnosti investovat, ale je i významná skupina, která k tomu ochotna není.

Tedy mám-li formulovat moje očekávání z udržení a růstu míry objemu financí určenému na dopravní infrastrukturu, je to samozřejmě spokojenost s výší a z toho vyplývající zajištění financování ¼ stavební výroby. Přitom doufám nebo chci věřit, že tento přístup vlády udrží dostatečnou míru investičního optimismu i u ostatních veřejných investorů. A současně doufám a věřím, že ochota investovat ze strany soukromého sektoru (tvoří polovinu objemu stavebního trhu) neklesne pod míru, která by zásadním způsobem ovlivnila celkový objem stavební výroby v ČR. Vlivů, které to mohou ovlivnit, je celá řada, jsou v tuto chvíli velmi těžko předvídatelné, ale že nás nečeká lehké období, to je celkem jasné.

Rok 2020 jsme jistě viděli jinak, ale právě teď lze prokázat důležitost českého stavebnictví pro celou ekonomiku a nesporně existuje spousta projektů, které by mohly předejít či zmírnit možnou budoucí krizi a projít jí co nejméně bolestivě.

Zadané veřejné stavební zakázky leden – říjen 2020
Meziroční srovnání

	Leden - říjen 2020		Leden - říjen 2019		Index v %	
	Počet	Mil. Kč	Počet	Mil. Kč	Počet	Mil. Kč
POZEMNÍ STAVBY	1 694	53 364	1 405	42 225	120,6	126,4
Z toho : Občanská infrastruktura	1 408	46 778	1 165	36 831	120,9	127,0
Bytové stavby	286	6 586	240	5 394	119,2	122,1
INŽENÝRSKÉ STAVBY	2 264	121 688	1 958	137 252	115,6	88,7
Z toho: Dopravní infrastruktura	1 285	86 053	1 128	104 687	113,9	82,2
Technická infrastruktura	979	35 635	830	32 565	118,0	109,4
CELKEM	**3 958**	**175 052**	**3 363**	**179 477**	**117,7**	**97,5**

Vypsané veřejné stavební zakázky leden – říjen 2020
Meziroční srovnání

Směr výstavby	Leden - říjen 2020		Leden - říjen 2019		Index v %	
	Počet	Mil. Kč	Počet	Mil. Kč	Počet	Mil. Kč
POZEMNÍ STAVBY	448	41 258	433	35 488	103,5	116,3
Z toho : Občanská infrastruktura	342	35 764	347	31 445	98,6	113,7
Bytové stavby	106	5 494	86	4 043	123,3	135,9
INŽENÝRSKÉ STAVBY	808	119 320	798	96 832	101,3	123,2
Z toho: Dopravní infrastruktura	435	92 978	393	68 952	110,7	134,8
Technická infrastruktura	373	26 342	405	27 880	92,1	94,5
CELKEM	**1 256**	**160 578**	**1 231**	**132 320**	**102,0**	**121,4**

Ve srovnání se stejným obdobím minulého roku vzrostla v lednu – říjnu 2020 celková hodnota vypsaných zakázek o 21,4 %

- u pozemního stavitelství vzrostla o 16,3 %
- u inženýrského stavitelství vzrostla o 23,2 %
- z toho u dopravní infrastruktury vzrostla o 34,8 %

Rok 2020 byl na ŘSD ve znamení rekordní výstavby, pandemii navzdory

Radek Mátl, generální ředitel ŘSD

Právě končící rok byl v České republice poznamenaný pandemií koronaviru. Komplikacím způsobeným touto pandemií a souvisejícím opatřením se nevyhnul ani sektor dopravního stavitelství. Situaci ve stavebnictví ovlivnil jak stav u jednotlivých zhotovitelů a projektantů, tak vládní opatření zaváděná v průběhu roku. Pro zajištění pokračování přípravy a realizace staveb bylo nutné, aby ŘSD vedlo se zhotoviteli jednání o dalším postupu tak, aby nedošlo k zastavení prací na jednotlivých připravovaných a zejména realizovaných akcích.

Po vzájemné komunikaci se podařilo nakonec domluvit na podmínkách, za kterých bylo možné pokračovat v započatých pracích na realizovaných stavbách v co možná nejširším rozsahu. Výsledkem jednání byla mimo jiné vládním usnesením schválená dohoda na finančních kompenzacích pro stavební firmy. Díky rychlé reakci na nastalou situaci se povedlo eliminovat hrozící narušení platných harmonogramů vyplývajících z uzavřených smluv.

Může nás těšit, že i přes výše zmíněné neočekávané problémy se podařilo pokročit směrem k prioritně stanovenému cíli, kterým je dostavba základní dálniční a silniční sítě. O intenzivní stavební činnosti se mohli přesvědčit řidiči napříč všemi regiony. V průběhu letošního roku byl sledován prokazatelně nejvyšší rozsah výstavby na dálniční a silniční síti v novodobé historii České republiky. Nebyl případ ani jediného kraje, kde by nevznikaly nové kilometry na dálnicích či silnicích I. tříd, jejichž správu vč. výstavby má ŘSD v gesci.

Důvod k radosti zavdalo ŘSD motoristům ve Středočeském kraji, kde se na konci listopadu zprovoznily hned dva úseky karlovarské dálnice D6. Trasa se tak protáhla o dalších bezmála deset kilometrů, a to mezi Novým Strašecím a Řevničovem. V příštím roce bude následovat otevření dálničního obchvatu Lubence. Do realizace přejde také úsek u Krupé, kde již běží stavební řízení i soutěž na zhotovitele stavby. Pokud by byla úspěšně završena rovněž příprava úseků kolem Hořoviček a Hořesedel, mohlo by se v roce 2021 současně budovat dalších bezmála 21 nových km dálnice D6.

Nový dálniční úsek bude předán v polovině prosince do užívání v případě dálnice D48 mezi Rychalticemi a Rybím, kde přibude nových 11,5 km této dálnice. Na ní se v současnosti staví taktéž obě etapy obchvatu Frýdku-Místku. V nadcházejícím roce se začne stavět i první etapa stavby mezi Bělotínem a Rybím (13,2 km), kde bylo již rozhodnuto o nejvýhodnější nabídce.

Mezi nejvýznamnější momentálně realizované stavby se řadí dva úseky D35 v Pardubickém kraji, a to mezi Opatovicemi nad Labem a Ostrovem u Vysokého Mýta. Sdružení firem tam staví 27 kilometrů klíčového dálničního tahu, který se po svém dokončení stane alternativou k dálnici D1. První část D35 mezi mimoúrovňovými křižovatkami v Opatovicích a Časech v délce téměř 13 km bude zprovozněna koncem roku 2021, navazující úsek délky 14,7 km od Časů po Ostrov pak v průběhu roku 2022. Není to ale jen D35, která zásadně ovlivní cestování na východě Čech. Nadále plynule běží stavba na nedaleké D11 mezi Hradcem Králové a Jaroměří. Na dvou úsecích je rozestavěno dalších více než 22 kilometrů, které budou součástí kapacitního spojení mezi ČR a Polskem. Časový harmonogram staveb se po jednáních ŘSD se zhotoviteli podařilo zkrátit, a tak bude D11 motoristům sloužit už koncem roku 2021.

Mezi zprovozněné dálniční úseky se v příštím roce zařadí i stavba jihovýchodního obchvatu Otrokovic na dálnici D55. Pokračování letos zahájené stavby na této dálnici může očekávat 8,5 km dlouhý úsek mezi Babicemi a Starým Městem. Na něj v roce 2021 naváže 8,8 km dlouhá část do Moravského Písku. Jsem moc rád, že právě dálniční tah D55 po letech strádání se opět dostal mezi priority a postupně budou vznikat nové úseky dálnice mezi Otrokovicemi a Břeclaví.

Léta očekávaná je i dostavba dálničního obchvatu Českých Budějovic na D3, kde probíhá výstavba skoro 20 km dlouhých částí mezi Úsilným a Hodějovicemi. Hned začátkem stavební sezony příštího roku se k nim připojí i navazující úsek mezi Třebonínem a Kaplicí v délce 8,6 km, u něhož již probíhá výběr zhotovitele a je vydáno nepravomocné stavební povolení. Čile se však staví i jinde. V plném proudu je např. 3,5 km dlouhé zkapacitnění obchvatu Panenského Týnce na chomutovské D7. Na stejné dálnici letos odstartovala i stavba dalšího 6,5 km dlouhého úseku kolem Loun. Po dokončení již započatého výběru zhotovitele bude v příštím roce zahájena též stavba D7 u Chlumčan.

Zlepšení plynulosti a zvýšení bezpečnosti provozu přinese přestavba mimoúrovňové křižovatky na D46 v Prostějově, která začala koncem září. Platné normy nesplňují též technické parametry mimoúrovňových křižovatek ve Vyškově a Drysicích, jejichž úprava začne v roce 2021. V pokročilém stádiu přípravy je množství dalších projektů, které budou zahájeny se startem či v průběhu stavební sezony roku 2021. Mezi ty zásadnější lze zařadit hned čtyři úseky D4, které se budou premiérově realizovat v rámci tzv. PPP projektu, tedy partnerství soukromého a veřejného sektoru. Během podzimních měsíců mělo ŘSD rozestavěno po celé republice téměř 250 kilometrů dálnic a silnic I. tříd. Pokud jde ryze o dálnice (bez modernizace D1), bylo v posledním kvartálu roku v realizaci přes 127 zcela nových kilometrů. Zmíněná modernizace D1 okusila v letošním roce největší stavební nápor. Práce pokračovaly na sedmi zbývajících úsecích v celkové délce 71 km. V říjnu se otevřel úsek mezi Souticemi a Loktem. Listopadový termín dokončení byl dodržen v případě úseku kolem Velkého Meziříčí. Menší dokončovací práce pak završí na jaře modernizaci úseku mezi Humpolcem a Větrným Jeníkovem, kde již řidiči od listopadu také jezdí v celém úseku po novém povrchu. V roce 2021 bude náročná modernizace probíhající za provozu dokončena i na zbylých čtyřech úsecích, kdy by se po většinu roku mělo pracovat na zhruba 41 km dálnice.

Mnoho projektů se týká silnic I. tříd, kde vzniká řada obchvatů. Ke konci roku 2020 tak bylo ve výstavbě 61 kilometrů. Z převážné části se jedná o obchvaty měst a obcí, a tak lze práce zaregistrovat v okolí Opavy, Havlíčkova Brodu, Karviné, Chrudimi, Krnova, Chýnova, Církvice či Osové Bítýšky. Na ně v brzké době naváže stavba obchvatů u Olbramovic či Doudleb

nad Orlicí. V obou případech již běží výběrové řízení na zhotovitele, což platí také o pokračování tří staveb na Velkém městském okruhu v Brně. Koncem listopadu již začala první akce, a to stavba II. etapy na VMO Žabovřeská. V roce 2021 začne i stavba obchvatu Bludova na silnici I/44.

Podmínkou pro zdárnou přípravu a realizaci staveb je vedle dostatečného finančního pokrytí jednotlivých akcí zejména otázka zákonných předpisů, o které se může ŘSD při přípravě opřít. Proces přípravy staveb se dlouhodobě potýká s řadou problémů, které jsou spojené se složitou legislativou. Nadále je bohužel velmi účelově blokována řada velmi významných staveb a aktuální legislativa to umožňuje. Za všechny mohu zmínit „D1 0136 Říkovice – Přerov", kde krajský soud v Ostravě zrušil změnu územního rozhodnutí, věčný spor na stavbě „D49 Hulín – Fryšták", u které se čeká na vydání stavebního povolení, či „SOKP 511 Běchovice – D1", kde je podáno obrovské množství námitek proti vydanému územnímu rozhodnutí. A mohl bych pokračovat dlouhým seznamem staveb.

Po dílčích úpravách vedoucích jen k částečnému zlepšení však svítá naděje, že se procesy urychlí zásadním způsobem. Umožnit to má další novela zákona č. 416, na jejímž vzniku se ŘSD aktivně podílelo svými poznatky načerpanými letitými negativními zkušenostmi s překážkami. Připomínky byly reflektovány do finálního znění novely, jejíž schválení v Parlamentu ČR bylo zcela nezbytné k tomu, aby se celý složitý proces přípravy zjednodušil a uspíšil až o několik let. Novela (Zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury) prošla bez zásadního zdržení dolní komorou, přičemž zákonodárci z Poslanecké sněmovny PČR pro ni hlasovali napříč politickým spektrem. To budiž také důkazem, jak široká shoda panovala na nutnosti a potřebnosti přijetí této novely. Schvalovací proces byl poté zpomalen Senátem, který ho vrátil zpět do Poslanecké sněmovny. Nesouhlasný postoj senátorů ovšem politická reprezentace ve Sněmovně změnila, když senátní veto potřebnou většinou přehlasovala. Novela vzápětí zamířila k podpisu prezidentovi, který celý proces završil, a novela tak mohla vyjít ve sbírce zákonů. Platit tak začne od 1. ledna 2021.

Přes všechny problémy ŘSD hospodařilo v roce 2020 s největším rozpočtem v jeho historii, a to bezmála 55 mld. Kč. V roce 2021 by se rozpočet ŘSD měl poprvé dostat přes 60 mld. Kč a v dalších letech dále narůstat až k hodnotě 100 mld. Kč. Věřím, že všechny legislativní změny umožní dokončit přípravu strategických staveb dopravní infrastruktury a také, že stát se bude nadále chovat investičně a bude dostatečně finančně podporovat výstavbu dálnic a silnic v České republice.

Aktuální stav investic do železniční infrastruktury v regionu střední a východní Moravy

Mojmír Nejezchleb, náměstek GŘ pro modernizaci dráhy, Správa železnic

Dovolte mi, abych opět po čase zhodnotil stav realizace a přípravy investičních akcí na železniční infrastruktuře v Olomouckém a Zlínském kraji. Z hlediska přípravy a realizace staveb u Správy železnic se situace vyvíjí pozitivně. Realizuje se a připravuje značné množství staveb ve všech segmentech železniční infrastruktury.

Realizované stavby se daří dokončovat a připravované posouvat do fáze realizace. Současně je pravdou, že ne u všech staveb se daří beze zbytku dodržovat především ve fázi projektové přípravy původně předpokládané termíny, tato situace je však způsobena především skutečnostmi mimo oblast, kterou je Správa železnic schopna ovlivnit či usměrnit. Jedná se především o procesy v rámci územních řízení a majetkového vypořádání, nejhorší je pak z hlediska času průběh případných odvolacích řízení.

Financování přípravy a realizace staveb je zajištěno plynule a ve výši požadované Správou železnic, bez škrtů a redukcí. Stále využíváme převážně evropské dotační zdroje OPD2 a CEF z programovacího období 2014–2020, i když zdroje OPD2 jsou již téměř vyčerpány. V letošním roce proinvestujeme necelých 30 mld. Kč, na rok 2021 pracujeme s částkou 31,2 mld. Kč, přičemž tato částka je obsažena v rozpočtu SFDI. Věcně se zaměřujeme v rámci celé železniční sítě na dokončení modernizace III. a IV. koridoru, modernizaci železničních uzlů a tratí pro příměstskou dopravu, budování evropského systému zabezpečení tratí ERTMS, modernizaci a rekonstrukce nekoridorových tratí, zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů a regionálních tratí. Významným podílem je zastoupena rovněž oblast rekonstrukcí výpravních budov a dynamicky se rozvíjí oblast přípravy vysokorychlostních tratí.

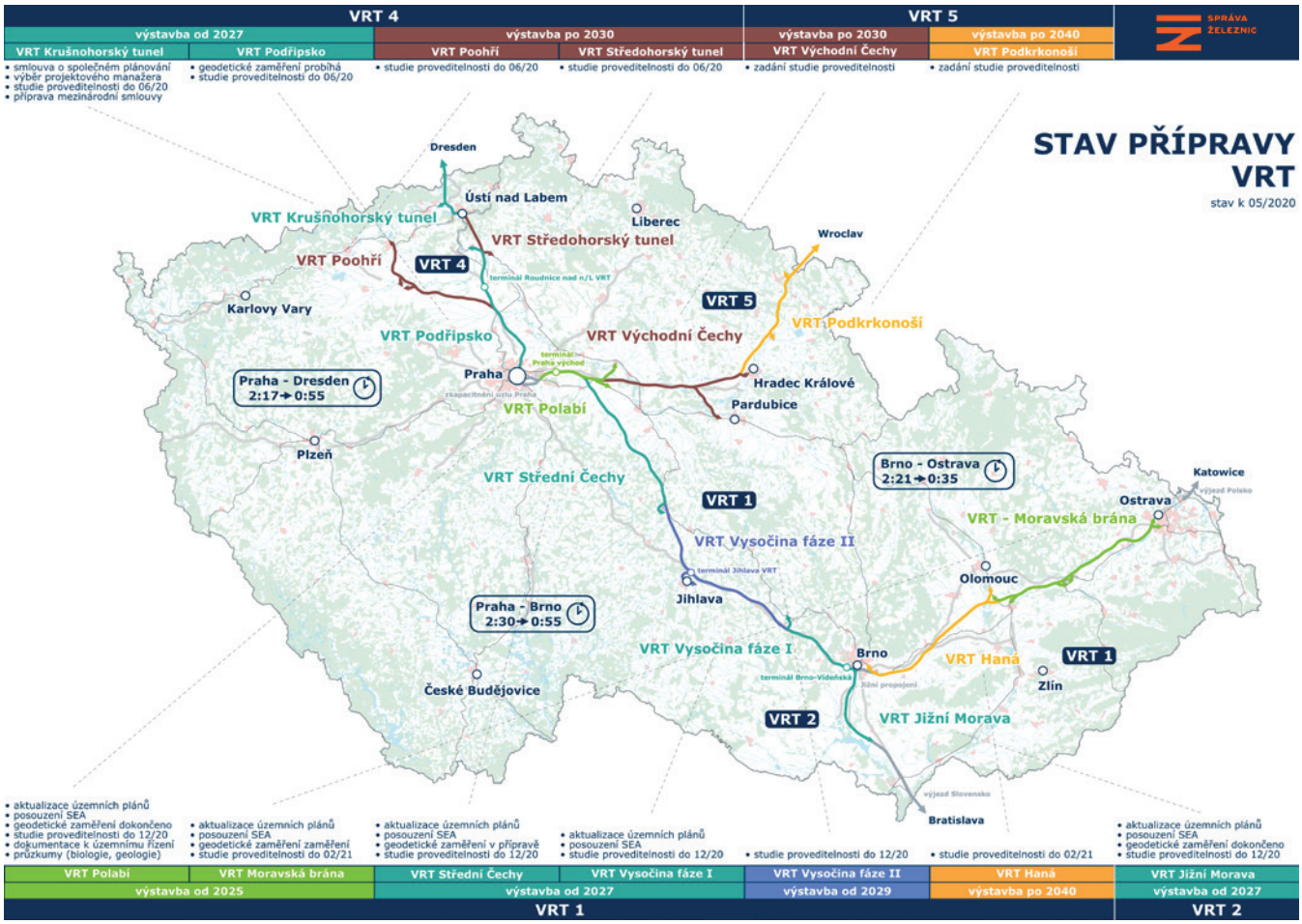
Všechny tyto oblasti se dotýkají rovněž Olomouckého a Zlínského kraje, přičemž o významných realizovaných a připravovaných stavbách bych chtěl informovat v dalším textu.

Co se týká realizovaných staveb, je třeba uvést elektrizaci a zkapacitnění trati Uničov – Olomouc, která je v tuto chvíli přibližně v polovině délky výstavby a dokončena bude stavebně v prosinci roku 2022. V rámci stavby bude nainstalován i rádiový systém GSM – R a evropský zabezpečovač ETCS. Téměř dokončenou stavbou je zvýšení rychlosti ve stanici Prosenice. Na této stavbě je velmi zajímavé první zabudování velmi štíhlých výhybek tvaru J60-1:33,5-8000 na rychlost 160 km/h v odbočném směru, které by měly být v budoucnu použity i na vysokorychlostních tratích.

Další stavbou ve stádiu plné realizace je rekonstrukce železniční stanice Přerov, jejíž ukončení je plánováno na prosinec příštího roku a která spočívá především v rekonstrukci výhybny Dluhonice a úseků Dluhonice – Prosenice, Přerov – Dluhonice a Přerov – Prosenice.

Poslední aktuálně realizovanou stavbou je zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou, která bude ukončena začátkem roku 2021.

Z technologických staveb je třeba zmínit dokončení instalace evropského zabezpečovače ETCS na úsecích Petrovice u Karviné – Přerov – Břeclav



a Česká Třebová – Brodek u Přerova. Významnou "pilotní" stavbou je rovněž změna trakční soustavy na střídavých 25kV/20 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice s termínem dokončení ve druhém pololetí roku 2022.

Rekonstrukce výpravních budov aktuálně probíhají v Přerově, Hanušovicích a Šternberku.

25 důležitých staveb v projektové přípravě

V různých fázích projektové přípravy se aktuálně nachází na území Olomouckého a Zlínského kraje 25 staveb s investičními náklady nad 30 mil. Kč. Zmíním se alespoň o těch nejvýznamnějších. Těsně před dokončením jsou tendry na realizaci dvou staveb, které zajistí elektrizaci celé tratě z Olomouce do Šumperka. Jde o elektrizaci a zkapacitnění úseků Šumperk – Libina a Libina – Uničov, u obou s termínem dokončení v závěru roku 2022.

Další připravovanou stavbou v Olomouckém kraji je rekonstrukce železniční stanice Prostějov hl. n., v rámci které bude kompletně modernizována infrastruktura v této stanici, včetně vybudování podchodu na nové ostrovní nástupiště. Podchod bude prodloužen až do zanádražního prostoru. Realizaci plánujeme v letech 2023 až 2025. Na tuto stavbu těsně navazují i modernizační stavby na úsecích Prostějov – Nezamyslice a Olomouc – Prostějov, u kterých jsme v tuto chvíli na začátku projektové přípravy, bude realizováno částečné zdvojkolejnění této trati.

Uvedl bych ještě rekonstrukci železniční stanice v Hranicích na Moravě, kde bohužel po zpracování záměru projektu vychází negativní ekonomické hodnocení. Rozhodli jsme se tedy zařadit rekonstrukci této stanice do připravované stavby vysokorychlostní tratě v úseku Prosenice – Hranice na Moravě. Samostatně pak začneme připravovat rekonstrukci výpravní budovy a přilehlých prostor.

Ve Zlínském kraji se potýkáme s přípravou modernizace trati Otrokovice – Vizovice. V tuto chvíli nemáme ještě vydané územní rozhodnutí, vše se zaseklo v odvolacích řízeních na zrušení jednoho železničního přejezdu. Z tohoto důvodu nebudeme zřejmě realizovat stavbu před rokem 2023.

V rámci rekonstrukce stanice ve Vsetíně spolupracujeme a koordinujeme přípravu s městskými investicemi v přednádražním prostoru, tendr na realizaci této stavby bychom chtěli vypsat na jaře roku 2021 a realizovat stavbu v letech 2022 až 2024.

Dále připravujeme rekonstrukce železničních stanic v Holešově a v Bystřici pod Hostýnem s předpokladem realizace v letech 2021 a 2022.

Postupujeme rovněž ve zpracování projektu pro stavební povolení rekonstrukce železniční stanice Rožnov pod Radhoštěm, jejíž realizaci plánujeme zahájit ve druhém pololetí roku 2021.

Posouváme se konečně i ve zpracovávané studii elektrizace a zkapacitnění tzv. „horní Vláry". Z téměř dokončené studie se zřejmě podaří obhájit elektrizaci úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou/Luhačovice/Bojkovice město. Po schválení studie proveditelnosti z úrovně ministerstva dopravy zahájíme neprodleně další stupně projektové přípravy.

A ještě krátce k rameni Brno – Přerov – olomouckého a zlínského regionu se týkají stavby Nezamyslice – Kojetín a Kojetín – Přerov. U obou staveb jsme ve fázi dopracování dokumentací pro územní řízení a byly podány žádosti o územní rozhodnutí. Tím, že se jedná o zdvojkolejnění trati z větší části v nové stopě, není příprava jednoduchá a očekáváme problémy jak v rámci územních řízení, tak i v rámci následných majetkových vypořádání.

Nyní se dostávám do oblasti přípravy vysokorychlostních tratí – VRT. V tomto segmentu jsme se pohnuli významně vpřed. Máme téměř dokončeny studie proveditelnosti na ramena Praha – Brno – Ostrava/Břeclav (RS1 + RS2) – viz přiložená mapka - a obdobná situace je i na rameni Praha – Ústí nad Labem – Drážďany (RS4)

Běží tendry na dokumentace pro územní řízení na úsek Praha – Poříčany (Polabí) a na oba úseky na rameni Přerov – Ostrava (Prosenice – Hranice na Moravě a Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov). Úsek Prosenice – Hranice na Moravě je na území Olomouckého kraje. Dále probíhají geodetická vyměřování a zajišťování nových tras v terénu.

Věřím, že se nám bude dařit i v segmentu přípravy VRT postupovat kupředu a zahájit realizace prvních úseků od roku 2025.

Závěrem vyjadřuji přání, aby příprava a realizace staveb v působnosti Správy železnic byla plynulá a nekonfliktní, aby byl zajištěn dostatek finančních zdrojů a hlavně, aby se podařilo zefektivnit a zkrátit procesy v rámci všech potřebných povolovacích a schvalovacích řízení. Právě toto vidím v současnosti jako největší problém v přípravě liniových staveb.

Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě iniciovalo petici proti odpůrcům stavby D136 Přerov-Říkovice

„Dlouhodobě se zabýváme podporou a lobbingem strategických dopravních projektů v oblasti střední a východní Moravy. Jsme nápomocni vládě ČR, krajským samosprávám i municipalitám, aby se strategické projekty předvídatelně připravovaly a realizovaly, nikoliv aby se o nich pouze donekonečna řečnilo. Poslední nedokončený úsek dálnice D1 u Přerova je ostudou a velkým dluhem České republiky vůči obyvatelstvu žijícímu v této části Moravy, a jelikož nám to není jedno, tak jsme se rozhodli mobilizovat občanskou společnost, aby pozvedla svůj hlas vůči nezodpovědné a destruktivní činnosti několika málo aktivistických jedinců, kteří tento záměr blokují. Naše petice je hlasitým projevem aktivních lidí, kteří v Přerově a jeho okolí žijí a už mají dost nekonečných tahanic s výstavbou dálnice D1. Lidé si přejí, aby byla konečně zahájena výstavba D1 a široká motoristická veřejnost ji mohla využívat, to je poselstvím naší petice," říká Libor Lukáš, předseda Sdružení.

Vše o petici a možnost podpisu naleznete na www.dalniceprerov.cz a rovněž na Facebooku pod stejným názvem.

Připojte se, prosím, svým podpisem i Vy!

Zásadní opatření nového stavebního zákona

Marcela Pavlová, náměstkyně ministra MMR

V tomto článku bych chtěla shrnout ty nejzásadnější změny nového stavebního zákona, který je v současné době v pokročilé fázi projednávání. Zaměřím se zejména na změny ovlivňující plánování a povolování staveb dopravní infrastruktury.

Návrh nového stavebního zákona reflektuje problémy současné stavební legislativy, které jsou způsobeny především velkým množstvím a roztříštěností právních předpisů souvisejících se stavebním zákonem, komplikovanou soustavou stavebních úřadů a velkým množstvím typů povolovacích procesů.

Návrh zákona na tyto nedostatky reaguje vytvořením nového modelu soustavy stavebních úřadů, integrací velké části dotčených orgánů do stavebních úřadů a principem jediného řízení, které nahradí stávající model dvouetapového povolovacího procesu (umisťování a povolování), a několik různých povolovacích forem nahrazuje jediným správním řízením.

Hlavním principem rekodifikace veřejného stavebního práva je zrychlení povolování staveb, snížení administrativy, která ho provází, a zajištění dodržování lhůt ze strany státu. Cílem navrhovaných změn je možnost realizace stavby v co nejkratší době, v zásadě do 1 roku od podání „bezvadné" žádosti o vydání rozhodnutí o povolení stavby, a to včetně případného odvolání proti tomu rozhodnutí.

Co se změní

Nový stavební zákon přináší celý komplex změn, které se týkají systému stavební správy, stavebního práva procesního i hmotného, digitalizace a elektronizace všech procesů, územního plánování i problematiky soudního přezkumu.

Jak již bylo výše zmíněno, mezi nejzásadnější změny, které přináší paragrafové znění stavebního zákona, patří vytvoření státní stavební správy od úrovně krajů, do které budou integrovány dotčené orgány. V rámci tohoto modelu vznikne 14 krajských stavebních úřadů a jeden specializovaný stavební úřad pro povolování vyhrazených staveb, resp. významných strategických staveb např. dopravní a technické infrastruktury. V čele této soustavy bude Nejvyšší stavební úřad. Na úrovni obcí s rozšířenou působností a v obcích splňujících stanovená zákonná kritéria bude zachován současný spojený model veřejné správy, tyto stavební úřady budou nadále vykonávat státní správu v přenesené působnosti a budou rozhodovat o stavbách místního významu.

Hodnocení dotčených veřejných zájmů bude probíhat buď přímo krajským státním stavebním úřadem, do něhož bude integrována ochrana části dotčených veřejných zájmů, nebo stavebním úřadem na základě závazného stanoviska nebo vyjádření neintegrovaných dotčených orgánů, popř. na základě koordinovaného vyjádření krajského stavebního úřadu.

Výše popsaný model stavební správy představuje kompromis dohodnutý po meziresortním připomínkovém řízení se Svazem měst a obcí ČR a přijatý vládou. Ze stran odborné veřejnosti však zaznívají hlasy, aby v rámci rekodifikace veřejného stavebního práva byl vytvořen čistě státní model stavební správy, neboť přijatý „hybridní" model lze považovat pouze za mezikrok, nikoli čisté systémové řešení, které by odstranilo neduhy a problémy současného systému stavební správy, jako např. nemožnost sdílení úředníků, problematiku systémové podjatosti apod.

Velmi důležitým principem nového zákona je tlak na dodržování lhůt státem, proto pro všechny neintegrované dotčené orgány bude platit fikce souhlasu, ke které dojde po uplynutí lhůty pro vydání vyjádření nebo stanoviska, tzn., bude platit, že z hlediska jimi hájeného zájmu je záměr bezproblémový.

Závazné lhůty jsou nastaveny nejen pro vyjádření dotčených orgánů, ale také pro vyjádření vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury, a především pro rozhodování stavebního úřadu. V případě nedodržení zákonné lhůty dochází ze

zákona ke změně příslušnosti a namísto nečinného obecního stavebního úřadu rozhodne nadřízený krajský stavební úřad v zákonem stanovených lhůtách, které nejsou odlišné od lhůt stanovených pro prvoinstanční obecní stavební úřad. Naopak původní myšlenka, že pokud úřad záměr ve stanovené lhůtě neposoudí, bude automaticky vydáno stavební povolení, byla opuštěna.

Závazné lhůty jsou zavedeny také pro řízení o odvolání. Pro vlastní proces odvolacího řízení pak nový stavební zákon zavádí výlučně tzv. apelační princip, který odstraní nekonečný „ping – pong" mezi stavebními úřady, kdy se rozhodování stále vrací z odvolacích orgánů na prvoinstanční stavební úřady. Odvolací orgán tak bude muset věcně rozhodnout; rozhodnutí potvrdit nebo změnit, místo aby rozhodnutí zrušil a věc vrátil prvoinstančnímu orgánu k novému rozhodnutí.

Dalším velkým zjednodušením a zrychlením bude digitalizace a elektronizace všech procesů. Dojde k celkové digitalizaci správních řízení a podkladů pro vydání rozhodnutí. V rámci digitalizace vzniknou informační systémy digitalizace stavebního řízení a územního plánování. Základní část bude tvořena Integrační platformou s Portálem stavebníka, který bude tvořit základní rozhraní pro elektronickou komunikaci v rámci řízení o povolení stavby. Na něj budou navazovat samostatné informační systémy: Evidence územních a stavebních postupů, Evidence elektronických dokumentací a Národní geoportál územního plánování. Stavební úřady budou mít k dispozici centrální informační systém pro celý posuzovací a povolovací proces.

Ochrana veřejných zájmů

Cílem nového stavebního zákona je též modernizace, zjednodušení a zejména zpřehlednění hmotného stavebního práva, které však zároveň zajistí vysokou úroveň ochrany všech veřejných zájmů. Dojde tak k posílení právní jistoty všech účastníků výstavby, zejména stavebníků, projektantů, dodavatelů staveb, a také dotčených orgánů a příslušných stavebních úřadů.

V nové právní úpravě byly revidovány základní pojmy stavebního práva. Revizí a úpravou prošla práva, povinnosti, působnost a odpovědnost autorizovaných osob (projektant, stavbyvedoucí) a dalších osob činných ve výstavbě. Dochází k posílení právní úpravy veřejného stavebního hmotného práva na zákonné úrovni.

V prováděcích právních předpisech k novému stavebnímu zákonu budou zrevidovány požadavky na výstavbu, budou stanoveny jednoznačné, moderní, technicky reálné a ekonomicky únosné obecně závazné požadavky představující ochranu veřejných zájmů ve výstavbě.

Dále budou do jednoho právního předpisu sjednoceny požadavky na rozsah a obsah dokumentace staveb a v návaznosti na novou úpravu stavebního práva procesního bude zredukován počet druhů dokumentací a zjednodušeny obsahové náležitosti jednotlivých druhů dokumentací.

Určité změny nastanou i v oblasti územního plánování. Zůstává zachováno vydávání územně plánovací dokumentace včetně územního rozvojového plánu formou upraveného opatření obecné povahy tak, aby byly odstraněny některé „neduhy", se kterými se územně plánovací dokumentace vydávaná opatřením obecné povahy potýká. Bude zjednodušen proces projednávání územně plánovacích dokumentací, společné jednání (s dotčenými orgány) a veřejné projednání (s veřejností) bude moci proběhnout v jeden den, odpadne dosavadní fáze úpravy návrhu územně plánovací dokumentace na základě výsledků společného jednání, případně řešení rozporů před veřejným projednáním. Nově bude možné podávat pouze připomínky, podávání námitek nebude nadále umožněno. Tím se projednání územně plánovacích dokumentací zjednoduší a zpřehlední.

Politika územního rozvoje zanikne, na úrovni státu bude pořizován tzv. územní rozvojový plán (je ukotven již v zákoně č. 403/2020 Sb., ovšem v redukované formě). Územní rozvojový plán bude pořizován v dostatečné podrobnosti na to, aby na jeho základě bylo možné povolovat celostátně významné infrastrukturní stavby.

V oblasti soudního přezkumu se snaží nový stavební zákon dílčími úpravami zefektivnit soudní přezkum jak územně plánovacích dokumentací, tak rozhodnutí stavebních úřadů. V oblasti územního plánování se jedná o změny, které vyšly z požadavků praxe či soudní judikatury, jako např. možnost zrušit územní plán pouze v nutném a nezbytném rozsahu ve vztahu k navrhovateli. Pro oblast soudního přezkumu rozhodnutí stavebních úřadů se nově např. zavádí také omezený apelační princip, kdy soud může změnit rozhodnutí stavebního úřadu, namísto zrušení tohoto rozhodnutí, pokud lze rozhodnout na základě skutkového stavu zjištěného stavebním úřadem. Půjde tak především o změny rozhodnutí stavebních úřadů vyplývající ze špatné aplikace právních předpisů.

Návrh paragrafového znění stavebního zákona a návrh souvisejícího změnového zákona byly 24. srpna tohoto roku schváleny vládou. Poté byly oba návrhy předloženy k projednání Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR. Dne 5. 11. 2020 proběhlo v Poslanecké sněmovně první čtení obou zákonů na mimořádné schůzi. Druhé čtení obou zákonů v Poslanecké sněmovně by mělo proběhnout začátkem roku 2021. Podpis prezidenta a platnost zákona se předpokládá v první polovině roku 2021. Zákon bude nabývat účinnosti postupně, celková účinnost se z důvodu koordinace s digitalizací stavebního řízení předpokládá od 1. 7. 2023. Oblast stavebního práva v současné době prochází zásadními změnami. Všechna opatření, která jsem zmiňovala, mají za cíl dosáhnout usnadnění a hlavně zrychlení přípravy a povolování staveb, včetně staveb dopravní infrastruktury, a já věřím, že se to podaří.

Připravenost dodavatelské sféry k realizaci plánu SFDI na nejbližší období

Petr Čížek, předseda Sdružení pro výstavbu silnic

Končící rok 2020 přinesl silničním stavebním firmám, které se pohybují na českém trhu v segmentu dopravního stavitelství, mnoho nových situací. Na počátku roku se zdálo, že dostatek finančních prostředků, které schválil parlament do rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), vytváří dobré předpoklady pro plynulý průběh stavebních prací. Optimismus vyvolávalo i to, že se Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD ČR) dařilo lépe oproti minulosti připravovat projekty staveb, které byly určeny k realizaci v roce 2020.

Pandemie koronaviru COVID-19 však od měsíce března ochromila život v celé republice, dopravní stavitelství nevyjímaje. Firmy se na stavbách musely vyrovnat s vládními nařízeními, která měla zásadní negativní dopady do ekonomiky i lhůt provádění staveb. Díky dobré spolupráci zhotovitelů s rozhodujícím investorem – ŘSD ČR a projekčními organizacemi nedošlo k vážnějším výpadkům v harmonogramech klíčových staveb. Jako příklad možno uvést úspěšně zvládnutou náročnou rekonstrukci dálnice D1.

Velkou zásluhu na stavbách na D1 i na většině staveb ostatních mělo nejen pracovní nasazení pracovníků, ale i snaha ŘSD a Ministerstva dopravy k vytvoření alespoň přijatelných podmínek. K těm patřilo především Usnesení vlády ČR č. 438 z 20. 4. 2020 k minimalizaci dopadů pandemie onemocnění COVID-19 na vybrané stavby, včetně Závazného pokynu. Snaha udržet zaměstnanost a nepřerušovat práce byla podpořena dalším navýšením rozpočtu SFDI. Tyto kroky vlády ČR je nutné ocenit, protože napomohly tomu, že silniční stavitelství bylo v porovnání s jinými obory podnikání postiženo relativně méně.

Bohužel podzimní koronavirová situace přináší stavebním firmám i projektantům ještě větší problémy, než tomu bylo na jaře. Velmi negativně se projevuje nedostatek pracovníků. Kromě

nemocných a těch, kteří jsou v karanténě, chybí zejména zahraniční dělníci. Vládní opatření nařizovaná ve znovu vyhlášeném nouzovém stavu od 5. 10. 2020 přinášejí mimo jiné i enormní růst nákladů. Tentokráte však Ministerstvo dopravy s pomocí firmám i přes výzvy k jednání otálí (stav k 22. 11. 2020).

Jedním z negativních dopadů je i neuspokojivý stav ve fakturaci stavebních prací pro ŘSD v závěru roku a s tím související problematika schvalování změn během výstavby. V průběhu minulých let se vytvořil byrokratický systém, který pramení mimo jiné i z počtu a aktivity kontrolních orgánů a jejich neutichající snahy hledat za vším korupci. Administrace procesů proto dnes vyžaduje množství písemných dokladů, procházejících různými stupni schvalování. Již jen pamětníci vzpomínají na stavební dozory vybavené kompetencemi ke konečnému rozhodování většiny případů přímo na stavbě.

Proto mne těší, že je v úmyslu generálního ředitele ŘSD Ing. Mátla a jeho spolupracovníků věnovat se mimo jiné této problematice i v souvislosti s připravovanou transformací ŘSD. Vytvořit ještě více akceschopnou investorskou organizaci, vybavenou kvalifikovanými pracovníky, je ambiciózním, ale velmi potřebným krokem pro řešení náročných úkolů v nejbližší budoucnosti. Sdružení pro výstavbu silnic je připraveno k pomoci a spolupráci, stejně jako tomu bylo i v minulosti.

Sdružení pro výstavbu silnic pozitivně hodnotí úsilí vlády v proinvestiční politice, které se pro rok 2021 projevilo v rekordním rozpočtu SFDI ve výši 127,5 mld. Kč. Proklamovanou snahou byla i pomoc rozpočtům krajů pro financování silnic II. a III. třídy. Bohužel ale jednání poslanecké sněmovny dne 20. 11. 2020 při projednávání a schválení zákona o změnách některých zákonů v oblasti daní přineslo budoucí výpadek daňových příjmů krajů a obcí. Pokud nedojde ke korekcím provedeným senátem, je podle ekonomů reálné nebezpečí škrtů regionálních investic v desítkách miliard Kč. Zcela jistě by se to negativně dotklo i prostředků na výstavbu, opravy a údržbu silnic II. a III. třídy a místních komunikací, s dopady do činnosti silničních podniků. Doufám, že zdravý rozum u zákonodárců nakonec zvítězí.

Zdá se, že financování SFDI pro rok 2021 ohroženo není. Velkým otazníkem však je, jak bude dostatečně zajištěna příjmová stránka rozpočtu SFDI v následujících letech. S uspokojením lze konstatovat, že současní politici opustili myšlenku na zrušení SFDI. Pro dopravní infrastrukturu má tento fond klíčový a nezastupitelný význam. Naší společnou snahou však musí být vyvinutí tlaku, aby byly trvale zajištěny příjmy fondu s delší časovou perspektivou. V současné podobě je SFDI vydán na milost a nemilost ministerstvu financí. Ministr dopravy musí škemrat o dotaci pro SFDI za státního rozpočtu, protože zákonné daňové příjmy jsou postaveny nereálně nízko a dodatečné zdroje z různých evropských programů nestačí na dorovnání potřeb. Proto za současné situace vidíme též jako nesmírně důležité, aby vláda ČR schválila pilotní projekt PPP na dálnici D4. Přejme si, aby jeho následné vyhodnocení bylo pozitivní a projekty PPP se tak do budoucna mohly stát jednou z forem financování dopravní infrastruktury. S velkými obavami ovšem sleduji prohlubující se zadlužování našeho státu a mám vážné obavy, aby se po roce 2021, resp. 2022 nepromítlo i do nedostatku prostředků do dopravní infrastruktury. Je to reálné nebezpečí a silničáři by již nyní měli tlouct na poplach.

Co přinese nová legislativa?

Pro rozvoj dopravní infrastruktury nejsou důležité pouze peníze, ale i legislativní prostředí, které má zásadní vliv na přípravu staveb. Je takřka zbytečné opakovat již všeobecně známou věc, že získání stavebního povolení pro liniovou stavbu dnes trvá i 13 let. Nesmírná byrokracie enormně zatěžuje pracovníky investorských i projekčních organizací. S trochou naděje proto očekáváme působení novely zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, která by měla platit od 1. 1. 2021. Zásadní změnu by potom ale měla přinést komplexní rekodifikace stavebního práva. Je velká škoda, že se projevují různé politické tlaky a vláda začíná přistupovat na kompromisy, které mohou negativně do budoucna ovlivnit fungování procesů stavebních řízení. Týká se to zejména Nejvyššího stavebního úřadu a jeho soustavy, která by měla být oddělena od působnosti obcí, a to rozhodně alespoň v procesu povolování staveb.

Neméně potřebné je i nepolevovat v úsilí digitalizace stavebnictví, aby mimo jiné dokázala komunikovat státní správa i soukromé subjekty. Je to jedním ze základů zefektivnění stavebních procesů. Pilířem digitalizace je zavádění BIM (Building Information Modelling – informační modelování staveb). Měl by přispět k prohloubení spolupráce účastníků výstavby a k urychlení a zkvalitnění postupu přípravy, provádění a provozování staveb. Investoři a správci staveb by měli opustit zatím trochu rezervovaný přístup, protože v budoucnosti jistě velmi ocení existenci dat o stavbě během jejího celého životního cyklu. Naše Sdružení velmi úzce spolupracuje se SFDI, který byl Ministerstvem dopravy pověřen gescí pro BIM v resortu dopravy. Opatrně se již začínají rozjíždět první pilotní projekty.

Pozorný čtenář si asi nyní myslí, že autor píše o všem možném, jenom ne o tom, co stojí v nadpisu článku, o připravenosti dodavatelské sféry k naplnění plánů SFDI. Toto téma bylo přáním vydavatele Magazínu „Dopravní fórum". Jak ale již z předchozího textu vyplývá, dlouhodobé plány SFDI bohužel neexistují. Plán na rok 2021 je ale optimistický. Předpokladem i pro jeho úspěšné naplnění je včasná příprava projektů a bezproblémové zvládnutí veřejných výběrových řízení. A jeho naplnění je rozhodně v silách stavebních podniků. Strojní kapacity jsou bezproblémové, například kapacity obalovacích souprav jsou i v letošním roce naplněny pouze cca ze 70 procent. Kapacity personální budou řešitelné za předpokladu ustupující nepříznivé koronavirové situace. S problémy se stavební firmy mohou setkat při zajišťování materiálů pro stavby, zejména kameniva. V mnoha posledních letech se nepodařilo, kvůli požadavkům na ochranu životního prostředí, otevřít žádný nový kamenolom. Bude nutné urychleně vytvořit ještě větší tlak na Ministerstvo průmyslu, aby se dokázalo s touto situací vypořádat a vyřešilo uspokojivě i možnosti používání recyklovaných materiálů.

Přejme si, aby kvalitní dopravní infrastruktura byla i nadále v popředí zájmu občanů České republiky a tím se vytvářel i zásadní tlak na politiky, aby zajišťovali přijatelné podmínky pro její výstavbu, opravy i údržbu. Zhotovitelé se na to těší.

Prioritní stavby diaľnic na Slovensku

Miloš Vicena, člen představenstva a investiční ředitel NDS, a.s.

Rezort dopravy menil vedenie v Národnej diaľničnej spoločnosti v čase prvej pandemickej vlny. V tom období bolo najdôležitejšie zastabilizovať spoločnosť a manažovať výstavbu diaľničných úsekov tak, aby sa pandémia koronavírusu podpísala na stavbách len veľmi nenápadným rukopisom. To sa diaľničným manažérom aj podarilo. Každodenný monitoring zdravotného stavu robotníkov, prísne hygienické opatrenia, testovanie, pripravené záložné plány B aj C.

Niektorí dodávatelia pochádzali z Čiech, ale za pár týždňov hroziaci výpadok Národná diaľničná spoločnosť vyriešila. Pri kľúčových pracovníkoch udelil hlavný hygienik výnimky a mohli prísť bez toho, aby boli nútení podstúpiť karanténu. Avšak aj vďaka tomu, že mnoho pra-

covníkov zo Slovenska robí v Čechách a českí na Slovensku, stavebné firmy začali operatívne organizovať ich premiestnenie a žiadne extrémne výpadky na slovenských stavbách diaľničiari nemali.

Investičné priority určili dáta nie politici

Nové vedenie firmy sa následne okamžite pustilo do vypracovania priorít pre Ministerstvo dopravy a výstavby SR a slovenskú vládu. Materiál, ktorý sa pripravil a predstavil verejnosti na úvod jesene tohto roka, bol prelomový. Na jeho základe sa bude riadiť príprava, výstavba aj údržba cestnej infraštruktúry nasledujúce desaťročie. Cieľom je, aby sa cestné projekty robili na základe reálnych dopravných potrieb Slovenska, nie podľa politických sľubov a lobingu. Zoznam investičných priorít je zásadný najmä preto, že na jeho základe môže Slovensko transparentne a predvídateľne pripravovať cestné projekty, čo je dôležité pre stavebný trh. Zoznam vyše stovky projektov vznikol na základe analytických výpočtov a tvrdých dát. Do úvahy sa brali kritériá ako dopravná intenzita, spoločenská priorita, teda aký vplyv bude mať dokončený projekt na nezamestnanosť a tiež pomer nákladov a prínosov.

Teraz vzniká záväzný harmonogram, v ktorom bude pri jednotlivých projektoch vyčlenená aj finančná čiastka na realizáciu aj časová následnosť. „Som názoru, že tu musí byť zodpovedné, zmysluplné a cieľavedomé plánovanie, nie na jeden rok, ale na obdobie niekoľkých desaťročí. Vtedy sa stavebný trh upokojí, bude vedieť investovať, bude si vedieť nastaviť technologické a ľudské kapacity. Celé stavebníctvo je dnes o veľkých štátnych zákazkách, keďže súkromní developeri nie sú motorom stavebníctva, a nikdy ani nebudú. Čiže je to na pleciach štátu, dať stavebným firmám prácu. Vďaka zadefinovaným prioritám vo výstavbe, na nasledujúce desaťročie, sa nám to podarí efektívnejšie. Všetky predošlé vlády veľmi zasahovali do činností Národnej diaľničnej spoločnosti. Dnes tento pocit nemám," priznáva Miloš Vicena, investičný riaditeľ Národnej diaľničnej spoločnosti.

Nové kilometre

Už o pár dní (21. decembra) odovzdá Národná diaľničná spoločnosť do užívania motoristom diaľnicu **D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec**. Vybudovanie kysuckej časti diaľnice D3 prinesie pre Čadcu a okolité obce bezpečnejšie dopravné riešenie, navyše sa vytvorí komfortné spojenie medzi Slovenskom a susedným Poľskom a Českom. Bude to ďalší dielik do skladačky budúceho ťahu diaľnice D3 smerujúcej od Žiliny po hranice s Poľskom a Českom. Stavba diaľnice je vedená po úpätí a okrajových častiach svahov. Ich sklon dosahuje miestami aj viac ako 25°. Rozhodne výstavba nebola jednoduchá. Od konca roku 2016 ju budovalo konzorcium spoločností Strabag, PORR a Hochtief CZ. Po vianočných sviatkoch spustia diaľničiari do prevádzky aj 11 kilometrovú diaľnicu pred Žilinou, **D1 Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka s dvomi tunelmi, Ovčiarsko a Žilina**. Najmä tunel Žilina poriadne preveril profesionalitu a technické zázemie zhotoviteľa. Pri jeho výstavbe bolo nutné sa vysporiadať s unikátnym podložím, kde sa hornina prejavovala ako veľmi mäkká, poddajná a pretvárna. Nevyspytateľnosť geológie bola až tak veľká a zložitá, že bol návrh, či by nebolo vhodné určitú časť tunela realizovať v otvorenom výkope. Združenie spoločností Doprastav, Strabag, Váhostav – SK a Metrostav ju stavalo od roku 2014. Napájať sa bude na úsek so sedem kilometrov dlhým tunelom Višňové. Tento projekt je aktuálne na Slovensku kľúčovým a ostro sledovaným.

Diaľničná spoločnosť postavená pred najťažšiu skúšku

Pôvodný zhotoviteľ diaľnice s tunelom Višňové stavbu nedokončil a tak musí Národná diaľničná spoločnosť hľadať nového staviteľa. Historicky sa čosi také udialo na Slovensku prvýkrát. Pre výber budúceho zhotoviteľa zvolili maximálne transparentný spôsob a to verejnú súťaž spôsobom súťažného dialógu. Najskôr sa museli záujemcovia kvalifikovať, preverovali ich referencie a finančnú kondíciu. Následne, vybrané spoločnosti predstavujú v súťažnom dialógu konkrétne technické riešenia na dostavbu diaľničného úseku. Dialóg je trojkolový, po jeho ukončení budú firmy vyzvané na predloženie konečných ponúk, zahŕňajúcich aj cenu. „Je našou veľkou ambíciou a chcením, a rovnako aj ministerstva dopravy, aby bol proces ukončený do konca tohto roka a tým pádom by sme chceli mať do roku 2023 pre investovaných gro prác, aj technologických. Čo sa týka kolaudácie, určite niektoré kroky prejdú aj do roku 2024. Ale zopakujem, našim cieľom je splniť rok 2023 a vtedy pustiť úsek **D1 Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala** do prevádzky," vraví Vicena.

Kandidát na PPP projekt

Z hľadiska kompletného dokončenia D1 bude ešte potrebné doriešiť prípravu úseku od Turian po Hubovú. A samozrejme pustiť sa následne do výstavby. V prípade tohto úseku pôjde o mimoriadne technicky aj finančne náročnú stavbu s dvomi tunelmi, Korbeľka a Havran. Zatiaľ je dodaná dokumentácia pre územné rozhodnutie aj stavebný zámer. Na základe odborného stanoviska Výskumného ústavu vodného hospodárstva však vyplynulo, že diaľnica **D1 Turany – Hubová** musí byť posúdená aj podľa vodného zákona. Čo sa týka financovania, je vysoký predpoklad, že výstavba tohto úseku bude realizovaná ako verejno-súkromný PPP projekt. V rámci prípravy stavby D1 Turany – Hubová sa navrhujú aj 2 ekodukty, a to ekodukt nad diaľnicou a ekodukt nad cestou I/18.

Šelmy nasmerujú na zelené mosty, nie na diaľnice

Potreba dodatočne zrealizovať ekodukt už na prevádzkovanej diaľnici sa aktuálne rieši na **úseku D3 Svrčinovec – Skalité**. Zistilo sa totiž, že diaľnica zasahuje do biokoridoru, čo malo za následok jeho zúženie. To, že je nutné vybudovať ekodukt, potvrdilo aj posúdenie vplyvov stavby na územie sústavy Natura 2000 a navrhuje vzniknutý zásah do migračného koridoru riešiť vybudovaním systému ekoduktov. Výstavba ekoduktu sa navyše stala aj podmienkou schválenia nenávratného finančného príspevku zo strany Európskej komisie. V prípade, ak by sa ekodukt nerealizoval, bolo by Slovensko povinné vrátiť nenávratný finančný príspevok v celkovej výške 285,2 mil. eur.

Migračný biokoridor má význam najmä z medzinárodného hľadiska, pretože umožňuje migráciu veľkých šeliem do Českej republiky. Národná diaľničná spoločnosť v tomto smere úzko kooperuje aj s kolegami z Českej republiky, pretože len niekoľko kilometrov od štátnej hranice, plánujú aj českí diaľničiari vybudovať ekodukt. Realizácia ekoduktov na dvoch miestach predstavuje optimálne riešenie migrácie veľkých šeliem v regióne. „Príprava výstavby ekoduktov na slovenskej a českej strane je vzájomne koordinovaná. Rozhodne, realizácia oboch ekoduktov z hľadiska migrácie šeliem v území je potrebná," doplnil Vicena. Aktuálne sa projekt výstavby ekoduktu vo Svrčinovci nachádza vo fáze pred vyhlásením verejného obstarávania na zhotoviteľa stavby. Začiatok výstavby sa predpokladá v prvom polroku 2022.

Ďalšia realizácia ekoduktov je plánovaná na úsekoch R1 Banská Bystrica – Slovenská Ľupča, R1 Ružomberok I/18 – križovatka D1, R2 Jablonov nad Turňou – Včeláre, R2 Včeláre – Moldava, R2 Kriváň – Mýtna, R3 Martin – Horná Štubňa, D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto a D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica.

Dálnice D3 Bukov-Svrčinovec

Perspektivy dálničních projektů v ČR a SR z pohledu digitalizace ekonomiky

Pavol Kováčik, prezident Svazu stavebních podnikatelů Slovenska

Vlády ČR a SR představily počátkem října 2020 „Národní plán obnovy ČR" a „Integrovaný reformný plán SR". Evropské peníze mají pomoci restartu hospodářství po koronavirové krizi a zamířit do šesti oblastí, především do investic. Česko i Slovensko mají tak unikátní možnost skloubit fyzickou dostavbu páteřní silniční infrastruktury s požadavky na digitalizaci, zvýšení efektivnosti i snížení ekologických dopadů a razantním implementováním inteligentních dopravních systémů do praktického života definitivně posunout silniční dopravu z 20. do 21. století.

Využití klasických kohezních fondů a finančních zdrojů na digitalizaci a zelenou ekonomiku v nadcházejících letech dává k tomu unikátní příležitost. A byla by škoda jí nevyužít.

Současný stav

Očekává se, že objem silniční dopravy bude v EU, stejně jako v ČR, narůstat. To povede k ještě většímu přetížení silniční infrastruktury, nárůstu spotřeby energií a environmentálním a sociálním problémům. Do popředí odborné diskuse by se v současnosti mělo více dostát téma dosahování odolnosti v dopravním sektoru, včetně dálnic. Pokud dopravní systém nebude nabízet flexibilitu při zvládání změn, pokud nebude navržen tak dobře, aby bylo možno předvídat a přizpůsobit omezení provozu a služeb, hrozí, že nebude fungovat podle optimalizované poptávky po dopravní kapacitě. Musíme začít hledat odpovědi na otázku, jak můžeme zajistit, aby přeprava a mobilita zboží a osob nebyly koncipovány pouze tak, aby sloužily co nejlépe potřebám zákazníků a uživatelů, ale byla také schopna se rychle a efektivně přizpůsobit nepředvídaným změnám.

Z okolních zemí stojí za pozornost Rakousko, kde ASFiNAG v těchto měsících spouští digitální komunikaci mezi infrastrukturou a vozidlem a vozidly navzájem, a to po celé dálniční síti. Markus Schlitt, generální ředitel společnosti Siemens Mobility Intelligent Traffic Systems, generální dodavatel systému, uvádí: „Věříme, že inteligentní komunikace a technologické koncepty, které spojují vozidla různých výrobců s inteligentní infrastrukturou, pomáhají městům, nebo v tomto případě dálničním úřadům, řídit dopravu a zlepšovat kvalitu života tím, že významně snižují dopravní kolony, nehody a emise."

V ČR a SR úvahy a první záměry propojení dopravního systému a souvisejících informací prostřednictvím inteligentních dopravních systémů (ITS) za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu jsou více nebo méně diskutované již cca 10 let. Na akademických i resortních úrovních vzniklo několik rámcových koncepčních materiálů. Jedním z posledních je dokument „Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050" z listopadu 2019, kterou vydalo Ministerstvo dopravy ČR.

Co se týče konkrétních projektů, na českých dálnicích jde především o projekt C-ROADS Czech Republic. Tento projekt je součástí mezinárodní iniciativy C-ROADS, jež je výsledkem společné aktivity Česka, Rakouska a Německa. Projekt si klade za cíl harmonizaci a spolupráci při zavádění systémů C-ITS kompatibilních ve všech evropských státech. Český projekt má přispět dopravní předvídavosti řidičů, zvýšit plynulost silničního provozu a přispět ke snížení počtu závažných dopravních nehod. Systém by měl poskytovat řidičům informace o aktuální situaci v silničním provozu, upozornit na nebezpečí, případně předat informaci o stavu signalizace na nejbližší křižovatce.

První pilotní dopravní systém dálnice s inteligentními prvky byl v ČR vybudován v r. 2018 na úseku dálnice D1 mezi Mirošovicemi a Rudnou a v plánech jsou dále úseky na D1 mezi 180. - 211. km, na D5 mezi 7. až 150. km a na D11 od 0. do 90. km. Zároveň Ministerstvo dopravy distribuovalo mezi tzv. testovací jezdce speciální jednotku, která bude komunikovat s jejich mobilním telefonem. Data z jednotky by pak následně měla pomoci jak složkám integrovaného záchranného systému (IZS), tak ostatním řidičům, kteří se budou moci lépe vyhnout kolonám nebo nebezpečným situacím.

Na Slovensku v oblasti C-ITS pod gescí Ministerstva dopravy a výstavby SR a Ministerstva pro regionální rozvoj a investice SR probíhá projekt „Zlepšení veřejných politik v oblasti dopravy, inovační kapacity v dopravě a podpora partnerství v zavádění inteligentní mobility". Cíl projektu je posílení institucionálních kapacit a posílení inovační kapacity v dopravě a podpoře partnerství v zavádění inteligentní mobility. Zde je potřeba uvést, že inovace v oblasti silniční dopravy v SR nevznikají v současnosti koordinovaně a většinou jde o izolované iniciativy.

Význam budování C_ITS v ČR a SR je také proto, že kolem roku 2022 by těmito systémy mělo být vybaveno zhruba deset milionů aut v Evropě a automobilky se zavázaly k tomu, že od letošního roku budou touto technologií vybavovat vybrané modely.

Pravidla a přístup Evropské komise

V dálniční dopravě se tak v podmínkách digitalizace ekonomiky stává hlavní výzvou propojení silničního provozu a souvisejících informací prostřednictvím postupného zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS). Hlavní cíle byly zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu a v důsledku i zvýšení ohleduplnosti k životnímu prostředí.

EK také dospěla k závěru, že při interoperabilním zavedení služeb kooperativních ITS v celé Evropě bude poměr nákladů a výnosů až 3 ku 1 na základě kumulativních nákladů a výnosů v období let 2018 až 2030. To znamená, že každé euro investované do služeb kooperativních IDS v etapě 1 by mělo vygenerovat až tři eura. Rychlé zavedení co největšího počtu služeb bude také znamenat, že se ještě dříve dosáhne rovnováha mezi náklady a výnosy a že povedou k vyšším celkovým výnosům, zejména v důsledku síťového účinku (což znamená, že nízká úroveň počátečního využívání by vedla k poměrně dlouhým obdobím s malými přínosy).

V EU od r. 2010 platí Směrnice 2010/40/EU „Pravidla pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy". Směrnice je průběžně aktualizována. Směrnice má za cíl podporu rozvoje inovativních technologií v dopravě za účelem vytvoření inteligentních dopravních systémů (ITS). Byly/jsou zaváděny společné normy a specifikace EU, které mají za cíl vytvořit interoperabilní a kompatibilní služby ITS.

Co se týče možností financování těchto projektů, motorem podstatné části navrhovaných ozdravných opatření v EU bude především nástroj na podporu oživení nazvaný „Next Generation EU" a vybavený finanční kapacitou ve výši 750 miliard eur. Jsou zde posíleny klíčové programy EU na základě poznatků z krize, aby byl jednotný trh silnější a odolnější, a aby se urychlila souběžná ekologická a digitální transformace. Z pohledu investic do infrastruktury zásadní úlohu sehrávají 2 pilíře: „podpora zelených projektů a digitalizace", pro ČR spolu v řádech stovek milionů EUR. To vytváří dobrou východiskovou základnu pro financování dopravní infrastruktury za současného rozvoje

ITS v dopravě. Jde o tyto nástroje:
- modifikovaná kohezní politika
- nástroj pro propojení Evropy (CEF)
- program InvestEU (inteligentní mobilita);
- Horizon Europe (výzkumné a vývojové projekty zaměřené na inteligentní mobilitu)
- Fond pro spravedlivou transformaci (revitalizace území)

Další směrování ITS v přípravě a výstavbě dálnic

Možnosti praktického použití C-ITS na českých a slovenských dálnicích jsou ale ještě širší. Jde o tzv. Big Data a jejich sběr, analýzu a využití řidiči v „připojených automobilech", Například v Nizozemsku se vyhodnocuje voda na vozovkách dálnic pomocí údajů přenášených z automobilů. V současné době jsou vozidla vybavena technologií, která dokáže varovat řidiče před nebezpečnými mokrými místy.

Zásadní význam mají chytré informace z ITS v oblasti optimalizace silniční dopravy jak individuální, tak hromadné. V Singapuru a také v Soulu zavedli sofistikovaný inteligentní dopravní systém, který využívá sběr dat a řešení ITS k zajištění bezpečného a plynulého provozu silničního provozu v celé městské a příměstské aglomeraci včetně městských a příměstských dálnic. Prostřednictvím sběru dat pevných bodů i vozidel jsou dynamicky řízeny dopravní proudy všech správců silnic i provozovatelů hromadné dopravy. Inteligentní dopravní systémy poskytují prediktivní informace v reálném čase, které řidičům i operátorům v centrálních dispečincích umožňují plánovat cestu efektivněji, tím šetří řidičům a cestujícím čas a tím také snižují zátěž na životní prostředí.

V současné době již silně rezonuje téma samořiditelných vozidel. Plně automatizovaná silniční vozidla ještě nejsou běžně nasazována do ostrého provozu a mám za to, že jejich nasazení do běžného provozu ještě několik let potrvá. Nejde tady pouze o technologický pokrok. Zavedení autonomních vozidel a také zásadní rozšíření IDS do silničního provozu se neobejde bez vyřešení závažných právních otázek. Pokud místo fyzické osoby vozidlo kontroluje autonomní systém, může se rozhodovat podobně jako člověk. Zároveň ale komunikuje s dalšími vozidly a okolní infrastrukturou. Tady již vyvstává potřeba revidovat některé základní právní principy tak, aby byly použitelné i pro autonomní technologie.

Je zřejmé, že problematika digitalizace českých a slovenských dálnic již zdaleka nemůže být chápana jako „technologická specialita", ověřovaná v pilotním projektu na několika km. Trend vývoje a budoucnost jsou zřejmé a obě naše země v oblasti inovací silničního a dálničního provozu a také výzkumu a vývoje musí vystupovat jako důvěryhodný partner s dlouhodobou vizí a jasnou strategií, transparentním legislativním prostředím a zavedenými procesy.

Slovensko i Česká republika aktuálně zaostávají ve svých závazcích vůči EU v oblasti budování inteligentních dopravních systémů na páteřní silniční síti. Nezbytným předpokladem pro eliminaci prodlení je odborné posílení investorských kapacit, inovativní myšlení, příprava implementačního akčního plánu na úrovni ŘSD a NDS a větší zapojení odborníků na digitalizaci dopravy a autonomní mobilitu. Zároveň doporučuji aktivnější zapojení správců dálnic na Slovensku (i v ČR) do nadnárodních pracovních skupin a koordinaci připravovaných projektů.

Současná situace v přípravě a realizaci dálničních staveb D49 a D55

Karel Chudárek, ředitel Správy Zlín, ŘSD

Shrnutí aktuálního stavu v přípravě infrastruktury se zásadním přínosem nejen pro region střední Moravy.

Dálnice D49

Tepna, která spojí východní Moravu se západním Slovenskem. Začíná v Hulíně u odbočky z dálnice D1 a vede přes Fryšták, Lípu, Pozděchov a Horní Lideč do slovenské Lysé pod Makytou, kde se napojí na slovenskou rychlostní silnici R6 a následně na slovenskou dálnici D1. Účelem stavby je vybudování kapacitní komunikace, která umožní převést vysoké intenzity silniční dopravy z komunikací vedených zástavbou Zlína, Otrokovic, Holešova i Hulína, což výrazně uleví obyvatelům obcí na stávající trase silnice I/49, I/55, II/490 a II/432 v okresech Kroměříž, Zlín a Vsetín.

První stavbou dálnice D49 je úsek 4901 Hulín – Fryšták v délce 17 300 m. Pro tento úsek jsme získali územní rozhodnutí už v roce 2005 a o rok později stavební povolení. V roce 2008 jsme zahájili samotnou stavbu, která byla bohužel v roce 2010 pozastavena. Zpočátku ji zdržoval nedostatek finančních prostředků, dlouhodobě ji pak brzdily zejména námitky a žaloby ekologických aktivistů, které vyústily v odklad získání stavebního povolení. Aktuálně provádíme pouze udržovací práce a čekáme na vydání stavebních povolení ze strany Ministerstva dopravy a ostatních stavebních úřadů. V rámci přípravných prací jsme již provedli přeložky inženýrských sítí, které měly platná stavební povolení. Od zahájení stavby jsme realizovali více než 50 stavebních objektů v celkové hodnotě přes 500 mil. Kč.

Správa Zlín ŘSD nyní pracuje na přípravě navazující stavby 4902.1 Fryšták – Lípa, 1. etapa v délce 1 700 m. V tomto relativně krátkém úseku vybudujeme 6 mostů, 1 mimoúrovňovou křižovatku a 4 protihlukové stěny v délce 751 m. Předpokládaná výše investice činí 3 072 594 000 Kč (bez DPH). Nyní připravujeme dokumentaci pro územní rozhodnutí, o které chceme zažádat v roce 2021. Předpoklad zahájení stavby je v roce 2025, dokončení v roce 2028. Navazující stavba 4902.2 Fryšták – Lípa, 2. etapa je dlouhá 9 300 m. Její součástí je 20 mostů, 2 okružní křižovatky a 225 m dlouhé protihlukové stěny. Předpokládaná cena 2. etapy je 2 722 300 000 Kč (bez DPH). Přípravy jsou ve stejné fázi jako u 1. etapy, stejně tak i předpoklad zahájení prací v roce 2025 a ukončení v roce 2028.

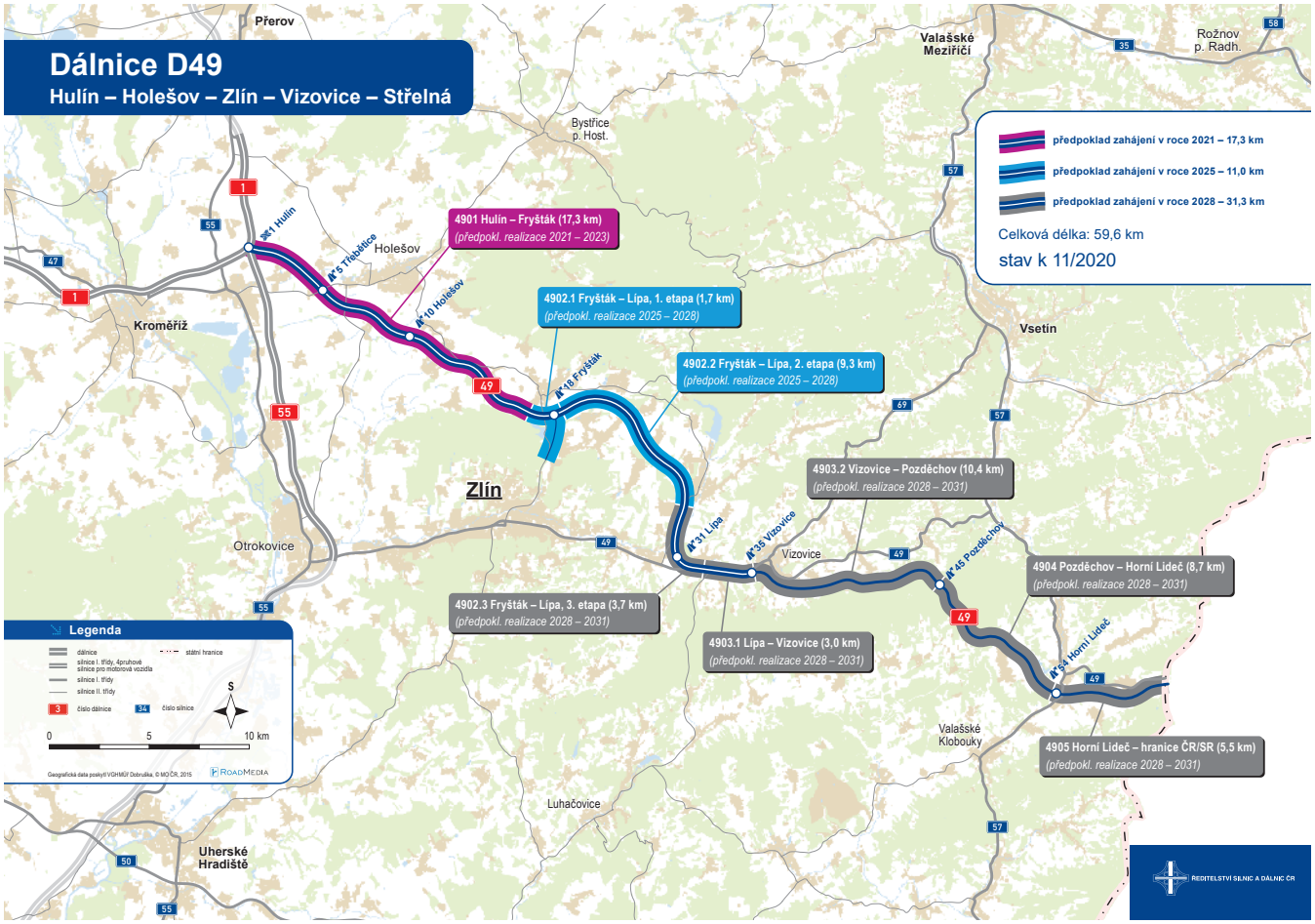
Další navazující stavbou dálnice D49 je úsek 4902.3 Fryšták – Lípa, 3. etapa v délce 3 700 m. Předpoklad zahájení prací v tomto úseku je v roce 2025, dokončení plánujeme v roce 2028.

Poslední 4 navazující úseky jsou ve fázi příprav. Jedná se o tyto stavby: 4903.1 Lípa – Vizovice v délce 3 000 m, 4903.2 Vizovice – Pozděchov v délce 10 400 m, 4904 Pozděchov – Horní Lideč v délce 8 700 m a 4905 Horní Lideč – hranice ČR/SR v délce 5 544 m.

Dálnice D55

Výstavba chybějících úseků dálnice D55 vedoucí z Olomouce až do Břeclavi „nepálí" jen obyvatele dotknutých krajů, ale všechny motoristy, kteří se chtějí pohodlně a rychle dopravit ze severu Moravy na jih. Dálnice D55 spojuje Olomouc s Přerovem, Hulínem a Otrokovicemi. Je napojena pomocí silnice I/49 na krajské město Zlín. Přes úseky kolem Uherského Hradiště, Bzence a Hodonína bude následně u Břeclavi napojena na dálnici D2.

Dálnice D55 je dlouhá 100 km a prochází krajem Olomouckým, Zlínským a Jihomoravským. Je rozdělena do 13 staveb, z nichž 2 úseky jsou nyní v realizaci a 3 již v provozu. Ostatní stavby připravuje Správa Zlín ŘSD.



Přehled 13 staveb dálnice D55:

- 5501 Olomouc – Kokory (Olomoucký kraj)
- 5502 Kokory – Přerov
  - Hulín – Hulín – východ (2,2 km, zprovozněno 2010)
- 5503 Skalka – Hulín (10,8 km, zprovozněno 2010)
- 5504 Otrokovice, obchvat SV (3 km, zprovozněno 2006)
- 5505 Jižní obchvat Otrokovic (v realizaci)
- 5506 Napajedla – Babice
- 5507 Babice – Staré Město Jižní obchvat Otrokovic (v realizaci od 23. 9. 2020)
- 5508 Staré Město – Moravský Písek
- 5509 Moravský Písek – Bzenec
- 5510 Bzenec – Bzenec, Přívoz
- 5511 Bzenec, Přívoz – Rohatec
- 5512 Rohatec – Lužice
- 5513 Lužice – Břeclav

Aktuálně realizujeme stavbu 5505 obchvat Otrokovic, JV, jejíž dokončení je plánováno na podzim 2021. Stavba uleví všem obyvatelům Otrokovic. Veškerá tranzitní doprava ve směru Přerov – Uherské Hradiště bude odkloněna po obchvatu. Navazující úsek 5506 Napajedla – Babice získal nedávno pravomocné územní rozhodnutí. Předpoklad zahájení prací na tomto úseku v délce 7 976 m je v roce 2023, dokončení pak v roce 2026.

V minulém měsíci jsme slavnostně zahájili stavbu úseku 5507 Babice – Staré Město v délce 8 460 m. Nyní provádíme přípravné práce a chystáme přeložky E.ON. Termín dokončení je v roce 2023. Součástí stavby jsou 3 mimoúrovňové křižovatky, 13 mostů a 2 protihlukové stěny v délce 1 999 m.

Dalším úsekem, který Správa Zlín ŘSD připravuje, je 5508 Staré Město – Moravský Písek v délce 8 800 m. K této stavbě jsme již získali právoplatné stavební povolení. Nyní probíhá soutěž na zhotovitele stavby. Máme dokončený pyrotechnický průzkum, připravujeme kácení dřevin a sejmutí ornice. V tomto úseku postavíme 9 mostů, 2 mimoúrovňové křižovatky a 1 protihlukovou stěnu v délce 446 m. Předpoklad zahájení prací je v příštím roce. V provozu bude v roce 2024.

V přípravě je také stavba 5509 Moravský Písek – Bzenec v délce 4 125 m, jejíž součástí je vybudování 1 mostu. Zahájení prací předpokládáme v roce 2022, dokončení o tři roky později. U této stavby již dokončujeme dokumentaci pro stavební povolení a zhruba za měsíc o něj budeme žádat. V průběhu příštího roku 2021 proběhne výběrové řízení na zhotovitele stavby a v roce 2022 bychom stavbu rádi zahájili.

Ve fázi přípravy jsou také úseky 5510 Bzenec – Bzenec, Přívoz v délce 3 225 m a 5511 Bzenec, Přívoz – Rohatec v délce 10 750 m. V těchto dvou úsecích bude postaveno celkem 8 mostů. Předpoklad zahájení obou staveb je v roce 2028. V provozu by mohly být o dva roky později v roce 2030.

Předposledním úsekem dálnice D55 je stavba 5512 Rohatec – Lužice v délce 11 484 m. Její součástí jsou 2 mimoúrovňové křižovatky a 4 mosty. Zde plánujeme zahájení prací v roce 2026, dokončení v roce 2029.

Posledním 13. úsekem dálnice D55 je stavba 5513 Lužice – Břeclav v délce 11 860 m, jejíž součástí jsou 3 mimoúrovňové křižovatky a 2 mosty. Práce zde chceme zahájit v roce 2025 a dokončení plánujeme v roce 2028.

Příprava staveb v Olomouckém kraji

Martin Smolka, ředitel Správy Olomouc, ŘSD

Dostatek finančních prostředků z rozpočtu SFDI přináší významný posun v přípravě staveb dopravní infrastruktury v gesci ŘSD v rámci celé České republiky. Aktuálně se připravuje 78 dálničních a 112 silničních staveb s celkovou délkou přes 1 000 kilometrů. Řada dalších staveb se nachází ve fázi technických studií a procesů EIA před zahájením investiční přípravy.

Na přípravu staveb je v roce 2020 alokována rekordní suma finančních prostředků 3,176 mld. Kč. Limitující tak nejsou finance, ale v některých případech odborné kapacity firem, které projektují a zajišťují inženýrskou činnost.

Přípravu staveb ztěžuje aktuální epidemická situace.

ROK	Tis. Kč	ROK	Tis. Kč
2010	626 212	2015	1 835 000
2011	1 087 954	2016	2 145 200
2012	1 696 481	2017	1 833 000
2013	1 590 000	2018	1 663 880
2014	1 901 531	2019	2 045 000
		2020	**3 175 938**

V Olomouckém kraji, který je křižovatkou významných dálničních (D1, D35, D46, D48, D55) i silničních tahů, působí 4 organizační složky ŘSD. Vedle mateřské Správy Olomouc a historické působnosti Závodu Brno (D1 Říkovice – Přerov, D55 Kokory – Přerov) zasahuje v oblasti přípravy investičních akcí na území kraje také Správa Zlín (I/35 Lešná – Palačov) a Správa Ostrava (D48 MÚK Bělotín – Rybí, I. etapa).

Které stavby v Olomouckém kraji se budou zahajovat v nejbližším období?

Správa Olomouc zahájila v roce 2020 dvě menší investiční akce – rekonstrukci mimoúrovňové křižovatky na dálnici D46 v Prostějově (v pořadí již páté křižovatky) a druhou stavbu na vnitřním průtahu Přerova (tzv. průpich). V investiční přípravě je aktuálně 18 akcí v celkové hodnotě stavebních nákladů 26 mld. Kč.

V následující tabulce je uveden přehled staveb s plánovaným zahájením v letech 2021-2022.

Napojení Šumperska a Jesenicka na dálniční síť

V roce 2021 bude zahájena výstavba **obchvatu Bludova**. Jedná se o třetí stavbu (čtyřpruh v kategorii S 21,5/100) na trase mezi Mohelnicí a Šumperkem. Současně se jedná historicky o největší investiční akci na silnicích I. tříd v Olomouckém kraji. Význam této investice doplní navazující stavba úseku **Postřelmov – Chromeč**. Aktuálně probíhá výběrové řízení. Rovněž byly zahájeny práce na přípravě území (skrývka ornice, kácení dřevin, vytyčovací síť), na které po dokončení výběrového řízení naváže stavba samotného obchvatu.

Délka stavby **I/44 Bludov – obchvat** činí 5 635 m a přivaděče Šumperk 1270, s celkovou délkou mostních objektů 1 219 m a 2 mimoúrovňovými křižovatkami MUK Postřelmov a MUK Šumperk jih. Stavby I/44 Bludov – obchvat a I/11 Postřelmov – Chromeč se blíží k realizaci. Současně jsou na tahu silnice I/44 připravovány i zbývající 2 stavby, které směřují k tomu, že se celá trasa mezi Mohelnicí a Šumperkem vedená ve čtyřpruhu napojí na dálniční síť – dálnici D35 v budoucí mimoúrovňové křižovatce Mohelnice – sever (jež je součástí úseku D35 Staré Město – Mohelnice).

V přípravě jsou tyto investiční akce:

Stavba **I/44 Zábřeh – obchvat** (M62) s předpokládanou hodnotou 1,9 mld. Kč dostala zelenou v říjnu 2017, kdy byl schválen záměr projektu. V roce 2018 začaly úkony spojené s přípravou dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) a navazující inženýrské činnosti (geodetické zaměření a geotechnický průzkum). V roce 2019 bylo zahájeno zpracování DÚR. Dokumentace bude dokončena do konce roku 2020. Následně bude pokračovat inženýrská činnost k vydání územního rozhodnutí. Zahájení stavby je plánováno na rok 2025.

Stavba **I/44 Mohelnice – Vlachov** (M63) s předpokládanou hodnotou 0,9 mld. Kč se nachází ve stejné fázi přípravy jako obchvat Zábřehu. Odlišností ale je, že se tato stavba napojuje do budoucí dálniční křižovatky D35 Mohelnice – sever. Sama o sobě není provozuschopná (lidově končí v poli), a proto její příprava musí být koordinována se stavbou D35 Staré Město – Mohelnice. Pokud se podaří v předstihu připravit MÚK Mohelnice – sever (včetně všech technických souvislostí), může dojít k urychlení zahájení stavby I/44 Mohelnice – Vlachov.

Dálnice **D35 Staré Město – Mohelnice** (M7) má mezi stavbami v Olomouckém kraji jen samé superlativy. Nejdelší (hlavní trasa měří 18,2 km), nejnákladnější (stavební náklady 12,3 mld. bez DPH), nejvíce protihlukových stěn (21 v celkové délce 7,6 km). Stavba zasahuje do 14 katastrálních území ve 2 krajích. Zahrnuje 300 stavebních objektů, z toho tunel Maletín (v délce 1 312,5 m) nebo 29 nových mostů (v celkové délce 3 542 m). Celkový objem zemních prací zahrnuje 3 363 900 m^3 výkopů a 2 148 700 m^3 násypů.

Základní parametry staveb:

STAVBA	Stavební náklady (mil. Kč bez DPH)	Zahájení	Aktuální stav, poznámka
D48 MÚK Bělotín - Rybí, I. etapa	2 704 000	2021	veřejná soutěž, Správa Ostrava
I/44 Bludov - obchvat	2 880 000	2021	veřejná soutěž
I/11 Postřelmov - Chromeč	402 216	2022	stavební řízení, výkupy, PDPS
D55 5501 Olomouc - Kokory	2 260 829	2022	stavební řízení, výkupy, PDPS
I/35 Lešná - Palačov	2 373 246	2022	změna ÚR, výkupy, Správa Zlín
D46 MÚK Držovice	195 008	2022	pravomocné stavební povolení
CELKEM	**10 815 299**		

Zahájení přípravy odstartovalo získání souhlasného stanoviska EIA v únoru 2018. Po vydání stanoviska a stabilizaci trasy byl zpracován záměr projektu, který byl schválen na konci září 2018. V březnu 2019 bylo dokončeno geodetické zaměření trasy. A souběžně bylo zahájeno zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí. V průběhu projekčních prací byly řešeny změny projektu mající vliv na životní prostředí. Tyto změny byly podrobně zanalyzovány a MŽP k nim vydalo kladné stanovisko. Dokončen byl předběžný geotechnický průzkum a rovněž průzkumy životního prostředí. Na konci dubna 2020 byl odevzdán koncept čistopisu DÚR. Aktuálně probíhá inženýrská činnost pro vydání územního rozhodnutí, která bude v roce 2021 završena získáním rozhodnutí. Pro další pokračování projektové přípravy (ve stupni DSP) se připravuje realizace podrobného geotechnického průzkumu tunelu a hlavní trasy. Zahájení výstavby se předpokládá v roce 2025.

Všechny výše uvedené stavby na tahu silnice I/44 a stavba D35 Staré Město – Mohelnice významně zlepší dopravní napojení Šumperska a Jesenicka, ale i Olomouce v důsledku vytvoření alternativy k D1.

O významu dálnice D35 jako strategické dopravní tepny a alternativy k dálnici D1, která propojí Moravu a Čechy (přesněji hlavní město), se nemá smysl na úvod rozepisovat. Význam dálnice nikdo nezpochybňuje. Obecně panuje názor či postesk, že dálnice D35 mezi Hradcem Králové a Mohelnicí měla být už v provozu. Smyslem článku není hledat příčiny, proč tomu tak není, ale informovat o aktuálním vývoji investiční přípravy, který je přes všechny dílčí překážky optimistický.

Všeobecně se ví, že výstavba a příprava dálnice D35 probíhá směrem od Hradce Králové na Moravu. V realizaci jsou úseky D35 Opatovice – Časy a D35 Časy – Ostrov. Ale jak je to aktuálně s přípravou dálnice D35 v Olomouckém kraji a co se připravuje na nejstarším úseku této dálnice mezi Olomoucí a Mohelnicí? Odpověď na tyto otázky naleznete v následujícím textu.

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Olomouc připravuje dvě významné investiční akce. Dokončení dálničního obchvatu Olomouce – stavbu D35 Křelov – Slavonín 2. etapa a novostavbu dálnice D35 v úseku Staré Město - Mohelnice.

Stavba D35 Křelov – Slavonín 2. etapa je poslední úsek dálničního obchvatu Olomouce, který se nedokončil kvůli nesouhlasnému stanovisku jedné z dotčených obcí s vedením trasy. Nedokončený obchvat byl provizorně napojen do okružní křižovatky u obchodního centra Olomouc City (Globus). Tím vzniklo úzké místo, kde nejen v dopravních špičkách vznikají (zejména ve směru od Brna) dlouhé kolony. Toto dopravní řešení navíc omezuje rozvojové aktivity města v této lokalitě. Pozitivní obrat v přípravě této stavby nastal v roce 2018, kdy stavba získala kladné stanovisko EIA (pozn.: vzhledem k tomu, že EIA byla schválena podle zákona č. 244/1992 Sb., bylo nutné vypracovat novou žádost a posudky).

V červnu 2019 byla podána žádost o vydání územního rozhodnutí. Aktuálně v území probíhá podrobný geotechnický průzkum, připravuje se realizace přeložky vedení vysokého napětí. Do konce tohoto roku proběhne veřejná soutěž na zpracování dokumentace pro stavební povolení (DSP) a provádění inženýrské činnosti pro získání stavebního povolení včetně výkupů pozemků. Pro majetkoprávní přípravu bude možné využít právní instituty, které nabízí novela zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury. Předpokládané zahájení stavebních prací je nejpozději v roce 2024.

Stejně jako u dálničního obchvatu Olomouce bylo i pro stavbu **D35 Staré Město – Mohelnice** klíčovým momentem získání kladného stanoviska EIA (únor 2018). Jeho vydání a tím i zahájení celé přípravy stavby bylo oddalováno požadavky ▸

Základní parametry staveb:

Stavba	D35 Křelov - Slavonín 2. etapa	D35 Staré Město - Mohelnice
Délka hlavní trasy	3 166 m	18 360 m
Kategorie	D 22,5/120	D 26/130
Mostní objekty	4	28
Mimoúrovňové křižovatky	MÚK Křelov	MÚK Maletín
MÚK Mohelnice – sever		
MÚK Mohelnice – jih		
Tunely	---	Maletín, délka 1 330 m
Výkopy a výlom	424 217 m³	2 522 700 m³
Násypy	483 222 m³	3 445 100 m³
Předpokládaná cena stavby	**668 236 363 Kč bez DPH**	**10 325 597 000 Kč bez DPH**

města Mohelnice na napojení, které se měnily v čase s tím, jak se měnilo vedení města. Okamžikem získání stanoviska EIA se příprava stavby rozběhla na plno.

Již proběhlo nebo probíhá geodetické zaměření stavby, geotechnický průzkum, soutěž na zpracovatele dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) včetně inženýrské činnosti pro získání územního rozhodnutí, hydrogeologický monitoring a rovněž řada jednání s dotčenými subjekty, obcemi a náročných technických jednání (součástí hlavní trasy je více než kilometr dlouhý tunel).

Do konce letošního roku bude odevzdán koncept DÚR. Po jeho odsouhlasení bude zahájena činnost pro získání územního rozhodnutí. Vše směřuje k tomu, aby stavba byla zahájena nejpozději v roce 2024. Stejně jako u dálničního obchvatu Olomouce bude možné využít právní instituty, které nabízí novela zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury.

Stavba D35 Staré Město – Mohelnice má pro Olomoucký kraj ještě jednu zásadní souvislost. Do křižovatky MÚK Mohelnice – sever se napojuje obchvat obce Libivá. Stavba I/44 Mohelnice – Vlachov patří do souboru staveb na silnici I/44 mezi Mohelnicí a Šumperkem, která má zajistit kvalitní dopravní napojení regionů Šumperska a Jesenicka. Z tohoto důvodu byla věnována velká pozornost technickému řešení MÚK Mohelnice – sever, aby bylo v daném poměrně složitém geomorfologickém území nalezeno optimální napojení dvou směrově dělených čtyřpruhých komunikací.

Dálnice D35 mezi Olomoucí a Mohelnicí byla vybudována v 80. letech bez odstavného pruhu. Dálnice protíná mezi Přímicemi a Sobáčovem CHKO Litovelské Pomoraví. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Olomouc připravuje řadu menších investičních akcí, které mají pracovní označení „Malá modernizace". Jedná se o tyto akce:

- modernizace odpočívky Skrbeň
- realizace protihlukových opatření
- výstavba telematických systémů (instalace optických kabelů, automatický postřik solankou, vysokorychlostní vážení)
- oplocení dálnice
- výstavba ekoduktu
- výstavba nouzových zálivů

Pouze odpočívka Skrbeň má přesně dané umístění (jedná se o vybudování nové moderní odpočívky v místě stávající „odpočívky"). U odpočívky Skrbeň aktuálně probíhají projektové práce. Dokumentace pro společné územní a stavební řízení (DUSP) bude dokončena v březnu 2020. Výstavba moderní odpočívky začne nejpozději v roce 2021.

Všechny ostatní akce je nutné z hlediska jejich umístění, ale i postupu přípravy a následné realizace koordinovat. K tomu probíhají přípravné práce – zpracování účelové mapy dálnice, detailní měření hlukové zátěže, jednání s obcemi, dotčenými orgány.

SOPK v Žiline, obce, mestá výstavbu R6, D3, D1 nezdržujú.

Propojení Česka – Pomoraví a Považia – Slovenska z pohledu obchodních a hospodářských komor

Ján Mišura, ředitel, Slovenská obchodní a průmyslová komora, Žilina

Problematika výstavby diaľnic v Žilinskom kraji, na Slovensku je jeho nielen takpovediac pracovnou náplňou, ale aj prioritnou záležitosťou. Pretože bez diaľnic sa nezlepší podnikateľské prostredie na Slovensku ani v Česku. V mene SOPK Žilina obhajuje záujmy podnikateľov pri budovaní diaľničnej siete. Tvrdí, že pri jej výstavbe sa nielen dá, ale aj musí chrániť príroda a zdroje pitnej vody. A ešte to môže byť lacnejšie. Riaditeľ SOPK v Žiline Ján Mišura v týchto aktivitách spolupracuje s KHK Zlínského kraja s teamom pani riaditeľky Ivety Táborskej.

Na R6, D1 a D3 na Core Corridor TEN-T „Via Czecho-Slovakia" zostávajú nerozostavané štyri kľúčové úseky. Na D49 je to Hulín-Zlín, na D3/E75 úsek Žilina-Kysucké N. Mesto. Medzi Prahou, Zlínom a Tatrami na E50 vláda SR výstavbu tunela medzi Žilinou a Martinom zastavila v r. 2019 a rozostavaný úsek z roku 2010 na E50 Turany-Hubová zastavili zelené mimovládky v roku 2011. Prečo SOPK Žilina s obcami a mestami presadzujú povrchový variant D1 Turany – Hubová bez tunela Korbeľka?

Tunel do Martina začnú znovu stavať v roku 2021. „Taliani" mi povedali, že tunel s meškaním dajú do prevádzky 2021. Vláda tvrdila, že to bude 2023. Odborníci tvrdia, že to bude 2025. Výsledok „riadenia projektu" pre podnikateľov je negatívny. Bude to neskôr ako plánovali „Taliani" a ešte za vyššiu cenu.

Povrchový variant V1o na D1 mimo zosuvného územia presadzujeme, pretože z odborného hľadiska je o stovky miliónov eur lacnejší na investície a o milióny eur lacnejší na prevádzku. Aj keby to boli peniaze z EÚ, sú to naše dane.

Tento variant je rýchlejšie postaviteľný, spotrebuje asi 2,8-krát menej betónu. Súčasne ochráni chránenú vodohospodársku oblasť európskeho významu. Pri klimatických zmenách treba vodu chrániť. Kvantitatívne aj kvalitatívne sa zásoby pitnej vody pod národným parkom zachovajú pre súčasnosť i budúce generácie podnikateľov a obyvateľov. Podnikatelia sú racionálni, chcú lacnejšiu diaľnicu aj lacnejšiu vodu, ktorú nám tu príroda darovala a je pitnou vodou podľa noriem bez úpravy.

Na povrchový variant už neexistuje platné stavebné povolenie. Aké sú teraz možnosti?

Za to, že platné stavebné povolenie v decembri 2019 prepadlo, nesie zodpovednosť exekutíva SR, ktorá podľahla nátlaku mimovládok v roku 2015. Ministri dopravy Figeľ a Počiatek sa snažili splniť podmienky ochrany prírody požadované Európskou komisiou, aby sa dali efektívne využiť už realizované práce v roku 2010 za 40 miliónov eur na úseku D1 Turany – Hubová bez tunela Korbeľka, čím by sa zachránili aj zásoby podzemnej vody. Žiaľ, po nástupe novej vlády v roku 2014 sa na základe tlaku extrémistov z mimovládok politicky rozhodlo v neprospech vody aj diaľnice. Mimovládky však už v roku

Toto je variant V1 s odklonom na D1/R3, Turany – Hubová bez tunela Korbeľka. Ministerstvo životného prostredia s mimovládkami ho zamietlo a tým odložilo dokončenie úseku o 15 rokov.

2009 bránili výstavbe tohto úseku a písali napr. do Európskej investičnej banky, aby na diaľnicu D1 neposkytla financie. Teraz to zdržali tretíkrát. SOPK Žilina, obce a mestá výstavbu diaľnice D1 a D3 nezdržujú. Mafie mimovládok a neziskoviek spolupracujú globálne. Tí čo zdržujú výstavbu úseku D49 Hulín-Zlín podporili mimovládky v SR, aby zdržali výstavbu úseku Turany-Hubová bez Korbeľky.

Ministerstvo tvrdí, že takáto alternatíva už v hre nie je a tzv. „vodná EIA" rozhodne len o kompenzáciách pre dotknuté obce.

Áno, ministerstvo to na stretnutí so starostami a primátormi takto prítomným tvrdilo. Za povšimnutie stojí, že ministerstvo nechcelo, aby si na rokovanie priviedli svojich odborníkov.

Viete prečo, aké sú tam verejné záujmy?

Po prvé: **Povrchová alternatíva V1o splní dva verejné záujmy: ochranu vodohospodárskej oblasti a ochranu prírody.** Sú vykúpené pozemky na cca 85 %. Tento variant je lacnejší na investície aj prevádzku. Teda dá sa následne efektívne ekonomicky pre štátny rozpočet, fondy EÚ a Európsku investičnú banku splniť tretí verejný záujem, postavenie diaľnice D1 Turany – Hubová.

Po druhé: Je podaná žaloba na ministerstvo životného prostredia, že nepostupovali správne a dôsledne pri EIA. Sú tam chyby a predsa o trase rozhodlo. Dodatočne sa robí hydrogeologický prieskum, „vodná EIA". V tabuľkách je uvedené, že variant s tunelom Korbeľka bude drahší len o 100 miliónov eur, pritom v súčasnosti sa už publikuje, že to bude až 300 miliónov eur. Napriek tomu všetkých 8 namietajúcich rozkladov voči EIA ministerstvo životného prostredia zamietlo. O trase sa rozhodlo na základe EIA, ktorá posudzovala prírodu bez koordinácie a realizácie „vodnej EIA". Teraz, keď sa „vodná EIA" ide dopracovať, zaváňa to účelovosťou, aby sa potvrdil tunel Korbeľka. Kto bude mať z toho zisk? Určite nie daňoví poplatníci, teda podnikatelia a obyvatelia Slovenska a Česka.

Po tretie: Prizvaní experti Európskej komisie v rokoch 2010 – 2012 na základe odborných podkladov a analýz odporučili varianty bez tunela Korbeľka. Je zaujímavé, že o niekoľko rokov neskôr ministerstvo životného prostredia odporučilo na základe tých istých podkladov tunel Korbeľka. Vyše dvoch rokov sa čaká na súd! Predbežné opatrenie na zastavenie prípravy dokumentácie pre územné rozhodnutie zamietli. Súd by mal byť objektívny a nezávislý, uvidíme, ako rozhodne. Ak nerozhodne v prospech vody a diaľnice, ešte sú ďalšie možnosti, ako zachrániť pitnú vodu, diaľnicu aj prírodu.

Po štvrté: Počuli sme o tom, že vysoký predstaviteľ ministerstva dopravy na rokovaní s obcami a mestom povedal, že tunel bude a nech rozmýšľajú nad kompenzáciami. Zdá sa, že je to legálna korupcia.

Budete ďalej podnikať kroky proti ďalšej príprave projektu s tunelom Korbeľka?

Áno, obce a podnikatelia by boli sami proti sebe, veď ide o udržanie si prístupu k lacnej pitnej vode bez úpravy a o nižšiu cenu diaľnice za 1 km. Preto majú etické aj morálne právo využiť ďalšie odborné možnosti ochrany vody, prírody a diaľnice. Posúdiť to treba racionálne bez extrémistických úchyliek. Pozitívne v tejto chvíli je aspoň to, že ministerstvo dopravy súhlasilo, aby obce navrhli dvoch členov komisie na posudzovanie problémov vody a diaľnice. Nevieme však, aké právomoci komisia bude mať. Či to nie je placebo pre obce.

Už v súčasných materiáloch, a to bez „vodnej EIA", sa konštatuje, že realizáciou projektu s tunelom Korbeľka sa zhorší kvantitatívny stav podzemnej vody. Podľa legislatívy EÚ a rozhodnutia súdneho dvora sa to pri takejto stavbe nesmie stať. Prečo rozhodli o trase bez „vodnej EIA"? Prečo počítajú v projektoch s novým vodojemom a novými vodovodmi, keď sú si takí istí, že tunel Korbeľka nezhorší kvantitu zásob podzemnej pitnej vody? Zároveň je tu postavený zálohový vodovod pre Martin a Turiec, keď sa zníži výdatnosť ich prameňov. A výdatnosť sa v dôsledku klimatických zmien znižuje, čo je potvrdené dlhodobou analýzou. Dodávky vody majú ohrozené aj obce, cez ktoré diaľnica nemá prechádzať. Prečo na úsek s tunelom zvyšujeme enormne náklady, keď peniaze sú potrebné v zdravotníctve, školstve alebo na iné úseky D3? Realita a príklady neustálej straty podzemnej vody na tuneloch Višňové (Malá Fatra tu vysychá), Milochov, Skalité atď. potvrdzujú náš odborný pohľad, že akokoľvek podrobný hydrologický prieskum nedokáže stopercentne zistiť prepojenia a trasy zásob podzemnej vody. To nám potvrdili aj realizátori stavieb tunelov, ktorí dodržujú projekty odborníkov, a aj tak sa vydrénuje alebo stratí okolo tunela voda do širokého okolia.

Na tuneli Višňové uniká 250 – 350 litrov vody za sekundu už od roku 2001. Čo by dali na Morave za to keby toto množstvo by sme dodávali „len tak" potrubím do Česka ako to „len tak" drenujeme do Váhu, pretože je už bez drahej úpravy nepoužiteľná. Skratka projektanti vydrenovaniu za zmysluplných nákladov nevedia zabrániť. A Veľká Fatra je ešte väčšia „špongia plná vody" ako Malá Fatra. Pri tuneli Korbeľka voda nebola posúdená cez „vodnú EIA" a o tuneli sa rozhodlo iba jednostranne na základe EIA, ktorá posúdila len vplyvy na prírodu. To legislatíva EK nedovoľuje. Vyzerá to tak, že toto ekologické a ekonomické barbarstvo, ktoré sa pripravuje za naše dane pod dohľadom odborníkov z ministerstva životného prostredia a NDS za akúkoľvek vysokú cenu, chcú realizovať. Zdá sa, že sa správajú ako dobrodruhovia na divokom západe USA. Asi zabudli, že Slovensko je súčasťou civilizovanej Európy a „Hodnota za peniaze" mlčí.

Čo by sa dalo za ušetrených 300 miliónov eur na trase Turany – Hubová postaviť?

Za to sa dá postaviť na Slovensku v súčasnosti najpotrebnejší úsek diaľnice D3 Žilina – Kysucké N. Mesto alebo úsek na R6 Púchov-Mestečko. Keď sa bude racionálne, rozumne, ekologicky rozhodovať, budú sa aj šetriť financie, aj sa zachráni pitná voda (nevznikne nová vodná kauza ako tunel Višňové). A za ušetrené peniaze sa postaví úsek D3 alebo R6, na ktorý vraj nezostávajú peniaze. Celý úsek Turany – Hubová so zabezpečením ochrany rašeliniska a vody na už na 85 % vykúpených pozemkoch by tak bol v prevádzke o niekoľko rokov skôr.

Kto navrhoval provizórne riešenie na úseku Žilina–Kysucké N. Mesto?

Bol to petičný výbor Kysúc, samosprávny kraj a NDS. Mestá, obce, Kia Motors Slovakia, SOPK Žilina nesúhlasili s týmto riešením. Zdá sa však, že niekto potreboval oddialiť začiatok výstavby tohto úseku o ďalších 5 rokov. Najsmutnejšie na tom je, že to presadzujú samotní niektorí Kysučania. Nehovoriac o zaplatených tisícoch eur z daní za analýzu, či je to vhodné. Minister provizóriom v októbri zamietol, tým sa ale oddialil začiatok výstavby D3 do Česka. Bude stavať zatiaľ iba privádzač do mesta bez D3!?

Čo bolo podstatou tohto riešenia na D3?

Navrhovali premostiť semafor na križovatke do mesta dočasnými provizórnymi železnými mostami, kadiaľ by prechádzali autá 20-km rýchlosťou. Tento odborný nezmysel a jeho posudzovanie spôsobuje ďalšie odkladanie výstavby tohto úseku. Niektorí dopravní ▸

inžinieri na protest a s komentárom, že je to ďalšie zdržovanie zo strany štátu a petičného výboru, odišli z rokovania o tomto probléme na samosprávnom kraji. SOPK Žilina, Kia Motors Slovakia, mestá a obce sú tiež proti provizórnemu riešeniu a sú za urýchlené doprojektovanie a začatie výstavby úseku. Realita je taká, že v roku 2020 sa „hľadá dokumentácia".

Aké boli pôvodné plány s týmto úsekom?

Tento úsek je multimodálny TEN-T Core Corridor s intenzitou dopravy 30-tisíc áut za deň. V roku 2016 zanechal investičný riaditeľ harmonogram prípravy výstavby tak (odsúhlasený mestom a obcami), že najneskôr v roku 2018 sa má začať stavať. Žiaľ, 26. mája 2020 sme sa z Hospodárskych novín dozvedeli, že vraj sa v kompetentných inštitúciách hľadá dokumentácia k príprave tohto úseku. To je škandál. Myslíme si, že okolo tohto úseku D3 Brodno – Kysucké Nové Mesto sa potichu hľadajú skutočnosti, „objektívne" postupy, ako to spomaliť. Pritom oficiálne na medzivládnych komisiách Slovensko-poľskej aj Slovensko-českej zástupcovia ministerstva dopravy SR prezentujú, že D3 je ich najvyššia priorita. Reálne sa začne stavať v roku 2023. Priorita tak zostáva iba na papieri, a to už od roku 2000.

Popíšte realitu na Slovensku v smere na Česko.

V roku 2023 bude Slovensku chýbať z 50 km D3 ešte 24 km. Poliaci budú mať v tomto roku v prevádzke všetkých 50 km úseku od hranice po

Bielsko Bialu a Česko všetkých 30 km od hranice vo Svrčinovci po diaľnicu D48 v Českom Těšíne.

A čo prípojka od D3 – rýchlocesta R5 do Česka?

NDS oznámila ministerstvu životného prostredia v lete tohto roku pri príprave dokumentácie na ekodukt, že od rýchlocesty R5 po českú hranicu (1,8 km) sa upúšťa. To znamená, že ministerstvo nemusí posudzovať ekodukt s dvoma budúcimi otvormi pre R5, ekodukt sa podľa tohto postaví bez „otvorov" ktorými by mala prechádzať R5. No R5 je multimodálny koridor, takže bez súhlasu Česka a akceptácie Európskou komisiou sa od R5 nemôže upustiť. Čiže tie otvory v ekodukte bude treba napokon predsa len urobiť. Je to úmysel, alebo neodbornosť? Z hľadiska ekonomickej efektívnosti, keďže R5 je projektovaná niekoľko metrov od železnice, je to odbornosť a ekonomika „par excelance". Kto teda reálne spomaľuje?

Teraz bol Slovenskom vypísaný tender na výstavbu ekoduktu kde sa upustilo od rýchlostnej cesty čo i len v polovičnom profile v smere na Ostravu, Českú republiku!?

Spracované 27. 11. 2020

Dálnice D1 0136 Říkovice – Přerov. Jaký je aktuální stav a výhled

David Fiala, ředitel závodu Brno, ŘSD

Obrazně řečeno je tento poslední nedostavěný úsek dálnice D1 na křižovatce, na křižovatce okružní. A v následujících dnech a týdnech se uvidí, jak z ní vyjede. Prozatím se ve změně územního řízení točí v kole. Týden starým rozhodnutím Krajský soud v Ostravě zrušil rozhodnutí Krajského úřadu v Olomouci o odvolání, kterým potvrdil potřebnou změnu územního rozhodnutí.

Ve zrušujícím rozsudku konstatoval pochybení stavebního úřadu Magistrátu města Olomouc, který měl vynechat některé podmínky ze závazných stanovisek, a odvolacímu orgánu vytknul to, že je nedoplnil. To je ta jednodušší část. Konstatoval také nezákonnosti závazného stanoviska EIA, kdy je podle názoru soudu potřeba řešit zimní údržbu před umístěním stavby, a to již v reakci bude vyžadovat proces. Bohužel o procesy jde při povolování toho úseku dálnice v posledních letech především. Cílem účasti spolků v řízení není žádná regulérní starost o životní prostředí, přínosy zprovoznění stavby převáží nad negativy. Pokud by někdo váhal, doporučuji se přes den zastavit na hodinu někde u vlakového nádraží nebo Tesca v Přerově.

Cíl spolků je prostý a z pohledu odpůrce dálnice pochopitelný, jde jim jen o to, aby nebylo stavební povolení v právní moci do 30. 11. 2021, kdy této stavbě končí platnost posouzení vlivu na životní prostředí. Ke cti spolků čítající nižší desítky členů lze bohužel konstatovat, že dělají jen to, co jim právní řád umožňuje, a svým způsobem tak nastavují pověstné zrcadlo složitému právnímu prostředí, ve kterém se každý, a to nejen infrastrukturní in-

vestor a stavbu povolující úřad, pohybuje. Dokud bude platit, že zbrzdím cokoli o jeden rok jednou podepsanou větou žádající o přezkum závazných stanovisek pro jejich nezákonnost, moc lepší to nebude.

V kontextu uvedeného je rázem největším problémem dálnice její zimní údržba. Ta se standardně řeší před kolaudací. Podle mého zcela slepý výstřel něco trefil. Problematika je v dokumentaci řešena v souladu s platnou legislativou a normou, pod dohledem dotčených orgánů vydávajících závazná stanoviska pro územní řízení a znající poměry v území. Existence II. pásma ochrany podzemních vod není novinkou, a proto jsou všechny vody z tělesa dálnice odváděny, nic se nevsakuje. Ta podmínka je v už pravomocném územním rozhodnutí. Stavba je již dávno umístěna a dokonce část v napojení na I/55 u Říkovic postavena, zkolaudována, provozována.

Za standardních okolností takový názor soudu stojí za revizi u NSS, nyní je však tento výjezd z okružní křižovatky slepou uličkou. Nemáme ani těch 90 dnů zákonné lhůty pro rozhodnutí NSS a neumím si odpustit zmínku o sousední D5502 Kokory – Přerov, která leží na NSS od června 2018. Podle všeho se z okružky na změnu územního rozhodnutí dostaneme někdy v lednu/únoru 2021. Opravené rozhodnutí se jistě stane terčem pro spolky z Pardubic, Tetčič, Brna a Dluhonic. Možná se přidá někdo z Teplic a Aše. Už ale poběží potřebné stavební řízení.

Do pozadí tak nyní ustupují úspěchy v přípravě. Je téměř dokončena majetkoprávní příprava stavby, kdy se ale bez změny územního rozhodnutí oddalují některá potřebná vyvlastnění. Také na konci srpna podané žádosti o stavební povolení nyní zůstanou přerušeny. Pokračujeme v přípravě tendru na zhotovitele stavby, který zahájíme do konce roku 2020. Tak aby stavba měla včas zhotovitele i stavební povolení.

Podívejte se prosím na www.dalniceprerov.cz/petice. Děkuji za podporu a aktivitu Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury z.s.