

Dopravní fórum 2014

magazín Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě



Str. 4: Účastníci konference definovali priority v dopravě.



Str. 8: Železniční infrastruktura a dopravní politika Evropské unie.



Str. 14: Stane se letošek rokem obrátu v přípravě staveb?

Páteřní síť dopravní infrastruktury – tepna hospodářského rozvoje.

Foto: Ivo Hercík

Z obsahu**Strana 4**

Účastníci mezinárodní konference v Luhačovicích zformulovali priority v oblasti dopravní infrastruktury na střední Moravě.

Strana 5-6

50 kilometrů za rok – tak intenzivní musí být výstavba dálniční sítě v České republice.

Strana 8

Může být páteřní infrastruktura hotová do roku 2030?

Strana 10

Rok promrhaných příležitostí. Tak vidí letošek stavbaři.

Strana 12

Pozitivní zprávy z českých a slovenských dálnic. Ovšem s ALE.

Tiráž

Vydává Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě se sídlem nám. T. G. Masaryka 555/16 750 02 Přerov.

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

Odpovědný redaktor: Libor Žádník.

Kontakt: tel: +420 736 166 116

e-mail: info@infrastrukturamorava.cz

www.infrastrukturamorava.cz

Datum uzávěrky: 28. listopadu 2014.

V roce 2015 pořádáme

MORAVSKÉ DOPRAVNÍ FÓRUM

OLOMOUC

13. 4. 2015

STŘEDNÍ MORAVA

křižovatka dopravních
a ekonomických zájmů

LUHAČOVICE

24. 9. 2015

Děkujeme partnerům sdružení: společností BARUM CONTINENTAL, TESCO, ČESKÁ ZBROJOVKA, MEOPTA OPTIKA, ALPINE Bau CZ, EUROVIA, SWIETELSKI stavební, STRABAG, PORR, OQO Global, OSFER Morava, HBH Projekt, SKANSKA, Dopravoprojekt Brno, VUT Brno, UTB Zlín, CREAM Real Estate, METROSTAV, KKS, Slovácká těžební, ZAREMBA STAV, Vysoká škola logistiky a dalším partnerům – fyzickým osobám, jakož i ostatním společnostem, jako jsou SŽDC, SDS EXMOST, REPONT, VIADESIGNE, SUS Zlínska, SUS Kroměřížska, SUS Slovácka, SMO Otrokovice, SIGNAL Bau, PK Ossendorf, Dopravoprojekt Ostrava, ale i Olomouckému a Zlínskému kraji, městu Přerov a dalším za všestrannou podporu, která nám umožňuje rozvíjet aktivní činnost ve prospěch rozvoje DI na Moravě.

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

Sdružení pro rozvoj dopravní
infrastruktury na Moravě:

Každá cesta
je hlavní

PF₂₀₁₅



Vážení kolegové a přátelé dopravy.

Dostává se Vám do rukou další vydání odborného bulletinu „Dopravní fórum 2014“, ve kterém jsme zachytili mnoho stěžejních informací o aktivitách Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě (SRDIM) a zejména pak o investičních záměrech, přípravě a realizaci klíčových projektů, které mají přímý či nepřímý dopad na rozvoj dopravní infrastruktury u nás.

Do našeho ročního kalendáře se již výrazně zapisují dvě stěžejní akce, které pravidelně pořádáme: „Moravské dopravní fórum“, které se uskutečnilo na jaře v Olomouci, a mezinárodní konference „Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“, pravidelně pořádaná na podzim v Luhačovicích. Na obou akcích se setkávají a vedou otevřený odborný dialog představitelé ministerstva dopravy, krajských orgánů, municipalities, zástupci hospodářské sféry, poslanci a senátoři zvolení za náš region, stejně tak jako významní partneři ze Slovenska. Přijaté závěry z obou uskutečněných odborných fór byly zaslány vrcholným představitelům veřejné správy, včetně ministrů a premiérů České a Slovenské republiky.

I nadále chceme pokračovat ve společné snaze směřující k realizaci klíčových rozvojových projektů dopravní infrastruktury na Moravě. O aktuálním stavu přípravy a realizace chceme informovat širokou odbornou i laickou veřejnost a budeme nápomocni při hledání optimálních řešení a pomůžeme překonat ty nejsložitější zádrhly.

V této souvislosti věříme, že se konečně pohnuly ledy a na jaře roku 2015 se nám společně podaří zahájit výstavbu rychlostní silnice R49 (Hulín – Fryšták) a také bude zahájena dostavba dálnice D1 v úseku 0137 (Přerov – Lipník nad Bečvou). Rovněž tak v roce 2015 očekáváme dořešení přípravy stavby modernizace železniční trati Otrokovice – Zlín – Vizovice, abychom v roce 2017 mohli zahájit samotné realizační práce.

V minulosti nejvíce akcentovaný problém, který spočíval v zajištění dostatečného množství finančních prostředků, přestává být v současné chvíli hlavním problémem při rozvoji dopravní infrastruktury. Stěžejním problémem se nyní stává tempo přípravy a doba pro legalizaci velkých infrastrukturních projektů. Paradoxně ne peníze, ale pravomocně vydaná stavební povolení a vysoutěžený stavební dodavatel, to jsou hlavní překážky pro plynulý a dynamický rozvoj české dopravní infrastruktury.

Mrzí mne, že hrdost a dovednost celého sektoru stavebnictví vystřídala v posledních letech nálepka fušerství, předražování zakázek a kriminalizace

všeho druhu. Vítané snižování realizačních cen se pravděpodobně dostalo za únosnou hranici rentability většiny dodavatelů. To může vést k nízké kvalitě odvedených prací, což se v dlouhodobém horizontu projeví v podobě předčasných výdajů na opravy a rekonstrukce. Je třeba v této souvislosti zdůraznit, že to, co je nejlépejší, není s ohledem na celý životní cyklus staveb nejvýhodnější. Opak bude spíše pravdou...!

Jedním ze základních nedostatků současného stavu je také vzájemný, možná až „nepřátelský“ vztah mezi státními investory, projektanty a stavebními dodavateli. Mnohdy konfliktní spolupráce, bez vzájemné důvěry, přizívovaná mediálně vděčnými kauzami, nemůže přispět k očekávanému výsledku. Domnívám se, že nám v této souvislosti chybí především dobrá vůle při hledání parametrů praktické a transparentní komunikace, v rámci efektivního řešení problémů mezi veřejnou a soukromou sférou.

Bohužel, byrokratické dodržování forem převládalo v posledních letech nad zdravým selským rozumem. Máme řadu administrativních postupů a oficiálních názorů, které jsou však v přímém rozporu s efektivním hospodařením a mezinárodními zvyklostmi.

Provázanost legislativy s přípravou staveb je dnes natolik významná, že bez široké politické shody napříč politickým spektrem nebude možné nalézt uspokojivé řešení v rámci legitimní poptávky po změně v daném sektoru. Přece není přijatelné, aby páteří dopravní infrastruktura (cca 1000 km), nebyla v ČR dobudována ani do roku 2050. Pokud by se nám to nepodařilo vyřešit, jistě by tato okolnost měla fatální vliv na mezinárodní konkurenceschopnost. Pevně doufám, že např. připravovaná změna zákonné úpravy procesů „EIA“ se stane důležitým předpokladem pro společné úsilí všech politických formací působících na parlamentní půdě.

Příprava liniových staveb nesouvisí však pouze s legislativní problematikou, jedná se také o odbornou erudici a profesionalitu odborných týmů, které zodpovídají za její průběh, kontinuitu a tempo prací. V této oblasti máme co dohánět a pevně doufám, že se nám v roce 2015 bude dařit líp...! Kvalitní odborníci, jejich manažerské dovednosti při řízení přípravy investic a také jejich stabilní ukotvení v systému, jsou dnes jedním z limitujících faktorů pro splnění cílů rozvoje dopravní infrastruktury v naší zemi.

Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě se snaží být konstruktivním a sjednocujícím prvkem při rozvoji české dopravní infrastruktury



tury s cílem pomáhat pozitivně ovlivňovat procesy a cesty vedoucí ke zlepšení současné situace.

Mám-li uvést, co mně udělalo v letošním roce velkou „dopraváckou“ radost, tak to bylo společné zasedání vlád ČR a SR na jaře tohoto roku ve Skalici, které se mj. zabývalo i dopravní infrastrukturou na česko-slovenské hranici. Premiéři obou vlád podpořili urychlené dobudování rychlostních komunikací R 49 (ČR) – R 6 (SR) a to je moc dobrá zpráva.

Také konference v Luhačovicích byla letos velmi inspirativní, jelikož ukázala, že právě u našich slovenských kolegů můžeme nalézt inspiraci v cílevědomosti jejich přípravy a při prosazování priorit dobudování páteří dopravní infrastruktury na Slovensku.

Vážení přátelé,

dovolte mi, abych vám poděkoval za celoroční spolupráci a vyjádřil přání, abychom dokázali společně překonat všechny nástrahy a překážky, které brání rychlejšímu a plynulejšímu rozvoji české dopravní infrastruktury.

Přeji Vám hezké Vánoce a šťastný nový rok 2015.

Libor Lukáš,

předseda Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě

Výstavba v současné evropské finanční sedmiletce

V současné době vrcholí příprava České republiky na financování z evropských fondů pro již započaté sedmileté období 2014 – 2020 s přesahem do roku 2023 (na základě uplatnění pravidla n+3). Týká se to rovněž rozvojových projektů dopravní infrastruktury, které jsou na spolufinancování z evropských fondů do značné míry závislé.

CEF

Prvním významným fondem je CEF (Nástroj na propojení Evropy), který má dvě části, a to evropskou a kohezní. Je určen zejména pro projekty železniční a vodní dopravy na hlavní síti TEN-T. Silniční projekty lze financovat jen v případě kohezní části fondu, a to v případě projek-

tů hlavní sítě TEN-T na přeshraničních úsecích, jejichž realizace bude vzájemně koordinována alespoň dvěma členskými státy.

Evropská část fondu je dostupná všem členským státům EU bez rozdílu a vyznačuje se relativně nízkým podílem fondu na způsobilých výdajích (obvykle 20, ve specifických případech

až 40 %). Projekty se vybírají v rámci celoevropské soutěže. Vzhledem k míře spoluúčasti tuto část fondu využívají většinou nekohezní evropské státy, nicméně i sem může Česká republika některé projekty teoreticky přihlásit. V případě kohezní části fondu platí obdobné podmínky jako u Fondu soudržnosti s tím, že finanční obálka pro každý stát bude Evropskou komisí sledována pouze do roku 2016 a po tomto období i tady bude uplatněna soutěž mezi všemi kohezními státy.

pokračování na straně 4

Prioritní rozvojové projekty

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 Pováží:

• V oblasti silniční infrastruktury:

✓ zahájit v roce 2014 výstavbu **rychlostní silnice R49** v úseku Hulín – Holešov – Fryšták a urychlit přípravu a realizaci navazujícího úseku Fryšták – Lípa (včetně jeho zařazení do programu OPD II a realizaci do roku 2020), pokračováním na Vizovice a dále na hranici ČR/SR Střelná a na slovenské straně připravit a realizovat navazující **rychlostní silnici R6** Lazy pod Makytou – Púchov s napojením na D1 (Beluša/SR),

✓ dokončit výstavbu **dálnice D1** v ČR, jako hlavní dopravní tepnu spojující západ s východem republiky, a to urychlením výstavby chybějícího moravského úseku D 0136 /Říkovice – Přerov a D 0137 /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 – Staré Město – Uherské Hradiště – Bzenec s prodloužením do Hodonína a Břeclavi a napojením na dálnici D2. Při aktivní spolupráci MD s MŽP dořešit technické řešení průchodu trasy R55 v oblasti Strážnického Pomoraví v lokalitě „Bzenecké Doubravy“,

✓ pokračovat v přípravě a výstavbě **silnice I/35** Valašské Meziříčí – Palačov (R48) a přípravě **silnice I/57** obchvat Valašské Meziříčí s pokračováním na Vsetín,

✓ urychlit přípravu a realizaci **rychlostní silnice R 35** v úseku Hradec Králové – Mohelnice jako strategického kapacitního propojení ČR v západovýchodním směru.

✓ urychlit přípravu a realizaci **rychlostní silnice I/44** v úseku Mohelnice – Jeseník v rámci severojižního propojení Olomouckého kraje a její napojení na rychlostní komunikaci R35

• V oblasti železniční infrastruktury:

✓ urychleně dokončit přípravu stavby a realizovat modernizaci **trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice**

✓ urychlit proces přípravy a realizaci modernizace a zdvoukolejnění **trati Brno-Přerov** a elektrizaci propojení **Kojetín – Kroměříž – Hulín**.

• 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

Výstavba v současné evropské finanční sedmiletce

dokončení ze strany 3

Pro fond CEF Evropská komise bude vyhlašovat jednotlivé výzvy, v rámci kterých budou členské státy přihlašovat své projekty. Projekty bude vybírat a schvalovat Evropská komise. První výzva byla vyhlášena letos v září s konečným termínem předkládání projektů v únoru 2015.

Fond soudržnosti

Pro čerpání Fondu soudržnosti se připravuje Operační program doprava (první dvě prioritní osy). Ten byl zpracován v první polovině tohoto roku, strategicky vyhodnocen z hlediska vlivů na životní prostředí (SEA) a schválen ve vládě. Následně byl odeslán do Evropské komise, čímž byly zahájeny formální konzultace, které by měly vyústit ve schválení dokumentu Evropskou komisí. Schválení se předpokládá koncem tohoto roku nebo počátkem roku 2015. V současné době Česká republika obdržela připomínky Evropské komise, které se vypořádávají.

Fond soudržnosti bude v sektoru dopravy využit zejména na modernizaci a výstavbu železniční infrastruktury, na výstavbu silniční infrastruktury zahrnuté do sítě TEN-T, a to včetně vybavení dopravní infrastruktury telematickými systémy. V rámci konzultací se hledá kompromis pro investice do vodních cest v síti TEN-T. V současné době je navržena varianta, která požaduje zintenzivnit přípravu nejdůležitějších investic, které budou znamenat zvýšení výkonů nákladní vodní dopravy. V roce 2016 by mělo dojít k vyhodnocení procesu, a teprve na základě jeho „úspěšnosti“ se definitivně rozhodne o financování konkrétních projektů vodní infrastruktury. Z Operačního programu bude možné financovat i další oblasti, ke kterým patří terminály multimodální nákladní dopravy, jako nutné podmínky pro zvyšování podílu železniční nákladní dopravy, dále projekty infrastruktury městské hromadné dopravy v elektrické trakci, železniční vozidla pro osobní dopravu v rámci veřejné služby a budou podporovány projekty pro zavádění napájecích stanic pro alternativní energie na silniční síti.

ERDF (Evropský regionální rozvojový fond)

ERDF bude realizován prostřednictvím třetí prioritní osy Operačního programu doprava, která bude zaměřena na investice do silniční sítě ve vlastnictví státu mimo síť TEN-T, a dále prostřednictvím Integrovaného regionálního operačního programu (IROP). Z něho budou financovány terminály osobní dopravy, vozidla pro MHD, autobusy využívající alternativní energie a modernizace silnic II. a III. třídy. V případě krajových silnic Evropská komise požaduje, aby se intervence týkaly pouze těch silnic, které budou zajišťovat napojení sekundárních a terciálních uzlů na síť TEN-T. Rozsah této sítě byl navrhnout Ministerstvem pro místní rozvoj ve spolupráci s kraji a Ministerstvem dopravy. Rozsah silniční sítě mimo TEN-T, který bude možné financovat z evropských fondů (silnice I. třídy a významná

část sítě silnic II. a III. třídy), bude tak širší, než je to v případě jiných kohezních států.

Podmínky pro čerpání evropských fondů

Čerpání evropských fondů je vázáno na přijetí příslušných koncepčních dokumentů. Rozhodující část těchto podmínek je splněna schválením dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (usnesení vlády č. 850/2013) a dokumentu Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (usnesení vlády č. 449/2013). Tím byla splněna základní povinnost pro oblast financování infrastruktury silniční sítě ve vlastnictví státu, železniční sítě a infrastruktury vodních cest. Do roku 2016 bude ale nutné schválit další strategické dokumenty, ke kterým patří zejména Koncepce veřejné dopravy a aktualizace plánu dopravní obslužnosti státu a krajů, Akční plán ITS a Akční plán čisté mobility, který je zaměřen na využívání alternativních energií v dopravě a který je návazným dokumentem na Dopravní politiku ČR a Státní energetickou koncepci. Evropská komise rovněž požaduje, aby příslušnou koncepci měla i města, která budou využívat Fond soudržnosti pro financování projektů elektrické trakce MHD. O podobě těchto koncepcí se v současné době jedná. Větší požadavky budou kladeny na velká města.

Dokončení čerpání OP doprava 2007 – 2013

V současné době finišuje čerpání Operačního programu doprava 2007 – 2013. Děje se tak do značné míry realizací náhradních projektů menšího rozsahu. Evropská komise v této souvislosti zdůrazňuje, že tuto praxi nebude možné uplatnit pro období 2014 – 2020. To klade nároky na kvalitu a rychlost přípravy projektů. Realizované projekty budou muset být v souladu s výše uvedenými strategiemi a koncepcemi.

Hlavní realizované a připravované projekty

- V silniční síti patří k hlavním projektům dokončení **dálnice D1** (stavby 0136 a 0137), **silnice R49 Hulín – Fryšták**, příprava úseku R49 Fryšták-Lípa, postupná modernizace **silnice I/35 a I/57** (napojení oblasti Vsetína na dálniční síť) a pokračování modernizace **silnice I/44** (napojení Jesenícka).

- Na železniční síti bude zahájena modernizace trati **Brno – Přerov**, modernizace **žst. Přerov**, 2. stavba a trati **Otrokovice – Vizovice**. U projektů MHD se lze zmínit například o výstavbě nové tramvajové vozovny v **Olomouci**.

Pro logickou dostavbu základního rastru dopravního systému na území ČR je nutné zabezpečit plynulou projektovou a majetkoprávní přípravu, stabilní podíl národních prostředků na kofinancování a krytí národních akcí. Lze očekávat, že **do roku 2030** při zachování trendu dostupných finančních prostředků dle návrhu pro rok 2015 **mohla být dokončena podstatná část nadřazené dopravní sítě.**

Ing. **Luděk Sosna**, PhD., ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy

Česká republika potřebuje dosáhnout tempa výstavby sítě dálnic a rychlostních silnic až 50 km/rok!

Ti z Vás, kteří si před rokem přečetli magazín Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě vydaný pod názvem Dopravní fórum 2013, si možná vzpomenou, že významná část autorů příspěvků poukazovala a analyzovala neutěšenou situaci v dopravním stavitelství a vyzývala k zastavení propadu a stabilizaci odvětví s cílem nastartování dlouhodobějšího růstu.

Názvy před rokem publikovaných textů jsou dostatečně výmluvné: „Stav dopravní infrastruktury je stále bariérou pro rozvoj regionů“, „Rok 2013: Další promarněná šance“ nebo „Radikální škrtky? Propad stavebnictví nezadržitelně pokračuje“.

Při psaní tohoto příspěvku jsme o rok dále, ale bohužel i nyní, s blížícím se koncem roku 2014, bychom na stránkách nového magazínu mohli řešit stará témata, bohužel i s podobnými závěry. Snad jen téma „Radikální škrtky“ bychom vypustili, ale vzápětí bychom ho museli nahradit zásadním problémem celého rezortu, kterým je neschopnost vyčerpat prostředky na výstavbu dopravní infrastruktury (DI) státem garantované, resp. nepřipravenost dopravních staveb. Ptáme se tedy opět: Jak dál? Jak nastartovat výstavbu DI? Jak urychlit dostavbu páteřní dálniční sítě? Jaroslav Hanák, prezident Svazu průmyslu a dopravy ČR, aktuálně v televizním pořadu Hyde Park řekl k tématu dopravy a výstavby DI toto: „Je někdy potřeba skromně se podívat do vedlejších zemí, jak to tam funguje. Rakouský ASFINAG – vynikající, vynikající organizace. Sama zvládá veškeré problémy financování, řízení výstavby DI. Někdy bychom měli

být skromnější a podívat se na jednoduchost, jak to funguje někde vedle.“

Tento příspěvek se ubírá právě tímto směrem. Před rokem jsem měl to štěstí, že při jednání v Linci k tématu dálnice D3 jsem obdržel od kolegů z ASFINAGu (Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft) skvělou publikaci „30 Jahre ASFINAG“, kde jsou podrobně popsány všechny tahy rakouských dálnic (Autobahnen) a rychlostních silnic (Schnellstraßen), včetně tabulek zprovoznění jednotlivých úseků. Taková přesná databáze si přímo žádala o zpracování a porovnání s vývojem výstavby dálnic a rychlostních silnic v České republice. Výsledek si můžete prohlédnout na grafu v přiloženém obrázku.

Snahou bylo, aby výsledkem nebyl jen samotný graf jako záznam veličin, ale aby na první pohled umožňoval vzájemné porovnání vývoje v Rakousku a Česku, aby byly na první pohled zřejmé trendy v minulosti, v jednotlivých obdobích i výhled pro budoucnost. Ti starší z nás si snad vzpomenou na kdysi známou píseň Mirka Černého „Balíček karet“, kde v závěru se zpívá „Jak vidíte, pane, můj balíček karet mi posloužil stejně jako bible, modlitební kníž-

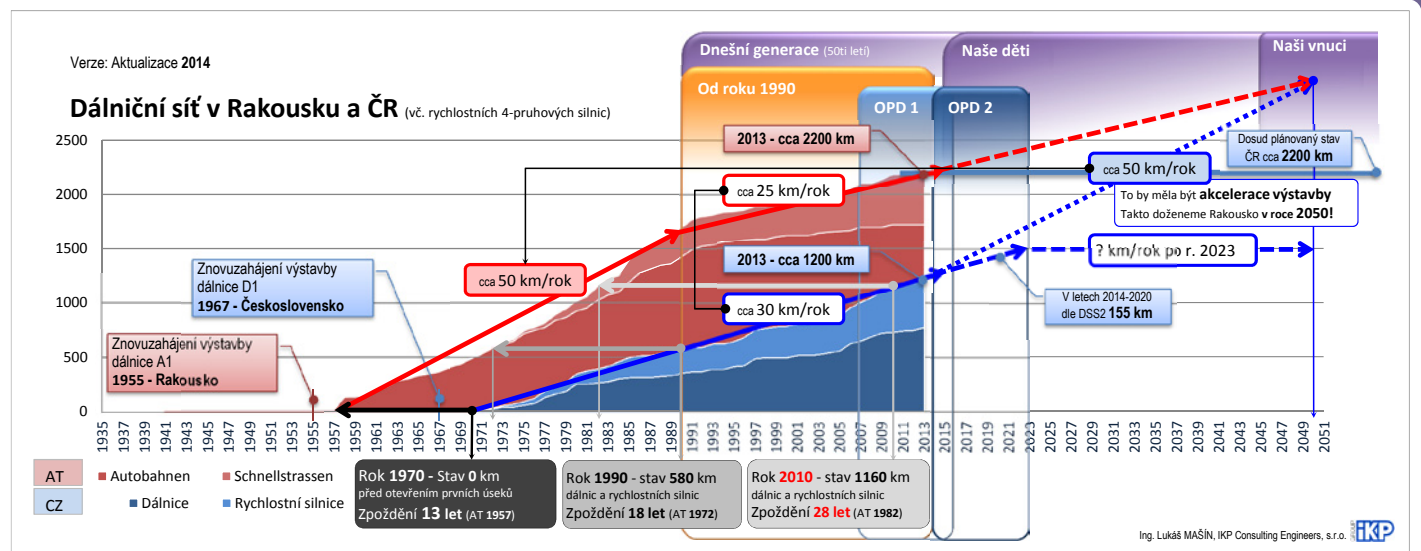
ka i kalendář.“ V tomto duchu snad přiložený obrázek poslouží čtenáři v mnoha směrech při porovnání vývoje rakouské a naší páteřní silniční sítě, stejně jako při formulování argumentů pro akceleraci její dostavby.

K vlastním informacím, které graf poskytuje, jen několik skutečně základních poznámek a postřehů:

1/ Nejprve vysvětlení, že graf sčítá zvlášť vynešené údaje pro výstavbu dálnic (D) a rychlostních silnic (R) v České republice (CZ), resp. Autobahnen (A) a Schnellstraßen (S) v Rakousku (AT). Vzhledem k tomu, že kategorizace těchto kapacitních komunikací je v CZ i AT podobná, graf nám pak dává ucelenější obrázek o výstavbě celé páteřní sítě. Současně, jak dokazuje i přiložená tabulka, není u zemí jako CZ a AT nutné přepočítávání délky sítě na rozlohu či počet obyvatel, neboť obě země mají tyto ukazatele srovnatelné. Naopak v případě např. Polska či Německa bychom museli používat jisté jednotkové ukazatele (např. na km², na obyvatele, či jejich vzájemné kombinace).

2/ Někdy se argumentuje ve vztahu k současnému tempu výstavby sítě D+R v CZ tím, že je **srovnatelné se současným tempem výstavby sítě A+S v AT**. Tyto trendy v sobě graf obsahuje, tj. křivky výstavby D+R, resp. A+S od r. 1990 mají pro CZ, resp. AT podobný průběh, naše CZ je mírně strmější, což odpovídá údajům EU i národním údajům.

pokračování na straně 6



1955 Výstavba dálnice A1v Rakousku byla obnovena po odchodu spojeneckých armád v r. 1955 a v r. 1958 byly zprovozněny první nové úseky.
1967 Výstavba dálnice D1 v Československu byla obnovena v r. 1967 a v r. 1971 byl otevřen první dálniční úsek mezi Prahou a Mirošovicemi.

Zdroj: Rakousko: zpracováno dle údajů ASFINAG o zprovoznění za jednotlivé tahy a jednotlivé roky, Publikace Das Autobahnnetz in Österreich - 30 Jahre ASFINAG, 2012
Česká republika: zpracováno dle údajů Ředitelství silnic a dálnic ČR, Publikace Páteřní síť silnic a dálnic ČR, 2013

Ze srovnání je zřejmé, že právě pro Rakousko můžeme provést porovnání bez složitých přepočtů na rozlohu či počet obyvatel přímo přes délku sítě D+R. Rozlohu má Rakousko o cca 6% větší, přitom obyvatel má cca o 20% méně. Morfologická konfigurace je v Rakousku v alpských zemích jistě složitější. V případě srovnání s Německem, ale třeba i s Polskem, bychom již museli provádět porovnání přes hustotu sítě např. na 1 tis. km² či na 1 mil. obyvatel.

*V případě Německa jsou do sloupce D+R zahrnuty pouze spolkové dálnice (Bundesautobahnen), nikoli již kategorie na úrovni rychlostních silnic (Kraftfahrstraße)

Srovnání Česká republika (CZ) - Rakousko (AT) - rok 2013

	Délka D km	Délka D+R km	Rozloha tis. km ²	Počet obyvatel mil.	Hustota obyv. obyv./km ²	Hustota sítě D+R km/1 tis. km ²	Hustota sítě D+R km/1 mil. obyv.
CZ	776	1.234	78,9	10,5	133	16	117
AT	1.719	2.187	83,9	8,4	100	26	259
D*	12.917	12.917	357,0	81,8	229	36	158

Česká republika potřebuje dosáhnout tempa výstavby sítě dálnic a rychlostních silnic až 50 km/rok!

dokončení ze strany 5

Nicméně i při našem tempu výstavby něco pod 30 km/rok a rakouském cca 25 km/rok (od r. 1990 se „nůžky“/čáry v grafu zatím stále rozevírají – viz tři okna s popisem pod datovou řadou s přelomovými roky: 1970 – zpoždění za AT 13 let a dále 1990 – 18 let, 2010 – 28 let! Jaké jsou aspekty této skutečnosti?

- Je to proto, že v AT až cca do r. 1990 stavěli tempem 50 km/rok.

- V 80. letech stavěli v AT dokonce neuvěřitelným průměrným tempem 70 km/rok. V tomto desetiletí bylo dosahováno „rekordů“, např. v roce 1985 – 138 km celkem A+5 (A-94 km, S- 44 km, jen na stavbě samotné dálnice A2 zprovozněno 47 km), v roce 1986 – 110 km.

- Proto v CZ byl v roce 2010 rozsah sítě D+R takový, jaký mělo Rakousko před 28 lety v roce 1982! Ač se to zdá neuvěřitelné, je to tak! Graf to vše názorně ukazuje, a to včetně budoucnosti.

- Nejvíce se „nůžky“ rozevírají po době OPD 2 cca v roce 2023, kdy náš stav sítě D+R bude odpovídat stavu sítě v AT v roce cca 1985 – tj. zpoždění cca 38 let!

- Aby se „nůžky“ zavíraly (čáry přibližovaly, zpoždění krátilo), museli bychom akcelarovat výstavbu naší sítě D+R tak na 50 km/rok (tj. tempo, kterým v Rakousku budovali síť v období prvních 30 let do cca r. 1990), což také graf názorně ukazuje

- To vše ukazuje dlouhodobou (bohužel i ve výhledu) konkurenční nevýhodu ČR proti zemi jako AT se všemi dopady na sektory národního hospodářství, na celý řetězec:

produkce= průmysl + zemědělství – >obchod – >doprava.

- Zajímavou informací vyplývající z grafu je též skutečnost, že přesně stejný rozsah D+R se zprovoznil za 20 let před rokem 1990, jako za 20 let po roce 1990.

3/ Pro zajímavost jsou do grafu přidány nahoře generace, které se na výstavbě D+R u nás podílejí, resp. budou podílet. Z uvedeného je zřejmé, že i kdybychom začali stavět pro nás zázračným tempem 50 km/rok, tak budou AT v rozsahu sítě D+R dohánět ještě naši vnuci, neboť:

- Minimálně pro další OP, resp. tak cca 10 let budou v AT dokončovat velké rozestavěné stavby v délkách desítek kilometrů (např. S10 z Lince a mnohé další), přičemž současně mají připravené další a další stavby.

- Lze předpokládat, že v dalším desetiletí budou v AT minimálně udržovat průměrné tempo 25 km/rok, takže postaví dalších cca 250 km D+R, tj. o cca 250 km více, než je nyní plánovaný rozsah v CZ dle platného usnesení vlády. Stav, kterého my chceme dosáhnout, tj. cca 2.200 km D+R, mají Rakušané dnes!

- Za 10 let cca v roce 2024 budou mít tedy v AT celkem cca 2.500 km D+R, což se jedná o stavby v realizaci, nebo před zahájením, tj. v přípravě jasně specifikované. Ovšem ani nová příprava se nezastavila a nezastaví.

- Ve výsledku v grafu odhadovaná dosažená úroveň sítě v AT v roce 2050 – cca 3.000 km je ve světle výše uvedených skutečností zcela reálná.

4/ Ke grafu bychom mohli psát další poznámky, ke kterým ale dojde i sám čtenář. Jaký závěr bychom mohli nad uvedenými informacemi vyzdvihnout? Zásadní je to, že České republice nestačí zastavit propad a současnou stagnaci odvětví dopravního stavitelství. Ani nestačí vrátit se do tempa výstavby D+R cca 20-30 km/rok, což samo o sobě nebude lehké. Jistý příslib budoucího koncepčního přístupu k výstavbě DI, resp. sítě D+R, naznačoval již v loňském magazínu text Luďka Sosny, ředitele odboru strategie MD ČR s tématem Dopravně sektorových strategií (DSS2). Tento dokument byl v závěru roku 2013 schválen, ale sám o sobě obsahuje finančně zajištěný výhled pouze na období OPD 2, a to v rozsahu výstavby D+R cca 155 km, tj. v tempu výstavby spíše nižší než v předchozích obdobích v úrovni cca 20 km/rok. Aby Česká republika dohnala konkurenční výhodu Rakouska v oblasti DI, musí nastartovat rychlost výstavby sítě D+R (dle nového zákona dálnic I. a II. třídy) na úroveň až 50 km/rok. To je teprve cesta ke zpětnému zavření „nůžek“/čar trendů výstavby sítě D+R v České republice a Rakousku, kterého se i při takto vysokém tempu výstavby dočkají až naši vnuci. Akcelerace tempa výstavby páteřní silniční sítě na 50 km/rok je jasná potřeba a výzva, která leží nejen před rezortem dopravy a dopravního stavitelství, ale před celou vládou České republiky.

Ing. Lukáš Mašín,

expert v oblasti dopravní infrastruktury, vedoucí týmu ex-ante hodnotitele dokumentu Dopravně sektorové strategie 2. fáze (DSS2)

Odklad investic do infrastruktury omezuje produkční funkce a snižuje konkurenceschopnost ČR

Vymezení a vyjádření hospodářského přínosu dopravní infrastruktury doznalo v posledních letech značně na významu a je předmětem řady národních i mezinárodních studií a hodnocení.

V principu lze rozlišit dvě kategorie přínosů:

Prímé přínosy dopravní infrastruktury, nepřímé přínosy dopravních výkonů (procesů).

Jako přímé přínosy jsou označovány ty faktory, které zahrnují zejména:

- úspory času,
- úspory energie (PHM),
- snížení opotřebení vozidel,
- snížení nehodovosti

Nepřímé přínosy zahrnují zejména:

- zvýšení počtu pracovních příležitostí,
- zlepšení podmínek životního prostředí (hluk, exhalace) pro obyvatele podél stávajících přetížených komunikací,
- zvýšení hodnoty území vytvářením obchodních a průmyslových zón,
- zvýšení ekonomické síly obcí a měst vlivem zlepšené dopravní dostupnosti,
- zlepšení přístupnosti území pro cestovní ruch a relaxaci obyvatel,
- oživení stavební činnosti při výstavbě dopravní cesty a následné péči.

Produkční funkce

Růst produkční funkce regionů závisí na zdrojích, na sdílení procesů a spolupráci mezi místními a regionálními entitami.

Obecně můžeme produkční funkci zapsat takto:

$$Y = Y(X, PK)$$

Y reprezentuje agregovaný výstup ekonomiky, **X** reprezentuje vektor produkce privátního sektoru (obvykle lidská práce, kapitál, energie a materiálové zdroje), **PK** reprezentuje vektor veřejného kapitálu (tj. dopravní infrastruktura, dostupnost energie, voda, atd.) a služby. Produkční funkce (**PF**) regionu je posílena synergiickými efekty spolupráce mezi místními, regionálními a národními entitami. Celkový přínos je vytvořen kombinací sdílených kapacit a procesů, kde infrastruktura hraje významnou roli.

Hodnota **Y** (agregovaný výstup ekonomiky) představuje výslednou produkční funkci, kterou ovlivňuje doprava a komunikace mezi jednotlivými procesy uvnitř i vně regionu.

Infrastruktura jako veřejný kapitál

Dopravní infrastruktura umožňuje sdílení procesů mezi sídly, výrobními aglomeracemi a distribuční sítí. Infrastruktura jako veřejný kapitál slouží všem výrobcům, službám - firmám působícím v regionu - je multiplikativním faktorem privátního kapitálu. Infrastruktura je přidanou hodnotou v podnikání - proto je důležitým faktorem pro rozhodování investorů - v jakém regionu investovat. Teorie ekonomického růstu předpokládá, že růstové faktory ekonomiky silně závisí na dlouhodobých konceptech investic do vzdělání, inovací, znalostního potenciálu a také do infrastruktury energetické, komunikační a zejména dopravní.

Rostoucí zaostávání infrastruktury představuje obrovské ztráty státu, které mají svůj dopad na zpomalený růst nebo v budoucnu i pokles HDP. U dopravní infrastruktury je nebezpečí poklesu úrovně veřejného kapitálu PK díky zhoršování stavu kvality dopravní sítě, což s sebou nese pokles produkční funkce regionů i celého státu.

Prof. Ing. František Lehovec, CSc.,

Stavební fakulta ČVUT v Praze, předseda České silniční společnosti

Dopravní infrastruktura a nástroje pro její dokončení z pohledu strukturálních fondů

I v programovacím období 2014 – 2020 je téma dopravy zcela klíčové a na dostavbu dopravní infrastruktury i rozvoj dopravní obslužnosti případně i nadále největší částka ze všech oblastí, témat a odvětví. Největší suma peněz bude logicky soustředěna v komplexně pojatém OP Doprava, menší pak v Integrovaném regionálním OP a spíše symbolická pak v pražském OP.

Ve vztahu dopravy a evropského financování se na první pohled oproti předchozímu období nic zásadního nestalo. Leč na pohled druhý to nemusí být úplně pravda. Za prvé došlo k redukci prostředků na kohezi jako celek v rámci celé EU; za druhé Česká republika taktéž nebude mít tak velkorysou alokaci jako v období předchozím. A tím pádem taktéž doprava dozná jistou finanční redukci v absolutním vyjádření. Vedle zdrojů ze strukturálních fondů se zde objevuje nový Nástroj pro propojení Evropy (CEF), který především v oblasti železničního dopravního propojení umožní České republice využívat dalších přibližně 30 mld. Kč.

Novinkou jsou též určitá nově zavedená pravidla, která se týkají taktéž projektů v dopravě, které musejí vykazovat souvislost s růstovými opatřeními, musejí být transparentní a s měřitelnými výsledky, musejí splnit tzv. předběžné podmínky – kondicionality, či respektovat integrovaný přístup k území, na kterém se projekty realizují.

Navíc Evropská komise poměrně striktně doporučuje, že v tomto zahájeném období nebude podporovat projekty investující do místních silnic, resp. pouze tehdy, pokud přispívají fyzické, hospodářské a sociální obnově znevýhodněných městských a venkovských společenství a oblastí, nebo pokud poskytují potřebné propojení se sítí dálnic a rychlostních komunikací (při zaměření se na nové silnice nebo na jejich výrazná zkvalitnění), případně tam, kde doplní chybějící přeshraniční spojení. Alfou a omegou nového období je tak Transevropská dopravní síť (TEN-T) a komunikace, které na ni navazují; ostatní mají jen velmi omezenou možnost podpory z evropských zdrojů.

Stav dopravní infrastruktury poměrně autenticky vyhodnocuje základní strategický dokument pro čerpání fondů EU v novém období v České republice, Dohoda o partnerství, když mj. říká, že „registrujeme stále poměrně značnou absenci některých částí sítě TEN-T, nedostatečné napojení

sítě TEN-T na regionální infrastrukturu, nedostatečně naplněné možnosti v oblasti optimalizace dopravy“. Z toho vyplývající potřebu vidí v pokračování budování sítě TEN-T a infrastruktury, která ji napojuje na regionální síť, v posilování diversity způsobů dopravy v rámci vnitrozemské dopravní sítě a jejich vzájemnou návaznost. Ve stejném duchu jsou pak spatřovány i priority financování v tomto období, tedy další investice do sítě TEN-T a napojení na regionální dopravní síť, investice do dopravních terminálů, které slouží několika druhům dopravy, větší uplatnění technologií, které umožňují součinnost železničních sítí či zavádění inteligentních systémů dopravy.

Podpora v celkové očekávané výši zhruba 6,2 mld. EUR ze zmíněných tří OP, plus částka 1,1 mld. v rámci CEF, nám dává v korunovém vyjádření již makroekonomicky významnou částku převyšující 200 mld. CZK, což v součtu převyšuje **5 % ročního HDP** České republiky a v přepočtu na rok činí přibližně tři čtvrti procenta našeho HDP.

Žádný další podobě významný poptávkový stimul z jednoho zdroje bez významného zatížení domácích veřejných financí ve prospěch rozvoje dopravy jednoduše nenajdeme. Poptávkový stimul však představuje ten spíše defenzivní efekt rozvoje dopravní infrastruktury; za podstatně ambicióznější lze považovat tuto podporu z pohledu rozvoje nabídkové strany ekonomiky, která v dlouhodobějším časovém horizontu napomůže povznést strukturu a kvalitativní parametry české ekonomiky v podobě odpovídající kvality a struktury dopravní sítě, výzkumu a vývoje, inovativního prostředí pro podnikání, šetření nákladů se zdroji či podpory energetické efektivity.

Podíváme-li se na strukturu kohezních prostředků, je poměr mezi zdroji na podporu železniční a silniční dopravy přibližně vyrovnaný s tím, že CEF je tematicky téměř výlučně zaměřen na železniční dopravu.

Jak je již řečeno výše, klíčovým slovem pro podporu dopravních projektů v rámci nového období využívání strukturálních fondů je význam TEN-T a vazba podpořených projektů k této síti. Kohezní podpora v oblasti dopravy zůstane nadále velmi velkorysá, zejména se započtením prostředků pro využití CEF, přestože v relativním vyjádření Česká republika ve výši podpory neztrácí, tak v absolutním vyjádření ano. Klíčová obsahová změna oproti období minulému spočívá v nepodporování rekonstrukcí místních komunikací, které nenavazují na tepny nejvyššího řádu. Jedním ze zásadních doporučení pak může být potřeba poučit se ze zkušeností končícího programovacího období a neopakování negativních zkušeností.

Načrtnuté finanční nástroje a příležitosti tak mohou zcela konkrétně napomoci překonat citelný makroekonomický dopad, vyvolaný poklesem aktivit v oblasti výstavby dopravní infrastruktury počínaje rokem 2010, který lze kumulativně odhadnout až na přibližně 5% HDP (tedy přibližně celé částky kohezní podpory, se kterou se pro nové období počítá) a kdy zaměstnanost ve stavebnictví od roku 2009 poklesla přibližně o 40.000 osob.

Zaměření se na prioritu obnovení výstavby dopravní infrastruktury v zemi ve středu Evropy tak nepředstavuje pouze překonávání handicapu, který vůči západním sousedům máme, a projev využití polohové renty, kterou nám naše geografická lokace nabízí (a kterou zdaleka nevyužíváme optimálně).

Cestování po důstojné dálnici či využívání odpovídajícího a komfortního železničního spojení by tak mělo být stejně samozřejmé jako dostupnost internetu, datových služeb, nejmodernějších ICT. Doposud však můžeme konstatovat pro uplynulých několik let, že jestliže v oblasti využívání výpočetní techniky a informačních technologií registrujeme dvouciferné meziroční nárůsty, v oblasti inženýrského stavitelství v průměru téměř dvouciferné poklesy. Finanční zdroje EU jsou zde připraveny k tomu, aby tento velmi negativní trend zvrátily.

Ing. Petr Zahradník, MSC,
ekonomický analytik a konzultant



Může být páteří síť v ČR dokončena do roku 2030?

Silniční páteří Československa se podle prvního návrhu z roku 1935 měla stát „Národní silnice Praha – Košice“. J. A. Baťa v roce 1937 navrhl silniční magistralu Cheb – Velký Božkov (hranice ČSR s Rumunskem). Dne 15. 11. 1938 je předložen návrh, aby se DÁLKOVÉ SILNICE český nazývaly DÁLNIČE, následně dne 23. 12. 1938 je vydáno vládní nařízení č. 372 o česko-slovenských dálnicích. Chci připomenout, že obě páteře měly Prahu i Brno.

Přeskočíme válečné i 44 let trvající poválečné období v oblasti výstavby dálnic – je všeobecně známé. Usnesením vlády ČR 741/1999 byl definován rozsah sítě dálnic a rychlostních silnic. Na mapě republiky je vidět onen záměr a také skutečný stav k 1. 7. 2013, který se dodnes nezměnil.

Definovaný cílový rozsah páteří sítě je v délce 2153 km (zbyvá dokončit přes 900 km).

Srovnáme-li pozici ČR v EU, tak my máme dnes 9,98 km dálnic na 1000 km² plochy republiky, Rakousko 26,97 km, Francie 21,72 km a např. Německo 36,07 km/1000 km². Pro současné tempo přípravy a výstavby se zdá opravdu rok 2030 jako termín dokončení páteří sítě nereálný.

Jak naše Společnost pro rozvoj silniční dopravy v ČR, tak také celá řada nevládních organizací (HKČR, SPD, SPS) permanentně připomínáme

problémy, které brzdí výstavbu (příprava staveb, legislativa, finanční zajištění, výkupy pozemků, profesní kvalita a stabilita investora ŘSD, atd.) a navrhuje cesty, jak tyto „brzdy“ řešit. Vliv stavu a kvality dopravní (silniční) infrastruktury na konkurenceschopnost ČR je pro veřejnost i politické vedení naší republiky všeobecně známý, není třeba o přímé úměře obou parametrů pochybovat.

Z historie a zkušeností jiných se můžeme vždy poučit. A francouzský příklad je jedním z návodů, jak byla podobná situace, v jaké se v ČR nyní nacházíme v oblasti dobudování silniční sítě, už dříve vyřešena.

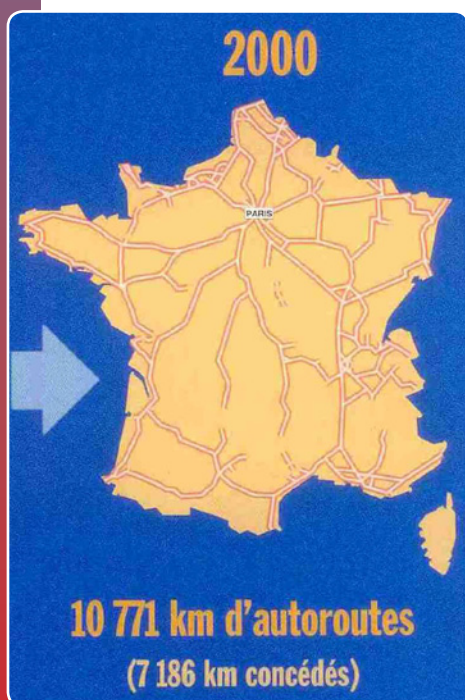
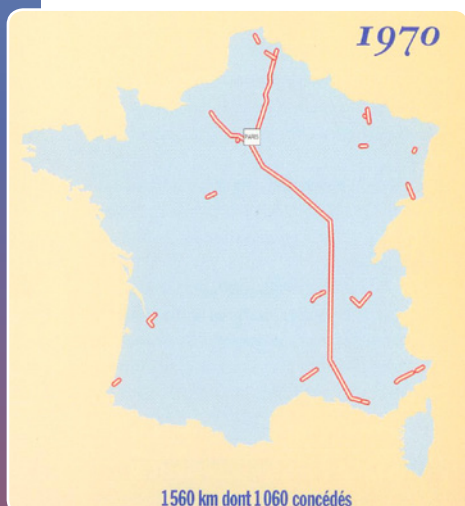
Cituji z článku týdeníku EURO 37/2014 z 15. 9. (autor JUDr. Pavel Smutný): „Naše infrastruktura je zhruba na úrovni francouzské na počátku 70.

let minulého století, o 50 let zpožděná.“ Pod tato slova se podepisuji.

Mapa Francie prezentuje stav dálniční sítě v roce 1970 (z 1560 km je 1060 koncesně provozováno). Druhá mapa z roku 2000 (10 771 km dálnic, z toho 7 186 km koncesovaných) ukazuje impozantní nárůst za pouhých 30 let. Co se stalo za zázrak? Jednoduché řešení – francouzské vlády a parlamenty tohoto období rozhodly kladně o vstupu soukromého kapitálu do dálniční výstavby – koncesní společnosti dostaly možnost už postavené dálniční úseky provozovat, nové pak stavět a provozovat. Stát převzal roli aktivního partnera ve spolupráci s privátním sektorem. Ve finále pak, po roce 2005, se dálniční síť ve Francii, v převážné míře, na základě státem udělených koncesí dostala do rukou soukromého sektoru. Opakuji, že to je jedna z cest, jak mít jistotu, že v roce 2030 páteří síť dálnic a rychlostních silnic u nás mít můžeme. Ale bez aktivní role státu to určitě nebude.

Ing. **Bořivoj Kačena**,

předseda představenstva Společnosti pro rozvoj silniční dopravy v ČR



Železniční infrastruktura a dopravní politika EU

Státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) plní funkci vlastníka dráhy a zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty. Díky kvalitně připraveným projektům a možnosti čerpat prostředky z fondů EU se stav železniční infrastruktury v České republice každým rokem zlepšuje. Ač se na první pohled nemusí zdát posun výrazný, ohlédneme-li se zpět o pět či deset let, lze již dostatečný nárůst kvality zřetelně pozorovat, zejména pak na páteřních tratích.

Česko má příležitost čerpat na modernizaci železnic v dotačním období 2007–2013 (s dvouletým přesahem do konce roku 2015) z Operačního programu Doprava (OPD 1) celkem 393,5 milionu eur. Úspěšně dočerpání prostředků z tohoto evropského fondu, stejně jako kvalitní příprava staveb pro další programové období 2014–2020, je pro SŽDC samozřejmě prioritou.

Dne 9. července 2014 vláda schválila návrh čerpání evropských dotací na podporu výstavby dopravní infrastruktury. Oproti původnímu návrhu vláda o téměř

8% navýšila podíl pro železnici na úkor silniční infrastruktury. Celkem plánuje resort dopravy z Operačního programu Doprava 2014–2020 (OPD 2) přerozdělit 4,696 miliardy eur (téměř 129 miliard korun), přičemž na železnici má připadnout zatím jen 52% této částky. Evropská komise požaduje, aby na podporu železnice připadlo 60% čerpaných dotací. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (angl. zkr. TEN-T) definuje rozsah tzv. hlavní sítě (angl. Core Network). ▶

Ta má být vybudována či modernizována do roku 2030. Součástí hlavní sítě jsou nejen již provozované konvenční tratě, ale i tratě tzv. Rychlých spojení (RS), jež zahrnují vysokorychlostní tratě pro rychlost 250 km/h nebo vyšší, ale také modernizované konvenční tratě pro rychlost přibližně 200 km/h. Rychlá spojení jsou zastoupena třemi úseky železničních tratí: Praha – Lovosice, Brno – Vranovice a Brno – Přerov. Nejbližší k realizaci má v současnosti zatím poslední z nich, pro kterou je zpracovávána studie proveditelnosti a kde se předpokládá zahájení výstavby v roce 2019. Po realizaci Rychlých spojení se výrazně zkrátí cestovní doba mezi významnými městy v České republice (např. zkrácení jízdní doby Ostrava – Brno o cca 45 minut), podstatně se zvýší propustnost konvenčních tratí s pozitivními dopady na příměstskou dopravu i nákladní dopravu, dojde ke snížení hlukové zátěže a v neposlední řadě dojde k napojení dosud železniční dopravou neobsluhovaného Letiště Brno-Tuřany.

Kromě OPD bude zdrojem financování pro významné projekty na železnici také CEF (Connecting Europe Facility) – Nástroj pro propojení Evropy, který je určen pouze pro projekty v rámci hlavní sítě TEN-T (Core Network). Předpokládaný objem pro železnici v rámci prvního balíčku – tzv. „národní obálky“ činí cca 27 mld. Kč, přičemž první výzva CEF pro členské státy EU byla zveřejněna v září 2014, s termínem pro předložení nabídek do 26. února 2015. Využití programu CEF se předpokládá zejména na modernizaci železničních uzlů Praha, Brno, Ostrava, Česká Třebová, Pardubice, na optimalizaci traťových úseků Praha hl. n. – Praha-Smíchov, Praha-Smíchov (mimo) – Beroun a na modernizaci tratě Praha – Kladno s napojením na Letiště Václava Havla Praha.

Aktuální ukázkou rozvoje železniční infrastruktury na Moravě je probíhající modernizace zbývajících částí III. železničního koridoru mezi Bohumínem a státní hranicí se Slovenskem v Jablunkovském průmysku. Na již dokončené úseky Bohumín – Dětmárovice, Český Těšín (mimo) – Bystrice a Bystrice – státní hranice CZ/SK navázala v letošním roce modernizace stanice v Českém Těšíně. Zbývajících úsek Dětmárovice – Český Těšín (mimo) je v současnosti ve fázi projektové přípravy. Další významnou stavbou, která navazuje na modernizaci koridorových tratí, je vybudování nového napojení Letiště Leoše Janáčka Ostrava na železniční síť, které je realizováno za úzké spolupráce SŽDC a Moravskoslezského kraje.

Ke zvrácení nepříznivého trendu nákladní dopravy, kdy je stále většina přeprav uskutečňována po silnici, by mohlo přispět plnění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 a č. 1316/2013, jež se týkají zřízení evropských železničních nákladních koridorů (angl. Rail Freight Corridors, zkr. RFC). Českou republikou procházejí tři z celkem devíti nákladních koridorů, u dalšího je ČR zatím jen pozorovatelem:

- RFC 5: koridor Balt – Jadran (termín zprovoznění k 10. 11. 2015): Gdyně / Šwinoujście – Katowice – Ostrava / Žilina – Vídeň – Klagenfurt – Udine – Benátky / Terst / Boloňa / Ravenna, resp. Graz – Maribor – Lublaň – Koper / Terst,
- RFC 7: koridor Orient/Východo-středomořský (zprovozněn 10. 11. 2013): (Bremerhaven / Wilhelmshaven / Rostock / Hamburg – Praha – Ví-



Schéma možného cílového stavu tratí Rychlých spojení (RS) v České republice (© SŽDC, 2014).

deň / Bratislava – Budapešť – Vídeň – Sofie – Atény, resp. Bukurešť – Constanța (nová větev Burgas / Svítlengrad – bulharsko-turecká hranice bude zprovozněna ke stejnému termínu jako napojení koridoru na SRN v roce 2018),

- RFC 9: Česko-slovenský koridor (zprovozněn 10. 11. 2013): Praha – Horní Lideč / Ostrava – Bohumín / Havířov – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou / Maťovce (slovensko-ukrajinská hranice), koridor bude v roce 2020 sloučen s koridorem Rýn – Dunaj (Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Norimberk / Strasbourg – Stuttgart – Mnichov – Praha),
- RFC 8: Severní moře – Balt (termín zprovoznění k 10. 11. 2015): Rotterdam / Bremerhaven / Antverpy – Berlín – Terespol / Kaunas, s předpokládaným napojením ČR v roce 2015: Praha – Kralupy nad Vltavou / Lysá nad Labem – Děčín – Dráždany – Falkenberg – Hannover.

Významnou prioritou pro SŽDC je bezesporu zvyšování bezpečnosti na železnici. Jedním z významných příspěvků je program modernizace železničních přejezdů, který probíhá v letech 2013–2014 a zahrnuje modernizaci zabezpečovacích zařízení na cca 400 železničních přejezdech – vybavení přejezdů závorami, zlepšení stávajících

rozhledových a technických parametrů přejezdů, v krajním případě jejich rušení a nahrazení podjezdy či nadjezdy.

Otevření železničního trhu klade vysoké požadavky na zajištění interoperability konvenčních tratí. Pro období do roku 2020 se SŽDC soustředí na vybavování tratí moderními technologiemi, zejména na rozšiřování ERTMS (Evropský systém řízení železniční dopravy), který zahrnuje GSM-R (Globální systém pro mobilní komunikace pro železnici) a ETCS (Evropský vlakový zabezpečovací systém jako náhrada zastaralého národního vlakového zabezpečovače LS).

SŽDC uskutečňuje v současné době rekordní objem investičních počínů. Ve všech segmentech naší činnosti máme na paměti naši vizi – být moderní, pružnou a zákaznický orientovanou organizací zajišťující rozvoj rychlé, kvalitní a kapacitní železniční sítě jako nedílné součásti evropského železničního systému. Hlavním cílem přitom zůstává vytvářet předpoklady pro posílení tržní pozice železniční dopravy v národním i mezinárodním měřítku.

Ing. Pavel Surý,
generální ředitel Správy železniční dopravní cesty,
státní organizace

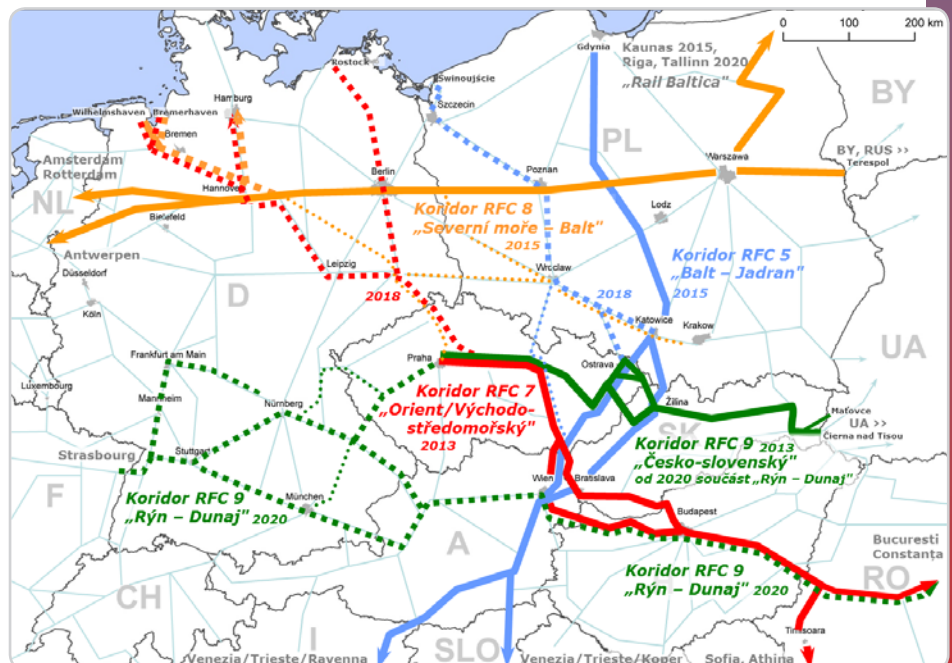


Schéma trasování železničních nákladních koridorů RFC vedoucích přes Českou republiku s termíny zprovoznění jednotlivých koridorů a jejich větví (© Ministerstvo dopravy, 2014).

Rok 2014 – rok promrhaných příležitostí

Stavebnictví nebylo pro předchozí vládu předmětem jejího prioritního zájmu. Ne-reagovala na výstražné signály a požadavky na opatření ke zmírnění následků krize, které předkládal Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR.

Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR s vládou spolupracuje na celé řadě opatření, která by měla pozici stavebnictví zlepšit. Připadám ale mnohdy, že existující problémy nejen dopravní infrastruktury, ale celého stavebnictví jsou bagatelizovány.

Značným přínosem pro nás je vytvoření pozice náměstka pro stavebnictví na ministerstvu průmyslu a obchodu, který je pro nás garantem jak prosazování zájmů stavebnictví, tak i koordinace roztržitých pravomocí jednotlivých ministerstev v oblasti investiční výstavby. Tou se bude zabývat Rada vlády pro stavebnictví, jejíž zřízení připravuje k projednání ve vládě ministerstvo průmyslu a obchodu.

Nevyhovující legislativa

Obecným a v současné době nejzávažnějším nedostatkem v legislativní oblasti je chaotický právní systém. Ovlivňuje nepříznivě nejen podnikatelské prostředí, ale dopadá na běžné adresáty právních norem, což se projevuje obecnou neúctou k právu.

Snahou ústředních orgánů státní správy by měla být zásada akceptovat evropské právo skutečně jen v nezbytném rozsahu, zabránit snaze rozšiřovat povinnosti ČR nad rámec

Směrnice zpřísňování pravidel zvyšováním „prahových hodnot“. Pro příklady, že je to možné, nemusíme chodit daleko, podívejme se na Slovensko, do Německa, Rakouska. Aktuálně nejzávažnějším legislativním problémem je připravená **novela zákona o posuzování vlivu záměrů na životní prostředí (EIA)**, která byla vyvolána výsledky řízení před EK pro porušení smlouvy při aplikaci uvedeného zákona – infringement. Jde nad rámec požadavků Komise a důsledky přijetí novely pro výstavbu jsou skutečně alarmující. Zásadním způsobem zasahuje do stavebního zákona tím, že vylučuje možnost spojení řízení o posuzování vlivů se stavebním řízením. Procesy EIA procházejí všemi fázemi povolení, ale přecházejí nově dokonce i do případných změn rozestavěných staveb před jejich dokončením.

Výrazným zhoršením je rozšíření možností tzv. dotčené veřejnosti zasahovat do řízení. Pokud novela zákona v navrženém znění k 1. 1. 2015 nabude účinnosti, bude velmi vážně ohrožen proces přípravy a realizace staveb, některá povolení řízení se vrátí zpět na po-

čátek projednávání záměrů a u rozestavěných staveb bude docházet k jejich zastavení. To významně negativně ohrožuje i přípravu staveb financovaných z prostředků EU, takže konečným důsledkem bude (bez ohledu na infringement), že alokované prostředky nebudou možné fakticky vyčerpat.

MMR rozhodlo o zpracování **technické novely zákona o veřejných zakázkách s předpokladem účinnosti k 1. 1. 2015**. Neobsahuje však zvýšení limitu pro jednací řízení bez uveřejnění na 50 % a nestanovuje ani výkladem, že současný limit 20 % se netýká dodatečných prací, ani nepředstavuje saldo vícepráce/méněpráce.

Současně zpracovává MMR **nový zákon o veřejných zakázkách**, který je transpozicí směrnice Rady a Parlamentu EU. SPS se aktivně účastní práce v expertní skupině MMR, kde prosazujeme naše základní požadavky.

Ministerstvo pro místní rozvoj intenzivně pracuje na **novelě stavebního zákona**. Cílem je zjednodušit procesy povolování staveb snížením počtu správních řízení, omezením počtu odvolacích řízení a posílením působnosti tzv. speciálních stavebních úřadů. SPS tento proces podporuje a účastní se jednání v pracovních skupinách.

V gesci Ministerstva dopravy je připravován **zákon o liniových stavbách**. Je reakcí především na neúnosnou situaci v přípravě liniových staveb. Cílem samostatné právní úpravy pro urychlení dopravních staveb je vytvořit podmínky pro zkrácené řízení stavební i vlastňovací. Zákon však řeší pouze omezený okruh liniových staveb, do dopravních zahrnuje vodní cesty. Liniovými stavbami z hlediska jednotné právní úpravy jsou také stavby další technické infrastruktury v gesci MPO.

Do vládního prohlášení byl přijat úkol zavedení **institutu státní expertizy** pro veškerou investiční výstavbu. Ministerstvo pro místní rozvoj vytvořilo pracovní skupinu expertů, která se přípravou právní úpravy zabývá, jejím členem je i SPS.

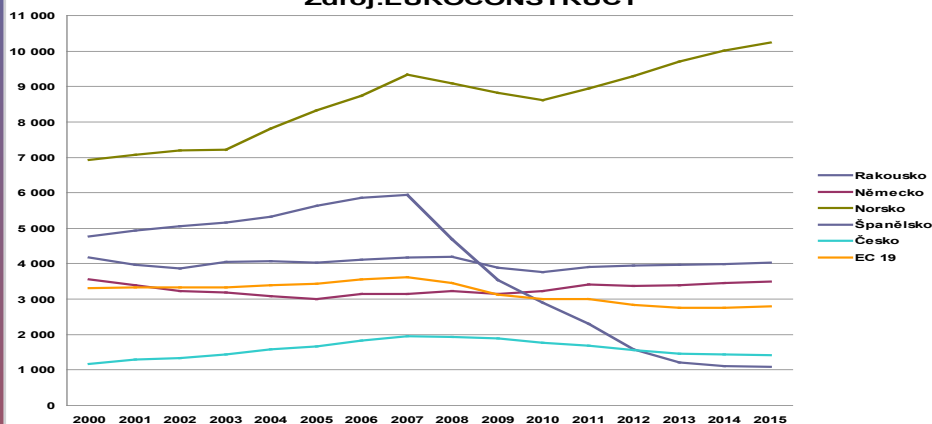
Více důvodů krize dopravní infrastruktury

Stav dopravní infrastruktury je limitujícím faktorem pro růst konkurenceschopnosti republiky, podporu rozvoje podnikání a zlepšení dopravní dostupnosti obyvatelstva.

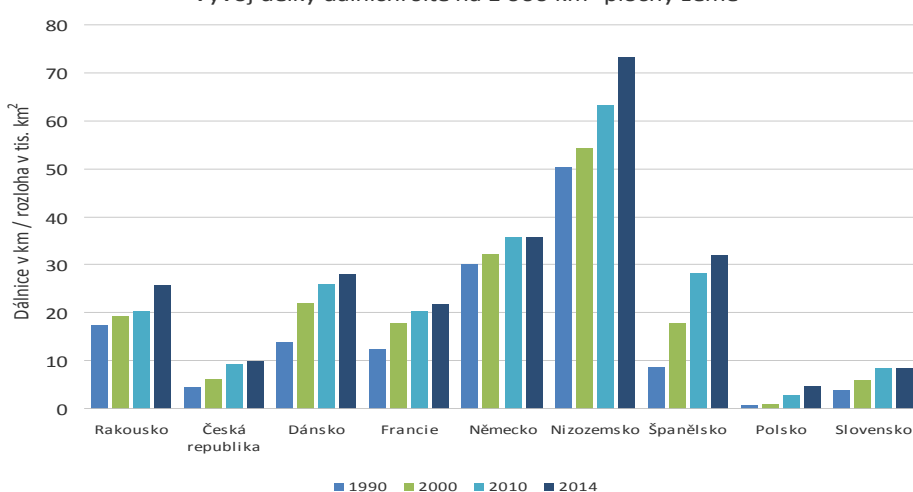
Klíčovou oblastí pro zlepšení situace je investorská připravenost staveb. Velká přetřžka v plynulosti přípravy je pozůstatkem neblahého působení ministra Barty. Bohužel se tento výpadek nepodařilo dodnes dostatečně odstranit. Proto by trvalým předmětem jednání vlády ČR mělo být hodnocení investorské připravenosti významných staveb, např. s rozpočtem nad 500 mil. Kč. Realizace investorské přípravy mnohdy není pouze v kompetenci jednoho ministerstva.

Dalším důvodem je legislativní nedostatečnost, především zákon o veřejných zakázkách a jeho soudobá interpretace, zaměřená na posuzování nabídek pouze kritériem nejnižší ceny. Malá občanská statečnost a mnohdy neodbornost zadavatelů jsou příčinou nedokonalé vypisování výběrových řízení, odvolávání uchazečů. ▶

Intenzita výstavby (Euro na obyvatele, stálé ceny)
Zdroj:EUROCONSTRUCT



Vývoj délky dálniční sítě na 1 000 km² plochy země



K tomu přispívají významně tzv. občanské iniciativy, kterým současná legislativa poskytuje stále větší prostor.

K současné neutěšené situaci ve výstavbě dopravní infrastruktury nemalým dílem přispívá i personální nestabilita v rozhodujících orgánech. Exemplárním negativním příkladem je ministerstvo dopravy, kde se za posledních 5 let vystřídal 7 ministrů dopravy, vesměs politiků bez základního vědomí o problematice rezortu. Žádnému z nich se nepodařilo vyřešit problémy infrastrukturních staveb, někteří svým laickým a populistickým přístupem způsobili značné škody zastavováním rozestavěných staveb a zejména zastavením přípravy staveb, což ve svém důsledku znemožňuje čerpání evropských fondů. Stejná situace je v organizaci Ředitelství silnic a dálnic, která je institucí říze-

nou ministerstvem. V důsledku zcela chybného řízení odešla většina odborníků, kteří složité problematice přípravy a realizace dopravních staveb rozuměli. Na postu generálního ředitele ŘSD se vystřídal za 5 let 7 vesměs náhodně vybraných uchazečů, kteří nedokázali konsolidaci organizace ani začít.

Proto je nezbytná analýza příčin špatné situace v minulých obdobích a přijetí takových opatření, která by opakování předcházela. Není možné, aby byla veřejnost informována adekvátními a nezkrasenými údaji, jako například, že v příštích dvou letech se 1 200 kilometrů českých rychlostních silnic a dálnic má rozrůst zhruba o dalších 200 km.

Ing. Václav Matyáš,
prezident

Svazu podnikatelů ve stavebnictví v ČR



Jak dál v budování dálnic a rychlostních cest – příklad ze Slovenska

O pokračující krizi a přešlapování na místě v rozvoji silniční dopravní infrastruktury v České republice v posledních několika letech se již popsalo poměrně hodně. Kromě negativních dlouhodobých dopadů na české stavebnictví má velmi nepříznivé důsledky na čerpání příslušných fondů EU, na růst nezaměstnanosti nejenom ve stavebnictví, ale také v dalších navazujících oborech a celkově na ekonomiku státu.

Jak ze situace ven? Tady je příklad ze Slovenska. Na Slovensku byl vývoj ve stavebnictví v letech 2010-2012 podobný jako v České republice, přijatá restriktivní opatření, zastavení 2 ze 3 připravených PPP projektů výstavby dálnic, vyvolala obdobné nepříznivé účinky na sektor inženýrského stavebnictví. Od druhé poloviny r. 2012 se rozvoj dálniční sítě ve SR a maximalizace čerpání prostředků EU z programového období 2007-2013 staly prioritami vlády vzešlé z předčasných parlamentních voleb. Byl schválen „Strategický plán rozvoje dopravní infrastruktury SR do roku 2020“, připraven Ministerstvem dopravy, výstavby a regionálního rozvoje, jako dlouhodobý strategický dokument. Dokument definuje zatížení silniční sítě SR, rozvoj jednotlivých oblastí Slovenska a napojení na okolní státy ve smyslu multimodálních koridorů EÚ a definuje priority výstavby dálnic a rychlostních cest v následujících letech. Návazně Národní diaľničná spoločnosť přijala v r. 2013 strategii pro r. 2014-2018 s jedním ze strategických úkolů – vybudovat dálniční síť. Byla také přijata novela zákona č.25/2006 Zb.z., o veřejných zakázkách s cílem zefektivnit a zrychlit procesy veřejné soutěže, s účinností od léta 2013. Veškeré výše uvedené aktivity vytvořily bázi pro zásadní zvýšení dynamiky přípravy a výstavby D a RC na Slovensku.

V oblasti výstavby byly úspěšně ukončeny soutěže na dodavatele stavební části ať už dle podmínek červené anebo žluté knihy FIDIC. Investiční úsek NDS má v současnosti rozestavěno 13 úseků D a RC v celkové délce 139,6 km (stav ke 30. 9. 2014), seznam úseků viz tab. Jde pouze o novostavby, v těchto úsecích nejsou zahrnuty akce modernizace dálniční infrastruktury a zvýšení bezpečnosti již provozovaných úseků, které celý objem

investic ještě zvyšují. Jde z pohledu historie Slovenska o unikátní čísla, a dnes je velkou výzvou a zodpovědností pro slovenské stavebnictví tyto objemy po několikaletém propadu zvládnout.

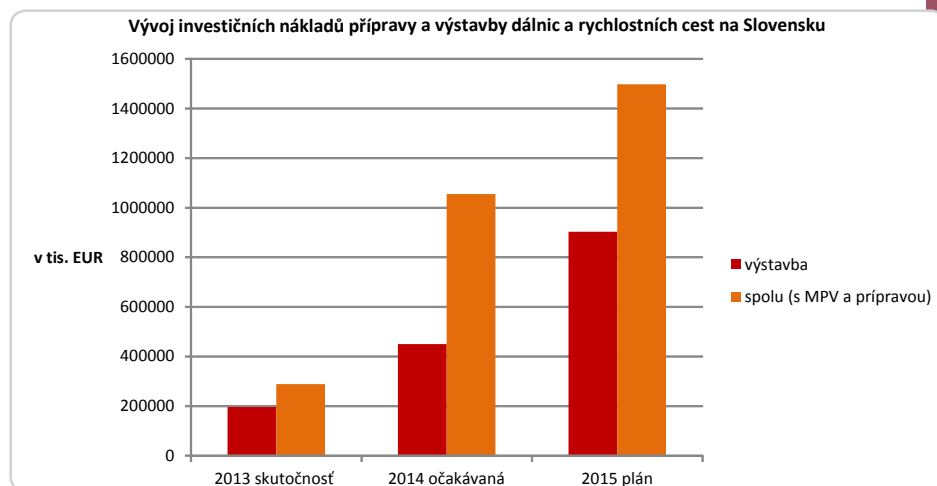
V oblasti přípravy probíhají aktivity se stejnou dynamikou jako v oblasti výstavby. Je samozřejmou snahou připravit se na čerpání prostředků, které budou k dispozici na výstavbu D a RC v programovém období 2014-2020 v rámci OPII. Důležité je neopakovat chybu z předchozího programovacího období a vyhnout se riziku nevyčerpání těchto prostředků z důvodu nedostatečné přípravy. V přípravě je v současnosti 20 strategických úseků D a RC a dalších 63 staveb, což představuje opravdu výjimečná čísla. Tyto aktivity nejsou na veřejnosti tak viditelné jako výstavba, ale pro kontinuální investiční strategii jsou naprosto zásadní. Jak je patrné z rozdílu celkových investičních nákladů a nákladů na výstavbu v grafu meziročního nárůstu, investiční náklady na přípravu všech těchto

projektů včetně MPV dosahují téměř stejných objemů jako na běžící výstavbu.

Pro úspěšné zvládnutí množství úkolů a projektů se vynořuje otázka výrazného zvýšení výkonu uvnitř NDS a to nejenom investičního úseku. To není možno zvládnout prostým extenzivním zvýšením počtu zaměstnanců. Kromě nezbytné personální stabilizace jde o změnu systému řízení projektů kupř. řízením podle cílů. Ve fázi realizace je pilotní projekt procesního řízení, důraz se klade na individuální přístup a odpovědnost každého specialisty, a současně týmovou práci jednotlivých skupin včetně kooperace s externími partnery.

Z tohoto pohledu nejde nezmínit také některé problémy. Větší poptávka v kombinaci s trendem otevřeného trhu přináší do procesů výstavby i přípravy také snížení kvality a nekompetentní firmy. Někteří dodavatelé kupř. projektových prací nejsou schopni ani po opakovaných urgencích dodat dílo tak, jak se zavázali, na základě čeho pak dochází ke značným časovým skluzům. Snahou do budoucna je změnit smluvní a soutěžní podmínky s cílem maximalizovat důraz na kvalitu také u externích partnerů.

Ing. Pavol Kováčik, PhD., MBA,
místopředseda představenstva
a investiční ředitel NDS, a.s.



Na česko-slovenských diaľniciach pozitívne správy s ALE

V roku 2014 boli štyri konferencie (Luhačovice, Žilina, Ostrava) s podporou EU, ktoré organizovala, alebo na ktorých participovala SOPK Žilina a súvisia so s efektívnosťou dopravy pre podnikateľov a investorov.

Ekonomická efektívnosť: Dialnice prioritne stavať tam, kde je hlavný európsky koridor a vyššia intenzita dopravy.

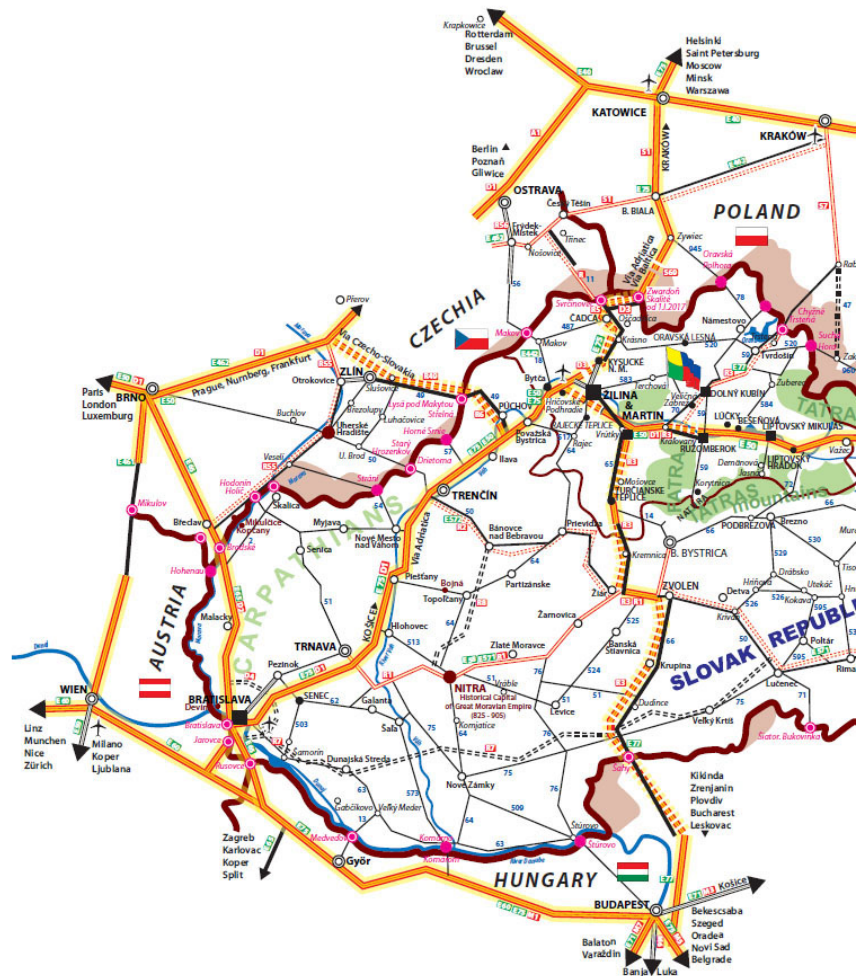
80 percent obchodu Slovenska smeruje na západ a sever Európy. Týmto potrebám ekonomiky nezodpovedali od roku 1999 priority SR napájania sa na susedov nadradenou diaľničnou infraštruktúrou. V smere na Česko a Poľsko sa výstavba buď spomalila alebo zastavila v roku 1999. Dokonca do Poľska sme miesto kontinuity zastavili výstavbu D3, hlavného európskeho koridoru VI. Na cestu prvej triedy sme obmedzili dopravu po roku 2000 značkou do 7,5 tony, pritom Poľsko stavalo diaľnicu od hranice SR. Priemyselné komory na to upozorňovali, ale exekutíva dala prioritu úsekom, kde je nižšia intenzita dopravy alebo to nebol hlavný európsky koridor. Extrémom tohto negatívneho vývoja a momentálnej neefektívnosti bola v roku 2011 prioritná výstavba štvorprúdovky R4 z Košíc do Milhošte pre asi 5000 áut za deň podľa sčítania. Pritom Maďarsko nepočítalo zatiaľ so štvorpruhom, pretože je tam podľa nich nízka intenzita dopravy. Tomuto ukazovateľu zodpovedá aj obchod. Na juh zo Slovenska ide 8 až 10 percent exportu. Oproti tomu Česko a Poľsko žiadali o koordináciu, postavili úseky E75, S69 rýchlostných ciest od hraníc SR, ale neboli vypočítaní do roku 2014. SR 13 rokov len oznamovalo diploma-

ticky, že D3 je v plánoch ministerstva. Ani na stavbe súvisiaceho (s Poľskom, Českom, Maďarskom) tunela D1 do Martina sa po roku 2002 nepokračovalo. Až za ministrovania pána Figela postúpila príprava a za pána Počiatka sa v roku 2014 začalo stavať. Okrem toho sú ďalšie, oveľa dôležitejšie úseky diaľnic, ktoré treba prioritne postaviť ako R1 (Korytnica – 7500 áut za deň), a to R7, D4 pri Bratislave, R3 cez Turčianske Teplice (10 000 áut), Kremnicu a R2.

Rok 2014 – pozitívne rozhodnutia

Vo výstavbe diaľnic a rýchlostných ciest zo Slovenska do Česka môžeme po 14 rokoch konštatovať pozitívne správy z hľadiska priorit a tempa. Začala reálne s technikou výstavba vo Svrčinovci pri Jablunkove na hlavnom európskom koridore „Via Adriatica/Baltica“, E75/D3 do Česka a Poľska.

Úsek je dlhý 12 km a vyrieši konečne pre podnikateľov a dopravcov dôstojne podmienky pre dopravu na najkratšej trase z Bratislavy do Ostravy a Varšavy. V prevádzke bude v roku 2017. **Po prvej prioritne na „Via Czecho-Slovakia“ – diaľničného tunela do Martina na E50/D1, priemyselné komory, združenia Žiliny, Ostravy, Katowíc, Maďarska, posudzujú nedostavaný úsek D3 okolo Svrčinovca, Čadce s odborného pohľadu za druhý najdôležitejší na Slovensku.** Tento úsek vyrieši bodovú závalu na severojužnom hlavnom európskom koridore medzi Bratislavou, Budapešťou s najpriemyselnejšou časťou Česka, Poľska a Varšavy. Na úseku pri Čadci intenzita dopravy stúpa, pohybuje sa už medzi 20 až 25 tisíc áut za deň. V ČR v auguste 2014 začala výstavba posledného nedokončeného úseku rýchlostnej cesty E75/11 Trnava – Trnec – Bystřice v smere na Slovensko. V súvislosti s E75/D3 je na Slovensku nutné urýchlene začať stavať v polovičnom profile rýchlostnú cestu R3, prioritne v úseku Martin – Turčianske Teplice – Kremnica v smere na Zvolen a Budapešť.



EXIT HRIČOVSKÉ PODHRADIE - AIRPORT ŽILINA JUNCTION OF MOTORWAY MULTIMODAL TEN-T CORR. E75 & E50, VI. & VA.

E75 D3		NORTH OF EUROPE	
MOSCOW	E30 E105 RUS		
WARSZAWA	E30 PL		
KATOWICE	E40 PL		
KRAKOW	E40 PL		
ZWARDON	S69 PL		
OSTRAVA	R5 CZ		
CADCA			

Via Adriatica/Baltica. Na sever Európy

E50 D1		EAST OF EUROASIA	
BEIJING CN	SEUL KR		
DONETSK	R4		
KOSICE	R4		
RUZOMBEROK	R3		
D. KUBIN	R3		
MARTIN	R3		
ZILINA juh			

Na východ - Euro-Ázia

E75 D1		SOUTH OF EUROPE	
BELGRADE	E75 E70 YU		
KOPER	E70 A1 SLO		
BUDAPEST	E75 E60 H		
WIEN, LINZ	E60 E55 A		
BRATISLAVA	E65 D2		
TRNCAVA	R2		

Via Adriatica/Baltica. Na juh Európy

E50 D1		WEST OF EUROPE	
PARIS	E50 E15 F		
NÜRNBERG	E45 D		
PRAHA	E50 E55 CZ		
BRNO	E65 D2 CZ		
ZLIN	R49 R55 CZ		
PUCHOV	R6		

Via Czecho-Slovakia. Na západ Európy

V smere na Česko je tu jedno veľké „Ale“ na „Via Czecho-Slovakia“ z Púchova do Zlína – čas. Rýchlostná cesta R6/R49 spájajúca slovenskú a českú D1 by sa mala začať stavať reálne až v roku 2018 s dokončením 2022. Momentálne sa rieši štúdia realizovateľnosti, možno prepadne EIA.

Je chvályhodné, že R6 a R49 sa dostalo do agendy predsedov vlád od roku 2013 a prezidentov SR a ČR. Treba, túto agendu udržiavať s tým, aby dali úlohy ministerstvám začať výstavbu skoršie, v roku 2016 na úseku Púchov-Mestečko. Úsek Mestečko – Střelná navrhnuť v prvej etape stavať iba v polovičnom profile a začať stavať skoršie v roku 2018. K tomu urýchliť aj prípravu. Úsek

Střelná-Vizovice doporučujeme presadzovať tiež momentálne v polovičnom profile, aby bol rýchlejší prechodný cez Jaspers a exekutívu EÚ.

Radi registrujeme, že úsek Hulín – Fryšták – Zlín ide budúci rok do výstavby.

Prečo by to tak malo byť. Pretože nepostavená R6 blokuje plynulý obchod a dopravu medzi západom a východom Európy, medzi SR a ČR: Košice-Martin-Zlín-Brno-Praha-Nemecko. Okrem toho Európska únia vzhľadom na dôležitosť „povýšila“ R6/R49 na hlavný európsky koridor od roku 2014.

SOPK Žilina podporuje stratégiu rozvoja vodnej dopravy medzi SR, ČR, PR. Spolu s partnermi z komôr z Katowic, Opole, Moravsko-

slezského kraja a so Združením pre rozvoj MSK nesúhlasíme s prepojením vodnou cestou cez Kysucký región a Jablunkovský priesmyk. Nakoľko v Rakúsku je nepriechodné splavniť Moravu k Dunaju, navrhujeme zväziť prepojenie trasou Dunaj-Váh-Morava-Odra v trase Komárno-Piešťany-Veselí nad Moravou-Přerov-Ostrava-Kozle, súčasne so splavením Váhu po Žilinu. V súčasnosti je Váh splavnený po Šaľu a od Madunic je vodný kanál pre lode postavený až po Žilinu. Treba len dokončiť plavebné komory. Toto riešenie je výhodné aj pre Slovensko a Česko.

Jan Mišura, riaditeľ Slovenská obchodná a priemyslová komora, Žilina

System hospodárenia s mostnými objektmi

Základným predpokladom rozvoja spoločnosti a fungovania ekonomiky štátu je doprava. Jej význam trvale narastá, čo vidíme najmä v súčasnej dobe u nás aj v zahraničí. Preto sa v našich podmienkach snažíme rýchlo dobudovať dopravnú infraštruktúru a zabezpečiť tak optimálne fungovanie dopravy.

S nárastom potreby finančných prostriedkov na výstavbu dopravnej infraštruktúry narastá aj tlak na finančné zdroje štátu v súvislosti s údržbou a rekonštrukciami existujúcich dopravných ciest nižších kategórií. V tejto súvislosti sú významné práve prostriedky potrebné na rekonštrukcie mostných objektov, ktoré sú z tohto pohľadu finančne najnáročnejšie. Práve nedostatok finančných zdrojov prinútil správcov mostných objektov riešiť tento problém systémovo formou systémov hospodárenia s mostnými objektmi (SHM). Jednými z prvých krajín, ktoré začali vytvárať vlastné SHM a dosiahli v ňom výrazný pokrok sú Dánsko a Švédsko, ku ktorým sa postupne pripájalo Portugalsko, Slovinsko, Francúzsko, Rakúsko a iné. Od roku 1998 sa v rámci európskeho 4-teho rámcového programu začal vytvárať systém na celoeurópskej úrovni - BRIME (Bridge Management in Europe). Zahŕňa vytváranie databáň mostov v celej Európe. Do tohto programu sa postupne zapájali aj ďalšie krajiny, ako Veľká Británia, Nemecko, Španielsko, Francúzsko, Nórsko a Slovensko. V našich podmienkach, či už v rámci spoločného štátu alebo po rozdelení ČSSR, bolo tejto problematike venované veľa pozornosti. Boli vypracované pomerne sofistikované podklady pre podporu činnosti správcov mostných objektov. Určite si aj mnohí pamätajú rozsiahlu aktivitu pod označením „mostný program“, ktorého úlohou bolo zmapovať a zhodnotiť mosty pozemných komunikácií v rámci celej spoločnej republiky.

SHM sa charakterizuje ako skupina pravidiel, smerníc a procedúr používaných na identifikovanie stratégie riadenia všetkých činností súvisiacich s mostmi. Výraz sa zvyčajne vzťahuje na počítačové systémy, ktoré organizujú a automatizujú tieto pravidlá, smernice a procedúry. SHM pomáha správcovským organizáciám zoznámiť sa s ich úlohami, ako inventarizáciu majetku a databázou prehľadov, systematizovať spôsob plánovania údržby,

opráv a rehabilitácie, optimalizovať prerozdelenie finančných zdrojov a zvyšovať bezpečnosť užívateľov mostov.

Najdôležitejšiu operáciu v celom SHM predstavuje hodnotenie existujúcich mostných objektov. V zásade sa aplikujú dva spôsoby hodnotenia existujúcich mostných objektov. Prvý spôsob vychádza z „okamžitého ohodnotenia“ mostného objektu na základe výsledkov dohľadacej činnosti používajúc rôzne klasifikačné postupy. Jedná sa o metódy s výrazným podielom subjektívnej formy hodnotenia aplikujúce rôzne postupy zohľadnenia zistených porúch na spoľahlivosť mostného objektu ako sústavy prvkov - „Condition Rating“ v Slovinsku, metóda stupňa poškodenia v Brazílii, metóda CAIES na Ukrajine, metóda „Defects Rating“ v Portugalsku, systémy

SMOK v Poľsku a IQOA vo Francúzsku a pod. Príkladom takejto metódy je aj „Metóda normovej premennej“ a jej ďalšie modifikácie, ktoré sa teraz používajú pre stanovenie poradia mostov na rehabilitácie na Slovensku.

Druhý spôsob vychádza zo spoľahlivostného hodnotenia mostného objektu. V tomto prístupe sa ako základný hodnotiaci parameter preferuje zaťažiteľnosť mosta, ktorá v prípade mostov dráhových komunikácií podmieňuje aj prechodnosť prevádzkového zaťaženia. Takéto hodnotenie predstavuje posúdenie existujúceho mostného objektu zohľadňujúce jeho reálny technický stav. Realizácia tohto prístupu hodnotenia je závislá od schopnosti a možnosti vyjadriť vplyv porúch mostných prvkov na spoľahlivosť celého mosta, najmä na vyjadrení jeho zvyškovej životnosti. Ak do spoľahlivostného hodnotenia premietneme a zohľadníme v ňom aj vplyv aktuálneho priestorového usporiadania na a pod mostom, vplyv významu mosta z pohľadu intenzity dopravy a jeho dĺžky ako aj finančné ▶



vyjadrenie nákladov na potrebné opravy alebo rekonštrukcie, môžeme získať zatiaľ najobjektívnejší spôsob hodnotenia existujúcich mostov.

V nedávnej minulosti sa v rámci 6-teho rámcového programu riešil projekt ARCHES, ktorý sumarizuje najnovšie prístupy z celého sveta s odporúčaniami pre centrálnu Európu a nové krajiny v Európskej únii. Predstavuje nový prístup, ktorý zahŕňa hospodárenie s celou sieťou. Potom SHM je len parciálnou časťou hospodárenia s celou sieťou. V súčasnosti je hospodárenie so sieťou „objektovo orientované“, to znamená, že celková suma finančných prostriedkov pridelených do každej hodnoty dopravnej siete je určená použitím objektovo orientovaného systému hospodárenia (systém hospodárenia s mostmi, systém hospodárenia s vozovkami apod.), pričom tieto systémy pracujú nezávisle od seba, aby optimalizovali použitie pridelených peňazí. V ostatnej dobe sa objavuje nová filozofia o hospodárení s dopravnou sieťou, tzv. „majetkové hospodárenie“ (Asset Management - AM), ktorá dáva do centra používateľa cestnej siete - zákazníka a v tej istej dobe sa pokúša prideliť optimálnu socio-ekonomickú hod-

notu peňazí každému majetku (cesty, mosty, tunely, osvetlenia, zabezpečovacie zariadenia apod.).

Ďalším novým aspektom vstupujúcim do procesu hodnotenia mostných objektov je jednotná európska štandardizácia v podobe Eurokódov. Nové európske normy platia pre navrhovanie nových stavebných konštrukcií a mostov. Pre hodnotenie existujúcich mostov doteraz neboli na jednotnej európskej úrovni normy spracované s výnimkou EN ISO 13822, ktorá je však pre praktickú aplikáciu bez národných príloh nepoužiteľná. Správy mostov pozemných aj dráhových komunikácií si tento problém musia riešiť pomocou smerníc a predpisov, ktoré boli práve v ostatnej dobe modernizované v súvislosti s už platnými európskymi normami. V Českej republike tak boli vydané napríklad TP 224 pre betónové mosty pozemných komunikácií a v rámci SŽDC sa pripravuje vydanie novej smernice „Určovanie zatížitelnosti železničných mostných objektů“, ktorú spracovala Katedra stavebných konštrukcií a mostov Žilinskej univerzity. Tieto smernice rešpektujú modifikáciu úrovne spoľahlivosti existujúcich mostných objektov v závislosti od veku mosta

a plánovanej zvyškovej životnosti. Uvádzajú sofistikované postupy spresnenia návrhových hodnôt účinkov zaťaženia a odolnosti prierezov a prvkov mostných objektov vzhľadom na spresnené vstupné údaje získané dohľadacou činnosťou. Reagujú aj na zmeny v európskych normách, ktoré doteraz naše normy nerešpektovali, resp. neboli k dispozícii (dôsledný prechod na metódu parciálnych súčiniteľov, nové zaťažovacie modely zaťaženia dopravou, spresnenie hodnôt klimatických zaťažení, zrovnoprávnenie plastickej odolnosti prierezov s pružnostným poňatím odolnosti apod.).

Snahou správcov mostných objektov je minimalizovať dopad nedostatku finančných zdrojov na rehabilitácie existujúcich mostných objektov. Táto snaha však vyjde navivoč, pokiaľ ju štátna administratíva nepodporí potrebnou alokáciou finančných zdrojov, bezpodmienečne potrebných aj v rámci opísaných moderných sofistikovaných prístupov ku spravovaniu mostných objektov.

prof. Ing. **Josef Vičan**, CSc.,

Stavebná fakulta Žilinskej univerzity v Žiline

Stane se rok 2014 rokem obratu v přípravě a realizaci staveb pozemních komunikací?

Politická reprezentace nese odpovědnost za minulé libivé, ale neuvážené rozpočtové škrty zejména v oblasti přípravy staveb, ale i za personální stav na MD i na ŘSD ČR jako rozhodujícího investora v oblasti výstavby pozemních komunikací.



MD ČR se letos rozhodlo řešit alespoň jeden segment nahromaděných problémů, a to problém urychlení projekční přípravy staveb. Rozhodnutí koncentrovat 3 správní řízení (EIA, ÚZ a SŘ) do jednoho správního kroku a vynětí tahů dálnic a rychlostních silnic z kompetence územně plánovacího mechanismu bezesporu směřuje k významnému zkrácení lhůt k dosažení stavebního povolení pro liniovou stavbu.

Je veřejně známo, že od zahájení územního řízení, přes výkup pozemků, až po vydání stavebního povolení uběhne minimálně 13 let, zahrne-li do toho sledu i řízení EIA, dostáváme se k 20 letům, než investor zahájí vlastní realizaci. K urychlení směřuje i návrat úrovně cen za výkup zemědělské a lesní půdy na úroveň odpovídající alespoň přibližně cenám stavebních pozemků, stejně jako snaha o prosazení veřej-

ného zájmu na realizaci hlavních staveb české dopravní infrastruktury.

Ministerstvo dopravy začalo konečně přemýšlet nad otázkami koncepčního řešení a nad tvorbou dlouhodobější strategie přípravy investic, tj. pro období finanční pomoci EU s přesahem maximálně n+3, tj. do roku 2023. Na tomto místě chci podtrhnout: ...**plánování přípravy...**“ na rozdíl od současného stavu, kdy **plánujeme REALIZACI** těchto staveb, a to přesto, že na kritické cestě k výstavbě komunikací není realizace samotná, ale její PŘÍPRAVA! Existence závazných plánů přípravy ucelených tahů dálnic a silnic by nejeenom vnesly jasno do záměrů státu v oblasti rozvoje páteřní dopravní sítě, ale současně by zabránily voluntaristickým a amatérským zásahům „odborníků“ typu Gustáva Slamečky odpovědného za první drastické škrty v rozpočtu SFDI v položkách na přípravu staveb, stejně jako politikům typu JUDr. Bárty odpovědného za první masivní devastaci ŘSD, kdysi špičkové investorské organizace, trvající dodnes.

A jaká je konkrétní situace v přípravě zakázek na konci roku 2014?

Kdybych měl stručně zrekapitulovat stav z roku 2013, použil bych nadpis loňského příspěvku: Rok 2013 – další promarněná šance. Po letech 2010 a 2011, kdy se ŘSD nepodařilo vypsat ani jednu zakázku podle Zákona o zadávání, vypsal a vyhodnotilo v roce 2012 ŘSD ČR 19 zakázek. Během roku 2013 se však podařilo vyhlásit pouze 9 dvoukolových užších řízení, z toho 8 reali-

začních dokumentací pro rozšíření dálnice D1 mělo především řešit fatální nedostatek projektů pro čerpání prostředků EU pro prodlouženou etapu (n+2) závěrečného období OPD I. Devátá zakázka pak představovala zhotovení DSP pro stavbu D1 st. 0136 Říkovice – Přerov a měla zajistit podklad pro výkup pozemků pro poslední úsek této národní tepny. Přestože projektové kanceláře poslaly na ŘSD podklady pro vyhotovení prvního – kvalifikačního – kola soutěže již v srpnu 2013, trvalo investorovi vyhodnocení kvalifikační dokumentace přesně rok!

A tak mohly vybrané inženýrské kanceláře podat nabídky pro druhá kola těchto osmi soutěží až v září a pro st. 0136 až v listopadu letošního roku!

Lze tedy shrnout - **výběr projektanta pro relativně jednoduchou revitalizaci dálnice D1 trvá v současnosti déle, než realizace stavby samotné!**



A co zadávání projekčních prací v roce 2014? Světlym bodem Prachařovy administrativy byla oznámení o zadání projektových prací ve dvou krocích – v srpnu a říjnu letošního roku, kdy bylo zveřejněno 10+18 zakázek. Pokrok i v tom, že konečně došlo na **zadání projektových a inženýrských služeb (DÚR/IČ ÚR) pro stavby, které nemají dosud ÚR**. Z 28 vypsaných jde téměř o třetinu takových zakázek (9). Nedojde-li k revolučnímu zkrácení průměrných lhůt přípravy, pak můžeme počítat se zahájením realizace těchto staveb za 12-13 let, tedy nejdříve v roce 2026...

Druhou skupinu oznámených projekčních prací tvoří dokumentace pro tzv. zadání stavby. Těch je většina – 11 a mohou tvořit základ pro čerpání finančních prostředků v druhém období pomoci EU až do roku 2023. Předpokládáme optimisticky, že roky 2015, 2016 a 2017 budou roky hledání projektanta, zpracování dokumentace a výběru zhotovitelů pro těchto 9 staveb. Za tohoto předpokladu a při délce realizace

do čtyř let je možné předpokládat, že tyto stavby a také oněch osm staveb rozšíření dálnice D1 z tendrů roku 2013 budou tvořit první vlnu realizací financovaných v rámci OPD II.

Třetí skupinu oznámených prací tvoří 8 staveb, pro které je požadováno zpracovat DSP a vykonat IČ s cílem vykoupit pozemky a získat SP. Sem můžeme připočítat i „zapožděnou“ stavbu 0136 ze soutěží roku 2013 – realizace by se tedy měla zahájit nejpozději ve stavební sezóně 2020. Do této sezóny zbývá 5 roků...

Za těchto 5 let je třeba:

- Zpracovat DSP včetně dokumentace pro výkup pozemků
- Vykoupit pozemky trvalého záboru, pronajmout pozemky pro dočasný zábor (pro přeložky inženýrských sítí)
- Zřídit věcná břemena pro možnost realizovat podzemní IS v cizích pozemcích
- Vyvlastnit ty majitele pozemků, kteří nebudou i přes zvýšení výkupních cen souhlasit s prode-

jem potřebných parcel a uložit věcná břemena ze zákona pro realizaci podzemních IS pod parcelami těch vlastníků, kteří s uložením těchto vedení za úplatu nebudou souhlasit

- Zahájit stavební řízení a získat pravomocná SP
- Vypsát soutěž na zpracovatele zadávací dokumentace (dokumentace pro soutěž zhotovitelů pro realizaci stavby) a vybrat nejvhodnějšího projektanta
- Vypsát soutěž na zhotovitele stavby a vybrat nejvhodnějšího dodavatele...

Při všem optimismu – propad ve výsledné nepřipravenosti projektů k realizaci bude spíše vysoký... A to se vtírá automaticky otázka, **jak těch několik málo připravených staveb naplní objem pomoci EU připravený v rámci OPD II...???**

Ing. **Radovan Hrnčíř**,
místopředseda SVS Praha pro proj. přípravu staveb, viceprezident České asociace konzultačních inženýrů

Bez kvalitního propojení nebude Evropa růst ani prosperovat

„Je velmi důležité odstranit zbývající technická a administrativní omezení a zaměřit se na podporu inovací, které pomohou vytvořit efektivnější dopravu a jednotný evropský dopravní prostor. Musíme se ujistit, že ve všech druzích dopravy mohou v celé EU služby skutečně fungovat, aniž by byly omezovány státními hranicemi.“ Tato slova pronesla nedávno na půdě Evropského parlamentu nová komisařka pro dopravu **Violeta Bulc**.

Podobné cíle sdílí i Výbor pro dopravu a cestovní ruch, ve kterém z pozice české europoslankyně pracuji. Věřím, že **nová politika EU v oblasti infrastruktury propojí východní část Evropy se západní** a současný nesourodý dopravní systém nahradí sítí skutečně evropská.

Jaký konkrétní dopad mohou mít evropské vize na členské státy včetně České republiky? V rámci nejzásadnější reorganizace politiky EU v oblasti infrastruktury zveřejnila Evropská komise v září letošního roku **zprávu o nové dopravní politice**.

Ta povede ke vzniku efektivní evropské dopravní sítě spojující 28 členských států a podpoří jejich růst a konkurenceschopnost. **V současné době je totiž dopravní infrastruktura v Evropě rozvinuta nerovnoměrně**. V mnoha zemích, které se v nedávné době staly členy EU, neexistuje žádná speciálně vybudovaná vysokorychlostní železniční infrastruktura.

Také jejich dálniční síť je v průměru mnohem méně rozvinutá než ve starých členských státech. Kromě toho, že je nutné vybudovat chybějící spojení, je třeba také evropskou dopravní infrastrukturu rozšířit a zkvalitnit.



Najezdila jsem za svůj život po Evropě statisíce kilometrů a i nyní jsem prakticky stále na cestách. Dopravu bedlivě sleduji jako řidička, pasažérka i politička.

Nová politika ve svém celku přetvoří stávající nesourodý systém evropských silnic, železnic, letišť a kanálů v **ucelenou transevropskou dopravní síť (TEN-T)**. Její realizace se bude opírat o devět hlavních koridorů, na jejichž vytvoření se budou společně podílet členské státy a další subjekty. Každý z koridorů musí zahrnovat tři druhy dopravy, tři členské státy a dva přeshraniční úseky. Cílem je zajistit, aby se **do roku 2050 převážná většina evropských občanů a podniků nacházela ve vzdálenosti maximálně 30 minut od komplexní dopravní sítě**. **V důsledku této politiky se v období 2014 – 2020 ztrojnásobí výdaje EU na dopravu, a to až na 26 miliard eur**.

Dopravní infrastruktura vyžaduje obrovské investice, přičemž velký podíl těchto prostředků

bude vycházet ze členských států. Úlohou Evropy, pokud jde o investice a koordinaci, je vytvářet přidanou hodnotu odstraňováním míst se sníženou průchodností, budováním chybějících spojení a prostřednictvím vytváření skutečně evropské dopravní sítě. Ani tentokrát Evropská unie neopomíjí své ekologické cíle. Sítí TEN-T je hlavním nástrojem dopravní politiky ke splnění obecného cíle, kterým je **snížit emise z dopravy do roku 2050 až o 60 %**.

Dříve, než získají finanční prostředky od EU, prochází všechny projekty TEN-T přísným posouzením dopadu na životní prostředí. TEN-T je ve své podstatě **sítí kombinovaných druhů dopravy**, která umožňuje významný přesun cestujících a nákladu ze silnic na železnice a jiné druhy dopravy. ▶

U soukromých osob je osobní automobil i dnes zdaleka nejběžnější formou dopravy, což je částečně způsobeno jeho používáním na krátké místní cesty a jeho používáním ve venkovských oblastech, kde neexistují jiné možnosti: na procestovaných vzdálenostech se podílí téměř 74 %.

Ačkoli je železniční doprava daleko šetrnější k životnímu prostředí a statisticky bezpečnější než silniční doprava, neodolává příliš úspěšně své konkurenci v osobní ani nákladní dopravě. V současnosti svůj skutečný potenciál železnice nenaplnuje. **Cílem čtvrtého železničního balíčku je zlepšit vnímání železnic u veřejnosti, zvýšit její efektivnost a podíl na evropském dopravním trhu** a dále toto odvětví otevřít konkurenci a zajistit kvalitní přeshraniční služby. Jedním z konkrétních cílů pro následující období je **převést většinu cestujících na střední vzdálenost na železnici** a do roku 2030 ztrojnásobit délku stávající vysokorychlostní železniční sítě EU.

Opravdu musíme zdokonalit, modernizovat a dobudovat infrastrukturu transevropské dopravní sítě. Hlubší integrace silničních, železničních, leteckých a vodních cest (námořních i vnitrozemských) pak vytvoří **plynulý logistický**

řetězec, k čemuž přispěje i odstranění hlavních technických a administrativních překážek a výstavba chybějících spojení, zejména přeshraničních. Celková poptávka po dopravě se také zvýší. Předpokládá se, že **nákladní doprava vzroste do roku 2050 až o 80 %**. Z toho vyplývá, že stávající kapacitní problémy se budou muset řešit ve všech druzích dopravy, nikoliv je v rámci silničních sítí.

Doprava má pro výkonnost evropské ekonomiky zásadní význam, který ještě více zdůraznila nedávná hospodářská krize. Jedním z často zmiňovaných termínů se stal hospodářský růst. **Pro růst je potřebný obchod a obchod potřebuje dopravu**; evropské regiony bez dobrého spojení nebudou ani v budoucnu prosperovat. **Chybějící dopravní spojení**, zejména pak v příhraničních územích, navíc nepředstavují překážku pouze pro ekonomický růst, ale také **zamezují volnému pohybu zboží a osob a rozvoji sousedských vztahů. Příkladem z praxe může být například nevyhovující dopravní propojení Zlínského kraje a Slovenska.**

Navíc dopravní infrastruktura musí být neustále modernizována a rozšiřována, aby vyhovovala potřebám evropského trhu a evropských ob-

čanů. Nezapomínejme, že v minulosti byl vývoj evropské dopravní politiky velmi zdlouhavý a komplikovaný a vedl dokonce až k bezprecedentní žalobě, kterou podal Evropský parlament na Radu Evropské unie za „nekonání“. Rozsudek soudního dvora v roce 1985, následovaný Bílou knihou, byl politickým impulzem, v jehož důsledku se věci daly konečně do pohybu.

Základy společné dopravní politiky pak byly dotvořeny Maastrichtskou smlouvou v roce 1992. Se začátkem nového století se změnil i pohled EU na dopravu a další bílá kniha z roku 2001 znamenala jasnější posun směrem k environmentálně odpovědné dopravní politice.

Po pěti letech následoval přezkum, který ukázal, že je nutné rázněji postupovat proti negativním dopadům dopravy na spotřebu energie a kvalitu životního prostředí.

Zatím poslední bílá kniha z roku 2011 se zaměřila především na kroky, které je ještě potřeba uskutečnit – vybudování integrovaných dopravních sítí sdružujících různé druhy dopravy či zkvalitnění dopravy v zemích, které přistoupily do EU později.

Martina Dlabajová,
poslankyně Evropského parlamentu



Ohlédnutí za konferencí v Luhačovicích

