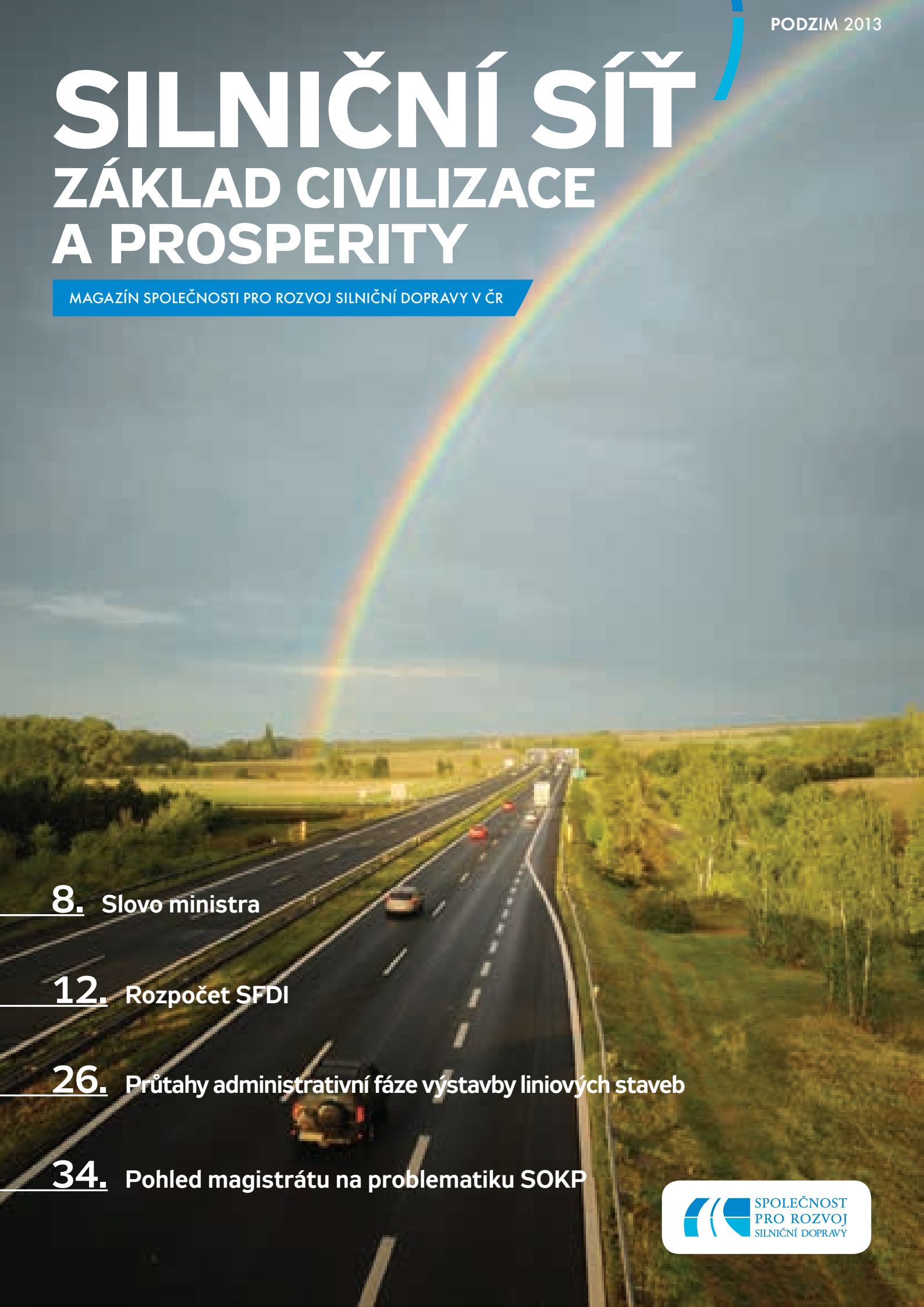
PODZIM 2013

SILNIČNÍ SÍŤ
ZÁKLAD CIVILIZACE A PROSPERITY

MAGAZÍN SPOLEČNOSTI PRO ROZVOJ SILNIČNÍ DOPRAVY V ČR



8. Slovo ministra

12. Rozpočet SFDI

26. Průtahy administrativní fáze výstavby liniových staveb

34. Pohled magistrátu na problematiku SOKP

SPOLEČNOST PRO ROZVOJ SILNIČNÍ DOPRAVY

SPOLEČNOST PRO ROZVOJ SILNIČNÍ DOPRAVY

WWW.ROZVOJSILNIC.CZ

Vydává
Společnost pro rozvoj silniční dopravy
v České republice
Václavské náměstí 831/21
113 60 Praha 1
IČ: 227 29 933

Redakční rada
Mgr. Pavel Eybert
Ing. Bořivoj Kačena
Ing. Jaroslav Krauter
Ing. Vladimír Křížek, CSc.
Lukáš Kubáček
Ing. František Laudát
Prof. Ing. Petr Moos, CSc.
Mgr. Miroslav Osladil
Ing. Jiří Šnajdar
Ing. Ivo Toman, MBA
Ing. Rostislav Vondruška

Registrace
MK ČR E 20688
pod č. j. MK 17561/2012 OMA
ze dne 19. 3. 2012
ISSN 1805-403X

Grafická úprava
CTECH s.r.o.

Titulní foto
Ing. Gabriela Příbramská

Ostatní foto
Ing. Gabriela Příbramská
Autoři článků
CTECH s.r.o.
www.fotolia.com

Vychází 2× ročně

NEPRODEJNÉ

Úvodní slovo předsedy

Vážení příznivci silniční dopravy,

od vydání letošního jarního magazínu se v ČR odehrálo hodně událostí na politické scéně. Jsem potěšen, že přes turbulentní prostředí, se nám podařilo ve spolupráci s autory i redakční radou pro Vás připravit další širokou – a věřím i zajímavou - paletu názorů a informací, podporujících naši základní ideu, rozvoj silniční dopravy v naší zemi.

Tradičně zahajujeme slovem ministra dopravy a následně ředitele SFDI. Dozvíte se, mimo jiné i jak je to s rozpočtem na rok 2014 a přípravou na další období (včetně Operačního programu Doprava na léta 2014-2020). Spolupráce s asociací AFIM na přípravě alternativy Strategie resortu dopravy v oblasti silniční infrastruktury a jejího financování je náplní dalšího příspěvku. V minulém čísle jsme dali prostor všem hejtmanům, aby nám sdělili své názory na rozvoj dopravní infrastruktury v jejich kraji a nyní prezentujeme stanovisko z Asociace krajů.

Několik autorů se zabývá legislativou, která je dnes největší překážkou v přípravě silničních staveb, kdy administrativní fáze výstavby je tím nejdelším časovým obdobím při pořizování této součásti národního bohatství. Jiný a to americký pohled na přípravu staveb může rozvířit diskuzi na toto citlivé téma a také úvaha o integraci jednotlivých druhů dopravy je k diskuzi. Příspěvek prezidenta Svazu podnikatelů ve stavebnictví ČR shrnuje celou řadu myšlenek a informací, které by měly burcovat politické elity našeho státu ke změně stávající politiky škrtů a ke skutečnému odstartování prorůstových opatření. Navazující články reprezentantů stavebních firem jen dokreslují neutěšenou situaci českého dopravního stavitelství. A varianty možné pro financování výstavby dopravní infrastruktury prezentuje další autor, člen naší společnosti. Národohospodářský pohled na dnešní byrokracii v historickém kontextu nabízí další příspěvek.

Bezpečnost na silnicích je oblast, které se věnujeme permanentně. Pohled Dopravní policie ČR, spojený s informacemi o nehodovosti včetně konkrétních návrhů opatření na zlepšení je vhodné si přečíst. Naše Společnost pro rozvoj silniční dopravy v ČR převzala záštitu nad 8. konferencí "Bezpečná dopravní infrastruktura", informaci o jejím průběhu dostáváte v našem magazínu. Totéž platí o oslavách 20 let trvání Fakulty dopravní ČVUT i o již tradiční konferenci v Luhačovicích.

"Okénko" tajemníka i příspěvky dalších funkcionářů Společnosti, pak informují o rozmanitých aktivitách, které organizujeme a rozvíjíme.

Věřím, že nově se tvořící vláda a zvolená poslanecká sněmovna, budou správně chápat (jak vyplývá z předvolebních slibů), že naplňování názvu našeho magazínu „Silniční síť – základ civilizace a prosperity" je tou správnou cestou, k jejímuž naplnění není nutno využívat jen prostředků ze státního rozpočtu, ale lze využít i alternativních metod, které naše Společnost už řadu let navrhuje.

Na závěr bych rád poděkoval všem autorům za jejich práci a vyslovil přání, aby nám i pro příští čísla připravili mnoho nových zajímavých informací a námětů, které by zaujaly naše vážené čtenáře.

Praha, listopad 2013
Ing. Bořivoj Kačena
předseda představenstva

Obsah

03 Úvodní slovo předsedy
Ing. Bořivoj Kačena, předseda představenstva

08 Slovo ministra
Bc. Zdeněk Žák, ministr dopravy, MDČR
Ve svém příspěvku bych se rád zaměřil na odbornou problematiku potřeb v oblasti rozvoje sektoru dopravy a též silniční infrastruktury...

12 Rozpočet SFDI
Ing. Tomáš Čoček, Ph.D., ředitel, SFDI
V říjnu byl vládou schválen rozpočet SFDI. Nyní tedy již mohu představit konkrétní čísla a nastínit situaci...

14 Strategie potřeby rozvoje DI z pohledu nevládních organizací
Pavel Braha, tajemník, SPRSD
Společnost pro rozvoj silniční dopravy v ČR zastoupená jejím předsedou Ing. Bořivojem Kačenou v době od března 2013 do června 2013...

16 Rozhovor s místopředsedou Komise Rady AKČR
Ing. Jaroslav Drozd, místopředseda Komise Rady AKČR
Již od začátku projektu, kterým Ministerstvo dopravy pověřilo ŘSD ČR bylo zřejmé, že ŘSD ČR čeká složitý úkol...

20 Sobeckost vítězí
Mgr. Pavel Eybert, senátor, Senát PČR
Jsou stovky a tisíce občanů, kteří mají doslova pár metrů od svých oken komunikaci, po které každodenně...

22 Budeme stavět, nebo stále hledat "objektivní příčiny"
Ing. Hana Orgoníková, předsedkyně, Sdružení pro výstavbu dálnice D11 a rych. silnice R35
Rozvoj dopravní infrastruktury jako nezbytného prvku pro rozvoj ekonomiky jak regionů, tak celého státu, je důležitým prvkem potřeby...

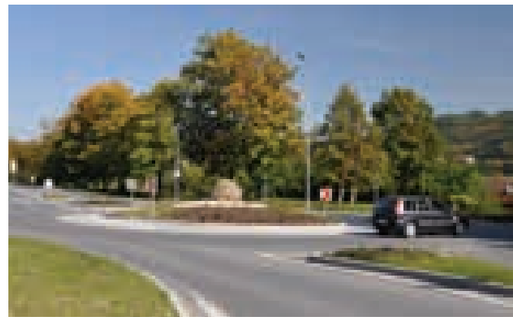
24 Krkonoše potřebují dálnici do Polska
Ing. Jan Sobotka, starosta, Město Vrchlabí
Je známo, že o prosperitě území rozhoduje dopravní dostupnost, a ta není zrovna v případě Krkonoš optimální...

26 Průtahy administrativní fáze výstavby liniových staveb – právní aspekty
Mgr. Miroslav Osladil, advokát a partner, Vyroubal Krajhanzl Školout s.r.o.
Za posledních 7 let se hradecká dálnice D11 rozrostla o necelé 3 kilometry. Spory o trasu posledního neotevřeného úseku D8 Českým středohořím...

30 Na čem vázne, z pohledu oceňovatele, majetkoprávní činnost při přípravě výstavby silnic a dálnic v ČR?
Ing. Jaroslav Hába, jednatel, ZNALCI A ODHADCI – znalecký ústav, spol. s r. o.
nekompatibilita obecných právních předpisů s předpisy pro oceňování nemovitostí a práv s nimi souvisejících...

34 Pohled magistrátu na problematiku Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP)
*Ing. Jiří Nouza, **zastupitel, náměstek primátora, Hlavní město Praha***
Již více jak patnáct let se intenzivně sděluje všem občanům a motoristické veřejnosti jak je nutné pro hlavní město Prahu dobudování významného dopravního spojení...

36 Možnosti zavedení metody Value Engineering u projektů dopravních staveb
Doc. Ing. Ladislav Bína, CSc., Ing. Helena Nováková, Ph.D., Fakulta dopravní, ČVUT v Praze
Na webu FHWA, která je součástí Ministerstva dopravy USA jsou uvedeny všechny směrnice a další dokumenty týkající se postupů Value Engineering...



40 Doprava v 21. století – úvaha o integraci jednotlivých druhů dopravy
Ing. Pavel Švagr, CSc., dopravní expert
Akademici na Dopravní fakultě ČVUT vykládají studentům v principu dvě základní teze...

44 Stav silnic ve Středočeském kraji
Ing. Pavel Čihák, poslanec, Poslanecká sněmovna PČR
Doprava a její dopravní infrastruktura patří mezi priority potřebného rozvoje ekonomiky v celé naší republice...

46 Stavebnictví pomohou nejen peníze
Ing. Václav Matyáš, prezident, Svaz podnikatelů ve stavebnictví
Stavebnictví vytváří díla dlouhodobé životnosti, a zajišťuje tak kromě hmotného majetku státu a privátního sektoru i přínos kulturní...

52 **Názor odborníka na potřeby rozvoje dopravní infrastruktury u nás**
Ing. Martin Doksanský, předseda představenstva a generální ředitel, SMP CZ a.s.
Uvědomuji si, že jsem byl osloven, abych vytvořil příspěvek do Magazínu společnosti pro rozvoj silniční dopravy ČR, , který by měl být zaměřený na budování dopravní infrastruktury, a měl bych se tudíž rozepsat z pohledu SMP CZ o výstavbě železničních, silničních a dálničních sítí...

54 **Kam kráčíš české stavebnictví?**
Ing. Vladimír Dráb, předseda představenstva, Společnost dodavatelů pro zkvalitňování dopravní sítě ve středočeském kraji
Podívejme se na vývoj stavebnictví nejprve z globálnějšího pohledu, tedy alespoň toho evropského. Naděje na rychlé zotavení evropského stavebního průmyslu opadlo. Vysoká nezaměstnanost...

56 **Je vhodný čas na investování do veřejné infrastruktury?**
Ing. Jan Troják, ředitel projektového financování, ČSOB
Je vhodná doba na investice do veřejné infrastruktury? Investování do veřejné infrastruktury je obecně chápáno jako pro-růstový instrument. Sazby jsou nízko. Stavební průmysl každé čtvrtletí vykazuje...

58 **V současné době by průmyslovou revoluci nikdo nepovolil...**
Ing. Tomáš Munzi, Národohospodářská fakulta VŠE
V minulém jarním čísle Společnosti pro rozvoj silniční dopravy jsem mimo jiné psal že základním úkolem jakékoliv dopravní strategie...

60 **Potřeba bezpečného dopravního prostoru z pohledu Policie ČR**
kpt. Mgr. Sabina Burdová, dopravní inženýrka, ŘSDP PP ČR
V první polovině roku 2013 připadalo nejvíce nehod na místní komunikace – přes 35 % z celkového počtu...

66 **ELTODO – Dopravní telematika**
Ing. Dušan Krajčír, DiS., vedoucí technického rozvoje, ELTODO EG, a.s.
Společnost ELTODO má dlouholetou tradici v rámci dopravní telematiky v České republice, ale i v zahraničí....

68 **8. ročník konference „Bezpečná dopravní infrastruktura“**
Ing. Jiří Landa, technický ředitel a jednatel, AF-CITYPLAN s.r.o.
Bezpečnostní stav našich silnic je nevyhovující, neplníme cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu....

72 **11. Evropský dopravní kongres ETC 2013 jako vrchol oslav 20 let Fakulty dopravní ČVUT v Praze**
prof. dr. Ing. Miroslav Svítek, děkan Fakulty dopravní, ČVUT v Praze
*Ve dnech **19.–20. 9. 2013** proběhl v Praze v prostorách NTK 11. evropský dopravní kongres ETC 2013, jehož hlavním...*

74 **Rozhovor s Jiřím Paškem, ředitelem IZIP**
Ing. Jiří Pašek, místopředseda představenstva a generální ředitel, IZIP a.s.
Řadu let pracujete jako vrcholový manažer v IT společnosti, která vyvíjí a provozuje špičková řešení pro efektivnější zdravotnictví,...

76 **Okénko tajemníka**
Pavel Braha, tajemník, SPRSD ČR

80 **Luhačovická výzva**
Účastníci mezinárodní konference „Střední Morava - – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“ konstatují...

SPOLEČNOST PRO ROZVOJ SILNIČNÍ DOPRAVY

Slovo ministra

Bc. Zdeněk Žák
ministr dopravy MDČR

Ve svém příspěvku bych se rád zaměřil na odbornou problematiku potřeb v oblasti rozvoje sektoru dopravy a též silniční infrastruktury, i když role ministerstva dopravy není samozřejmě omezena pouze na oblasti týkající se silniční infrastruktury.

V současném období, kdy píši tento příspěvek – tedy koncem září 2013 – vrcholí projednávání a dolaďování státního rozpočtu České republiky pro rok 2014 a z pohledu ministerstva dopravy především jeho rozpočtové kapitoly. Po projednání ve Vládě ČR jsou již známé schválené výdajové rámce pro ministerstvo dopravy, v jejichž intencích je sestavován rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury, která jako hlavní finanční resortní organizace obhospodařuje společně se státními investory typu Ředitelství silnic a dálnic a Správy železniční dopravní cesty objemově význačné finanční prostředky v oblasti dopravní infrastruktury v řádu desítek miliard korun.

Tyto zdroje pocházejí jak z národních, tak i evropských zdrojů a naším společným úkolem je jejich maximálně efektivní využití v pokud možno co nejkratším čase. Detailní strukturou a problematikou sestavování rozpočtu se čtenáři mohou seznámit v dalším textu nebo také v příspěvku ředitele Státního fondu dopravní infrastruktury, který navazuje na tento můj příspěvek.

Z pohledu ministerstva dopravy, které je nositelem dopravní politiky a strategie je zřejmé, že procházíme velmi obtížným obdobím. Toto velmi obtížné období je výsledkem bývalých častých změn koncepcí, nesystémovým silným kolísáním finančních prostředků směřovaných do výstavby dopravní infrastruktury a také velmi složitým, a nebojím se říci, i zapleveleným právním systémem, který často umožňuje až hraniční postupy různých subjektů, které se svým způsobem chtějí zviditelnit, nebo přímo naplnit svoje individuální cíle.

Avšak i přes tyto problémy, které jsou pochopitelnou a nedělitelnou součástí manažerské práce, je potřeba podle mého názoru hledět s optimismem do dalších let, a především se zaměřit na velké výzvy, které před námi leží v oblasti dopravy jako celku. Tedy nejen úzký pohled na dopravní infrastrukturu, její novou výstavbu či opravy, ale i bezpečnost, spolehlivost, efektivnost a přístup k životnímu prostředí. A nebát se neotřelých, nových řešení a technologií. Leží tedy před námi úkoly a výzvy, které pokud se nám je podaří společně využít, nám všem společně mohou přinést významné celospolečenské efekty. Osobně jsem totiž přesvědčen, že pouhým neustálým stěžováním si na současnou situaci se nebudeme jako republika moci nikam dál posunout.

Za velmi významný počin z hlediska strategického směřování resortu dopravy mohu určitě označit dokončený, a v současném období projednávaný závěrečný výstup materiálu ministerstva dopravy „Dopravní sektorové strategie, 2. fáze“, který by po svém definitivním schválení měl být fundamentálním materiálem pro rozvoj resortu dopravy v dalších letech, ale také velmi významně napomoci orientaci podnikatelských subjektů v oblasti všech druhů dopravy pro další období.

Velmi pozitivní souvztažnou reakcí na tento materiál ministerstva dopravy je podle mého názoru i rozhodnutí Vlády ČR o předložení aktualizovaného návrhu státního rozpočtu na příští období, který již posiluje financování funkce dopravy, jako páteřního a základního systému české ekonomiky. Pochopitelně toto konečné rozhodnutí Vlády ČR, které jsem z úrovně resortu ministerstva dopravy důrazně prosazoval, velmi vítám, a považuji jej také za podstatný impuls pro podporu růstu ekonomiky a zaměstnanosti, s kterou, i přes Ajejí z celoevropského pohledu nízkou úroveň, nemůžeme být spokojeni.

Často se setkávám při svých jednáních s názory, že toto či tamto není možné realizovat, a to z těch či oněch důvodů. Jsem přesvědčen, že není možné jen pokračovat ve stávajících stereotypních způsobech řešení dopravní problematiky, řečeno s vysokou mírou nadsázky, že podstatné je zahajovat jen velké, gigantické silniční nebo železniční investiční akce. Aby to neznělo tak abstraktně, uvedu jeden příklad z oblasti silniční infrastruktury. Například akce, které mohou přinést okamžitý užitek občanům na řadě míst naší republiky. Tedy to, co jsem nazval před několika měsíci frází – více inteligence, méně betonu. Například odblokování téměř deset let stojící výstavby dálnice z Brna do Mikulova, kde tím, že vybudujeme obchvat města Mikulova a na zbylé trase dáme inteligentní systém, který tam bude v pruzích řídit dopravu podle špičky v provozu, tak výsledně dosáhneme přijatelné propustnosti.

Pokud se však vrátím k jádru problematiky silniční infrastruktury, musím bohužel také konstatovat, že ne vždy rychlost či všechna minulá rozhodnutí byla dobrá, i když byla vedena podle mého soudu s dobrým úmyslem. Třeba situace, kdy spěch vedl k nedodržení technologie s cílem zprovoznit akce v předepsaném čase. Stavbaři pak někdy postupují bez ohledu na správné technologické postupy. Výsledkem je například, že povrch vozovek nepřilnul a stavbaři jej musí po pouhých třech měsících provozu vyměnit. Určitou výhodou je, že opravy povrchu vozovky nebudou hrazeny z veřejných prostředků.

Když zaměřím svoji pozornost na budoucí vizi silniční dopravy, musím alespoň zmínit další, velmi potenciálně významné směry v oblasti silniční dopravy jako je plánování a pilotní realizace tzv. smart-cities, zavádění silničních vozidel na elektrický pohon, související výstavba elektrických dobíjejících stanic a jiná podobná technologicky vyspělá řešení. No a navíc, podle mého soudu hodně mediálním prostorem zatím opomíjená agenda takzvaných kosmických technologií a její potenciální význam pro bezpečnost a záchranu osob.

Například v případě havárie vozidla na silnici, u kterého došlo k takovému zranění posádky, která není schopna sama si vyžádat pomoc

záchranného systému. Tedy například na silnici, na které je velmi sporadický provoz, aby například jiné vozidlo mohlo tuto činnost aktivovat. Tato technologie nazývaná eCall by měla tuto situaci do značné míry eliminovat tím, že tento systém by měl automaticky iniciovat vyslání záchrany a lokalizovat vozidlo.

Je sice pravda, že se jedná primárně o aktivitu automobilového průmyslu, nicméně bez těchto vyspělých systémů úzce spjatých právě s dopravou, k nám do České republiky nebudou přicházet zahraniční finanční zdroje a pracovní příležitosti. Už nyní například české firmy vytvářejí účinné aplikace pro dopravu. A v souvislosti se sídlem agentury GSA v České republice existuje i ambice, aby se GSA stala budoucí centrálou inteligentní energetické sítě. Již jen z toho je zřejmé, že přesahy nových technologií – v tomto případě kosmické technologie – které na první pohled jakoby nemají přímý dopad do silničního provozu, mohou najednou generovat podnikatelské příležitosti i v oblasti dopravy. Ale kdo z čtenářů si dovedl ještě před několika lety představit, že téměř klasickou výbavou automobilů budou systémy GPS. Vždyť dnes snad neexistuje kvalitní profesionální silniční dopravce, který by neměl ve svých vozidlech tyto technologie.

Ale abych nehovořil pouze o problémech v oblasti výstavby – a to jak silniční, železniční vodní a letecké infrastruktury, tak se krátce zastavím i u problematiky vlastního dopravního provozu. Jako prioritní, podle mého soudu, bude potřebné znova podrobit zkoumání i výše této podpory, která v současném období je směřována formou dotace do oblasti železničního provozu národního dopravce – tedy subjektu České dráhy. Tím teď nemyslím výstavbu železniční infrastruktury, ale mám na mysli podporu otevírání železničního dopravního prostoru pro jiné subjekty než České dráhy nebo ČD Cargo. Když už jsem zmínil České dráhy nebo ČD Cargo, tak otevřeně řečeno, ekonomická situace v těchto organizacích z mého pohledu není růžová. Ministerstvo dopravy sice podporuje úsilí nového vedení těchto organizací, aby se na tento dopravní mód vrátilo co nejvíce přeprav, ale pokud nedojde k trvalému zvratu a navýšení přepravy, bude to mít výsledně negativní dopady do celého sektoru dopravy.

Musíme si především uvědomit, a to všichni společně, že jestliže národní dopravce není schopen dlouhodobě konkurovat ostatním subjektům na trhu, není možné sanovat neefektivnost vlastní organizace trvalými dotacemi. Jinými slovy řečeno, pokud České dráhy budou horší, nabídnou horší službu nebo dražší službu, tak si myslím, že by bylo nespravedlivé, aby zakázku nevyhrál někdo, kdo je lepší.

Já pevně věřím, že České dráhy nebo ČD Cargo přinutíme k tomu, aby se naučily soutěžit. Považujeme je totiž za velmi důležitého hráče v železniční dopravě. Ale věřím, že všichni pochopí, že skončila doba, kdy jim stát automaticky posílal peníze bez ohledu na faktický výsledek kvality jejich činnosti. To však nic nemění na mém pohledu, že je daleko důležitější z pohledu státu, aby zboží bylo spíše přepravováno po železnici než po silnici a teprve až druhotně, jestli ho vozí České dráh, resp. ČD Cargo. Ale jak jsem již předeslal, všechno má někdy a někde svoje finanční hranice.

To samozřejmě neznamená, že silniční infrastruktura v pohledu resortu dopravy hraje okrajovou roli, a to bych byl velmi nerad, aby bylo takto chápáno. Ale každý dopravní mód má své výhody a nevýhody, a nastavením základní podmínek může stát do určité míry eliminovat ekonomická očekávání a dílčí nevýhody jednotlivých dopravních modů.

"To samozřejmě neznamená, že silniční infrastruktura v pohledu resortu dopravy hraje okrajovou roli, a to bych byl velmi nerad, aby bylo takto chápáno."

V závěru svého příspěvku bych se chtěl jen okrajově zmínit o finančních aspektech budoucího rozpočtu na období roku 2014 respektive střednědobého výhledu na období let 2015 a 2016.

To, že v současném období byla navýšena kapitola resortu dopravy, respektive Státního fondu dopravní infrastruktury na celkovou hodnotu 71 mld. Kč – zde míním veškeré zdroje – tedy jak národní i evropské pro rok 2014, znamená velmi pozitivní signál směrem do ekonomiky a iniciování budoucího růstu.

Osobně jsem přesvědčen, že všechny týmy pracující v resortu dopravy, a to na různých úrovních, tuto situaci budou vnímat jako povzbuzení do další práce, a že se budou snažit v maximální možné míře, tuto aktuálně velmi příznivou situaci využít ku prospěchu dopravní infrastruktury jako celku.

Já za sebe mohu pouze dodat, že pro budoucí rozvoj dopravní infrastruktury udělám vše, co bude v mých silách. ■

Rozpočet SFDI

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.
ředitel SFDI

V říjnu byl vládou schválen rozpočet SFDI. Nyní tedy již mohu představit konkrétní čísla a nastínit situaci, která z tohoto nastavení rozpočtu v dalších letech vyplývá.

Nejprve je třeba si říci, čím rozpočet disponuje. Obecně jsou to dva druhy zdrojů finančních prostředků – zdroje národní a zdroje evropské. Do národních zdrojů spadají příjmy z daní, mýta, dálničních kuponů a především dotace ze státního rozpočtu, zdroje evropské jsou tvořeny především příjmy z Operačního programu Doprava. Tyto zdroje jsou navázány na výdaje a do určité míry je předdefinují. Na výdajích dělíme prostředky na neinvestice a provoz sítě, které jsou financovány výhradně z národních zdrojů a investice. Ty jsou financovány převážně z evropských zdrojů a povinného národního spolufinancování.

Z hlediska věcného zaměření financování je další základní dělení na akce na TEN-T (transevropská dopravní síť) a mimo ni. Zjednodušeně řečeno odpovídá síť TEN-T na silnicích naší síti D a R s výjimkou některých rychlostních silnic (zejména R4 a R7). Toto rozdělení je důležité zejména proto, že investice jsou hrazeny z evropských zdrojů. Prostředky EU jsou určeny především na železnice (celá síť) a silnice (především TEN-T).

Pro výši rozpočtu je směrodatná především výše národních zdrojů, neboť z té vyplývá schopnost spolufinancování zdrojů EU.

Pro rozpočet pro roky 2014–2016 je důležité i to, že pokrývá přelom rozpočtové periody EU tj. období 2007–2013 (s doběhem čerpání 2015) a období 2014–2020. Do konce roku 2015 je nezbytné dočerpat prostředky EU z OPD I, kde dosud zbývá cca 40 mld. Kč. Od roku 2014 nebo nejpozději 2015 je pak nutné zahájit čerpání z nových programů OPD II a CEF 2014 až 2020.

Přípravu a řízení Operačního programu Doprava na léta 2014–2020 zajišťuje na základě Usnesení vlády ČR Ministerstvo dopravy. Obsah OPD by měl navazovat na doporučení EK, která ukazuje na nedostatečnost dopravní infrastruktury ČR zejména v rámci sítě TEN-T a v oblasti městské dopravy. ČR bylo doporučeno zařadit mezi priority k financování v rámci Dohody o partnerství oblasti „rozvoj infrastruktury pro růst a konkurenceschopnost“ a „zlepšování dostupnosti a udržitelných druhů dopravy“.

Pro čerpání prostředků EU má aktuální návrh OPD vytyčené tři prioritní osy:

- PO1 – Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu, jejímž cílem je výstavba a modernizace železničních tratí, interoperabilita a nové technologie (včetně TEN-T), multimodální doprava, infrastruktura drážních systémů městské a příměstské dopravy a v neposlední řadě environmentálně čistý dopravní park.
- PO2 – Silniční infrastruktura na síti TEN-T s cílem silniční infrastruktura sítě TEN-T (výstavba a modernizace silnic a dálnic, ITS a nové technologie) a podpora rozvoje sítě napájecích stanic alternativních energií na silniční síti.
- PO3 – Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T, jejímž specifickým cílem jsou silnice a dálnice mimo síť TEN-T ve vlastnictví státu.

Spolufinancování ze zdrojů SFDI se předpokládá v oblastech výstavby a modernizace železničních tratí, interoperability a nových technologií, u výstavby a modernizace vodních cest, dále při financování silniční infrastruktury sítě TEN-T a také u silnic a dálnic mimo ni (které jsou ve vlastnictví státu).

SFDI bude i nadále plnit roli zprostředkujícího subjektu pro implementaci OPD. Finanční možnosti na jednotlivé operační programy na období 2014–2020 nejsou známy, neboť dohoda na úrovni EU nebyla zatím uzavřena.

Také komunitární program CEF, který je dalším významným nástrojem, není zatím do detailů připraven, neboť u něj není prozatím schválena příslušná legislativa.

V letech 2014–2016 budou existovat tzv. národní obálky a v případě jejich nevyčerpání bude poté docházet k mezinárodní soutěži o tyto prostředky. Je to tedy pro Českou republiku příležitost získat navíc prostředky ze zdrojů nevyčerpaných jinými státy. Samozřejmě je zároveň hrozbou, že samotná ČR přijde o své „vlastní“ prostředky, které z různých důvodů nedokáže vyčerpat. Velmi důležité je proto mít kvalitně připravené projekty, které uspějí ať již do roku 2016, nebo poté v konkurenci s ostatními státy.

Z hlediska optimálního řízení dotací je třeba se prioritně zaměřit na CEF. Nastavené finanční rámce nejsou bohužel dostatečné pro zahájení ani OPD II ani CEF. Je však možné k tomuto účelu využít náhradní projekty OPD I a také akce, především mimo síť TEN-T, které jsou již z důvodu nedostatečné finanční i časové kapacity v programu OPD I připravovány výhradně pro OPD II a CEF.

Aby vůbec mohlo dojít k zahájení čerpání prostředků OPD II, navýšila v září vláda ČR rozpočet SFDI pro rok 2014 o cca 5 mld. Kč.

Obecně lze k rozpočtu na rok 2014 a střednědobému výhledu pro období do konce roku 2016 říci, že vzhledem k výdajovému rámci bude možné plynule pokračovat v čerpání OPD I. Bude však muset dojít k převedení účelové dotace na spolufinancování z roku 2013 na rok 2014. Výše převáděné částky se předpokládá v hodnotě 2,3 mld. Kč. V roce 2015 (národní zdroje pouze 37 mld.) a 2016 se počítá s výrazným omezením rozpočtu, z čehož plyne reálné ohrožení možností dočerpat prostředky OPD I. Dochází tedy ke značné nekompatibilitě mezi rozpočtem na rok 2014 a roky 2015 a 2016.

Z toho důvodu lze považovat za zásadní posílení rozpočtu na národních zdrojích na rok 2015 o 11,6 mld. Kč a na rok 2016 o 5,6 mld. Kč, což bude minimální částka pro zajištění pokračování projektů OPD I a zahájení OPD II. Aby mohlo být efektivně využito 5 mld. Kč, kterými byl vládou rozpočet na rok 2014 navýšen, je třeba umožnit čerpání těchto prostředků i bez schváleného OPD II a jemu příslušných konkrétních akcí.

Vzhledem k výše zmíněné nelogičnosti rozpočtu SFDI, kdy se na jednu stranu počítá s rozběhem jednotlivých projektů v roce 2014, ale již není zajištěno jejich financování v dalších dvou letech, považoval SFDI za vhodné doplnit rozpočet o přílohu – Indikativní varianta rozpočtu a SDV s plným dočerpáním OPD, která zobrazuje databázi akcí bez respektování nedostatku finančních prostředků na spolufinancování OPD. ■

Strategie potřeby rozvoje DI z pohledu nevládních organizací

Pavel Braha
tajemník SPRSD ČR

*Společnost pro rozvoj silniční dopravy v ČR zastoupená jejím předsedou **Ing. Bořivojem Kačenou** v době od března 2013 do června 2013 na základě přímého oslovení spolupracovala s Asociací financování infrastruktury pro mobilitu na přípravě a průběhu „kulatých" stolů k formulování stanovisek v rámci probíhající veřejné diskuze o dopravní politice České republiky.*

V červnu 2013 byl formulován a projednán s rezortem dopravy závěrečný výstup AFIM s názvem „Strategie rozvoje dopravní infrastruktury v České republice", kde oblast silniční infrastruktury a oblast financování dopravní infrastruktury byla koncipována ze závěrů doporučených naší Společností.

Jednalo se v oblasti „silniční infrastruktury" o pohled na celkový rozsah páteřní silniční sítě, o pohled na potřebu dlouhodobé stability financování silniční sítě, transformaci ŘSD ČR, koncesní principy, strukturu zdrojů pro financování rozvoje silniční sítě a majetkoprávní vyrovnání.

Z projednaných závěrů byly formulovány v oblasti silniční infrastruktury tyto základní cíle:

A. dokončit výstavbu páteřní sítě v České republice novou výstavbou 917 km dálnic a rychlostních silnic do roku 2030 podle Dopravní politiky ČR schválené v roce 1999,
B. zajistit propojení čtyřpruhovou silniční komunikací se všemi sousedními státy do roku 2020 (D1, D3/R3, D11/R11 a R52),
C. rozhodnout do 31. března 2014 o koncepci zpoplatnění pozemních komunikací počínaje rokem 2017,
D. dořešit majetkoprávní vypořádání u všech pozemních komunikací do 31. 12. 2014,
E. zavést systém hospodaření s vozovkou zahrnující silniční diagnostiku, správné technologické postupy a finanční plánování údržby od roku 2015 na všech pozemních komunikacích s cílem zajistit kvalitní péči o stávající silniční síť.

V oblasti „financování dopravní infrastruktury" se jednalo o tyto základní cíle:

A. od roku 2015 definovat poplatky za užití silniční a železniční dopravní cesty jako poplatky za služby (včetně DPH), které budou vlastními příjmy dopravní cesty. Výnosy těchto poplatků musí minimálně pokrývat efektivně vynaložené (uznatelné) provozní náklady na zpoplatněný rozsah sítě. Od roku 2017 musí výnosy ze zpoplatněné silniční sítě pokrývat i odpovídající část spotřeby investic a náklady financování, u železniční sítě tomu tak musí být od roku 2023,
B. od roku 2015 zavést uzavírání pětiletých smluv o poskytování finančních zdrojů správcům dopravní infrastruktury ze státního rozpočtu ke krytí vyrovnaného hospodaření s odloženou účastí o dva roky. Nedílnou součástí smluv bude i obchodní plán správce dopravní infrastruktury. Součástí smluv účinných v období 2017 – 2022 bude i poskytování nevratných dotací z EU fondů a státního rozpočtu. Od roku 2023 se nepředpokládá poskytování těchto nevratných dotací pro silniční a železniční infrastrukturu,
C. správci dopravní infrastruktury smí realizovat pouze projekty dosahující společenské efektivity za celý životní cyklus projektu potvrzené v přípravné fázi projektu státní expertizou v realizační části kontrolou implementační agenturou, kontrolou prostřednictvím systému klíčových výkonnostních ukazatelů KPI,
D. počínaje rozpočtem roku 2014 zavést pro správce dopravní infrastruktury povinnost vyčlenit v rozpočtu závazný podíl na projektovou a investorskou přípravu staveb s platností na tříleté období ve výši 8 – 10 % ze schváleného ročního rozpočtu. Počínaje rokem 2017 bude výše závazného podílu upravena dle rozsahu plánovaných investic na období 2017 – 2022,
E. počínaje rozpočtem na rok 2014 zavést kompenzace veškerých finančních dopadů důsledků regulačních nebo podpůrných politik pro správce dopravní infrastruktury v rámci ročních odpočtů (jako je například výpadek mýtných příjmů v důsledku zvýhodnění ekologických vozidel). Počínaje rokem 2017 budou tyto kompenzace nedílnou součástí smluv mezi státem a správci dopravní infrastruktury.

Na základě tohoto materiálu uspořádala dne 9. října 2013 v Národní technické knihovně Asociace financování infrastruktury pro mobilitu a Asociace pro rozvoj infrastruktury spolu s Britskou obchodní komorou diskusní fórum s politickými stranami na téma „Rozvoj dopravy v letech 2013 – 2017. Témata diskuse:

- mýtný systém (Ing. Bořivoj Kačena)
- rozvoj železniční dopravy (Ing. Vojtěch Kocourek)
- kanál Dunaj-Odra-Labe (Ing. Petr Forman)
- institucionální reforma v dopravě (Ing. Ivo Rýc)
- financování dopravní infrastruktury (Ing. Tomáš Munzi)

Lze konstatovat, že zástupci politických stran (ČSSD, ANO 2011, SPOZ,TOP 09, Svobodní, ODS a KDU-ČSL) ve svém vystoupení i následné diskuzi k jednotlivým tématům vyjádřili podpůrný názor k dalšímu prosazování materiálu **„Strategie rozvoje dopravní infrastruktury v ČR"**. ■

Rozhovor s místopředsedou Komise Rady AKČR

Ing. Jaroslav Drozd
místopředseda Komise Rady AKČR pro financování a fondy EU
statutární náměstek hejtmana Zlínský kraj

Jakým způsobem a v jakém časovém horizontu platní kraje potřebu nezbytného majetkoprávního vyrovnání státu k pozemkům pod silnicemi II. a III. třídy v majetku krajů?
Inventura pozemků pod silnicemi II. a III. tříd byla provedena v prvním funkčním období krajů v letech 2000–2004. Průběžné majetkoprávní vypořádání probíhá u všech pozemků, jež se dotýkají projektů k realizacím aktuálních investic v daném roce a Ministerstvo financí krajům refunduje finanční prostředky na výkup těchto pozemků ve výši 40 Kč/m2 pozemků pod silnicemi III. třídy a 50 Kč/m2 pozemků pod silnicemi II. třídy.

Bude provedena celorepubliková optimalizace stavu silnic II. a III. třídy z pohledu jejich současného mnohde již nevyhovujícího technického stavu včetně jejich objektů, především pak mostů?

Optimalizace a zatřídění silnic jsou prováděny průběžně při budování nadřazené silniční sítě, tj. dálnic a rychlostních komunikací, kdy silnice I. tříd jsou následně z majetku státu a správy ŘSD překlasifikovány jako silnice II. třídy a předávány do vlastnictví krajům.
Obdobně tak kraje vytipovávají úseky silnic III. tříd a tyto následně předávají městům a obcím, jako místní komunikace. Optimalizace zatřídění však neřeší nevyhovující technický stav silnic, neboť tento je ovlivněn řadou faktorů. Od využívání dopravy dle nákladů na jednotlivé dopravní cesty, zejména alternativ mezi železniční a silniční infrastrukturou, propustnosti těchto dopravních cest, růstem intenzit dopravy i nákladovosti logistických center a překladišť. V neposlední řadě jde o objem prostředků dlouhodobě vkládaných do investic, údržby a oprav.

"Inventarizace u infrastruktury se týká nejen pozemků, ale i silničního tělesa a náprava by znamenala jednorázově v celé ČR jen u krajských silnic více než 50 mld. Kč."

Lze řešit celkový dluh na silnicích II. a III. třídy pro udržení jejich provozuschopného stavu jinak než další půjčkou? Kraje mají ve své podstatě již pouze finance na splácení jistin úvěrů, které byly schváleny na spolufinancování projektů se spoluúčastí evropských strukturálních fondů.
Řešení celkového podfinancování silnic II. a III. tříd je možné změnou zákona o rozpočtovém určení daní (RUD) a nastavením přiměřeného podílu sdílených daní krajů na spotřební dani z pohonných hmot.
Využití prostředků Evropských strukturálních fondů v rámci Regionálních operačních programů pomohlo k řešení nejkritičtějších silničních úseků, avšak tyto částky na spolufinancování vedle zvýšeného úvěrového zatížení snížily disponibilně prostředky na běžnou údržbu a nesystémové kroky státu, kdy Vláda ČR snížila i svou 7,5% účast na projektech ROP včetně investic do krajských silnic, se negativně muselo projevit.

Jakým způsobem chcete zastavit další pokles disponibilních prostředků na běžnou údržbu silničního majetku krajů a umíte nastavit pohled, pokud možno stabilního finančního rámce na opravy a údržbu v dlouhodobém horizontu?
Zvýšení zdrojů k zajištění letní a zimní údržby silnic II. a III. třídy je možné vedle změny RUD, snížením investic nebo i snížením fixních nákladů na jednotku výkonu, a to lze jedině při vyšším využití po desetiletích vybudovaných kapacit správ a údržeb silnic v krajích, kvalifikace lidských zdrojů a technického a technologického zázemí.

Lze docílit ve vztahu kraj versus stát, zvýšení potřeb pro letní a zimní údržbu silnic II. a III. třídy a když ano, jakým způsobem při celonárodní napjatosti republikového rozpočtu?
Směřováním Ministerstva dopravy k veřejné soutěži jednotlivých úseků silnic mezi SÚS a jinými soukromými uchazeči se může docílit nižší nabídkové ceny, avšak dlouhodobě je toto zcela jistě neefektivní a povede to k vyšším výdajům při komplexním udržení kvality veřejné silniční sítě v létě i v zimě.
Správy a údržby silnic mají vybudovány střediska zimní údržby v dojezdových vzdálenostech nejkritičtějších silničních úseků. Sklady posypových materiálů a rozmístění techniky se dlouhá léta optimalizovalo. Slíbit levnější údržbu bez prokazatelných nižších nákladů

lze, odpovědnost za skutečný stav však musí nést následně ti, co takto neprofesionálně pracují.

Proč nebyla provedena inventarizace stavu silnic II. a III. třídy při jejich předání a lze toto ještě napravit současnou inventarizací s podílem vlivu časovosti?
Inventarizace u infrastruktury se týká nejen pozemků, ale i silničního tělesa a náprava by znamenala jednorázově v celé ČR jen u krajských silnic více než 50 mld. Kč. Navíc je nezbytné obnovovat i řadu dědických řízení a majetkoprávní kroků. Proč tak stát nekonal při vzniku krajů je zřejmé ze složitosti problematiky. V současnosti se toto řeší vždy u úseků, na nichž jsou prováděny investice, a je zde nezbytné stavební povolení.

Jste zastáncem realizačního posloupného seznamu potřeb oprav silnic II. a III. třídy v jednotlivých krajích, anebo se přikláníte pro celostátní seznam priorit?
Celostátní seznam priorit rozhodně není v rozporu s krajskými plány oprav silnic II. a III. tříd, neboť je možné modelovat intenzity přepravních proudů v časovém vývoji.

Rekonstrukce a opravy krajských silnic vedle diagnostiky povrchu silnic, úrovně majetkoprávní přípravy a stavebních povolení, součinnosti se správou vodních toků, kanalizací a místních komunikací ovlivňuje řada faktorů. Bez součinnosti dochází rovněž k plýtvání veřejných prostředků, a proto není žádná univerzální metoda.

Jakým způsobem budete usilovat a podporovat dobudování páteřní sítě dálnic a rychlostních silnic jako klíčových mezinárodních spojení „sever–jih“ a „západ–východ“ s jejich vazbou na očekávaný ekonomický rozvoj regionů v krajích?
Na určení priorit při dobudování páteřní sítě dálnic a rychlostních komunikací se kraje aktivně podílely při zpracování Střednědobého plánu rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem – Dopravní sektorová strategie 2. fáze a při současné revizi transevropské dopravní sítě TEN-T. Tato spolupráce státu a krajů při nastavení priorit v řešení budoucích multimodálních koridorů je velmi efektivní a dlouhodobě strategická.

Krajské SÚS na základě smluvního vztahu s MD ČR prováděly údržbu silnic I. třídy pro stát a stát chce od 1. 11. 2013 k tomu vypsat veřejnou zakázku. Jaký je Váš názor, když v roce 2001 stát předával silnic II. a III. třídy do majetku krajů, tak deklaroval příslib, že údržbu silnic I. třídy budou provádět krajské SÚS?
Ministerstvo dopravy a příslušní odpovědní pracovníci nepřistupují k řešení údržby silnic I. třídy koncepčně v zájmu efektivního vynakládání veřejných prostředků, ale prioritním cílem je pouze snížení výdajů z příslušné kapitoly rozpočtu Ministerstva dopravy.
Z tohoto pohledu i nesplněný příslib, že údržbu silnic I. třídy budou provádět krajské správy a údržby silnic (SÚS), není ten nejpodstatnější, daleko podstatnější je neprofesionální práce pracovníků Ministerstva dopravy při posuzování efektivnosti vynakládání veřejných prostředků.
Občan, který v období zimní kalamity bude míjet automobil zimní údržby se zvednutou radlicí nad závějemi na nesjízdných silnicích, zůstane v němém údivu. Toto bude způsobeno tím, že každý subjekt údržby pojede udržovat pouze tu svou silnici.

"Toto bude způsobeno tím, že každý subjekt údržby pojede udržovat pouze tu svou silnici."

Jakým způsobem by měl stát rozhodnout o mýtném systému z pohledu silnic II. a III. třídy vzhledem k jejich současnému přetížení objíždějící dopravou z dálnic, rychlostních silnic a některých silnic I. třídy?
Rozhodování o rozsahu zpoplatnění silniční infrastruktury a optimálním nastavení mýtných systémů, je dáno vstupními investicemi, návratnosti vynaložených finančních prostředků i ochranou silnic nižších tříd před devastací nadměrnou zátěží. Celostátní model byl několikrát vyhodnocen, avšak jeho rozšíření brání obdobně jako u předcházející problematiky selektivní jednostranný přístup.

Jaký je Váš názor na případné sloučení silnic II. a III. třídy se silnicemi I. třídy v jeden celek v rámci krajů?
Stát vybírá daně, nastavuje jejich rozdělování a veřejná správa, ať už ji řídí ministerstvo, kraje, města a obce, je jen jedna. Bez vnímání tohoto principu při jakémkoliv strategickém uvažování nelze uskutečňovat efektivní výkon veřejné správy, ani udržovat silnice v úrovni potřeb dopravy vyspělé společnosti. ■

Sobeckost vítězí

Mgr. Pavel Eybert
senátor
Senát PČR
předseda
Sdružení pro výstavbu D3 a R4

Jsou stovky a tisíce občanů, kteří mají doslova pár metrů od svých oken komunikaci, po které každodenně projede několik desítek tisíc vozidel, a nemohou s tím prakticky nic udělat. Na druhé straně jsou tu mezi námi i tací, kteří, byť by měli mít novou komunikaci, např. dálnici, více než 500 m od svého obydlí, navíc s řadou technických opatření zhotovených k zabránění vlivu na jejich komfort při bydlení, se mohou před vznikem takové komunikace velmi účinně bránit. Přijde mi to jako značná nerovnost postavení občana ve vztahu k státu. Jak je něco takového možné?

V dnešní době, přeregulované předpisy vzniklými jak na domácí půdě, tak importovanými z Bruselu, není žádný problém napadat složité procedury vedoucí postupně k zakotvení trasy komunikace do „Zásad územního rozvoje“, všechny stupně posouzení vlivu na životní prostředí, územní plány, územní rozhodnutí, stavební povolení atd. A to bych mohl ještě hovořit o spoustě problémů při získávání kladných vyjádření všech možných i nemožných institucí, o získávání pozemků pro výstavbu, respektive různých obstrukcích, jak pomocí přeprodávání pozemků apod. bránit výstavbě komunikací.

A když by náhodou nic z toho nezabralo, máme tu přece ještě soudy, které vždy dokážou v této džungli předpisů najít formální nedostatek, který na některém stupni přípravy kdosi udělal. Ano, formální nedostatek je z hlediska soudního rozhodnutí důvodem, pro který soud dá za pravdu stěžovateli. Tak se dostáváme často do situace, že vlastně je dnes prakticky nemožné dokončit přípravu výstavby liniové stavby. Proces je natolik obsáhlý a složitý, výklad jednotlivých ustanovení rozličný, názory a zdůvodnění osobní dle jednotlivých aktérů, že podstata se dávno utopila v detailech striktně vyžadovaných. Selský rozum nikde a výsledek též nikde. Jen občas, jako by snad mimoděk, dospěje proces přípravy ke konci vydáním stavebního povolení. Tady pak nastupuje martyrium zadání veřejné zakázky, jejího rušení, nebo rušení vítěze, odvoláním k úřadu pro hospodářskou soutěž, kdy tento úřad nezřídka též konstatuje porušení pravidel, pravda opět složitých a i nevhodných.

Korunu jsme tomu patrně nasadili novelou zákona č. 405/2012 Sb., podle které chceme vykupovat pozemky na stavby dálnic a rychlostních komunikací za cenu dle bonity zemědělské půdy, tedy za 10–25 Kč/m2 při zvýhodnění 100 % u dobrovolného prodeje pozemků. Od 1. února 2013 se vlivem „synergických kumulativních efektů“ této směsi předpisů příprava výstavby dálnic, rychlostních komunikací i silnic I., II. i III. třídy téměř zastavila. Prostředky z operačních programů EU I i II tím pádem těžko vyčerpáme. Jen některé utratíme tam, kde není nutné tento zdlouhavý a náročný proces absolvovat. Např. zadáním zhotovení zastavených staveb, které byly před časem připraveny, vysoutěženy, ale po přehodnocení priorit odstaveny, nebo,

jako v případě modernizace dálnice D1, kde není potřeba výkupu pozemků, posuzování EIA a dalších kroků časově náročných. Otázka zvolených postupů je spíše na odbornících, ale i já, jako laik, si náramně pochvaluji kvalitu úseku silnice 1/3 v úseku Benešov u Prahy – Mirošovice, kde před léty došlo k segmentaci betonového povrchu a následné úpravě povrchů asfaltovými materiály. Na dálnici D1, tak jako na silnici Benešov–Mirošovice, žádné poruchy podloží, snad až na výjimky, nebyly a segmentovaný betonový povrch mohl patrně sloužit jako kvalitní podloží. Ale kam s těmi evropskými prostředky? No, tak to raději celé vybagrujeme a znovu postavíme z gruntu, ať nám prachy nezbudou, když nemáme připravené jiné stavby.

Co s tím? Patrně jsme schválením novely zákona č. 405/2012 Sb. udělali chybu. Je ji třeba přiznat a hledat jiné řešení, které by, alespoň ve výkupech a vyvlastňování pozemků pro dálnice a silnice, udělalo pokrok k průchodnosti řešení. Při posuzování vlivů na vše, čím se SEA i EIA zabývají, by měl být navrhovaný stav hodnocen i v protikladu ke stávajícímu stavu a jeho dopady na vše, včetně lidí. Copak je možné, aby pro ty občany, kteří jsou enormně zatěžováni vlivy dopravy, bylo blokováno řešení těmi, kteří by vliv téměř nepocítili jen proto, že každý proces přípravy je možné vždy napadnout a zbourat pro složitost systému, který lze vykládat tendenčně? Dokud s tím nic neuděláme, můžeme za 2–3 roky odepsat řadu stavebních firem a do konce dalšího sedmiletého fiskálního období evropských prostředků i jejich značnou část.

P. S.
Sousloví „synergických kumulativních efektů“ jsem si vypůjčil z rozhodnutí krajského soudu zrušujícího zásady územního rozvoje Středočeského kraje. Takto efektivně je možné vždy a skoro vše napadnout pro nedostatečné posouzení. „Naši furianti“ tak mají bezvadný návod, jak se nesouhlasem trefit do čehokoliv, aby se svojí stížností uspěli. ■

Budeme stavět, nebo stále hledat „objektivní příčiny“?

Ing. Hana Orgoníková
předsedkyně
Sdružení pro výstavbu dálnice D11
a rychlostní silnice R35

Rozvoj dopravní infrastruktury jako nezbytného prvku pro rozvoj ekonomiky jak regionů, tak celého státu, je důležitým prvkem potřeby i v 21. století, což není jen fráze, ale hmatatelný a prokazatelný argument.

Bohužel i přesto, že jsme již v roce 2013, zůstává tento argument jen a jen na papíře, takže skutek se nenaplnil, což lze dokladovat na dostavbě dálnice D11 v úseku Osičky – Hradec Králové – Smiřice – Jaroměř. Součástí tohoto mého tvrzení je i stav přípravy jednotlivých staveb rychlostní silnice R11 v úseku Jaroměř – Trutnov – státní hranice ČR/PR, a dále i přípravy staveb rychlostní silnice R35 v úseku Sedlice – Opatovice – Časy – Ostrov – Staré Město – Mohelnice.

U **dálnice D11** byla stavba D 1105-2 Osičky – Hradec Králové rozdělena z důvodu majetkoprávního vyrovnání na dvě části, a to km 78,910–88,600 a km 88,600–90,760, přičemž stavba v km 78,910–86,460 byla v prosinci 2006, resp. v prosinci 2008, uvedena do provozu. Celá dostavba tolik potřebného úseku (až po km 90,760) i po tolika letech nemá dokončen výkup pozemků (pí Havránková a pí Štrosová), a tak dopravní veřejnost a podnikatelé jen trpí a budou trpět i do budoucnosti. Předpokládaný termín zahájení stavby v 01/2013 nebyl dodržen a vyřešení současného majetkoprávního sporu s paní Štrosovou je stále v nedohlednu. Na tomto faktu je zcela jasně vidět nedostatečnost stávajících právních úprav zajišťujících **potřeby státu ve veřejném zájmu.** Navazující stavby Hradec Králové – Smiřice a Smiřice – Jaroměř jsou z ekonomických důvodů podrobeny „inženýrsko-dopravnímu posouzení“. Dalším důvodem je i celkový stav investorské přípravy včetně potřeb souvisejících s výkupem pozemků (cca 350 mil. Kč).

Navazující **rychlostní silnice R11** vzhledem k probíhající „tahové studii“ nemá ještě dnes stanoven definitivní profil, čímž nemohou probíhat související práce směrem k územnímu rozhodnutí a stavebnímu povolení. Tuto skutečnost tvrdě kritizuje polská strana, která staví rychlostní silnici S3, a to nejen z hlediska nejasného termínu dokončení naší stavby Trutnov – státní hranice ČR/PR, ale i z hlediska šířkového uspořádání na české straně, což je v rozporu s platnou mezinárodní dohodou mezi oběma státy. Zástupci Svazku měst a obcí Krkonoše byli při jednání s polskou stranou na tuto skutečnost upozorněni, a proto dne 19. srpna 2013 došlo z mé iniciativy ke společnému jednání Sdružení pro výstavbu dálnice D11 a rychlostní silnice R35 a SMO Krkonoše se zástupci MD ČR a ŘSD ČR. Na tomto jednání byly přijaty společné závěry, které by měly urychlit přípravu jednotlivých staveb rychlostní silnice R11 při zvýraznění potřebného ekonomického rozvoje regionu, s cílem snížit nezaměstnanost a zvýšit bezpečnost silniční dopravy, a to i na stávajících návazných silnicích I/14 a I/16.

Rychlostní silnice R35 má ve svém dlouhodobém návrhu za cíl převést dopravní zátěž z dálnice D1 směrem na Ostravu, ale do dnešního dne, i přes sliby vrcholných představitelů (ministrů dopravy), zůstává vše stále jen u vznešených prohlášení a proklamací. Stavba Sedlice–Opatovice byla od 20. 8. 2010 přerušena (výstavba 3. patra křižovatky). V roce 2013 byla stavba opětovně zahájena a probíhá. Na navazující stavbě Opatovice–Časy probíhá zpracování geometrických plánů nutných pro zahájení výkupu pozemků a zpracovává se dokumentace pro stavební povolení. Stejný stav je i v úseku Časy–Ostrov. U staveb Ostrov – Staré Město a Staré Město – Mohelnice proběhl proces EIA a byl zahájen proces zpracování investičních záměrů pro možnost zahájení prací na dokumentaci potřebné pro získání územního rozhodnutí.

V současném návrhu rozpočtu SFDI na rok 2014 a střednědobého výhledu na roky 2015 a 2016 nejsou stavby finančně kryty z důvodů nedostatku národních prostředků na kofinancování v těchto letech. Dopravní sektorová strategie 2. fáze však u stavby D11 1106 Hradec Králové – Smiřice předpokládá zajištěnost plnění od roku 2015 z prostředků OPD II/CEF, což platí i pro stavbu D11 1107 Smiřice–Jaroměř. Stavba rychlostní silnice R35 Časy–Ostrov má navrhováno financování od roku 2014 tímto způsobem (OPD II).

Ostatní stavby bohužel stojí mimo finanční možnosti indikované v Dopravních sektorových strategiích pro období 2014–2020, což dokládá, jak se potřeby urychlené dostavby sítě dálnic a rychlostních silnic budou realizovat, a to především v jak nepříznivém čase skutečné potřeby.

Podpořme proto všichni dostavbu páteřní sítě silnic dálničního typu pro potřebný ekonomický rozvoj regionů a státu. ■

Krkonoše potřebují dálnici do Polska

Ing. Jan Sobotka
starosta
Město Vrchlabí
předseda Svazku měst a obcí Krkonoše

Je známo, že o prosperitě území rozhoduje dopravní dostupnost, a ta není zrovna v případě Krkonoš optimální. Žijeme v době, kdy pracovních příležitostí bude neustále ubývat a pouze cestovní ruch Krkonoše neuživí. Máme zájem udržet rozmanitost nabídky pracovních příležitostí, vždyť například v podhůří Krkonoš je zaměstnáno okolo 35 % lidí v průmyslu.

Svazek měst a obcí Krkonoše se v roce 2010 začal zabývat otázkou, jak zajistit našim lidem dostatek pracovních příležitostí. Vše vyústilo ve zpracování Integrované strategie rozvoje regionu Krkonoše (ISRRK) – další informace na www.rozvoj.krkonose.eu –, na základě které se ukázalo, jak je pro region vybudování dálnice do Polska zásadní.

My, obyvatelé Krkonoš nechceme být nadále vnímáni jako pohraničí, se všemi negativními důsledky. Dle mého názoru je pro nás důležitá dostupnost dálniční sítě nebo rychlostních komunikací. Od západu je pro nás důležitá R 10, vedoucí z Prahy do Turnova a Liberce.

Z jihu bychom potřebovali vybudovat tolik diskutovanou R 35 přes Český ráj a na východě potřebujeme dokončit propojení Praha – Hradec Králové – Královec a dále do Polska. A právě na zintenzivnění prací na dostavbě dálnice D11/R11 se zaměřila naše pozornost již v průběhu zpracování ISRRK.
Svazek Krkonoše tím postupnými kroky naplňuje řešení regionálního rozvoje. Pracuje také v součinnosti s polskou stranou Krkonoš a představiteli tamní státní správy a samosprávy, dalšími organizacemi i partnerským Zwiazkem Gmin Karkonoskich, s cílem prosadit důležitost společného území Krkonoš na mezinárodní úrovni.
V polovině loňského roku byla dohodnuta Krkonošská výzva k dostavbě silniční komunikace D11/S3 a její společný podpis. Krkonošská výzva byla projednána s ministry vlád obou států, a předána prezidentu Polské republiky.

V rámci veřejného projednání ISRRK v lednu letošního roku jsme získali informaci, že polská strana bude mít do konce roku 2013 k dispozici stavební povolení až na hranice do Lubawky (Královce). Byly nám také představeny technické parametry plánované komunikace S3. Zde poprvé zaznělo, že Poláci mají zajištěno financování a jsou připraveni realizovat stavbu do konce roku 2015. Nevím přesně, ale zřejmě se jednalo o úsek pouze k Legnici, s napojením na A4.

Dále jsem se zúčastnil v květnu tohoto roku s kolegou ze svazku konference na KÚ KHK k dopravě, a tam zaznělo, že Česká republika potřebuje na dotažení D11/R11 na hranice zhruba 39 miliard Kč a předpokládá je vybudovat do roku 2030.

V červnu letošního roku Svazek měst a obcí Krkonoše schválil ISRRK, a tím jsme zahájili další, ještě náročnější fázi, tj. fázi implementace.

Proto s dokončenou ISRR Krkonoše vycestovali Jan Sobotka, Jiří Vancl a Kamila Hlinková, jako představitelé Svazku Krkonoše, na zasedání s polskými partnery do Jelení Hory. Setkání koordinoval Grzegorz Rychter, předseda Krkonošské regionální rozvojové agentury Jelenia Góra, specializující se na Společné polsko-české projekty. I zde její obsah a smysl podrobně představili. **Na otázku s jakým cílem se zasedání uskutečnilo, Jan Sobotka odpověděl:** *„Je nám jasné, že po obou stranách nejvyšších českých hor jedna Strategie pravděpodobně nevznikne. Chceme však mít nějaký strategický plán mezi Dolnoslezským vojvodstvím a oběma kraji, na jejichž území se Krkonoše nacházejí. Chceme s polskými partnery definovat „TEZE“, jejichž obsah bude společný a prospěšný oběma stranám pohoří. V tuto chvíli se musíme důkladně zamyslet, co a jak formulovat. Prvoplánově se pro obě strany jeví jako nejdůležitější vybudování rychlostních komunikací R11 a S3.“* – citace z tiskové zprávy.

Začátkem letošního roku Poláci avizovali aktuální stav příprav stavby dálnice S3 ve směru Legnica, Jawor, Paszowice, Bolków, Ptaszków, Kamienna Góra, Lubawka. Počítají s tím, že silniční síť bude na jejich území skutečně v dohledné době rozšířena. Naplánovali dálnici, sehnali na její realizaci peníze, zveřejnili termín dokončení rok 2015. Již začátkem t. r. připravovali stavební povolení a výběrová řízení. V Jelení Hoře však překvapivě uvedli, že nutně potřebují kladnou odezvu součinnosti a návaznosti propojení i z české strany.

„Protnutí nejenom Krkonoš rychlostními komunikacemi, ale i části střední Evropy se jeví jako životně důležité nejenom pro oblast nejvyšších českých hor, ale další hospodářské prosperity podstatné části České republiky,“ shrnul Jan Sobotka a doplnil: „Polská vláda je připravena realizovat projekt do konce roku 2015. Česká vláda chce dokončit druhou stranu do roku 2030. Naším cílem je zajistit kompromis, a tím je propojení a tedy stavba komunikací na obou stranách s dokončením do konce r. 2020. Trasování rychlostních komunikací je zatím bohužel na české a polské straně odlišné. Rychlostní komunikace R11 a S3 ve směru Hradec Králové – Lubawka je pro Krkonoše a potažmo i Trutnov, jako druhé největší město kraje, základní páteř a otázka budoucího rozvoje.“ – citace z tiskové zprávy.

Dovolím si závěrem provést hodnocení současné situace.
Je velmi důležité intenzivně pokračovat v přípravných pracích. Je potřeba jednoznačně Polákům sdělit, že tato stavba má prioritu naší země, že si uvědomujeme její transevropský význam. Prioritně je nutné koordinovat projekty na hranicích a přislíbit Polákům, že pokud se dostanou se stavbou na hranice, nebude to silnice „do nikam“, ale že je hotova logická návaznost na české straně. Je také možné postavit do roku 2020 pouze propojení z Polska do Trutnova a jako poslední úsek ponechat Jaroměř–Trutnov.
Z posledních jednání na všech úrovních mám dobrý dojem, že vše výše uvedené je reálné, jen je potřeba neustále usilovně pracovat. Pro budoucí prosperitu Krkonoš a Podkrkonoší, českých i polských, je to velká naděje. ■

Průtahy administrativní fáze výstavby liniových staveb – právní aspekty

Mgr. Miroslav Osladil
advokát a partner
Vyroubal Krajhanzl Školout, advokátní kancelář, s. r. o.

Za posledních 7 let se hradecká dálnice D11 rozrostla o necelé 3 kilometry. Spory o trasu posledního neotevřeného úseku D8 Českým středohořím, jenž by měl být – i přes nedávné zrušení stavebního povolení Nejvyšším správním soudem ČR – zprovozněn na konci roku 2014, se vedou již od 90. let minulého století. Českobudějovická D3 byla do sítě českých dálnic zařazena v roce 1987, nicméně od otevření prvního úseku v roce 1991 bylo do provozu uvedeno pouhých 40 km, což je v průměru méně než dva kilometry ročně. Další průtahy způsobí aktuální rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ČR, jímž bylo potvrzeno zrušení stavebního povolení pro část dálnice na Táborsku.

Neúměrné průtahy při stavbě dálnic a rychlostních komunikací kritizoval ve své nedávné zprávě i Nejvyšší kontrolní úřad. Podle jeho propočtů „od schválení investičního záměru do dokončení stavby uplyne nejčastěji 12 let“ s tím, že „k časovým skluzům docházelo především v souvislosti s územními a stavebními řízeními“. Totéž platí i o třech dálničních stavbách zmiňovaných v úvodu – farmářka Havránková i ekologická organizace Děti Země jsou v této souvislosti notoricky známými postavami.

NKÚ identifikoval tři základní příčiny průtahů: (1) nejednoznačné vymezení tras dopravních staveb v územněplánovací dokumentaci krajů a obcí, (2) neúměrné a často i opakované napadání již vydaných stavebních a územních rozhodnutí odvoláními, což zapříčinilo v určitých případech i několikaleté průtahy a (3) průtahy při výkupu pozemků zejména v případech, kdy bylo nutné přistoupit k vyvlastňovacímu řízení.

Současná úprava „administrativní“ fáze výstavby dálnic

V současnosti vychází stavba dálnic z koncepce dálniční sítě schvalované na vládní úrovni. Před zahájením stavebních prací je třeba projít územním a stavebním řízením. Územní řízení je zahájeno podáním žádosti o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby. Nově je možné integrovat posuzování vlivu záměru na životní prostředí do územního řízení, a již tak není nutné ukončit proces tzv. EIA ještě před samotným podáním žádosti o územní rozhodnutí. Pokud žádost splňuje veškeré náležitosti, je nařízeno veřejné projednání vlivů záměru stavby na životní prostředí (které je spojeno s veřejným ústním projednáním v rámci územního řízení), jehož účastníky jsou vedle žadatele, dotčených obcí, orgánů a vlastníků dotčených a sousedních pozemků rovněž i „občanská sdružení nebo obecně prospěšné společnosti, jejichž předmětem je ochrana životního prostředí, veřejného zdraví nebo kulturních památek“. Stanovisko k vlivu záměru na životní prostředí, jež je podkladem pro konečné vydání územního rozhodnutí o umístění stavby, musí být připraveno ve lhůtě 30 dnů, resp. v dodatečné alespoň 15denní lhůtě. Územní rozhodnutí pak nabývá právní moci poté, co je doručeno všem účastníkům a žádný z účastníků se již nemůže odvolat. Vzhledem k množství účastníků je však velmi pravděpodobné, že se některý odvolá, a věc tak bude postoupena nadřízenému orgánu.

Územní řízení je zahájeno podáním žádosti o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby.

Aby se zabránilo spekulativním obchodům právní mocí územního rozhodnutí, vzniká státu dle § 101 stavebního zákona předkupní právo na všechny pozemky, které jsou určeny ke stavbě dálnice, jelikož ta je dle § 2 odst. 1 písm. l) stavebního zákona veřejně prospěšnou stavbou. Následuje fáze, kdy si stát zajišťuje věcná práva k nemovitostem, které mají být stavbou dotčeny. Prokázání těchto práv je předpokladem vydání stavebního povolení. Pokud není možné s vlastníky pozemků dosáhnout dohody o převodu věcných práv, přichází na řadu vyvlastňovací řízení, které bylo zákonem o urychlení výstavby dopravní infrastruktury poměrně zjednodušeno – návrh smlouvy se doručuje pouze na adresu uvedenou v katastru nemovitostí, žaloba proti rozhodnutí o vyvlastnění již nemá automaticky odkladný účinek, ten jí soud přizná, avšak pouze „jestliže je žalobce závažně ohrožen ve svých právech a přiznání odkladného účinku se nedotkne nepřiměřeným způsobem nabytých práv třetích osob a není v rozporu s veřejným zájmem“. Rovněž lhůty pro podání takové žaloby a žalob napadajících územní rozhodnutí nebo stavební povolení byly zákonem zkráceny na polovinu a o těchto žalobách (a rovněž i o případných opravných prostředcích) má být dle § 2 odst. 5 věta druhá tohoto zákona rozhodnuto do 90 dnů.

Zákon o urychlení výstavby dopravní infrastruktury rovněž umožňuje spojit územní a stavební řízení. Ve stavebním řízení musí žadatel vedle již zmíněných titulů k dotčeným nemovitostem předložit také mimo jiné stanoviska dotčených orgánů, projektovou dokumentaci a další podklady. Ve stavebním povolení stavební úřad stanoví podmínky pro provedení stavby, a pokud je to třeba, i pro její užívání. Dle ustanovení § 115 odst. 4 stavebního zákona musí práce na stavbě začít do dvou let od právní moci stavebního povolení, jinak toto pozbývá platnosti. Toto ustanovení je obzvlášť zatěžující ve světle aktuálních soudních případů, kdy na jedné straně musí stavebník se stavbou začít, aby nepřišel o stavební povolení, zatímco stále najisto neví, zda nebude stavební povolení zrušeno ve správním soudnictví.

Jak omezit neustálá odvolání?

V letošním roce došlo ke dvěma významným – a veřejně známým – případům, kdy bylo zrušeno již pravomocné stavební povolení. Nejprve bylo v březnu zrušeno stavební povolení na část dálnice D8, a to na základě žaloby ekologického sdružení Děti Země, které si stěžovalo, že stavební úřady se při rozhodování nevypořádaly s některými stanovisky vlivu stavby na životní prostředí. Následně v srpnu byl takovým rozhodnutím postižen obchvat Tábora, který má být po rekonstrukci součástí dálnice D3. Nejen tyto případy vedou k zamyšlení, jak by bylo možné zamezit podobným průtahům způsobovaným zejména neustálými odvoláními.

1. Větší koncentrace správních řízení u liniových staveb

Současná úprava umožňuje spojit územní a stavební řízení do jednoho řízení a rovněž posouzení dopadu záměru na životní prostředí může být provedeno v rámci územního řízení, což umožní značnou úsporu času. Dalším způsobem jak urychlit celé řízení, které je protahováno zejména „nekonečnou“ sérií odvolání a správních žalob, by byla větší koncentrace územního a stavebního řízení u liniových staveb. Ve správním řízení se obecně uplatní zásada jednotnosti řízení, na druhou stranu zásada koncentrace se projevuje především u řízení dle stavebního zákona, nikoliv však obecně, ale jen v určitých případech. Bylo by tedy možné inspirovat se například zákonem o vyvlastňování a omezit možnost podávání námitek a důkazů k jejich prokázání pouze na první instanci a v odvolání umožnit pouze předkládání důkazů, které z objektivních důvodů nemohly být v první instanci předloženy.

2. Zpřísnění podmínek pro přiznání statusu účastníka

Další možností, jak omezit počet odvolání, by bylo zpřísnění podmínek pro přiznání statusu účastníka v územním a stavebním řízení. Podle současné úpravy jsou účastníky v územním řízení dle § 85 stavebního zákona a ve stavebním řízení dle § 109 téhož zákona žadatel (resp. stavebník) osoby mající věcná práva k záměrem dotčeným nemovitostem a k nemovitostem sousedním a dále osoby, o kterých tak stanoví zvláštní zákon (např. ekologická občanská sdružení). Územního řízení se navíc účastní záměrem dotčené obce, a pokud žadatel požádá o posouzení vlivů na životní prostředí, dle § 91 odst. 7 stavebního zákona, také občanská sdružení nebo obecně prospěšné společnosti, jejichž předmětem je ochrana životního prostředí, veřejného zdraví nebo kulturních památek.

Podmínky by bylo možné zpřísnit například tím, že osoby mající věcná práva k sousedním pozemkům a různá občanská sdružení by status účastníka nezískala automaticky, nicméně až na základě žádosti, o níž by rozhodl příslušný úřad. Zároveň pokud by se o status účastníka přihlásilo více občanských sdružení s totožným cílem, plné procesní postavení by získalo jen jedno z nich, ostatní by mohla podávat stanoviska, ale dalšími procesními právy by nedisponovala (tzn., že například odvolání by podat nemohla).

3. Bezchybný postup příslušných úřadů

Na základě posledních případů, kdy bylo soudy zrušeno již pravomocné stavební povolení k liniovým stavbám (D3 na Táborsku, D8 v Českém středohoří, D11 u Osiček), se však ukazuje, že největšího zrychlení administrativních postupů při stavbě dálnic by se dosáhlo zajištěním bezchybného postupu příslušných úředníků.

Ve všech zmíněných případech totiž bylo stavební povolení zrušeno nikoliv z důvodu věcných nedostatků, ale pro vady řízení – v případě dálnice D11 bylo účastníkům odepřeno právo vyjádřit se k podkladům, na jejichž základě úřad vydal rozhodnutí a případně je ještě doplnit, nedostatečné odůvodnění rozhodnutí zapříčiňující jeho nepřezkoumatelnost v případě dálnice D8, nebo v nejčerstvějším případě úseku dálnice D3 na Táborsku, v němž bylo před lety podnikateli uděleno trvalé stavební povolení na motocentrum, ačkoliv mu mělo dle zákona být uděleno pouze stavební povolení dočasné. Ve všech případech přitom jde o chyby zcela zbytečné a předvídatelné a při důsledném postupu úředníků odhalitelné již v zárodku.

Nová úprava vyvlastňování – příslib zrychlení výkupu pozemků?

Rychlejšímu průběhu „administrativní“ fáze výstavby dálnic by měl napomoci i od nedávna účinný zákon, kterým se novelizovaly zejména zákony o vyvlastnění a o urychlení výstavby dopravní infrastruktury a který nabyl účinnosti k 1. únoru 2013.

Základní změnou oproti předchozímu stavu je principiální změna výpočtu náhrad za vyvlastněné pozemky. Doposud platila tzv. vyhlášková cena, tedy že cena za metr čtvereční plochy byla pevně stanovena. Tento systém je nahrazen tím, že náhrada bude vypočtena jako cena obvyklá v čase a místě na základě znaleckého posudku. Tato cena v případě dohody může být dle § 3 odst. 1 zákona o urychlení výstavby dopravní infrastruktury zvýšena o 15 % u stavebních pozemků nebo až na dvojnásobek v případě ostatních typů pozemků. To by společně s prodloužením lhůty, do kdy je nutné dospět k dohodě o výkupu pozemků (na 90 dní) mělo vlastníky motivovat k tomu, aby přistoupili na dohodu s tím, že v této fázi mohou získat až dvojnásobek aktuální tržní ceny svého pozemku. Druhou variantou je totiž pouze se spoléhat na to, že soud v rámci řízení o výši náhrady bude vycházet ze znaleckého posudku pro ně příznivějšího.

Novelou byl dále opraven chybný odkaz v § 4 zákona o urychlení

výstavby dopravní infrastruktury tak, aby řízení o vyvlastnění a řízení o náhradě za vyvlastněné pozemky byla oddělena, tedy aby případné odvolání proti výroku o výši náhrady nebránilo vykonatelnosti výroku o vyvlastnění.

Důsledkem těchto změn by mělo být podstatné urychlení vyvlastňovacího řízení, které by se mělo projevit již na konci tohoto kalendářního roku, kdy mají podle prohlášení ŘSD proběhnout řádově stovky až tisíce vyvlastňovacích řízení týkajících se pozemků na budoucím okruhu okolo Českých Budějovic, který má být součástí dálnice D3. V budoucnu by se tak neměla opakovat kauza farmářky Havránkové, s níž se stát dohadoval na směně pozemků dlouhých 16 let.

Závěr

Ačkoliv prakticky každá vláda deklarovala dostavbu dálniční sítě jako svou prioritu, nedostavěné dálnice se jako červená nit táhnou celou novodobou českou historií. Série dlouhotrvajících správních řízení protahována nespočtem námitek proti dílčím krokům, odvoláními proti konečným správním rozhodnutím, správních žalob a následných rozsudků rušících již pravomocné stavební povolení, je noční můrou všech investorů a stavitelů liniových staveb.

V reakci na tento stav byl roku 2009 přijat zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, který však fakticky přinesl jen možnost spojení územního a stavebního řízení a stanovil lhůty pro řešení případných sporů z nich plynoucí. Význam zákona však výrazně vzrostl po jeho novelizaci účinné k 1. únoru 2013 – ta „tlačí“ vlastníky pozemků k dohodě o prodeji nemovitostí tím, že umožňuje navýšit smluvní cenu až na dvojnásobek ceny obvyklé dle znaleckého posudku (v případném vyvlastňovacím řízení by nově mohla být vyplacena jen cena obvyklá).

Při zhodnocení dosavadní aplikační praxe ve správních řízeních u liniových staveb lze však dojít k závěru, že největšího zrychlení by bylo dosaženo, pokud by se podařilo redukovat chybovost státní správy při těchto řízeních, tj. aby veškerá stavební povolení byla vydávána striktně dle stavebního zákona a veškerá rozhodnutí řádně odůvodněna, aby se tak předešlo vadám řízení, které jsou častým důvodem pro zrušení konečného stavebního povolení. Pokud by se však objevil prostor pro další legislativní změny, lze uvažovat o větší koncentraci ve správních řízeních u liniových staveb a o zpřísnění podmínek pro přiznání statusu účastníka v těchto řízeních. ■

Na čem vázne, z pohledu oceňovatele, majetkoprávní činnost při přípravě výstavby silnic a dálnic v ČR?

Ing. Jaroslav Hába
jednatel
ZNALCI A ODHADCI – znalecký ústav, spol. s r. o.

Právní a cenová hlediska

- nekompatibilita obecných právních předpisů s předpisy pro oceňování nemovitostí a práv s nimi souvisejících (jedná se zejména o soubor zákonů – zák. č. 219/2000 Sb., zák. č. 183/2006 Sb., zák. č. 184/2006 Sb., zák. č. 13/1997 Sb., zák. č. 416/2009 Sb., zák. č. 139/2002 Sb., zák. č. 229/1991 Sb., zák. č. 458/2000 Sb., zák. č. 274/2001 Sb., zák. č. 127/2005 Sb., zák. č. 254/2001 Sb., vl. nař. 29/1959 Sb.) vše versus zák. č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a o změně některých zákonů, zák. č. 526/1990 Sb., o cenách, vyhl. č. 3/2008 Sb., ve znění pozdějších vyhlášek (oceňovací vyhláška), Výměr MF ČR č. 01/xxxx, kterým se vydává seznam regulovaných cen),
- neustálé experimentování v legislativě: od 1. 2. 2013 nabyl účinnosti zák. č. 405/2012 Sb., který novelizuje mj. zák. č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury; představou zákonodárce bylo to, že uvedenými změnami dojde ke snížení vydávaných finančních prostředků státu pro získání potřebných práv k pozemkům a stavbám určeným k uskutečnění výstavby dopravní infrastruktury; zákon. č. 416/2009 Sb., ve znění zák. č. 405/2012 Sb., zvýšil však počet nejasností v oceňování pro účely výkupů a vyvlastňování nemovitostí v souvislosti s výstavbou dopravní infrastruktury, což dle našeho názoru vede ke zvýšení počtu vyvlastnění a soudních sporů,
- účinností novely zák. 416/2009 Sb. se výrazně zproblematizovala a zpomalila příprava staveb (výkupy pozemků) z důvodu očekávaných nedohod o cenách vykupovaných pozemků – cena se významně snižuje a nastavují se „nepřehledné režimy oceňování“. Tím se oddálí i zahájení realizace staveb vyvlastněním o 2–5 let,
- některé zákony se odvolávají na ocenění „dle zvláštního předpisu“, kterým je zák. č. 151/1997 Sb., ale z toho již nevyplývá, zda se ocenění nemovitostí provede dle § 2 (obvyklá cena), nebo dle § 33 (cena zjištěná dle předpisu) nebo u věcných břemen, zda se ocenění provede podle § 2 (obvyklá cena), nebo § 18 (cena dle předpisu),
- disproporce je při ocenění dle zák. č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění (§ 10 zák. č. 184/2006 Sb. určuje ocenění pozemku nebo stavby včetně jejich příslušenství podle § 2 odst. 1 zák. č. 151/1997 Sb., v případě, že obvyklá cena7) (pozn.: 7) § 2 odst. 1 zák. č. 151/1997 Sb.) pozemku nebo stavby by byla nižší než cena zjištěná podle oceňovacího předpisu, náleží vyvlastňovanému náhrada ve výši ceny zjištěné podle oceňovacího předpisu; ocenění věcných břemen dle § 18 zák. č. 151/1997 Sb.) a dle novely zák. č. 416/2009 Sb. k 1. 2. 2013, speciální zákon k zák. č. 219/2000 Sb. (§ 3b (1) Výši kupní ceny v kupní smlouvě, získávají-li se koupí potřebná práva podle § 3a, lze sjednat maximálně do výše:

A. ceny stanovené znaleckým posudkem zvýšené o 100 % v případě pozemku s výjimkou stavebního pozemku7), pozn.: 7) § 9 odst. 1 písm. a) a § 9 odst. 3 zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a o změně některých zákonů (zákon o oceňování majetku),

B. ceny stanovené znaleckým posudkem zvýšené o 15 % v případě stavebního pozemku7) nebo stavby.

§ 3b (2) Znalecký posudek, který je podkladem pro navržení výše kupní ceny v návrhu kupní smlouvy, stanoví cenu ve výši obvyklé ceny pozemku nebo stavby8), (pozn.: § 2 odst. 1 zákona č. 151/1997 Sb.), včetně všech jejich součástí a příslušenství. Ocenění se provede podle oceňovacího předpisu účinného ke dni odeslání návrhu kupní smlouvy a cena pozemku nebo stavby se ve znaleckém posudku určí vždy podle jejich skutečného stavu a účelu užití k tomuto dni; přitom se nepřihlédne k jejich zhodnocení nebo znehodnocení v souvislosti s tím, že jsou určeny k uskutečnění stavby dopravní infrastruktury.

§ 3b (3) V případě, že se potřebná práva k pozemku nebo stavbě získávají směnnou smlouvou, použije se omezení výše sjednané ceny uvedené v odstavcích 1 a 2 obdobně. **V případě, že se potřebná práva k pozemku nebo stavbě získávají smlouvou o zřízení, změně nebo zrušení práva odpovídajícího věcnému břemenu, použije se omezení výše sjednané ceny uvedené v odstavcích 1 a 2 přiměřeně (?).**

- největší „nepřehledností“ z pohledu oceňovatele = zák. č. 416/2009 Sb., od jehož prvopočátků nebylo zcela jasné, a ani po 1. 2. 2013 stále není, zda se zákon použije při dobrovolných převodech nemovitostí a práv k nim, či při nedobrovolných změnách vlastnictví a nuceném omezení vlastnického práva (nový § 3a: Návrh smlouvy o získání potřebných práv k pozemku nebo ke stavbě podle zákona upravujícího vyvlastnění; pozn.: to je asi chybné – k vyvlastnění dochází na základě Rozhodnutí vyvlastňovacího úřadu, a nikoliv na základě smlouvy…),
- nejednotnost pojmů v jednotlivých zákonech (cena, obvyklá cena, cena zjištěná, cena zjištěná podle cenového předpisu, obecná cena, tržní hodnota (srv. ale také § 27 odst. 5 zák. č. 563/1991 Sb.), tržní cena obvyklá v daném místě a čase…),
- meziroční změny oceňovací vyhlášky (zejména Ki a Kp) ve vztahu k pozemním komunikacím; majetkoprávní příprava trvá třeba i 2–3 roky, mezitím se stále mění cena zjištěná (ideální by bylo ji zafixovat na dobu „příprava – výstavba – dokončení majetkoprávních záležitostí“),
- chybějící oficiální metodika na stanovení obvyklé ceny (hodnoty) nemovitostí pro výkupy a pro vyvlastnění v souvislosti s výstavbou pozemních komunikací (resp. obecně všech typů liniových staveb); bylo by jí třeba alespoň principiálně,
- chybějící oficiální metodika na stanovení obvyklé ceny (hodnoty) práv souvisejících s nemovitostmi pro výkupy a pro vyvlastnění (věcná břemena, jiné

právní závady, v souvislosti s vyvolanými přeložkami sítí technické infrastruktury), resp. obecně všech typů liniových staveb; bylo by jí třeba alespoň principiálně,
- nutnost definování a zavedení institutu „Liniová cenová mapa“ do praxe (která by platila neměnně po celou dobu majetkoprávní přípravy, realizace a majetkoprávního vypořádání stavby); dojde tak ke sjednocení cenových názorů na obvyklou cenu (hodnotu) nemovitostí výkupy a pro vyvlastnění v souvislosti s výstavbou pozemních komunikací, ocenění nesmí být skokové, ale s ohledem na důležitost a význam stavby a její technické parametry, třeba 10km úsek (dnes je situace taková, že při stovce posudků na tutéž věc bude 96 rozdílných výsledků, mnohdy až diametrálně odlišných!),
- z důvodů neexistence oficiální metodiky oceňování práv odpovídajících věcným břemenům vznikají různé metodiky různých subjektů (města a obce, investorské a správcovské organizace, ŘSD ČR, SŽDC, vlastníci sítí – ČEPS, E.ON, RWE, ČEZ, SME, telekomunikační firmy atd., banky apod.) s různými nároky na výši náhrady.

Věcná hlediska

- stát redukoval u investorských organizací počty odborníků, kteří prováděli majetkoprávní činnost s dlouholetými zkušenostmi, poté přistoupil k provádění těchto činností prostřednictvím mandatářů (outsourcing), kteří se po letech těmto činnostem naučili; bohužel dnes je jediným kriteriem při výběru takových odborníků jejich cenová nabídka (bez ohledu na kvalitu a včasnost) a může dojít k výběru „neodborníka“, který nemusí mít patřičné zázemí a znalosti,
- stát nemá možnost provádět výkup pozemků „do rezervy“ – jedná se o pozemky, o nichž se ví, že tudy pozemní komunikace nově v budoucnu povede nebo že se stávající komunikace bude v budoucnu rozšiřovat (v trase plánované komunikace nebo v sousedství
- stávající komunikace pak skupují pozemky spekulanti a „informované osoby“),
- stát údajně nemá k dispozici pozemky ke směnám dle § 11 zák. č. 184/2006 Sb.,
- stát je velmi pomalý při provádění např. směn pozemků (viz např. činnost ÚZSVM, PF ČR apod.),
- neochota vlastníků pozemků přistupovat k podpisu „Smlouvy o zřízení věcného břemene vedení přeložky trasy technické infrastruktury“ zejména tehdy, jestliže jsou metodicky vadně vypočítány náhrady

(pouze v řádech 0 až 1 000 Kč / smlouva); to vede k oddalování výkupu a k prodlužování majetkoprávní přípravy staveb pozemních komunikací; obáváme se z praxe, že novely zák. č. 184/2006 Sb. a zák. č. 416/2009 Sb. tyto procesy neurychlí.

Závěrem

Účinností zák. č. 405/2012 Sb., který upravuje mj. zák. č. 184/2009 Sb. a zák. č. 416/2009 Sb., se zvýšily nejasnosti v oceňování nemovitého majetku v souvislosti s výstavbou dopravní infrastruktury. Formulace v zákonech nejsou zcela jasné a je třeba jejich podrobnějšího a fundovaného komentáře. Záměrem zákonodárců bylo postavit ocenění zejm. pozemků v případě vyvlastnění do pozice „orné půdy“ (tedy do stavu před nabytím právní moci územního rozhodnutí pro výstavbu pozemní komunikace a opustit stav „stavebního pozemku pro výstavbu pozemní komunikace“), a tímto „neposlušné vlastníky potrestat“. Toto lze chápat a souhlasit s tímto názorem, že pokud vlastník pozemku, kde se má realizovat veřejně prospěšná stavba, nepřistoupí na nabízenou obvyklou cenu v zákonem stanovené lhůtě, pak tuto veřejně prospěšnou stavbu svým jednáním blokuje a je možné navrhnout jeho vlastnická práva k předmětnému majetku na vyvlastnění nebo k omezení… Vlastník by tedy měl pod „hrozbou sankcí“ jednat urychleně ve prospěch majetkoprávní přípravy veřejně prospěšné stavby a neotálet s přijetím nabídky kupní ceny.

Texty pasáží, které se v zákoně věnují metodickému postupu ocenění nemovitostí a práv k nim, jsou ale formulovány poněkud nešťastně a ve svém důsledku je zák. č. 416/2009 Sb., ve znění zák. č. 405/2012 Sb., retardérem rychlosti majetkoprávní činnosti při přípravě výstavby silnic a dálnic v ČR. ■

Pohled magistrátu na problematiku Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP)

Ing. Jiří Nouza
zastupitel, náměstek primátora
Hlavní město Praha

Již více jak patnáct let se intenzivně sděluje všem občanům a motoristické veřejnosti, jak je nutné pro hlavní město Prahu dobudování významného dopravního spojení a to Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), který po svém dokončení a zprovoznění převezme podstatnou část dopravní zátěže a propojí tak vzájemně vstupující dálnice ze severu, jihu, západu a východu, čímž dojde k významnému odlehčení ostatních komunikací jak na území hlavního města, tak i Středočeského kraje. Dne 20. září 2010 byla zprovozněna jihovýchodní část SOKP mezi Vestcem a Lahovicemi, ale již v té době je zaznamenán časový skluz v podobě tří let u všech dalších staveb, a to především z pohledu opožďující se přípravy z důvodu jejich omezování různými aktivitami.

Tyto aktivity se nepodařilo odstranit ani zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu a tak skluz předpokládaného dokončení zbývajících staveb SOKP 511 (D1 – Běchovice), 518 (Ruzyně – Suchdol), 519 (Suchdol – Březiněves) a stavby 520 (Březiněves – Satalice) se již dnes blíží době desetileté.

Další „ranou do vazu“ přípravě těchto staveb je i rozhodnutí Nejvyššího správního soudu, kdy jeho rozhodnutím byly ze Zásad územního rozhodnutí hlavního města Prahy vymazány plochy a koridory nerealizovaných částí SOKP (viz výše). Samozřejmě respektuji rozhodnutí nezávislého soudu, ale nemohu si odpustit „šťouchanec“ jak do vlastních řad (věcně příslušné odbory MHMP), tak směrem k investorovi uvedených staveb ŘSD. Pokud by totiž byly všechny postupy v pořádku, nebylo by co rušit, chyběl by totiž důvod. Je však třeba současně konstatovat, že tyto stavby jsou stabilizovány v Územním plánu města hlavního města Prahy. U stavby 518 (Ruzyně – Suchdol) a stavby 519 (Suchdol – Březiněves) probíhá pořizování změny Územního plánu č. 2784, která upřesňuje územní plán podle zpracované projektové dokumentace pro územní rozhodnutí a to pouze v místě křižovatek. Stavby 511 (D1 – Běchovice) a 520 (Březiněves – Satalice) jsou v souladu s další projektovou dokumentací. Pro úplnost dodávám, že na stavbu 511, která je bezesporu nejdůležitější stavbou potřebnou především pro obyvatele Městské části Praha 4 – Spořilov a obyvatel v okolí Šterboholské radiály, bylo dne 4. 10. 2010 dokonce vydáno územní rozhodnutí, nenabylo však právní moci, a od února 2011 řešil toto územní rozhodnutí odvolací orgán tj. Ministerstvo pro místní rozvoj. Ministerstvo pak dne 18. srpna 2011 zrušilo rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy a věc vrátilo k novému projednání. Důsledek - obyvatelé sídlící poblíž této objízdné trasy jsou již několik let zatěžováni znečišťováním ovzduší a navýšením hlukové zátěže. Bohužel další projednávání bude moci pokračovat až po schválení první aktualizace Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy z důvodu výše uvedeného rozhodnutí Nejvyššího správního soudu. Pořizování první aktualizace Zásad územního rozvoje je nyní ve fázi po společném projednání jejího návrhu. Stanovisko Ministerstva životního prostředí uložilo doplnění vyhodnocení předpokládaných vlivů na udržitelný rozvoj území, což probíhá v současné době. Poté bude následovat veřejné projednání návrhu dokumentace (ZUR) a její vydání Zastupitelstvem hl. m. Prahy se předpokládá ve 2. čtvrtletí roku 2014.

Přestože je znám národohospodářský význam dopravní infrastruktury, tak výše popsaný stav je stavem, který ve své podstatě znamená ještě další nejméně tři roky nutné pro přípravu jednotlivých staveb SOKP R1 511, 518, 519 a 520. Dovolím si tvrdit, že zásadním problémem dneška jsou institucionálně legislativní omezení, která, při vší úctě k nim, vůbec neberou ohled na ekonomickou a technicko-technologickou racionalitu rozvoje dopravní infrastruktury. Komplikovanost tohoto „legislativního“ prostředí má pak negativní dopady na budování a dokončení dopravní infrastruktury jako celku. Délka investičního procesu v České republice tímto trvá 8–12 let po vydání EIA (posouzení vlivu na životní prostředí) a pokud připočtěme i proces EIA, tak tento proces trvá skoro 15 let, přičemž vlastní doba realizace výstavby je pouze přibližně tři roky. Tyto skutečnosti mají zásadní vliv na ochránění silnic hlavního města od nákladní tranzitní dopravy a významně komplikují možnost ulehčení dopravě v centrální části města při využití budovaného Městského okruhu, který je určen pouze pro městskou dopravu.

Je tedy pravdou, že vybudovaná část SOKP přinesla zlepšení dopravních vazeb na okolní regiony, ale zastavení výstavby východní části a nedořešené problémy severní části okruhu přináší také velké problémy související s pohybem těžké nákladní dopravy v blízkosti rezidentních oblastí občanů hlavního města Prahy. A absence realizace stavby R1 511 (D1 – Běchovice) znamená nejen neustálé přetížení stávajících silnic, ale i jejich devastaci.

Bohužel z výše uvedeného popisu postupu nevyplývají žádné optimistické časové souvislosti umožňující dnes říci, kdy jednotlivé stavby SOKP a především stavba R1 511 bude připravena k výstavbě a dokončení. Je to o to tragičtější, že přestože žijeme již v jednadvacátém století, tak jsme nenalezli cestu k umění kompromisu, ale naopak je posilován zájem určitých skupin občanů, kdy i malá, ale vlivná skupina, chrání své zájmy bez ohledu na potřeby celku a celospolečenské potřeby.

Spojme své síly k nápravě daného stavu a pomozme našim občanům a motoristické veřejnosti k urychlení přípravy a dostavby zbývajících staveb Silničního okruhu kolem Prahy. Magistrát hlavního města Prahy zajisté učiní, ve spolupráci s městskými částmi a přilehlými obcemi dotčených touto výstavbou, všechny potřebné kroky k tomu, aby se vše podařilo uskutečnit v čase pokud možno co nejkratším. ■

Možnosti zavedení metody Value Engineering u projektů dopravních staveb

Doc. Ing. Ladislav Bína, CSc.
Fakulta dopravní, ČVUT v Praze

Ing. Helena Nováková, Ph.D.
Fakulta dopravní, ČVUT v Praze

Úvod

Na webu FHWA (Federal Highway Administration – Federální správa dálnic), která je součástí Ministerstva dopravy USA (United States Department of Transportation) jsou uvedeny všechny směrnice a další dokumenty týkající se postupů Value Engineering (VE) a jejich závaznosti pro realizaci všech dálničních staveb financovaných z federálního rozpočtu.

Podle www.fhwa.dot.gov/ve/ je VE definován jako systematický proces posouzení a analýzy projektu během koncepční a návrhové fáze. Tento proces by měl být zajišťován multidisciplinárním týmem expertů, kteří nejsou zapojeni do projektu, a kteří mají zpracovat doporučení pro:

A. zajištění potřebných opatření pro bezpečnost, spolehlivost, efektivnost a nejnižší náklady na realizaci projektu,
B. zlepšení hodnoty a kvality projektu,
C. snížení doby pro realizaci projektu.

Úspěšná aplikace VE postupů může potom přinést zřetelné přínosy při realizaci projektů dopravní infrastruktury.

28. srpna 2013 FHWA aktualizovala VE strategii. Tato strategie také zahrnuje následující zlepšení, která zahrnují:

- objasňování požadavků FHWA na provádění VE analýz,
- identifikaci charakteristik procesů a postupů VE analýzy včetně životního cyklu nákladové analýzy,
- vlivy, kdy VE analýza zahrnuje maximalizaci své efektivnosti,
- zajištění stálého zdokumentování VE analýz,
- popis odpovědnosti pro založení a udržení VE programů a zajištění doporučení z VE analýz získáním řádných posouzení a usnesení,
- postarání se o náležitou úroveň účasti, monitoringu a dozoru ze strany FHWA.

FHWA také zveřejnila kladné výsledky zavádění VE od roku 2008 až 2012 ve svém dokumentu FHWA VE Summary Reports.

V USA je dále založena mezinárodní asociace SAVE International (www.value-eng.org), jejímž cílem je nabízet členům služby jako vzdělávání, praktické aplikace, publikace a další nástroje pro hodnotovou (value) metodologii, která je také nazývána Value engineering nebo Value analýza nebo Value management. Tato metoda je používána obecně vládními orgány a dále návrhovými, projekčními a výrobními organizacemi pro optimalizaci projektů obchodních a výrobních procesů a nakonec i pro vývoj nových produktů. Výsledkem je optimalizace projektů po všech stránkách zahrnující snížení ceny, zvýšení kvality a zvýšení očekávání koncového zákazníka.

„Výsledkem je optimalizace projektů po všech stránkách zahrnující snížení ceny, zvýšení kvality a zvýšení očekávání koncového zákazníka.“

První evropská konference VE byla organizována asociací SAVE International v Budapešti ve dnech 23.–24. 4. 2012.

V USA byla v roce 1987 založena Value Engineering Alliance. Ve Velké Británii vznikla v říjnu 1966 The Institute of Value Engineering pod tehdejším jménem Value Engineering Association. Obdobné asociace pro VE byly založeny i v některých dalších zemích světa.

Předpoklady zavádění metodiky VE

Každý rozsáhlý dopravní projekt prochází od svého zrodu až do realizace předem stanovenými procesy a také návrhy, které zaručují funkčnost projektu v určité cenové relaci dle přání zadavatele. Není neobvyklé, že tyto procesy a návrhy za jistých okolností způsobují prodražování projektu od původního předběžného odhadu, a to ať už z důvodů ovlivnitelných (umístění, výběr trasy, počet křižovatek atd.) nebo z důvodů, na které má zadavatel vliv minimální nebo žádný (cena materiálů, inflace atd.). V každém případě je důležité, aby se systémově nastavil takový proces řízení projektu a kontroly projektových nákladů, který by v mezích možností zaručil co nejekonomičtější realizaci a zamezil zbytečnému zdražování projektu ovlivnitelnými faktory.

Ve směrnici FHWA, která se zabývá celou problematikou zadávání veřejných zakázek v USA je i část týkající se přípravy inženýrských (expertních) odhadů. Kvalita těchto odhadů je podstaná pro hodnocení nabídek, neb cituji: „Kritické hodnocení nabídky závisí na spolehlivosti odhadu, s nímž je nabídka srovnávána. Inženýrský odhad by měl odrážet částku, kterou zadavatel považuje za tržní a přiměřenou a kterou je ochoten za splnění zamýšleného díla zaplatit. Podhodnocení vede ke zpoždění v realizaci

projektu z důvodu nutnosti zajistit dodatečné prostředky. Nadhodnocení na druhé straně způsobuje neefektivní využití prostředků, které by mohly být použity na další projekty. Kromě toho inženýrský odhad slouží jako měřítko pro analýzu nabídek a je základním prvkem v procesu schválení projektu.

Ke zpracování odhadů se přistupuje třemi základními způsoby:
- metodou skutečných nákladů,
- historických údajů a kombinací historických údajů se skutečnými náklady,
- nákladovou prognózou.

Jedním z nejdůležitějších faktorů při přípravě kvalitního inženýrského odhadu jsou zkušenosti odhadce. Zpracování odhadu samozřejmě není přesnou vědou, přesto převažuje názor, že inženýrský odhad by se u nejméně 50 % projektů měl od nejvýhodnější nabídky lišit o ±10 %.

Pro nákladovou prognózu je nutné sledovat vývoj cen stavebních materiálů. Podle prezentace Dr. Wiliama Buechnera (viceprezident pro ekonomiku a výzkum, Americká asociace silničních a dopravních stavitelů) pro Floridskou dopravní komisi se od r. 2003 zvýšily ceny stavebních materiálů pro výstavbu dálnic v USA o 42 %.

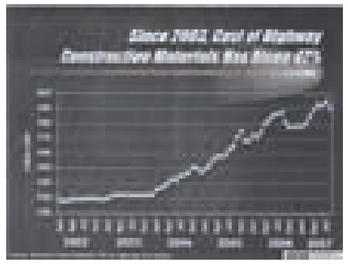
Dopravní stavby jsou dlouholetou realizační záležitostí a proto pro nákladovou prognózu VE metodiky je sledování vývoje nákladů souvisejích s realizací dopravních staveb velmi důležitou záležitostí.

Jako nástroj pro odhad prvotních nákladů silničních dopravních staveb v ČR pracující s vyhodnocením historických dat (dat z realizovaných silničních dopravních staveb) byly v roce 2007 zpracovány týmem odborníků vedených ČVUT Fakultou dopravní CENOVÉ NORMATIVY staveb pozemních komunikací 2008 v členění:

- Struktura cenových normativů,
- Cenové normativy,
- Standardy cenových normativů.

Uvedené normativy byly v roce 2009 zaslány schvalovacím dopisem Ministra dopravy ČR na příspěvkovou organizaci Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD ČR) s pokynem, aby ŘSD využívalo tyto normativy v souladu s postupem „Aplikace cenových normativů v investičním procesu“, který byl zpracován ve formě vývojového diagramu Státním fondem dopravní infrastruktury.

Možný průběh přípravy a realizace projektu metodikou Value Engineering



Expertní odhad nákladů je proveden metodikou Value Engineering. Prvým mezníkem projektu je zpracovaný investiční záměr, jehož součástí je i analýza nákladů a výnosů CBA (Cost Benefit Analysis) a případně i riziková analýza. Investiční záměr je dostatečným podkladem pro rozhodnutí, zda v projektu pokračovat, či projekt zastavit.

Navržený postup VE řízení projektu pracuje s následujícími předpoklady:
- od fáze vydaného pravomocného Územního rozhodnutí bude v dalším průběhu projektu sledován nákladový rozpočet projektu s tím, že odchylka od propočtu nákladů v DÚR nepřekročí ±10 %,
- v případě překročení této odchylky bude provedena detailní kontrola a v případě oprávněnosti bude rozpočet změněn se současným zajištěním financování v případě potřeby navýšením rozpočtu,
- projekt bude dvakrát posouzen v rámci Projektového přehodnocení (Value Engineering – VE),

Po schválení této fáze projektu zadavatel zadá vypracování projektové dokumentace pro Stavební povolení a tendrové dokumentace včetně technických specifikací a konečných odhadů nákladů „final cost estimate“ a harmonogramu. Tyto konečné odhady nákladů by měly být vypracovány ve standardní tabulkové podobě, měly by být transparentní a konečná suma by se neměla lišit od nejvýhodnějších nabídek více než 10 %. Jen ve výjimečných případech dochází k větším odchylkám a takové odchylky, ať jsou vyšší nebo nižší, jsou vždy podrobeny detailním analýzám.

Projektové přehodnocení – Value Engineering (VE)

Nástrojem, jak udržet náklady v předpokládaných mezích, je VE. VE je nástrojem revize již vyprojektované stavby za účelem zvýšení hodnoty projektu analýzou funkčnosti/specifikací a s tím spojenými náklady. VE je nejúčinnější v komplexních nebo nestandardních stavbách a také ve stavbách, u kterých nebyla možnost použití již dříve ověřených standardních prvků. VE se snaží najít rovnováhu mezi funkčností, kvalitou, bezpečností a cenou stavby a následné údržby. Tento popis se zabývá dvěma základními alternativami VE:

A. Na žádost zadavatele provede expertní tým jmenovaný zadavatelem prověření zpracované projektové dokumentace, ale ještě před zahájením výběrového řízení na zhotovitelskou firmu,

B. Na žádost zhotovitele, kdy po uzavření kontraktu s dodavatelskou firmou, firma přijde s návrhem úspor přijatelných pro zadavatele.

Alternativa A) může být použita v případě, že projekt byl připraven již před delším časem a některé okolnosti se změnily nebo během přípravy projektové dokumentace projektu.

Při VE se také velká pozornost soustřeďuje na analýzu písemných dokumentů, týkajících se technických postupů, technologií, specifikací, tendrových dokumentů, administrace projektu, pojištění, záruk a návrhu kontraktu mezi zadávajícím a stavební firmou.

Tento druh VE je většinou proveden na žádost zadavatele multidisciplinární skupinou expertů ze všech klíčových oborů od inženýrů přes praktické stavební experty, estimátory až po osoby zkušené v údržbě dálnic a zajištění dopravy během výstavby. Pro každou prověřovanou zakázku/projekt by mělo být vypsáno výběrové řízení na zpracovatele VE.

Alternativu B) by měla být použita v případě, že v dokumentech pro veřejnou zakázku taková možnost bude připuštěna a odměna stavební firmě definována (většinou procentuální dělba o cenový rozdíl). Stavební firmy se zúčastní výběrového řízení na základě zveřejněných dokumentů a zadavatel uzavře kontrakt s vybranou firmou. Následně vybraná firma může navrhnout zadavateli možné alternativy vedoucí ke snížení ceny (deviace od originálních dokumentů) a zadavatel je po projednání schválí nebo zamítne. Většinou se jedná o technologické postupy, změny typu materiálů a jiné návrhy, které nemají vliv na funkčnost, bezpečnost a kvalitu projektu. Je nutno konstatovat, že v tomto případě mohou navržené změny vést ke změně stavebního povolení, a tím ke zdržení stavby. Při velkém rozsahu stavby však lze stanovit etapizaci tak, že konečný termín bude dodržen.

Tento druh VE je navržen a zpracován stavební firmou a následně projednán technicky a cenově se zadavatelem. Takovéto navržené změny jsou většinou specifické, každá stavební firma má jiné stavební postupy, možnosti nákupu, vztahy se subdodavateli a není na závadu takové návrhy využít. Mezi kriteria by měla být zařazena vazba mezi odměnou za zpracování VE a procenty snížení ceny prověřované zakázky a reference a kvalifikace zpracovatele VE.

Závěr

V článku je posán princip hodnotového hodnocení (Value Engineering – VE) projektů se zaměřením na silniční stavby. Pro aplikaci této metodologie byly týmem odborníků pod vedením ČVUT FD Normativy staveb pozemních komunikací. Pro aplikaci hodnocení projektů metodou VE jsou popsány dvě možnosti tohoto hodnocení v průběhu projektu. ■

Literatura

[1] Bína, L. (0,34), Nováková, H. (0,33), Srkal, M. K. (0,33)
Řízení projektů dopravní infrastruktury a jejich financování.
Silnice železnice. 2011, roč. 6, č. 5, s. 43-46. ISSN 1801-822X.

[2] Moos, P. - Lehovec, F. - Bína, L. - Skurovec, V.
Struktura souborů normativů typizovaných úseků silničních dopravních staveb – vyhodnocení situace v zemích EU a dalších dostupných zemích formou benchmarking – Analýza tvorby rozpočtů staveb u projektových a realizačních organizací v ČR. [Výzkumná zpráva]. Praha: ČVUT, Fakulta dopravní, 2007. 31122007. 34 s.

[3] CENOVÉ NORMATIVY STAVEB POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ 2008. FD ČVUT, 2007

[4] Guidelines on Preparing Engineers's Estimate Bid Reviews and Evaluation, January 20, 2004 (U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, www.fhwa.dot.gov)

[5] Nováková, H.: Metodologie návrhu technologických a logistických center, disertační práce, Fakulta dopravní ČVUT, 2010

[6] Abd-El Rahman Khane: Manual for the Preparation of Industrial Feasibility Studies, United Nations Industrial Development Organization, United Nations publications, Sales No:E,78.II.B.5

Doprava v 21. století – úvaha o integraci jednotlivých druhů dopravy

Ing. Pavel Švagr, CSc.
dopravní expert

Akademici na Dopravní fakultě ČVUT vykládají studentům v principu dvě základní teze. První, že doprava jako taková je jen jedna, existují však její různé druhy. Proto se u zkoušek považuje za chybu, když student hovoří o druzích doprav, namísto o druzích dopravy. Druhou tezí je, že nejefektivnější dopravou je „žádná" doprava, samozřejmě uvažováno jako limitní extrém. Ve své podstatě tím chtějí vlastně říci, že čím méně dopravy je potřeba, tím lépe. Na první pohled se zdá, že jde o triviální poznatky, při bližším rozboru a zamyšlení však objevíme širší podstatu, která o dopravě a její funkci v 21. století hodně vypovídá.

Doprava není samoúčelná, obecně řeší rozpor mezi místem výroby a spotřeby – to v případě nákladní dopravy. A také rozpor mezi místem vzniku potřeby člověka a jejího uspokojení – v případě dopravy osobní. A protože tento rozpor bude existovat vždy a v globalizované ekonomice bude navíc stále více prohlubován, bude také doprava vždy existovat.

Nikdy tak nedosáhneme v primitivním slova smyslu „nejefektivnější dopravy", tedy té limitně nulové. Do kalkulací cen zboží a služeb prostě budou vždy vstupovat náklady na dopravu. Nicméně, jejich výši lze vždy optimalizovat, resp. standardním cílem bude jejich snižování. A k tomu zase poslouží volba správného druhu dopravy, tedy toho, který je schopen přepravní proces nebo jeho část zajistit co nejefektivněji, z hlediska prostoru, času a samozřejmě nákladů.

Doprava 21. století by měla stát nikoliv na konkurenci jednotlivých druhů dopravy, ale na jejich vzájemné integraci, chcete-li spolupráci a koordinaci. Zkrátka každý druh dopravy by měl zajišťovat ty přepravní relace, ve kterých je jeho nabídka a realizace nejefektivnější. Tím samozřejmě není dotčena konkurence jednotlivých dopravců, ta může fungovat bez omezení. Jasným příkladem jsou trendy hromadné osobní dopravy. Integrované dopravní systémy jsou cestou, jak atraktivitu veřejné dopravy zvyšovat a přimět cestující svůj osobní automobil ponechat nejlépe doma, nebo ho využít pouze k přemístění k uzlům veřejné dopravy. I to je přidaná hodnota integrace, kterou je možné čerpat při vhodném propojení individuální a hromadné dopravy.

Obdobně lze vést úvahy i o nákladní dopravě. V dnešním globalizovaném a liberalizovaném světě je pouze integrace a vzájemná kombinace jednotlivých druhů nákladní dopravy cestou, jak nákladní dopravu efektivně a hlavně dlouhodobě udržitelně rozvíjet. Dopravní systémy musejí do budoucna respektovat přednosti jednotlivých druhů nákladní dopravy, a tak minimalizovat prostorovou, časovou a finanční náročnost. Je bez diskuse, že každý druh nákladní dopravy má svá slabá místa a nemůže být rovnocenným konkurentem pro každou přepravní relaci. A nemůže-li konkurovat, měl by koordinovaně spolupracovat a svou nabídku přepravy na své – už ne „konkurenty", ale „partnery" vhodně navazovat. Jako železnice nikdy nenabídne celoplošnou dopravu z domu do domu, tak silnice nemůže v řadě případů konkurovat svou přepravní kapacitou a stejně i vodní doprava nenajde u vybraných komodit svého rovnocenného konkurenta. Jednoduše a laicky řečeno, těžko zajistit, aby byl kterýkoliv supermarket v centru města zásobován železniční vlečkou. A i když to zajistíme, a logisticky a ekonomicky tento způsob zásobování nebude konkurenceschopný – prohráli jsme a vynaložené náklady přicházejí vniveč. A při této úvaze je úplně jedno, jde-li o prostředky soukromé, nebo z veřejných zdrojů. Prostě ať se nám to líbí, nebo nelíbí, každý druh nákladní dopravy je svým způsobem v něčem nezastupitelný a jedinečný a právě koordinované plnění těchto nezastupitelných rolí je zdrojem vyšší efektivity a ve svých důsledcích tedy nižších nákladů, a to jak z pohledu makroekonomie, tak i mikroekonomie.

Ten, kdo z nákladních dopravců zachytí trend integrovaných dopravních systémů, je schopen dlouhodobě přežít a reprodukovat se. Z výše uvedené úvahy pak plyne obecný závěr: Intermodální, respektive kombinovaná doprava a logistické systémy jsou základem efektivní dopravy v 21. století. Přepravci dnes poptávají spolehlivou, rychlou a bezpečnou dopravu. Stát je tady mimo jiné od toho, aby vytvářel předpoklady udržitelného rozvoje společnosti, v tomto případě mám na mysli především zohlednění parametru ekologičnosti při přepravě.

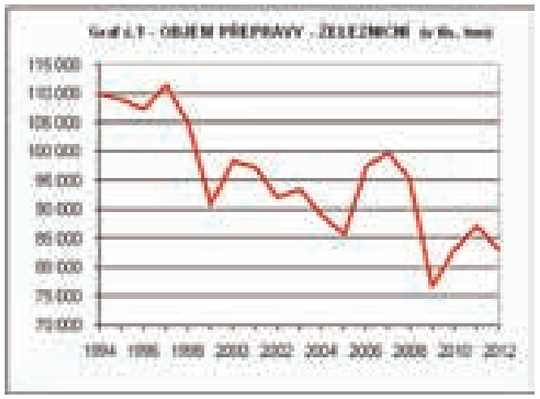
Synergie, a tedy i efektivity, je možné dosáhnout právě tehdy, když se každý druh dopravy zapojí v té části přepravního procesu, pro kterou nabídne nejlepší službu. Platí zkrátka zmíněná teze, že doprava je jen jedna, účelu může být dosaženo různými prostředky a hledat bychom měli jejich nejlepší kombinaci.

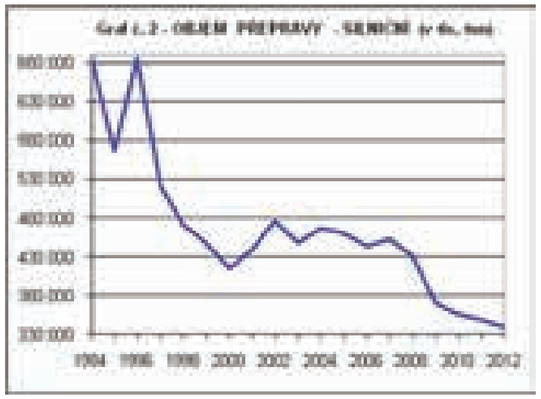
Historie i současnost

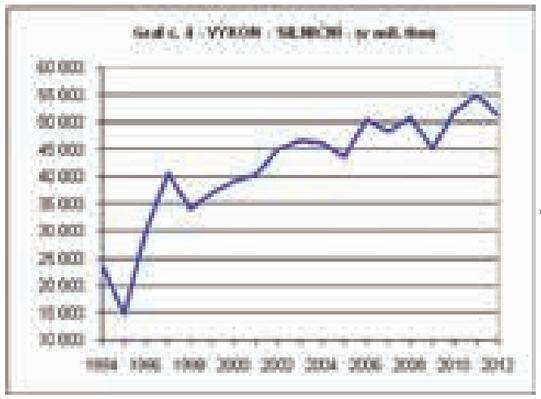
Dlouhodobé časové řady vývoje nákladní dopravy v České republice potvrzují to, co na dálnicích a silnicích dennodenně vidíme. Intenzita silniční dopravy dlouhodobě roste. Naopak objemy železniční dopravy klesají, v posledních letech můžeme hovořit i o stagnaci. Z grafů uvedených na další stránce vyplývají i další skutečnosti. Měřítko os je upraveno tak, aby byly jednotlivé trendy na první pohled zřejmé.

Je zřejmé, že v České republice dlouhodobě klesá objem nákladní dopravy, a to jak silniční, tak i železniční. Srovnáme-li ovšem výkony (objem přepravy násobený přepravní vzdáleností), pak v případě silniční dopravy zaznamenáváme poměrně výrazný nárůst. Zvýšila se průměrná přepravní vzdálenost. Můžeme tedy s určitou mírou zjednodušení říci, že silniční doprava vedle přirozené intenzifikace přepravy převzala část výkonů od dopravy železniční. Silniční doprava uspěla i v případě takových přepravních relací, které by za jinak stejných podmínek byla schopna zajistit, a zřejmě i zajišťovala, především železnice. Čím je to dáno?

Silniční doprava bezesporu prokázala větší flexibilitu při uspokojování poptávky, byla schopna zohlednit požadavky na rychlost a prostorovou a časovou přizpůsobivost jednotlivých dopravců. Do jisté míry je to







Zdroj: Ročenky dopravy MD ČR

i přirozený efekt, který vedl k nezadržitelné změně dělby přepravní práce. Samozřejmě se také změnila struktura přepravovaného zboží, která šla k tíži železniční dopravy. Ovšem rostoucí intenzita a především struktura přepravních proudů, kdy zejména těžká silniční nákladní doprava je v řadě míst zdrojem nežádoucí zátěže na pozemních komunikacích, ospravedlňuje potřebu usměrňování rozvoje dopravního systému.

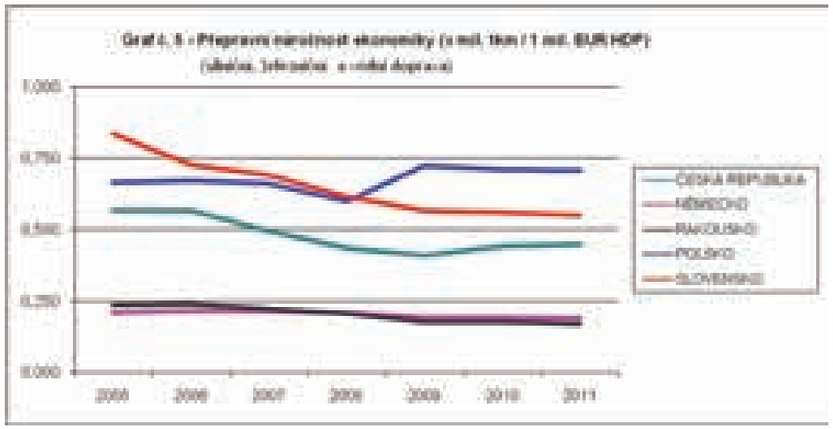
Určitě není možné rozebrat v tomto článku všechny okolnosti. Přesto bych rád v této souvislosti uvedl ještě jeden graf, který vypovídá o tzv. přepravní náročnosti ekonomiky. Dává do vztahu tvorbu hrubého domácího produktu a přepravní výkony a vlastně s určitou mírou zjednodušení říká, jak velký přepravní výkon je potřeba realizovat na vytvoření jednotky HDP. Dále uvedený graf je srovnáním tohoto ukazatele mezi Českou republikou a sousedními státy. Uvažována je silniční, železniční a vodní nákladní doprava.

Zajímavý je rozdíl mezi Německem a Rakouskem na jedné straně a zbylými státy, a také jistá stabilita ukazatele v čase právě v případě Německa a Rakouska. Tady se dotýkáme druhé teze z úvodu, tedy že čím méně dopravy, tím lépe. Bezesporu by bylo zajímavé podrobněji analyzovat důvody, proč existuje takový rozdíl mezi státy bývalého východního a západního bloku. To by však přesáhlo rozsah tohoto článku.

DOPRAVNÍ POLITIKA

Určitým zaklínadlem řady dopravních politik ať už jednotlivých států, nebo Evropské unie, se stala snaha o zásadní přesun přepravovaných nákladů ze silnice na železnici. S postupem času se ovšem potvrdilo, že takto jednostranně postavené preferování nebo podporování určitého druhu dopravy není to správnou cestou. Přesně v duchu, že doprava je jen jedna. Cílem by měl být systémový přístup postavený právě na několikrát zmíněné integraci a spolupráci jednotlivých druhů dopravy. Když se podíváme na aktuální verzi dopravní politiky Evropské unie, tak jednotlivá opatření již více respektují přednosti jednotlivých druhů dopravy a nevolají po bezhlavém

a otrockém přesunu nákladů ze silnice na železnici. Snahou je postupně posilovat podíl železnice na nákladní dopravě u přepravních vzdáleností nad 300 km. To je to, na co se snažím tímto článkem poukázat. Tedy jasné vymezení role železnice, to co v marketingu nazýváme segmentací trhu. Železnice by neměla rozmělňovat své úsilí a snažit se o komplexní nabídku přepravních služeb, ale naopak cílit na takové přepravní relace, u kterých z hlediska kapacity, prostoru a času nemá ve své podstatě rovnocenného „konkurenta“.



Zdroj: EUROSTAT

Otázkou je, jakou roli by při řízení dělby přepravní práce měl hrát stát. Myslím, že jeho pozici je možné dělit na dvě oblasti – to co „musí“ a co „může“. Mezi to, co musí, patří jednoznačně nastavení harmonizovaných podmínek na přepravním trhu. Tedy zajištění předpokladu, že napříč dopravním trhem mohou subjekty na dopravní cestu přistupovat za stejných podmínek. Tedy pokud železniční dopravce hradí náklady za použití dopravní cesty, musí adekvátně i silniční doprava na úhradě nákladů participovat. V tom má Česká republika rezervy. Je evidentní, že systém bude postupně směřovat k celoplošnému zpoplatnění uživatelů pozemních komunikací. Jen tak je možné uplatnit princip „uživatel platí“, tedy že platí ten, kdo náklady vyvolal, v tomto případě uživatel dopravní infrastruktury.

Harmonizace ovšem není jen o daních a poplatcích, ale také o vlastním přístupu na dopravní cestu. Železnice je v tomto v nevýhodě, neboť její kapacita je omezená. Silniční infrastruktura je sice také kapacitně omezená, ale přístup z tohoto pohledu není regulován. Každý za splnění podmínek může na dopravní cestu vstoupit, dopravní komplikace z důvodu přetížení se připouštějí. Železnice ovšem využití kapacity plánuje a řídí, a tak není možné uspokojit každý požadavek v prostoru a čase. V řadě případů je upřednostňována osobní doprava před nákladní, ta je směrována do přepravních sedel, tedy především do nočních hodin. A tady se dostáváme k výraznému omezení konkurenceschopnosti železniční dopravy před silniční. Silniční doprava tak dostává výhodu, která jí umožňuje obsloužit přepravní potřeby, které by jinak bylo možné efektivněji zajistit po železnici. Řešením jsou investice do zvyšování kapacity železniční dopravy, budování nákladních koridorů, které železničním dopravcům vrátí konkurenceschopnost. To je ovšem otázka peněz a vhodného nastavení investičního plánu státu tak, aby dokázal i stát čerpat multiplikační efekty takto realizovaných investic.

Mezi to, co stát pro zlepšení dělby přepravní práce dělat „může“, patří například povolená podpora vybraných segmentů nákladní dopravy. U železnice jde například o kusové zásilky, které jsou u nás v případě národního dopravce ČD Cargo, a. s., dlouhodobě ztrátové a které při vhodném nastavení parametrů (pokud jde třeba o slevy na poplatcích za použití železniční dopravní cesty) mohou rozšířit portfolio přepravních relací, které je železnice schopna zajistit.

Pokud bych měl tedy shrnout, v čem vidím strategické kroky pro zachování udržitelnosti nákladní dopravy v České republice, ať už jde o železniční, silniční nebo vodní dopravu, pak je to:

1. harmonizace podmínek na přepravním trhu,
2. investice do zvyšování kapacity a kvality dopravní infrastruktury,
3. systémová podpora integrovaných dopravních systémů.

To je cesta, jak budovat dopravu pro 21. století, tedy dopravu spolehlivou, rychlou, kapacitní, bezpečnou a také ekologickou. ■

Stav silnic ve Středočeském kraji

Ing. Pavel Čihák
poslanec
Poslanecká sněmovna PČR

Doprava a její dopravní infrastruktura patří mezi priority potřebného rozvoje ekonomiky v celé naší republice, ale přesto je nutné definovat potřeby podle jednotlivých krajů z důvodu rozsahu silniční sítě, stavu objektů, opotřebovanosti, údržby, ale i potřeb investičních prostředků pro dobudování základní sítě, ale i potřeb odstranění jednotlivých bodových závad ohrožujících bezpečnost a plynulost dopravy.

Středočeský kraj (dále SK) má nejhustší a také nejpřetíženější dopravní síť v České republice. Celková délka silnic a dálnic je 9 637 km, přičemž kraj vlastní celých 8 627 km silnic II. a III. třídy (z toho je 2 375 km silnic II. třídy a 6 252 km silnic III. třídy). Na území tohoto kraje se dále nachází 194 km dálnic, 152 km rychlostních silnic a 663 km silnic I. třídy. Přes jeho území vedou do hlavního města Prahy radiálně uspořádané hlavní silniční tranzitní sítě a na ně navazující silnice nižších tříd. Dálnice a silnice I. třídy jsou v majetku státu a ve správě ŘSD. Silnice II. a III. třídy jsou v majetku Středočeského kraje a ve správě KSÚS. Města a obce mají svou síť místních komunikací, kterou nemůžeme také opomenout.

Ačkoli jsou výše uvedené silnice v různých vlastnictvích, jedná se stále o jednu silniční síť, na kterou se musíme dívat jako na kompaktní celek. Dlouhodobá podfinancovanost dopravní infrastruktury způsobila, že silniční síť SK je ve špatném technickém stavu a jestli se nenajdou, co nejdříve finanční prostředky na její obnovu, údržbu a správu, dojde k její úplné devastaci. Pak obnova a rekonstrukce bude samozřejmě několikrát dražší.

Silnice II. a III. tříd SK jsou z celé silniční sítě ČR nejhorší, ba jsou přímo žalostné, což dokládá i současný stav silnic a mostů. Stav tak odpovídá špatnému hospodaření, neprofesionální údržbě a technologickému zanedbání. Nedostatek finančních prostředků, malá prevence v podobě souvislých oprav silnic a nečinnost při údržbě a opravách mostů, znamená dnes ve značné míře již jejich havarijní stav nebo havarijnímu stavu se blížící.

Ve SK došlo v průběhu střídajících se změn ve vedení kraje k určité nápravě daného stavu v oblasti dopravy ale i tak je situace stále více než neuspokojivá. Došlo i ke snížení režijních nákladů Krajské správy a údržby silnic sloučením do jediné organizace a ušetřené prostředky šly na opravu a údržbu. Dodavatelé běžné údržby, se kterými má SK uzavřeny dlouhodobé smlouvy na provádění běžné údržby silnic, se dohodli s vedením kraje na financování souvislých oprav silnic formou odloženého financování. Tím se našel další zdroj k financování a tím pádem k obnově silniční infrastruktury, který na chvíli pomohl pozastavit devastaci silniční sítě ve SK. V současné době vedení kraje tohoto zdroje nevyužívá a tak se zcela pozastavil přísun finančních prostředků do dopravní infrastruktury. To způsobilo celkové ochromení obnovy a údržby silniční sítě a vedení SK, si bohužel, již nedokázalo vybojovat jinou formu potřebných finančních prostředků na provádění základní běžné údržby silnic. Naopak opět zvýšilo režijní náklady a přijalo dalších několik desítek administrativních pracovníků, jednoduché postupy nahradily složitými a díky nezájmu vedení SK dokončit institucionální změnu Krajské správy a údržby silnic zcela pohřbilo plánované efektivní zlepšení a zjednodušení výkonu krajské (státní) správy. Stále nevyslyšena zůstávají opakovaná upozornění na nutné dokončení vnitřní i vnější transformace stávajícího správce krajské silniční infrastruktury, a proto není možné dosáhnout na potřebné finanční zdroje, na spolupráci s Ministerstvem dopravy a na celkové zlepšení stavu dopravní infrastruktury SK. To způsobilo, že firmy, které provádí smluvně běžnou údržbu silnic, musely propouštět zkušené silničáře, omezily investice do techniky a moderních strojů a oslabily tak svoji léty získanou zkušenost a odbornost. Toto oslabení se bude zpětně obnovovat velice těžce a bez podpory vedení kraje a především státu asi velmi těžko.

Proto je třeba vynaložit v budoucím čase veškeré úsilí na získávání finančních prostředků, ale i systém hospodaření s vozovkou tzn. dosažení maximální efektivity při správě silniční sítě. Jedná se o komplex činností opakujících se v pravidelných intervalech, při nichž probíhá aktualizace sledovaných informací, jejich vyhodnocení s následným sestavením střednědobých plánů údržby a oprav včetně realizace navržených opatření a jejich evidence v systému. Přesto je zcela zjevné, že silniční síť II. a III. tříd předaná krajům v minulosti do jejich majetku již ve značně zanedbaném stavu nelze vylepšit z prostředků kraje obecně a zvláště pak SK. Zde je třeba zdůraznit, že o předání těchto silnic rozhodl zákon a kraj neměl žádnou možnost s odkazem na jejich stav nepřevzít. Rovněž tak nedošlo k majetkoprávnímu vyrovnání pozemků pod těmito silnicemi a stát dodnes tuto otázku účinně neřeší. Jedná se o další „dědictví“, která na území SK činí více jak 1 miliardu korun potřebných k vyrovnání se současnými majiteli těchto pozemků.

Dalším úkolem pro nadcházející období je zastavit pokles disponibilních prostředků na běžnou údržbu silnic a nastavit stabilní finanční rámec na opravy kombinací různých zdrojů financování včetně zapojení soukromých finančních zdrojů prostřednictvím rozvoje projektů PPP (Public Private Partnership) a plného využití nových technologií, které pro rok 2014 jsou podporovány v návrhu rozpočtu SFDI a střednědobý výhled.

Rovněž tak je nutná i legislativní úprava některých stávajících zákonů, které kraj musí plnit, ale stát jeho plnění finančně nenapomáhá. Příkladem je zákon č.258/2000Sb., o ochraně veřejného zdraví a nařízení vlády č.148/2006 Sb., o ochraně před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Nutné je odpolitizování odboru dopravy a vedení správy silnic a samozřejmostí musí být technická zdatnost a odbornost zaměstnanců od cestmistrů až po vedení.

To vše nás čeká v oblasti potřebného rozvoje dopravní infrastruktury ve SK. Věřím, že argumentací o všech potřebných změnách k naplnění výše citovaných záměrů již zaznělo dosti a proto se pokusme na všech úrovních je realizovat a to jak v oblasti legislativní, finanční, praktické a technologické, ale především v oblasti upřímného lidského přístupu k dané problematice, aby čas nemilosrdně stávající situaci dále nezhoršoval.

Je třeba přestat politikařit a na odborné úrovni spojit všechny síly pro potřebný rozvoj dopravní infrastruktury ve SK a potažmo v celé ČR. ■

Stavebnictví pomohou nejen peníze

Ing. Václav Matyáš
prezident
Svaz podnikatelů ve stavebnictví

Význam stavebnictví pro ekonomiku státu

Stavebnictví vytváří díla dlouhodobé životnosti, a zajišťuje tak kromě hmotného majetku státu a privátního sektoru i přínos kulturní a architektonický. Kultivuje životní prostředí a zároveň ho chrání, urbanizuje krajinu a pomáhá k jejímu využití pro činnost člověka, uspokojuje nároky na bydlení, zaměstnání, dopravu i volný čas. Je realizátorem stavebních investic – novostaveb, oprav, rekonstrukcí i údržby stavebního fondu. Výstavba dopravních staveb a infrastruktury posiluje konkurenceschopnost státu i jednotlivých regionů.

Vedle věcného přínosu ve formě stavebních děl je i ekonomickým motorem národního hospodářství, který signalizuje prosperitu, ale také ekonomický úpadek společnosti. Stavebnictví má jeden z nejvyšších multiplikačních efektů z pohledu ekonomického přínosu a vlivu na zaměstnanost i v dalších odvětvích, jako je výroba stavebních hmot, energetika, průmysl, doprava, služby a projekční a architektonické činnosti. Stát prostřednictvím veřejných investic přímo stimuluje domácí ekonomiku, neboť stavebnictví vykazuje relativně nízkou závislost na dovozech.

Dopad krizového vývoje na sektor

Prohlubující se propad ekonomiky a snížení příjmů státního rozpočtu řešila vláda tím nejsnazším způsobem – radikálními škrty, razantním omezením veřejných investic. To mělo velmi negativní dopady pro stavebnictví. Politika drastických výdajových restrikcí v oblasti veřejných investic působí zcela protisměrně – výrazně snižuje příjmovou stránku rozpočtu, zvyšuje nezaměstnanost nejen ve stavebnictví, ale i v řadě dalších oborů.

Vláda nereagovala na výstražné signály a požadavky zaměstnavatelských svazů na opatření ke zmírnění následků krize a neuskutečnila ani jediné z proklamovaných opatření k zastavení poklesu investiční výstavby. V protikladu s opatřeními prakticky všech evropských vlád nepůsobila proticyklicky, ale naopak krizi stavebnictví prohloubila zastavením investiční výstavby. Znejistěla i privátní sféru, která přestala investovat, přestože úspory obyvatel prokazatelně rostou.

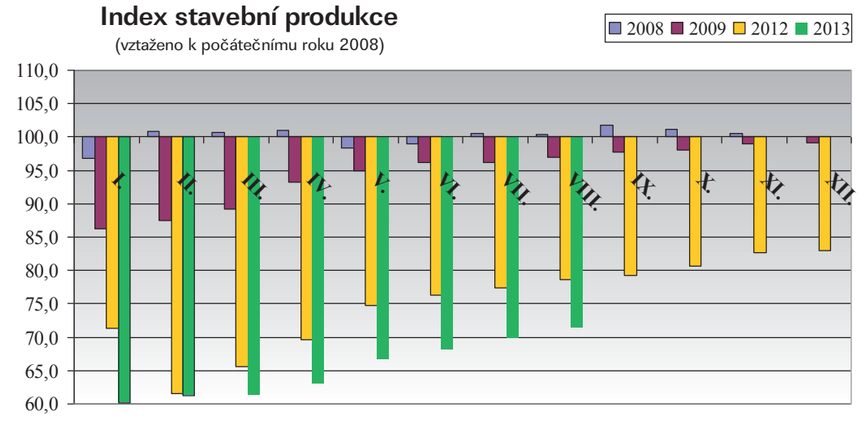
Tím došlo v resortu stavebnictví ke ztrátě stavebních kapacit, které se budou těžko obnovovat, ke znehodnocení drahého strojního vybavení odborných firem, propouštění i vysoce kvalifikovaných pracovníků a negativním dopadům na další odvětví průmyslu, dopravy i služeb. Pokračuje dramatický pokles zásoby práce, byla fakticky zmrazena příprava velkých infrastrukturních staveb, není zajištěno financování akcí spolufinancovaných EU, není jasný výhled na další roky. Toto vše má a bude mít v budoucnu pro odvětví fatální důsledky.

Náměty pro řešení prioritních problémů stavebnictví

Na dlouhotrvající recesi v oboru není u politické reprezentace adekvátní reakce. Stavebnictví je jediné odvětví v České republice, které je již pátým rokem v recesi. I přes potřebu fiskální konsolidace, která je podmínkou dalšího rozvoje ekonomiky, je kombinace délky a hloubky tohoto procesu spolu s nízkou prediktabilitou další politiky státu v tomto odvětví značným problémem, který vzhledem k vysokým multiplikátorům stavebnictví zpětně ohrožuje cíle konsolidace naší ekonomiky. Proto Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR za plné podpory a součinnosti dalších orgánů a organizací zainteresovaných do problematiky stavebnictví sdružených v SIA – Rada výstavby zpracoval a vydal dokument Zajištění ekonomického růstu a zaměstnanosti zlepšením stability v oblasti investiční výstavby a stavebnictví. Dokument vychází z podnětů podnikatelské sféry a snaží se o formulaci takových opatření, která usnadní konsolidaci stavebnictví v krátkodobém horizontu a jeho rozvoj ve střednědobém období. Obsahuje náměty nejzávažnějších témat z oblasti stavebnictví, která by neměla být opomenuta, ale podpořena, ve volebních programech těch politických stran, které usilují o rychlé obnovení ekonomiky.

Zásadní reorganizace státní správy

Výstavba a stavebnictví je sektorem průřezovým, víceodvětvovým. Veřejné investice, a tím i odvětví stavebnictví, dlouhodobě postrádají koncepční zastřešení. Jedním z důvodu tohoto stavu je institucionální podcenění této oblasti. Nekoncepčnost v oblasti veřejných investic souvisí s organizačním uspořádáním veřejných investic v rámci veřejné správy. Stavebnictví je podle kompetenčního zákona v gesci Ministerstva průmyslu a obchodu, ale ve skutečnosti jsou klíčové otázky veřejných investic, jejich podpory a tím také stavebnictví rozděleny mezi pět ministerstev – MPO, MMR, MD, MŽP, MZ (vodní hospodářství). K národohospodářskému propojení a vytvoření skutečné strategie či koncepce tak téměř nemůže dojít.



Řešením by bylo centrálně koordinovat horizontální i obecné právní, metodické a systémové záležitosti týkající se stavebnictví jako celku na jednom ministerstvu, které by spojovalo v oblasti investic kompetence výše zmíněných ministerstev. Tento vysoce funkční model existuje např. v Německu a na Slovensku. Politická zodpovědnost za tento segment je jednoznačná – jeden ministr, jeden zodpovědný partner. Tento návrh zapadá do mnohokráte proklamované, ale nikdy neuskutečněné koncepce zeštíhlování státní správy.

Dopravní infrastruktura

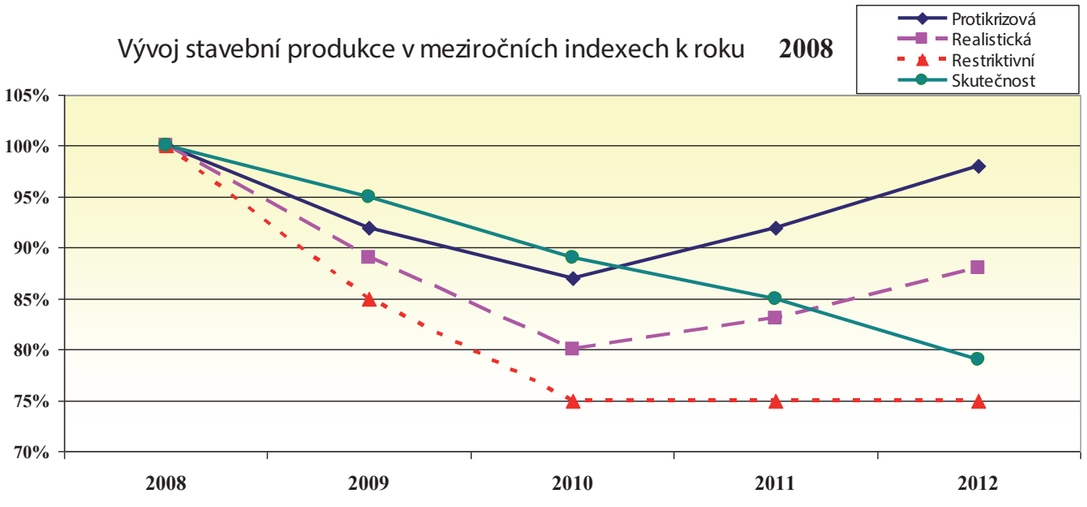
Geografická poloha ve středu Evropy klasifikuje Českou republiku jako důležitou spojnici mezi Východem a Západem. Tento fakt umocňuje důležitost vybavenosti dopravní infrastrukturou. Ve skutečnosti je u nás úroveň infrastruktury jak z hlediska kvantity, tak i kvalit velmi nízká. Místo dohánění vyspělejší části Evropy za ní v posledních letech čím dál více zaostáváme. Nemáme dobudovanou základní síť dálnic a rychlostních silnic, a to se stává brzdou dalšího rozvoje, protože to snižuje naši konkurenceschopnost. Schází vybudovat polovinu základní páteřní sítě včetně více než 100 prioritních obchvatů měst.

Česká republika sice disponuje jednou z nejdelších i nejhustších železničních sítí v rámci Evropy, ale problémem je její kvalita a využitelnost. Není dokončena úplná modernizace ani jednoho ze čtyř hlavních železničních tranzitních koridorů.

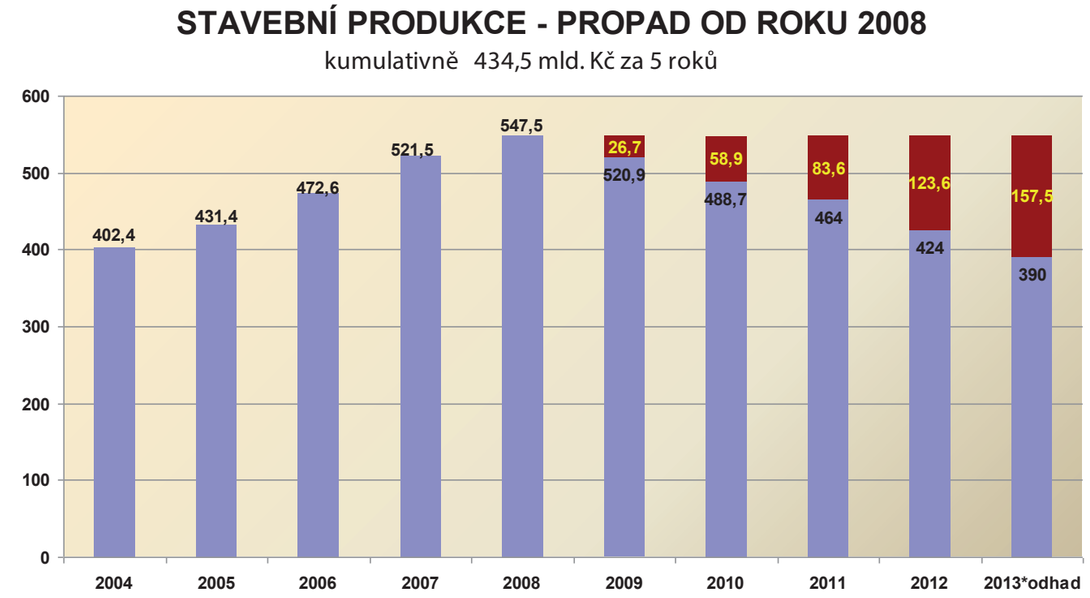
Zásadním negativem je výrazně omezená investorská příprava staveb. Důsledkem je problém, jakým způsobem budeme schopni participovat na evropských zdrojích v nadcházejícím programovém období 2014–2020. Za tento stav nikdo necítí zodpovědnost. Ministerstvo dopravy se stalo v období minulých tří let „průchozím domem“ střídajících se ministrů a právě tak, z hlediska kádrového obsazení, i organizace řízené ministerstvem.

Co je pro zajištění dalšího rozvoje budování infrastruktury bezpodmínečně nutné:

- zpracovat reálnou koncepci rozvoje dopravní infrastruktury spolu s finanční strategií (priority, věcný, časový a finanční harmonogram) včetně zkvalitnění její provozuschopnosti,
- posílit finanční zdroje (zvýšením podílu SFDI na výnosu spotřební daně z minerálních olejů, optimalizací sazeb výkonového zpoplatnění, úvěrovým financováním, obnovením procesu přípravy projektů vhodných pro financování formou PPP),
- stabilizovat plánování a finanční výhledy; objem ročních výdajů na dopravní infrastrukturu fixovat k výši HDP dle doporučení EK na úrovni 2 %,



V roce 2009 a v roce 2010 byl vývoj stavební výroby ještě pozitivně ovlivněn dokončovanými zakázkami, zejména z oblasti dopravní infrastruktury
V roce 2011 se stavební výroba přiblížila předpokladu realistické varianty
V roce roce 2012 se stavební výroba nebezpečně přiblížila restriktivní variantě
V roce 2013 je reálný předpoklad podkročení restriktivní varianty



- zvýšit efektivitu výdajů (zavedení řádné supervize nákladů, kontinuální proces sledování nákladů v celém životním cyklu projektu, uplatnění limitních cen u soutěžených veřejných zakázek),
- přijmout a realizovat opatření pro dočerpání finančních zdrojů OPD 2007–2013,
- urychlit investorskou přípravu staveb dopravní infrastruktury a zajistit tvorbu národních zdrojů v rozpočtu SFDI pro program OPD 2014–2020,
- projednat čerpání evropských fondů v prodlouženém režimu n + 2, což pomůže jednak k dočerpání prostředků OPD I, jednak k překonání zpoždění přípravy staveb pro OPD II.

Bytová výstavba a energetická náročnost budov

Bytová problematika a podpora bydlení ze strany státu je jednou z důležitých součástí investiční výstavby ať už se jedná o rekonstrukce, modernizace, snižování energetické náročnosti, nebo o novou výstavbu. Bytová výstavba se podílí na celkové výkonnosti stavebnictví cca 13 %, avšak vzhledem k vyspělé Evropě je tento podíl pouze poloviční. Počet zahájených a dokončených bytů každoročně klesá, je pouze poloviční vzhledem k potřebám uvedeným v analýzách ÚRS a ČSRB, dokonce nepokrývá ani prostou reprodukci domovního fondu. Pochybnosti o potřebě další výstavby s poukazem na počty neprodaných bytů nejsou způsobeny přeinvestováním, jsou odůvodnitelné pouze obavou investovat do drahého pořízení bytu a nést riziko úvěru.

Vlivem zanedbané údržby dochází k rostoucí zanedbanosti domovního a bytového fondu. Zatímco v uplynulé dekádě (2001–2010) stát svými podpůrnými programy přispěl k posílení bytové politiky včetně rekonstrukcí a oprav, a tím i k růstu stavebnictví, za poslední roky finanční objem podpor SFRB a MMR neustále klesá. Od roku 2007 každoročně klesá počet dokončovaných i zahajovaných bytů.

K posílení bytové výstavby je nutné:

- v souladu se schválenou Koncepcí bydlení ČR do roku 2020 zahrnout podpory bydlení mezi intervence v rámci rozvojových priorit v programovém období 2014–2020,
- zvýšit objem finančních prostředků SFRB a MMR na podporu bydlení přídělem ze státního rozpočtu. Podporu realizovat formou přímé nevratné investiční dotace, dotace na snížení úrokové sazby, záruky za hypoteční úvěry pro individuální bytovou výstavbu,
- stanovovat výši podpory bydlení v závislosti na míře úspor energií se zohledněním prodloužení životnosti,
- zpracovat koncepci sociálního bydlení a nastavit adresné a motivující formy podpory a pro tento jednoznačně definovaný typ bydlení uplatnit zvýhodněnou sazbu DPH,

- přijmout dlouhodobý a koncepční program energetických úspor v budovách, zabezpečit dostatečnou alokaci prostředků k jeho pokrytí s využitím evropských fondů,
- koordinovat mezirezortní spolupráci v programech energetické náročnosti budov, aby nedocházelo k překryvům mezi jednotlivými programy.

Legislativa

Obecným a v současné době nejzávažnějším nedostatkem v legislativní oblasti je chaotický právní systém, nesrozumitelný nejen pro podnikatele, ale i pro advokacii a justici. Ovlivňuje nepříznivě nejen podnikatelské prostředí, ale dopadá na běžné adresáty právních norem, což se projevuje obecnou neúctou k právu. Vládní návrhy, často velmi dobře zpracované s podporou odborné veřejnosti, jsou deformovány nekvalifikovanými zásahy na půdě Poslanecké sněmovny a Senátu.

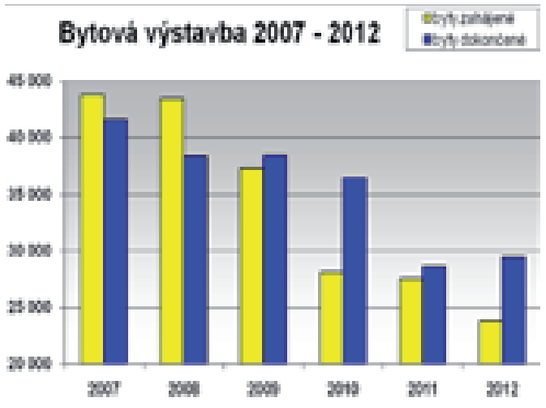
Pro zlepšení situace je nezbytné aktualizovat právní úpravy přípravy investiční výstavby, s cílem zjednodušit povolovací procesy. Jde o prověření účinnosti zjednodušujících postupů stavebního zákona, především přehodnocení formy účasti veřejnosti v územních a stavebních řízeních při zachování principů podle Směrnice EP a mezinárodních smluv a sjednocení postupů podle stavebního zákona a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Před vydáním nového zákona o veřejných zakázkách je nutné zdokonalovat nástroje veřejného investování (kodifikace všeobecných obchodních podmínek, metodika k předpokládané hodnotě stavební investice, k dodatečným pracím a vícepracím, mimořádně nízké nabídkové ceně a ke kvalifikaci stavebních dodavatelů).

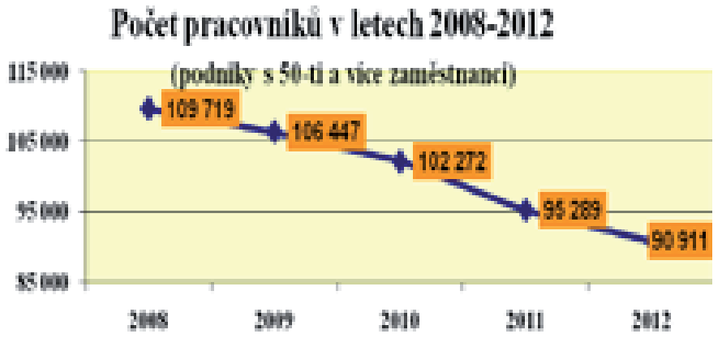
Významným přínosem by byla obnova institutu posuzování investičního záměru se závazně určeným rozsahem a stanovit dílčí postupy při jeho posuzování formou státní expertizy a schvalování.

Vzdělávání

Současné období je charakteristické nezájmem o studium technických oborů na všech stupních vzdělání – učňovském, středním i vysokoškolském. Školské politice ze strany státu chybí celková koncepce vzdělávání. Stav českého odborného školství a především učňovského školství neodpovídá potřebám lidských zdrojů ve stavebnictví. Zhoršující se stav zabezpečení kvalifikovaných řemesel vede k disproporci na trhu práce, která se bude v budoucnu prohlubovat. Došlo k degradaci fungujícího systému výchovy mladé generace v řemeslných profesích, neboť problémem učňovských škol je nedostatek zájemců, kvalifikovaných instruktorů a současně i financování.

Stát musí předložit návrh jasné, srozumitelné a uvážené politiky státu v oblasti vzdělávání. Rekonstrukci systému učňovského školství lze řešit intenzivním zapojením stavebních podnikatelů do přípravy učňů, spolu s daňovým zvýhodněním podnikatelských subjektů spolupracujících s učilišti a středními školami v technických oborech.





Pracovníků v podnicích nad 50 pracovníků				Pracovníků celkem			
rok	osob	pokles	%	rok	osob	pokles	%
2008	109 719	-	-	2008	416 142 *	-	-
2012	90 911	18 808	17,1	2012	380 586 *	31 556	11,3

* k tomuto číslu nutno přičíst neurčený počet zahraničních pracovníků

Podpora podnikání

Pro další koncepční rozvoj stavebnictví musí být vytvořeno vhodné podnikatelské prostředí, jehož charakter ovlivňuje politická atmosféra a spoluvytváří státní správa. Působnost státu je pro kvalitu podnikatelského prostředí determinující.

Legislativní prostředí se vyznačuje poměrně nízkou efektivností. Na podnikatele dopadá tíživě především obtížná vynutitelnost práva a to jak ve fázi rozhodování soudů, tak ve fázi výkonu rozhodnutí. Právní prostředí obecně brání dlouhodobému strategickému plánování. Činnost ÚOHS je nedostatečná a rozhodování příliš zdlouhavé. Daňový systém je proměnný, velmi často novelizovaný, složitý, a tím netransparentní. Pracovní trh není stále ještě dostatečně pružný. Velkým nedostatkem je, že vláda není schopna prosazovat a obhajovat zájmy českého podnikatelského sektoru v intencích EU, dokonce podporuje běžný způsob zpřísňování požadavků nad rámec požadavků Unie, což negativně ovlivňuje konkurenceschopnost českých firem.

Neuvážený přístup vlády v kauze fotovoltaických elektráren, který se odrazil v cenách elektrické energie, velmi poškodil českou ekonomiku.
Nutnými opatřeními, směřujícími ke zlepšení situace, jsou především stabilizace a zjednodušení daňového systému, vynutitelnost práva a obhajoba práv českých podnikatelů v intencích EU bez zpřísňování požadavků nad rámec EU. Podstatné je rovněž zamezit dopadům na další zvyšování cen elektrické energie.

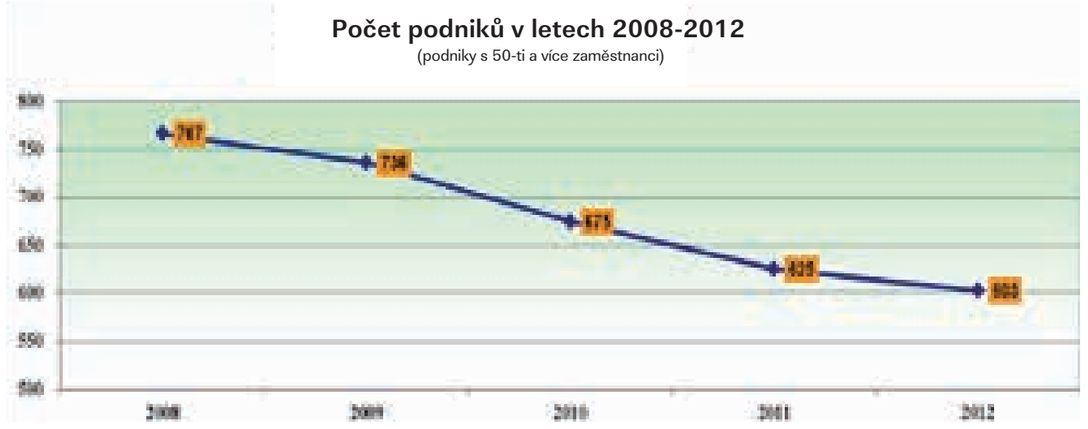
Očekávání

Stát má zejména v ekonomicky složitém vývoji povinnost působit proticyklicky a jeho role by měla být v zajištění plynulosti přechodu mezi jednotlivými fázemi ekonomického cyklu. Musí umět definovat svoje potřeby na trvale udržitelné úrovni ve střednědobém horizontu minimálně pěti let, aby stavební dodavatelé, výrobci stavebních materiálů a projektanti mohli očekávanému vývoji v plném komplexu přizpůsobit svoje kapacity.

Vláda musí důsledky neřešeného kritického vývoje oboru a jeho problémy vnímat v jednom celku z hlediska politického, ekonomického a sociálního, a to v horizontu delším nežli jedno volební období.

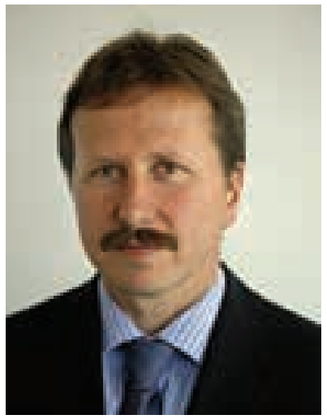
Česká republika však bohužel postrádá jasnou a jednoduše čitelnou vizi směřování ve většině oblastí a odvětví. Neexistuje tedy ani žádná dlouhodobá a stabilní koncepce státu v oblasti veřejných investic a stavebnictví. Přehled strategických problémů v oblasti investiční výstavby a stavebnictví, vytyčení priorit a návrh jejich řešení je nezbytným úkolem pro zajištění ekonomického růstu a zaměstnanosti.

Postupné řešení očekává stavbařská veřejnost od nové vlády. Dočká se? ■



Pokles počtu podniků nad 50 pracovníků za 4 roky o 21,1%

Názor odborníka na potřeby rozvoje dopravní infrastruktury u nás



Ing. Martin Doksanský
předseda představenstva a generální ředitel SMP CZ, a.s.

Uvědomuji si, že jsem byl osloven, abych vytvořil příspěvek do Magazínu společnosti pro rozvoj silniční dopravy ČR, který by měl být zaměřený na budování dopravní infrastruktury, a měl bych se tudíž rozepsat z pohledu SMP CZ o výstavbě železničních, silničních a dálničních sítí. Před dvěma, třemi roky bych to bezpochyby s radostí udělal. Dnes ale cítím, že příležitost publikovat článek v Magazínu je zapotřebí uchopit úplně jinak.

Naše společnost je v povědomí stavbařů a veřejnosti spojená především s mostařskými díly. Jenže příležitostí k ucházení se o budování nových mostů nebo rekonstrukce těch stávajících ubývá.

Jestliže jsme po mém příchodu do SMP CZ v roce 2002 v následujících letech každoročně realizovali v dopravních stavbách za 1,5 až 2 miliardy korun, tak v posledních třech letech tento objem trvale klesá a na rok 2014 máme v plánu pouhých 500 mil. Kč.

A to není proto, že bychom prohrávali vypisované soutěže jako na běžícím pásu. Jiné firmy jsou na tom obdobně, ono prostě není o co soutěžit. Získané stavby z let předchozích se postupně dokončují, nových staveb je málo a už vůbec se nesoutěží o velké stavby, které by byly technickými nebo technologickými výzvami. Zákonitě se vkrádá otázka, proč tomu tak je? Ani v okolním světě není v současnosti jednoduchá situace. Přesto podle dostupných údajů a podle toho, co člověk vidí při cestách na západ od našich hranic, tamní situace ve stavebnictví není s Českou republikou srovnatelná.

Nedávno jsem diskutoval s jistými západními zahraničními partnery o hospodářské situaci u nás v České republice a zvláště o tom, jaký je výhled ve stavebním oboru. Ptali se mne: „Co je příčinami té situace u Vás, té poměrně hluboké krize“? A já jsem se jim marně snažil vysvětlit, že to není otázka krize-nekrize, že situace v našem ekonomickém systému není nijak horší než jinde, ale že prostě bohužel jsme mi Češi sami sobě největším problémem. Nepodařilo se mi to vysvětlit. Není divu. Cizinec žijící v tradiční nepřetržité západoevropské kultuře to patrně ani nemůže pochopit. A ono, úplně upřímně, je to obtížně pochopitelné i pro normálně logicky smýšlejícího Čecha.

Opakovaně se mne dotazovali, co je příčinou, že patříme mezi nejhorší členské země EU v čerpání dotací. Proč nevyužijeme za současné situace všech dostupných možností vyčerpat cca 750 mld. Kč dotací z EU určených pro ČR pro období 2007 – 2013. Z těchto prostředků Česká republika využije sotva polovinu, zbytek nenávratně propadne. A to je tomu ještě tak, že čerpání bude poměrově vyšší u tzv. měkkých projektů. V operačních programech dotýkajících se stavebnictví, tedy v oblasti výrazně náročnější na přípravu a administraci procesu realizace, bude využití dostupných prostředků mnohem nižší. Proč se Češi nesjednotí a neučiní všechno pro to, aby v období obtížné ekonomické situace využili nabízené možnosti? Proč to v jiných zemích jde (příklady dříve Irska, Španělska, dnes např. Slovenska) a v Čechách to není možné?

A když jsem jim pak v průběhu debaty vyprávěl ještě o tom, že naše neschopnost zužitkovat dostupné prostředky pro investice se netýká pouze zdrojů „zvenku“, těch evropských, ale že stejně tak tomu je i s nečerpáním alokovaných státních investičních finančních zdrojů např. z rozpočtu Fondu dopravní infrastruktury, tak už si mohli ukroutit hlavy. Vloni se nevyčerpalo cca 12 mld. Kč (což činí téměř 20% již tak poníženého rozpočtu SFDI v porovnání s minulými roky) a letos to bude pravděpodobně ještě více. O to, co se neproinvestovalo, se přidělí na příští rok méně, nasčítaně tak SFDI nenávratně přichází o významné investiční prostředky. A to se děje v době, kdy jiné země, jiné vlády naopak navyšují investice a účinně tak bojují se hospodářskou recesí. Bohužel obdobná situace je i v jiných oblastech dotýkajících se veřejných investic – např. v oblasti životního prostředí (nevyužité prostředky pro čistírny odpadních vod, spalovny komunálního odpadu, apod.).

Jestliže jsem ale psal v úvodu, že chci využít tohoto článku jako příležitosti, pak jsem tím určitě neměl na mysli jen nářky nad neutěšeným současným stavem. Rád bych v závěru formuloval své názory a návrhy na řešení těch nejzávažnějších problémů, které tíží stavebnictví.

1. Zákonem zakotvit na parlamentní půdě projednané a schválené dlouhodobé, alespoň desetileté, koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, nakládání s odpady, likvidace starých ekologických zátěží, apod.

2. Napravit největší problémy v legislativě – Zákon o zadávání veřejných zakázek, Stavební zákon, Zákon o posuzování vlivu na životní prostředí a další a současně i veškeré související prováděcí předpisy tak, aby se minimalizovali možnosti obstrukcí všeho druhu.

3. Stabilizovat odborný a výkonný personál ve státní, regionální a municipální správě včetně jim podřízených organizacích typu ŘSD,SŽDC, apod. – přijmout Zákon o státní službě.

4. Využít investiční výstavbu jako stabilizační prvek v období recese – s veškerou kontrolou jak na straně smysluplnosti vynakládání prostředků, tak i vyvozování osobní odpovědnosti za neschopnost naplňovat podrobné roční investiční plány.

5. Stanovit koordinační orgán v rámci vlády ČR, který by měl v gesci řízení problematiky stavebnictví napříč všemi rezorty, kterých se náš obor dotýká (ministerstvo průmyslu, zemědělství, životního prostředí, financí a místního rozvoje). Tento orgán by měl v přímé zodpovědnosti i řízení a kontrolu přípravy Operačních programů EU na období 2014 až 2020.

6. Vytvořit poradní orgán vlády ČR pro oblast stavebnictví – obdobu NERV. Tak jako mezi ekonomy je určitě i v našich řadách mnoho odborníků, kteří by rádi investovali svůj čas a energii a považovali by za čest, kdyby mohli pomoci pozvednutí stavebnictví na úroveň, která mu v hospodářském systému ČR náleží.

Samozřejmě výčet by mohl být podstatně delší. Pokusme se ale nějak začít, a pokud by vyšla alespoň část z výše uvedeného, určitě by to bylo dobré. Současná situace konstituování nové vlády dává zase nové naděje. Doufám, že ne plané. ■

Kam kráčíš české stavebnictví?

Ing. Vladimír Dráb
předseda představenstva
Společnost dodavatelů pro zkvalitňování dopravní sítě ve Středočeském kraji

Podívejme se na vývoj stavebnictví nejprve z globálnějšího pohledu, tedy alespoň toho evropského. Naděje na rychlé zotavení evropského stavebního průmyslu opadlo. Vysoká nezaměstnanost, stagnace ekonomického vývoje, stejně jako vyhrocená finanční situace veřejného sektoru potlačují stavebnictví ve všech jeho segmentech. Oživení evropského stavebnictví lze podle expertů ze sdružení Euroconstruct očekávat nejdříve v roce 2015. A to si uvědomme, že mezi zeměmi panují značné rozdíly, např. Česko patří mezi země s nejhorším výhledem.

V letošním roce má horší prognózu jen Španělsko, Portugalsko a Irsko. V roce 2015 bude podle Euroconstructu tuzemské stavebnictví společně se španělským jediné ve sledovaných devatenácti zemích, které vykáže meziroční pokles.

Tento kritický vývoj českého stavebnictví bohužel trvá již pět let, a dokladem tohoto stavu je meziroční pokles stavební produkce v prvním čtvrtletí 2013 o 10,9 %. Přičemž inženýrské stavitelství zaznamenalo meziroční pokles dokonce o 11,7 %. K obratu ve vývoji stavební produkce chybí jakékoliv signály o zlepšení stávajícího stavu, např. o přípravě velkých infrastrukturních projektů, a tím i perspektiva stavebních společností, je pro letošní rok velmi kritická a predikce celoročního poklesu českého stavebnictví jsou na pěti procentech. Ani výhled pro rok 2014 není optimistický. Z původně předpokládaného mírného růstu jsou dnes obavy z dalšího propadu.

Jedním z hlavních důvodů neustálého propadu ve stavebnictví je, že jeden z nejvýznamnějších zákazníků našeho oboru, kterým je stát, rezignoval na prorůstovou investiční politiku. Důsledkem toho je propad veřejných zakázek v roce 2012, proti roku 2008 o 50 %. Mimo jiné i v pozemním stavitelství se například v počtu zahájené výstavby bytů dostáváme pod hodnoty roku 1996. Reakce jednotlivých států EU na prohlubující se krizi byla velmi rozdílná. Od prorůstové politiky Německa, kdy přijetím konjunkturálních programů, kterými vláda podpořila investice především do komunální i spolkové infrastruktury, došlo k opětovnému růstu stavební produkce o 5,8 % v roce 2011. Česká republika reagovala snižováním prostředků v oblasti infrastruktury a nečinností v oblasti prorůstové politiky.

V kontextu této vleklé krize českého stavebnictví přemýšlím, jak se má v tomto období zachovat česká stavební firma? Má cenu ještě v tomto oboru podnikat, když přes mediální sliby o nutnosti nových investic jsou veřejné rozpočty rok od roku stále nižší? Když přes neustálá prohlášení o zjednodušení legislativy je příprava staveb stále složitější a délka soutěží o veřejné zakázky se prodlužuje?
A v neposlední řadě, když jediným kritériem je nabízená cena? Kam vedou tyto faktory? K tomu, že na trhu se zvyšuje procento nevyužitých kapacit a stavební firmy, tak stojí na rozcestí. Dát se cestou postupného snižování kapacit, nebo jejich naplnění za každou cenu?

První cesta znamená doufat, že dojde k nějaké změně a mezitím propouštět zaměstnance a omezovat své kapacity, což vzhledem k předpokládanému vývoji, může vést až k extrému ukončení činnosti. Druhá cesta znamená snížení marží dnes již do záporných hodnot a začít stavět za dumpingové ceny. Jak ale může obstát firma s českým kapitálem v porovnání s velkými nadnárodními koncerny? Výsledek bude stejný jako u cesty první, s tím rozdílem, že konec nebude klidný a nedotkne se pouze toho, kdo tuto cestu zvolil, ale mnoha jeho subdodavatelů. Koneckonců výsledkem obou cest bude zmenšení konkurenčního prostředí, převážně o subjekty s českým kapitálem a ovládnutí trhu velkými nadnárodními společnostmi. Ani jedna z cest nevede k prosperitě, jak českých firem, tak celého státu.
A tak se ptám: „Kam kráčíš, české stavebnictví?“ ■

Je vhodný čas na investování do veřejné infrastruktury?

Ing. Jan Troják
ředitel projektového financování
Československá obchodní banka, a. s.

Je vhodná doba na investice do veřejné infrastruktury? Investování do veřejné infrastruktury je obecně chápáno jako pro-růstový instrument. Sazby jsou nízko. Stavební průmysl každé čtvrtletí vykazuje další a další pokles. Má tedy smysl investovat do rozvoje infrastruktury nyní v době kdy stát čelí ekonomické stagnaci a je třeba především myslet na udržení sociálních jistot a sociálního smíru?

Podle mého názoru ano. Avšak pouze za předpokladu, že takto realizovaná infrastruktura je nezbytné povahy, má tento pro-růstový potenciál a je implementována takovým způsobem, že umožní nést veřejnému zadavateli hlavní tíhu financování až v době, kdy je tato infrastruktura dokončena a plní svůj společenský a ekonomický účel.

Co k tomu mohou finanční instituce nabídnout?

Mohou zůstat „pasivním“ financiérem zadavatelů, tj. financovat města, kraje či stát bez hlubšího zájmu o vlastní financovanou infrastrukturu. V tomto, lety prověřeném, způsobu financování se finanční instituce zajímají o zadavatele jako svého dlužníka, to znamená analyzují zejména takové věci jako jsou vývoje příjmů a nákladů, úvěrové angažovanosti, stav majetku apod. s cílem identifikovat jak asi bude zadavatel schopen krýt dluhovou službu v budoucnu.

Tedy minimální zájem o vlastní objekt financování. Čerpání je pak obvykle postupné v souladu s postupem výstavby a tudíž veškeré odchylky a rizika v rámci výstavby jdou přímo na vrub zadavatele. Stejně tak může finanční instituce profinancovat i dodavatele v podobně pasivním přístupu, samozřejmě za předpokladu, že příslušná stavba je v přiměřené relaci s bilancí dodavatele.

Finanční instituce ale mohou hrát i daleko aktivnější roli při před-financování investičních nákladů. A to zejména tehdy, kdy zadavatel není v dnes časté roli „developera“ a tudíž nebere na sebe organizační, integrační, stavební a další rizika s výstavbou spojené. Tyto druhy před-financování mají výhodu pro zadavatele zejména v tom, že začíná platit až po dokončení a převzetí infrastruktury. Tedy až v době, kdy je jasné v jaké kvalitě, v jakém rozpočtu a jakém čase bylo dílo skutečně dokončeno. O výhodnosti vyjednávací pozice zadavatele po dokončení výstavby jistě nelze příliš pochybovat. Ať už toto před-financování je provedeno prostřednictvím odkupu pohledávek nebo dlouhodobým financováním speciálně zřízené, jednoúčelové, dodavatelské společnosti, vždy se zadavatel dostává do závazku platit až po implementaci příslušné infrastruktury.

V případě koncesních projektů, kdy má výše zmíněná dodavatelská společnost i příjem ze zajišťování disponibility vybudované infrastruktury, je tento efekt ještě zesílen tím, že společnost na sebe přebírá i odpovědnost za náklady životního cyklu. Tedy v extrémním případě, kdy by společnost nebyla schopna zajistit příslušnou disponibilitu, případně by infrastruktura zcela neplnila očekávané parametry, je zde reálný předpoklad, že se zadavatel k vybudované infrastruktuře dostane se značnou slevou, neboť dodavatel v tomto přijde o veškerou svojí ekvitu a patrně o dost velkou část očekávaných příjmů díky penalizaci za nedostatečnou disponibilitu. To jsou jistě nezanedbatelné faktory, které při tradičním způsobu implementace zadavateli nelze dosáhnout.

Jde tedy o to soutěžit ne jenom vlastní výstavbu, jak je dnes zvykem. Jde o to pojmout zakázku komplexně a soutěžit dodání stavby (obvykle hned do majetku zadavatele) a i dlouhodobý provoz a údržbu, tedy včetně tak zvaných nákladů životního cyklu a financování. Pak je vhodné, aby byl uchazeč placen ne za to jaké kubíky stavby dodal, ale podle toho jak je infrastruktura v období provozu dostupná jejich uživatelům. Kouzlo převodu odpovědnosti za náklady životního cyklu na dodavatele je v tom, že dodavatel se nekoncentruje na za každou cenu nejnižší cenu výstavby ale je přirozeně nucen volit vhodný kompromis mezi co nejlevnější cenou a zároveň budoucími reinvesticemi do udržení dostupnosti předmětné infrastruktury.

Při soutěžení čistě na cenu výstavby se logicky dodavatel, při dodržení závazných podmínek zadání, soustředí na maximální zlevnění výstavby avšak bez ohledu na budoucí náklady životního cyklu, což však může infrastrukturu v budoucnu silně prodražit. Zejména u liniových staveb pak může jít o další utracené miliardy, nemluvě o nutnosti omezit provoz infrastruktury a to vše pouze a výhradně na náklady zadavatele. Druhý přístup umožňuje přirozeně motivovat uchazeče k odpovědnému přístupu již při výstavbě, převedení rizika nákladu životního cyklu směrem na uchazeče, a v neposlední řadě změnu pozice zadavatele ze stavitel/architekta na uživatele definujícího si uživatelské parametry příslušné infrastruktury.

Koncesní přístup je dnes široce aplikován v řadě evropských zemí a je akceptován i finančním sektorem jako ověřený a spolehlivý model realizace veřejné infrastruktury. Když je dobře strukturován, pak se zde snoubí kvalitní platební riziko zadavatele s kvalitním performance rizikem dodavatele. To umožňuje dostat do před-financování dlouhodobé finanční prostředky soukromého sektoru, které jsou poté hrazeny veřejným sektorem v úzké návaznosti na disponibilitu infrastruktury. Tím je vyvolán neustálý tlak na dodavatele udržet infrastrukturu dostupnou a v požadované kvalitě. Platby jsou obvykle na měsíční bázi.

V jistém ohledu zde dochází i k souladu pohledu finanční instituce a s pohledem zadavatele. S ohledem na to, že finanční instituce financují tímto druh projektů třeba i z více než osmdesáti procent, je celková realizovatelnost projektů pod velmi detailním drobnohledem a to z mnoha úhlů pohledu včetně technického, právního, finančního, daňově-účetního, pojišťovacího a dalších. Zájmem finanční instituce je totiž budoucí ekonomická udržitelnost hospodaření projektové společnosti s cílem maximálně zajistit schopnost splácení finančních prostředků. Tento společný zájem je pak dalším logickým vyústěním strukturování těchto projektů.

ČSOB, je dlouhodobě aktivní v těchto druzích investičních projektů a vybudovala si zkušený tým zabývající se financováním infrastrukturních projektů v této době zejména v zahraničí. Vidíme jak tam dochází k tvrdému souboji dodavatelských konsorcií, k optimalizaci dodávek kdy se v jeden okamžik soutěže potkávají čtyři jinak neslučitelné zdroje: architekt, stavitel, provozovatel a financiér. Ze zkušenosti vidíme, že pouze když se tyto čtyři profese potkají v jeden okamžik a mají možnost se navzájem optimalizovat, tak může dojít ke skutečně efektivnímu návrhu s nejvyšší hodnotou za peníze.

Když to jde jinde, pojďme to dělat u nás také tak. ■

V současné době by průmyslovou revoluci nikdo nepovolil...

Ing. Tomáš Munzi
Národohospodářská fakulta VŠE

V minulém jarním čísle Společnosti pro rozvoj silniční dopravy jsem mimo jiné psal, že základním úkolem jakékoliv dopravní strategie musí být utváření takového institucionálního prostředí, které si v ekonomice vygeneruje vlastní tržní poptávku po takové infrastruktuře, která prostorově a časově zapadne do navazujících hospodářských procesů a přizpůsobí se její údržba a výstavba technologickým a environmentálním podmínkám.

V minulém jarním čísle Společnosti pro rozvoj silniční dopravy jsem mimo jiné psal, že základním úkolem jakékoliv dopravní strategie musí být utváření takového institucionálního prostředí, které si v ekonomice vygeneruje vlastní tržní poptávku po takové infrastruktuře, která prostorově a časově zapadne do navazujících hospodářských procesů a přizpůsobí se její údržba a výstavba technologickým a environmentálním podmínkám.

Právě takto totiž vznikala infrastruktura v čase industrializace, kdy tehdejší rozpočtové omezení soukromého sektoru a vlády absolutně nelze porovnávat s dnešní dobou. A přece to tehdy šlo i za podmínek řádově mnohonásobně nižší akumulace kapitálu a technologické vyspělosti. Dnes má bankovní sektor přebytek zdrojů a nemá z mnoha důvodů dostatek příležitostí k jejich efektivní alokaci v reálné ekonomice. Stavební sektor je v hlubokém úpadku. Mnoho zasvěcených stále opakuje: nejsou peníze… Jde ale opravdu o pověstnou kvadraturu kruhu?

Všichni můžeme donekonečna filozofovat o mnohem komplexnějších vztazích a občanské společnosti, kdy se každý může vyjadřovat ke všemu a všem musí být naslouchán. Tyto debaty nicméně rozhodně nezajímají lidi, kteří se nemohou dostat do práce a žádná práce se k nim též v podobě projektů na zelené louce nedostane mimo jiné i proto, že není dobudována páteřní infrastrukturní síť a její rozvoj se stal rukojmím krátkodobého dopravně-politického cyklu a ekologistického šikanování. Projekty se stavějí „salámovou“ metodou v návaznosti na připravenosti staveb a krátkodobých fiskálních rámcích, nikoliv na základě národohospodářské alokační efektivnosti. To je v rozporu s makroekonomickou rolí infrastruktury a liniových staveb ve vazbě na mezinárodní síťový efekt a jeho vlivu na hospodářské procesy. Díky tomu dochází k méně efektivním investicím a méně racionálnímu napojení na mezinárodní hodnotové procesy v dynamicky se měnící globální ekonomice.

Toto je osudové selhání naší hospodářské politiky a všech polistopadových dopravně-politických strategií. Na dopravní infrastrukturu je hleděno jako na technologické celky a pouhá liniová propojení historicky determinovaných sídel, pro které je nutné sehnat „nějak“ v rozpočtu peníze. Nehledí se na ně jako na hospodářské tepny svého druhu, které propojují hospodářské prvky a zároveň vytvářejí a nově strukturují veškeré ekonomické procesy.

Pokud by se to dovedlo ad absurdum do důsledku, tak za dnešních institucionálně legislativních podmínek posunutých zpětně časem by průmyslovou revoluci v podstatě nikdo nepovolil. Současný stav územní a stavební regulace je jednoduše naprostou brzdou pokroku a pokryteckým ochráncem nikdy neexistujícího ráje „panenské“ přírody. Zapomíná se však na jedno. Životní prostředí samo o sobě nemá žádnou hodnotu. Tu mu přidělil až člověk tím, jak díky hospodářskému pokroku lidé překonali mez, kdy začali vnímat ekonomický prostor nad rámec uvažování o vlastním naturálním přežívání. Dodnes je v mnoha rozvojových zemích zpevněná vozovka, tedy určitá „vstupenka do civilizace“, stále nedosažitelným snem. Jen díky rozvinuté infrastruktuře může existovat prostor pro civilizaci a tedy i pro ochranu životního prostředí. Nikoliv naopak! Toto si ale většinou neuvědomují salonní intelektuálové a ochránci pozemské „panenskosti“, kteří nikdy nezažili lidský zmar a bídu, která je bohužel stále přítomna i v naší republice.

Za současných podmínek by například i takový Baťa žádné průmyslové impérium nepostavil a infrastrukturně nepropojil. Rozvoj infrastruktury musí být vždy tažen hospodářskými procesy, nikoliv „salámovým“ politikařením a populismem. Pouze efektivní infrastruktura zajistí robustní národohospodářské prostředí, které dokáže odolávat vnějším šokům a zároveň zajistí naší zemi díky síťovému a multiplikačnímu efektu racionální navázání na mezinárodní hospodářské procesy s nejvyšší možnou přidanou hodnotou. Toto by mělo být poselstvím každého politika, který má nějakou dlouhodobou vizi a není mu lhostejný rozvoj naší země. ■

Potřeba bezpečného dopravního prostoru z pohledu Policie ČR

kpt. Mgr. Sabina Burdová
dopravní inženýrka
ŘSDP PP ČR

Srovnání nehodovosti na území Středočeského kraje za I. pol. 2013 členěných podle druhu komunikace

V první polovině roku 2013 připadalo nejvíce nehod na místní komunikace – přes 35 % z celkového počtu. Pokles počtu nehod zaznamenáváme u dvou druhů komunikací – u sledovaných komunikací vybraných měst a na účelových komunikacích (viz příloha ŘSDP č. 1).

Nevypořádané pozemky pod silnicemi II. a III. třídy

Nejvíce nehod šetřila Policie ČR na území hl. m. Prahy a naopak nejméně na území Karlovarského kraje (viz příloha ŘSDP č. 2).

Počet nehod byl vyšší na území osmi krajů, v šesti krajích došlo k poklesu. K největšímu nárůstu – o 27 % (o 368 nehod) – došlo v Kraji Vysočina, nejvyšší pokles byl v Plzeňském kraji – o více než 15 % (o 273 nehod). Počet usmrcených byl vyšší ve čtyřech krajích – v hlavním městě Praze (o 2 osoby), v Jihomoravském (o 4 osoby), v Kraji Vysočina (o 5 osob) a v Pardubickém (o 2 osoby).

V ostatních deseti krajích došlo ke snížení a nejvyšší snížení eviduje me ve Středočeském kraji (o 18 osob) a v Libereckém kraji (o 10 osob).

Vlivy povrchů silnic na nehodovost

Na nehodovosti se významně podílí také stav povrchu pozemní komunikace. Můžeme hovořit o dvou druzích parametrů pozemní komunikace, které ovlivňují nehodovost. Prvním z nich jsou parametry neproměnné, které lze měnit jen výstavbou nových komunikací, a druhým proměnné, které se silničním provozem mění a napravují se údržbou a opravou vozovek.

Nevhodné směrové vedení, množství oblouků, větší podélné sklony, úzké vozovky, nedostatečné protismykové vlastnosti vozovky a další vlivy místního uspořádání (až po nevhodně, neúčelně či neopodstatněně umístěné dopravní značení) jsou parametry, které si vynucují chování řidičů, a nabízejí tak mnoho příležitostí k jeho chybování.

Zatím co náprava neproměnných parametrů souvisí s výstavbou nových silnic, nápravu těch proměnných lze využít provedením bezpečnostních inspekcí a následnými úpravami.

Co se týká protismykových vlastností povrchu vozovky, dochází k jejich snížení už vlivem mokrého povrchu (déšť) a je-li na povrchu vozovky vystoupený asfalt, jedná se o povrch extrémně kluzký, a jízda za mokra je stejně nebezpečná jako na náledí. Opotřebováním povrchu vozovky dochází k postupnému zhoršování protismykových vlastností a zvýšené opotřebení nastává hlavně tam, kde dochází k vodorovnému zatížení povrchu vozovky záběrem kol, tj. ve stoupání a klesání, brzděním před křižovatkami, přechody pro chodce, železničními přejezdy a před zatáčkami.

Silniční infrastrukturu v posledních 20 letech ovlivnilo výrazné zvýšení intenzit dopravy, několikanásobné zvýšení objemu přeprav zboží a materiálů, několikanásobný nárůst intenzity osobních vozidel, požadavky obyvatelstva

Druh komunikace	Počet nehod	Rozdíl nehod	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených
pololetí 2013	1 384	243	10	0
SILNICE I. TŘÍDY	6 234	131	99	-27
SILNICE II. TŘÍDY	5 572	128	53	2
SILNICE III. TŘÍDY	4 956	286	36	-33
KOMUNIKACE SLEDOVANÁ	6 300	-267	22	-5
KOMUNIKACE MÍSTNÍ	14 180	767	21	-4
ÚČELOVÁ KOMUNIKACE	1 670	-82	2	1

Příloha ŘSDP č. 1

porovnání (se stejným obdobím předchozího roku) počtu nehod a počtu usmrcených osob členěných podle druhu komunikace

Stávající stav dálniční a silniční sítě České republiky neodpovídá požadavkům uživatelů. Na jeho zhoršování se na jedné straně podílí stále rostoucí intenzita dopravy a dopravní výkon, na straně druhé trvalý nedostatek finančních prostředků. Životní podmínky obyvatel žijících podél dopravně přetížených komunikací, po nichž je vedena tranzitní doprava, jsou neuspokojivé a dobudování páteřní sítě dálnic, rychlostních silnic či ostatních silnic I. třídy je nezbytné nejen pro jejich zlepšení, ale i pro další rozvoj regionů.

Velkou pozornost je třeba věnovat také modernizaci, rekonstrukci a opravám vozovek a mostů ve špatném technickém stavu. Na bezpečnost a plynulost silničního provozu mají pozitivní vliv už jen i „drobné“ investiční akce, jakými jsou realizace okružních křižovatek, dobudování řadicích pruhů křižovatek, opatření na průtazích obcemi, výstavba parkovišť a v neposlední řadě i odstraňování nehodových lokalit.

na zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení jeho dopadů na životní prostředí. Nárůst dopravního zatížení, popojíždění a stání přetížených kamionů při neplynulém provozu i častější výskyt extrémních teplot v letním období způsobuje, že jedním z vážných problémů naší silniční sítě je vznik trvalých deformací vozovek, označovaných obvykle jako vyjíždění kolejí.

Středočeský kraj leží uprostřed Čech. Velikostí, počtem obcí i obyvatel patří mezi největší kraje v Česku. Jeho rozloha (11 014 km2) tvoří téměř 14 % území Česka a je cca 1,9× větší, než je průměrná rozloha kraje v zemi. Středočeský kraj má kromě Prahy nejhustší, ale také nejpřetíženější dopravní síť v republice (viz příloha ŘSDP č. 3 – zdroj ČSÚ), což je dáno především jeho polohou. To má přímou souvislost jednak s dopravně technickým stavem středočeských pozemních komunikací, hustotou dopravy a jednak také s problémy, které z toho vyplývají.

Zklidňování dopravy jako jeden z vhodných a účinných nástrojů omezování dopravy

Hlavním cílem tohoto opatření je snížení nehodovosti a zkvalitnění života ve městech. Toto opatření může být realizováno jak na průtahu obcí, tak i plošně (zóny 30, obytné a pěší zóny).

Vzhledem k tomu, že tato problematika je nejvíce vnímána právě na průtahových komunikacích, zaměřím tento příspěvek především na realizovatelná opatření na průtazích.

Průtahové komunikace obcemi, které jsou zpravidla i hlavními komunikacemi, plní několik funkcí najednou. Tedy nejen funkci dopravní (zejména pro tranzitní dopravu), ale také i obslužnou, pobytovou a společenskou, neboť kolem těchto komunikací se nacházejí různé instituce, jako jsou radnice, školy, pošty, obchody, služby, zastávky veřejné dopravy atd., což samo o sobě znamená zdroj nebezpečí, konfliktů a dopravní problémy.

Nejčastějšími nedostatky, kterými tyto komunikace trpí, jsou:

- stejné šířkové uspořádání komunikace jako v extravilánu s důrazem na plynulou a rychlou jízdu motorových vozidel,
- předimenzované šířky jízdních pruhů pro motorovou dopravu na úkor potřeb nemotorizovaných účastníků dopravy a dalších funkcí sídelního útvaru,
- absence stavebních prvků pro usnadnění přecházení (např. lávky, podchody, střední dělicí ostrůvky a vysazené chodníkové plochy),
- úzké nebo chybějící chodníky, překážky v chodnících znesnadňující chůzi a vyhýbání,

- podél průtahů nejsou vybudovány stezky (resp. pruhy) pro cyklisty,
- velký bariérový účinek komunikace zhoršující podmínky pohybu pěších
- a zvyšující rizika při přecházení.

Z toho poté plyne vysoká nehodovost, vysoká hladina hluku, nízký pocit subjektivní bezpečnosti nemotorizovaných účastníků silničního provozu a problémy s parkováním.

Možností, jak tuto situaci zlepšit a napravit existuje celá řada. Od finančně nákladných stavebních opatření (snížení intenzity dopravy výstavbou obchvatu) až po ty nízkonákladové, které často pomohou neuspokojivou situaci výrazně zlepšit, ale jsou často opomíjeny (vodorovné dopravní značení). Prioritou dopravní politiky již není rychlá a nerušená jízda motorových vozidel, ale především snaha o trvale udržitelnou mobilitu na základě hledání rovnováhy a harmonizace podmínek jednotlivých druhů dopravy. V rámci průtahů to pak znamená přerozdělování dopravních ploch v zájmu bezpečnosti a zlepšování podmínek pohybu pěších a cyklistů, parkování za současného respektování vazeb na místní funkce a aktivity daného území.

Rozhodujícím parametrem je optimalizace jízdní rychlosti. Čím vyšší je jízdní rychlost, tím obtížnější je soužití a tím rychleji narůstají vzájemné konflikty jednotlivých druhů dopravy a dalších funkcí sídelního útvaru. Optimalizace jízdní rychlosti je nezbytná pro zachování bezpečnosti a dobrých podmínek pohybu nechráněných účastníků dopravy (chodců a cyklistů). Proto by mělo být uspořádání komunikace takové, aby nenabízelo řidiči možnost jet rychlostí výrazně vyšší než dovolenou. V opačném případě pak na základě „nabídky“ ze

Nehody na pozemních komunikacích, leden - červen 2013; porovnání s rokem 2012

Příloha ŘSDP č.2

Kraj leden - červen 2013	Počet nehod	Rozdíl v %	Počet usmrcených	Rozdíl v %	Rozdíl usmrcených	Rozdíl nehod
Hl.m. Praha	9 025	2,9	16	14,29	2	254
Středočeský	5 410	6,5	37	-32,73	-18	330
Jihočeský	1 662	12,07	22	-18,52	-5	179
Plzeňský	1 518	-15,24	15	-34,78	-8	-273
Ústecký	4 029	12,83	20	-28,57	-8	458
Královéhradecký	1 953	-6,78	21	-25	-7	-142
Jihomoravský	3 136	0,84	27	17,39	4	26
Moravskoslezský	3 927	-2,7	27	-18,18	-6	-109
Olomoucký	2 096	-1,32	8	-52,94	-9	-28
Zlínský	1 526	9,47	10	-37,5	-6	132
Vysočina	1 721	27,2	18	38,46	5	368
Pardubický	1 736	-2,69	16	14,29	2	-48
Liberecký	1 792	-3,19	4	-71,43	-10	-59
Karlovarský	765	18,24	2	-50	-2	118
Česká republika	**40 296**	**3,09**	**243**	**-21,36**	**-66**	**1 206**

strany předimenzovaných návrhových parametrů komunikace vzniká i „poptávka“ po rychlosti na straně řidičů, přičemž řidiči s menším právním vědomím logicky takovou nabídku využívají a jedou rychleji, než odpovědní řidiči, což je zdrojem konfliktních situací.

Průtah by tak měl být navržen na rychlost, která je přiměřená nejen požadované dopravní funkci, ale také poloze uvažovaného úseku – má vést cestou přirozené psychologické motivace řidiče k takovému chování (především k volbě takové jízdní rychlosti), jaké je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu žádoucí.

Opatření by však nemělo být prováděno pouze v průběhu obcí, ale na vjezdu a před ním (adaptace řidiče pro přechod z extravilánu do intravilánu).

Tato opatření tedy můžeme rozdělit do tří kategorií, a to:

- opatření před vjezdem do obce
  - postupné snižování rychlosti dopravním značením (zejména při nepříznivých rozhledových či sklonových poměrech),
  - zařazení meziúseku s menší šířkou jízdního pruhu (při vyšších rychlostech je vliv na regulaci rychlosti výraznější),
  - provedení příčných pásů na vozovce s odlišnou barvou nebo texturou povrchu (opatření pro upozornění řidiče velmi účinné, je ovšem nezbytný specializovaný odborný návrh),
- opatření na vjezdu do obce
  - směrové vychýlení jízdního pruhu ve směru do obce pomocí středního dělicího ostrůvku,
  - fyzické zúžení komunikace
    - lokální – pomocí postranních dělicích ostrůvků nebo vysazených ploch na okrajích vozovky (výjimečně),
    - liniové – přechod na menší šířku jízdních pruhů v obci (běžný případ),
    - optické zúžení komunikace, např. vodorovným značením, pásy dlažby na okraji komunikace, zelení,
  - malé okružní křižovatky jsou výborným a velmi účinným opatřením, které zajistí kontrastní a přitom bezpečný přechod mezi úseky s rozličnými charak teristikami. Toto opatření lze přirozeně použít tehdy, je-li na kraji obce křižovatka, která se k rekonstrukci na malou okružní hodí,
  - posílení prvků zeleně, které připomínají přítomnost života a nabádají
  - ke snížení rychlosti, např. příčně vysázené stromy, vytvářející účinek brány,
  - podpora účinku předcházejících prvků změnou povrchu komunikace, např. dlažba nebo barevné odlišení,
- opatření na vlastním průtahu obcí – návrh opatření vychází z poznatku, že volbu jízdního režimu v průběhu obce ovlivňují především následující faktory:
  - šířka jízdních pruhů, příčné uspořádání komunikace – optimalizace šířek jízdních pruhů,
  - optická (subjektivní) šířka prostoru komunikace,
  - systém rozdělení ploch, poměr ploch zpevněných a nezpevněných,
  - druh a stav povrchu komunikace,
  - členitost, rozmanitost a zajímavost okolí komunikace, potlačení přímých a urychlujících linií,
    - střední dělicí ostrůvky pro snižování rychlosti na vjezdech do obcí,
    - střední dělicí ostrůvky pro usnadnění přecházení (tzv. ochranné ostrůvky dle ČSN 73 6110),
    - střední dělicí ostrůvky pro ochranu levého odbočení,
    - kombinace předchozích dvou typů (ochrana levého odbočení + usnadnění přecházení),
  - směrové vedení komunikace, rozhledové poměry, průhledy, charakter zástavby, celkový obraz obce,
  - konfliktní body a plochy, přechody pro chodce, křižovatky, náměstí,
  - oživení prostoru komunikace, přítomnost člověka a zeleně,
  - vybavení komunikace.

Závěr

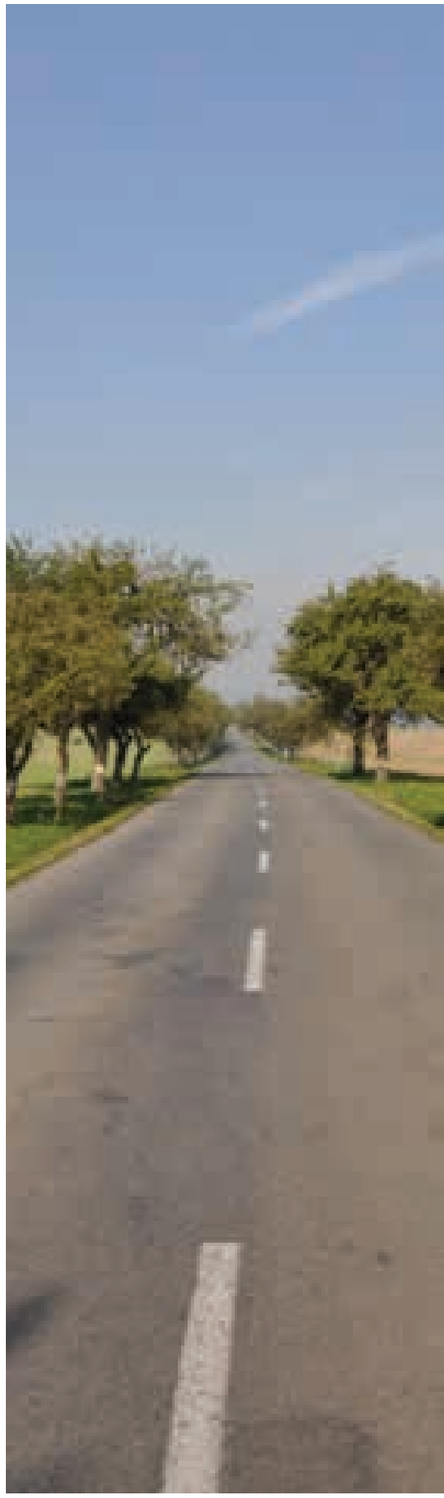
Průtahy silnic obcemi představují komunikace, kde se koncentrují dopravní a dopravně-bezpečnostní problémy a Česká republika má v této oblasti oproti vyspělým státům Evropské unie ještě velké rezervy. Přitom řešení problému průtahů silnic obcemi je v současné době velmi naléhavé. Stanovit obecné a univerzální zásady pro organizaci dopravy na průtazích a jejich šířkové uspořádání na základě dopravního zatížení je velmi obtížné. Volba určitého principu či projekční zásady není zdaleka jen záležitostí technickou, resp. dopravně-inženýrskou, ale i záležitostí politickou (koncepce a priority státní i místní dopravní politiky).

Délka silnic a dálnic podle okresů k 31. 12. 2011 (v km)

Příloha ŘSDP č.3

Kraj, okresy	Délka silnic a dálnic	V tom				
		dálnice	silnice I. třídy	rychlostní silnice	silnice II. třídy	silnice III. třídy
Středočeský kraj	**9 637**	**194**	**815**	**152**	**2 376**	**6 252**
Benešov	1 210	48	52	-	346	763
Beroun	696	35	-	-	153	508
Kladno	800	-	100	33	169	532
Kolín	750	10	66	-	131	543
Kutná Hora	893	-	56	-	224	613
Mělník	620	17	73	-	146	384
Mladá Boleslav	920	-	121	51	221	577
Nymburk	745	34	66	-	200	446
Praha-východ	815	42	53	14	185	536
Praha-západ	585	8	43	31	151	383
Příbram	956	-	127	19	252	577
Rakovník	647	-	59	3	198	390

Pramen: Ředitelství silnic a dálnic ČR



ELTODO – Dopravní telematika

Portál LŘD

Ing. Dušan Krajčír, DiS.
vedoucí technického rozvoje ELTODO EG, a.s.

Společnost ELTODO má dlouholetou tradici v rámci dopravní telematiky v České republice, ale i v zahraničí. Podílí se na řadě výzkumných projektů vědy a výzkumu a je také garantem předpisů a legislativy týkající se dopravní telematiky. Je realizátorem dopravně-telematických staveb v České republice. Níže uvádíme několik příkladů.

Liniové řízení dopravy

Systém liniového řízení dopravy (LŘD) byl spuštěn v roce 2010. Samotný systém je instalován na třech samostatných liniích - na jižní části silničního okruhu kolem Prahy vlevo a vpravo a na dálnici D1 vlevo v úseku od km 22 po km 10.

Systém LŘD slouží k řízení dopravy a k varování řidičů před aktuálním nebezpečím. K tomu využívá proměnné dopravní značení (PDZ) instalované na portálech na dané komunikaci. Systém LŘD na základě výstupů ze smyčkových detektorů pomocí PDZ harmonizuje dopravní proud. Tím je schopen zvyšovat propustnost komunikace a snižovat rizika prvotních a hlavně druhotných dopravních nehod. Operátor dopravy poveluje a dohleduje LŘD pomocí řídicího systému tunelu a dálnice (ŘSTD), který je spuštěn na dispečinku v Rudné.

Systém pracuje v několika úrovních řízení:

- automatický režim (na základě dat z detektorů bez zásahu operátora ovládá PDZ)
- automatický režim s potvrzením (systém detekuje události, například kolonu, ale bez potvrzení operátora neovládá PDZ)
- manuální režim (operátor zadává předdefinované události na portály LŘD)
- ruční ovládání značek (operátor poveluje konkrétní PDZ)

Při souběhu více událostí je definován seznam priorit a dle tohoto jsou události zobrazeny nezávisle na způsobu zadání do systému. Ruční povelování značek má ale vždy nejvyšší prioritu nezávisle na zadaných událostech. Celý systém pracuje online v reálném čase a je schopen okamžitě reagovat na povely operátora.
Kromě dat ze smyčkových detektorů využívá systém LŘD také data informující o meteorologické situaci generované meteostanicemi rozmístěnými podél komunikací vybavených LŘD. Navíc je systém LŘD napojen na Národní dopravní informační centrum (NDIC). Na základě událostí v NDIC upozorňuje operátory dopravy na aktuální situaci. Součástí LŘD jsou také zařízení pro provozní informace ZPI, které doplňují informovanost řidičů o aktuální dopravní situaci.

Pilotní projekt dálnice D1 – Vyškov

Při obnově povrchu na dálnici D1 mezi km 226 a km 213 (směr Brno) byl v rámci projektu RODOS (TE01020155) instalován telematický systém, jehož hlavním úkolem je informování řidičů o aktuální dopravní situaci před dopravním omezením. Data získává tento systém z dvou mikrovlnných dopravních detektorů (dopravní data) a tří bluetooth detektorů (cestovní časy).

Jednotlivé detektory jsou umístěné na speciálních konstrukcích u stávajícího dopravního značení nebo na informačních vozících. Naměřená data jsou následně využita pro zobrazení detekci kolon a výpočet doby zdržení.
Informace o dopravním omezení jsou řidičům předávány pomocí předem definovaných schémat zobrazovaných informačním vozíkem. Ten je instalován přibližně 3 km před hrdlem dopravního omezení a lokálně tak nahrazuje funkci proměnného dopravního značení.
Samotný napájecí systém informačního vozíku je konstruován pro bezobslužný provoz v délce trvání 320 hod a ovládání samotného vozíku se uskutečňuje dálkově přes webový prohlížeč.

Schéma datového přenosu pro linii D1

Simulátor pro výcvik obsluh tunelů

Jak již bylo zmíněno v úvodu společnost ELTODO se podílí na řadě výzkumných projektů vědy a výzkumu. Jedním z těchto pro skupinu ELTODO významných projektů je projekt Zelený tunel („ZET“ - TA01030020), na jehož financování se podílela TA ČR. Projekt byl zahájen v roce 2010 a jeho ukončení je plánováno na konec roku 2013. Jedním z dílčích cílů tohoto rozsáhlého projektu je právě „Simulátor pro výcvik obsluh tunelů.
V dnešní době jsou tunely z hlediska technologického vybavení a řízení dopravy velmi složitými systémy, ve kterých velmi často dochází k mimořádným a nebezpečným událostem. Proto vzniknul požadavek na vytvoření tunelového trenažéru, jenž by měl sloužit ke školení tunelových dispečerů a prověření jejich schopnosti reagovat v nestandardních a mimořádných situacích. Hlavním úkolem tohoto simulátoru je zajištění trvalé kvalifikace dispečerů i po komplexních zkouškách tunelu, kdy již není možné úplné praktické ověření znalostí dispečera. Tunelový trenažér zajišťuje jak školicí funkci dispečerů pro zlepšování jejich reakcí, tak i ověřování těchto schopností formou zkušebního protokolu během periodických školení s uvedením správnosti a rychlosti reakce dispečerů.

Tunelový trenažér obsahuje simulátor konkrétního řídicího systému včetně simulace důležitých fyzikálních veličin (např. kouř), 3D simulaci videodohledu a školitelské pracoviště pro přípravu a vedení testu dispečera. Simulátor řídicího systému umožní obsluze tunelu vydávat povely simulovaným zařízením (např. větrání). 3D simulátor videodohledu věrně zachycuje tunelovou troubu či animace vozidel, osob a problematických situací, tak jak je dispečer může pozorovat v reálné situaci na kamerovém dohledu. Další nedílnou součástí trenažéru je seznam parametrizovatelných scénářů jako např. člověk v tunelu, stojící vozidlo, dopravní nehoda atd. Právě reakce dispečera na náhodný scénář bude předmětem školení.
Výstupem z provedeného školení dispečera je protokol, který obsahuje soupis situací vyvolaných školitelem, reakce dispečera a závěrečné hodnocení. Tento protokol může být použit pro dokladování kvalifikační způsobilosti dispečerů. V současné době je vytvořen plně funkční simulátor pro tunel Mrázovka, včetně universálních assetů, jenž mají schopnost vytvořit další libovolné modely tunelů. ■

8. ročník konference „Bezpečná dopravní infrastruktura“

Ing. Jiří Landa
technický ředitel a jednatel AF-CITYPLAN s.r.o.

Bezpečnostní stav našich silnic je nevyhovující, neplníme cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, naopak 33 usmrcených „nad plán“.

AF-CITYPLAN
je moderní inženýrskou společností zaměřenou na rozvoj infrastruktury měst a regionů, která již více než 20 let poskytuje na českém trhu i v mezinárodních projektech kvalitní projekční, konzultační a expertizní služby v širokém spektru inženýrských činností. Přestože se firma od počátku specializovala především na dopravní a energetické projekty, za poslední dekádu významně rozšířila okruh nabízených činností. V současnosti zpracovává kvalitní projekty a analýzy, zejména v oblasti bezpečnosti dopravy, hodnocení ekonomické efektivnosti staveb, logistiky a optimalizace dopravy, oblasti životního prostředí, územního plánování, vodního hospodářství, železničních staveb nebo ochrany kritické infrastruktury včetně řízení bezpečnosti v tunelech.

Aby se firma i v budoucnu úspěšně rozvíjela, dokázala čelit novým výzvám a posílila svou pozici na zahraničních trzích, oslavila své 20. výročí vstupem do velké mezinárodní skupiny ÅF se sídlem ve Stockholmu. V důsledku tohoto kroku došlo dne 27. 10. 2012 ke změně názvu společnosti na AF-CITYPLAN s.r.o. Švédská skupina AF má v rámci své divize International v ČR již 5 společností, které spolu kooperují nebo se profesně doplňují.

I přes novou identitu klade společnost důraz na tradici a hodnoty, které se jí podařilo za její dobu působení na trhu vybudovat. Jsou to zejména kvalita služeb, spolehlivost, nezávislost a záruka komplexního přístupu k řešení individuálních zakázek. Firma je držitelem certifikátů řízení jakosti a environmentálního managementu a dosáhla také řady mezinárodních úspěchů. Mezi největší bezesporu patří Evropská cenu ECCS za podíl na realizaci Mariánského mostu v Ústí nad Labem z roku 1999. Tento most byl dokonce o rok později vyhlášen jako jedna z deseti nejvýznamnějších světových mostních a inženýrských staveb desetiletí v anketě odborného časopisu Structural Engineering International.

Prestižní ocenění „Dopravní stavba“, nebo „Česká dopravní stavba“ získaly i některé další realizované projekty, a to „I/16 Mělník, okružní křižovatka u mostu přes Labe“, „I/30 Ústí nad Labem – Dopravní opatření – povodňová hráz“ a „Tyršův most v Přerově“. V současné době má AF-CITYPLAN přes 80 odborných pracovníků – projektantů a konzultantů. Působí zde autorizovaní inženýři ČKAIT v oborech dopravní stavby, mosty a inženýrské konstrukce, městské inženýrství, auditoři bezpečnosti silničního provozu a další specialisté na bezpečnost dopravy. Firma získala dne 28. 5. 2012 jako první český subjekt akreditaci od Ministerstva dopravy ČR k výchově auditorů bezpečnosti silničního provozu, kde pořádá vždy na jaře a na podzim 5 denní seminář pro zájemce o získání oprávnění provádět hodnocení v oblasti bezpečnosti, zejména bezpečnostní audity a bezpečnostní inspekce.

Koncepční práce na zvyšování bezpečnosti pozemních komunikací je jednou z prioritních oblastí inženýrské činnosti firmy AF-CITYPLAN. Důkazem této systematické snahy je mimo dalších aktivit (např. provádění bezpečnostních posudků, auditů, inspekcí a výzkumu v oblasti bezpečnosti) i každoroční pořádání mezinárodní konference „Bezpečná dopravní infrastruktura“, zaměřené na problematiku zvyšování bezpečnostní úrovně dopravní infrastruktury. Jejím cílem není pouze poukazovat na stávající bezpečnostní nedostatky, zjištěné při rozsáhlých bezpečnostních inspekcí všech kategorií komunikací, ale také předkládat konkrétní návrhy nástrojů a opatření, s jejichž pomocí lze cílenou péčí o silniční infrastrukturu snížit riziko vzniku dopravních nehod i jejich závažných následků. Konference je cílena nejen na orgány státní správy a samosprávy na všech úrovních, ale i pro složky integrovaného záchranného systému (IZS), ostatní experty a poradenské firmy zabývající se dopravou, dopravce, pojišťovací instituce a specialisty, kteří mají možnost přispět ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy z hlediska nároků na bezpečné dopravní cesty.

Tuto akci pořádá společnost každoročně již od roku 2006 a všechny uplynulé ročníky se těšily značné pozornosti, a to nikoli pouze odborné veřejnosti, ale také zástupců státní správy, samosprávních celků, akademické obce, správců dopravní infrastruktury i médií. V sále se každoročně vystřídá na 150 posluchačů, kteří během uplynulých osmi ročníků mohli vyslechnout 176 přednášek. Rozmanitost přednášejících zastupujících různé části dopravního a bezpečnostního spektra a různé úhly pohledu na společnou problematiku umožňují konfrontaci různých názorových proudů a vzájemné pochopení základních principů, nástrojů a opatření, které mohou vést k významnému zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, a to často relativně nízkými náklady. Konference nese právem označení „mezinárodní“, neboť na všech pořádaných ročnících zazněly příspěvky zahraničních odborníků z řady evropských zemí. Své poznatky z oblasti bezpečnosti pozemních komunikací prezentovali odborníci z Velké Británie, Slovenska, Finska, Švédska, Nizozemí, Polska, Řecka a Německa. V posledních letech se konference těší značnému mediálnímu zájmu, záznam z pořádané tiskové konference, která je součástí akce od roku 2011, vysílá Česká televize, související články otiskují nejčtenější internetové portály. Velkou popularitu získala každoročně prezentovaná aktuální riziková mapa dálnic a silnic I. třídy, která zobrazuje rozdílnou bezpečnostní úroveň komunikací a poskytuje tak srozumitelný návod, kam má správce komunikací prioritně zaměřit opatření pro zvýšení bezpečnosti. Tato aktivita, spolu se soustavným hodnocením bezpečnosti silnic, je i výsledkem spolupráce s ÚAMK a společným zapojením do celosvětového projektu hodnocení bezpečnosti silnic iRAP/EuroRAP, který je paralelou k hodnocení bezpečnosti nových vozidel, známému jako EuroNCAP.

Konference Bezpečná dopravní infrastruktura se rychle stabilizovala v programu pravidelných akcí na poli dopravy a její bezpečnosti. Z hlediska profesní odbornosti byl význam konference výrazně podpořen jejím zařazením do programu vzdělávacích akcí pořádaných v rámci programu celoživotního vzdělávání České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě a do programu celoživotního vzdělávání České komory architektů. Je pořádána pod záštitou řady vrcholných politiků a odborníků, České silniční společnosti a za mediální spolupráce periodik z oblasti dopravy.

Na základě úspěchu předchozích ročníků akce uspořádal AF-CITYPLAN již osmý ročník konference, který se uskutečnil ve dnech 11. – 12. listopadu 2013 na tradičním místě – v kongresovém sále Masarykovy koleje v Praze 6 Dejvicích. Letos zaznělo 21 přednášek odborníků z oblasti bezpečnosti dopravy, které, kromě jiných témat, představily několik mezinárodních projektů a jejich výsledky, problematiku dopravních nehod z pohledu soudních lékařů, opomenuto nezůstalo ani téma rekonstrukce dálnice D1 z hlediska zajištění bezpečnosti a řada dalších atraktivních příspěvků. Během konání konference bylo také vystaveno nové inspekční vozidlo firmy AF-CityPlan. Jedná se o speciálně upravené vozidlo Škoda Yeti s instalovaným specifickým hardwarem a účelově vyvinutým softwarem pro silniční inspekce. S tímto vozidlem firma AF-CityPlan provádí bezpečnostní inspekce v ČR i v zahraničí.

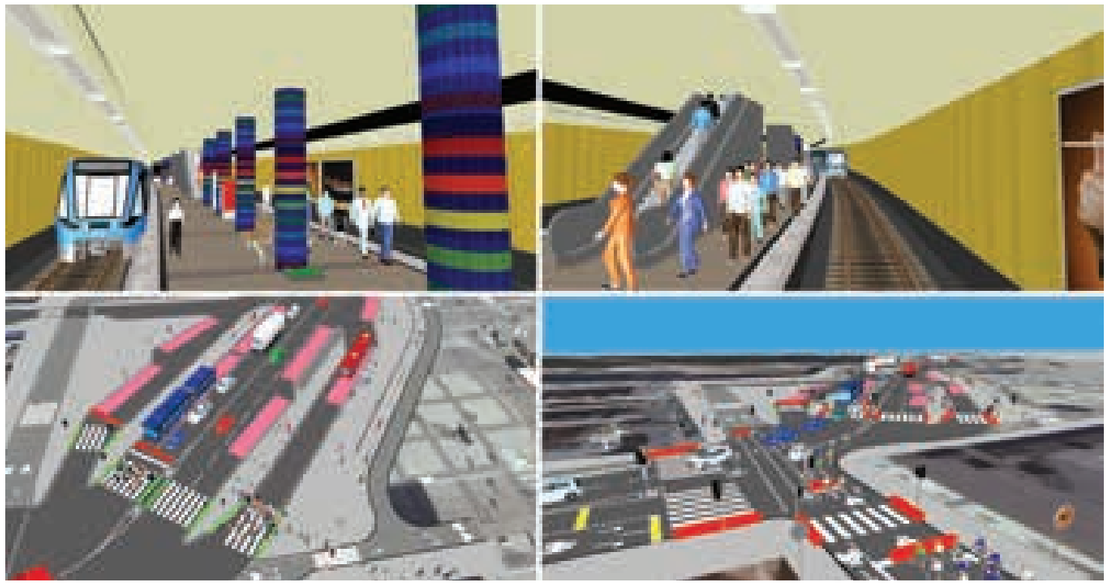
AF-CITYPLAN považuje aktivity v oblasti bezpečnosti dopravy a dopravní infrastruktury za jedno z hlavních témat, jak přispět k naplňování cílů Národní strategie bezpečnosti silniční dopravy 2011 – 2020, jak přispět ke Světové dekádě akcí pro bezpečnost provozu a tedy přispět alespoň dílem k snížení počtu usmrcených a těžce zraněných na českých silnicích. Bohužel dosavadní výsledky naplňování Národní strategie ukazují na pokračující propad úrovně bezpečnosti silniční dopravy v ČR proti průměru v EU 27, kdy loni zemřelo na našich silnicích o 33 uživatelů více, než odpovídá plánovanému poklesu.

AF-CITYPLAN se snaží systematicky poukazovat na to, že jsou značné rezervy v bezpečnosti silnic, na bezpečnost silnic poskytuje jmenovitě SFDI pouze nepatrnou podporu a že příklad zemí, jako Velká Británie, Nizozemsko a Švédsko ukazuje cestu a úroveň, kterou lze při systematickém úsilí dosáhnout. Jsou to tisíce životů, které by mohly být ušetřeny. Speciálně Švédsko, se svým programem silnic 2+1 s dělícím svodidlem, množstvím radarů podle silnic, vynucenou kázní, ochranou pevných překážek a dalšími opatřeními, je příkladem úspěšné politiky, kde roční počet usmrcených na milion obyvatel je poloviční než v ČR.

AF-CITYPLAN proto považuje zemi svého ústředí, Švédsko, za vzor inspirace pro prosazování priority bezpečnosti jak při vlastním projektování, tak i při všech procesech, které formulovala Evropská direktiva o řízení bezpečnosti dopravní infrastruktury z roku 2008. Pro aktivní zapojení do mezinárodní výměny zkušeností v oblasti bezpečnosti financuje již druhé čtyřleté období účast technického ředitele v technickém výboru světové silniční asociace PIARC. Zavádění nových forem projektování a plánování dopravy s využitím nejnovějších softwarových nástrojů je výsledkem déle než 15 leté spolupráce a zastupování produktů firmy PTV Karlsruhe. Rozvoj mikrosimulačních nástrojů, nejnověji s dokonalou simulací pohybu pěších za všech podmínek řízení dopravy dává mocný nástroj pro ověření a optimalizaci těch nejsložitějších dopravních řešení od průpletů vozidel po přestupy mezi metrem a dalšími prostředky veřejné dopravy. Přínosnost tohoto přístupu se projevila v participaci firmy při optimalizaci rekonstrukce nejvýznamnějšího dopravního uzlu Slussen v srdci Stockholmu.

AF-CITYPLAN neustane ve svém úsilí poukázat na nedostatky v bezpečnosti dopravní infrastruktury a ve zdůrazňování toho, jaký ohromný sociální, ekonomický a lidský rozměr má dopravní nehodovost a jaký je reálný prostor tuto situaci zvrátit. ■

Obrázky z průběhu simulace dopravního uzlu Slussen ve Stockholmu: nahoře – model stanice metra, dole – pohled na přesunutý terminál hromadné dopravy



11. Evropský dopravní kongres ETC 2013 jako vrchol oslav 20 let Fakulty dopravní ČVUT v Praze

prof. dr. Ing. Miroslav Svítek
děkan Fakulty dopravní ČVUT v Praze

*Ve dnech **19.–20. 9. 2013** proběhl v Praze v prostorách NTK 11. evropský dopravní kongres ETC 2013, jehož hlavním mottem bylo: Doprava jako vědní obor. Letošní setkání členů Evropské platformy dopravních věd EPTS proběhlo pod patronátem Fakulty dopravní ČVUT v Praze, jejíž děkan pan profesor Miroslav Svítek je pro tento rok předsedou této celoevropsky uznávané společnosti předních expertů v oblasti dopravy.*

Kongres ETC 2013 zahájili společně pan **Miroslav Svítek**, děkan Fakulty dopravní ČVUT v Praze, pan **Zdeněk Žák**, ministr dopravy České republiky, pan **Alexander Vogt**, poradce europoslance Bogusława Liberadzkého a kvestor Evropského parlamentu, a pan **Sebastian Belz**, generální tajemník Evropské platformy dopravních věd. Kongresu se zúčastnilo více než 160 osob z 15 zemí světa, z těch vzdálenějších jmenujme například Kolumbii, USA nebo Kazachstán.

Program kongresu byl sestaven z přednášek předních světových expertů v oblasti dopravy napříč všemi vědními disciplínami. Zazněly příspěvky týkající se postavení dopravy v současném světě a nutnosti využít vědecké poznatky pro její další rozvoj. Dále to byly prezentace aktuálně běžících projektů (Smart Railway, HeERO), ale i zkušenosti se vzděláváním dopravních odborníků (MEPS, ITS EduNet, Atlantis).

Jako součást kongresu se uskutečnil i **Galavečer k 20letému výročí Fakulty dopravní** v historických prostorách Betlémské kaple. V průběhu večera byly předány Gerstnerovy medaile pro významné spolupracovníky fakulty a také ceny SFDI a EPTS za nejlepší vědecké práce v oboru dopravy. Slavnostní večer se nesl v duchu vzpomínek na uplynulých 20 let trvání Fakulty dopravní, ale i mnoha výzev do budoucnosti v souladu s mottem kongresu ETC 2013, tedy nutnosti chápat dopravu jako vědní disciplínu a při jejím rozvoji aplikovat nejnovější vědecké poznatky.

Slavnostním večerem v Betlémské kapli vyvrcholily oslavy 20 let Fakulty dopravní ČVUT v Praze. Večera se vedle delegátů kongresu zúčastnili i zaměstnanci, studenti či významní partneři z akademického i privátního sektoru, se kterými Fakulta dopravní spolupracovala po celou dobu své existence. Dalšími významnými hosty byli partneři oslav a přední osobnosti našeho politického spektra, kteří poskytli kongresu ETC 2013 a oslavám 20 let Fakulty dopravní záštitu.

Kongres ETC 2013 potvrdil, že DOPRAVU je nutné vnímat jako vědní obor, jehož výstupy jsou důležité pro další rozvoj ekonomiky jednotlivých regionů, států i celé Evropy, a který je také významným prvkem pro zajištění dalšího udržitelného rozvoje naší společnosti. ■

Rozhovor s Jiřím Paškem, ředitelem IZIP

Ing. Jiří Pašek
místopředseda představenstva a generální ředitel IZIP a.s.

Řadu let pracujete jako vrcholový manažer v IT společnosti, která vyvíjí a provozuje špičková řešení pro efektivnější zdravotnictví, současně se o vás ví, že rád cestujete, a to nejraději vlastním vozem. Můžete se podělit se čtenáři o vaše zkušenosti z cest po Evropě, ale i USA?
Skutečně cestuji rád, na dovolených mám vlastně nejraději tu část, kdy se na místě řidiče kochám ubíhající krajinou a během jediného dne ujedu tisíc i více kilometrů. I proto jsem si splnil dětský sen a podařilo se mi autem projet celé západní pobřeží Spojených států, a to z kanadského Vancouveru až po kalifornské San Diego. Se zajížďkou do národních parků v americkém Utahu, bratru tři tisíce kilometrů. Stejně tak mám rád cesty po Evropě, pravda evropská dálniční síť není tak velkoryse koncipována jako síť americká.

Pokud byste měl srovnat kvalitu silnic, po kterých jste jezdil či jezdíte v zahraničí a kvalitu silnic v Česku?
Bohužel musím po pravdě říci, že rozdíl mezi cestováním v zahraničí a u nás doma je obrovský. A toto srovnání nevychází pro naše domácí silnice vůbec dobře. Srovnáme-li silniční a dálniční síť u nás a na západ od našich hranic a zejména srovnáváme-li silniční infrastrukturu u nás či jinde v Evropě s infrastrukturou v Severní Americe zjistíme obrovské diference.

Skutečně je takový rozdíl mezi cestováním v USA a například v Německu?
Rozdíl je to obrovský. Pokud jezdí člověk po Evropě, má dojem, alespoň mně se to stává často, jako by nebyl vítanou součástí společnosti. Řidiči jsou omezováni, až nesmyslně je podporována výstavba cyklostezek a dalších dopravních staveb na úkor silnic a dálnic, a to vůbec nemluvím o parkování a možnostech zaparkovat např. v centru měst. V USA má řidič pocit, že do společnosti patří. Žít v USA bez automobilu není prakticky možné, a to zejména kvůli obrovským vzdálenostem. V USA dojedete autem kamkoli, existuje tady téměř dokonalá dálniční a silniční síť, a to včetně veškeré obslužné infrastruktury. Jezdit po USA je prostě zážitek. O to větší prožívám frustraci, když se vrátím na české silnice a musím se vydat vozem k blízkému supermarketu pro týdenní nákup.

Myslíte si, že se někdy u nás doma dočkáme toho, že dojet někam osobním vozem nebude frustrující, ale naopak povznášející zážitek?
Já v to pevně věřím. Určitě se nám nepodaří dohnat Spojené státy, Česko je prostě malé a tak obrovské dopravní stavby se do naší malé země nevejdou. Pevně však věřím, že nejenom Ameriku, ale i západní Evropu doženeme, co se týče kvality dálnic a silnic. Každý den slýcháme ve sdělovacích prostředcích o nehodách, někdy bohužel tragických. Jsem přesvědčený, že řada nehod je způsobena katastrofálním stavem silnic a dálnic, nevyhovujícím rozsahem celé silniční a dálniční sítě. Určitě nejeden z nás řidičů si často klepe na hlavu, je-li sjezd z dálnice veden křížem s nájezdem na dálnici, je-li nájezd na dálnici příliš krátký nebo nepokračuje-li alespoň dostatečně širokým odstavným pruhem. O životu nebezpečných výmolech a bortících se krajnicích ani nemluvě.

Dlouhou dobu pracujete jako vrcholový manažer v IT společnosti, myslíte si, že i pro váš obor jsou silnice důležité?
Pro informační technologie jsou důležité hlavně dálnice (smích), informační dálnice, po kterých jsou přepravovány informace. Bez informací by dnešní moderní společnost nemohla existovat.

Platí to i pro naše zdravotnictví?
Pro zdravotnictví a zejména pro nás všechny, pokud se ocitneme v ordinaci lékaře jako pacienti, jsou informace tím nejdůležitějším. Pokud nebude mít lékař přístup k informacím, k historii a výsledkům našich vyšetření, informace o tom, jaká vyšetření jsme již absolvovali či jaké léky aktuálně či dlouhodobě užíváme, nemůže nám poskytnout kvalitní a pro nás pacienty zejména bezpečnou zdravotní péči.

Stejně tak bez dostatku informací lékař nevyléčí naši nemoc, bez toho, aby například náš zdravotní stav dále nezhoršoval a neprodlužoval tak dobu naší nemoci. To všechno se odráží i v efektivitě celého systému zdravotní péče v České republice.

„Skutečně cestuji rád, na dovolených mám vlastně nejraději tu část, kdy se na místě řidiče kochám ubíhající krajinou a během jediného dne ujedu tisíc i více kilometrů. I proto jsem si splnil dětský sen a podařilo se mi autem projet celé západní pobřeží Spojených států, a to z kanadského Vancouveru až po kalifornské San Diego.“

Dnes je bohužel praxí, že ošetřující lékař nemá přístup k informacím v elektronické podobě, prostě proto, že neexistují. V našem zdravotnictví se paradoxně pracuje více s papírem a tužkou než s vyspělými informačními technologiemi. A to má své dopady, i ekonomické. Jsem přesvědčený, že nevyužívání existujících technologií stojí české zdravotnictví desítky miliard korun každý rok. Je až zarážející, že v dnešní době, kdy nejenom české zdravotnictví bojuje s nedostatkem finančních prostředků, tyto peníze, které fakticky leží na chodníku, nikdo zodpovědný nehledá.

Okénko tajemníka

Pavel Braha
tajemník
SPRSD ČR

Česká dopravní stavba a technologie roku 2012

Za účelem širší prezentace jednotlivých oborů českého dopravního stavitelství, technologií a inovací byl organizací TOP EXPO CZ (generální ředitelka Ing. Miloslava Veselá) uspořádán další ročník soutěže dopravních staveb, stavebních objektů, technologií a inovací, které byly uvedeny do provozu na území České republiky v období od 1. 1. 2012 do 31. 12. 2013.

Vlastní soutěž je rozdělena do těchto kategorií:

Dopravní stavby s dělením na
a) pozemní komunikace včetně mostů a tunelů,
b) drážní stavby včetně mostů a tunelů,
c) dopravní stavby ostatní.
Dopravní technologie,
Výrazné inovace v dopravě

Každý soutěžící projekt je hodnocen podle těchto kritérií:
– efektivita stavby, technologie či inovace (finanční objem ve vztahu k technické náročnosti, časové parametry),
– začlenění stavby do krajiny a ohleduplnost k životnímu prostředí,
– význam stavby, technologie či inovace pro bezpečnost v dopravě,
– snížení dopravně-energetické náročnosti,
– provedení stavby či inovace z hlediska uživatele a uživatelského komfortu.

Společnost pro rozvoj silniční dopravy v České republice patří mezi aktivní spolupracovníky organizace TOP EXPO CZ, a to jak svojí účastí v přípravném výboru a účasti v porotě, tak vypsáním a udělením ceny naší společnosti při slavnostním vyhlášení výsledků dne 6. června 2013 v prostorách Betlémské kaple.

Cenu Společnosti pro rozvoj silniční dopravy v České republice na základě rozhodnutí Představenstva získal projekt „Detekce vozidel jedoucích v protisměru na dálnicích D1, D2 a D5“ přihlašovatelů Kapsch TrafficCom Construction a Realization, spol. s r. o., společně s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR.

Cenu za Společnost předal předseda Představenstva pan Ing. Bořivoj Kačena.

Vzhledem k účasti 83 firem lze konstatovat, že i při složité ekonomické situaci je o prezentaci profesně zdařilých projektů zájem.

Odborný seminář hejtmana Středočeského kraje

Společnost pro rozvoj silniční dopravy v ČR společně se Společností dodavatelů pro zkvalitňování silniční sítě ve Středočeském kraji organizovala a řídila Odborný seminář hejtmana Středočeského kraje pana MVDr. Josefa Řiháka k problematice potřebného rozvoje, oprav a údržby silniční infrastruktury Středočeského kraje. Seminář se uskutečnil dne 29. dubna 2013 v prostorách Krajského úřadu Středočeského kraje. V úvodu se hejtman zabýval analýzou stavu silnic II. a III. třídy včetně a dále i silnic ve vlastnictví státu. V průběhu semináře byla ředitelem Dopravní policie ČR pana plk. Ing. Tomáše Lercha prezentována analýza nehodovosti na silnicích I., II. a III. třídy včetně opatření ke zlepšení bezpečnosti na těchto silnicích. Nedílnou součástí byl i pohled na vizi českého stavebnictví v roce 2013 a střednědobý výhled na léta 2014–2015 včetně názoru na potřeby změny zákona o veřejných zakázkách, prezentované prezidentem Svazu podnikatelů v ČR panem Ing. Václavem Matyášem.

Cílem semináře bylo na základě provedených analýz a odborných expertiz nalézt optimální a možná řešení, jak co nejdříve zkvalitnit silniční síť ve středních Čechách. Především šlo o zlepšení dopravní kvality silnic II. a III. třídy, které jsou v majetku kraje, ale důležité je i dobudování páteřní sítě dálnic a rychlostních silnic na území kraje, které vyřeší problém tranzitní dopravy. Celková délka silnic a dálnic ve Středočeském kraji představuje 9 637 kilometrů, přičemž Středočeský kraj je vlastníkem 8 267 kilometrů silnic.

Hustota sítě silnic ve středních Čechách předurčuje nejen časovou náročnost prováděných staveb a oprav, ale především stanovuje obsah zajištění potřebných a nezbytných finančních prostředků na všech úrovních, přičemž Středočeský kraj v současné době financuje rekonstrukce a budování krajských silnic výhradně z prostředků Regionálního operačního programu Střední Čechy (ROP ČR).

Problematika dotýkající se současného znění zákona o veřejných zakázkách a připravovaná novela na straně státní správy (Ministerstvo pro místní rozvoj a Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR) je konfrontována se stanovisky Svazu podnikatelů ve stavebnictví v ČR a Společnosti pro rozvoj silniční dopravy v ČR. Ze strany hejtmana byla oceněna i dlouhodobá spolupráce kraje se Společností pro zkvalitňování silniční sítě ve Středočeském kraji, a to především ve vztahu ke smluvním partnerům jednotlivých SÚS a mnoha dalších úspěšných doporučení.

Z průběhu semináře byly přijaty tyto závěry, které by při svém naplnění měly odstranit některé prvky kritizovaných nedostatků:
a) V rámci legislativního procesu na všech úrovních usilovat o konkrétní definici „veřejně prospěšné stavby“ a zajistit její funkčnost ve stávajících a připravovaných zákonech.
b) Podpořit „velkou“ novelu zákona o veřejných zakázkách.
c) Usilovat o zvýšení podílu státu na financování potřeb silnic II. a III. třídy na základě stavu silniční sítě a hustoty provozu v jednotlivých krajích republiky.

d) Usilovat o dobudování základní páteřní sítě ve Středočeském kraji (SOKP – stavby 511, 518, 519 a 520 a dálnice D3 (stavby 0301–0305/I).

e) Požádat vládu ČR o finanční pomoc na základě provedené analýzy havarijního stavu mostů a propustků, jejichž havarijní stav vznikl převedením provozu na tyto silnice v souvislosti s výstavbou „Silničního okruhu kolem Prahy“ (SOKP).

f) Odborný seminář z důvodu prokazatelného naplnění závěrů a dalších vyvolaných souvislostí opakovat každého čtvrt roku za účasti kraje a odborníků zabývajících se danou problematikou

a) Na základě těchto přijatých závěrů dojde v závěru roku 2013 k setkání představitelů Rady Středočeského kraje se zástupci dodavatelských organizací a společností ke vzájemnému setkání za účelem odpočtu plnění uložených úkolů a stanovení dalšího postupu vzájemné spolupráce.

Rychlostní silnice R52 (Pohořelice – Mikulov – státní hranice ŘC/A)

(předseda Ing. František Sivera, poslanec PS PČR)

Problematika dostavby rychlostní silnice R52 od Pohořelic do Mikulova až po státní hranici mezi Českou republikou a Rakouskem dostala po návštěvě ministra dopravy České republiky v demisi pana Bc. Zdeňka Žáka v Mikulově zcela nový pohled po rozhodnutí Nejvyššího správního soudu k Zásadám územního rozvoje Jihomoravského kraje. Stanovisko ministra dopravy v demisi pana Bc. Zdeňka Žáka lze prezentovat tak, že rychlostní silnice R52 by se měla budovat po částech a tou první částí realizace by byl obchvat města Mikulova pod Pálavou, aby bylo možné v dohledné budoucnosti naplnit závazky české strany vůči Rakousku z pohledu spojení dálniční sítě mezi Brnem a Vídní. Ministr dopravy vidí realizaci tohoto obchvatu jako důkaz toho, že Česká republika své závazky plní a dodrží. Navíc jmenovaný chce, aby fyzické práce na celém úseku rychlostní silnice R52 začaly o několik let dříve než podle stávající signalizace vycházející z Dlouhodobé dopravní strategie k roku 2019 na základě neplatnosti Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. Jihomoravský kraj dle vyjádření hejtmana tohoto kraje pana JUDr. Michala Haška připomněl, že proti zrušení ZÚR již byla podána Krajským úřadem námitka k Ústavnímu soudu České republiky. Ze strany aparátu KÚ Jihomoravského kraje je navíc připravován i návrh nového vedení trasy rychlostní silnice R52. Usnesení Zastupitelstva města Mikulova z roku 2006 podporuje výstavbu diskutovaného obchvatu, přičemž obchvat by se měl do budoucnosti stát plnohodnotnou součástí plánované rychlostní silnice R52.

I přes tyto pozitivní zprávy lze konstatovat, že proti přípravě a výstavbě rychlostní silnice R52 stojí stále například lidé ze sdružení Děti Země, jakož i někteří starostové obcí, jako např. obec Dolní Dunajovice. Lze proto konstatovat, že na obou stranách stále přetrvávají argumentační rozdíly názorů, přičemž vzájemná konfrontace by se měla stát východiskem k nalezení kompromisu prostřednictvím nových technických a technologických řešení proti stálému agresivnímu odmítání přípravy a realizace tolik potřebného propojení mezi Brnem a Vídní.

Zastánci vidí v realizaci rychlostní silnice R52, vedle potřeb rozvoje dopravní infrastruktury, především ekonomický přínos pro rozvoj regionu a s ním i růst tolik potřebné zaměstnanosti našich spoluobčanů, ale i celkovou stabilitu dopravní sítě v návaznosti na ostatní kategorie přípojných silnic v tomto regionu.

Výroční schůze SPRSD

V rámci konání mezinárodní konference "Bezpečná dopravní infrastruktura 2013" v Masarykové koleji ČVUT v Praze dne 11. listopadu 2013 proběhla i výroční schůze Společnosti pro rozvoj silniční dopravy v ČR, která zhodnotila uplynulé pětileté období a stanovila strategické cíle pro další období, které budou projednány a schváleny při konání valné hromady této Společnosti v měsíci dubnu 2014.

Podrobné informace nejen z této výroční schůze, ale z každodenní činnosti naší Společnosti jsou k dostupné Vám všem prostřednictvím webových stránek **www.rozvojsilnic.cz.** ■

Závěry III. ročníku mezinárodní konference

„Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“

„LUHAČOVICKÁ VÝZVA 2013“

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

- Střední Morava nemá dobudované dostatečně kvalitní vnitrostátní dopravní propojení se sousedními kraji v ose východ–západ a v ose sever–jih, a rovněž tak v mezinárodním kontextu se sousedními regiony Slovenska, navazující na mezinárodní dopravní propojení transevropských sítí „TEN T“. Prioritně se jedná o multimodální spojení České republiky a Slovenska v západovýchodním směru 9. železničním koridorem „Hranice na Moravě – Vsetín – Horní Lideč – Púchov – Žilina – Košice“ a současně i navazující dálniční propojení „R49 (ČR) / R6 (SR)“ „Hulín – Střelná – Lazy pod Makytou – Púchov“.
- Dosavadní nastavení financování projektů dopravní infrastruktury s využitím národních, ale i evropských zdrojů je nestabilní, vyvíjí se v každém fiskálním období nahodile a neřeší dostatečně pružně a předvídatelně problematiku kvalitní, rozvíjející se dopravní infrastruktury nejenom na střední Moravě, ale v celé České republice. To má negativní důsledky projevující se především ve zpomaleném hospodářském rozvoji a především ve snížené konkurenceschopnosti regionu.
- „Dopravní politiku ČR“, schválenou Vládou ČR a návaznou „Dopravní sektorovou strategií II. fáze“, je vhodné považovat za „živé dokumenty“ a za „základní východiska“ pro nalezení potřebného řešení směřujícího ke stabilnímu rozvoji a financování dopravní infrastruktury v ČR. Neméně důležitou podmínkou pro naplnění programu Dopravní politiky ČR a Dopravní sektorové strategie II. fáze budou kromě potřebných finančních zdrojů i personální předpoklady v rámci řízení a kontroly procesů. Kvalitní manažerské dovednosti se stávají limitujícím faktorem pro naplňování cílů rozvoje dopravní infrastruktury v programovacím období 2014 až 2020.

Účastníci mezinárodní konference „Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“ doporučují Ministerstvu dopravy a Vládě České republiky:

- Realizovat a urychlit všechna nezbytná opatření k nápravě a řádnému dočerpání prostředků z evropských fondů OPD 2007–2013 včetně stanovení konkrétní osobní zodpovědnosti. V rámci přípravy státního rozpočtu a finančního plánu SFDI na roky 2014–2020, bude žádoucí dostatečně zohlednit potřebu kofinancování projektů z národních zdrojů, které budou zařazeny do programu OPD II.
- K naplnění Dopravní sektorové strategie II. fáze vytvořit podmínky legislativního, věcného i personálního charakteru umožňující urychlení a zjednodušení přípravy staveb. Zajistit dostatečný převis připravených staveb nad kapacitou jejich financování a vytvořit zásobník staveb s ekonomickým přínosem umožňujícím i po roce 2016 úspěšně konkurovat projektům ostatních zemí v mezinárodní soutěži.
- Hledat možnosti alternativních forem financování rozvoje dopravní infrastruktury v ČR, jako dodatečného zdroje pro dosažení optimálního tempa jejího rozvoje, a definovat po tuto formu financování veřejných služeb legislativní rámec.
- Přijmout účinná technická a organizační opatření ke zkrácení harmonogramu rekonstrukce hlavní dopravní tepny dálnice D1 (Praha–Brno) a urychlit tempo výstavby jednotlivých úseků.
- Soustředit pozornost na multimodalitu dopravy. Potřebu přesunout část dopravního zatížení ze silnice na ostatní dopravní mody, definovanou Dopravní politikou ČR, rozpracovat do návrhu formy a konkrétních opatření.

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

v oblasti silniční infrastruktury:

- zahájit výstavbu rychlostní silnice R49 v úseku Hulín–Holešov–Fryšták a urychlit přípravu a realizaci navazujícího úseku Fryšták–Lípa s pokračováním na Vizovice a dále na hranici ČR/SR Střelná a na slovenské straně připravit a realizovat navazující rychlostní silnici R6 Lazy pod Makytou – Púchov s napojením na D1 (Beluša/SR),
- dokončit dálnici D1 v ČR jako hlavní dopravní tepnu spojující západ s východem republiky, a to urychlením výstavby chybějícího moravského úseku Říkovice – Přerov – Lipník nad Bečvou (průtah městem Přerov řešit jako součást napojení na D1),
- urychlit přípravu a výstavbu rychlostní silnice R55 Přerov–Olomouc a v úseku Otrokovice – Uherské Hradiště – Strážnice s prodloužením do Břeclavi a napojením na dálnici D2. Ve spolupráci s MŽP dořešit technické řešení průchodu trasy R55 tzv. Bzeneckou Doubravou,
- pokračovat v přípravě a výstavbě silnice I/35 Valašské Meziříčí – Palačov (R48) a přípravě silnice I/57 obchvat Valašské Meziříčí s pokračováním na Vsetín,

v oblasti železniční infrastruktury:

- pokračovat v přípravě stavby a následně realizovat modernizaci trati č. 331 Otrokovice–Zlín (navazující úsek do Vizovic nadále sledovat),
- urychlit proces přípravy a realizaci modernizace a zdvoukolejnění trati Brno–Přerov,

v oblasti vodní dopravy:

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

v oblasti letecké dopravy:

- usilovat o zachování a rozvoj smíšeného leteckého provozu na vojenském letišti Přerov-Bochoř, včetně převedení definovaného nemovitého majetku armády České republiky na samosprávy a rozvinout aktivity státní organizace „LOM“ v areálu letiště Přerov-Bochoř,

v oblasti multimodality dopravní infrastruktury:

- podporovat záměr vzniku veřejného logistického centra v Přerově, jako jednoho z důležitých multimodálních center v rámci ČR.

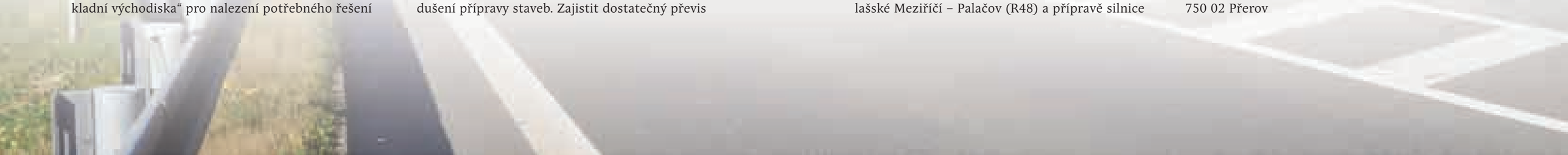
Účastníci mezinárodní konference „Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“ podporují:

mezinárodní konferenci Transport, konanou v Ostravě, a její závěry přijaté v rámci 16. ročníku, které apelují na urychlení výstavby významných pozemních komunikací a železnic „Slezského kříže“ ve směru západ–východ v Moravskoslezském kraji, zejména komunikace 1/11 a 1/57.

Konsenzuálně přijato účastníky mezinárodní konference Luhačovice – 12. 9. 2013

SDRUŽENÍ PRO ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA MORAVĚ
info@infrastrukturamorava.cz
www.infrastrukturamorava.cz

nám. T. G. Masaryka 555/16
750 02 Přerov



Praha má více než 50 moderních informačních tabulí pro řidiče

INFORMAČNÍ TABULE POSKYTUJÍ ŘIDIČŮM:

- včasné a aktuální informace o dopravě
- dojezdové doby
- upozornění na nehody a kolony
- informace o uzavírkách na komunikacích
- obsazenost na P+R parkovištích

Veškeré informace jsou na moderních informačních tabulích zobrazovány v podobě textů, mezinárodně srozumitelných symbolů a schémat dopravních situací.

A KDE ŘIDIČI TYTO INFORMAČNÍ TABULE NALEZNOU?

Na všech nejdůležitějších příjezdových komunikacích a v centru Prahy.

www.facebook.com/praha.eu

www.praha.eu

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

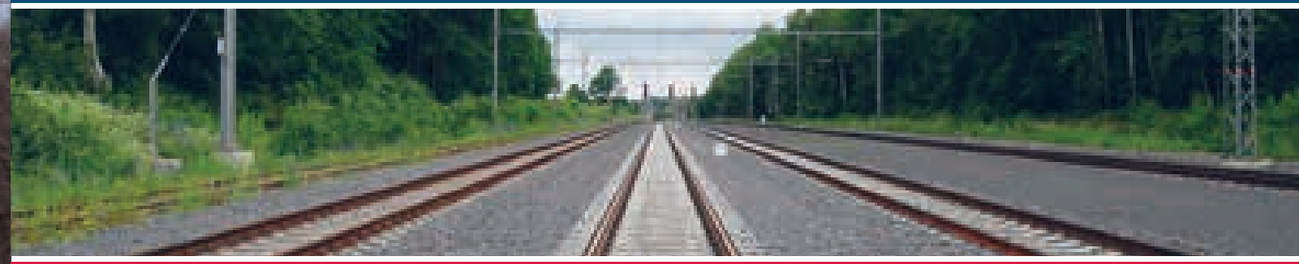
sfdi

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

SFDI zajišťuje financování projektů dopravní infrastruktury zařazených do programů spolufinancovaných z prostředků fondů evropské unie v rámci Operačního programu doprava. Pro Ministerstvo dopravy ČR vykonává činnost implementačního subjektu evropských fondů a zároveň finančního manažera prostředků evropské investiční banky.

Rychlostní silnice R35, stavba 3509 Slavonín – Přáslavice



Optimalizace trati Planá u Mariánských Lázní – Cheb

Přístav Děčín – Rozbělesy: modernizace přístavní zdi

SFDI

je zřízen zákonem č. 104/2000 Sb. ze dne 4. dubna 2000 s účinností k 1. červenci 2000. Účelem SFDI je financování rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Kromě vlastního financování výstavby a údržby dopravní infrastruktury SFDI poskytuje příspěvky na výstavbu a údržbu cyklistických stezek, na programy zaměřené na zvyšování bezpečnosti dopravy a na projektové práce a expertní činnosti.

Operační program Doprava

Evropská unie – Investice do vaší budoucnosti

Kontakt:
Státní fond dopravní infrastruktury
Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
Tel.: 266 097 298
www.sfdi.cz

Kompletní dodávka od projektu, realizace až po servis

- telematické aplikace
- řídicí systémy
- dopravní ústředny a zařízení
- tunelové technologie
- světelná dopravní signalizace
- technologie pro dopravu v klidu

www.eltodo.cz

Držitel certifikátu jakosti dle ČSN EN ISO 9001:2009, ČSN EN ISO 14001:2005, ČSN OHSAS 18001:2008 a o shodě systému jakosti s požadavky ČOS 051622 (AQAP 2110)

Váš partner v konzultační a projektové činnosti

Síla v projektu

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
Česká republika
Tel.: +420 296 325 152
Fax : +420 296 325 153
E-mail: metroprojekt@metroprojekt.cz

STAVÍME PROFESIONÁLNĚ

Most Veselí n. L. na dálnici D 3

Nuselský most v Praze

Most Sedlečko na dálnici D 3

Most Veselí n. L. na dálnici D 3

MOSTNÍ STAVBY JSOU NAŠÍ DOMÉNOU

- téměř 60letá tradice výstavby mostů
- více než 2 000 mostních staveb ve výborné kvalitě
- žádná mostní technologie pro nás není cizí
- unikátní segmentová technologie je naší chloubou

SMP CZ, a. s., Pobřežní 667/78, 186 00 Praha 8 www.smp.cz

Již jednu generaci poskytujeme konzultační, inženýrské, expertizní a projektové služby té nejvyšší kvality!

AF-CityPlan

Oblast dopravy je pouze jedním ze segmentů našeho komplexního portfolia služeb, ale rozhodně tou nejvýznamnější. Zpracováváme všechny stupně projektové dokumentace dopravních staveb a inženýrských konstrukcí, a navrhujeme řešení pro jakékoli dopravní situace a investiční akce. Pro úlohy optimalizace dopravy, srovnání variant, hodnocení dopadů na dopravu nebo posouzení ekonomické efektivnosti investic do dopravní infrastruktury využíváme těch nejmodernějších postupů v čele s dopravním plánováním a modelováním na platformě PTV VISION nebo softwarem HDM-4. Významnou roli zastáváme také v oblasti koncepčního zvyšování bezpečnosti dopravní infrastruktury a jejího řízení.

DOPRAVNÍ INŽENÝRSTVÍ	DOPRAVNÍ PLÁNOVÁNÍ	DOPRAVNÍ PROJEKTOVÁNÍ
ENERGETIKA A ZDROJE ENERGIE	ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ A GIS	VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	BEZPEČNOST DOPRAVY	KRITICKÁ INFRASTRUKTURA
EKONOMICKÉ ANALÝZY	MEZINÁRODNÍ A VÝZKUMNÉ PROJEKTY	DISTRIBUCE SOFTWARU PTV VISION®

A: Jindřišská 17, 110 00 Praha 1 T: +420 277 005 500 F: +420 224 922 072 E: cityplan@afconsult.com www.af-cityplan.cz

ZVĚŘ JE DRUHÝM NEJČASTĚJŠÍM VINÍKEM DOPRAVNÍCH NEHOD V ČR

- V řadě evropských zemí po realizaci instalace odpuzovačů zvěře klesl počet střetu s vozidly v průměru za rok o 70-80%.
- V Německu jsou odpuzovače zvěře aplikovány na 30.000 kilometrech silnic a dálnic.
- V ČR policie v letech 2009-2011 registrovala průměrně 3239 dopravních nehod, které byly zaviněné zvěří.
- Každý rok zemře na silnici následkem střetu se zvěří 1-2 lidí, 8 lidí se zraní vážně a 46 lidí lehce.
- Hmotná škoda je v ČR při nehodách se zvěří vyčíslena na 128 mil. Kč za rok.
- V ČR neexistuje systematický přístup na celostátní úrovni k zavedení různých technických opatření pro snížení nehodovosti se zvěří.

Ekoplant, s.r.o. Francouzská 12/231 12 000 Praha 2
Tel./fax: 222 517 112, e-mail: ekoplant@email.cz, www.pacho-lek.cz

pacho-lek® pacho-lek®

SPOLEČNOST PRO ROZVOJ SILNIČNÍ DOPRAVY

Společnost pro rozvoj silniční dopravy v České republice
Registrovaná MV ČR dne 10. 7. 2008 pod č. j. VS/1-1/72234/08-R
Číslo účtu: 43-3050250247/0100
IČ: 227 29 933
Václavské náměstí 21
113 60 Praha 1

PŘIHLÁŠKA

za člena „Společnosti pro rozvoj silniční dopravy v České republice“

Jméno, příjmení a akad. tituly .....
(název právnické osoby)

Číslo OP .....
(IČ)

Trvalé bydliště – ulice, číslo, obec, PSČ .....
(sídlo právnické osoby)

Telefon, e-mail .....

Profesní zaměření .....
(oblast podnikání)

Zaměstnavatel .....

Roční členský příspěvek je stanoven pro fyzické osoby ve výši 1000,- Kč, pro právnické osoby ve výši 10 000,- Kč.

V .....

Dne ..... Podpis .....

SPOLEČNOST PRO ROZVOJ SILNIČNÍ DOPRAVY

Václavské náměstí 21, 110 00 Praha 1
telefon sekretariát: +420 224 109 452
web: www.rozvojsilnic.cz, e-mail: rozvojsilnic@rozvojsilnic.cz

POSLÁNÍ, CÍLE A AKTIVITY SPOLEČNOSTI PRO ROZVOJ SILNIČNÍ DOPRAVY V ČR

Hlavním posláním Společnosti pro rozvoj silniční dopravy v ČR je hledání progresivních a efektivních řešení směřujících k odstraňování problémů, nedostatků a negativních vlivů ve vztahu k přípravě, výstavbě, údržbě a provozu na silnicích a dálnicích v České republice a k optimalizaci naší silniční dopravy jako celku.

V RÁMCI HLAVNÍHO POSLÁNÍ FIGURUJÍ V PLÁNU ČINNOSTI NÁSLEDUJÍCÍ CÍLE A AKTIVITY

- Vyvíjení komplexních aktivit směřujících k optimálnímu provozu silniční sítě, včetně snižování dopravních nehod a jejich důsledků.
- Formulování a uplatňování argumentů pro urychlení výstavby dálnic a rychlostních komunikací v ČR.
- Formování pozitivního vztahu obyvatel k výstavbě, údržbě a provozu silnic a dálnic.
- Prosazování potřebných legislativních změn ve vztahu k rozvoji silniční dopravy.
- Spolupráce s orgány státní správy, orgány krajů a samospráv měst a obcí při rozhodovacích procesech umožňujících plynulou přípravu dopravních staveb ve vazbě na platné řídící a legislativní dokumenty.
- Pomoc při řešení návazných dopravně obslužných činností ve stádiu přípravy a realizace, včetně pomoci při naplňování zákona o územním plánování a stavebním řádu.
- Hledání prostoru pro zlepšení spolupráce mezi investorem, projekčními ústavy a dodavateli staveb, včetně prostoru pro výkon údržby a zvýšení plynulosti i bezpečnosti provozu na silničních komunikacích.
- Působení na celou politickou garnituru i jednotlivé politiky s cílem podpory silniční dopravy a její infrastruktury.
- Výzkumy veřejného mínění ve vztahu k silniční dopravě.
- Zpracovávání vědeckých a odborných studií a zveřejňování jejich výsledků.
- Vydávání letáků, plakátů, publikací a dalších tiskovin.
- Organizování konferencí, přednášek, kongresů a dalších odborných akcí.
- Koordinace aktivit jednotlivých občanských sdružení ve vztahu k rozvoji silniční dopravy.

ČLENOVÉ PŘEDSTAVENSTVA

Ing. Kačena Bořivoj
předseda představenstva

PhDr. Budínský Václav
ředitel, člen představenstva

Braha Pavel
tajemník, člen představenstva

Ing. Orgoníková Hana
člen představenstva

Ing. Bratský Petr
člen představenstva

Mgr. Eybert Pavel
člen představenstva

Ing. Laudát František
člen představenstva

Ing. Sivera František
člen představenstva

Ing. Svoboda Marek
člen představenstva

ČLENOVÉ DOZORČÍ RADY

Ing. Jenčíková Jarmila
předsedkyně dozorčí rady

Ing. Šnajdar Jiří
místopředseda dozorčí rady

Ing. Patera Miloš
člen dozorčí rady