



DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA JE DOSUD NENAPLNĚNÁ PRIORITA



4: Konference Střední Morava – křižovatka
dopravních a ekonomických zájmů



6: Petr Zahradník: Dopravní infrastruktura
je dosud nenaplněnou prioritou



10: Aktuální stav přípravy investičních
akcí na železniční infrastruktuře

Z obsahu**Strana 5**

Hospodářská komora ČR podporuje
dopravní rozvoj Střední Moravy

Strana 7

Financování staveb v letech 2018 až 2020

Strana 8

Mýtné a jeho perspektiva na českých
silnicích

Strana 12

Bude stavebnictví dál Popelkou?

Strana 15

Diaľničná realita 2017 na Slovensku

Strana 17

Rok 2017 – smutné výročí: Stavba D49
čeká už 10 let na stavební povolení!

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 6. ročníku:
24. listopadu 2017.

Foto na titulní straně: archiv Eurovia

V roce 2018 pořádáme

MORAVSKÉ DOPRAVNÍ FÓRUM

OLOMOUC

9. 4. 2018

STŘEDNÍ MORAVA

křižovatka dopravních
a ekonomických zájmů

LUHAČOVICE

20. 9. 2018



**Na začátku všeho
je cesta**

PF₂₀₁₈

Vážení přátelé,
opět se scházíme nad magazínem Dopravní fórum, který pravidelně vydáváme koncem roku, a který je především bilančním shrnutím hlavních aktivit Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě (SRDIM), které se dlouhodobě zabývá podporou a koordinací infrastrukturních projektů v oblasti střední a východní Moravy.

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

Výstupy z obou odborných setkání jsme předali představitelům veřejné správy, včetně premiérů a ministrů české i slovenské vlády. Projevující se skepsí, která je vyvolaná pomalým tempem v přípravě prioritních projektů dopravní infrastruktury, byla citelně znát zejména na podzimní konferenci v Luhačovicích. Ve spolupráci s ŘSD ČR jsme zde prezentovali přehlednou mapu, na které jsme vyznačili projekty, které jsou systematicky blokovány tzv. ekologickými iniciativami. A pohled to byl velmi tristní – jedná se o 13 důležitých projektů v ČR...

Pro zdokumentování veřejného zájmu jsme iniciovali „Petice za urychlení přípravy a realizace dálničních staveb D 49 a D 55“ (plný text petice je uveden na jiném místě magazínu). Po dosažení 10 000 podpisů bude petice předána k projednání na plenární zasedání senátu. Chceme tím dosáhnout stavu, že hlas občanů Moravy silně zazní v Parlamentu ČR a také chceme vyjádřit občanský postoj, že dobudování kapacitní dopravní infrastruktury si veřejnost jednoznačně přeje a že soustavné obstrukce ekologických aktivistů jsou pouze okrajovým názorem marginálních skupinek.

Česká legislativa bohužel umožňuje nepředvídatelné a také opakované napadání správních rozhodnutí, což ekologičtí aktivisté bohatě využívají a při tom se schovávají za zájmy veřejnosti. Proto jsme také iniciovali zmíněnou petici, abychom zdůraznili, že se nepodařilo dostatečně silně vstoupit v úvahu veřejné mínění a většinové názory občanů. Jako příklad uvedu přípravu dálnice D 49 Hulín-Fryšták, která je již roky přerušena kvůli chráněnému živočichovi „křečkovi polnímu“ přesto, že se na této stavbě podle odborníků v současnosti vůbec nevyskytuje.

Reálný stav přípravy projektu budí dojem, že jsou spíše nadřazovány zájmy úzké skupinky ekologických aktivistů pod rouškou ochrany přírody nad ochranu a zájmy lidí žijících v okolí stavby, kteří trpí vysokou hustotou dopravy, exhalacemi, hlukem a vysokou nehodovostí. Není přece možné připustit, aby byly zveličovány zájmy křečka polního nad oprávněné zájmy lidí, žijící v této části České a Slovenské republiky.

S obdobnými problémy se potýká i projekt D 55 v oblasti „Bzenecké Doubravy“, kde se pro změnu zase vyskytuje „lelek lesní“ a „skřivan lesní“, ale také se nám vyskytuje chráněný živočich v úseku dálnice D 0136 Říkovice-Přerov a příprava projektu je blokována z obdobných důvodů.

Z uvedeného přehledu mnohdy nabývám dojmu, jako by „homo sapiens“ snad nebyl živočišným druhem a neměl mít stejnou ochranu jako ti, kteří jsou definováni zákonem...!? Mám tím na mysli především zákon č. 114/1992 Sb., týkající se ochrany zvláště chráněných živočichů, který ekologické iniciativy zneužívají, a výjimky, které v souladu s tímto zákonem příslušné orgány na návrh investora vydají, pravidelně napadají a v případě, že neuspějí ani u odvolacího orgánu, obrátí se na soud – a tady se mění odborná tematika za hru paragrafů a procedur, které s podstatou problému prakticky vůbec nesouvisí. A tak se ekologickým aktivistům úspěšně daří blokovat řadu významných staveb a to bez jakékoliv reálné zodpovědnosti za důsledky svého počínání.

Problematiku neúměrně dlouhé přípravy bohužel nevyřeší nový stavební zákon ani nově zavedený institut tzv. „jednotného přípravného řízení“. Jsem přesvědčen, že bez zásadní politické podpory ve formě zákona o definování konkrétních infrastrukturních staveb, který by pro vybrané projekty stanovil „SPECIÁLNÍ“ podmínky pro jejich přípravu a realizaci, nemůžeme v reálném čase dobudovat v ČR páteřní dopravní síť (tedy asi 750 km dálnic), ale hlavně nebudeme schopni zajistit konkurenceschopně vybavené území podmiňující rozvoj ekonomiky státu i jednotlivých regionů.

Naopak v oblasti železniční infrastruktury se daří projekty připravovat bez vážnějších komplikací, jak ostatně dokumentuje i navažující článek týkající se Modernizace a elektrizace železniční tratě Otrokovice-Zlín-Vizovice, včetně moderního Dopravního terminálu Zlín-centrum.

Věříme, že pokračující příprava dalších projektů souvisejících s modernizací železničních tratí na Moravě umožní jejich brzké zahájení v příštích letech.



Vážení přátelé,

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

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

K dosažení našich společných cílů nám nezbývá nic lepšího, než aktivně spolupracovat. Je zkrátka potřebné, abychom všechna naše slova přetavili do skutečných činů a výsledků společné práce. Veřejnost to od nás očekává. Věřím, že i tento magazín se může stát vhodnou inspirací pro naši další společnou práci. Pokud byste připojili váš podpis pod zmíněnou petici, budeme velmi rádi.

Závěrem mi dovoluji, abych vám všem poděkoval za spolupráci a popřál radostné Vánoce a mnoho úspěchů v roce 2018.

Libor Lukáš,

předseda Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě

Děkujeme partnerům sdružení: společností BARUM CONTINENTAL, TESCOMA, ČESKÁ ZBROJOVKA, MEOPTA OPTIKA, ALPINE Bau CZ, EUROVIA, SWIETELSKI stavební, STRABAG, PORR, HBH Projekt, SKANSKA, Dopravoprojekt Brno, VUT Brno, UTB Zlín, CREAM Real Estate, METROSTAV/KKS, Vysoká škola logistiky a dalším partnerům – fyzickým osobám jakož i ostatním společnostem, jako jsou SŽDC, Z-Group, Firesta, TAST ORN, SUDOP, VIAPONT, Pragoprojekt, Centropjekt, SAMDI, Colas, REPONT, VIADESIGNE, SUS Zlínska, SUS Kroměřížska, SUS Slovácka, SUS Valašska, PK Ossendorf, Tatra Trucks, Dopravoprojekt Ostrava, Slovácká těžební, ale i dlouhodobým podporovatelům Olomouckému a Zlínskému kraji, našim mediálními partnery, zejména časopisu Stavební server.com a dalším, za všestrannou podporu, která nám umožňuje rozvíjet aktivní činnost ve prospěch rozvoje DI na Moravě

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

Dělejme zákony hlavně pro lidi, křečci prosperitu nezajistí

Podpora systémové legislativní změny, tak aby se mohla v ČR dostavět páteří dopravní infrastruktura – to bylo jedním z impulzů pro konání již VII. ročníku mezinárodní konference, kterou uspořádalo „Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě“ ve čtvrtek 21. září 2017 ve Společenském domě v Luhačovicích.



„Cílem občanského sdružení je aktivně ovlivnit proces přípravy prioritních projektů našeho regionu, které jsou soustavně napadány několika ekologickými aktivisty, kteří zneužívají nedostatky legislativy a blokují jejich přípravu a realizaci. Nejen k tomuto tématu, ale i k dalším koncepčním otázkám souvisejícím s dopravní infrastrukturou, je tato konference vhodnou diskusní platformou,“ uvedl předseda Libor Lukáš.

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

ni Olomouckého, Moravskoslezského a Zlínského kraje a předsedové Trenčianského a Žilinského kraje. Konference reagovala na současný stav přípravy a realizace projektů dopravní infrastruktury a kriticky zhodnotila stav legislativy, která doslova znemožňuje plynulou přípravu a realizaci nosných staveb dopravní infrastruktury. Debata se nesla v oblasti problematiky stavebního zákona a o potřebě razantní změny této normy, včetně potřebné změny zákona o Urychlení výstavby dopravní infrastruktury (416/2009 Sb) a dalších otázek souvisejících s průtahy při legalizaci liniových staveb. „Dělejme zákony hlavně pro lidi, křečci nám pro-

speritu a rozvoj nezajistí“ glosoval pozadí přípravy dopravní infrastruktury neformálně Libor Lukáš.

Hlavním tématem konference byla problematika připravenosti a realizace infrastrukturních projektů pro současné plánovací období EU v letech 2014-2020. V této souvislosti bylo zdůrazněno, že zásadní negativní vliv na neutěšený stav přípravy prioritních staveb v regionu střední a východní Moravy má zejména aktivistická činnost některých ekologických spolků a problémy majetkové přípravy staveb. Z této situace vyplývají i vážná rizika opoždění jejich přípravy a realizace v tomto programovém období.

Přítomní vyjádřili porozumění a podporu „Petici na podporu infrastrukturních projektů dálnice D49 Hulín-Fryšták-hranice ČR/SR a dálnice D55 Otrokovice-Staré Město-Břeclav“, kterou připravilo SRDIM. „Výsledky petice budou využity k podpoře snahy zástupců samospráv, usilujících o urychlení přípravy a realizace těchto významných rozvojových projektů. Věřím, že se naším společným úsilím podaří nakonec překonat dlouholeté obstrukce ekologických aktivistů a že realizací této stavby přispějeme k potřebnému rozvoji regionu Střední Moravy i Slovenského Pováží,“ dodal předseda sdružení Libor Lukáš. Účastníci setkání se shodli na urychlení přípravy několika dopravních projektů, viz text Luhačovické výzvy.

Významní hosté z Evropské komise, Evropské investiční banky a další poukázali na možnosti financování výstavby dopravní infrastruktury po roce 2020. Příklad Využití projektu PPP u výstavby obchvatu Bratislavy a opatření k podpoře investic přijatá EK za podpory EIB musí být inspirativní pro další období výstavby dálniční sítě v ČR. Podrobnější informace o konferenci naleznete na adrese www.konference-morava.cz.

Luhačovická výzva 2017

Účastníci mezinárodní konference „Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“ konstatují:

- Kvalitní dopravní propojení, navazující na mezinárodní dopravní propojení trans-evropských sítí „TEN T“, nemá střední a východní Morava dobudované. Všechny prioritní stavby jsou v současnosti dlouhodobě blokovány obstrukčním přístupem některých ekologických aktivistů.
- Komplikovanost investorské přípravy staveb, zejména v oblasti živ. prostředí a majetkové přípravy, neumožňuje realizovat záměry a je překážkou udržitelného rozvoje ČR a představuje zásadní riziko v čerpání prostředků EU.
- Legislativní prostředí v ČR je nepřiznivé urychlenému dobudování páteří sítě dopravní infrastruktury. Pro dosažení těchto cílů je zcela nezbytné upravit legislativní prostředí a právní řád tak, aby byl srovnatelný s ostatními vyspělými zeměmi EU a zásadně preferovat zájmy státu nad partikulárními zájmy.

• Rigidnost aplikace Zákona o veřejných zakázkách vede k ne hospodárnosti a alibismu v rozhodování u investorských organizací. Využití vícekritériálního zadání, včetně nákladů životního cyklu, a výběr dodavatele na základě preference osvědčených dodavatelů není prakticky realizovatelný.

• Současný způsob financování dopravní infrastruktury není kontinuální a předvídatelný pro dobudování prioritní sítě do roku 2030. Dlouhodobá stabilizace oblasti financování znamená i zamyšlení se nad udržitelností současného dominantního mechanismu daňového financování a jeho postupného nahrazení výkonným financováním, včetně PPP.

Čeká nás strategické rozhodnutí o financování výstavby dopravní infrastruktury po ukončení OPD2, ale také udržitelné financování silnic II. a III. třídy, které jsou v tuto chvíli stále finančně nepokryté a u nichž je eventuelní příspěvek státu nahodilý.

Účastníci mezinárodní konference „Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“

považují za důležité dokončit přípravu a realizovat důležité infrastrukturní projekty v regionu Střední a Východní Moravy a Slovenského Pováží.

V oblasti silniční infrastruktury:

- Dořešit obstrukční postup ekologických aktivistů a následně neprodleně zahájit výstavbu dálnice D49 jako součást evropské sítě „core network“ stavbou 4901 v úseku Hulín – Fryšták a urychlit přípravu navazujících staveb 4902 v úseku Fryšták-Lípa pokračováním na Vizovice a dále na hranici ČR/SR Střelná a na slovenské straně připravit a realizovat navazující rychlostní silnici R6 Lazy pod Makytou - Púchov s napojením na D1 (Beluša/SR), a učinit tak zásadní posun v propojení střední a východní Moravy se sousedními regiony Slovenska.
- dokončit výstavbu dálnice D1 v ČR jako hlavní dopravní tepny spojující západ s východem republiky, a to urychlením přípravy chybějícího moravského úseku D1 stavby 136 Říkovice – Přerov,

- urychlit přípravu a výstavbu dálnice D55 v úseku Olomouc - Přerov a v úseku Otrokovice – Staré Město - Uherské Hradiště - Bzenec s prodloužením do Hodonína a Břeclavi a napojením na dálnici D2; dořešit technické řešení průchodu trasy D55 v lokalitě „Bzenecké Doubravy“, a urychlit přípravu tzv. východní tangenty;
- v kontextu závěrů Studie proveditelnosti D55 připravovat rovněž i důležité silniční propojení – „Propojení silnice I/50 a I/55“;
- pokračovat v přípravě a výstavbě silnice I/35 Valašské Meziříčí – Palačov (D48) a přípravě silnice I/57 obchvat Valašské Meziříčí s pokračováním na Vsetín,

- přijmout účinná opatření k významnému urychlení přípravy jednotlivých úseků D35, v úseku Hradec Králové - Mohelnice,
- urychlit přípravu a realizaci rychlostní silnice I/44 v úseku Mohelnice – Jeseník a její napojení na dálnici D35.

V oblasti železniční infrastruktury:

- urychleně dokončit přípravu a realizovat modernizaci trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice,
- urychlit proces přípravy a realizaci modernizace a zdvoukolejnění trati Brno-Přerov a elektrizaci navazujícího propojení Kojetín – Kroměříž – Hulín, a tím připojení krajského města Zlín do koncepce Rychlých spojení na železnici.

- urychlit proces přípravy a realizace modernizace a elektrizace trati Staré Město – Uherské Hradiště – Luhačovice/Bojkovice/Veselí nad Moravou,
- urychlit proces přípravy a realizace modernizace 9. nákladního železničního koridoru v TEN-T v úseku Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí - Vsetín – Horní Lideč s prioritní realizací stanice Vsetín.

V oblasti vodní dopravy:

- pokračovat v přípravě výstavby plavební komory na řece Moravě – jez Bělov,
- pokračovat v přípravě propojení rekreační oblasti Pahrbeek v Napajedlech s korytem Moravy.

Hospodářská komora ČR podporuje dopravní rozvoj Střední Moravy

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

Střední Morava byla vždy významnou křižovatkou obchodních tras, které spojovaly jednak Moravskou bránou a jantarovou stezkou povodí Dunaje a Odry, jednak Čechy a Kladsko údolím Moravy směrem k Dunaji. Tuto roli si ponechává i dnes jako křižovatka dálnic D1, D35, D46, D55 a připravované D49, a vedle toho i prostor 1. až 3. železničního koridoru s významnými uzly Olomouc a Přerov. Hospodářská komora jednoznačně podporuje udržení kvality a urychlení rozvoje dopravních sítí Střední Moravy a je mimo jiné potěšena tím, že došlo k přezkoumání původních představ o zrušení vnitrostátního veřejného a mezinárodního neveřejného letiště Přerov – Bochoř s tím, že se stane součástí připravované průmyslové zóny s multimodální dopravní obsluhou.

Česká ekonomika v současné době zažívá poměrně vysoký hospodářský růst (meziroční růst ve 2. čtvrtletí 2017 činil 4,7%) a má zároveň nejnížší míru nezaměstnanosti v EU, přičemž registrujeme nebývalý růst mezd. Rozvoj ekonomiky zvětšuje prostor i pro dopravní investice, a z nich by Střední Morava měla dostat svůj zasloužený díl. V plánech dopravní infrastruktury, například v Dopravních sektorových strategiích, existuje celá řada dlouho připravovaných projektů. Jejich příprava však zdaleka nepostupuje tak rychle a účinně, jak bychom si přáli.

Málokdo pochybuje o tom, že pomalá příprava a realizace klíčových investičních akcí v dopravní infrastruktuře má své obecné příčiny. Patří k nim především dlouhodobě nekvalitní územní a stavební legislativa. Základním požadavkem je významné urychlení územního a stavebního řízení včetně procesu EIA alespoň na úrovni okolních zemí. Nedávno schválená novela stavebního zákona sice přinesla určité zlepšení, avšak nepřináší dostatečnou preferenci strategických infrastrukturních staveb. Zákon č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury nesplnil očekávání, a ukazuje se tudíž potřeba jeho náhrady novou legislativou, která by dala na výběrové bázi zásadní prioritu strategickým dopravním stavbám státu, obdobně jako je tomu například v Německu nebo v Rakousku s jejich parlamentem schvalovanými a průběžně kontrolovanými investičními plány. Hospodářská komora se v tomto směru velmi silně angažuje.

Hospodářská komora sleduje spolu s podnikateli Střední Moravy s velkou nespokojeností zpoždění ve výstavbě dálnice D1 na úseku Říkovice – Přerov stejně jako průtahy v přípravě a výstavbě dálnice D49, která má klíčový význam pro kvalitní silniční napojení Zlína, ale je i obnovou kdysi velmi významného spojení mezi Českou republikou

a Slovenskem. Rovněž nás netěší problémy s majetkoprávním vypořádáním na trase D55 u jihovýchodního obchvatu Otrokovice. Střední Moravy se svým okrajem dotýká také vážnoucí dostavba dálnice D35, nicméně její význam je daleko větší; má umožnit odtížení těžce zkoušené dálnice D1 i lepší obsluhu Šumperka a Olomouce. Nejsme také spokojeni s dosavadním řešením potřebného objemu investic do modernizací krajských silnic.

Nedávny podpis smlouvy o financování regionální železnice v letech 2020 až 2034 mezi státem a Asociací krajů dává i Střední Moravě dostatečné záruky k tomu, aby mohla rozvíjet veřejnou železniční osobní dopravu v dostatečném a postupně rozšiřovaném rozsahu. To je určitě pozitivní zpráva. Hospodářská komora podporuje co největší uplatnění nabídkových řízení v dotované železniční dopravě, protože v nich vidí základní nástroj, jak koncepčně a hospodárně naložit s nedostatkovými finančními prostředky, a to plně ve prospěch kvalitních služeb cestujícím.

Již delší dobu komora podporuje přípravu programu Rychlých spojení, který se má dotknout Střední Moravy především spojnici Brno – Ostrava, která má procházet významným železničním uzlem Přerov. Odtud by měly být napojeny na vysokorychlostní síť Olomouc a Zlín. V programu je však ještě mnoho nedořešených otázek. Patří k nim i zatím předpokládaná modernizace trati Brno – Přerov na rychlost maximálně 200 km/h s tím, že po této trati mají jako doposud projíždět všechny typy vlaků včetně poměrně časté příměstské dopravy brněnského uzlu. To může vytvářet velmi složité situace generující častá zpoždění rychlých vlaků. Stojí proto za zvážení objektivně posoudit možnost vybudování klasické vysokorychlostní tratě v rozumném časovém horizontu.

Hlavním posláním Hospodářské komory České republiky je vytvářet příležitosti pro podnikání, prosazovat a podporovat opatření, která přispívají k rozvoji podnikání v České republice, a tím i k celkové ekonomické stabilitě státu. Tomuto poslání jsme věrni i na Střední Moravě a velmi oceňujeme také aktivní činnost, kterou v tomto směru vykonává Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě. Chtěl bych ujistit, že Hospodářská komora bude i nadále otevřená podpoře potřeb a zájmů regionu Střední Moravy v oblasti dopravní infrastruktury a dopravy a bude pozorně naslouchat hlasům zdejší veřejnosti.



Dopravní infrastruktura: Dosud nenaplněná priorita

Ing. Petr Zahradník, MSc., člen Evropského hospodářského a sociálního výboru, Brusel, ekonom, Česká spořitelna

Klíčovou výzvou pro rozvoj dopravní infrastruktury v České republice je uvést do souladu potřeby České republiky a strategické úvahy na úrovni EU (a tuto výzvu též prakticky naplnit). Identifikace potřeby České republiky spočívá v inventuře stavu a přiznání, že stavebnictví ztratilo vysokou míru propojení s vývojem hospodářského cyklu a stává se rukojmím neschopnosti využívat velkorysé možnosti finančních rámců EU i vlastních rozvojových pravidel strategických (územní plánování) i procesních (obsah stavebního zákona a jeho praktické uplatňování).

Včetně přímo propojených služeb projektového, inženýrského a architektonického typu činí aktuální podíl stavebnictví na HDP přibližně 8 %. Obdobným podílem přispívá stavebnictví i celkové zaměstnanosti.

Tyto hodnoty vykazují střednědobé klesající trend z úrovně okolo 10 %, aniž by k tomu existoval racionální důvod (potřebnost nových staveb i přirozená poptávka po nich zůstává stále

může projevit v nižší atraktivnosti země pro investory, nižším růstu HDP a slabším vývoji dalších relevantních veličin. Výrazně slabší výkonnost inženýrského stavitelství je patrná též vůči Německu či Rakousku, kde daleko rozvinutější dopravní infrastruktura již nevyžaduje takovou intenzitu investic a nepředstavuje tak urgentní potřebu jako u nás. Navíc se ukazuje, že zvláště ve vyspělých zemích je průběh aktivit inženýrského stavitelství podstatně

pro některé regiony může být oživení stavebních aktivit jednou z nemnoha cest k řešení nadprůměrné míry regionální nezaměstnanosti.

Útlum těchto aktivit v naší geografické poloze znamená nevyužití potenciálu pro strategicky významné koridory a omezení mezinárodního propojení, které též může být zásadně limitujícím faktorem budoucího růstu. Investice do infrastruktury představují v moderní ekonomice zcela zásadní faktor a složku nabídkové strany ekonomiky; vykazují řadu přímých a nepřímých dopadů na růst HDP, přispívají k lepší adaptaci ekonomiky na strukturální změny a pozitivně ovlivňují kvalitu života; v případě otevřené české ekonomiky a její konvergenční strategie platí tyto závěry tím více. Naopak podcenění či neschopnost tyto investice do infrastruktury realizovat může představovat



Růst produkce inženýrského stavitelství (meziroční růst, v %)

Zdroj: Eurostat, Česká spořitelna

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	průměr 2010-2016
ČR	9.3	-1.6	9.8	14.1	-6.8	-9.5	-10.0	-9.2	6.1	16.9	-15.5	-4.0
Německo	4.7	2.6	1.1	0.2	-2.0	12.8	-3.3	2.1	5.7	-0.4	0.6	2.2
Rakousko	7.8	6.7	1.1	-6.2	-9.5	-0.3	6.3	-0.1	8.0	-2.3	-0.8	0.2
Slovensko	12.0	-0.2	3.4	-1.8	-0.8	-1.7	-24.6	0.3	-0.5	51.7	-22.6	0.3
Polsko	13.1	19.7	7.8	24.2	3.8	19.2	-9.4	-18.2	9.7	-0.4	-18.7	-2.0
Maďarsko	-2.0	-18.6	-3.6	6.3	-13.7	-6.6	-3.7	8.0	23.6	1.4	-34.2	-3.6
EU-28	0.6	3.5	-0.7	0.8	-5.2	0.4	-8.2	-2.9	0.5	5.3	-1.9	-1.7
EMU-19	0.1	2.5	-3.4	-1.2	-9.6	-2.5	-7.8	-2.1	0.5	-0.4	2.5	-2.8

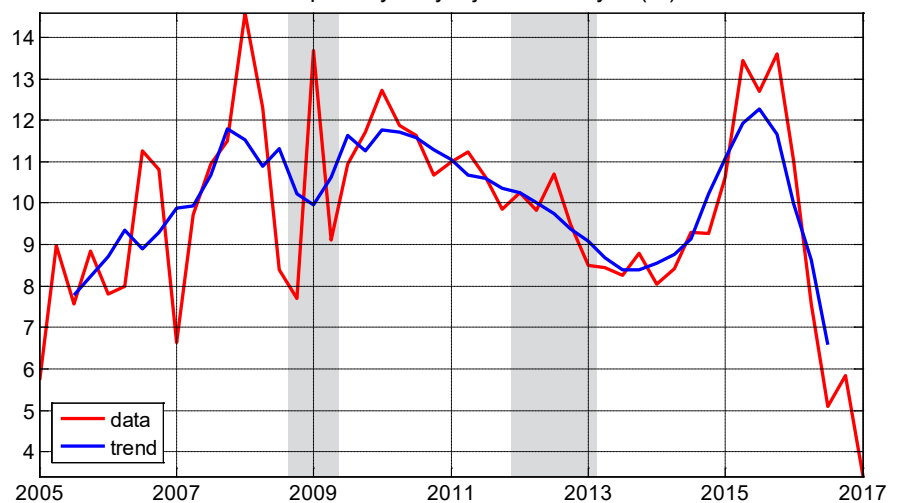
vysoká). Stavebnictví sehraává významnou úlohu z pohledu nabídkové strany ekonomiky (zvyšuje potenciální produkt a tím přispívá k budoucímu ekonomickému růstu a prosperitě).

Zvláště investice do infrastrukturálních projektů zvyšují investiční a podnikatelskou atraktivnost země a současně přispívají k růstu společenského užítku a blahobytu. Stavebnictví vykazuje silný multiplikační efekt, s dopadem na zaměstnanost a veřejné finance v porovnání s jinými sektory. Stavebnictví současně vykazuje relativně nízkou dovozní náročnost a investice se silněji promítají v intenzitě dopadů do domácí ekonomiky. Nadto vše je ve stavebnictví využíváno mezi všemi ekonomickými sektory největšího objemu prostředků z nenávratných externích zdrojů; v relativním porovnání s ohledem na ekonomický rozsah je srovnatelné již pouze se zemědělstvím.

Stavebnictví dále představuje odvětví, které díky charakteru financování není přímo závislé na průběhu hospodářského cyklu a může sehrát aktivní roli v případě nepříznivého ekonomického vývoje. Aktuální i střednědobá komparace České republiky a relevantních zemí pak zřetelně odhaluje zaostávání z českého pohledu (viz tabulka).

Jak zmíněno, mezinárodní srovnání nevyhlíží pro české stavebnictví lichotivě; další zaostávání se

Podíl kapitálových výdajů na celkových (%)



stabilnější a daleko méně podléhající propastným výkyvům; to je výsledek stabilního systému jejich financování. S ohledem na nová pravidla, týkající se programového období 2014 – 2020 v EU, je zapotřebí jim striktně vyhovět, jinak se spoždění ve využívání této možnosti dále prodlouží. Rovněž na regionální úrovni je identifikován prostor pro rozvoj aktivit inženýrského stavitelství;

zásadní a obtížně odstranitelnou brzdou rozvoje. V posledním období nadto dochází k velmi negativnímu trendu poklesu váhy kapitálových výdajů na celkových veřejných výdajích (viz graf) a v určitém období dokonce i k jejich absolutnímu poklesu; to vyvolává silnou podkapitalizaci ekonomiky v oblastech saturovaných veřejným sektorem s rizikem podvázání budoucího růstu.

Financování staveb dopravní infrastruktury v letech 2018 až 2020

Ing. Zbyněk Hořelica, ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury

Problematika výstavby a financování dopravní infrastruktury je komplexní proces, do kterého je zapojena řada subjektů, a to jak charakteru centrálních orgánů - především tedy ministerstva dopravy a ministerstva financí, tak i státních investorských organizací, resortních organizací, krajů, měst a obcí.



Nezastupitelnou roli v tomto komplexním procesu zaujímá Státní fond dopravní infrastruktury (dále také SFDI), který plní funkci finančního manažera. Státní fond dopravní infrastruktury byl zřízen zákonem již v roce 2000,

a to především z důvodu potřeby celkového průřezového řízení finančních toků v rámci výstavby dopravní infrastruktury státu a v průběhu období se fond úspěšně profiloval nejen jako finanční manažer národních českých zdrojů, ale také jako zprostředkující subjekt evropských zdrojů směřovaných do výstavby dopravní infrastruktury.

Jak plyne z výše uvedeného, fond řídí a zodpovídá za velký objem finančních prostředků a hlavním strategickým i operativním nástrojem pro plnění této role je rozpočet fondu a střednědobý výhled, který je vždy dle zákona připravován na období budoucích tří let. V současné době je zpracován návrh rozpočtu, který schválila vláda ČR a bude předložen do Poslanecké sněmovny k definitivnímu schválení.

Rozpočet je připraven jako vyrovnaný a nepočítá s přijetím úvěrů na financování dopravní infrastruktury, přičemž východiskem pro jeho sestavení byly finanční rámce stanovené vládou ČR pro rok 2018 a střednědobý výhled pro roky 2019 a 2020. Celková výše rozpočtu včetně zapojení prostředků EU činí pro rok 2018 celkem 72,5 mld. Kč, výhled pro rok 2019 je na úrovni 84,6 mld. Kč a výhled pro rok 2020 je na úrovni 69,7 mld. Kč. Hodnoty uvedené ve střednědobém výhledu budou postupně upřesňovány v návaznosti na stav jednotlivých projektů. V národních zdrojích odpovídají limitu stanovenému Ministerstvem financí, resp. vládou ČR, ne však zcela potřebám investorů. V horizontu let 2019, resp. 2020 se předpokládá postupné dočerpání prostředků Operačního programu Doprava 2014-2020 alokovaných v předmětných prioritních osách a specifických cílech určených pro ŘSD ČR a SŽDC a z tohoto důvodu bude tedy nutné odpovídajícím způsobem navýšit zdroje

rozpočtu SFDI. Rozhodujícím faktorem pro sestavení rozpočtu byla nutnost v maximální možné míře pokrýt požadavky:

- na mandatorní výdaje, tj. zejména na opravy, údržbu a správu sítě,
- na přípravu akcí dle vládou schváleného dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem),
- na zajištění financování již rozestavěných akcí včetně dofinancování dohánějících projektů,
- na zahajování nově připravených akcí, tedy na zajištění dostatečného čerpání OPD 2014-2020 pro splnění konkrétních milníků,

Tabulka 1 – Národní zdroje rozpočtu SFDI

Druh příjmu	2018	výhled 2019	výhled 2020
převody výnosů silniční daně	6 100	6 100	6 100
převody podílů z výnosů spotřební daně	8 200	8 400	8 500
poplatky za užívání dálnic	5 000	5 000	5 000
převody výnosů z mýtného	9 200	9 200	10 900
dotace ze státního rozpočtu	25 329	24 796	22 996
Příjmy SFDI	53 829	53 496	53 496

Z tabulky je patrné, že významný podíl národních zdrojů kryje dotace ze státního rozpočtu, jejíž výše je volatilnější oproti lépe predikovatelným příjmům z mýtného a dálničních kuponů.

tedy předem stanovených a sledovaných cílů tak, aby ČR nebyly kráceny prostředky z OPD. Rozpočet národních zdrojů ve výši 53,8 mld. Kč umožňuje financovat výše uvedené požadavky v dostatečném rozsahu s výjimkou nově zahajovaných akcí, které budou financovány dle výše disponibilních zdrojů.

Na mandatorní výdaje včetně přípravy akcí a rozestavěné akce (ke konci července 2017) je v národních zdrojích alokováno celkem 47 mld. Kč a na nově zahajované akce (od srpna 2017) celkem 6,8 mld. Kč, přičemž požadavky ŘSD ČR a SŽDC jsou v současné době podstatně vyšší. Je nutno uvést, že tyto požadavky na nové akce budou průběžně upřesňovány v souladu s ukončováním výběrových řízení na jejich realizaci. V případě, že vznikne vyšší potřeba financování daných akcí v průběhu roku 2018, než

jaká je alokace uvedená v rozpočtu SFDI a jaké budou disponibilní možnosti SFDI, budou vedena jednání s Ministerstvem financí v návaznosti na vývoj státního rozpočtu s cílem navýšit rozpočet SFDI na pokrytí těchto akcí. Příjmovou stranu rozpočtu SFDI, tzv. národní zdroje, uvádí tabulka 1.

Na základě možnosti zapojení evropských prostředků do financování dopravní infrastruktury je v návrhu rozpočtu předpokládáno následující celkové směřování finančních prostředků pro hlavní sektorové příjemce (viz tabulka 2).

Jak bylo uvedeno v předchozí části textu mého příspěvku, prioritní z hlediska operativního řízení je období roku 2018. Nicméně z hlediska strategického řízení výstavby dopravní infrastruktury je potřebné dle mého názoru se zaměřit na celkovou finanční udržitelnost a predikovatelnost celkových výdajů do výstavby, protože významná meziroční

fluktuace finančních prostředků by negativně ovlivnila jak postup výstavby, tak i nákladovou stránku u zhotovitelů staveb.

Z tohoto důvodu fond ve spolupráci s ministerstvem dopravy a ministerstvem financí hledá cesty, jak udržet odpovídající úroveň finančních zdrojů po dočerpání prostředků z Operačního programu Doprava, které by umožnily pokračovat v rozvoji výstavby dopravní infrastruktury. Jedná se především o nástroje typu PPP nebo financování z prostředků Evropské investiční banky. Současně s hledáním nových finančních zdrojů pro pokračování výstavby dopravní infrastruktury se fond pod mým vedením koncentruje na podporu a implementaci nových manažerských strategických nástrojů v celém procesu výstavby dopravní infrastruktury, jako je například zavádění smluvních standardů podle mezinárodních standardů FIDIC u hlavních investorů a především metodologie BIM (Building Information Management), která by měla velmi zvýšit vzájemnou informovanost a přesnost při řízení staveb nejen z hlediska technického řešení, ale především z hlediska nákladů a termínů výstavby. SFDI ve spolupráci s dalšími subjekty zpracoval a realizuje Plán pro rozšíření využití digitálních metod a zavedení informačního modelování staveb pro dopravní infrastrukturu. V současném období probíhá již pilotní uplatnění metody BIM na stavbách ŘSD ČR a SŽDC.

Tabulka 2 – Rozdělení celkových výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2018

Členění výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2018					
Příjemce	Národní	OPD 2014-20	CEF**	Ostatní fondy EU	Celkem
ŘSD	28 896	8 956	126	121	38 099
SŽDC	21 673	3 160	3 945	2	28 780
ŘVC	1 027	0	146	12	1 185
Ostatní příjemci	2 232	2 208	1	0	4 441
Výdaje celkem*	53 829	14 324	4 218	135	72 505

Mýtné a jeho perspektiva na českých silnicích

Profesor Ing. Pavel Příbyl, CSc., Ústav dopravních systémů, ČVUT Praha

Pane profesore, proč je mýto tak kontroverzní projekt a to téměř po celou dobu existence tohoto systému? Přitom se zdá, že například v Rakousku to funguje a jako by problémy nebyly.

O tom, že je výkonové zpoplatnění silniční sítě významným krokem k harmonizaci podmínek užívání dopravní cesty pro různé druhy dopravních prostředků, málokdo pochybuje. Mýtný systém předepisuje platit nákladním vozidlům za externalitu, tedy za škody, které způsobují. Výpočet ceny je velmi citlivá záležitost, měla by hodnotit „poškození“, ale neměla by negativně působit na přepravu zboží. A proč jsou mýtem zatížena nákladní vozidla? Velmi zjednodušeně řečeno, nápravový tlak se ve třetí mocnině podílí na destrukci vozovky, pokud se bavíme jen o této externalitě. Příjmy generované systémem zpoplatnění jsou samozřejmě významným příspěvkem pro pokrývání nákladů spojených s údržbou, rekonstrukcemi a výstavbou nových úseků sítě komunikací. Mýto sehrává i úlohu regulace dopravy, ale významně se podílelo na poměrně rychlé změně vozového parku ve prospěch Euro VI, což je opět přínos pro životní prostředí.

Výběrové řízení na dodavatele systému elektronického zpoplatnění pro vozidla nad 12 t a vybranou síť pozemních komunikací bylo

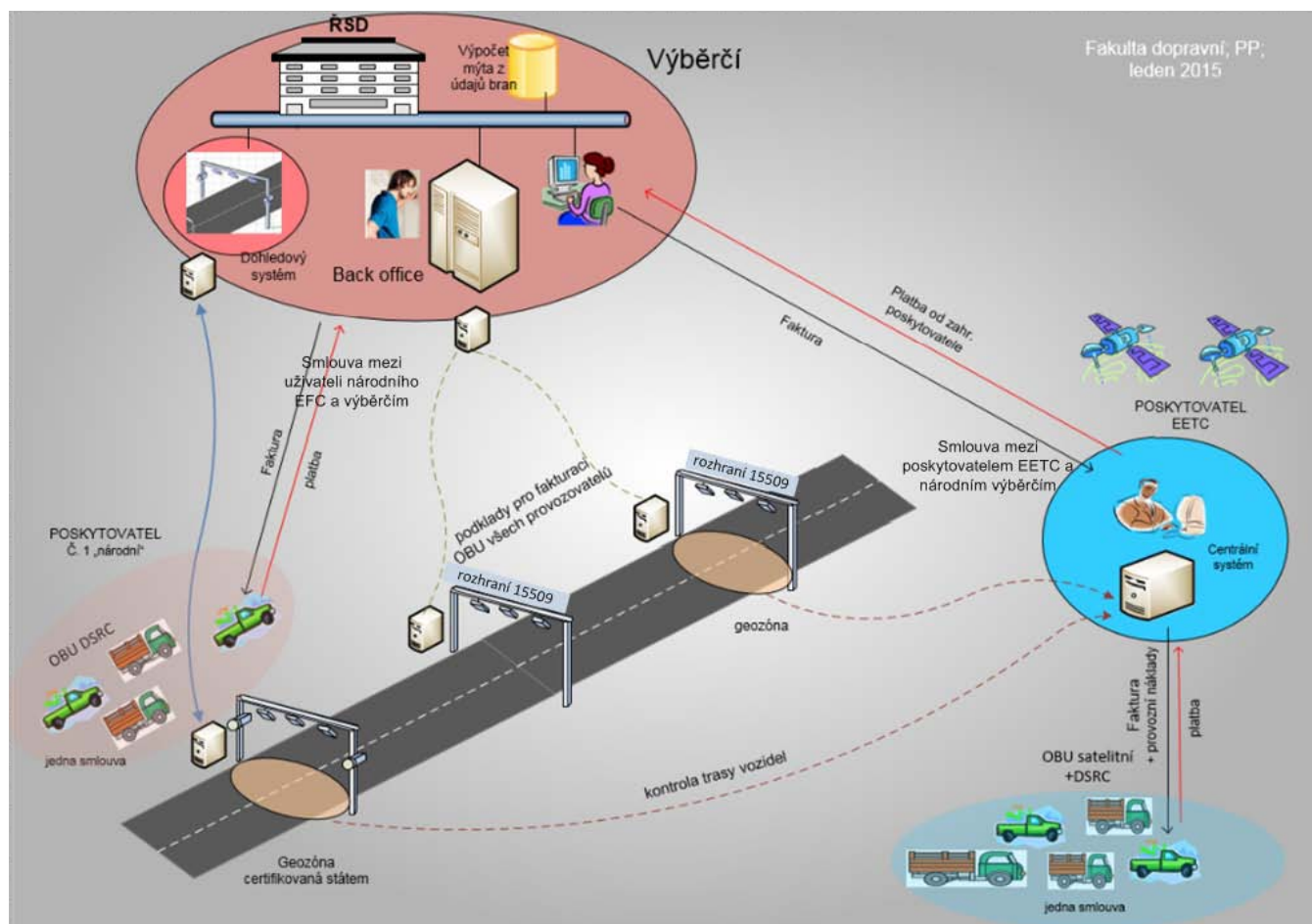
vypsáno v roce 2005. Smlouva s dodavatelem, společností Kapsch, byla podepsána na jaře 2006 a požadovala k 1. lednu 2007 vystavět a začít provozovat v tzv. I. etapě 980 km dálnic a rychlostních silnic. Přes velké pochybnosti se podařilo skutečně uvést systém prvního ledna do provozu, což byl skutečně mimořádný výkon. Na přípravě a realizaci tak rozsáhlého síťově orientovaného infrastrukturalního projektu, na nějž bylo pouhých 7 měsíců, se významně podílely české společnosti. Do konce i často kritizované nouzové napájení portálů z agregátů, pokud nebylo možné včas získat povolení na výkopové práce, bylo ukázkou flexibilního myšlení českých inženýrů a možná i příkladem dočasného řešení pro podobné realizace.

Hned zpočátku se ale objevila kritika výběrového řízení, kdy byla vyloučena většina firem, a nejsem si jistý, zda to bylo neoddiskutovatelně vysvětleno. Pak se čas od času objevovaly kritiky, že je mýto vybíráno neefektivně. Přitom by v těchto diskusích měl mít rozhodující slovo stát, který měl vyloučit pochybnosti nebo učinit zákrok, aby se podmínky z hlediska státu zlepšily. Bohužel nepatrná role ministerstva dopravy se v tomto projektu táhne do dnešní doby. Co je ale pozitivní, za celou dobu existence mýta nikdo nezpochybňoval účinnost výběru, která je vyšší než 99 %, což

znamená, že jsou zachycena prakticky všechna vozidla. A pokud se vrátíme k Rakousku, tam je situace odlišná, protože výběr plně kontroluje a řídí polostátní společnost ASFI-NAG.

Často vidíme obrázky, kdy je čelní sklo automobilu „polepeno“ různými palubními jednotkami a vypadá to, že dopravce má těžký život při průjezdu mezi státy. Hraje tedy vůbec nějakou roli Evropská unie?

Mobilní telefon funguje prakticky po celém světě a to jen proto, že jsou standardizovány technologie a hlavně je výrobci respektují. Já sám jsem se od roku 1996 účastnil jednání evropské komise TC278 pro standardizaci. V té době bylo zpracováno několik norem, které byly označeny, bohužel, jako prEN (předběžné evropské normy). A protože už tehdy dodavatelé tušili mohutný mýtný business, část výrobců tyto normy nerespektovala a vyvinuli různé proprietární systémy, které nejsou vzájemně kompatibilní. Dnes už je soubor norem kompletní a každý nový výrobce je respektuje. Není ovšem možné donutit provozovatele hotových starších systémů, aby je vyměnili za interoperabilní systém. Evropská komise od konce 90. let řadou dokumentů bojuje za systém, který se jmenuje Evropská služba elektronického mýta (dále EETS).



Základním dokumentem pro zavádění Evropské služby elektronického mýta je „Rozhodnutí komise 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýta a jejích technických prvků“ (dále EETS). Ta přesně říká, jak by měl vypadat i systém u nás.

Jak je to tedy s novým výběrovým řízením, bude už to, podle vašeho názoru, v pořádku?

Po dvaceti letech práce ve standardizační komisi mohu s klidným svědomím říci, že současné výběrové řízení chce v zásadě jen vyměnit privátního provozovatele A za provozovatele B, nebo ponechat A, ale vůbec neřeší roli státu. Výše zmíněné Rozhodnutí 2009/750/ES definuje dva zásadní subjekty, které podmiňují zavedení EETS:

- „subjektem pro výběr mýtného“ (Výběřčí) se rozumí veřejnoprávní nebo soukromá organizace, která ukládá mýtné za pohyb vozidel v oblasti zpoplatnění EETS;
- „Poskytovatelem EETS“ se rozumí právnická osoba splňující specifikované požadavky a registrovaná v členském státě, kde chce službu EETS provozovat.

Z dikce připravovaného výběrového řízení nevyplyvá, že je připravováno EETS dle požadavků EU, neboť není řešena funkce Výběřčího.

Jeho základní povinnosti lze shrnout:

- Činnost Výběřčího mýta spočívá zejména ve vybudování centra pro shromažďování mýtných dat, vyúčtování a kontrole výběru (enforcement) na zpoplatněné síti;
- Uzavírání smluv na dodávku dat od poskytovatele. Seznam poskytovatelů musí být veřejný a snadno dostupný. Uznávají se palubní zařízení poskytovatelů (mikrovlny, satelit), jež byla certifikována.

Pokud by stát měl získat plnou kontrolu nad mýtným systémem, je nutné zřídit institut Výběřčího, jako státem organizovaného a kontrolovaného subjektu. Připravované výběrové řízení na dodavatele tuto problematiku, dle mého názoru, neřeší. Výsledkem bude stejný princip jako nyní – stát bude v roli pozorovatele. Navíc se dramaticky mění doba, mýtný systém shromažďuje obrovské množství dat. Prakticky monitoruje pohyb každého vozidla, které podléhá zpoplatnění. V současné době existují metody dolování skrytých informací z dat, které mohou rozkrýt řadu ekonomických vazeb a rozhodně není vhodné, aby správu tohoto informačního bohatství měla soukromá firma, třeba i se zahraničními vlastnickými.

Dále by se dalo mluvit o kybernetické bezpečnosti, ale to by vydalo na samostatný článek.

Jak by měl podle vás ideální systém vypadat?

Známořňuje ho obrázek, na kterém vidíme, že na současné síti se pohybují i satelitní jednotky. Státem ovládaná organizace je Výběřčí, který spravuje centrální systém, realizuje finanční operace a spravuje kontrolní systém dohledu. Pokud chce jakýkoli poskytovatel mýtných služeb provozovat svou flotilu na naší síti, například provozovatel s flotilou vozidel vybavených satelitní technologií, nechá si certifikovat palubní jednotku, aby byla interoperabilní, a pak jeho vozidlo jezdí u nás a má vlastní „roaming“. To je, že mají smlouvu s poskytovatelem ve své zemi a ten mu fakturuje i za jízdy v cizích zemích. Platí zde princip jedné smlouvy pro dopravce. Současné výběrové řízení tuto ideu nerespektuje.

Prof. Ing. Pavel Příbyl, CSc., je přední odborník na dopravní telematiku, zakládající člen Sdružení pro dopravní telematiku a její čestný předseda. V současné době působí na ČVUT Fakultě dopravní, ústavu Dopravní systémy. Dvacet let zastupoval naši republiku v mezinárodní a evropské komisi pro standardizaci dopravní telematiky. Za jeho působení jako předsedy komise TNK136 „Dopravní telematiky“ bylo do naší soustavy převedeno cca 250 standardů. Jeho činnost byla letos ohodnocena udělením nejvyššího ocenění za přínosy ve standardizaci – medailí Vladimíra Lista.

Silniční infrastruktura 2017

Ing. Jan Kroupa, generální ředitel ŘSD ČR

V letošním roce Ředitelství silnic a dálnic ČR zprovoznilo na dálnicích a silnicích I. třídy dvacítku velkých investičních staveb s celkovou délkou přes 80 kilometrů. V realizaci zůstává třicet staveb s délkou přesahující 110 kilometrů.



Ve statistice bychom mohli pokračovat: v roce 2017 zahájilo ŘSD ČR realizaci přes 68 km nových investičních staveb, zahájilo tendry na nových 145 km investičních akcí, v opravách a údržbě opravilo 82 km dálnic a 471 km silnic I. tříd. Loni jsme vysoutěžili 24 zakázek na projekční práce a 47 zakázek

na technický dozor investora (TDI), což je mimořádně více než součet za roky 2011 až 2014. Celkově jsme do přípravy investovali 2,13 miliard Kč, kdy nejvíce peněz bylo použito na výkupy pozemků (v roce 2014 jsme proinvestovali 0,557 miliardy Kč).

Přes všechna tato optimistická čísla je však třeba neopomíjet i obrácenou stranu mince. Po skromných letech, kdy se stát potýkal s nedostatkem finančních prostředků nejenom na přípravu a realizaci, ale i na opravy silniční infrastruktury, je na trhu vysoká poptávka po službách konzultantů a zkušených realizátorů. Bohužel doplácíme na skutečnost, že ze stavebnictví odešlo mnoho zkušených pracovníků. Noví lidé se těžko hledají a potřebují čas na zapracování a získání zkušeností, které neoddiskutovatelně musí mít každý hlavní inženýr projektu, technický dozor stavby nebo hlavní stavbyvedoucí.

Přímým důsledkem nedostatku zkušených konzultantů a realizátorů jsou problémy s kvalitou odváděných služeb/stavebních prací, ať již z pohledu kvality nebo smluvních termínů. Tato skutečnost zvyšuje zátěž na kontrolní systémy Ředitelství silnic a dálnic, zvyšuje se počet výtek ŘSD vůči zhotovitelům,

nepřevzetí nekvalitně odváděných prací a následně udělování smluvních sankcí/postíhů. Pokud se k tomu připočte legislativní složitost (podle světové banky České republice patří 127. místo ze 189 sledovaných zemí na pomyslném žebříčku zemí s nejrychleji vydávanými stavebními povoleními – předběhlo nás i Haiti, Jižní Súdán, Etiopie nebo Sierra Leone), je malým zázrakem, že se Ředitelství silnic a dálnic daří úspěšně projekty připravovat a realizovat. Je to práce, píle a obrovský optimismus zaměstnanců jednotlivých složek ŘSD ČR.

Uvedená práce, ale i velké poděkování však patří i těm, kteří jsou ŘSD ČR schopni a ochotni pomoci nejenom v konkrétních problémech, ale i při přípravě a prosazování změn legislativy, bez kterých by mnoho projektů nezačalo a nebylo dokončeno.

Možná i proto, že si stále větší množství odborné veřejnosti uvědomuje těžkopádnost povolovacích procesů, se o to více začíná diskutovat nad reálností předkládaných nabídek na veřejností dlouhodobě očekávané projekty.

Obavy o jejich dokončení ještě umocnily první insolvence firem na stavbách I/11 u Trince, kdy se do insolvence nejdříve dostala zkušená mostařská firma SDS Exmost a následně i další dlouhodobě zavedená firma v ČR „Dopravní a inženýrské stavby Brno“.

Stejně jako dnes jiní, také oni z titulu uchazeče o veřejnou zakázku potvrzovali reálnost svých cen, aby následně uvedené stavby nedokončili z důvodu nedostatku fin. prostředků pro svoji další činnost. Bylo velkým štěstím, že obě firmy byly ve sdruženích se silnými partnery, kteří dokázali odpovědným přístupem a nasazením dostat smluvním vztahům stavby dokončit a umožnit veřejnosti jejich užívání. Je to však i varování, že ceny, za které se dnes soutěží, jsou na hraně možnosti řádné realizace stavby a byla to i ukázka, že ŘSD ČR nehodlá ustupovat ze svých požadavků na kvalitu a čas.

V rámci četných kontrol, které kontrolují činnost ŘSD ČR, se často objevuje polemika nad správností určení předpokládané hodnoty zakázky. ŘSD ČR dlouhodobě vyhodnocuje vývoj nabídkových cen. Na základě vyhodnocení jsou navrženy expertní ceny (nezávisle na ŘSD ČR zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury), které jsou podkladem pro stanovení předpokládaných hodnot veřejné zakázky. Z grafu je patrné, že stanovení předpokládaných hodnot veřejné zakázky se zásadním způsobem změnilo. Ceny oproti roku 2010 klesly na 72 % v roce 2016 (na expertní ceny roku 2016 jsou vypočteny hodnoty veřejné zakázky aktuálně soutěžených prioritních staveb). Důležité je však zdůraznit, že zhotoviteli oproti tendrům před rokem 2010 přibýlo i riziko valorizace. Tedy případné změny z nárůstu vstupních materiálů (ocel, nafta, beton) a nebo nákladů na mzdy, musí zhotovitel zohlednit ve své nabídce.

I přes toto riziko však nabídkové ceny klesají. Pomyslně stát ušetřil z důvodu vhodně nastavené soutěže přes 10 miliard Kč z předpokládaného rozpočtu ve výši 28,7 miliard Kč. Lze

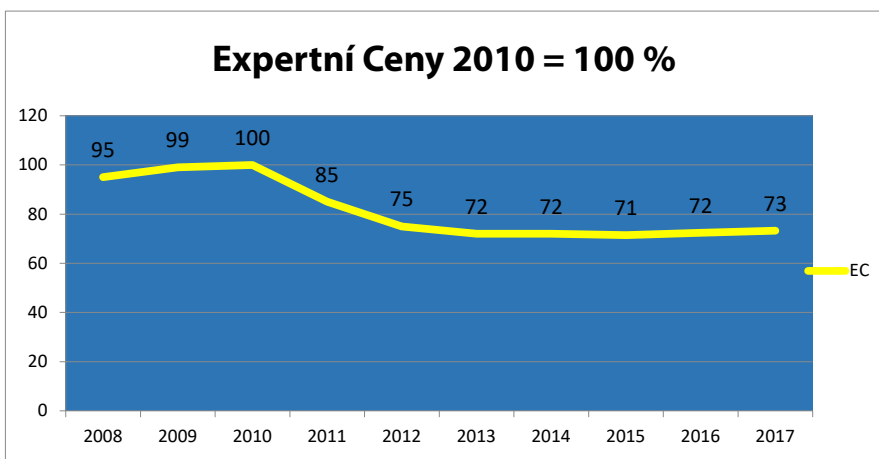
konstatovat, že zhotovitelé snížili ceny oproti předpokládaným hodnotám průměrně o cca 35,5 %. Jen pro zajímavost, pokud zhotovitel dnes nabídne cenu stavby za 1 miliardu Kč, byla by hodnota této miliardy v roce 2010 v expertních cenách 2,153 miliard Kč (bez započítání valorizačních koeficientů!). Je proto zřejmé, že vládní výběrové komise velmi striktně posuzují nabídky a vyhodnocují mimořádně nízké nabídkové ceny, aby výběrovým řízením nebyla vybrána nabídka, která nesplňuje požadavky zadavatele. Komise se ptají zhotovitelů velmi detailně na jednotlivé části nabídky. Odpovědi jim analyzují odborní specialisté.

Přes tuto pečlivost však neúspěšní uchazeči napadají rozhodování komisí a tím se prodlužuje lhůta pro předání stavení a následně zahajování staveb. Musím konstatovat, že podle propočtů ŘSD ČR jsou stavby uchazeči oceňovány bez rizikových přírůstků. ŘSD ČR posílilo kontrolní systémy hlídající kvalitu,

pracovní nasazení zhotovitele a termínové plnění zakázky. Pevně však věřím, že všechny stavby dopadnou podle plánu a v průběhu času některý z úspěšných uchazečů nezjistí, že nemá nabídku řádně zkalkulovanou a že je výstavba nad jeho síly a neskončí podobně jako jeho předchůdci na I/11.

Jsem přesvědčen, že hlavním úkolem a smyslem konání všech, kteří ovlivňují silniční infrastrukturu, je mít dokončenou páteří silniční a dálniční síť v bezvadném stavu, která umožní všem plynulý a bezpečný průjezd z místa na místo a minimalizuje negativní účinky dopravy na rezidenty.

Proto, abychom tohoto cíle dosáhli, však musíme mít zodpovědnost každý v sobě, protože se vzájemně ovlivňujeme, a protože naše rozhodnutí ovlivňují nejenom nás samotné, ale i celý obor a tím potažmo i názor veřejnosti na celé odvětví silniční infrastruktury.



Aktuální stav přípravy investičních akcí na železniční infrastrukturu střední a východní Moravy

Ing. Mojmír Nejezchleb, náměstek GR pro modernizaci dráhy, Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Modernizace a výstavba železniční dopravní infrastruktury patří mezi základní činnosti Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Této oblasti je věnována ze strany ministerstva dopravy, Státního fondu dopravní infrastruktury i samotné SŽDC mimořádná pozornost a je také do ní směřováno významné množství finančních prostředků jak ze zdrojů národních, tak i ze zdrojů EU.

Od začátku loňského roku jsme vstoupili reálně do nového programovacího období (2014 až 2020) a začali čerpat finanční prostředky z Operačního programu doprava 2 a nástroje CEF.

Z hlediska přípravy a následné realizace staveb se věcně zaměřujeme na tyto oblasti:

- dokončení modernizace železničních koridorů
- rekonstrukce významných železničních uzlů
- modernizace, rekonstrukce, elektrizace a zvyšování parametrů nekoridorových tratí
- výstavba dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení z dispečerských pracovišť

- budování evropského zabezpečovacího systému ERTMS (GSM – R + ETCS) v souladu s národním implementačním plánem
- rekonstrukce výpravních budov

Naše úsilí směřuje k plynulé a pokud možno nekonfliktní přípravě a následné realizaci staveb s cílem výrazného zlepšení parametrů železniční infrastruktury a plynulého čerpání disponibilních finančních zdrojů.

Pro financování přípravy a realizace staveb využíváme v maximální možné míře evropských dotačních prostředků, především OPD2 a CEF v kombinaci s národními zdroji ze státního

rozpočtu ČR, poskytovanými prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.

Projektová příprava a následná realizace investičních akcí na železniční infrastrukturu se samozřejmě nevyhýbá ani regionu Střední a Východní Moravy, tedy primárně Olomouckému a Zlínskému kraji. I zde připravujeme a realizujeme celou řadu staveb, které významným způsobemlepší parametry tratí, zajistí bezpečnost a spolehlivost provozu a nabídnou cestujícím zkrácení jízdních dob i odpovídající komfort.

V nedávné minulosti byla dokončena například rekonstrukce olomouckého hlavního nádraží, rekonstruována trať z Bludova do Jeseníku včetně stanic Hanušovice a Jeseník, probíhá realizace evropského vlakového zabezpečovače ETCS na II. železničním koridoru z Petrovic u Karviné do Břeclavi.



V dalším textu bych chtěl informovat o významných investičních projektech, které aktuálně připravujeme na teritoriu Olomouckého a Zlínského kraje. Nejprve se budu zabývat Zlínským krajem.

Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice

Jedná se o celkovou modernizaci trati s jejím zdvojkolejením v úseku Otrokovice – Zlín – střed a elektrizací v celé délce střídavou trakční soustavou 25kV, 50Hz. Po modernizaci bude dosaženo maximální traťové rychlosti až 100 km/h, kapacita trati bude významně zvýšena, což zajistí rovněž další možnosti rozvoje terminálu nákladní dopravy v Lipě nad Dřevnicí. V rámci stavby bude vybudován rovněž železniční tunel v lokalitě tzv. Kvítkovické křižovatky, kompletně přestavěna železniční stanice Otrokovice a jako vyvolané investice řešena mimoúrovňová křižení v lokalitě Prštěné a Podvesná. Zcela nově bude řešen rovněž přestupní terminál ve Zlíně s novou výpravní budovou a řešením přestupních vazeb autobus – vlak. V současné době máme vydáno závazné stanovisko EIA, před dokončením je dokumentace pro územní řízení. V polovině prosince 2017 budeme žádat o územní rozhodnutí.

Realizaci stavby plánujeme na roky 2020 – 2023 s celkovými předpokládanými náklady 11,8 mld. Kč.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

Tato připravovaná stavba, kterou budeme financovat z prostředků CEF, řeší kompletní rekonstrukci desetikilometrového úseku trati Valašské Meziříčí – Horní Lideč. Rekonstruována budou veškerá zařízení železniční infrastruktury se zvýšením traťové rychlosti až do 160 km/h. Máme zpracovanou dokumentaci pro územní řízení a územní řízení je v běhu. Předpokládané náklady na stavbu jsou 1,5 mld. Kč a doba realizace mezi lety 2019 a 2020.

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

V souladu se schválenou studií konverze trakčních soustav na železniční síti ČR, kdy výhledově bude využívána výhradně střídavá trakce, připravujeme v podstatě jako pilotní projekt posun styku soustav na II. tranzitním koridoru až těsně před uzel Přerov.

Realizace této stavby umožní rovněž elektrizaci trati Otrokovice – Vizovice ve střídavé trakci a zajistí přípravu na budoucí napájení úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou/Luhačovice/Bylnice. Jsme těsně před dokončením dokumentace pro územní řízení, stavět bychom chtěli v letech 2019 a 2020 za celkové náklady 1,7 mld. Kč.

Rekonstrukce ŽST Vsetín

Předmětem stavby je celková modernizace železniční stanice Vsetín, včetně zásadní změny dispozičního uspořádání kolejíště se zřízením ostrovních nástupišť a vybudováním dvou podchodů propojujících části města rozdělené železnicí. Vznikne rovněž nová budova dopravního terminálu společná pro železniční a autobusovou dopravu dálkovou i příměstskou a městskou, součástí stavby bude i realizace parkování P+R.

S modernizací železniční stanice úzce souvisí rovněž investice města Vsetín na rozsáhlou přestavbu přednádražního prostoru. Společný postup SŽDC a města Vsetín je potvrzen rovněž podepsaným memorandem o spolupráci.

Dokončujeme zpracování záměru projektu a dokumentace pro územní rozhodnutí, stavba by měla být realizována v letech 2020 – 2021, předpokládané náklady jsou ve výši 1,9 mld. Kč.

Na území Zlínského kraje připravujeme rovněž rekonstrukce železničních stanic Rožnov pod Radhoštěm, Holešov, Bystřice pod Hostýnem a Uherské Hradiště. U všech staveb je náplní kompletní modernizace všech součástí železniční infrastruktury, zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště a rekonstrukce výpravní budovy. Finanční objem jednotlivých staveb se

pohybuje od 130 do 300 mil. Kč a realizace předpokládáme v letech 2019 – 2021. V souvislosti s tragickou nehodou na železničním přejezdu ve Studénce jsme zahájili v rámci celé železniční sítě přípravu akcí, které směřují na budování mimoúrovňových křižení jako náhrad za nebezpečné železniční přejezdy. V prvním balíčku řešíme vytipované přejezdy na koridorových tratích v celkovém počtu 8 kusů. Ve Zlínském kraji se jedná o 3 přejezdy na trati Břeclav – Přerov, mezi železničními stanicemi Napajedla a Otrokovice, konkrétně v lokalitách Halenkovice, Napajedla a Žlutava. Jsme na začátku zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí, realizovat bychom chtěli v letech 2021 až 2022. V tuto chvíli se můžeme přesunout do kraje Olomouckého a stručně popsat významné stavby, které na jeho území připravujeme.

Rekonstrukce ŽST Přerov, 2. stavba

Tato stavba řeší rekonstrukci výhybny Dluhonice a úseku Dluhonice – Prosenice napříč všemi zařízeními železniční infrastruktury. Součástí je i zrušení několika železničních přejezdů a jejich náhrada mimoúrovňovými křiženími. Aktuálně zpracováváme dokumentaci pro stavební řízení, úplně jednoduché nebude majetkové vypořádání s vlastníky pozemků. Realizaci stavby plánujeme od závěru roku 2018 přibližně do poloviny roku 2021 s celkovými náklady 2,9 mld. Kč s využitím prostředků CEF.

Modernizace trati Brno – Přerov

Na tomto místě představím dvě stavby ze souboru celkem pěti staveb na rameni Brno – Přerov, které leží na území Olomouckého a Zlínského kraje. Jedná se o modernizaci úseků Nezamyslice – Kojetín a Kojetín – Přerov. Stavby řeší kompletní modernizaci a zdvojkolejení stávající jednokolejné trati na rychlost 200 km/h, zčásti i v nové stopě.

Rekonstruována budou veškerá zařízení železniční infrastruktury včetně vybudování evropského vlakového zabezpečovače ETCS L2. Po poměrně složitém průběhu tendrů na zpracovatele dokumentací pro územní řízení, způsobeném obstrukcemi jednoho z uchazečů, máme nyní uzavřeny smlouvy o dílo a začínáme projektovat. Náklady na přípravu obou staveb jsou hrazeny z prostředků CEF. Realizaci staveb sledujeme v letech 2021 – 2024, složitým problémem, který by mohl ovlivnit termíny realizace, se může stát majetkové vypořádání. Odhad nákladů v součtu obou staveb je cca 10 mld. Kč.



Elektrizace a zkapačnění trati Olomouc – Uničov – Šumperk

Cílem souboru celkem tří staveb na trati Olomouc – Šumperk je její modernizace, elektrizace stejnosměrnou soustavou 3kV, zvýšení rychlosti až do 160 km/h v úseku Olomouc – Uničov a zajištění komfortu pro cestující, především výstavbou bezbariérových nástupišť. Velmi významným přínosem je rovněž zkapačnění trati, které má především v úseku Olomouc – Uničov zajistit podmínky pro hustou taktovou příměstskou dopravu.

Budeme zpracovávat dokumentaci pro stavební povolení, realizovat bychom chtěli v le-

tech 2019 až 2022. V rámci výstavby mimoúrovňových křížení, kterou jsem zmiňoval výše, připravujeme v Olomouckém kraji stavbu na trati Přerov – Olomouc v lokalitě Olomouc Holice. Stavba s předpokládanými náklady cca 300 mil. Kč bude připravena k realizaci v závěru roku 2019.

Aby byly informace kompletní, je třeba zmínit rovněž další připravované stavby. Konkrétně se jedná o stavby Rekonstrukce ŽST Přerov, 3. stavba, Prodloužení podchodu v ŽST Přerov, Zvýšení rychlosti v ŽST Prosenice a Rekonstrukce ŽST Hranice na Moravě. U všech uvedených staveb dojde po jejich realizaci

k významnému zlepšení parametrů železniční infrastruktury a komfortu pro cestující veřejnost i dopravce.

Na závěr mi dovoluji uvést moje osobní přání, aby další příprava a realizace investičních akcí na železniční infrastrukturu byla plynulá, cílevědomá, pokud možno bezproblémová, bez nežádoucích nekompetentních zásahů a aby probíhala za konstruktivní spolupráce všech zúčastněných.

Rovněž oceňuji z pozice investora současnou spolupráci SŽDC s ministerstvem dopravy a Státním fondem dopravní infrastruktury, kterou pokládám za korektní a odbornou.

Bude stavebnictví dál Popelkou?

Ing. Václav Matyáš, prezident Svazu podnikatelů ve stavebnictví

Bývalo pravidlem, že stavebnictví je ukazatelem růstu ekonomiky. V době, kdy se česká ekonomika chlubí jednou z nejvyšších rychlostí hospodářského růstu v celé Evropské unii, to bohužel přestalo platit. V současnosti je jeho stavební produkce nižší téměř o čtvrtinu oproti roku 2008. Zkrátka – z bída se dosud nedostalo a hodilo by se parafrázovat známá slova: České stavebnictví nevzkvétá.

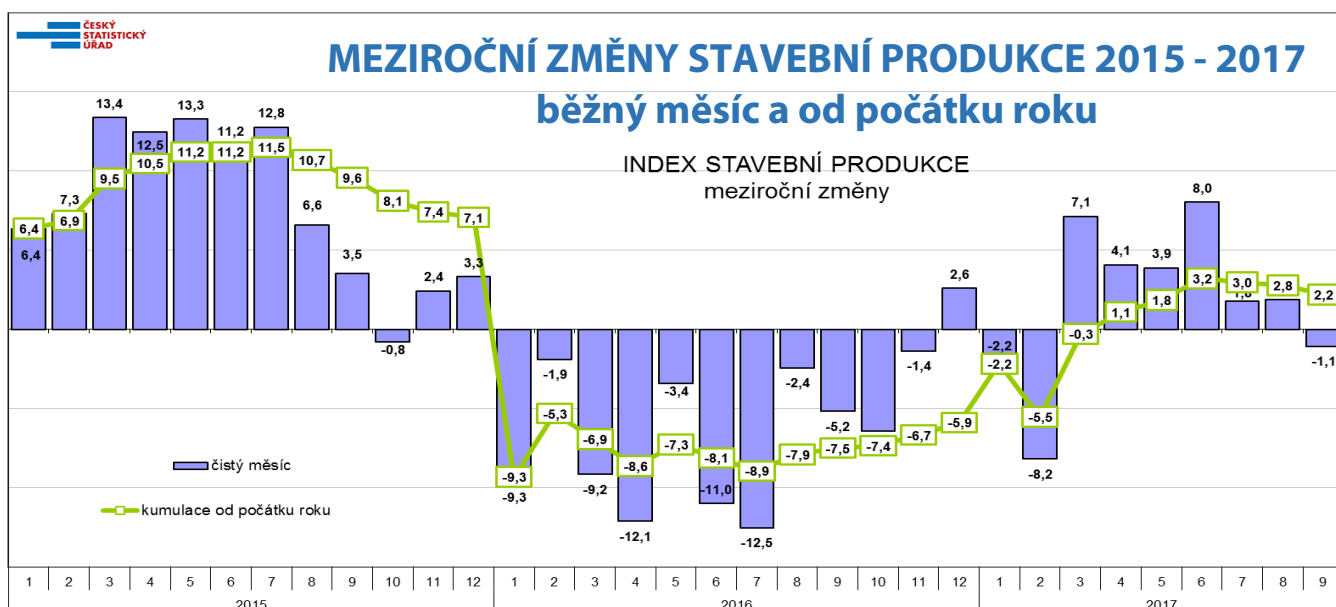
Je pravda, že stojí lešení u mnoha paneláků a zateplují se jejich fasády, vyměňují se umakartová jádra za sádkokartonová, spravují se místy neuvěřitelně poničené vozovky nižších tříd. Bylo by nespravedlivé nepřipomenout, že se staví také krásné stavby – soutěže Stavba roku na celostátní úrovni i v jednotlivých krajích to dokazují.

Jen zřídka ale vidíme geodety na pláních budoucích dálnic a obchvatů měst, velké bagry a buldozery, za nimi válce a finišery a rychle přibývajících kilometry naší komunikační sítě, jako je tomu například u našich sousedů na Slovensku. Za období mandátu této vlády se nevybudovalo ani 40 km dálnic. Také větší skupiny jeřábů, signalizující rozsáhlejší bytovou výstavbu, nedominují našim městům. Za stejné období činí průměrný roční přírůstek necelých 1300 zahájených bytů.

Proč? Především proto, že končící vláda si poslední čtyři roky především užívala příznivý rozvoj ekonomiky a stavebnictví jako jeden ze základních kamenů hospodářství se nestalo její prioritou. A to přes hlasité proklamace o neudržitelné situaci, o významu sektoru v jeho jednotlivých segmentech. Cíle, které si Sobotkova vláda před čtyřmi lety stanovila v Programovém prohlášení, nebyly naplněny. Jednou z významných překážek rozvoje stavebnictví je stavební legislativa. Ta je i přes některé dobře míněné změny tak nejednoznačná, že investoři poté, co pojmou stavební záměr, musí počítat s tím, že s úředním šimlem povedou soubor u výstavby bytových komplexů až osm let, u staveb dopravní infrastruktury zpravidla mnohem déle. Úřady se bojí cokoliv rozhodnout, všichni společně mají hrůzu z toho, že je někdo obviní z manipulace nebo

korupce. Původní podoba novely stavebního zákona, která měla situaci narovnat, byla ambiciózní, ale to, co po průchodu legislativním procesem zbylo, nevyřeší původní záměry. Vylučuje dosažení cílů, kterých měla dosáhnout, tj. zkrácení termínu a zavedení společného povolování staveb spojením územního řízení, stavebního řízení a EIA. U velkých staveb se zcela mine záměr s účinkem, dílčí řešení může být prospěšné pouze menším stavbám. V rychlosti vyřízení stavebního povolení se Česká republika podle žebříčku Doing Business Světové banky za poslední čtyři roky fungování Sobotkovy vlády sesunula z nelichotivého 74. místa na ostudné 130., do sousedství Papuy Nové Guiney, Kosova nebo Sierry Leone.

Budoucí kabinet by měl vytvořit novou investiční strategii sahající za rámec svého působení a roku 2020 a posunout právní prostředí do podoby, kdy stavební proces bude dlouhodobě jasně formulovaná a vzájemně si neodporující legislativa. Problémy stavebnictví jsou řešitelné, podmínkou pro to je vůle, ochota a schopnost k tomu přistoupit a nezůstat jen u hesel.



Zadávání veřejných zakázek potřebuje změny, které zefektivní přípravu a výstavbu dopravní infrastruktury

Ing. Pavol Kovačik, PhD, MBA, prezident Svazu stavebních podnikatelů Slovenska

Na český Úřad pro ochranu hospodářské soutěže a také na slovenský Úrad pre verejnú obstarávanie čeká několik výzev a řešení dlouhodobých nedostatků při zadávaných veřejných soutěžích. Od dalšího vývoje v této oblasti se bude významně odvíjet také situace v českém a slovenském stavebnictví a úspěšnost významných infrastrukturních projektů s vlivem na celou společnost.

Stavebnictví je jednou z nejdůležitějších oblastí veřejných zakázek z pohledu počtu i finančního objemu vypisovaných soutěží, a současně také nejkomplikovanější. Proces od přípravy projektu až po jeho realizaci trvá někdy i více než 10 let a není možné si dílo předem „ohmatat“ nebo porovnat jeho skutečné parametry jako u výrobku. Proto není možné v takovýchto veřejných soutěžích jednoduše aplikovat mechanismy a kritéria fungující u pořízování zboží anebo jednoduchých služeb. Kvalita veřejných prací je dána kvalitou, s jakou si veřejní zadavatelé vybírají své dodavatele projektů, zhotovitele, stavební dozor, expertní a další služby, tedy tím, jak funguje uplatnění zákona 134/2016 Sb. v praxi. Jaké lze očekávat výsledky, když celý proces investiční přípravy a výstavby (projekt, inženýring, zhotovitel, dozor, atd.) je podřízen pouze kritériu nejnižší nabídkové ceny? Opatrně jsou tedy proklamace v teoretické rovině, že lze soutěžit i jinými hodnotícími kritérii, ty jsou v praxi dnešního veřejného sektoru v ČR a SR nepoužívané. Přitom ignorování těchto principů již mělo na svědomí fatální důsledky u některých stavebních projektů.

Přetrvávající nejistota

V posledních měsících se v ČR a i SR v oblasti dopravní infrastruktury opětovně rozmáhá soutěžení veřejných zakázek za velice nízké cenové nabídky. Za zvýšeným tlakem stojí zejména nedostatek státních zakázek. Loni sice byly oznámeny v ČR veřejné zakázky za 174,2 miliardy, což byl meziroční nárůst o 84 procent. Reálně se jich však zadalo asi za 92 miliard. Na Slovensku je situace 2016-2017 ještě horší. V lednu až září 2017 byly oznámeny veřejné stavební zakázky v celkové hodnotě 1 926 mil. EUR, což byl meziroční nárůst o 15 procent. Zatím bylo zadáno pouze 10% (!) hodnoty oznámených veřejných stavebních zakázek. Tento rozpor nutí firmy prát se o každý kilometr dálnice či železnice, a to jak v projekci, tak i v realizaci. Stavaři přitom už dnes řeší zásadní otázku, jaké množství nových zakázek jim bude stát schopný nabídnout po roce 2022, kdy skončí stávající programové období a dojde na dopravu z Evropské unie.

Za této situace se projekční a stavební firmy ve veřejných soutěžích předhánějí, kdo dokáže naprojektovat anebo postavit levněji dálnice, železnice či jiné objekty. Některé jsou státu ochotné dát nabídku i za polovinu předpokládané odhadní ceny. Samotné firmy si přitom stěžují, že v rámci veřejných staveb v podstatě nemají na výběr než jít s cenou co nejnižší. Právě nejlevnější nabídka je prakticky jediným

kritériem, které rozhoduje o vítězi kontraktu.

Tento stav je zásadně nevyhovující jak pro stát, tak pro podnikatele z více důvodů:

Nízko vysoutěžené ceny plnění nutí vítězné firmy ke značné redukci nákladů na úkor kvality plnění. Zadavateli předkládané projekty nejsou optimalizovány, v projektových dokumentacích jsou navrhována „tuctová“ řešení vyhovující normám, nic víc. O častých skrytých vadách takové dokumentace nemluví. U výstavby jsou firmy nuceny šetřit na materiálech, kde se hledají levnější alternativy, často s mnohem kratší životností. A to jsme v případě dopravní infrastruktury u staveb s návrhovou životností 100 let, která je za těchto okolností pro zadavatele spíše utopií. Pro firmy samotné je soutěžení pod náklady nebezpečné, v horším případě vede k rychlým bankrotům, v lepším případě ke zpomalení rozvoje společnosti a ztrátě konkurenceschopnosti. Taková situace se před několika lety odehrála v Polsku s devastujícími účinky pro celý stavební sektor.



Nové myšlení, nové příležitosti

Nastupujícím trendem v zadávání veřejných zakázek je vyhodnocování nabídek na základě více relevantních kvalitativních kritérií. Ta zajistí výběr nejvýhodnější nabídky, která sice nemusí obsahovat nejnižší nabídkovou cenu, ale státu se po důkladném vyhodnocení všech dat a vstupních informací vyplatí nejvíce.

Aby se teoretické úvahy přetavily do běžné praxe, je nezbytná široká změna myšlení, přístupu i profesionality nejenom všech účastníků zadávacích procesů, ale i společnosti. Je zapotřebí změnit myšlení zadavatelů veřejných zakázek v tom, že celospolečenské benefity jsou založeny na širším chápání nákladů a užitku, tedy nejenom z pohledu nejnižší nabídkové ceny. Je potřeba v tomto duchu také vysvětlovat a školit kontrolní orgány, aby zadavatel, který to zkusí, nebyl následně kriminalizován nebo kritizován opozicí z nevhodného nakládání s veřej-

nými prostředky. Evropská komise významně podporuje aktivity a úsilí v tomto směru. Na odborných konferencích věnovaných inovativním přístupům v procurementu konaných v říjnu 2016 v Berlíně a v červnu 2017 v Paříži (mimo chodem s bezplatnou účastí) měli účastníci výbornou příležitost k výměně zkušeností a nejlepší evropské a světové praxe. Bohužel bez účasti ministerstev dopravy ČR a SR, ŘSD, NDS, SŽDC.

Je tedy potřeba vysvětlovat i odborné, nejenom laické veřejnosti, že nové přístupy k zadávání inovací, smart řešení, projektových prací, inženýrských služeb a dalších duševních činností jsou nesmírně důležité pro udržení konkurenceschopnosti České republiky a Slovenska například globální konkurence zemí. Pokud v tomto duchu nezačneme také ve veřejném sektoru reálně využívat inovativní potenciál uchazečů a preferovat skutečná nejlepší řešení, zahazujeme významný konkurenční potenciál. Praktické uplatňování nových postupů vícekritériálního zadávání veřejných zakázek na kvalitu je o to důležitější v situaci, kdy se naše země uchází o členství v elitní skupině států EU.

Od proklamací k činům

Svaz stavebních podnikatelů Slovenska se problematice moderních metod zadávání veřejných zakázek dlouhodobě věnuje a vynakládá v této oblasti značné úsilí i finanční prostředky. Ve spolupráci se slovenským Úřadem pro veřejné obstarávání (ÚVO) se spolupodílí na přípravě legislativy a metodik v oblasti stavebnictví. Ve spolupráci s Asociací pro rozvoj infrastruktury (ARI) v současnosti pro ÚVO připravuje a konzultuje ZSPS metodiku vícekritériálního hodnocení ekonomické výhodnosti nabídek metodou BEST VALUE se záměrem vydat ji jako metodický pokyn ÚVO. K tomuto tématu ZSPS a ARI ve spolupráci s ÚVO a Úřadem místopředsedy vlády SR pro investice a informatizaci pořádal 7. 11. 2017 odbornou konferenci o způsobu vícekritériálního hodnocení ekonomické výhodnosti nabídek metodou BEST VALUE a jejím možným přínosu k realizaci moderní a efektivní veřejné infrastruktury na Slovensku a v ČR.

Na konferenci byli bezplatně pozvaní zástupci veřejné správy SR a ČR a samospráv. Byl zde představen a diskutován návrh metodiky nového způsobu vícekritériálního hodnocení ekonomické výhodnosti u veřejných zakázek na intelektuální služby, jako jsou například projekční a inženýrské služby, navržený pro zadávací prostředí na Slovensku. Návrh metodiky byl inspirován metodou BEST VALUE úspěšně užívanou v Holandsku mimo jiné v projektech dopravní infrastruktury. Dle předběžné domluvy s generálním ředitelem NDS p. Ďurišinem by měly následovat za asistence ZSPS pilotní soutěže s vícekritériálním hodnocením na kvalitě na projekční práce pro dálnice a rychlostní cesty v SR.

Pro zodpovědně připravené záměry nepředstavuje EIA žádný problém, proces se navíc výrazně zrychluje a zjednodušuje

Mgr. Evžen Doležal, ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP

Po mnoha letech zdánlivého vnitrostátního klidu prošla v posledních třech letech EIA čtyřmi novelami. Všechny tyto novely byly zásadní. První novelou se podařilo uvést české právo do souladu s tím evropským a zachránit tak pro Českou republiku stovky miliard korun z evropských fondů. Další tři novely znamenaly výrazné zjednodušení přípravy staveb v České republice. To vše však při pečlivém zachování environmentálních standardů ochrany životního prostředí.

Novela č. 1 – Zajištění souladu s evropským právem

České vnitrostátní právo v oblasti EIA bylo po vstupu České republiky do Evropské unie po dlouhou dobu v nesouladu s evropským právem. V roce 2013 proto Evropská komise po několika letech relativní trpělivosti rozběhla proces směřující k soudním řízením s Českou republikou a hrozbou okamžitého zastavení čerpání evropských fondů. V dubnu 2015 tak vstoupila v účinnost novela zákona EIA (zákon č. 39/2015 Sb.), která konečně zajistila soulad vnitrostátních právních předpisů s evropskými. Přesto, že novela byla hodně kritizována, praxe u připravovaných záměrů mluví za vše. Zákon nekomplikoval život těm, kteří již před procesem EIA připravují záměr tak, aby měl minimální možné střety se životním prostředím, nekomplikoval život těm, kteří po procesu EIA bezprostředně zahajují navazující řízení, nekomplikoval život těm, kteří do navazujících řízení předkládají záměr v takové podobě, jaká byla v procesu EIA posouzena. Novela zákona téměř ani nezměnila požadavky na obsah stanoviska EIA. Ověřování stanovisek EIA vydaných podle zákona č. 100/2001 Sb. probíhá bez problémů a celkem bylo od dubna 2015 vydáno již více než 240 ověřovacích závazných stanovisek, z toho 77 k dopravním stavbám, a další se připravují k vydání.

Novela č. 2 – Prioritní dopravní projekty

U dopravních staveb však byla většina stanovisek EIA vydána ještě podle předstupu zákona EIA č. 244/1992 Sb. Přesto, že se tak dělo kolem roku 2000, dodnes nedisponují mnohé z těchto staveb pravomocným stavebním povolením nebo dokonce ani územním rozhodnutím. Bohužel jednou z příčin nynějšího stavu jsou dlouhotrvající průtahy při přípravě výstavby dopravní infrastruktury nashromážděné v posledních desetiletích.

U staveb s těmito stanovisky Evropská komise velmi razantně odmítla možnost jejich ověřování a tento postoj znamenající opakování procesu EIA u většiny záměrů, k nimž bylo vydáno staré stanovisko EIA podle zákona č. 244/1992 Sb., nezměnila ani dlouhotrvající vyjednávání na nejvyšší politické úrovni. Přesto se alespoň u určitého okruhu staveb podařilo s Evropskou komisí vyjednat kompromis v podobě novely zákona, která vstoupila v účinnost v srpnu 2016.

Tímto kompromisem byl seznam 9 prioritních dopravních staveb, u kterých s ohledem na stav jejich projektové připravenosti a vydaná navazující povolení mohlo být stanovisko EIA vydáno ve spe-

ciálním, Evropskou komisí schváleném, zrychleném režimu. Jednalo se o záměry nacházející se na transevropské dopravní síti, jejichž realizace je důležitá jak pro Českou republiku, tak pro okolní státy, a které mají pravomocné územní rozhodnutí vydané nejpozději 31. 3. 2015. MŽP se zavázalo vydat stanoviska k těmto projektům ve lhůtě dvou měsíců od dodání kompletních podkladů od ŘSD, resp. SŽDC. V praxi byla tato stanoviska vydávána v průměru za 7 týdnů, tedy ještě v kratší lhůtě. První stanovisko bylo vydáno na konci listopadu 2016, poslední v polovině února 2017.

V případě ostatních dopravních staveb, ke kterým bylo vydáno staré stanovisko EIA podle zákona č. 244/1992 Sb., které nebyly doposud finálně posouzeny a které nebylo možné zařadit na seznam prioritních dopravních záměrů, bylo nutné, aby byly nově posouzeny podle platného zákona EIA. U mnohých z nich to znamená pouze provedení zjišťovacího řízení, některých se týká i celý nový proces EIA. Vzhledem k tomu, že se ovšem vesměs jedná o záměry, které ani v současné době stále ještě nejsou ve finálním stádiu přípravy, opakované kroky procesu EIA, až na výjimky, neznamenají pro tyto stavby zdržení v přípravě. Dokončování příslušných dokumentací pro jednotlivá navazující řízení, zajišťování výkupů pozemků apod. lze v drtivé většině realizovat paralelně s opakováním kroků podle zákona.

V současné době jsou tyto záměry postupně předkládány na příslušné úřady (krajské úřady i MŽP) a u některých záměrů již nové zjišťovací řízení, popř. nový proces EIA probíhá nebo je již dokončen (např. „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1“, „Silnice I/42 Brno, VMO Žabovřeská I“ a další). Stanovení termínů, resp. předložení příslušných podkladů je plně v kompetenci ŘSD či SŽDC, přičemž bylo domluveno, že předkládání těchto podkladů bude probíhat postupně podle důležitosti, naléhavosti a stavu připravenosti záměrů.

Novela č. 3 – Integrace procesu EIA a zrychlení povolovacích řízení

V červenci 2017 byla v souvislosti se změnami ve stavebním zákoně přijata další novela zákona EIA s účinností od 1. 1. 2018. Hlavní změnou v oblasti EIA je možnost integrace procesu EIA do řízení podle stavebního zákona, konkrétně do společného územního a stavebního řízení s posouzením vlivů na životní prostředí, případně do územního řízení s posouzením vlivů na životní prostředí. Tato možnost výrazně přispěje k urychlení schvalovací-

ho procesu, neboť se tím snižuje počet řetězcích se (tj. vzájemně podmíněných) správních aktů. Budou-li proces EIA, územní řízení a stavební řízení zastřešeny vydáním jediného správního rozhodnutí, ubude tím rovněž počet odvolacích řízení i soudních žalob. U významných záměrů se tedy může jednat o časovou úsporu v řádu i několika let, což je hlavní přínos této úpravy. Vedlejším přínosem je pak skutečnost, že integrovaný model automaticky přiměje investory předkládat do procesu EIA finálně připravené záměry, čímž dojde k snížení následně předkládaných změn záměrů a s tím spojených komplikací a časových prodlev.

Novela č. 4 – Zjednodušení a zkrácení procesu EIA

Poslední novinkou je tzv. transpoziční novela, která do zákona EIA zapracovává mj. požadavky nové, tzv. revidované směrnice EIA. Jejím dalším cílem je pak zjednodušení, zefektivnění a urychlení procesu EIA tak, aby došlo ke zlepšení celého povolovacího procesu. Zákon vstoupil v účinnost 1. 11. 2017. První z hlavních změn je zakotvení okruhu navazujících řízení v samotném textu zákona. Budou tak odstraněny pochybnosti o tom, jaké správní řízení je či není navazujícím řízením.

Další podstatnou změnou je úprava tzv. podlimitních záměrů, kdy se předpokládá snížení počtu těchto záměrů v rámci celé republiky ze stávajících cca 2 000 na cca 300 ročně. Ke značnému urychlení procesu EIA dojde v důsledku zjednodušení institutu posudku, který nově nebude samostatně zveřejňován, čímž dojde ke zkrácení procesu EIA o cca 45 dnů, u rozsáhlejších záměrů i více. Dále dochází ke stanovení pevné, nově sedmileté doby platnosti stanoviska EIA, přičemž je zachována možnost periodického prodlužování v pravidelných pětiletých intervalech. Zároveň se novelou prodlužuje platnost stanovisek EIA vydaných v posledních letech z 5 na 7 let. A konečně, došlo i ke kompletní revizi přílohy č. 1, která obsahuje výčet záměrů, jež jsou předmětem posuzování. Dochází k přeskupení záměrů podle systematizace směrnice EIA, k omezení jejich počtu, a to především zrušením nadbytečného posuzování vybraných záměrů, které nejsou uvedeny ve směrnici EIA, a zavedením spodních limitů. Zjednodušení se týká i dopravních staveb - nové body 43 - 52 přílohy č. 1. Řada záměrů dosud posuzovaných v procesu EIA povinně nad rámec směrnice EIA bude nově podléhat pouze zjišťovacímu řízení, ve kterém se teprve stanoví, zda je provedení procesu EIA nezbytné, čímž dojde k dalšímu výraznému snížení administrativní zátěže.

Aktuálně z praxe

Celkově lze tedy z hlediska nápravy české právní úpravy v oblasti EIA a z hlediska problematiky staveb se starým stanoviskem EIA říci, že se MŽP maximálně zasadilo o to, aby nedošlo k ovlivnění či zastavení čerpání evropských dotací. ▶

A aby proces EIA byl co nejefektivněji proveden v co možná nejkratší možné době. O tom svědčí i celkové počty statistiky EIA v České republice - více než 120 nových vydaných stanovisek EIA, tedy těch, která byla vydána po 1. 4. 2015 podle pravidel již plně v souladu s evropskou legislativou. A za stejné období MŽP a krajské úřady vydaly více než 1 330 tzv. závěrů zjišťovacího řízení, tedy rozhodnutí o tom, že záměr není třeba posoudit v celém procesu EIA.

A jak situaci v České republice dále zlepšit a využít potenciál nastavený zmíněnými novelami? Při přípravě záměrů je naprosto nezbytné klást důraz na kvalitu potřebných podkladů jak pro proces EIA, tak pro navazující řízení, což je zcela v rukou investora. S tím souvisí i načasování předložení podkladů do procesu EIA v rámci celé projektové přípravy. V případě příliš časného předložení pod-

kladů pro proces EIA je vysoce pravděpodobné, že v rámci další projektové přípravy dojde k zásadním změnám záměru. Záměry je tedy třeba předkládat do procesu EIA v pokročilé fázi přípravy tak, aby k následným změnám docházelo pouze minimálně. V rámci tohoto požadavku dále MŽP doporučuje oznamovatelům využít institutu předběžného jednání jak z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., tak z hlediska představení a jednání uvažovaného záměru přímo s dotčenými obcemi a dotčenými správními úřady, což často není ze strany investorů využíváno.

V případě splnění výše uvedených doporučení je reálné ze strany příslušného úřadu provést proces EIA ve lhůtě cca 6 měsíců od obdržení kompletní dokumentace EIA s tím, že jeho výstupem bude stanovisko EIA, které bude kvalitním podkladem pro navazující řízení.

Co se týče zdlouhavého procesu povolování jednotlivých důležitých staveb v rámci České republiky, jsou výrazným prvkem zdržení způsobená rušením prvoinstančních rozhodnutí odvolacími orgány, případně rušením správních rozhodnutí soudy. Zde je skutečně co dohánět. V navazujících řízeních a rozhodnutích je třeba se vyvarovat jakýmkoliv chybám, na které by bylo možné poukazovat v odvoláních. Případná odvolací řízení i jednání soudů je třeba urychlit. K tomu všemu by úřady měly mít k dispozici dostatek kvalitních úředníků s dostatečnou praxí ve správním rozhodování.

Přeji si nyní, aby všechny tyto novely byly úspěšně aplikovány, investoři využívali praktických rad a doporučení, kterého se jim od nás dostává, a příprava staveb i jejich výstavba a ochrana životního prostředí spolu fungovaly ruku v ruce.

Diaľničná realita 2017 na Slovensku

Ján Ďurišin, generálny riaditeľ NDS Slovensko

Národná diaľničná spoločnosť realizuje štyri základné činnosti: výstavbu diaľničnej siete, prevádzkovanie diaľničnej siete, poskytovanie služieb a spoplatňovanie diaľničnej siete.



Prioritným zámerom NDS je vybudovanie a prevádzkovanie kvalitnej, komplexnej a dostupnej diaľničnej siete, ktorej kvalita bude odrážať aktuálny technický vývoj s ohľadom na spoločenské a ekologické požiadavky pri zachovaní ekonomickej výhodnosti vynakladania finančných zdrojov. Aktuálne má NDS v prevádzke 791 km diaľnic, rýchlostných a iných ciest.

Pokiaľ ide o výstavbu, stavíme 10 projektov, z toho je 7 líniových stavieb – 5 diaľničných úsekov na D1, 2 diaľničné úseky na D3 a 3 diaľničné križovatky. Spolu máme rozostavaných 72 km. Na týchto stavbách máme rozostavaných 6 tunelov v celkovej dĺžke 18,5 km.

Za posledný rok sme motoristom odovzdali do užívania 3 diaľničné úseky v celkovej dĺžke 32,75 km. V októbri 2016 to bol úsek R2 Ruskovce - Pravotice (obchvat Bánoviec), s dĺžkou 9,5 km, v máji 2017 úsek R2 Zvolen, východ – Pstruša s dĺžkou 7,85 km a v júni 2017 úsek D3 Svrčinovec – Skalité – štátna hranica s dĺžkou 15,4 km.

Do konca roka sprevádzkujeme tri projekty, na R1 križovatku Sielnica s dĺžkou 1,95 km, na D3 úsek Žilina, Strážov – Žilina, Brodno s dĺžkou 4,25 km, ide o diaľničný obchvat Žiliny smerom na Čadcu a Poľsko a na D1 križovatku Blatné. Táto križovatka odľahčí dopravu v meste Senec, keďže umožní

ďalšie napojenia Senca z diaľnice. Motoristi, ktorí budú schádzať z diaľnice D1 do Blatného a okolitých obcí, sa na tieto obce napoja priamo, nebudú musieť cestovať cez Senec ako doteraz.

NDS za posledný rok rozostavala tri diaľničné úseky, spolu v dĺžke 29 km. Ide úseky na D1 Budimír – Bidovce a Prešov, západ – Prešov, juh a úsek na D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec.

Aktuálne máme vyhlásené súťaže na dva projekty, ide o úsek rýchlostnej cesty na Orave R3 Tvrdošín – Nižná, a na D1 Privádzka Lietavská Lúčka – Žilina. Ministerstvo dopravy a výstavby SR v minulom roku podpísalo zmluvu na PPP Projekt D4/R7, obchvat Bratislavy, 1. etapa. V hlavnom meste a jeho okolí sa vybuduje 59 km diaľnic s nákladmi 1,76 miliardy eur. Ide o nultý obchvat Bratislavy, konkrétne jeho prvú etapu, druhá etapa, ktorá zabezpečí spojenie D1 a D2, teda smer na Českú republiku, je v príprave. Súčasťou tejto druhej etapy je tunel Karpaty s dĺžkou takmer 11 km, predpoklad vypísania súťaže na zhotoviteľa stavby v prípade finančného krytia je v horizonte rokov 2023 – 2025.

Priority NDS vo výstavbe stanovuje vláda Programovým vyhlásením, respektíve ministerstvo dopravy a výstavby. Aktuálne sú prioritami NDS dokončenie diaľnice D1, ktorá spája Bratislavu a Košice a pokračovať by mala po ukrajinskú hranicu. Medzi Bratislavou a Košicami zostáva posledný úsek Turany – Hubová. Vypísanie súťaže na zhotoviteľa predpokladáme v rokoch 2020-2022. Problém na tomto úseku predstavuje určenie trasy a ukončenie procesu EIA, cesta vedie chráneným územím, je ťažké nájsť konsenzus medzi všetkými dotknutými stranami. Povrchové riešenie narazilo v minulosti aj na zosuv pôdy, tunelové riešenie (Korbelka) zasa odmietajú viaceré obce a Turčianska vodárenská spoločnosť, ktorá sa obáva o zdroj pitnej vody.

Ďalšou prioritou je dokončenie diaľnice D3 od Žiliny po Poľsko – ide o tri zostávajúce úseky medzi Ži-

linou a Čadcou. Pokračovať chceme aj v budovaní rýchlostnej cesty R2, predovšetkým v úseku medzi Zvolenom a Košicami. Ide o ekonomicky najmenej rozvinutú časť Slovenska s najvyššou nezamestnanosťou, okrem tranzitu táto cesta môže pomôcť rozvoju tohto regiónu.

NDS môže začať súťažiť do roku 2019 v prípade finančného krytia 9 úsekov. Spolu ide o necelých 100 km diaľnic a rýchlostných ciest (90,5 km). Sú to úseky D1 Bratislava - Senec, skapacitnenie, I. etapa (BA - Triblavina) 3,50 km, R2 Mýtina - Lovinobaňa 13,50 km, R2 Košice, Šaca - Košické Oľšany 21,25 km, R2Rožňava - Jablonov nad Turňou 14,10 km, R2 Zacharovce - Bátka 8,32 km, R2 Bátka - Figa 6,18 km, R2 Kriváňa - Mýtina 9,15 km a R4 Prešov - severný obchvat I. etapa 4,30 km, R4 Prešov - severný obchvat II. etapa 10,20 km.

Zásobník prioritných projektov diaľnic a rýchlostných ciest tvorí 29. projektov s celkovou dĺžkou 297,7 km. Ide o projekty v rôznych stupňoch prípravy, ktoré sú prioritné z pohľadu Programového vyhlásenia vlády respektíve ministerstva dopravy. Samozrejme, celkový zásobník diaľničných úsekov NDS je väčší, tvorí ho viac ako 100 projektov.

Okrem procesov v príprave, na ktoré nemáme priamy dosah, je financovanie výstavby ale aj prípravy nových úsekov najcitlivejšou otázkou. Budúcnosť financovania výstavby je otázná. Balík eurofondov pre programové obdobie 2014 – 2020 je už zadaný v zozname národných projektov OP II, do úvahy prichádza štátny rozpočet, vlastné zdroje alebo PPP projekty. Drvivá väčšina projektov sa doteraz financovala z eurofondov, uvidíme, čo bude po roku 2020.

Otázkou na Slovensku je uvoľnenie dlhovej brzdy, ktoré by umožnilo využiť terajšie lacné peniaze na výstavbu infraštruktúry. Uvoľnenie dlhovej brzdy si vyžaduje zmenu ústavného zákona s podporou troch päťnásobkov hlasov poslancov, či tento návrh získa politickú podporu aj niektorých z opozičných strán, zatiaľ jasné nie je. NDS sa popri výstavbe plnohodnotne a systematicky venuje aj prevádzke, správe majetku a rozvoju služieb.

Ide o opravy ciest, dopravných značení, modernizáciu odpočívadiel a rozvoj ďalších služieb pre motoristov. Medzi úspešné služby pre motorov patrí Dialničná patrôla, ide o 16 automobilov, ktoré pomáhajú motoristom v núdzi na diaľniciach a rýchlostných cestách. Služba je zahrnutá v cene dialničnej známky. Ďalšou praktickou službou je mobilná aplikácia Pomoc na diaľnici, ktorá je určená pre privolanie Dialničnej patrôly prostredníctvom volania alebo SMS s lokalizáciou presnej polohy motoristu. Zaznamenáva aktuálne dopravné obmedzenia priamo z centrálného operátorského pracoviska bezprostredne po udalosti.

Motoristom ponúka aj možnosti oddychu cez optimálny výber odpočívadiel so službami. Užitočným obohatením dopravných informácií sú turistické atrakcie v rámci celého Slovenska, ktoré môžu motoristi využiť na svojej ceste. Slovensko v roku 2016 zaviedlo elektronickú dialničnú známku pre automobily do 3,5t. Po zavedení mýta pre nákladné vozidlá v roku 2010 sme tak plne elektro-

9 prioritných stavieb do roku 2019

Ťah	Stavba	km
D1	Bratislava – Senec, skapacitnenie, I. etapa (BA – Triblavina)	3,5
R2	Mýňa – Lovinobaňa	13,50
R2	Košice, Šaca – Košické Olšany	21,25
R2	Rožňava – Jablonov nad Turňou	14,10
R2	Kriváň – Mýtina	9,15
R2	Zacharovce – Bátka	8,32
R2	Bátka – Figa	6,18
R4	Prešov – severný obchvat I. etapa	4,3
R4	Prešov – severný obchvat II. etapa	10,20

nizovaný v službách spoplatnenia diaľnic. Predaj dialničných známok išiel rapídne hore, medziročne (2016/2015) stúpol o viac ako 400 tisíc kusov. Predaj elektronických dialničných známok rastie aj v roku 2017. Tento projekt preto hodnotím ako pozitívny, keďže elimináciou čiernych užívateľov

zvyšuje príjmy NDS. Elektronické spoplatňovanie diaľnic pre všetky vozidlá vybudoval a prevádzkuje pre NDS zmluvný partner Sky Toll. Na najfrekventovanejších hraničných priechodoch poskytujú predaj EDZ značkové predajné miesta NDS, ktoré plnia aj funkciu informačných centier o krajine.

Modernizace železnice a nový dopravní terminál Zlín-centrum

Libor Lukáš, předseda SRDIM

Na základě uzavřeného Memoranda spolupracuje Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě (SRDIM) se Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) v rámci přípravy projektu „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice-Zlín-Vizovice“ a zároveň plní roli koordinátora navazujícího projektu „Dopravní terminál Zlín-centrum“.

Prostřednictvím tohoto magazínu si vám dovoluji nabídnout krátký exkurz do problematiky a představit základní ideu přestavby současného autobusového a vlakového nádraží ve Zlíně a popsat hlavní parametry modernizované železnice. Centrum města Zlína je místem, kde se setkávají a navazují všechny formy dopravy. Dnešní podoba a organizace tohoto dopravního uzlu je zastaralá a naprosto neodpovídá moderním požadavkům na organizaci veřejné dopravy.

Stávající železniční stanice Zlín-střed se nachází v těsné blízkosti areálu bývalého obuvnického závodu Svitu, (dříve firma Baťa), která bohužel nebyla v uplynulých desetiletích modernizována. Objekt současného nádraží je dnes zastaralá budova z počátku minulého století, která svými parametry neodpovídá skutečným potřebám pro příchod na nádraží a k jeho jednotlivým nástupištím.

Podobně i objekt současného autobusového nádraží je zastaralá budova ze 70. let minulého století, která je doplněná různorodými komerčními aktivitami nízké úrovně.

Naproti tomu východní část bývalého obuvnického areálu v těsném sousedství vlakového a autobusového nádraží prochází revitalizací a postupně mění nejenom svůj vzhled, ale i svou funkcionalitu a začleňuje se do širšího centra města.

Po roce 1990 se Svit rozpadl na řadu firem a postupně se průmyslový areál otevíral investorům i široké veřejnosti až do dnešní podoby, kde se nachází např. sídlo Zlínského kraje, Krajské ředitelství Policie ČR, Baťův institut (knihovna, muzeum, galerie), centrální pošta, obchodní centra, Univerzita T. Bati, nemocnice Atlas i byty.

Východní okraj výrobního areálu je pro město klíčovou lokalitou. Jeho význam je dán především

polohou na rozhraní. Bývalý výrobní areál se dotýká staré části Zlína, parku okolo zámku, obchodní části a Gahurova prospektu se svými vzdělávacími zařízeními. Přirozené se zde tedy kříží „toky“ obyvatel a návštěvníků města v průběhu celého dne.

Řešená lokalita je místem, kde se střetávají a navazují všechny formy dopravy. Pěší a cyklisté přeseďají na autobus nebo vlak, automobilisté vjíždějí do areálu. Dopravní plochy tak zde mají značné prostorové i kapacitní nároky.

Daný městský prostor je mimořádně významný, leč doposud nedořešený a také nedoceněný. Probíhá zde každodenně čilý kultivovaný veřejný život. Místo je významné svou strategickou polohou, kde se setkávají formy městské zástavby

jako Gahurův prospekt, objemy definovaný okraj výrobního areálu, blízkost zámku s parkem, vysutá dopravní komunikace.

Cestující jen obtížně hledá cestu k používání hromadné dopravy, která neposkytuje dostatečně kvalitní prostředí pro trávení času na cestě. Proto byla zpracována urbanistická studie lokality. Společnou ambicí tvůrců je vytvořit zcela nový moderní integrovaný dopravní terminál s optimální bezkolizní návazností všech druhů dopravy, přestupních vazeb, zázemí pro uživatele a cestující, včetně komerčních ploch ve formě, kterou známe z moderních přestupních uzlů u nás i zahraničí.

Proto se statutární město Zlín, Zlínský kraj, Z-Group, Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě a Cream na základě uzavřeného memoranda dohodly spolupracovat při přípravě projektu se SŽDC.



Vizualizace nového terminálu

Ta je klíčovým investorem v daném území a bude zde realizovat investiční projekt „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice-Zlín-Vizovice“. Společnost Z-Group, jako dominantní majitel pozemků v dané lokalitě (pod navrhovaným kolejištěm i pod budoucí výpravní budovou a nádražím), převzala na sebe roli investora stavby Dopravního terminálu Zlín-centrum, který je rozdělen do těchto etap:

- Výpravní budova vlakového nádraží
- Propojující veřejná infrastruktura
- Modernizace autobusového nádraží
- Dostavba komerčního objektu

Projekt má ambici vyřešit vleklé problémy, navrhuje revitalizaci a objemové doplnění struktury bývalého továrního areálu novými stavbami navazujícími na novou budovu UTB. Reaguje na investiční záměr SŽDC související s projektem „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice-Zlín-Vizovice“. Řeší zanedbaný stav veřejných dopravních služeb s cílem vybudovat moderní dopravní terminál a zapojit ostatní městské plochy do funkčního celku. Navržený model realizace projektu spočívající ve spolupráci veřejného a soukromého sektoru je významným počínem všech zainteresovaných partnerů, ve snaze rozvinout centrum krajského města Zlín. Budoucí partneři Dopravního terminálu Zlín-centrum definovali své dlouhodobé uživatelské požadavky a ty pak byly zahrnuty do projektového záměru.

Nová Výpravní budova železniční stanice Zlín je umístěna v linii s budovou UTB a kromě dopravních služeb nabídne i dostatečnou parkovací kapacitu pro P+R, B+R a logistickou provázanost služeb poskytovaných autobusovými dopravci, MHD i TAXI. Mimo realizaci dopravního terminálu ve Zlíně by mělo také dojít k vybudování nového dopravního terminálu ve Vizovicích a k významné změně dojde také v Otrokovících, kde pod kvítkovickou křižovatkou budou vlakové soupravy projíždět po dvoukolejné trati mimoúrovňovým tunelovým křížením na zcela nové nádraží do stanice Otrokovice. Modernizovaná trať bude dvojkolejná mezi Otrokoviciemi a Zlínem. Do Vizovic pak bude jednokolejná s výhybními. V lokalitě u obchodního domu (dopravní uzel v Prštném) bude vybudována velká mimoúrovňová křižovatka, která převede silniční dopravu nadjezdem nad železnici a řekou Dřevnicí do lokality Rybníky s napojením na Jižní Svahy. Na Podvesné u dopravního podniku DSZO dojde k mimoúrovňovému křížení silnice se železnici, což významně zlepší současnou průjezdnost k nemocnici KNTB.

Zkrátka významných dopravních změn bude díky projektu ve Zlíně a jeho okolí hodně a zainteresovaní partneři musí usilovat o to, aby se všechno podařilo v průběhu příštích dvou let (2018-2020) řádně zlegalizovat. Následná realizace (2020-23) bude sice komplikovanou a složitou epizodou pro zdejší občany, ale konečný výsledek bude jistě stát za to, jelikož docílíme výrazného zlepšení dopravních poměrů v takto silně urbanizovaném území pro několik příštích generací. Evropské fondy jsou pro tento projekt vyjednány a je třeba příležitost nepromarnit... Předpokladem úspěchu je kvalitní spolupráce a profesionální součinnost všech zainteresovaných partnerů projektu. Bez úzké podpory široké veřejnosti se však projekt neobejde, proto si dovoluji touto cestou o ni požádat.

Rok 2017 – smutné výročí: Stavba D49 Hulín-Fryšták – první etapa dálničního obchvatu Zlína čeká už 10 let na stavební povolení!

Ing. Lukáš Mašín, specialista analytik Pragoprojekt, a.s.

Před 10 lety rozhodlo MD ČR o výstavbě druhého přeshraničního dálničního spojení se Slovenskem (propojení české D1 a slovenské D1 jako severní paralely ke spojení Brno - Bratislava), a to dálnice D49 v úseku Hulín - hranice se Slovenskem v celkové délce 59 km, konkrétně první stavby D49 4901 Hulín - Fryšták. Přípravou a realizací bylo pověřeno ŘSD správa Zlín.

Toto spojení je součástí mezinárodního tahu E50, hlavní evropské sítě TEN-T a na ní vymezeného Rýnsko-dunajského koridoru, je prioritním dopravním záměrem podle zákona EIA a je první etapou dálničního obchvatu zlínské aglomerace.

Dne 3. 12. 2007 byla na Ministerstvo dopravy ČR (MD) podána první žádost o vydání stavebního povolení (SP) na stavbu dálnice D49 4901 Hulín-Fryšták pro 3 stavební objekty (SO) - dle tehdy platné právní úpravy pro rychlostní silnici R49. Následovaly 3 žádosti pro dalších 99 SO (11. 6. 2008, 2. 10. 2009, 18. 12. 2013). Zdá se to nemožné, ale je smutnou pravdou, že ani jedno z těchto 4 stavebních řízení nebylo dosud ukončeno vydáním pravomocného SP. Naopak, 4 kauzy, jako samostatná stavební řízení, se vrátily letos na počátek.

Po složitých peripetiích (zahrnujících mimo jiné projednávání rozkladů proti 2 vydaným SP, potvrzení 1 vydaného SP ministrem v rámci rozkladu, následně zrušení tohoto rozhodnutí ministra soudem, zrušení 2 již vydaných SP...) se MD dne 27. 4. 2017 rozhodlo spojit dosud vedená 4 stavební řízení do jednoho. SP ale není dodnes vydáno!

Uběhlo 10 let... a nestaví se! Jak dlouhá doba!

U příležitosti 10letého výročí se nabízí myšlenka zamyslet se nad uplynulými lety. Co se tou dobou v roce 2007 dělo ve světě, u nás a kolem nás, to si už často ani přesně nevzpomeneme...

- ČR zahájila čerpání fondů EU pro dopravu na období 2007 – 2013 (OPD I),
 - ČR a dalších 8 zemí vstoupilo do Schengenského prostoru, na schůzce se sešli ještě tehdejší prezidenti G. W. Bush a V. Klaus i k diskusi nad radarem, který hýbal veřejným míněním v ČR.
- 2007 odstartovala americká hypoteční krize, která přerostla ve světovou ekonomickou krizi a zasáhla i hospodářský život ČR...

- V r. 2010 ministr Vít Bárta (ministr dopravy v období 07/2010 - 04/2011 za Věci veřejné jako politický „nový vítr“) snížil investice do dopravní infrastruktury, což v důsledku znamenalo úder v podobě rozvolnění či zastavení staveb, a co hůř, úplné ochromení přípravy staveb.

V letech 2011 - 2012 nebyla zahájena jediná dálniční stavba! Z těchto problémů se české dopravní stavitelství jako celek vzpamatovává dosud. Tehdejší politické „nové větry“ odvanuly tak rychle, jako přivanuly. A jak už to v životě chodí, přivanuly nové, ale k zásadnímu posunu a obratu, tj. radikál-

nímu zvýšení tempa výstavby silniční sítě, to dosud nepovedlo. Náběhovou křivku nelze ošálit. Pokud

se něco radikálně rozboří a přeruší, tak ke zvrácení negativního trendu, nastartování růstu a zajištění stabilního ročního objemu výstavby je možné dojít jen mimořádným úsilím a nasazením.

Od roku 2007 zahynulo na silnicích 7 780 osob. V r. 2007 zasáhl ČR také orkán Kyrill, který pustošil Evropu a vyžádal si 45 lidských životů, z toho 4 v Česku. Zvažme ale, kolik životů bylo marně ztraceno za těch uplynu-

lých 10 let na staré, přetížené až kolabující silniční síti? Kolik lidských životů bylo zmařeno díky nedostavěným dálnicím, které už měly dle plánů sloužit lidem desítky let? Dálnice jsou zcela zásadně nejbezpečnější pozemní komunikace. Proto je nestavíme? Tedy stavíme, ale proč již desítky let zcela nevyhovujícím tempem?

2017: 18 km nových dálnic, potřebujeme ale 50 km/rok! V r. 2014 bylo v tomto magazínu vysvětleno, že chce-li ČR dokončit plánovanou dálniční síť (2 200 km) v r. 2050 (perspektiva až pro naše děti a vnuky), muselo by se ročně zprovoznit cca 30 km dálnic, což bylo dlouhodobé průměrné tempo výstavby české dálniční sítě (v dobách ČSSR i ČR).

V témže textu je zdůrazněno, že to neznamená v žádném případě zajištění moderní dopravní úrovně a konkurenceschopnosti české ekonomiky.

Na příkladu Rakouska (srovnatelný počet obyvatel i rozloha) je ukázáno, že Rakousko dosáhlo našeho cíle již v r. 2013 (protože stavělo tempem 50 až 70 km/rok vč. rekordů 138 a 110 km/rok). A Rakousko staví dál! Tempo výstavby dálnic je u nich dál průměrných 25 km/rok! Pokud chce ČR dohnat Rakousko na středoevropské křižovatce dopravních cest, musí zprovozňovat ročně minimálně 50 km nových dálnic.

V r. 2017 je to pouhých 18 km nových dálnic (zprovoznění 20 km modernizované dálnice D1 je dobré a nezbytné, ale dálniční síť to neprodloužilo, nehledě na to, že dle původních předpokladů měla být dokončena v letošním roce).



Zpět ale k desetiletému výročí trvání stavebních řízení na stavbu R49 4901.

Stagnace dopravního stavitelství po roce 2010. Stagnace ve zcela nezodpovědném a neodůvodnitelném rozsahu má několik aspektů:

1/ Exekutivní rozhodnutí - Zásadní redukce národních finančních zdrojů (v době krize možná pochopitelné pro developerské projekty, ale ve státním sektoru absurdně za situace mimořádného čerpání fondů EU pro období 2007-2013). Z českého stavebnictví odešlo v letech 2008-2016 přes 60 tisíc zaměstnanců - snížení o celých 22% (tj. 40 „dolů Paskov“ před uzavřením v r. 2017). A tak heslo roku 2010 „Vyhladověť české stavitelství“ se přeneslo do praxe a dostalo konkrétní podobu. Zatímco počet studentů a učňů v technických strojírenských oborech po tom, co se strojírenství stalo tahounem ekonomiky, opět roste, na podobný obrat stavební obory (jako „neperspektivní“) teprve čekají. Zdá se, že tvrzení „stavělo se vždy a vždy se stavět bude“, naši zastupitelé v parlamentu a senátu zdokonalili tvrzením „**dálnice se přece také stavět nemusí!**“! A uchazeči o vzdělání se tomu přizpůsobují.

2/ Legislativní rozhodnutí - Když se stát probudil a řekl: „Tak to teď vše postavte, peníze máme a máme“, tak se zjistilo, že to není tak jednoduché. Jednak byla s výstavbou zastavena i příprava (projekce, výkupy pozemků, inženýrská činnost), ale také se právní podmínky pro vydávání potřebných povolení natolik zhoršily, že vlastně platí „**stavět se už nedá, ani když by se chtělo!**“

Konkrétně u D49 4901: je řádné stanovisko EIA, zákon ho zneplatní a musí být vydané nové. Není výjimka ze zvláště chráněných druhů živočichů - není SP (přitom jde o samostatná paralelní řízení, každé ukončené rozhodnutím). Je jedna výjimka, nestačí, je třeba další výjimka (ten proces lze opakovat donekonečna, neboť chráněných druhů - asi díky ochraně - stále přibývá). Byla výjimka vydaná, odvoláme se, bylo zamítnuto odvolání, podáme žalobu k soudu, soud vydá předběžné opatření, že SP se nesmí vydat. To vše v rámci „zeleného myšlení“. Jak se toto vše odráží ve veřejnosti, ukazují i průzkumy (Median, 10/2017) a nakonec i vlastní volby. Stranu zelených voliči hodnotili z 10 stran v důvěryhodnosti a prosazování veřejných zájmů na předposledním místě, v kompetentnosti až na místě posledním a v hledisku sociální citlivosti je třetí od konce, tedy necitlivá. Důvěra občanů v neziskové organizace klesla za 5 let z 50 na 32% (CVVM, 10/2017). Voliči mají preference jasně - při pohledu do programů zvolených a vítězných stran platí: **Stavět!** Teď to ale musí někdo odpracovat...

A zásadně též v rovině legislativní, tedy schválit to, co se roky slibuje, ale nerealizuje: nový stavební zákon, zákon o liniových stavbách. Nakonec je jedno, pod jakým jménem, ale aby „růže stejně voněla“ - aby došlo k razantnímu urychlení a zjednodušení schvalovacích procesů, aby byla samozřejmě chráněna práva dotčených vlastníků a občanů, ale zároveň prosazena veřejná prospěšnost a zastaveny obstrukce právo zneužívající

(na dálnici D1 v řízení o rozkladu se po dobu několika měsíců znovu prověřuje až 36 již dříve vydaných závazných stanovisek - neskutečné). Je jen na státu, na výkonné exekutivě a na zvolených zákonodárcích, aby našli správou rovnováhu, která dnes fatálně schází.

- Od roku 2007 se u nás vystřídalo 5 premiérů, 10 ministrů dopravy a 10 generálních ředitelů ŘSD.
- V roce 2007 ještě nestál závod Hyundai v Nošovicích, a přesto dodnes vyrobil 2,5 mil. automobilů.
- V roce 2007 představil šéf Applu Steve Jobs nový mobilní telefon iPhon s revolučním ovládáním displeje prsty a dnes má takový telefon v moderním světě každý v kapse...

Kéž bychom stejně moderní a kapacitní měli i dopravní infrastrukturu.

Dálnice - bezpečné komunikace

Díky svému řešení a vybavení:

- jsou nejbezpečnějším typem silnic,
- jsou cca 3,5krát bezpečnější než směrově nedělené silnice,
- mají cca 4krát nižší riziko smrtelné nehody než směrově nedělené silnice,

(zdroj: EuroRAP, test 180 tis. km silnic)

Relativní nehodovost

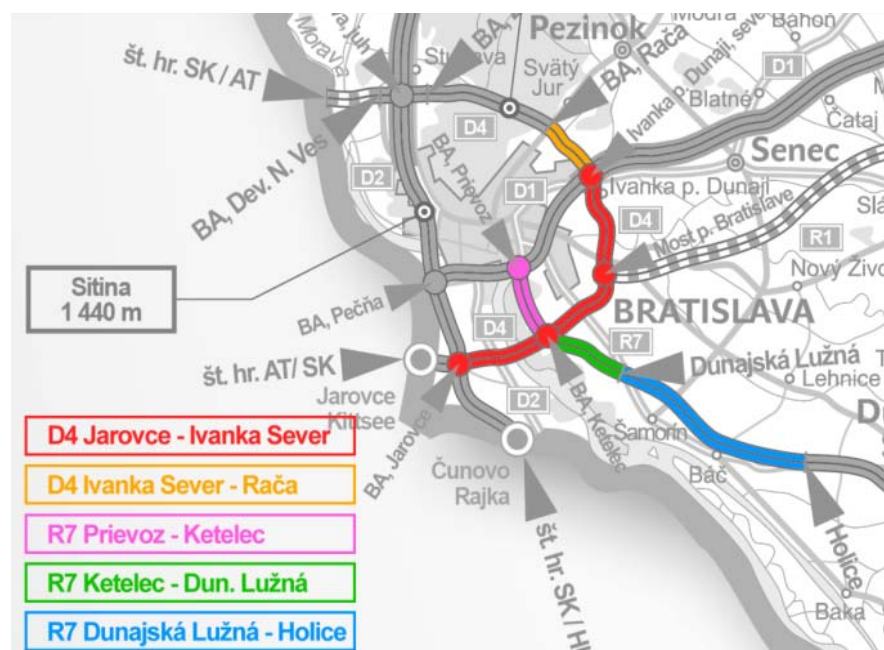
oproti dálnicím je na silnicích vyšší:

- na silnicích I. tříd 4,2krát vyšší,
- na silnicích II. tříd 6,7krát vyšší,
- na silnicích III. tříd 8,4krát vyšší.

(zdroj: ČSÚ, 10/2014)

Proč bychom se měli učit od sousedů na Slovensku?

Ing. Jan Brázda, CFA, Partner PricewaterhouseCoopers



Není to tak dávno, co se na Slovensku úspěšně uzavřela příprava dalšího velkého projektu silniční infrastruktury, který využívá model tzv. Public Private Partnership (PPP). Tento projekt, označovaný jako D4R7, zabezpečí výstavbu a provoz ca 59 km kolem východní části Bratislavy včetně navazující rychlostní komunikace na jihovýchod.

Schéma PPP není našim sousedům vzdálené. Projekt úspěšně navazuje na předchozí PPP z minulosti, např. dálniční projekt R1, který je již plně

dostavěn a funkční. Projekty PPP mají řadu výhod spočívajících především v efektivním přenosu rizik na soukromý sektor (tzv. koncesionáře). Zde se jed-

ná většinou o povinnost projekt nejen postavit, ale i zafinancovat všechny náklady a projekt úspěšně po dobu koncese (25-30 let) provozovat. Zadavatel (ministerstvo, kraj či obec) pak během koncesionární doby projekt splácí a de facto si tak objednáva komplexní službu provozování dané infrastruktury. Výhody z hlediska zadavatele jsou zřejmé. Mimo výše zmínovaný přenos rizik je výhodou rozložení platby za projekt v čase, jasná a neměnná představa, kolik vše bude dalších 25-30 let stát, a dále možnost nenavýšovat ukazatele veřejného zadlužení (neboť platby jsou koncipovány jako platba za službu a ne za výstavbu a mechanika Eurostat tuto možnost připouští). Nevýhody jsou pak relativně vyšší cena reflektující použití privátního financování a samotná příprava projektu, která se na první pohled může jevit jako velmi komplikovaná. Samotná komplexnost pak pramení z použití metody vyjednávání s několika případnými koncesionáři zároveň, tvorby vlastního zadání projektu v průběhu přípravy, účasti bank v přípravě projektu a dialogu s nimi, ocenění přenosu rizik na koncesionáře, apod. A zde bychom se mohli učit od našich slovenských kolegů, kteří toto zvládají efektivně.

D4R7 PPP – příklad ze Slovenska

Samotný projekt D4R7 PPP (obchvat Bratislavy) byl připraven za necelých 20 měsíců, počítáno od studie proveditelnosti PPP až po finální výběr koncesionáře a započetí výstavby v červnu 2016. ▶

Poradenská společnost PwC vedla konsorcium poradců a asistovala Ministerstvu dopravy od započetí projektu až po dobu úspěšného uzavření. Projekt vyvolal zájem 9 mezinárodních konsorcií, většinou svazků stavebních firem a finančních investorů. Tento počet byl v rámci shortlistingu snížen na 4 uchazeče, a to ty, kteří prokázali největší zkušenosti s podobnými projekty v minulosti. Původní předpoklad nákladů zadavatele byl 100-130 mil. EUR ročně po dobu 30 let, placeno formou tzv. PPP platby v případě dostupnosti a provozuschopnosti stavby. Výsledné vysoutěžené částky se pak pohybovaly v rozpětí 57-91 mil. EUR ročně. Vítěznou částku 57 mil. EUR podalo konsorcium Cintra, Porr a Macquarie. Jak je možné, že vysoutěžená cena byla z pohledu veřejného zadavatele takto atraktivní? Jedná se především o optimálně vedený proces kompetitivního dialogu, který přispěl k technické optimalizaci projektu a tak snížení investičních nákladů, dále využití inovativních finančních nástrojů (mezaninové financování poskytnuté Slovenským investičním holdingem, využívajícím peníze EU), navýšené financování EIB díky využití Evropského fondu pro strategické investice (EFSl) a v neposlední řadě kompetitivní tlak soutěžitelů z důvodu nedostatku podobných, dobře připravených PPP projektů v Evropě. Do jisté

míry stál za úspěchem i fakt, že se projekt nesnažil vymýšlet nové a nevyzkoušené přístupy k přenosu rizik a použil vyzkoušené a fungující schéma ze západní Evropy.

Dalším velkým kladem pro zadavatele byl fakt, že projekt byl vypracován jako mimobilanční z pohledu metodiky Eurostat ESA2010. Tím pádem nejsou závazky z projektu konsolidovány v národních účtech (a neovlivňují tak dluhovou brzdu schválenou parlamentem SK). A jaké si ze slovenské zkušenosti vzít ponaučení pro projekty u nás, které jsou připravovány roky a často vůbec nevzniknou?

Zejména pak pro připravovaný projekt D4, který má konečně v ČR vyzkoušet metodu PPP, i když s 10letým zpožděním oproti plánu? Faktory úspěchu jsou dle nás u podobně komplexních staveb s využitím privátního financování (PPP) následující:

- Politická podpora projektu (nejlépe vést v průběhu přípravy dialog i s opozicí, novináři a komunikovat otevřeně výhody a nevýhody projektu a schématu u něj použitého – např. PPP)
- Nepředstírat, že jako politik či veřejný zadavatel všemu rozumím a najmout si zkušené poradce s relevantními zahraničními zkušenostmi. Jen kvalitní přípravný tým dokáže přesvědčit případné koncesionáře, že má smysl, se o projekt ucházet a nabídnout atraktivní cenu.

• Zkušení poradci umí projekt připravit tak, aby závazky z projektu nebyly konsolidovány v národních účtech, což výrazně zvyšuje atraktivitu PPP metody pro veřejné zadavatele

• Rozumný rozsah projektu (u metody PPP je to zhruba 100 - 1000 mil. EUR, měřeno investičními výdaji)

• Platební mechanismus založený na dostupnosti služby (tzn. např. u dálnic nepožadovat, aby se platba koncesionáři plně kryla z vybraného myta, neboť to ekonomicky v našem regionu nefunguje)

• Matice rizik typická pro dopravní PPP projekty (tzn. nesnažit se inovovat a přenášet na koncesionáře rizika, která neumí nést nebo jim budou velmi drazé naceněny)

• Zapojení multilaterálních bankovních institucí, které projekt dále zlevňují již v raných stádiích rozvoje projektu (prostor k posouzení jejich kritérií způsobilosti)

• Brzké zapojení Ministerstva financí a Statistického úřadu do projektových příprav (aby se cítily partnery a ne opozicí projektu)

Výsledkem je, že dobře připravené projekty se mohou realizovat relativně rychle a velmi efektivně. Snad se toho někdy dočkáme i u nás.

Kto cesty kráti, život predlžuje

Ján Mišura, riaditeľ, Slovenská obchodná a priemyselná komora Žilina

Prvá polovica XX. storočia. Retrospektíva. 29. marca 1938 Československá silničná spoločnosť usporiadala konferenciu o cestných problémoch republiky. J. A. Baťa okrem iného v prednáške povedal: „Pred mesiacom mohla byť ešte stavba cestnej magistály problémom, dnes je nutnosťou. Česko-Slovenská cestná magistála sa bude stavať a bude pýchou a ukázkou výkonnosti česko-slovenského ľudu.“ Druhú prednášku predniesol ministerský radca K. Míša z ministerstva verejných prác o magistále - autostráde Brno-Žilina. Táto magistála poskytne prácu pre 9 000 robotníkov na dva roky. Z Brna vedie do Bratislavy odbočka, kdežto hlavný smer pokračuje na východ cez Zlín k Žiline, Martinu, Ružomberku a do Košíc. XXI. storočie. Retrospektíva a optimizmus končí vráťme sa do reality. Sme v Európskej únii. A položíme si niekoľko otázok. Prečo ešte táto diaľnica neexistuje? Nie sú Česko a Nemecko najväčší obchodní partneri Slovenska, to znamená že obchod a doprava smerujú hlavne na západ od Ružomberka?

Prečo je táto autostráda hanbou českého a slovenského ľudu v súčasnosti? Pribudla nám byrokracia Európskej únie? Pribudli nám demokratické mimovládky a neziskové organizácie? Financujú podnikatelia, (ktorí potrebujú diaľnice) a štát (ktorý financujú aj firmy) mimovládky? Mimovládky brzdia výstavbu na úseku D49 Hulín-Zlín v smere na Slovensko a v úseku D1/E50 Turany-Hubová medzi Brnom a Košicami. Je ironické, že mimovládky vyzývajú podnikateľov k zodpovednosti, tie im však zvyšujú náklady na dopravu a potom ešte od nich pýtajú peniaze a sponzoríng. Uvedomujú si to firmy a podnikatelia? Budú konečne firmy naozaj zodpovedné?

Súčasnosc. Z Prahy alebo z Bratislavy je najkratšia trasa diaľnice do Tatier a Košíc projektovaná cez Zlín, Púchov, Martin, Ružomberok. Je súčasťou európskeho koridoru Rýn-Dunaj. Na tomto úseku sú nerozostavané ešte úseky Hulín-Zlín-Púchov (D49, R6) a Turany-Hubová (D1/E50). V súčasnosti je medzi Českom a Slovenskom funkčný jediný úsek diaľnice Brno-Bratislava postavený ešte za socializmu. Sme v XXI. storočí, ale k tomu nám pribudli: byrokracia Európskej únie, demokratické mimovládky a neziskové organizácie. Na medzinárodnej konferencii v Luhačovicach sme sa dozvedeli, že

občianske združenie reprezentované aj pánom Machom zasahuje nielen do „zastavenia“ výstavby štvorprúdovky D49 na Morave pri Zlíne v smere na Slovensko, ale aj ako „dotknutá verejnosc“ pán Mach z Otrokovic“ ako splnomocnenec osôb zasahuje negatívne aj do výstavby úseku D1/E50 Turany-Hubová medzi Brnom, Zlínom a Košicami. Takto vidíme „krásnu“ spoluprácu mimovládnych organizácií Európskej únie pri likvidácii záujmov podnikateľov, občanov.

Vďaka obštrukcii, deštruktívnym činnostiam mimovládnych združení sa stavby pripravujú už 20 rokov a nestavia sa. Pri Zlíne si vraj našli dôvod škrekča na poli, na Slovensku si našli dôvod migráciu medvedov. Pritom českí a slovenskí mimovládkaři ohrozujú v Národnom parku Veľká Fatra tunelovým variantom Korbalka na D1 zásoby nekontaminovanej okamžite využiteľnej kvalitnej pitnej vody, ktorá sa už aj čiastočne využíva. Sú to strategické zásoby pitnej vody pre severné a stredné Slovensko. Odstrašujúci príkladmi narábania zo zásobami vody je tunel Višňové do Martina alebo zlyhania geologického prieskumu je tunel Čebrať na D1 do Ružomberka. Asi im nejde o predlžovanie života ľudí s novou diaľnicou, ale úzko len o medvede a iné zvieratá. Alebo chcú ešte viac spomaliť výstavbu

diaľnice D1. Existuje rýchlejšie a lacnejšie riešenie na investície aj prevádzku diaľnice s istotou zabezpečenia zásob pitnej vody, ktoré má prienik viac pozitív. Pritom sa dá vyriešiť aj priestor zvierat lacnejším spôsobom.

Teraz podrobne k situácii na Slovensku na hlavnom európskom koridore E50/D1 v úseku Turany-Hubová. Na Slovensku sa šíri sucho, mení sa klíma, znižuje sa hladina spodných vôd, od Bratislavy k Šamorínu sa posúva mrak kontaminovanej vody. S hrôzou čítame záverečné stanovisko ministerstva životného prostredia, ktoré schválilo pochybný variant s tunelom Korbalka na diaľnici D1 Turany-Hubová, pri ktorom budú zničené jazerá pitnej vody v Národnom parku Veľká Fatra. Zo všetkých variantov je variant s Korbalkou najdrahší investične a potom aj na prevádzku. Obce, mesto Turany, Slovenská obchodná a priemyselná komora Žilinského kraja, občania, Turčianske vodárne, atď. žiadajú zrušiť rozhodnutie o schválení variantu s tunelom Korbalka, nakoľko je odborné, nedostatočne podložené, je najrizikovejšie a najhoršie vo všetkých parametroch zo všetkých variantov. Presadzujú lacnejší modifikovaný povrchový variant mimo zosuvného územia, s možnosťou skoršieho začiatku výstavby, postavený za kratší čas. ▶

Ten ochrání zásoby kvalitnej pitnej vody, neohrozuje zdravie obyvateľov, nezvyšuje cenu vody, bude mať v Kralovanoch odbočku na Dolný Kubín. Zároveň bude zabezpečená ekoduktami a mostami migrácia zvierat.

Pochybný tunel Korbalka má tieto zásadné negatíva, ktoré implikujú jeho zrušenie: minimálne o sedem rokov sa odloží začiatok výstavby, meškanie spôsobí aj to, že objem zemných a tunelových prác je plánovaný minimálne dvakrát vyšší ako pri povrchovom variante.

V stanovisku ministerstva je o 100 miliónov eur drahší ako povrchový. Podľa našich analýz je cena úseku s tunelom Korbalka podhodnotená, objemy tunelových prác zvýšia náklady o 30 až 50 percent. Za pána ministra Počiatka sa odhadoval variant s tunelom Korbalka o 183 mil. eur drahší. Neodborne sa zabúda na náklady 40. mil. eur z našich daní, ktoré už štát vynaložil na prípravné práce pri povrchovom variante a ďalšie náklady, ktoré vyplatil pri výkupe pozemkov obyvateľom Šútova, Kralovian a niektorých ďalších obcí regiónu. Pri Šútove boli už v roku 2010 vybetónované pätky budúcich nosných stĺpov na mosty diaľnice. Podľa materiálov ministerstva životného prostredia sú náklady na prevádzku a údržbu pri variante s tunelom Korbalka o polovicu vyššie – ide o sumu 79 mil. eur.

Takisto minister dopravy Árpád Érsek v denníku Pravda povedal: „Podľa mojich informácií to vyzerá tak, že vyjde variant s tunelom Korbalka. Z toho vyplýva, že samozrejme ideme od nuly.“ Nielen od nuly, ale verejné financie idú do mínusu, pretože diaľnica by odbočovala ku Korbalka 2 kilometre pred ukončením už využívaného D1. Šútovo by malo mať najluxusnejší štvorprúdový prívádzací za 27 mil. eur. A Šútovo by ešte stratilo prírodné čisté vody, pretože pramene z Malej Fatry nemôže použiť, lebo je tam nedovolený obsah arzénu. Preto sa tlačí voda do Šútova, Krpelian, atď. z Veľkej Fatry.

Prečo v petícii veria mimovládkam, keď im ide o zdravie? To je efektívne hospodárenie? Povrchový variant tieto negatíva nemá. Komu to poslúži?

Na verejnosti sa vytvára atmosféra, že našimi argumentmi zdržujeme výstavbu. Tu platí – národ, ktorý nepozná históriu, opakuje chyby. Keď mimovládky napádali riešenia ministrov dopravy Vážneho, Figela či Počiatka, spôsobili meškanie výstavby doteraz o 10 rokov „dopisovaním“ mimo SR do Bruselu. Prítom za ministra Počiatka pri povrchovom variante mimo zosuvného územia, boli požiadavky Európskej komisie, splnené. Teraz tie isté mimovládky zrazu „chcú urýchlenú“ výstavbu variantu s tunelom Korbalka a hovoria, že my vraj brzdieme výstavbu. Prítom s tunelom Korbalka to mimovládky zdržia o ďalších 7 rokov. To je spolu 17 rokov, čo je zo strany mimovládok a neziskovníkov pokrytectvo. Už v sedemdesiatych rokoch sa navrhoval povrchový variant, aby sa ochránili veľké zásoby kvalitnej pitnej vody vo Veľkej Fatre.

Preferovanie Korbalky ohrozuje dokončenie hlavného európskeho koridoru E50/D1 Paríž-Praha-Brno(Bratislava)-Martin-Ružomberok. Alebo je to cieľ niekoho, aby sa presadzoval iný úsek, ktorý nie je hlavným európskym koridorom (povie sa: vidíte nejde prepojiť D1 na trase Bratislava-Martin-Ružomberok-Košice, tak budeme stavať priamo cez stred Národného parku Nízke Tatry do Košíc. Preto treba zdržať a komplikovať odbornými zámiernkami „na úrovni“ výstavbu úseku Turany-Hubová okrajom národného parku na D1 a Hubová-Ružomberok-Ivachnová.

Problémy sa odborné cez priority zakladali už aj pri tuneli D1 Višňové do Martina)? Pozoruhodné je, že zrazu mimovládka – lesoochranári za dve percentá, v snahe obchádzať prísne kritéria zásahu do rezervácií NATURA, aktuálne navrhujú zrušiť Národný park Nízke Tatry. V inom Národnom parku sa prívádzajú k stromom a blokujú štátne lesy k ochra-

ne lesa a v Nízkych Tatrách im to nevádi. Aktivita týchto mimovládok sú slušne povedané účelové, nemravné a hanbou mimovládok a neziskovníkov. V protiklade k uvedenému v roku 2002 exekutíva s podporou mimovládok zriadila Národný park Veľká Fatra v takom rozsahu územia, že teraz komplikuje výstavbu hlavného európskeho koridoru E50/D1 v úseku Turany-Hubová, ktorý Európska komisia a Slovensko schválili skôr.

Mimovládky, ktoré tak protestovali proti vraj predraženému úseku D4/R7, neprotestujú proti naozaj predraženému úseku s Korbalkou. Prečo ministerstvo ustupuje mimovládkam? Ministerstvá a vláda majú zodpovednosť, ktorú mimovládky nemajú. Vezme si exekutíva na zodpovednosť realizovať drahšiu investíciu, s drahšou prevádzkou, so zničením zásob pitnej vody, ohrozením zdravia občanov, podnikateľov na Turci, Orave a Liptove? Členské štáty EÚ sa zaviazali, že zabránia zhoršeniu stavu všetkých zásob podzemných vôd. Slovenská republika je ich povinná dodržiavať.

Na jednej strane deklarujú predstavitelia štátu totálnu oddanosť Európskej únii a pri ochrane zásob prirodzenej kvalitnej pitnej vody, zdravia občanov, pri znižovaní nákladov EÚ a SR na D1 je prístup vlašný bez dôrazu na rozumné odborné rozhodnutia. Otázka znie čo, aké záujmy za tým sú. Potreba kompenzačných opatrení potvrdzuje, že Korbalka predstavuje riziko. Dokonca v materiáloch bola táto možnosť pri vode jednoznačne pripustená. Sú tam uvádzané stanoviská bez podrobného geologicko-hydrologického prieskumu, čo je ďalšia časovaná bomba. Keď vybuchne, predraží sa stavba diaľnice a zvýši cena vody.

Ak to môžeme zhrnúť, variant s tunelom Korbalka je drahší, zničí zásoby pitnej vody, ohrozuje zdravie a oveľa neskôr sa postaví. Quo vadis, Slovensko? V koho prospech to bude?

Petice na podporu urychlení infrastrukturních staveb

Vážení spoluobčané, obracíme sa na vás se žádostí o podporu a o mobilizaci veřejného mínění, směřujícího k urychlení realizace dopravních projektů tzv. „Moravského kříže“, tj. dálnice D49 Hulín – Fryšták (a dále na Slovensko) a dálnice D55 Jihovýchodní obchvat Otrokovice – Staré Město – Břeclav. Tyto dlouho připravované projekty patří nejenom do prioritní infrastrukturní sítě České republiky, ale také i Evropské unie, jako součást transevropské dopravní sítě TEN-T, protože dochází k dopravnímu napojení na slovenskou kapacitní rychlostní silnici R6 v místě hraničního přechodu ČR-SR/ Střelná-Lazy pod Makytou a také na dálnici D2 u Břeclavi, s napojením na Bratislavu. Jsme přesvědčeni o tom, že realizaci těchto dopravních tahů budou vytvořeny podmínky pro budoucí hospodářský růst jak v oblasti Pomoraví, tak i slovenského Pováží. Přípravné práce na projektu prochází složitým povolovacím procesem, včetně posouzení EIA. V rámci probíhajících správních řízení jsou odborně posouzena navržená technická opatření, směřující k minimalizaci dopadu na životní prostředí, a to včetně zásadních opatření pro snížení hluku, ochranu živočichů a rostlin. Příprava projektů D49 a D55 trvá více než 15 let a je soustavně blokována několika ekologickými spolky, přičemž jejich aktivističtí představitelé, bez

ohledu na navrhovaná environmentální opatření, zarputile usilují o zastavení jejich přípravy, čímž znemožňují tolik očekávanou a neustále slibovanou realizaci jednotlivých staveb. V současné době je v případě D49 příprava projektu přerušena kvůli „křečkoví polnímu“, přestože se na této stavbě dle odborníků v současnosti vůbec nevyskytuje. Reálný stav přípravy projektu budí dojem, že jsou spíše nadřazovány zájmy úzké skupinky ekologických aktivistů pod rouškou ochrany přírody nad ochranu a zájmy lidí žijících v okolí stavby, kteří trpí vysokou hustotou dopravy, exhalacemi, hlukem a vysokou nehodovostí. Není přece možné připustit, aby byly zveličovány zájmy křečka polního nad oprávněné zájmy lidí, žijící v této části České a Slovenské republiky. S obdobnými problémy se potýká i projekt D55 v oblasti „Bzenecké Doubravy“, kde se pro změnu zase vyskytuje lelek lesní a skřivan lesní.

Vzhledem k tomu, že se doposud při legalizaci jednotlivých dálničních staveb nepodařilo dostatečně silně vzít v úvahu také veřejné mínění a většinové názory občanů, dovolili jsme si iniciativně připravit petiční akci s cílem maximalizovat podporu projektů D49 a D55. Je třeba transparentně ukázat, že existuje jednoznačný zájem občanů, kteří si tyto projekty přejí realizovat a dobře si uvědomují, že se tak mohou zbavit škodlivých účinků husté dopra-

vy v centrech měst a obcí a kteří zároveň podporují rozvoj a konkurenceschopnost svého regionu. Dovolujeme si vás v této souvislosti požádat o osobní podporu formou podpisu na petičním archu na webu SRDIM www.infrastrukturamorava.cz.

Výsledky petice budou použity na podporu argumentace, směřující k urychlení přípravy a realizace shora zmíněných projektů. Věřím, že se naším společným úsilím podaří nakonec překonat dlouholeté obstrukce ekologických aktivistů a že realizací této stavby přispějeme k šetrnému rozvoji našeho regionu a také ochráníme životní prostředí pro příští generace.

Petiční výbor:

Libor Lukáš, předseda SRDIM

Libor Žádník, výkonný místopředseda SRDIM

Jaroslav Drozd, člen SRDIM

VYJÁDRĚNÍ PODPORY INFRASTRUKTURNÍM PROJEKTŮM D49 a D55.

Podporuji urychlit realizaci infrastrukturních projektů:

dálnice D49 Hulín-Fryšták-Vizovice-hranice ČR/SR

dálnice D55 Otrokovice-St. Město-Břeclav.