

# Dopravní fórum

magazín Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě

2019



## ROZVINUTÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA – CESTA K PROSPERITĚ

Dokončená dálnice D137 Přerov-Lipník



4: Luhačovice hostily dopravní konferenci



8: Rozpočet SFDI na rok 2020



13: Železnice se mění před očima

**Z obsahu****Strana 6**

Bez podstatně vyšších investic nikdy nedoženeme Německo, říká ekonom Petr Zahradník.

**Strana 7**

Luděk Sosna představuje současné výzvy rozvoje dopravní infrastruktury v ČR.

**Strana 11**

Aktuální problémy při přípravě staveb dálniční a silniční infrastruktury v ČR pohledem Luďka Mátyla.

**Strana 18**

Martin Smolka: Výstavba a modernizace dálnice D35 v Olomouckém kraji.

**Tiráž**

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

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

Odpovědný redaktor: Libor Žádník.

Kontakt: tel: +420 736 166 116

e-mail: [info@infrastrukturamorava.cz](mailto:info@infrastrukturamorava.cz)

[www.infrastrukturamorava.cz](http://www.infrastrukturamorava.cz)

Datum uzávěrky 8. ročníku:

25. listopadu 2019.

# V roce 2020 pořádáme

## MORAVSKÉ DOPRAVNÍ FÓRUM

**OLOMOUC**

**6. 4. 2020**

## STŘEDNÍ MORAVA

křižovatka dopravních  
a ekonomických zájmů

**LUHAČOVICE**

**24. 9. 2020**

**Kde jedna cesta  
končí, druhá začíná...**

**PF<sub>2020</sub>**



Vážení přátelé, fandové dopravy, i letošní magazín Dopravní fórum přináší bilanční shrnutí hlavních aktivit Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě (SRDIM), ale i pohled na současnou situaci a předpoklady budoucího vývoje infrastrukturních projektů nejen v oblasti střední a východní Moravy, ale v celé České republice. V Olomouci jsme na jaře uspořádali již VIII. ročník odborné dopravní konference „Moravské dopravní fórum“. Na podzim jsme se pak sešli v rámci IX. ročníku mezinárodní konference v Luhačovicích pod názvem „Střední Morava - křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“. Na platformě těchto odborných fór jsme mohli společně diskutovat nejrůznější otázky z oblasti dopravní infrastruktury, legislativy, či ekonomiky na úrovni státu, regionů, obcí a měst.

Výstupy z obou odborných setkání jsme předali našim nejvyšším představitelům, včetně zákonodárců, premiérů a ministrů české i slovenské vlády.

Snaha vlády a především pak MMR o změnu Stavebního zákona, a MD o vládní novelu zákona č.416/2009 sb. „O urychlení výstavby dopravní infrastruktury“ je dobrým nakročením ke zkrácení doby přípravy staveb, která byla v posledních letech hlavní příčinou pomalosti celého segmentu dopravního stavitelství. Vládne zde opravdu alarmující stav, jelikož ČR zaujímá v mezinárodním srovnání 150. příčku ze 190 hodnocených zemí co do délky času potřebného k povolání stavby. Řadíme se tak do kategorie zemí, jako je Honduras, Pobřeží slonoviny, Kamerun, což je nepřijatelné a skandální vysvětlení, které je třeba co nejdříve opravit.

Tato skutečnost se odrazila v příspěvcích mnoha přednášejících především na konferenci v Luhačovicích. Její účastníci ale také ocenili viditelné efekty z posílení finančních zdrojů potřebných pro přípravu jednotlivých projektů, což se reálně projevuje v podstatném urychlení připravenosti jednotlivých staveb pro realizaci. Na druhé straně však projeví znepokojení nad významným rozdílem mezi prioritními potřebami investora a jeho schopností zajistit dlouhodobé financování jednotlivých projektů z rozpočtu SDFI.

Urychlení inženýrské přípravy staveb se nám dnes již projevilo v podobě aktuální realizace cca 198 km silničních a dálničních staveb. Je našlápnuto v letech 2020-21 k zahájení dalších cca 116 km a zprovoznění cca 55 km dálnic a silnic I.třídy. Z toho máme na Moravě cca 126 km staveb připravovaných pro realizaci v letech 2020-21. Toto ukazuje slušný progres inženýrské přípravy a pokud se nám podaří tyto prioritní stavby postupně realizo-

vat, tak konečně překonáme důsledky zastavení projekční přípravy, která byla způsobena chybnými rozhodnutími na začátku tohoto desetiletí.

Taktéž ambiciózní železničářský program na vybudování nových vysokorychlostních tratí v ČR i program na elektrizaci a modernizaci stávajících tratí prezentovaných v Luhačovicích zástupci SŽDC účastníky konference snad přesvědčil, že potřebné odhodlání dohnat zpoždění z minulých dekád oba hlavní investoři, tj. SŽDC i ŘSD ČR, mají.

Dobré zprávy však byly otevřeně torpédovány jinými účastníky konference, kteří namítali, že bez změny zákonů, které zamezí mnohým ekologickým spolkům a aktivistům účelově zasahovat do povolovacích procesů, bude tento ambiciózní program výstavby v ČR vážně ohrožen. Nejenom však vypořádání se s aktivisty je cestou kupředu. Pokud dojde k prezentované akceleraci výstavby dopravní infrastruktury v ČR, tak budeme i vážně narážet na nedostatečnost zdrojů SDFI, potřebných pro realizaci projektů. Tato ekonomická oblast se proto bude muset změnit a napravit rovněž. Např. už pro rok 2021 je možné identifikovat, že pokud budeme stavět vše, co máme v plánu, tak nám bude scházet cca 22 mld. Kč.

Je třeba se proto rychle zaměřit na problematiku financování projektů, nejen pro dva příští roky, ale zejména pro další programovací období EU, které bude charakteristické snižováním evropských zdrojů, enormním úsilím ČR dostavět chybějící infrastrukturu a také oprávněnými nároky správců infrastruktury na výraznější zabezpečení její opravy a údržby.

Věřme, že národní zdroje ČR, ale i prostředky EU, EIB a snad konečně i projekty PPP, můžou tuto otázku systémově a hlavně dlouhodobě vyřešit. Všechny naznačené oblasti a z toho vyplývající úkoly stojí před námi a já věřím, že je postupně "odfajfkujeme" a zařadíme do kategorie splněných úkolů. Proto se i náš magazín opakovaně věnuje těmto důležitým otázkám, aby je stále připomínal a apeloval na jejich splnění.

Bylo by však velmi iluzorní doufat, že mávnutím "kouzelného proutku" nalezneme a zároveň přijmeme razantní legislativní řešení, které současný nenormální stav změní. Úsilí MMR o rekodifikaci stavebního práva má časový předpoklad v roce 2021.

Jeho komplexnost však pojímá úpravu cca 80 souvisejících zákonů, což při současné názorové roztržitéstnosti státní správy a parlamentních formací nedává moc šancí, že se tento ambiciózní plán podaří zcela naplnit. Jsem stále více přesvědčen, že bez zásadní politic-



ké dohody o prioritním tématu: doprava-mobilita, a to napříč politickým spektrem, nemůžeme v reálném čase dobudovat v ČR páteřní dopravní síť (tj. chybějících cca 750 km dálnic, přičemž vysokorychlostní už ani neuvádím). To by však znamenalo, že ČR nebude schopna dlouhodobě udržet konkurenceschopnost ve vybavenosti svého území, což je podmiňujícím předpokladem pro všestranný rozvoj země – krajů – obcí. Proto je třeba podporovat i dílčí a postupná opatření, která budou prospěšná jak pro oblast legislativy, tak i financí. Stojí jistě za povšimnutí, že v oblasti železniční infrastruktury se daří projekty připravovat rychleji, než je tomu u silnic a dálnic. Ve většině případů se však nejedná o nové stopy tras, ale o modernizace, které jsou vedeny právě ve stávajících koridorech.

Mezi velké železniční projekty na Moravě, na jehož koordinaci se SRDIM podílí, je projekt "Modernizace a elektrizace železniční tratě Otrokovice – Zlín - Vizovice", včetně nového moderního Dopravního terminálu Zlín-centrum. Věřím, že slibně pokračující příprava se nám v roce 2022 přesune do skutečné realizace této strategické investice státu, a to za úzké součinnosti privátního sektoru.

Taktéž očekávám, že v roce 2020 postoupíme kupředu i v přípravě dalších projektů na Moravě, jako je např. modernizace železniční tratě „Slovácko“, tj. železnice Vlárská dráha - Slovensko, aj.

Snad se v budoucnosti dočkáme i urychlení přípravy nových rychlých železničních spojení, která by měla protnout Moravu od Prahy na Brno a Ostravu, a také realizace rychlostního spojení Brno – Přerov. ▶

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

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

Dokončení ze str. 3

To však již budou železniční stavby v nových stopách, kde bez razantní změny zákonů se opravdu neobejdeme, pokud chceme tyto stavby skutečně realizovat do poloviny tohoto století...

Vážení přátelé, očekávám, že letošní vydání našeho magazínu opět přispěje k rozpoutání diskuze o zásadních otázkách rozvoje české i slovenské dopravní infrastruktury. Snažili jsme se vybrat témata, která budou zajímavá pro široký okruh našich čtenářů, a to nejen osobnostmi samotných au-

torů, ale i zaměřením jejich odborných textů. Naším cílem je obsáhnout zásadní pohledy na problematiku dopravní infrastruktury v ČR i na Slovensku a zvláště pak na Moravě.

Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě chce být i nadále konstruktivním a sjednocujícím prvkem v řadě partikulárních zájmů se záměrem pomáhat a pozitivně ovlivňovat procesy a cesty vedoucí ke zlepšení současné situace v neuspokojivém rozvoji dopravní infrastruktury.

Chceme i nadále hledat společný přístup také na druhé straně hranice u slovenských kolegů, kteří se potýkají s obdobnými problémy.

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

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

Závěrem mi dovoluji, abych Vám všem poděkoval za spolupráci a popřál Vám radostné Vánoce, pevné zdraví a mnoho úspěchů v roce 2020.

**Libor Lukáš,**

předseda Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě

## Až 10 let. Takové zpoždění nabírají důležité dopravní stavby kvůli špatně nastaveným zákonům

**Jedinou cestou, jak překonat neschopnost státu realizovat páteřní dopravní infrastrukturu v dohledné době, je změna zákonů. Jejich současná podoba způsobuje, že mnohé projekty nabírají zpoždění až 10 let. Reálně tak hrozí, že Česká republika bude čelit komplikacím při čerpání evropských financí. Navíc se ještě více prohloubí zaostalost dopravní infrastruktury oproti sousedním zemím. I to zaznělo na mezinárodní konferenci Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů. Její devátý ročník tradičně hostily Luhačovice.**

Pořadatelem akce se zástitou předsedů vlád České i Slovenské republiky, předsedy Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, ministra dopravy ČR, ministra dopravy a výstavby SR, hejtmanů

svém důsledku nekontrolovatelně prodlužuje proces přípravy jednotlivých projektů," říká předseda Libor Lukáš. „Je jasné, že budeme i nadále zvyšovat tlak na úpravu stavební legislativy

hájí zájmy naprosté většiny občanů. Současný stav, kdy doslova „pár jednotlivců“ může svými vymyšlenými obstrukcemi mařit strategické projekty státu, není stavem normálním, a je třeba ho co nejdříve změnit," podotýká Libor Lukáš.

### Co zaznělo

Komplikovanost stavební legislativy je zásadní překážkou pro plynulou realizaci programu prioritních infrastrukturních projektů. Takto to vidí jak ředitel strategie ministerstva dopravy Luděk Sosna, tak i generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic Radek Mátl, ale v souvislosti s přípravou tzv. rychlých spojení i generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. O úsilí ministerstva pro místní rozvoj napravit legislativně tento stav informovala jeho náměstkyně Marcela Pavlová a zrekapitulovala stav v oblasti rekodifikace stavebního práva. Rozvinutá dopravní síť je významným předpokladem a důležitým ekonomickým stimulem – to uvedl prof. Michal Mejstřík i další ekonomové, kteří současně upozornili na malý podíl veřejných investic do infrastruktury, která je však pro rozvoj země klíčová. Právě dlouhodobě stabilní a odpovídající financování je toho podmínkou. Ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury Zbyněk Hořelica poukázal na potřebu dlouhodobého nastavení financování rozvojových projektů po roce 2020. Zástupci krajů zdůraznili a poukázali na nutnou změnu nastavení financování rozvoje silnic II. a III. třídy. Představitelé Evropské komise a EIB poukázali na potřebu zaměřit se také na nové způsoby financování výstavby dopravní infrastruktury po roce 2020, jako příklad poukázali na model financování projektů PPP, či zdroje EIB. Bylo hovořeno i o konkrétních silničních a železničních projektech, potřebě kvalitního propojení se Slovenskem, zvláště pak projektu D 49, dokončení dálnice D1 v okolí Přerova, či severojižní propojení Moravy dálnicí D55, modernizace trati Otrokovice-Zlín-Vizovice, či modernizace Vlárské dráhy (SLOVÁCKO) a dalších významných staveb jako důležitých stimulů pro rozvoj moravských a slovenských regionů.



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

„Naši roli je stále dokola opakovat, že proces přípravy strategických projektů v ČR je nenormální, zdoluhavý a de facto neřiditelný. Říkám, že „opakování je matkou moudrosti“, a proto stále dokola pořádáme tato odborná setkání. Současný stav chceme všichni změnit, ale musíme to hlavně udělat, nikoliv pouze o tom řečnit. Strategické infrastrukturní projekty jsou v područí špatně nastavené legislativy, což ve

a nastavení modelu dlouhodobého, předvídatelného financování infrastrukturních investic. Jen tak můžeme dosáhnout zkrácení lhůt při přípravě a realizaci staveb a stavebně-inženýrské procesy pak můžeme opravdu systematicky řídit," dodává.

Účastníci konference pozitivně hodnotili další novelu zákona o Urychlení výstavby dopravní infrastruktury a zároveň podpořili také připravovanou změnu Stavebního zákona, který má alespoň v základních parametrech řešit zásadní nedostatky, které brání svižné přípravě staveb. „Musíme mít takové zákony, které především

## Závěry IX. ročníku mezinárodní konference

### Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů

#### Luhačovická výzva 2019

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

- Komplikovanost legislativy pro investorskou přípravu staveb neumožňuje plynule realizovat jednotlivé záměry, je překážkou rozvoje mobility a představuje zásadní riziko pro dokončení strategických investic v České republice v reálném čase.
- Pro urychlení přípravy staveb neprodleně přijmout připravovanou novelu zákona 419/2009 „O urychlení výstavby dopravní infrastruktury“ se zavedením „fikce souhlasu“, či minimalizace počtu samostatných správních rozhodnutí. Zamezit obstrukční činnosti mnoha ekologických spolků v environmentální oblasti tak nedocházelo nadále k napadání podkladových rozhodnutí (např. zákon 114/1992 Sb. O Ochráně přírody a krajiny), a celkově směřovat k maximální integraci (tj. nejen v oblasti životního prostředí), aby bylo dosaženo časové optimalizace při přípravě staveb
- Provést novelizaci §149 zákona 500/2004 správní řád tak, aby bylo zamezeno jeho zneužívání v žádostech o prověření, resp. potvrzení či změnu závazných stanovisek v odvolacích řízeních. Urychlit přípravu novely Stavebního zákona jako zásadního opatření k urychlení přípravy a realizace staveb.
- Konkurenceschopné dopravní propojení, navazující na mezinárodní dopravní transevropskou síť „TEN T“, nemá Střední a Východní Morava na dostatečně kvalitní úrovni. Některé prioritní stavby jsou dlouhodobě blokovány obstrukčním přístupem ekologických aktivistů. Výčet prioritních dopravních investic je Přílohou Luhačovické výzvy 2019.
- Provést revizi současného modelu financování dopravní infrastruktury, který dostatečně neumožňuje naplňovat dlouhodobé cíle Dopravní politiky ČR, tj. dobudování prioritní sítě do roku 2030. Strategické rozhodnutí o přenašacení způsobu financování dopravních projektů pro období 2020+, by mělo vycházet z rozpočtové předvídatelnosti, dlouhodobosti, včetně využití soukromého kapitálu. Strategie financování silnic II. a III. třídy nemůže stát pouze na odpovědnosti krajů, ale musí být také součástí dopravní politiky ČR.
- Zvýšit podíl veřejných investic do infrastruktury jako klíčového předpokladu pro rozvoj země. Konsensuálně přijato účastníky mezinárodní konference

V Luhačovicích 26. 9. 2019

#### PŘÍLOHA

**Účastníci mezinárodní konference „Střední Morava - křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“ považují za důležité dokončit přípravu a realizovat důležité**

**infrastrukturní projekty v regionu Střední a Východní Moravy a slovenského Pováží:**

#### V oblasti silniční infrastruktury:

- ✓ Dořešit obstrukční postup ekologických aktivistů, vydat stavební povolení a zahájit výstavbu dálnice D49 jako součást evropské sítě „core network“ stavbou 4901 v úseku Hulín – Fryšták a urychlit přípravu navazujících staveb 4902 v úseku Fryšták-Lípa pokračováním na Vizovice a dále na hranici ČR/SR Střelná a na slovenské straně připravit a realizovat navazující rychlostní silnici R6 Lazy pod Makytou - Púchov s napojením na D1 (Beluša/SR), a učinit tak zásadní posun v propojení Střední a Východní Moravy se sousedními regiony Slovenska.
- ✓ Dořešit obstrukční činnost ekologických spolků a urychlit přípravu chybějícího moravského úseku D1 stavby 136 Říkovice – Přerov, jako hlavní dopravní tepny spojující západ s východem republiky.
- ✓ urychlit přípravu a výstavbu dálnice D55 v úseku Olomouc – Přerov a v úseku Otrokovice – Staré Město - Uherské Hradiště - Bzenec s prodloužením do Hodonína a Břeclavi a napojením na dálnici D2. V roce 2020 zahájit výstavbu úseků Babice-Staré Město a Staré Město-Moravský Písek. Dořešit technické řešení průchodu trasy D55 v lokalitě „Bzenecké Doubravy“. V návaznosti na D55 urychlit přípravu tzv. východní tangenty jako součást obchvatu města Olomouce.
- ✓ v kontextu závěry Studie proveditelnosti D55 připravovat rovněž i důležité silniční propojení – „Propojení silnice I/50 a I/55“ (u Uherského Hradiště a Kunovic),
- ✓ pokračovat v přípravě a výstavbě silnice I/35 Valašské Meziříčí – Palačov (D48) a přípravě silnice I/57 obchvat Valašské Meziříčí s pokračováním na Vsetín.

- ✓ Přijmout opatření k významnému urychlení přípravy jednotlivých úseků D35, v úseku Hradec Králové – Mohelnice jako strategického kapacitního propojení ČR v západovýchodním směru.
- ✓ urychlit přípravu a realizaci rychlostní silnice I/44 v úseku Mohelnice – Jeseník v rámci severojižního propojení Olomouckého kraje a její napojení na dálnici D35.
- ✓ Urychleně dokončit výstavbu silnice E75/11 spojující D48 na české straně, vedoucí přes Jablunkov do Žiliny. Jedná se především o úsek „Třanovice - Nebory“ na české straně a o úsek Česko – slovenská st. hranice – Brodno, na slovenské straně.

#### V oblasti železniční infrastruktury:

- ✓ urychleně dokončit přípravu stavby a realizovat modernizaci trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice (včetně dopravního terminálu Zlín-město).
- ✓ urychlit proces přípravy a realizaci modernizace a zdvoukolejného propojení Kojetín – Kroměříž – Hulín, a tím připojení krajského města Zlín do koncepce Rychlých spojení na železnici.
- ✓ urychlit proces přípravy a realizace modernizace a elektrizace trati Staré Město-Uherské Hradiště-Veselí nad Moravou-Kunovice-Uh. Brod- Luhačovice-Bojkovice-Brumov Bylnice.
- ✓ urychlit proces přípravy a realizace modernizace 9. nákladního železničního koridoru v TEN-T v úseku Hranice na Moravě-Valašské Meziříčí-Vsetín-Horní Lideč s prioritní realizací železniční stanice Vsetín.

#### V oblasti vodní dopravy:

- ✓ pokračovat v přípravě výstavby plavební komory na řece Moravě – jez Bělov, čímž dojde k očekávanému prodloužení turistické trasy Baťova kanálu z Rohatce až do Kroměříže.
- ✓ pokračovat v přípravě plavebního propojení rekreační oblasti „Pahrbek“ v Napajedlech s korytem řeky Moravy.



## Bez podstatně vyšších investic nikdy nedoženeme Německo

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

**Jiří Polanský**, ekonomický expert, Česká spořitelna

**Vývoj české ekonomiky zůstává příznivý. HDP roste téměř 3% tempem, míra nezaměstnanosti je s přehledem nejnižší mezi zeměmi EU, podíl veřejného dluhu k HDP se relativně rychle snižuje a v HDP na osobu doháníme vyspělé země západní Evropy. A to vše v situaci, kdy německá ekonomika je s velkou pravděpodobností v recesi.**



Aktuální vývoj je ale jen jedna část příběhu. Druhá část se týká budoucnosti (řekněme příštích dvou dekád). A tady už vývoj české ekonomiky tak ideální není. Pro zajištění pokračování příznivého vývoje do budoucna je totiž nutná vhodná fiskální politika, která systematicky podporuje ekonomiku přes klíčová odvětví. A v tomto má ČR co dohánět.

### Podpora dlouhodobého růstu ekonomiky

Fiskální politika má celou řadu nástrojů, jak podporovat ekonomický vývoj v zemi. Ale jen část z nich má vliv i v delším období. Na tomto místě se nabízí analogie s běžnou spotřebou a investicemi domácností či firem. Pokud si půjčíme peníze a koupíme si auto jen pro spotřební účely, budeme mít radost, ale žádný budoucí příjem nám to nepřinese a navíc nám zbydou pouze dluhy, které budeme muset splácet. Pokud ale část peněz (ať z příjmu nebo z úvěru) vhodně investujeme, při správnosti investice je vysoká šance, že si v budoucnu finančně polepšíme.

Ekonomická teorie naznačuje, že z dlouhodobého pohledu zvyšují růst ekonomiky pouze tři typy fiskální podpory a to investice do vědy a výzkumu, do vzdělání a do infrastruktury (především té dopravní). Všechny ostatní typy fiskální politiky mají z dlouhodobého pohledu relativně malý dopad (byť samozřejmě se některé výjimky najdou).

Problém výše zmíněných výdajů je ten, že jejich kladné efekty na růst ekonomiky se projeví až s výrazným odstupem času (5-10 let, někdy i více). Tato skutečnost je klíčová, protože jde o delší období, než jak je dlouhý volební cyklus. Vlády proto mohou mít zájem spíše zvyšovat běžné výdaje

(důchody, sociální dávky atd.), protože ty jim přinesou hlasy ve volbách. A systematická podpora výše zmíněných klíčových sektorů ekonomiky se tak dostává často na druhou kolej.

### Zvolíme si německou nebo italskou cestu?

Země západní Evropy jsou, zjednodušeně řečeno, rozděleny na dvě skupiny. První je německé křídlo (Německo, Holandsko, skandinávské země), což jsou země, které jsou relativně bohaté a u kterých se o jejich budoucnost asi nikdo příliš nebojí. Druhá skupina zemí je takzvané jižní křídlo eurozóny, kde jednotlivé země jsou extrémně zadlužené,

růst HDP je nízký a i do budoucna nejsou jejich výhledy příliš optimistické.

Rozdíl mezi oběma skupinami vznikl právě odlišným nastavením fiskální politiky. První skupina zemí investuje systematicky do vzdělání, výzkumu a dopravní infrastruktury. A nesou za to ovoce v podobě příznivého ekonomického vývoje. Druhá skupina zemí upřednostňuje už několik dekád spotřebu a v podstatě, lidově řečeno, si projedla svou budoucnost.

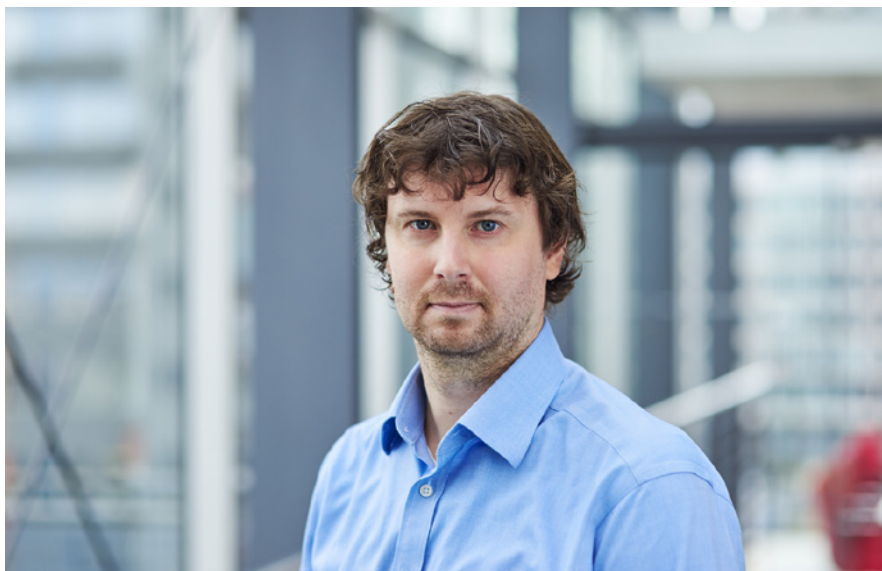
### V ČR konečně došlo ke zlepšení, je ale potřeba víc

Když se podíváme na vývoj v ČR během poslední dekády, tak hodnocení nemůže být příliš optimistické, protože ČR se vydala italskou cestou a začala velmi silně upřednostňovat okamžitou spotřebu před investicemi. A to může být do budoucna obrovský problém, protože reálně hrozí, že nejen že přestaneme dohánět vyspělé země západní Evropy s Německem v čele, ale navíc se nám tyto země začnou opět vzdalovat.

Tato skutečnost je vidět na vývoji podílu kapitálových (investičních) výdajů na státním rozpočtu. Celkové výdaje se dělí na běžné (platy, důchody, sociální dávky apod.) a kapitálové (investice do dopravní infrastruktury apod.). Již od roku 2010 klesal podíl kapitálových výdajů na necelá 4 % v roce 2017. Jedinou výjimkou bylo období 2014-15, kdy ČR dočerpávala prostředky z EU fondů. Ty dle našeho názoru ale nebyly vynaloženy příliš efektivně a často šlo spíše jen o to je za každou cenu vyčerpat.

Vývoj za poslední zhruba dva roky přinesl zlepšení, když se konečně podíl kapitálových výdajů začal opět zvyšovat a současná vláda se, v porovnání s těmi předchozími, začala (snad) dívat dál než k nejbližším volbám. A to je jediné dobře. ▶





Celkově to ale dle nás stále nestačí a je potřeba dělat víc. Česká republika je i nadále silně podkapitalizovaná – chybí nám dostavět páteřní síť dálnic

a důležitých silnic, vysokorychlostní železnice chybí úplně, nejsou dostavěné ani železniční koridory apod. A podobná podkapitalizovanost se netýká

jen dopravní infrastruktury, ale i vědy a výzkumu a také školství. Problém je navíc ten, že okolní země do těchto oblastí silně investují a pokud tak ČR nepřizpůsobí své výdaje, atraktivita okolních zemí oproti ČR začne stoupat.

Pro zajištění úspěšného vývoje v české ekonomice i v příštích dekádách by se proto stát měl ještě více zaměřit na investice. Z dlouhodobého pohledu by podíl kapitálových výdajů na celkových neměl klesat pod 10 % s tím, že pro následující léta by měl být ještě vyšší (zhruba 12 %). Důvodem je právě silné podcenění důležitosti investičních výdajů státu za poslední dekádu.

Zvýšení investičních výdajů vlády ale nutně nezaručuje jejich dlouhodobý přínos. V tomto ohledu je nutná dlouhodobá stabilní koncepce a podpora nejdůležitějších projektů (nastavení jasných priorit). Z hlediska potřeb české ekonomiky by nyní měla být jednoznačná prioritou dostavět dálniční síť a začít budovat vysokorychlostní železnice. A dále vybudovat silniční obchvaty měst. Vše ostatní bude mít v porovnání s těmito klíčovými projekty podstatně menší dopady.

## Současné výzvy rozvoje dopravní infrastruktury v ČR

Luděk Sosna, ředitel odboru strategie MD

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

### Urychlení projektové přípravy a výstavby dopravní infrastruktury

Zásadním mezníkem pro urychlení přípravy a výstavby je úprava stávající pro přípravu dopravních staveb ne zcela vyhovující související legislativy. Dosud se podařilo schválit s platností od 1.1. 2018 Velkou novelu stavebního zákona č. 225/2017 Sb. a Poslaneckou novelu Zákona o urychlení výstavby 169/2018 Sb. účinnou od 31.8. 2018. Praktickou aplikací úprav těchto zákonů by mohlo dojít ke zkrácení doby přípravy staveb z průměrných 13 až na 9 let. Na první pohled se nejedná o průlomový posun, zavedené procesy se však nedají změnit zlomově, tak jako u každého složitějšího a komplexního procesu půjde o řadu postupných kroků vedoucích k cíli.

Za další významný krok považujeme probíhající přípravu Vládní novely Zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, zkráceně „Liniový zákon“, na jehož přípravě se podílí řada státních institucí a dalších subjektů. Jedná se o komplexní legislativní nástroj, který umožní zpracovat jedno veřejnoprávní povolení liniové dopravní stavby v režimu zjednodušené dokumentace ke společnému povolení. Dále by měl zákon racionalizovat stanovisko EIA dle zákona č. 114/1992 Sb. dosažením maximálně unifikovaného posouzení vlivu stavby na životní prostředí. MD, MMR a MPO opětovně předkládají návrh k projednání vládě, a to po úpravách, které vplynuly z projednání návrhu Legislativní rady

vlády. MD se podílí na přípravě pozměňovacích návrhů pro paraagrafové znění, k čemuž přispívají i jednání s investorskými organizacemi. Stejně tak bude vedena diskuse s investory směrem k zjednodušení projednání a předkládání materiálů do Centrální komise MD.

### Jaký je současný trend projektové přípravy páteřní infrastruktury?

Na silniční a dálniční síti pokračuje příprava značného množství staveb. V důsledku nárůstu výdajů investovaných do přípravy v roce 2014 – 2019 je připraven široký seznam staveb k realizaci zejména v roce 2020. Většina připravovaných dálničních tahů je územně ukotvena, pokračují práce na DÚR a DSP. Jsou zahajovány nové stavby na většině dálničních tahů, jedná se konkrétně o dálnice D3, D6, D7, D11, D35, D48 včetně další etapy modernizace D1. V letošním roce je celkem v realizaci 19 dálničních úseků v délce 133,8 km a práce na úsecích v délce 21 km budou zahájeny ještě do prosince 2019. Pro rok 2020 budou připraveny k zahájení novostavby 16 dálničních úseků v délce 96,6 km. Nelze opomenout ani výstavbu dalších obchvatů silnic I. třídy, jakož i realizace rozsáhlých oprav. Rovněž probíhají práce na přípravě pilotního projektu výstavby 32 km dálnice D4 s využitím metody veřejného a soukromého partnerství (PPP). Projekt se nachází v pokročilém stadiu soutěžního dialogu na výběr koncesionáře, podpis smlouvy je plánován v roce 2020. Dosavadní průběh přípravy hodnotí MD jako úspěšný.



Do železniční infrastruktury proudí také velký rozsah investic. Na III. a IV. koridoru jsou zahájeny či před zahájením další velké stavby (Sudoměřice-Votice, Sobešlav-Doubí, Praha Smíchov-Černošice). Projektové práce pokračují na stavbách železničních uzlů či na úsecích Brno – Písek, Choceň – Ústí n. Orlicí nebo Ústí n. Labem – Cheb. Průběžně jsou směřovány investice do rekonstrukce a modernizace regionálních tratí, nádraží a výpravních budov. Železniční tratě jsou vybavovány systémy ETCS, probíhá konverze napájení z 3kV DC na 25kV AC, čímž by mělo dojít k výrazným energetickým úsporám. V návaznosti na schválený Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR probíhá zpracování studií proveditelnosti tratí Praha – Ústí nad Labem – Dráždany a Praha – Brno – Břeclav, (Brno) – Písek – Olomouc. ▶

Tabulka: srovnávací údaje rozpočtu na přípravu staveb v roce 2019 a výhled na 2020

Souhrnný přehled čerpání globálních položek na přípravu staveb ŘSD, SŽDC, ŘVC a Povodí	Původní rozpočet 02/2019 (mil. Kč)	Alokace z 09/2019 (mil. Kč)	Výhled na rok 2020 (mil. Kč)
ŘSD			
Dálnice	1 500 000	1 200 000	2 025 438
Silnice I. třídy	1 200 000	900 000	1 150 500
SŽDC			
Jmenovité akce	835 506	1 079 498	1 120 000
Globální položky	1 209 565	1 451 000	1 891 000
ŘVC a Povodí			
Příprava infrastruktury vodních cest	110 710	68 000	110 000

Dokončena je studie proveditelnosti úseku Praha – Beroun/Hořovice. Vybrané pilotní úseky vysokorychlostních tratí jsou zařazeny do zrychleného režimu přípravy.

Jedná se o trasy Praha-Běchovice – Poříčany, Brno – Vranovice, Přerov – Ostrava, Praha – Lovosice nebo Ústí nad Labem – Drážďany. Národní investiční plán vlády ČR identifikuje

hlavní projekty plánované do roku 2030 s přiřazenými předběžnými náklady. Pro oblast dopravní infrastruktury je stanoveno co nejrychlejší dokončení základní sítě pozemních komunikací (dálniční síť dokončit do roku 2030) a železnic, včetně přednostního zahajování realizace Programu rychlých železničních spojení.

## Rozpočet SFDI na rok 2020 a střednědobý výhled na roky 2021 a 2022

Ing. Zbyněk Hořelica, ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury

**Státní fond dopravní infrastruktury (dále také SFDI) v resortu dopravy zaujímá klíčovou roli finančního manažera. SFDI není pouze finančním manažerem prostředků určených pro dopravní infrastrukturu, ale rovněž plní další důležité úkoly v rámci resortu dopravy a aktivně se podílí na realizaci "Společné strategie pro dopravní infrastrukturu", jejímž jedním z hlavních cílů je efektivní využití finančních prostředků.**

V současné době je v Parlamentu České republiky projednáván návrh rozpočtu SFDI na rok 2020 a střednědobého výhledu a já bych rád využil této příležitosti, abych seznámil odbornou veřejnost s jeho základními finančními parametry, a to zejména na rok 2020 a také ve střednědobém výhledu do roku 2022.

Rozpočet a střednědobý výhled je sestaven v souladu se zákonem o SFDI v aktuálním znění a vychází z finančních rámců stanovených vládou ČR pro uvedené období. Rozpočet na všechny tři roky je koncipován jako vybilancovaný se zapojením nároků v roce 2020 s cílem v maximální možné míře zajistit flexibilní financování investičních akcí v návaznosti na úspěšné dokončení jejich přípravy.

Rozpočet roku 2020 vychází ze směrných čísel Ministerstva financí ČR v celkové výši 70,2 mld. Kč národních zdrojů. Se zapojením prostředků EU ve výši 17,1 mld. Kč (včetně nespotebovaných nároků OPD 2014 - 2020 a CEF) činí pro rok 2020 celková výše rozpočtu 87,3 mld. Kč.

S ohledem na legislativně náročný, zdlouhavý a složitě predikovatelný proces přípravy dopravních staveb je rozpočet pro rok 2020 koncipován tak, aby umožňoval v maximální možné míře zajistit flexibilní financování investičních akcí v návaznosti na úspěšné do-

končení jejich přípravy, vysoutěžení a uzavření smluv na jejich realizaci. Z tohoto důvodu je v rozpočtu zřízena společná globální položka pro státní investory ŘSD a SŽDC, ve které jsou alokovány finanční prostředky pro zajištění postupného financování jmenovitých investičních akcí, které jsou v realizaci, ale i pro



Pro splnění požadovaných cílů je předběžně stanovena potřeba finančního krytí cca ve výši 160 mld. Kč ročně v období 2020 – 2029. Reálné zdroje, které vycházejí ze současné situace, jsou však schopny zajistit z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury pro uvedené období max. na 110 mld. Kč za rok.

Dalším omezujícím aspektem je vysoká pravděpodobnost snižování spolufinancování EU ve finančním období od roku 2021 a promítnutí této reality do nového Operačního programu doprava 2. Je třeba se připravit na větší tlak na národní zdroje a hledání alternativních forem financování. Za tímto účelem budou připravovány tzv. projektové balíčky s vytipovanými projekty vhodnými k úvěrovému nebo dluhopisovému financování a rozvíjeny další alternativní formy jako již zmíněné financování prostřednictvím PPP či jednání o možných zdrojích se zahraničními institucemi. V tomto směru bude nutná nejen jednotná spolupráce v rámci resortu dopravy, ale především ve vztahu k resortu ministerstva financí.

investiční akce nově zahajované. V případě, že vznikne v průběhu roku 2020 vyšší potřeba financování daných akcí, např. díky urychlení přípravy některých akcí, a tato potřeba bude vyšší, než jaká je alokace uvedená v rozpočtu SFDI, včetně aktuálních disponibilních prostředků SFDI, budou vedena jednání s Ministerstvem financí s cílem navýšit rozpočet SFDI na pokrytí těchto akcí.

Za základ pro sestavování rozpočtu na rok 2020 a střednědobého výhledu na období 2021 a 2022 byly použity zejména závěry obsažené ve schválené Dopravní politice a Dopravních sektorových strategiích, které byly aktualizovány v roce 2017.

Celkový rozpočet ve výši 87,3 mld. Kč umožňuje financovat mandatorní výdaje, přípravu akcí včetně investičních akcí v realizaci. Na neinvestiční výdaje je alokováno celkem 34,6 mld. Kč a na investiční výdaje je alokováno celkem 52,7 mld. Kč.

Výše finančních prostředků není konečná a v případě potřeby může být formou tzv. souvztažného navýšení příjmů a výdajů u zdrojů EU navýšena.

V průběhu roku 2021, resp. roku 2022 se předpokládá postupné dočerpávání prostředků OPD 2014 - 2020 alokovaných v předemných prioritních osách a specifických cílech pro ŘSD a SŽDC.

V období střednědobého výhledu bude připraven značný objem jmenovitých investičních akcí ŘSD i SŽDC a bude nutné odpovídajícím způsobem zajistit potřebné zdroje rozpočtu SFDI.



S ohledem na tuto skutečnost se Státní fond dopravní infrastruktury snaží ve spolupráci s ministerstvem dopravy zavádět nové způsoby financování, jako je např. realizace akcí formou PPP. V roce 2020 se předpokládá zahájení realizace pilotního projektu dálnice D4 mezi

spoluodpovědné za dopravní infrastrukturu dosáhnout, a stanovení způsobů, jak zajistit realizaci daného cíle. Pod hlavičkou „úspěšný projekt – společný cíl“ byla definována vize kvalitní a moderní dopravní infrastruktury za rozumnou cenu. Způsob naplnění této vize

zaci a s investory SŽDC, ŘSD a ŘVC postupně systematicky realizují plnění plánu pro BIM ve třech klíčových oblastech:

- vzdělávání pracovníků rezortních organizací,
- realizace pilotních projektů,
- standardizace postupů formou přípravy technických předpisů a metodik.

(č.1) Příjmová stránka rozpočtu SFDI – hodnoty v mil. Kč

Druh příjmu	rozpočet 2020	výhled rozpočtu 2021	výhled rozpočtu 2022
převody výnosů silniční daně	6 400	6 500	6 500
převody podílu z výnosů spotřební daně	8 400	8 500	8 600
poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic	5 600	5 800	6 100
převody výnosů z mytného	12 500	14 400	14 400
dotace ze státního rozpočtu celkem (včetně dotace na projekty spolufinancované z EIB)	37 321	32 225	31 825
Národní zdroje celkem	70 221	67 425	67 425
EU zdroje celkem vč. nároků	17 126	22 689	17 664
Příjmy SFDI celkem	87 347	90 114	85 089

Prahou a Pískem. Celkový přehled o plánovaných příjmech Státního fondu dopravní infrastruktury, které budou směřovány do celé dopravní infrastruktury v budoucích třech letech (tedy až do roku 2022), je zřejmý z tabulky. (č.1) Z tabulky (č.1) je patrné, že významný podíl národních zdrojů kryje dotace ze státního rozpočtu, jejíž výše je volatilnější oproti lépe predikovatelným příjmům z mytného, dálničních kupónů, silniční daně a podílu na výběru spotřební daně z paliv.

Výhled rozpočtu SFDI na roky 2021 a 2022 je nutné brát jako indikativní, zejména prostředky EU, a proto se v následujícím textu nebudu

je popsán strategickým záměrem, který říká, že efektivně, kvalitně a moderně řešené a realizované projekty zajistíme motivací všech účastníků výstavby a správy staveb dopravní infrastruktury k týmové spolupráci.

Rád bych vyjádřil přesvědčení, že postupným naplňováním výše zmínované strategie změníme dosud spíše negativně vnímané prostředí výstavby a správy staveb dopravní infrastruktury, zlepšíme kulturu týmové spolupráce, zvýšíme transparentnost a přitažlivost odvětví a posílíme konkurenceschopnost České republiky v dopravním stavitelství a správě dopravní infrastruktury.

Znalosti získané cíleným vzděláváním a praktické zkušenosti z realizace pilotních projektů ŘSD a SŽDC byly využity při přípravě prozatímních verzí technických předpisů a metodik pro standardizaci metody BIM pro dopravní stavby. V září 2019 byly Centrální komisí Ministerstva dopravy schváleny níže uvedené metodiky a technické předpisy pro BIM k ověření použitím v pilotních projektech:

- Předpis pro informační modelování staveb (BIM) pro stavby dopravní infrastruktury – Datový standard – pro PDPS s přílohami
- Příloha č. 1 Datový standard – pro silniční stavby – PDPS,
- Příloha č. 2 Datový standard – železniční stavby – PDPS,
- Metodika BIM protokolu pro smluvní standard FIDIC,
- Metodika pro výběr společného datového prostředí (CDE),
- Koncept – Požadavky na Plán realizace BIM (BEP) pro dopravní infrastrukturu.

Schválení metodik Ministerstvem dopravy bylo navíc podpořeno doporučením Rady pro BIM staveb dopravní infrastruktury (dále Rada pro BIM). Rada pro BIM byla zřízena ředitelem SFDI k projednávání návrhů metodik a technických předpisů pro BIM pro dopravní stavby jako odborná platforma soukromého a veřejného sektoru. Současně s Radou pro BIM byl také SFDI sestaven Technický redakční tým k připomínkování a projednání výše uvedených materiálů před jejich předložením Radě pro BIM.

Úspěšným projednáním a schválením metodik a technických předpisů v Technickém redakčním týmu, v Radě pro BIM a Centrální komisí Ministerstva dopravy byla uzavřena první etapa přípravy předpisové základny pro BIM, na které se za koordinace SFDI významně podíleli zástupci zainteresovaných ministerstev, organizací, svazů a sdružení. Kladně je možné zvláště hodnotit dosažení široké podpory při hlasování o schválení jednotlivých metodik a technických předpisů k ověření mezi odborníky v Technickém redakčním týmu.

Řídicím pokynem Ministerstva dopravy je rezortním investorským organizacím ŘSD, SŽDC a ŘVC ČR uloženo pilotními projekty ověřit použití schválených metodik a technických předpisů pro BIM pro dopravní stavby, průběžně monitorovat jejich uplatnění a v pravidelných intervalech shromažďovat podněty pro změny znění metodik a technických předpisů, které budou nejpozději k srpnu 2020 souhrnně poskytnuty SFDI a Technickému redakčnímu týmu jako zpětná vazba pro přípravu aktualizací předmětných metodik.

(č.2) Členění výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců pro rok 2020 – všechny zdroje

Příjemce	Národní (vč. EIB)	OPD 2014-2020	CEF	Ostatní fondy EU	Celkem
ŘSD	24 067	757	0	11	<b>24 835</b>
SŽDC	24 490	1 142	517	2	<b>26 151</b>
ŘSD a SŽDC investiční akce**	17 108	8 532	3 251	0	<b>28 892</b>
ŘVC	1 385	0	8	22	<b>1 415</b>
Ostatní příjemci	3 171	2 883	0	0	<b>6 058</b>
<b>Výdaje celkem*</b>	<b>70 221</b>	<b>13 315</b>	<b>3 776</b>	<b>35</b>	<b>87 347</b>

**vysvětlení k tabulce:** hodnoty v mil. Kč, \* zaokrouhleno, \*\* zdroje alokované na investiční akce ŘSD a SŽDC, které budou postupně zaslulňovány v závislosti na aktuálním průběhu

zaměřovat na toto budoucí období. Detailní strukturu výdajů a porovnání hlavních typů příjemců z hlediska infrastruktury – tedy silniční, železniční a vodní, včetně zahrnutí evropských prostředků pro rozpočet roku 2020, podává tabulka. (č.2) Nedílnou součástí aktivit SFDI v budoucím období bude samozřejmě také pokračování při přípravě společné strategie pro dopravní infrastrukturu, protože ta je výsledkem spolupráce Ministerstva dopravy, SFDI a rezortních investorských organizací ŘSD, SŽDC a ŘVC. Smyslem společné strategie je popis cíle, kterého chtějí organizace

**BIM**

Vedle financování dopravní infrastruktury podporuje SFDI z důvodu vyšší produktivity práce a efektivity vynaložených prostředků využití metody BIM - řízení informací o stavbách a digitalizaci dopravního stavitelství. Aktivitou SFDI byl pro organizace rezortu Ministerstva dopravy připraven Plán pro rozšíření využití digitálních metod a zavedení informačního modelování staveb pro dopravní infrastrukturu. SFDI v součinnosti s Ministerstvem dopravy, Ministerstvem průmyslu a obchodu, Českou agenturou pro standardi-

Dosavadní zkušenosti ukazují, že zavedení metody BIM pro dopravní stavby nebude jednoduché.

Očekávané přínosy z pohledu státu, Ministerstva dopravy a SFDI za vynaložené úsilí ale určitě stojí. Dosáhneme zvýšení efektivity

při přípravě, výstavbě a správě dopravních staveb a také snížení celoživotních nákladů staveb.

Metoda BIM zjednodušuje komunikaci, zlepšuje spolupráci, přináší transparentnost a posiluje naši konkurenceschopnost. Podle

schválené vládní koncepce bude použití metody BIM povinné od roku 2022 pro nadlimitní veřejné zakázky na stavební práce financované z veřejných rozpočtů, a to včetně zhotovení příslušné přípravné a projektové dokumentace.

## Udrží stavebnictví růst i v příštím roce?

Jiří Nouza, prezident Svazu podnikatelů ve stavebnictví

**Nebylo by budoucnosti bez minulosti. A nedávná minulost ve stavebnictví, kdy obor prošel krizí nevídanou, je mírně napravována minulostí nedávnou – rokem 2018 hodnoceným z našeho pohledu jako rok úspěšný, a právě probíhajícím rokem 2019, který zatím pokračuje v trendu roku 2018 – stavebnictví roste. Jestliže základní otázkou roku 2018 byla od jeho počátku věta „BUDE UŽ KONEČNĚ LÉPE?“, základní otázkou roku 2019 je, zda stavebnictví udrží růstovou křivku, a pokud ano, v jaké výši.**

Krátce k roku 2018 – ano, bylo objektivně lépe, dařilo se ekonomice, rozpočty byly plněny, rostly mzdy, měli jsme nejnižší míru nezaměstnanosti, jakou snad pamatujeme, a i ve srovnání s ostatními státy EU jsme patřili mezi nejlepší. Budeme-li hodnotit reálný obraz stavebnictví jako celku, je pravdou, že výsledky roku 2018 byly lepší, než jsme předpokládali.

■ Výše stavební produkce dosáhla objemu přes 500 mld. Kč, tj. o 25 % více než v roce 2013, blízko létům 2008 a 2009.

■ Meziroční nárůst ve stálých cenách byl 9,2 %.

■ Meziroční index ve všech měsících roku 2018 se pohyboval v kladných hodnotách.

■ Měli jsme celoročně vyrovnaný průběh pozemního a inženýrského stavitelství.

■ Dokončených bytů bylo 33,9 tisíc, což je nejvíce od roku 2009. Přesto na trhu s byty, zejména v Praze, panuje tristní situace. Obecně je prezentován deficit v oblasti roční výstavby bytů ve výši cca 6 tisíc, důvody zmíním dále.

■ To, co je pro inženýrské/infrastrukturní stavitelství zejména podstatné, je výše veřejné zakázky v roce 2018, kde v zadáných veřejných zakázkách došlo k meziročnímu nárůstu o 42 % a zahájeno bylo 19 staveb nad

1 mld Kč. U vypsaných veřejných zakázek došlo k meziročnímu nárůstu o 35 %, z toho pro oblast dopravní infrastruktury to bylo téměř 30 %.

Tolik čísla loňského roku. A ať se nám to líbí nebo ne, vlada svým přístupem v oblasti rozdělování rozpočtu, a z toho plynoucí výše veřejných investic, významným způsobem ovlivňuje celý obor stavebnictví.

### Rizika budoucího vývoje

Zatím se zdá vše na relativně dobré cestě. Z čísel za rok 2018 a z aktuálních dat roku 2019 to ještě vyplývá, nicméně je nutné identifikovat možná rizika. Že existují, je neoddiskutovatelné, a nejsou tak daleko, jak by se na první pohled mohlo zdát.

Jedním z nich je reálnost investičních představ vlády v oblasti budování dopravní infrastruktury. A je potřeba říci, že jde jak o přípravu investic (projekční a inženýrskou), tak i o možnosti finančního krytí těchto investičních představ.

V poslední době jsme ze strany vlády a zejména Ministerstva financí zaznamenali několik varovných prohlášení. A realita výhledu financování SFDI na roky 2020 a 2021 těmto



prohlášením v zásadě odpovídá. V tuto chvíli lze konstatovat, že na nově zahajované stavby v dalších letech nebude. Upřímně, při tom, k čemu všemu se vláda zavázala v oblasti „projíždání“ rozpočtu, se tomu ani nelze divit. Že zdroje budou, jsme slyšeli od budoucího premiéra, pana Špidly, ve volební kampani v roce 2002. Jak to dopadlo, si pamatujeme docela dobře.

Hospodářský cyklus, pomalá reakce vlády při předcházení nebo alespoň zmírnění jeho negativních dopadů, jsou rizika, která na nás koukají zpoza rohu, a někteří se stále tváří, jako by se nic nedělo.

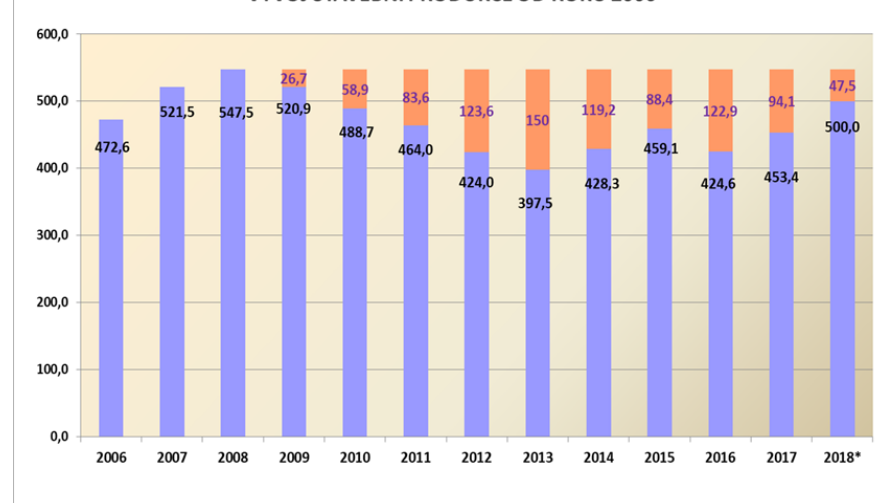
Pokud jsme, obrazně řečeno, v době hojnosti vše tzv. projedli, nezbyvá žádná rezerva na řešení budoucích problémů. Snižuje se významným způsobem možnost reagovat na nepříznivý ekonomický vývoj ze strany státu. Dojde nutně k poklesu míry veřejných investic. Jaké důsledky to mělo pro obor stavebnictví naposledy, není zas tak dávná historie.

Ano, růst mandatorních výdajů na úkor investic s sebou v konečném důsledku nese nebezpečí snížení finančních prostředků z národních zdrojů, a tím i ohrožení čerpání finančních zdrojů EU. Mzdový vývoj a náklady na energie se již dnes blíží úrovni EU. To jsou některá z významných rizik, která budoucí vývoj ohrožují.

### Možná možné příležitosti

Ne, opravdu v mezititulku není chyba. Jde skutečně o „možná“ možné příležitosti. K tomu, aby se z „možná možných“ staly skutečné příležitosti, je třeba učinit řadu kroků. ▶

VÝVOJ STAVEBNÍ PRODUKCE OD ROKU 2006



Stále je šance na udržení současného slušného vývoje v oboru. K těm základním bych z krátkodobého hlediska zařadil možnost spolupráce veřejného a soukromého sektoru zejména v oblasti dopravní infrastruktury, ale týká se to i bytové politiky – dostupného bydlení. Jako svaz budeme usilovat a usilujeme o spolupráci mezi státní správou, samosprávou a investory/developery jak v oblasti financování výstavby dopravní infrastruktury, tak i dostupného bydlení. Platí jednoduché pravidlo – bude-li co

stavět, budou to stavět naši členové. A že možnosti, jak v této oblasti spolupracovat, existují již dnes, je realita (PPP, Fondy kvalifikovaných investorů apod.). Ano, je zapotřebí možnosti ještě „ověřit nade vší pochybnost“, ale cesta to jistě je. Právě zde si hodně slibují od současné aktivity Ministerstva dopravy, které aktuálně řeší možné způsoby financování výstavby dopravní infrastruktury, SPS je součástí těchto pracovních skupin a jsme i součástí Rady vlády pro veřejné investování. Ta by mohla být tou

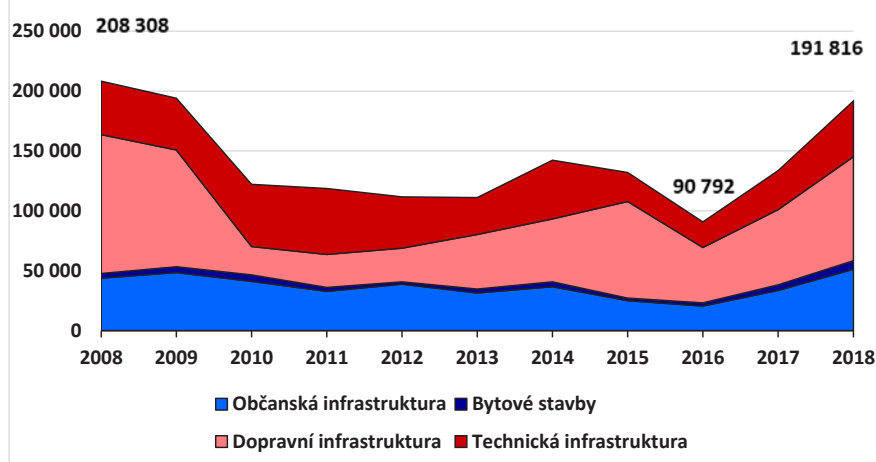
institucí, která prošlape cestu. Jsem rád, že svaz je v radě zastoupen a že můžeme tyto věci aktivně ovlivňovat.

V předchozím odstavci jsem psal: bude-li co stavět, budou to stavět naši členové. A aby bylo co stavět, musí být „připraveno a povoleno“. To je další bod, který bude-li splněn, bude jistě ku prospěchu věci. Z krátkodobého hlediska je to úspěšné dokončení procesu novely zákona č. 416/2009 Sb., zákona o urychlení výstavby dopravní infrastruktury. Ten je v současné době projednáván ve vládě a věřím, že zanedlouho bude projednáván na půdě Poslanecké sněmovny. Přijetí novely by jistě připravě a povolování velkých infrastrukturních projektů prospělo. Jsem optimista, že celá věc skončí úspěchem.

A z dlouhodobého hlediska je to jednoznačně dokončení redefinice stavebního práva. Není přeci normální, že ČR je v trvání doby přípravy takových projektů na 127. místě na světě. Cesta k povolení stavby trvá deset let a v případě dopravních staveb i patnáct a více let. Jestli se ale bude blýskat na lepší časy, uvidíme podle toho, zda se podaří tuto změnu úspěšně prosadit. To bude proces významně delší a náročnější.

Ale protože jsem životní optimista, věřím, že se podaří posunout „možná možná příležitosti“ do modu „skutečné příležitosti“ a že jich s pomocí Svazu podnikatelů ve stavebnictví naši členové budou moci využít.

## Hodnota zadaných veřejných stavebních zakázek podle typu výstavby v mil. Kč



## Aktuální problémy při přípravě staveb dálniční a silniční infrastruktury v ČR

Radek Mátl, generální ředitel ŘSD

**Předně je nutné konstatovat, že od roku 2015 došlo k výraznějšímu zrychlení přípravy jednotlivých staveb v gesci Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen „ŘSD ČR“) a podařilo se odstranit řadu překážek bránících dokončení přípravy nových úseků dálnic a silnic I. třídy, jejichž realizace byla i započata. Jedná se např. o stavby na dálnici D3 obchvatu Českých Budějovic, tři nové úseky na dálnici D6, přes 22 km nové dálnice D11 u Hradce Králové a přes 27 km pokračování D35 směrem na Olomouc, dostavbu dálnice D48 či dokončení obchvatu města Otrokovice na dálnici D55 řadu dalších staveb. Přesto nemůžeme hovořit o úplné spokojenosti, neboť se ještě nepodařilo dohnat deficit v přípravě z let 2010 – 2014. Stále je i řada aspektů zejména v legislativě České republiky, které nepřispívají k rychlejší přípravě významných staveb dopravní infrastruktury. Jedná se o dlouhodobě problematické záležitosti z hlediska majetkoprávní přípravy, obrovský nárůst byrokratických postupů a procesů, jednání a principy spolupráce se státními institucemi a vlastníky sítí a dalších institucí, účelové blokování staveb jejich odpůrci, včasné nerozhodování soudů apod.**

### 1) Nárůst byrokratických postupů a procesů

I v přípravě staveb dopravní infrastruktury se stejně jako v jiných odvětvích potýkáme s obrovským nárůstem byrokratických postupů a procesů u jednotlivých dotčených orgánů a zejména stavebních úřadů. Projevuje se tato skutečnost zejména v nárůstu počtu nutných vyjádření a stanovisek potřebných pro získání příslušného správního rozhodnutí. Nejvíce se tento problém projevuje v rámci procesů územních řízení, která stavební úřady nevydává-

vají v požadovaných lhůtách – např. SOKP 511 (pro zajímavost pro ÚR bylo potřeba získat až 250 stanovisek vzájemně se podmiňujících), úseky na D35, úseky na D11, D52 apod.

Problémy se získáváním územního rozhodnutí jednoznačně ukazuje např. příprava stavby dálnice D52 na obchvatu města Mikulov. V 04/2016 byla podána žádost o pokračování územního řízení s upravenou dokumentací pro územní rozhodnutí a až v 08/2017 proběhlo veřejné jednání. Dne 11. 9. 2018 bylo vydáno územní rozhodnutí obsahující

347 stran. Pro srovnání územní rozhodnutí na dálnici D11 1106 mělo v roce 2002 pouhých 15 stran. Vydané územní rozhodnutí nenabývalo právní moci z důvodu podání 13 odvolání proti vydanému územnímu rozhodnutí. Celý proces územního řízení tak trvá již přes 42 měsíců a bohužel vzhledem k obrovské administrativní náročnosti podaných odvolání (cca 800 stran textu a k tomu cca 200 stran vypořádání námitek) ještě dlouhou dobu bude a bohužel bez možnosti jejího ovlivnění ze strany ŘSD ČR.

### 2) Zdlouhavé postupy stavebních úřadů dle zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a zák. č. 416/2009 Sb., o urychlení staveb dopravní infrastruktury

V rámci územních řízení bohužel dochází k odlišným postupům ze strany jednotlivých stavebních úřadů a veškeré procesy jsou velmi zdlouhavé až v mnoha případech nekonečné. Podle novely stavebního zákona je nutné doručovat všechny úkony provedené v rámci správního řízení všem dotčeným subjektům a vlastníkům pozemků s prokazováním jejich doručení. ▶



Tento náročný proces, hodící se spíše pro stavbu rodinných domů, sice „zjemnila“ novela zák. č. 416/2009 Sb., která umožnila tento proces absolvovat u staveb dopravní infrastruktury pouze při zahájení řízení, ale přesto s tím jsou značné obtíže. Je nutné si uvědomit, že výstavba liniové stavby se stovkami vlastníků pozemků (často i neznámými) se velmi komplikovaně řeší obdobným způsobem jako výstavba rodinného domu či jiné pozemní stavby. Bohužel tyto procesy brání zejména získání ÚR na klíčové stavby.

### 3) Problematika zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – výjimky ze zvlášť chráněných druhů, a vyhláška 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení

Problematika zákona č. 114/1992 Sb. z hlediska vydávání výjimek ze zvlášť chráněných druhů je bohužel dlouhodobě komplikovaná záležitost, která se stává nástrojem odpůrců nových dálnic a silnic ke zdržení přípravy staveb. V těchto případech se nejedná o podstatu věci, tzn. o minimalizaci dopadů dopravních staveb na životní prostředí, ale zák. č. 114/1992 Sb. se stává nástrojem jak maximálně oddálit realizaci zejména dálničních staveb. Typickým příkladem je stavba „D49 Hulín – Fryšták“, u které se problematika vydání výjimek řešila několik let. Naposledy se čekalo 13 měsíců na rozhodnutí nejvyššího soudu o žalobě proti vydaným výjmkám ze zák. č. 114/1992 Sb., který definitivně zamítl žalobu proti vydaným výjmkám teprve v dubnu t. r. a příprava stavby tak byla do této doby zastavena. Obdobný případ byl i na stavbě „D1 136 Říkovice – Přerov“.

### 4) Problematika zákona č. 100/2001 Sb., o vlivu stavby na životní prostředí

Před více než čtyřmi roky vešla v platnost novela zákona EIA, zákon č. 39/2015 Sb., kterým se změnil zákon č. 100/2001 Sb., která zajišťovala soulad tuzemského práva se směrnicí EIA Evropské unie. Na stavby zajišťované ŘSD ČR měla tato novela EIA zásadní dopad. Aby došlo k co nejmenšímu časovému zdržení, ŘSD ČR postupně zahajovalo opakované procesy

posuzování vlivů připravovaných dopravních staveb se Stanoviskem EIA podle „starého“ zákona č. 244/1992 Sb., o vlivu stavby na životní prostředí a nebyly do této doby povoleny tak, aby bylo co nejdříve možno pokračovat v přípravě navazujících řízení. U záměrů se stanoviskem EIA dle zákona č. 100/2001 Sb. bylo nezbytné orgánem EIA ověřit využitelnost stanoviska EIA pro všechna navazující řízení a zezávatnit relevantní podmínky stanoviska EIA, a to cestou podání žádosti o závazné stanovisko souladu.

U 12 prioritních staveb bylo rozhodnuto o zjednodušeném postupu pro vydání závazných stanovisek EIA vydáním další změny zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí - zákonem č. 256/2016 Sb., účinným od 5. 8. 2016. Seznam konkrétních prioritních dopravních záměrů byl schválen v příloze č. 1 souvisejícího Nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů ze dne 24. 8. 2016. Nová stanoviska EIA na prioritní stavby byla vydána na přelomu roku 2016 a 2017. Bohužel do této doby nebylo ŘSD ČR umožněno od vydání zákona č. 39/2015 Sb. získat na těchto stavbách jakékoliv správní rozhodnutí. Bohužel dílčí problémy přináší v rámci přípravy staveb novela zákona i nadále, zejména v získání verifikačního stanoviska, tzn. souladu projektové dokumentace se stanoviskem EIA. Příkladem je D3 stavba 0302 Jílové – Hostěradice, kde i přes úpravy DÚR prokazatelně zlepšující vliv stavby na její okolí jsme nuceni proces EIA opakovat.

### 5) Účelové napadání správních rozhodnutí

Přes všechny zmiňované problémy v rámci přípravy staveb jsou však nejméně předvídatelné postoje jednotlivých zájmových sdrúžení k připravovaným stavbám dopravní infrastruktury. Často velmi účelová napadání jednotlivých správních rozhodnutí či jiných dílčích kroků v rámci přípravy staveb brání realizaci staveb a ani nelze najít žádné kompromisní řešení vedoucí k dohodě s těmito sdrúženými. Seznam staveb, které byly a jsou takto často účelově zdržovány, by byl dlouhý.

Z těch nejvýznamnějších se dá jmenovat:

- Modernizace D1 – opakované napadání většiny stavebních povolení občanským sdrúžením. Průměrné zdržení na jednotlivých úsecích bylo až 400 dní.
- D1 136 Říkovice – Přerov – napadání všech procesů občanskými sdrúženými vč. výjimek dle zák. č. 114/1992 Sb. Napadena podjatost města Přerov a z toho důvodu bylo vydáním změny územního rozhodnutí pověřeno město Olomouc a musela být znova vydána všechna nová stanoviska, která město Přerov k této akci vydalo.
- D49 Hulín – Fryšták – napadání všech procesů občanskými sdrúženými vč. několik let sporu o pravomocné výjimky dle zák. č. 114/1992 Sb. Lze očekávat podání rozkladů do všech stavebních povolení.

Většina těchto sdrúžení podává ve většině případů rozklady do správních řízení principem napadení/zpochybnění všech stanovisek dotčených orgánů státní správy.

V rámci řešení těchto rozkladů se pak musí oslovit nadřízené orgány dotčených orgánů státní správy o potvrzení jejich stanovisek, což bohužel trvá řadu měsíců.

Celý proces řešení rozkladů pak trvá minimálně 6 měsíců, ale spíše průměrně více než jeden rok.

### 6) Zdlouhavé soudní řízení

V případě, že se jakákoliv problematika související s přípravou staveb dopravní infrastruktury dostane k soudnímu přezkumu, je nutné, aby soudy rozhodovaly rychle v co nejkratších možných lhůtách. Bohužel se tomu často neděje a pro ŘSD ČR to znamená neřešitelný problém. Takto došlo či dochází k výrazným zdržením např. u následujících staveb „I/68 Třanovice – Nebory“ – vyvlastnění posledního pozemku; D49 Hulín – Fryšták – procesy výjimek či správních rozhodnutí; D55 5502 Kokory – Přerov – správní rozhodnutí; D3 312/II Nažidla – st. – správní rozhodnutí; I/55 Břeclav, obchvat – kompenzační; 48 Rychaltice – Frýdek – Místek – majetkoprávní vypořádání a nespočet dalších.

### 7) Zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

Zákon č. 416/2009 Sb. po novele v září 2018 přispívá ke zrychlení a k zefektivnění přípravy staveb dopravní infrastruktury. Ale očekávání ŘSD ČR od této novely byla ještě daleko větší. Bohužel v praxi se ukazuje, že úřady zatím neumí s tímto zákonem často pracovat. Přesto věříme, že postupujícím časem budou přibývat případy, kdy tento zákon bude klíčovým nástrojem pro dokončení přípravy řady staveb v gesci ŘSD ČR. V současné době vnímáme pro přípravu staveb jako nejdůležitější následující ustanovení tohoto zákona: 4a mezitímní rozhodnutí; § 2e – zvláštní působnost § 2f – vstupy na pozemky za účelem umožnění provádění měření a za účelem umožnění provádění průzkumných prací; § 3b – možnost výkupu nad záborový elaborát § 3b; 10 000 Kč věcné břemeno nebo práva stavby. ▶

### Aktuální příprava staveb dálniční a silniční infrastruktury v jednotlivých krajích ČR

Přes všechny problémy se v posledních letech daří v České republice připravovat nové dálniční a silniční stavby a v současné době se dokončuje příprava řady nových staveb. Zároveň se dá konstatovat, že tato připravenost bude mít za následek velké nároky na jejich financování. V každém kraji jsou stanoveny jednoznačné priority.

Pro Karlovarský kraj je zejména klíčová dostavba dálničního tahu D6 jako kapacitního propojení s ostatní dálniční sítí v České republice a hl. městem Prahou. Tři úseky jsou ve výstavbě a další úseky by se měly začít realizovat v roce 2021.

V Plzeňském kraji je v současné době třeba dobudovat obchvaty a přeložky na silnicích I. třídy a také dobudovat kapacitní silniční síť v krajském městě. Řada těchto staveb je připravena v nejbližší době do realizace.

Prioritou Jihočeského kraje je dostavba dálnice D3 v celé délce. V letošním roce bude dokončena realizace v úseku hranice kraje - České Budějovice a začala realizace dálničního obchvatu krajského města České Budějovice. Do roku 2024 předpokládáme, že bude dálnice D3 na území Jihočeského kraje dostavěna. Základním problémem však zůstává realizace 50 km dálnice D3 v Středočeském kraji, u kterých se připravuje v této chvíli nachází ve fázi územního řízení. Dalším dálničním tahem v Jihočeském kraji je dálnice D4. Její dostavba se plánuje realizovat formou financování PPP (Public Private Partnership) s termínem zahájení v roce 2020.

Absolutní prioritou pro hl. město Praha a Středočeský kraj je dokončení silničního okruhu kolem Prahy, respektive dálnice D0. V současné době je v provozu 40 km a v přípravě zbylých 42 km. Jako první by se měla realizovat stavba SOKP 511 Běchovice – D1, která se nachází ve fázi územního řízení. Posléze by se měla realizovat

severní část pražského okruhu – stavby 518, 519 a 520, kde se příprava nachází ve fázi EIA.

K propojení západní části Ústeckého kraje je důležitá realizace dálnice D7 zejména s ohledem na napojení průmyslové zóny Triangl u Žatce, na které se v roce 2020 bude pracovat na třech úsecích. Předpokladem dokončení celého tahu dálnice D7 je rok 2025.

V Libereckém kraji jsou v přípravě či v realizaci zejména obchvaty a přeložky na silnicích I. třídy. Největší akcí bude přestavba mimoúrovňové křižovatky sil. I/35 a I/65 Rádelský mlýn, která by měla být zahájena v letošním roce.

V Hradeckém kraji se připravují 2 významné dálniční tahy. Jedná se o dálnici D11 spojující Prahu – Hradec Králové a posléze směřující do Polska, a o dálnici D35 spojující Liberec – Hradec Králové (Pardubice) s Olomoucí. V rámci Hradeckého kraje se připravuje z tohoto dálničního tahu propojení Jičín – Hradec Králové a jednotlivé úseky se nachází ve fázi vydaných územních rozhodnutí a probíhající majetkoprávní přípravy. Na dálnici D11 v současnosti probíhá realizace 2 úseků mezi Hradcem Králové a Jaroměří v délce 22 km a intenzivně se připravuje její pokračování až na hranice s Polskem. Na tyto úseky v současné době probíhá územní řízení.

Jasnou dominantou přípravy staveb v Pardubickém kraji je pokračování dálnice D35 jako budoucí alternativy k dálnici D1, resp. dálničního propojení mezi Čechami a Moravou. Aktuálně na většinu úseku probíhá územní řízení s tím, že na dva úseky je územní rozhodnutí vydáno. Zároveň v realizaci je nových 27 km v pokračování od MÚK Opatovice.

V kraji Vysočina je nutné postupně vybudovat důležité obchvaty měst a obcí a odvést tak z nich tranzitní dopravu, což v současnosti probíhá (např. „I/19 Kámen, obchvat“ a „I/37 Osová Bítýška- obchvat“ v realizaci a před zahájením v roce 2019 je stavba „I/38 Havlíčkův Brod, JV obchvat“).

Vyřešení dopravy v krajském městě Brno a v jeho bezprostřední blízkosti je naší prioritou v Jihomoravském kraji. K realizované stavbě „I/42 Žabovřeská“ přibude v roce 2020 realizace staveb I/42 Tomkovo náměstí a Rokytova. Připravují se další klíčové dálniční tahy jako dálnice D43, D52 a D55, z kterých se jako nejdůležitější jeví zejména dokončení dálničního propojení Brna s Vídní po dálnici D52. Zde se jednotlivé úseky nachází ve fázi územních řízení.

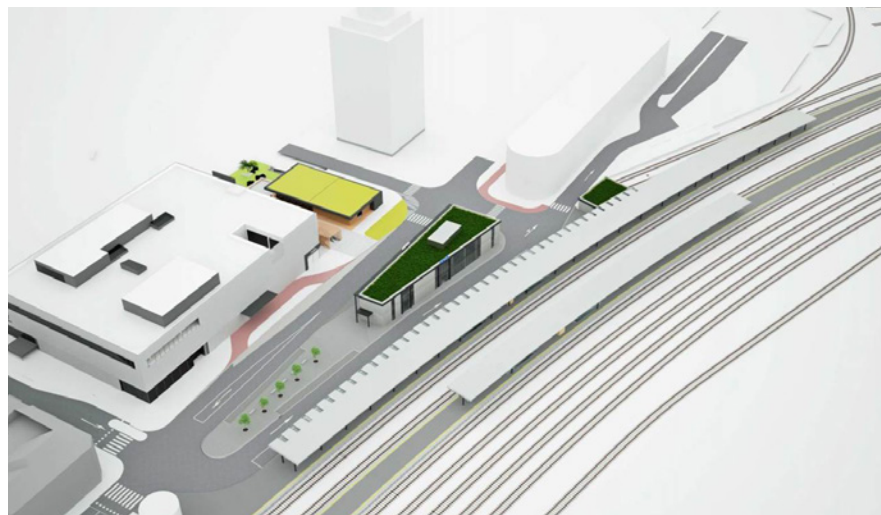
Ve Zlínském kraji jsou klíčové 2 dálniční tahy – dálnice D49 propojující Českou republiku se Slovenskem a dálnice D55 směřující od dálnice D1 směrem na jih a řešící tranzitní dopravu vedoucí po silnici I/55. Oba dálniční tahy se v rámci přípravy potýkají s poměrně zásadními problémy, ale přesto je prioritou ŘSD ČR postupně tyto dálnice vybudovat v plné délce. V roce 2020 dojde k zahájení 2 dalších úseků (D55 5507 Babice – Staré Město a D55 5508 Staré Město – Moravský Písek). Pro Olomoucký kraj je zásadní dokončení dálnice D1 na obchvatu Přerova a dálnice D35 jako alternativy k dálnici D1. Po letošním zprovoznění D1 v úseku Přerov – Lipník nad Bečvou je nutné dokončit přípravu posledního úseku, která se bohužel vlivem odvolávání odpůrců vedení trasy do všech správních řízení a ostatních procesů výrazně komplikuje. Dalším dálničním tahem vedoucím v Olomouckém kraji je dálnice D55 propojující krajské město Olomouc a Přerov, u kterého probíhá zpracování dokumentace pro stavební povolení a majetkoprávní příprava. Dálniční síť v Moravskoslezském kraji je ze značné části již vybudována, resp. aktuálně probíhá její dostavba. Realizace posledních úseků na dálnici D48 byla zahájena v letošním roce stejně jako realizace akce „I/68 Třanovice – Nebory“ definitivně řešící obchvat Třince. Z tohoto důvodu se v následujících letech ŘSD ČR zaměří na realizaci kapacitních obchvatů měst a obcí, aby došlo k odvedení tranzitní dopravy z jejich obydených částí.

## Železnice se mění před očima

### Jiří Svoboda, generální ředitel SŽDC

**Po celé České republice probíhá v současnosti velký počet investičních akcí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), celá řada nových staveb se také připravuje. To vše přinese zlepšení parametrů nejen ucelených traťových úseků, ale i důležitých železničních stanic. Výsledkem bude rychlejší a pohodlnější cestování vlakem. Podobnou proměnou prochází i železnice na střední a východní Moravě.**

V současné době probíhají na síti SŽDC desítky staveb, v řadě případů s náklady převyšujícími miliardu korun. K jejich financování využívá manažer infrastruktury jak prostředky z evropských zdrojů (Operační program Doprava 2014–2020, Nástroj pro propojení Evropy – CEF), tak i z národních prostřednictvím SFDI. Každoročně jde o mnohamilardové částky.



► Projekt nádraží ve Vsetíně.



### Do Uničova už brzy elektricky

Několik významných investičních akcí probíhá i v Olomouckém a ve Zlínském kraji. Velkou pozornost poutá zejména elektrizace trati z Olomouce do Uničova. Díky investici za více než 4 miliardy korun dojde k elektrizaci celého 29 kilometrů dlouhého úseku stejnosměrnou trakcí, traťová rychlost se zvýší až na 160 km/h. Po dokončení stavby v roce 2022 tak moderní elektrické jednotky nabídnou na spojích mezi oběma městy bezkonkurenční jízdní doby. Elektrizaci navíc projdou v následujících letech také navazující úseky až do Šumperka.

Investicí za téměř 4 miliardy korun je pak druhá etapa rekonstrukce uzlu Přerov. Její součástí je jak rekonstrukce výhybny Dluhonice, tak i navazujícího úseku do Prosenic, který tvoří takzvanou Dluhonickou spojku. Ta umožňuje vlakům mezi Prahou a Ostravou přímou jízdu mimo samotnou stanici Přerov. Součástí projektu je také odstranění několika železničních přejezdů včetně vybudování nezbytných mimoúrovňových křížení. V plném proudu je rovněž investiční akce na rozhraní obou krajů za téměř 2 miliardy korun, jejímž cílem je zvýšení traťové rychlosti na desetikilometrovém úseku z Valašského Meziříčí do Hustopečí nad Bečvou. Vlak zde budou moci zrychlit až na 160 km/h, instalováno bude nové zabezpečovací zařízení. Největším přínosem pro cestující bude vybudování bezbariérového přístupu na nové ostrovní nástupiště ve Lhotce nad Bečvou.

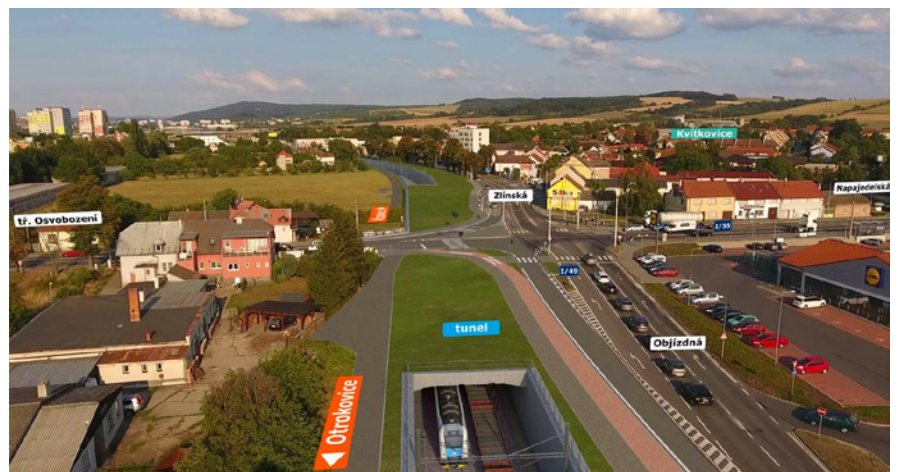
Ve stavu projektové přípravy je v současnosti stavba zaměřená na zavedení střídavého napájení v úseku 2. koridoru mezi stanicemi Neda-

konice a Říkovice, který měří 43 kilometrů. Tím fakticky začíná přechod na jednotnou napájecí soustavu na celé síti SŽDC. Zahájení samotných stavebních prací se předpokládá příští rok v květnu. Ty budou současně i přípravou na elektrizaci tratí Otrokovice – Zlín – Vizovice a Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Veselí nad Moravou/Bylnice.

### Dvoustovkou z Brna do Přerova

Z připravovaných akcí je jednoznačně nejvýznamnější modernizace trati z Brna do Přerova, jejíž dvě dílčí stavby se nacházejí na území Olomouckého kraje. Konkrétně jde o traťové úseky mezi Nezamyslicemi a Přerovem. Realizace prací se předpokládá v letech 2024 až 2030, přinese nejen zdvoukolejnění celé trati, ale i zvýšení rychlosti na 200 km/h. To bude mimo jiné znamenat odstranění všech železničních přejezdů, rekonstrukcí projdou rovněž výpravní budovy, u kterých vzniknou nová parkoviště. Třetí etapou bude pokračovat rekonstrukce uzlu Přerov. Jejím předmětem je výstavba nového přesmyku, který odstraní protisměrné jízdy vlaků ve směru Olomouc – Hranice na Moravě s vlaky jedoucími mezi Přerovem a Olomoucí. Se zahájením stavby se počítá v roce 2022.

Nejdůležitější připravovanou investicí ve Zlínském kraji je modernizace a elektrizace trati z Otrokovic přes Zlín do Vizovic, její náklady přesahují 11 miliard korun. Projekt zahrnuje kromě elektrizace celé regionální dráhy střídavou trakční soustavou také její zdvoukolejnění v úseku Otrokovice – Zlín střed. Traťová rychlost se zvýší na 100 km/h, stávající frekventovaný přejezd v Otrokovicích-Kvítkovicích nahradí tunel. Modernizací projde i nedaleká stanice Otrokovice.



Nový stav Kvítkovické křižovatky v Otrokovicích.

Pro financování dalších investičních akcí plánuje SŽDC využít rovněž kombinované financování jednak z programu CEF a jednak z úvěru z Evropské investiční banky. Mezi projekty, na jejichž financování se použijí tyto další zdroje, patří i rekonstrukce traťového úseku z Lipníka nad Bečvou do Drahotuší v délce 6 kilometrů. V rámci stavby dojde k náhradě 4 mostů a 6 propustků novými objekty, v obou stanicích navíc dojde k modernizaci informačních systémů.

### Ve Vsetíně nová nástupiště i výpravní budova

Komplexní rekonstrukcí pak projde v letech 2020 až 2023 stanice Vsetín. Dosavadní úroňová nástupiště umístěná částečně v oblouku nahradí ostrovní nástupiště s podchodem, do kterého bude bezbariérový přístup. Namísto stávající výpravní budovy vznikne nová, která bude odpovídat současným požadavkům, navíc bude sloužit jako společný odbavovací terminál pro železniční a autobusovou dopravu. Zrekonstruuje se i navazující traťový úsek do Ústí u Vsetína.

Z dalších připravovaných akcí lze zmínit také plánovanou rekonstrukce stanic Hranice na Moravě a Prostějov hl. n. Z hlediska bezpečnosti pak bude významná náhrada železničního přejezdu v Olomouci, Holické ulici, mimoúrovňovým křížením. Rekonstrukcí pak projdou i vybrané výpravní budovy, například ve stanicích Hanušovice a Huštěnovice.

Olomouckého kraje se týká připravovaná výstavba vysokorychlostní sítě v České republice, a to konkrétně na provozním rameni z Brna do Ostravy. Mezi takzvané pilotní projekty byl zařazen i úsek z Prosenic do Ostravy (VRT Moravská brána), jehož výstavba by měla být zahájena v roce 2025.

## Príprava diaľničných stavieb na SR a jej aktuálne hlavné problémy

**Peter Varga, generálny riaditeľ, sekce cestnej dopravy a pozemných komunikácií**

**Ministerstvo výstavby a techniky SR**

**Realizácia investícií do ciest má rozhodne významný vplyv na znižovanie sociálnych a regionálnych rozdielov, tvorbu nových pracovných príležitostí a zlepšenie konkurencieschopnosti krajiny.**

Aj preto príprava a výstavba diaľnic a rýchlostných ciest naprieč Slovenskom stále patrí medzi najvyššie priority. V súčasnosti máme rozostavených takmer 150 kilometrov diaľničných úsekov. V decembri 2019 odovzdáme vodičom úsek D1

Budimír – Bidovce. Prebieha verejná obstarávanie na zhotoviteľa stavebných prác na štyroch nových úsekoch s predpokladaným začiatkom výstavby koncom roka 2019 a v roku 2020.

V budúcom roku plánujeme rozostavať približne 30 km nových diaľnic. Hoci sa boríme s viacerými problémami, robíme všetko preto, aby sme udržali vysoké tempo výstavby najmä na D1 medzi Bratislavou a Košicami a na diaľnici D3, ktorých dobudovanie patrí medzi top priority rezortu. Snažíme sa však napredovať aj na ostatných úsekoch, či už v príprave, alebo hľadaní finančných zdrojov na ich výstavbu. V tomto roku sme uzavreli Memorandum o financovaní projektov diaľnic a rýchlostných ciest a jeho súčasťou sú aj všetky úseky diaľnice D3, ktoré sú v príprave a predpokladá sa ich spolufinancovanie z budúceho operačného programu, v ktorom sa tiež snažíme o získanie čo najväčšej obálky pre cestnú infraštruktúru.

Otvorene musíme povedať, že proces prípravy, posudzovanie EIA, územné, stavebné konania, či verejné obstarávania sú zdĺhavé, najmä keď ich predlžujú námietky a obštrukcie. Áno, proces prípravy diaľnic a verejnej súťaže má zohľadňovať a chrániť práva súťažiacich, dotknutej verejnosti a dbať na dodržiavanie pravidiel a postupov. Tu sme rozhodne za to, aby oprávnené námietky a pripomienky boli detailne preskúmané a posúdené. Hoci vyvíjame úsilie na zjednodušenie

a urýchlenie procesov, nikdy neprekročíme hranicu, ktorá by uberala dotknutým stranám ich práva a verejnú kontrolu.

Ale zneužívanie tohto systému, hoci sa mu zabráňuje ťažko, je potrebné spoločnými silami aspoň minimalizovať. Je na veľkú škodu, že veľakrát sú zamietavé stanoviská podporované alebo aj iniciované lokálnymi záujmovými organizáciami, ktoré síce nemajú v danej téme žiadnu odbornosť, ale nebráni im to politikárčiť, dávať námietky, vyjadrovať sa negatívne a okrem zdržiavania výstavby navyše šíriť negatívny pocit z výstavby ciest a rozladovať verejnosť. A v neposlednom rade, nenesú za svoje konanie žiadnu zodpovednosť.

Pre zlepšenie stavu vo výstavbe diaľnic musíme spojiť sily. Každý by si mal byť vedomý svojej zodpovednosti a svojho príspevku k výsledku. Z celkového času od spustenia procesov do otvorenia diaľnice sa viac ako 2/3 času využijú na prípravu a každé zdržanie tu má navyše kumulatívny efekt. Preto je dôležité, aby široká verejnosť v tomto ťahala za jeden povraz. Ak tie diaľnice naozaj chceme, lokálna samospráva, spolu s profesnými združeniami a záujmovými skupinami v regióne môžu a musia byť aktívni, pomôcť komunikovať benefity



diaľnic, pomôcť "vydržať" komplikácie, ktoré nevyhnutne sprevádzajú výstavbu, pomôcť urýchliť procesy, pomôcť komunikovať s oponentami. A keď už sa raz prijme rozhodnutie, nespochybňovať ho a nevracať sa k nemu opakovane.

Na verejných občianskych stretnutiach vždy upozorňujeme, že najväčšou obeťou špekulatívnych a obštrukčných námietok je žiaľ v konečnom dôsledku občan, ktorý nemôže používať kvalitnú a bezpečnú dopravnú infraštruktúru.

## Urychlení a zjednodušení přípravy a realizace staveb

**Marcela Pavlová, náměstkyně ministryně pro místní rozvoj**

Výňatek z přednášky na konferenci v Luhačovicích dne 26. 9. 2019

### Programové prohlášení Vlády ČR:

**Urychlit a zjednodušit přípravu realizace staveb**

**Cíl: 1 stavební úřad, 1 řízení, 1 povolení**

### Rekodifikace je jednou z hlavních priorit vlády

Zahrnuje:

- novelu správního řádu + 3 dílčí novely stavebního zákona
- přípravu nového stavebního zákona, zásadní úpravy řady souvisejících zákonů

### Novela správního řádu:

- stanovení lhůty pro vydání závazného stanoviska dotčeného orgánu
- stanovení lhůty pro přezkum závazného stanoviska

### Novela stavebního zákona:

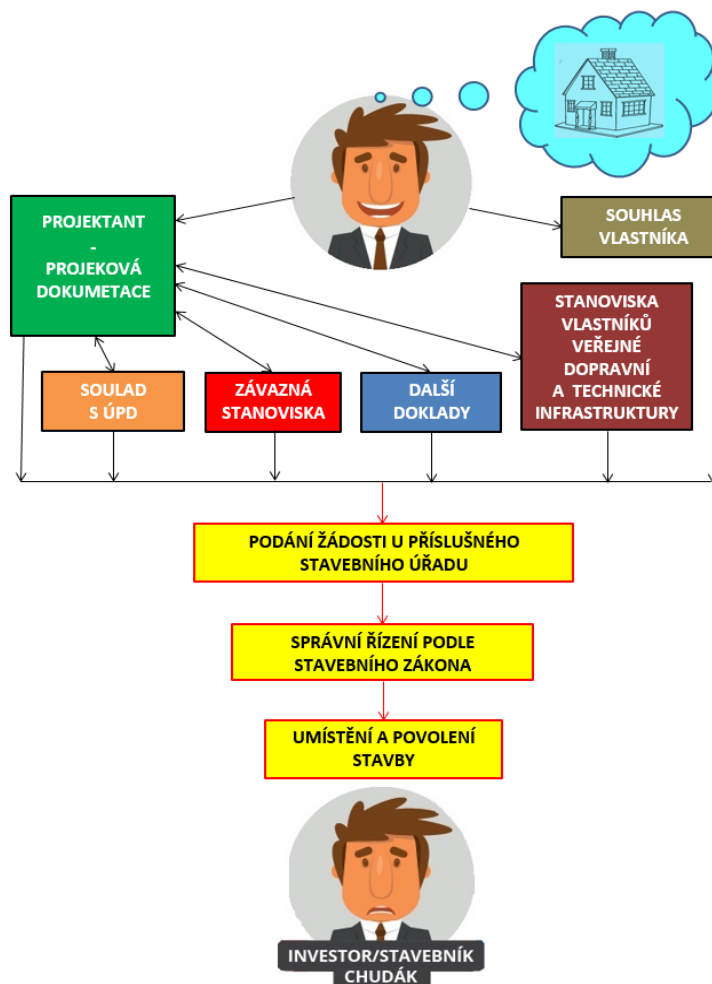
- fikce závazného stanoviska dotčeného orgánu
- územní rozvojový plán
- Národní geoportál územního plánování

### Věcný záměr stavebního zákona

- 6. 2. 2019 věcný záměr předložen do MPŘ
- 27. 2. 2019 skončilo MPŘ
- 18. až 22. 3. 2019 konferenční vypořádání připomínek
- od 25. 3. 2019 vypořádávání rozporů
- 30. 4. 2019 věcný záměr předložen na ÚV ČR
- 05/2019 věcný záměr projednán v komisích Legislativní rady vlády
- 24. 6. 2019 věcný záměr schválen vládou usnesením č. 448

### Obsah věcného záměru

A. Institucionální změny



- B. Elektronizace stavební agendy
- C. Změny související s územním plánováním
- D. Procesní změny
- E. Změny stavebního práva hmotného
- F. Změny v soudním přezkumu
- G. Finanční (ekonomické) změny

#### A. Institucionální změny

##### Státní stavební správa

Rekodifikace musí vést:

- k řešení přetrvávající nevyhovující organizace veřejné správy (roztříštěnost stavebních úřadů),
- ke skutečnému řešení fenoménu systémové podjatosti.

V rámci RIA byly posuzovány 3 varianty řešení:

1. Zachování stávajícího režimu
2. Ponechání stavebních (i ostatních) úřadů v přenesené působnosti, vytvoření dozorové generální stavební inspekce
3. Samostatná, jednotná a hierarchicky členěná soustava státní stavební správy

#### B. Elektronizace stavební agendy

##### C. Územní plánování

- Nadále chápáno jako nastavování pravidel rozvoje území včetně pravidel pro povolování staveb a koordinaci zájmů
- Nástroje územního plánování:

- ✓ bude zaveden územní rozvojový plán, který bude v dostatečné podrobnosti vymezovat celostátně významné záměry
- ✓ územní plán kraje nahradí stávající zásady územního rozvoje
- ✓ na úrovni obce bude zachován územní plán obce a regulační plán, včetně územního plánu s prvky regulačního plánu
- ✓ bude zachován systém územně plánovacích podkladů
- Forma vydávání územně plánovací dokumentace - obecně závazná vyhláška

##### D. Procesní změny

- Sjednocení forem povolování staveb
  - ✓ povolování staveb v jednotně upraveném jediném správním řízení
  - ✓ zrušení všech ostatních „alternativních“ forem umísťování a povolování staveb
  - ✓ Jediné správní řízení povolující stavební (případně nestavební) záměr = integrace celé škály řízení do jediného správního řízení
  - ✓ celé řízení o povolení stavby povede jeden stavební úřad
- Usnesením vlády č. 448 uloženo:

##### E. Změny stavebního práva hmotného

- Revidovány základní pojmy stavebního práva
- Revidovány povinnosti a odpovědnost osob při přípravě, provádění a užívání staveb



- Důkladná revize celého souboru právních předpisů upravujících obecné požadavky na výstavbu a požadavky na dokumentaci staveb
- Zjednodušení a zpřehlednění stavebního práva hmotného

##### Jak dál

Usnesení vlády č. 448 uloženo:

- Rezortům do 15. 8. 2019 zrevidovat veřejné zájmy ve zvláštních zákonech
- Rezortům uloženo do 30. 9. 2019 navrhnout změny právních předpisů s cílem maximální integrace dotčených orgánů do NSÚ
- Ministryni pro místní rozvoj do 31. 1. 2020 předložit na ÚV návrh nového stavebního zákona
- Předpokládána účinnost nového stavebního zákona postupně v průběhu roku 2021

## Příprava projektů dopravní infrastruktury dva roky od poslední novely zákona č. 100/2001 Sb.

### Evžen Doležal, ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí, MŽP

V předchozích článcích jsem vás seznámil s posledními novelami zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů z dílny Ministerstva životního prostředí (tzv. infringementová novela, novela k prioritním dopravním stavbám, transpoziční novela a novela ZPV v rámci novelizace stavebního zákona) a také s praktickými možnostmi pro zefektivnění přípravy projektů dopravní infrastruktury.



Z dnešního pohledu mohu říci, že obojí se podařilo, resp. se v praxi daří. Uvedené novely zajistily maximální možné zjednodušení administrativy pro investory při současném zachování plného souladu vnitrostátní úpravy s evropským právem a plné ochrany životního prostředí a postupně

se daří naplňovat i v posledním článku popsaná praktická doporučení.

Posouzením prošla řada významných staveb, ať už jde o úseky pražského a brněnského okruhu (Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 – Běchovice – dálnice D1; Silnice I/42 Brno, VMO Žabovřeská I; I/42 VMO Brno Tomkovo náměstí a I/42 VMO Brno Rokytova), významné dálniční úseky v podobě posledního dosud neposouzeného úseku dálnice D35 mezi Hradcem Králové a Olomoucí (Dálnice D35 v úseku Staré Město – Mohelnice), PPP projektu dálnice D4 (D4 v úseku - křižovatka – II/118 – Milín – Mirovice, rozšíření), třech úseků dálnice D6 (D6 – Střední Čechy, D6 – Ústecký kraj, D6 – Karlovarský kraj) nebo silnic I. třídy (Silnice I/11 Ostrava, Prodloužená Rudná – hranice okresu Opava km 14,486 – 14,900; I/35 – Lešná – Palačov). Posouzením prošel i předposlední úsek jihočeské části dálnice D3 (Dálnice D3, stavba 0311, Třebovín – Kaplice-nádraží) a před vydáním stanoviska EIA je úsek poslední, vedoucí ke státním hranicím (Dálnice D3, stavba 0312 Kaplice-nádraží – Nažidla

– Dolní Dvořiště, st. Hranice). Naopak na začátku procesu EIA jsou stavby severní části pražského okruhu (SOKP 518 Ruzyně – Suchdol; SOKP 519 Suchdol – Březiněves).

Všechny tyto stavby spojují dva společné jmenovatele: první - v každém stanovisku EIA byla stanovena řada efektivních opatření, která dále snížila vliv těchto staveb na životní prostředí, druhý - délka procesu EIA, která průměrná činila 5,5 měsíce, u některých staveb byl proces EIA dokončen již za 4,5 měsíce.

V rámci přípravy i vlastních procesů EIA sledují také postupně naplňování zmíněných praktických doporučení, která mohou přípravu dále urychlit, ať už je to efektivnější plánování nebo větší kvalita předkládaných dokumentů, která souvisí se stále častějším využíváním tzv. předběžného projednání, tedy kontroly dokumentace před jejím oficiálním předložením a zahájením procesu EIA. Velký podíl na tomto mají rovněž pravidelná jednání s Ředitelstvím silnic a dálnic a Ministerstvem dopravy, kde v pravidelných dvouměsíčních intervalech řešíme všechny aktuální záležitosti a otázky vznikající při přípravě jednotlivých staveb. A rozsah staveb je opravdu široký.

A co je v plánu dál? Tématem, které samozřejmě aktuálně rezonuje ve všech kruzích, je rekodifikace stavebního práva. ▶



V rámci přípravy je zřízeno několik pracovních skupin, kterých se za Ministerstvo životního prostředí účastní. Cílem rekodifikace je pochopitelně zjednodušení a zrychlení celého povolovacího procesu a přesto, že se materiál dynamicky vyvíjí, v oblasti posuzování vlivů staveb na životní prostředí je snad možné říci základní principy, které už by měly zůstat jako základní východiska pro další směřování.

Celou oblast posuzování vlivů staveb je navrženo přesunout do působnosti Nejvyššího stavebního úřadu a jemu podřízených krajských stavebních úřadů. Se zvláštním postavením se počítá pro stavební úřad pro hlavní město Prahu, do jehož působnosti by spadaly stavby celorepublikového

významu (dálnice a silnice I. třídy, letiště, celostátní dráhy, elektrárny nad 100 MW atd.). V oblasti územního plánování je v této souvislosti novinkou územní rozvojový plán, který bude tyto významné stavby (resp. plochy a koridory pro ně) vymezovat již na celostátní úrovni.

Pokud jde o zjišťovací řízení, to bude probíhat nadále samostatně před vlastním jednotným řízením, nicméně v souladu s principem rekodifikace jej už také povede stavební úřad. Pokud ze zjišťovacího řízení vyplyne povinnost provedení posouzení, bude na volbě investora, zda si požádá o provedení procesu EIA samostatně nebo v rámci jednotného řízení. Pokud si investor zvolí integrovaný model, tj. jednotné řízení s posouze-

ním vlivů, proběhne posouzení v rámci tohoto řízení s tím, že jeho výstupy (tj. závěry o vlivech na životní prostředí, vypořádání vyjádření i podmínky pro minimalizaci vlivů) budou součástí již přímo výsledného rozhodnutí. Pro jeho vydání je navržena lhůta 120 dní s tím, že se počítá s možností jejího přerušení v případech, kdy to bude s ohledem na povahu stavby nezbytné. V rámci tohoto jednotného řízení budou pochopitelně integrovány i další požadavky složkových předpisů, a to nejen v oblasti životního prostředí. Termín pro předložení materiálu do mezirezortního připomínkového řízení je stanoven na 25. listopadu toho roku, účinnost celé rekodifikace pak k 1. lednu 2022.

## Pohled dodavatelské sféry na stav a budoucnost dopravního stavitelství

**Petr Čížek, předseda Sdružení pro výstavbu silnic**

**Blíží se konec roku 2019, a tak i Sdružení pro výstavbu silnic hodnotí, co tento rok přinesl a co čeká dopravní stavitelství v letech příštích. Sdružení, které bylo založeno již v roce 1981, patří k nejstarším podnikatelským svazům v České republice. V současné době má 44 řádných členů, mezi nimiž jsou všechny rozhodující stavební firmy dopravního stavitelství, projektové a inženýrské organizace a dodavatelé materiálů.**

### Současný stav firem dopravního stavitelství

Stavebnictví zažívá poslední tři roky růst produkce, po předchozích několika letech poklesu. Odhadujeme, že inženýrské stavitelství letos vzroste o cca 5%, v porovnání s rokem 2018. Mimo jiné o tom svědčí i letošní výroba na obalovnách, která napodobí rok 2018, kdy bylo v ČR celkem vyrobeno 7,6 mil. tun asfaltem obalovaných směsí. Potěšitelné je, že zůstane zachován růstový trend od krizového roku 2013, ve kterém bylo vyrobeno pouze 5,1 mil. tun. Celková vytiženost kapacit stavebních firem dosahuje v závěru roku 2019 cca 95% a firmy uvádějí, že mají zásobu práce na příštích cca 10 měsíců.

Zdánlivě tedy prožíváme radostné období, ale není tomu tak. Stavební společnosti se stále potýkají s nízkou ziskovostí prací, kterou způsobuje především dosavadní způsob výběru v soutěžích o veřejné zakázky. Investoři doposud vybírají především podle výše, lépe řečeno níže, nabídkové ceny. Firmy z důvodu nedostatku poptávky zejména v letech 2016-2017 sváděly až nesmyslnou cenovou válku, jejíž důsledky se projevují dodneška. Ještě větší problémy však přináší nedostatek pracovníků a s tím spojený nárůst personálních nákladů. Do hospodaření se negativně projevuje i nárůst cen materiálů a jejich nedostatek. Za zmínku stojí např. současná situace v kamenivu a to nejen v ceně, ale i v nedostatku některých frakcí.

### Nutnost změn v legislativním prostředí – rekodifikace stavebního práva

Za největší problém českého stavebnictví považujeme takřka až tragický stav legislati-



vy. Byrokratické postupy, možnost nesmyslně napadat všechny stupně správních řízení, strach úředníků z korupčních obvinění a další jsou důvodem, že např. ve vyřizování stavebního povolení klesla Česká republika, jak nedávno uvedla Světová banka, na 157. místo mezi 190. porovnávanými státy světa. Trápí to zejména veřejné zadavatele, kteří připravují liniové stavby, zvláště pak Ředitelství silnic a dálnic. Obrovské komplikace spojené se získáním potřebných rozhodnutí a pozemků pro stavbu jsou dostatečně všeobecně známé.

Velmi jsme proto uvítali poslancekou iniciativu k novele zákona 416/2009 Sb. O urychlení výstavby dopravní infrastruktury, která je účinná od 1.9.2018 (zák. č. 169/2018 Sb.). Těšíme se na další novelu připravenou již za ministra Ťoka, o které ministr Kremlík v červnu

t.r. prohlašoval, že bude schválena do konce roku. O její osud máme nyní trochu obavy, protože po jejím několikaměsíčním posuzování legislativní radou vlády ji 4. listopadu vláda odložila s tím, že ještě musí být projednána s dalšími resorty (!).

Zásadní pro zlepšení situace by měla být rekodifikace stavebního práva. Velmi pozitivně hodnotíme, že si tento úkol vzal za své premiér Babiš. Nesmírně důležité je to proto, že je nutné, aby celý proces proběhl ještě v tomto volebním období, kdy je naděje, že parlament změnu schválí. Postupové termíny jsou ale takřka šibeniční. Např. Ministerstvo pro místní rozvoj má již do února 2020 připravit paragrafované znění. Zásadním předpokladem je i to, aby se konstruktivně a pozitivně do celého procesu zapojila nejen všechna další ministerstva, kde spoléháme na vedoucí roli premiéra, ale současně i další instituce a profesní spolky ve stavebnictví působící. Zatím je hodně slyšet pouze kritika.

### Financování dopravní infrastruktury – zajištění dostatku prostředků

Sdružení pro výstavbu silnic velmi pozorně sleduje přípravu finančního zajištění staveb v roce 2020. I když parlament ještě neschválil rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury, nejsme rozhodně spokojeni. I přes všechny proklamace vládních činitelů o urychlení výstavby je jasné, že stanovené prostředky postačují pouze na zajištění prací na probíhajících stavbách a na nově zahajované chybí minimálně 22 mld. Kč. Navíc je jasné, že se ani připravovaný pilotní projekt PPP na dálnici D4 nerozběhne v příštím roce v potřebném rozsahu. Problémy vidíme i ve finančním zajištění oprav a vykrytím požadavků krajů na silnice II. a III. třídy.

Již dnes je nutné řešit situaci, která vznikne od roku 2021, kdy skončí financování Operačního programu doprava z prostředků EU a bude tudíž nutné ročně navýšit národní zdroje o 20 až 30 mld. Kč.

Pozitivně hodnotíme, že ministr Kremlík vytvořil k řešení tohoto problému komisi, na její činnosti se aktivně podílíme. Řešení ovšem není pouze v rukou ministra dopravy. Jednu z cest vidíme např. v rozšíření projektů PPP či půjčkách od EIB. Skeptičtí jsme k informacím premiéra Babiše o financování investic do dopravní infrastruktury z Národního rozvojového fondu, protože návratnost dopravních projektů je velký problém. Rovněž myšlenky, že transformace ŘSD na akciovou společnost problém vyřeší, jsou nereálné. Transformace rozhodně nepřinese jiné peníze než ty, kterými může disponovat SFDI.

Prvotní odhady jsou, že transformované ŘSD bude možné zatížit půjčkami ve výši cca 60 mld. Kč. To tedy situaci rozhodně nevyřeší. Navíc z našeho pohledu je proto zachování SFDI pro budoucnost nesmírně důležité. Prioritou by mělo být vytvoření podmínek pro jeho lepší fungování. Jako zásadní vidíme jeho nezávislost na státním rozpočtu (MF). Doposud se tento cíl, který byl stanoven již při jeho vzniku v roce 1990, nepodařilo naplnit. Je třeba znovu řešit příjmy SFDI. Např. 9,1 stávajících procent ze spotřební daně z uhlíkatých paliv je naprosto nedostačujících. Dlouhodobý, předvídatelný příjem fondu zakládá možnost koncepční práce, zejména u klíčových investorských organizací ŘSD a SŽDC. Náznaky a úvahy o zrušení SFDI bez odpovídajícího jiného, lepšího řešení, považujeme pro budoucnost dopravní infrastruktury za nebezpečné.

#### Rozvoj dopravní infrastruktury

Vítáme proklamace vlády o nutnosti vkládat investice do dopravní infrastruktury. Doufá-

me, že na tato slova vláda nezapomene v okamžiku, až se dostaví recese hospodářství, která se již v současné době začíná hlásit. Nemusíme určitě opakovat, že právě veřejné investice působí anticyklicky v okamžiku, když privátní investoři investovat přestávají. Nera- di bychom opět zažili situaci, která nastala při krizi minulé, kdy tehdejší česká vláda „šlápla na brzdu“ společně se soukromou sférou, na rozdíl např. od Německa.

S překvapením jsme přijali vyhlášení premiéra Babiše o tom, že podle Národního investičního plánu (17 tis. projektů, 3,45 bil. Kč) bude do 10 let dostavěna základní dopravní síť. Ministerstvo dopravy následně spočítalo, že by to znamenalo roční investice ve výši 166 mld. Kč. I když se nám takovéto směle plány samozřejmě velmi líbí, považujeme je v současnosti za nereálné. Za přiměřenou považujeme sumu cca 110 mld. Kč ročně. Stavební firmy potřebují zejména dlouhodobou garanci výše vkládaných prostředků do výstavby i oprav dopravní infrastruktury. Na tom mohou založit svoje podnikové strategie a plánování v oblastech zajištění personálu, strojního vybavení, stavebních materiálů atd. Navýšení výkonnosti nelze provést z roku na rok a systém „rozsvít – zhasní“ ve stavebnictví nefunguje. Stát by měl podnikatelům stanovit jasná pravidla. Zatím bohužel reálná vize kroků vlády a státu chybí.

#### „Rekodifikace“ vztahů mezi subjekty stavebního procesu

Hodně problémů pro řešení zůstává i u samotných firem. Rezervy jsou určitě nejen v korektnosti vůči investorovi, ale i ve vzta-

hu k subdodavatelům. Společně s investory chceme nalézt cestu ke zlepšení zadávacího procesu. Jednání kulatých stolu které Sdružení pořádalo ve spolupráci se SFDI, potvrzuje zájem investorů o tuto problematiku. Společným zájmem je, aby nerozhodovala pouze cena, ale i rychlost a kvalita výstavby, prováděné kompetentními firmami s kvalifikovanými pracovníky.

Nejvíce práce projektanty, investory i stavební firmy čeká při zlepšování fungování v průběhu stavby.

Dnešní byrokracie, kdy většina postupů a zejména problémů je řešena prostřednictvím až nesmyslného množství papírů s rozhodovacími místy mimo vlastní stavbu, je do budoucna neúnosná. Souvisí to zejména se současným postojem všech možných kontrolních orgánů, které zajímá především dodržení všech procesů, nikoliv vlastní stavba. Názory z doby nedávno minulé, že stavby veřejných investic jsou prorostlé korupcí a zlodějnami, se stále nedaří plně vymýtit. V souvislosti s protikorupčním tažením přetrvává snaha vše dokladovat.

Nelze se proto ani divit pracovníkům investorských organizací, že se bojí rozhodovat. Je potřeba, aby jim byla navrácena důvěra a s tím i pravomoci. Základním předpokladem ovšem je i jejich odbornost a kvalifikace.

Přejme si společně, aby se na naše stavby vrátilo pravidlo z minulosti, že většinu věcí řeší stavbyvedoucí se stavebním dozorem na stavbě a kolikrát k tomu stačí jen chlapské podání ruky. Společným cílem přeci je realizace kvalitní stavby, v uspokojivé lhůtě, splňující požadavky zadavatele a potřeby uživatelů.

## Výstavba a modernizace dálnice D35 v Olomouckém kraji

### Martin Smolka, ředitel správy Olomouc, ŘSD

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

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

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Olomouc, připravuje dvě významné investiční akce. Dokončení dálničního obchvatu Olomouce – stavbu D35 Křelov - Slavonín 2. etapa a novostavbu dálnice D35 v úseku Staré Město - Mohelnice. Stavba D35 Křelov - Slavonín 2. etapa je poslední úsek dálničního obchvatu Olomouce, který se nedokončil kvůli nesouhlasnému stanovisku jedné z dotčených obcí s vedením trasy. Ne-

dokončený obchvat byl provizorně napojen do okružní křižovatky u obchodního centra Olomouc City (Globus). Tím vzniklo úzké místo, kde nejen v dopravních špičkách vznikají (zejména ve směru od Brna) dlouhé kolony. Toto dopravní řešení navíc omezuje rozvojové aktivity města v této lokalitě. Pozitivní obrat v přípravě této stavby nastal v roce 2018, kdy stavba získala kladné stanovisko EIA (pozn.: vzhledem k tomu, že EIA byla schválena podle zákona č. 244/1992 Sb. bylo nutné vypracovat novou žádost a posudky). V červnu 2019 byla podána žádost o vydání územního rozhodnutí.

Aktuálně v území probíhá podrobný geotechnický průzkum, připravuje se realizace přeložky vedení vysokého napětí. ▶



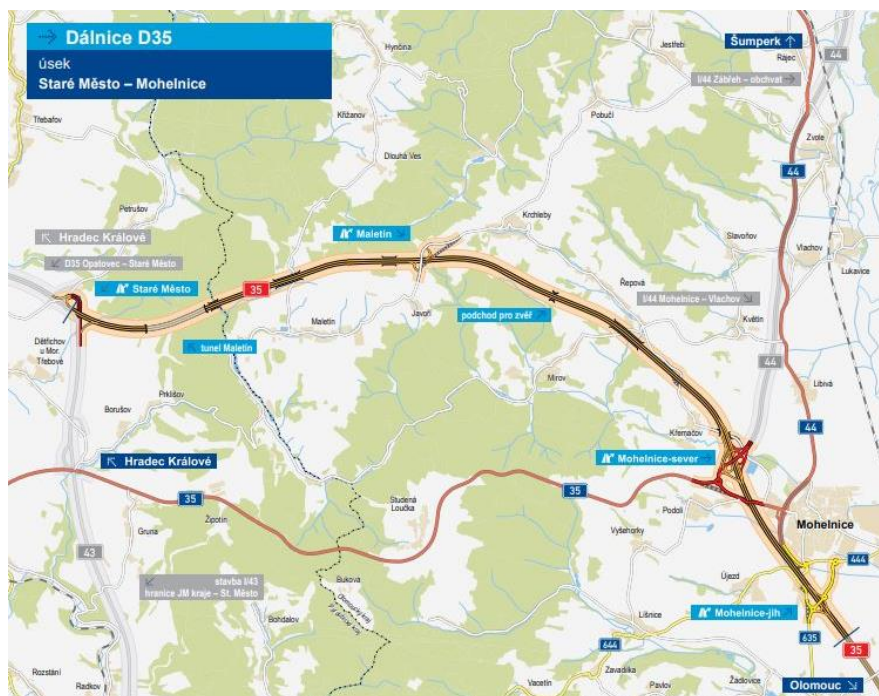
**Základní parametry staveb:**

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

Do konce tohoto roku proběhne soutěž na zpracování dokumentace pro stavební povolení a provádění inženýrské činnosti pro získání stavebního povolení. Pro majetkoprávní přípravu bude možné využít právní instituty, které nabízí novela zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury. Předpokládané zahájení stavebních prací je nejpozději v roce 2024. Stejně jako u dálničního obchvatu Olomouce bylo i pro stavbu D35 Staré Město - Mohelnice klíčovým momentem získání kladného stanoviska EIA (únor 2018). Jeho vydání a tím i zahájení celé přípravy stavby bylo oddalováno požadavky města Mohelnice na napojení, které se měnily v čase s tím, jak se měnilo vedení města. Okamžikem získání stanoviska EIA se příprava stavby rozběhla naplno. Již proběhlo nebo probíhá geodetické zaměření stavby, geotechnický průzkum, soutěž na zpracovatele dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) včetně inženýrské činnosti pro získání územního rozhodnutí, hydrogeologický monitoring a rovněž řada jednání s dotčenými subjekty, obcemi a náročných technických jednání (součástí hlavní trasy je více než kilometr dlouhý tunel).

Do konce roku bude odevzdán koncept DÚR. Po jeho odsouhlasení bude zahájena činnost pro získání územního rozhodnutí. Vše směřuje k tomu, aby stavba byla zahájena nejpozději v roce 2024.

Stejně jako u dálničního obchvatu Olomouce bude možné využít právní instituty, které nabízí novela zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury.



Stavba D35 Staré Město - Mohelnice má pro Olomoucký kraj ještě jednu zásadní souvislost. Do křižovatky MÚK Mohelnice - sever se napojuje obchvat obce Libivá. Stavba I/44 Mohelnice - Vlachov patří do souboru staveb na silnici I/44 mezi Mohelnicí a Šumperkem, která má zajistit kvalitní dopravní napojení regionů Šumperka a Jesenicka. Z tohoto důvodu byla věnována velká pozornost technickému řešení MÚK Mohelnice - sever, aby bylo v daném poměrně složitém geomorfologickém území nalezeno optimální napojení. Dálnice D35 mezi Olomoucí a Mohelnicí byla vybudována v 80. letech bez odstavného pruhu. Dálnice protíná mezi Římicemi a Sobáčovem CHKO Litovelské Pomoraví. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Olomouc, připravuje řadu menších investičních akcí, které mají pracovní označení „Malá modernizace“. Jedná se o akce: modernizace odpočívky Skrbeň, realizace protihlukových opatření, výstavba telematických systémů.

## Pohled na investorskou přípravu liniových staveb z pohledů zákona o urychlení výstavby a zákona o ochraně přírody a krajiny

**Marek Svoboda**, předseda představenstva PRAGOPROJEKT, a.s.

**Jan Kroupa**, výrobní ředitel PRAGOPROJEKT, a.s.

**V posledních letech se stále vede intenzivní diskuze o potřebě přípravy, realizace, ale především dokončení zásadních dálničních a silničních tahů. Důvody jsou zřejmé. Bez dálnic a kvalitních silnic nebude naše ekonomika dále růst, bez budování páteřních komunikací a obchvatů se nepodaří stále rostoucí dopravu vytlačit mimo klidové zóny měst a obcí a především bez kvalitní infrastruktury se nepodaří snížit následky dopravních nehod a snížit počty každoročně zbytečně vyhaslých životů na našich cestách.**

Společně s celospolečenskou poptávkou, která není uspokojována, a ve vazbě na neplnění dopravní strategie Ministerstva dopravy se tak otvírá poměrně široký diskusní prostor, kdo může za to, že v roce 2019 není postavena základní dálniční

síť ČR. Většina debat je uzavřena zjednodušujícím způsobem, že za neschopnost připravovat a stavět obecně může investor, ať již se jedná o ŘSD ČR na celostátní úrovni nebo o krajské úřady/Magistrát hlavního města Prahy na úrovni regionální.

V poslední době se však v této souvislosti začala zcela oprávněně diskutovat i legislativa liniových staveb. Účelem tohoto článku není rekapitulovat historický vývoj nebo hodnotit stávající stav, ale chceme otevřít debatu nad novými zkušenostmi z přípravy liniových staveb a nastínit možné cesty, které by mohly vést k zefektivnění a urychlení přípravy potřebných dálničních a silničních staveb.

**Zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací** ▶

Dálnice a silnice jsou typickou liniovou stavbou, kde hlavním převládajícím rozměrem je délka. I proto přináší dálnice a silnice zcela jiné problémy v územním a stavebním řízení, než je tomu u „klasických“ budov pozemního stavitelství. Uvedené pochopili naši sousedi v Německu i Rakousku již v 60. a 80. letech devatenáctého století, kdy pro liniové stavby stanovili zákonem odlišné podmínky. Je tedy správné, že i ČR se vydala v roce 2009 cestou speciálního zákona pro liniové stavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, tedy zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb.“).

Podobně jako kolegové v Německu a v Rakousku jsme si v ČR začali přivýkat, že správní řízení pro dálnice a silnice stavěné ve veřejném zájmu není to samé jako výstavba rodinného domu. Zákon č. 416/2009 Sb. byl několikrát novelizován. Nejzásadnější novelizace byla provedena v roce 2018, při které se z velké části do zákona zapracovaly potřeby investorů. Bohužel však ne ve všech aspektech se podařilo prosadit potřebné legislativní změny a to především z důvodu nesouhlasu Senátu PČR. Jak ukazuje aktuální praxe státních investorů, byly jejich obavy v mnoha aspektech opodstatněné a je škoda, že novelizace zákona se nepodařila ještě ve větším rozsahu. Přesto její schválení mělo pozitivní vliv na přípravu staveb a legislativou se podařilo odstranit sporné body liniových staveb, které se zdály být neřešitelné.

Aktuálně největším problémem liniových staveb v územních a stavebních řízeních je vlastní zahájení těchto správních řízení, která jsou vedena dle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „ZSR“) a dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon, dále také jen „stavební zákon“). Podle ustanovení § 44 ZSR „Řízení o žádosti je zahájeno dnem, kdy žádost nebo jiný návrh, kterým se zahajuje řízení (dále jen „žádost“), došel věcně a místně příslušnému správnímu orgánu.“ Dále dle ustanovení § 71 má správní orgán vydat rozhodnutí neprodleně, nejpozději však do 30 dnů (pokud je třeba svolat ústní jednání, prodlužuje se doba až o 30 dnů) od zahájení řízení.

Dodržení uvedených lhůt je však pouhou teorií, která s praxí na stavebních úřadech nemá nic společného. Důvodem je ustanovení § 87 odst. 1 stavebního zákona (v případě územního řízení), resp. ustanovení § 112 stavebního zákona (v případě stavebního řízení), ve spojení s ustanovením § 144 odst. 6 ZSR (řízení s velkým počtem účastníků) která stanoví povinnost správních orgánů doručovat oznámení o zahájení řízení a další písemnosti v řízení účastníkům definovaným v ustanovení § 27 odst. 1 ZSR jednotlivě. Novelizace zákona č. 416/2009 Sb. provedená v roce 2018 (zákon č. 169/2018 Sb.) v ustanovení § 2 uvedeně povinnosti sice omezuje „jen“ ve vztahu k oznámení o zahájení řízení, přičemž ostatní písemnosti v rámci správního řízení je možné doručovat pouze veřejnou vyhláškou (vyjma žadateli, obci a dotčeným orgánům), avšak i tak problémy s tím spojené a administrativní zátěž správních orgánů mající vliv na délku správních řízení nadále přetrvávají.

Výše uvedený odstavec v podstatě znamená, že stavební úřad musí každému účastníkovi řízení – žadateli, obci, dotčenému orgánu, majiteli pozemku, majiteli sousedního pozemku a dalším dotčeným osobám, pokud mohou být rozhodnutím přímo dotčeny ve svých právech nebo povinnostech, zaslat oznámení o zahájení správního řízení jednotlivě, což v případě liniových staveb znamená expedici stovek oznámení. Uvedený postup se navíc komplikuje v případech (a tato situace nastává vždy s ohledem na délku řízení a množství účastníků), kdy osoba, která má být účastníkem příslušného řízení, zemře ještě před zahájením řízení, a nebo v případech, kdy stavební úřad dohledává účastníka řízení, který je osobou neznámou. Zákon na uvedené pamatuje a umožňuje stavebnímu úřadu stanovit opatrovníka, ale jedná se o další časové zpoždění na cestě k liniové stavbě.



Problém však nastává, pokud během správního řízení zemře již obesaný účastník řízení a dědic není znám, neboť neproběhlo dědické řízení, nebo dědic znám je, avšak svá práva ve správním řízení neuplatní. Správní orgán je povinen dědice k uplatnění jeho práv vyzvat, vydá-li rozhodnutí před uplatněním práv dědice ve správním řízení, je tento postup v rozporu se ZSR a řízení je zatíženo vadou. Následně případné odvolání je pak úspěšné a dojde ke zrušení územního rozhodnutí (viz dálnice D35 a zrušení územního rozhodnutí Krajským úřadem Pardubického kraje). Stejný problém se týká i stavebního řízení, i když ne v celém rozsahu, protože zde se stavba již dělí na dílčí SO podle speciálních stavebních úřadů.

U liniových staveb, které jsou definovány jako veřejně prospěšné, se tak otvírá prostor a debata nad nutností doručovat každému majiteli pozemku a každému majiteli sousedního pozemku zahájení správního řízení, když stát uvedenou stavbu zahrnul již do Zásad územního rozvoje, posoudil procesem EIA a pro majetkoprávní vypořádání majitele osloví s žádostí o výkup pozemku.

Oproti tomu samozřejmě stojí zájem majitele pozemku, který nemusí stále sledovat (a pravděpodobně ani nesleduje) vývěsku stavebního úřadu a nehlédá oznámení o zahájení územního rozhodnutí veřejně prospěšné stavby na svém pozemku, neposlouchá média, nehovoří se sousedy a s vedením obce. Je tak na místě zvážit právo na zaslání oznámení o zahájení správního řízení majitelů pozemků (ať již situovaných v trvalém záboru stavby nebo sousedících) proti veřejně prospěšnosti výstavby bezpečnější dálnice zachraňující lidské životy.

## Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Další legislativu, která je pro investory obtížně uchopitelná, přináší zákon č. 114/1992 Sb., zákon o ochraně přírody a krajiny (dále jen „ZŽP“) a na něj navazující prováděcí předpisy. Investor musí získat hned několik podkladů pro územní rozhodnutí/stavební povolení. Jako příklad uvedme potřebu zajistit následující stanoviska a rozhodnutí:

- 1) závazné stanovisko zásahu do významného krajinného prvku podle § 4 ZŽP,
- 2) souhlas orgánu ochrany přírody k umístění a povolení stavby nebo k činnosti, která by mohla snížit nebo změnit krajinný ráz §12 ZŽP,
- 3) stanovisko podle ustanovení § 45i odst. 1 ZŽP,
- 4) rozhodnutí o výjimce podle §56 ZŽP pro zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů,
- 5) závazné stanovisko/rozhodnutí ke kácení mimolesní zeleně §8 ZŽP.

Výše uvedený výčet není kompletní a záleží na situování stavby v závislosti na vymezených chráněných zájmech (především územního charakteru) ZŽP. Je na místě úvaha, proč se jednotlivá stanoviska a rozhodnutí musí zajišťovat odděleně, a to v některých případech dokonce i zvláště pro územní řízení a zvláště pro stavební řízení, a proč se z důvodu úspory vedených správních řízení nemohou povolení vydávat v komplexním rozhodnutí a to úřadem, který má zkušenosti s vydáváním stanovisek a rozhodnutí (Ministerstvo životního prostředí nebo Krajský úřad).

K uvedené úvaze jistě přispívá i skutečnost, že většina liniových staveb je posouzena procesem EIA a veřejnost by se tak mohla v jednom řízení vyjádřit ke kompletním dopadům výstavby na všechny aspekty stavby.

Ve stávajícím systému je investor vystaven i dalším diskutabilním legislativním krokům. ZŽP obsahuje ustanovení § 8, odst. 6, dle kterého je ke kácení dřevin pro účely stavebního záměru povolované v územním řízení, v územním řízení s posouzením vlivů na životní prostředí, ve společném územním a stavebním řízení nebo společném územním a stavebním řízení s posouzením vlivů na životní prostředí je nezbytné závazné stanovisko orgánu ochrany přírody. Povolení kácení dřevin, včetně uložení přiměřené náhradní výsadby, je-li v závazném stanovisku orgánu ochrany přírody stanovena, vydává stavební úřad a je součástí výrokové části rozhodnutí v územním řízení. Stavební úřady pak vyžadují po investorech zajištění závazného stanoviska ke kácení mimolesní zeleně podle citovaného ustanovení pro potřeby každého územního řízení, a nikoli jen pro účely takového stavebního záměru, který je v územním řízení umístován a zároveň povolován, jak by mělo vyplývat z citovaného ustanovení. Tato praxe je důsledkem nejednoznačné formulace citovaného ustanovení, která vede k jeho chybným výkladům ze strany správních orgánů.

Investor tak v případě stavebního záměru, který prochází jak územním, tak i následným stavebním řízením, je nucen žádat o povolení ke kácení dřevin příslušný orgán ochrany přírody a krajiny (obec, městy) dvakrát. ▶

Jednou v rámci územního řízení (formou závazného stanoviska) a podruhé před nebo po vydání stavebního povolení (formou samostatného rozhodnutí orgánu ochrany přírody a krajiny).

Absurdita výše popsaného postupu, který u staveb realizovaných ve veřejném zájmu zbytečně zaměstnává investora i orgány ochrany přírody, spočívá ve skutečnosti, že je na místě, aby orgán ochrany přírody a krajiny vydal rozhodnutí, na základě kterého bude investor oprávněn kácet mimolesní zeleň a zároveň budou investorem uloženy podmínky náhradní výsadby, až v okamžiku, kdy je stavba povolena. Ukládat podmínky týkající se povolení ke kácení dřevin dříve (tzn. v rámci územního rozhodnutí) je zavádějící, protože mezi územním rozhodnutím, stavebním povolením a potřebou kácet stromy pro příslušný stavební záměr může uplynout i několik let a podmínky v území se mohou radikálně změnit. Praxe přináší však i další zkušenosti, které potvrzují obavy o schopnosti zajišťovat personálně, odborně a nestranně státní správu na úřadech malých obcí, kde se velmi často potýkají s nedostatkem finančních prostředků. Příkladem může být postup správního orgánu při přípra-



vě Středočeské dálnice D3, kdy městy odmítl investorem vydat závazné stanovisko §8 odst. 6 ZŽP s odůvodněním, že uvedené stanovisko neprojednalo zastupitelstvo městyse. Ve výše uvedené situaci dochází k neoprávněnému zásahu samosprávy do výkonu přenesené státní správy a uvedený postup městyse bohužel není ojed-

nělý. Investor sice může protestovat a dokonce i podat podnět u nadřízeného orgánu státní správy v souladu ZSR k přezkumu závazného stanoviska, ale dosáhne pouze dalšího prodloužení času pro vydání stanoviska, protože příslušný úředník bude připravovat podklady pro následné prošetření jeho postupu. Investor může pouze sledovat konání/nekonání státní správy a případně podat podnět na nečinnost orgánu státní správy. Výsledkem je však zdržení v prioritním projektu a oddálení přípravy. I tento příklad by šlo vyřešit zavedením komplexního/jednoho rozhodnutí kvalifikovaného orgánu státní správy.

#### Závěr

Známý německý politik a vojevůdce Otto von Bismarck kdysi prohlásil, že politika není exaktní věda, je to umění možného. Lze dosáhnout jen toho, co všichni schválí, co je tedy možné. Svoboda jednoho totiž končí tam, kde začíná svoboda druhého.

Přesně to platí i na přípravu liniových staveb. Záležejí tedy jenom na nás, abychom správně volili a vyvažovali priority našich zájmů, ať již se jedná o jedince nebo společnost.

## Výstavba dopravní infrastruktury – cesty ke zrychlení i úsporám

**Pavol Kovačik, prezident Svazu stavebních podnikatelů Slovenska**

**Kromě dosavadních přetrvávajících problémů s rychlostí přípravy chybějících projektů a nekonceptností priorit dopravní infrastruktury, a to v Čechách i na Slovensku, s příchodem nového sedmiletého programovacího období EU od roku 2021 přichází i nové výzvy. V podmínkách prakticky saturovaných domácích stavebních kapacit a s přicházejícím nedostatkem prostředků na investice se podstatně zvýší tlak na kvalitu a rychlost výstavby jako takové.**

Není pochyb, že v podmínkách omezených zdrojů na pokračování výstavby dopravní infrastruktury na Slovensku i v ČR bude rychlost a efektivnost výstavby, a to od zahájení soutěže na dodavatele až po kolaudaci hotového díla, jedním z klíčových faktorů úspěchu dalších investic. V současné době se vše podřídilo jediné snaze, a to rychle zahájit výstavbu. Konceptnost a kvalita jdou stranou. Systémové změny veřejné investice dnes neřeší, protože jim na ně nezbývá čas a energie. Přitom ale jde o změny, které nám jsou schopny ušetřit miliardy a výstavbu urychlit. Z pozice zaměstnavatelského svazu ve stavebnictví na Slovensku, kde stavby dopravní infrastruktury představují cca 30 % stavebního trhu, vnímáme potřebu změn. Zváz stavebních podnikatelů Slovenska (ZSPS) ve spolupráci s partnery na Slovensku i v zahraničí se problematice veřejných investic intenzivně věnuje a v průběhu několika let se stal metodickým leaderem v této oblasti na Slovensku. Naši odborníci navrhuji a prosazují pokroková řešení, která podmínky pro účastníky výstavby veřejných investic posouvají dál. Nižší jsou pro vzájemnou inspiraci popsána 3 řešení, která mají za cíl vytvořit podmínky pro rychlejší výběr kvalifikovaných zhotovitelů, zlepšit podmínky přípravy a provádění staveb, zvýšit kvalitu staveb i zrychlit výstavbu a uspořít stavební náklady.

#### Technický dozor stavebníka – bonus za zrychlení výstavby a dosažené úspory

Členové našeho svazu - uchazeči zadávacích řízení - mají často připomínky k veřejné soutěži s pevně specifikovaným řešením a nemožností předložit variantní nabídku ve chvíli, kdy ví, že se předmět plnění dá realizovat lépe, levněji nebo rychleji. Návrhy ke zlepšení mohou přinášet jak zhotovitel stavby, tak také nezávislý stavební dozor. Zatímco problematika zlepšení díla zhotovitelem je řešena v pod-čl. 13.2 Červené knihy FIDIC a podrobně také Metodikou SFDI pro zlepšení díla (viz 1. vydání, červen 2019), potenciál stavebního dozoru nebyl dostatečně zachycen. Zkušený stavební dozor může vnést do realizace díla své „know-how“, které projektant nemá, anebo může pružně reagovat na technický vývoj v oboru. Pracovní skupina ZSPS pro smluvní podmínky veřejných prací připravila ve spolupráci s odborníky ze SACE (Slovenské asociace konzultačních inženýrů) a Ministerstva dopravy a výstavby SR úpravu smluvních podmínek pro výkon činnosti Stavebního dozoru (SD) v souladu se smluvními podmínkami FIDIC, a to zavedením „výkonnostního bonusu“. Cílem této úpravy je maximálně využít odborný potenciál stavebního dozoru jako účastníka výstavby a motivovat ho ke společným cílům. Jde o služby poskytnuté stavebním dozorem nad rámec základních povinností, a sice v několika úrovních:

- Pokud SD iniciuje takové změny ve způsobu výstavby předmětného díla, které přinesou zkrácení lhůty výstavby, a tyto změny mají charakter zlepšovacího návrhu dle čl.13.2 červené knihy FIDIC, přičemž tyto změny nemají vliv na náklady, kvalitu, rozsah nebo funkčnost zhotovovaného díla.

- Pokud SD iniciuje takové změny ve způsobu výstavby předmětného díla, které přinesou snížení smluvních nákladů na výstavbu, a tyto změny mají charakter zlepšovacího návrhu dle čl.13.2 červené knihy FIDIC, přičemž tyto změny nemají vliv na kvalitu, rozsah, funkčnost a termíny realizace zhotovovaného díla.

- Když po dobu poskytování smluvních služeb SD nenahradí klíčové a neklíčové odborníky za jiné odborníky.

V praxi je poprvé takto doplněný návrh smlouvy o dílo součástí soutěžních podmínek na výkon činnosti SD pro stavbu dálnice R2 Košice – Šaca – Košické Olšany, která byla vypsána v 10/2019. Je potřeba zdůraznit, že výše uvedené úpravy smlouvy o dílo předpokládají rozsah působnosti SD a jeho nezávislost na ostatních účastnících výstavby, tak jak je předpokládáno ve smluvních podmínkách FIDIC, červená, nebo žlutá kniha.

Tyto úpravy nejsou v současnosti bohužel přímo aplikovatelné v České republice na stavbách v působnosti Ministerstva dopravy ČR, a to hned z několika důvodů. Dle metodických pokynů Ministerstva dopravy ČR a SFDI a aplikací praxe byla odpovědnost „Engineera“ dle FIDIC RED BOOK 1999 funkčně rozdělena na 2 osoby, a to na správce stavby (SS) a technický dozor stavebníka (TDS). Správce stavby přitom zároveň částečně zastupuje Objednatele samotného, a tím není systémově nezávislý. ▶

TDS i SS jsou v praxi v některých případech také ve střetu zájmů s dalšími účastníky výstavby. Na některých stavbách ŘSD je SS a/nebo TDS a autoritý dozor projektanta tatáž nebo spřízněná osoba. ŘSD navíc soutěží TDS formou tzv. rámcových smluv, které jsou velmi obecné a znemožňují individuální nastavení motivačních kritérií vzhledem ke konkrétní stavbě.

#### Certifikace dodavatelů vyhrazených staveb v SR – důraz na kvalitu výstavby

Fatální selhání managementu několika dopravních staveb vedoucí až k fyzickému kolapsu staveb (zřícené mosty anebo opěrné zdi), anebo kolapsu výstavby (odchod veřejnou soutěží vybraného zhotovitele z nedokončeného díla), časté problémy s odborností účastníků výstavby, průtahy ve výstavbě anebo problémy s kvalitou výstavby, technologickými postupy, dodržováním BOZP na stavbě, atd., s tím vším se dnes na stavbách běžně setkáváme. Z iniciativy ZSPS návrh nového Zákona o výstavbě nově zavádí kategorii „Vyhrazených staveb“. „Vyhrazené stavby“ jsou technologicky náročné anebo neobvyklé budovy a inženýrské stavby, které z hlediska rozsahu a technologie stavebních prací a použitých stavebních výrobků kladou zvýšené nároky na organizování výstavby a koordinaci činností ve výstavbě a na potřebné technické vybavení.

ZSPS v návaznosti na nově zaváděnou kategorii „Vyhrazených staveb“ v Zákoně o výstavbě zahájil v r. 2018 po předběžné dohodě s Ministerstvem dopravy a výstavby SR přípravu systému ověřo-

vání způsobilosti zhotovitelů. Odbornou pracovní komisí ZSPS byl vypracován návrh certifikačního systému k ověření požadavků na zhotovitele. Zhotovování „Vyhrazených staveb“ budou moci provádět pouze zhotovitelé, kteří splňují kvalifikační požadavky specifikované v Národním dokumentu, a kteří současně uplatňují při své činnosti odpovídající manažerské systémy. Naplnění shody s kvalifikačními požadavky bude posuzované akreditovanými certifikačními orgány.

Pro účely akreditace byl vytvořen "Národní dokument – Posuzování shody. Požadavky na orgány vykonávající audit a certifikaci zhotovitelů pro provádění vyhrazených staveb". Certifikační schémata a požadavky na akreditaci certifikačních orgánů pro certifikaci zhotovitelů „Vyhrazených staveb“ jsou vytvořeny v souladu s mezinárodními normami řady ISO a národními kvalifikačními požadavky na zhotovitele takovým způsobem, aby nedošlo k diskriminaci žádného uchazeče o akreditaci certifikačního orgánu Slovenskou národní akreditační službou (SNAS), a také žádného uchazeče o certifikaci zhotovitele „Vyhrazených staveb“, se sídlem na Slovensku a/nebo v zahraničí.

#### Zadávání veřejných zakázek

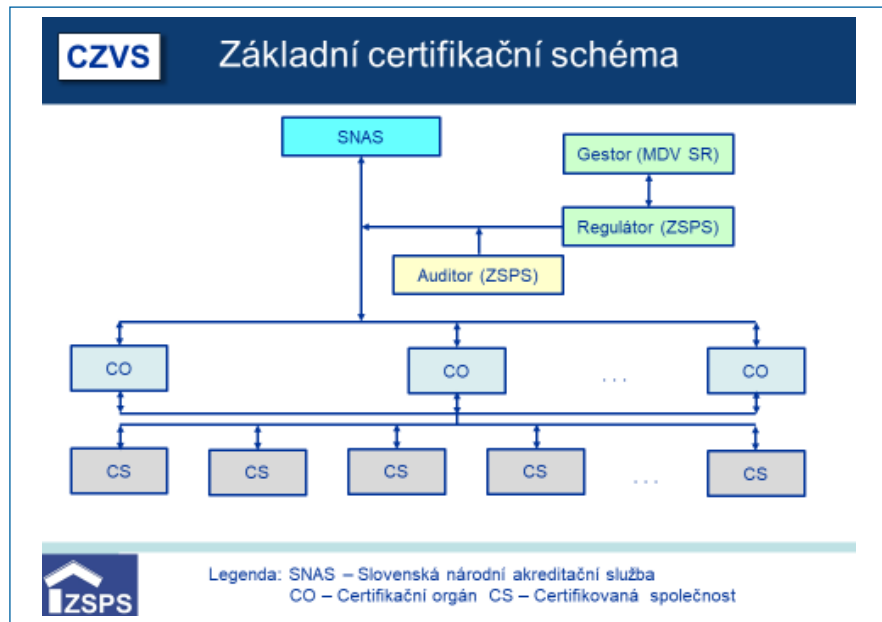
Na půdě Asociace průmyslových svazů SR bylo dohodnuto, že ZSPS rozšíří svoji odbornou komisí na problematiku veřejných zakázek celého průmyslu SR. V létě 2019 ZSPS odborně spolupracoval s Úřadem pro veřejné obstarávání na přípravě novely zákona č. 343/2015 Z. z. „O veřejnom obstarávaní“,



a to především v části omezení účasti vzájemně majetkově anebo personálně propojených uchazečů a postihování spekulativních forem jednání uchazečů při využívání revizních postupů, s cílem omezit zjevné spekulativní námítky neúspěšných uchazečů a urychlit tak soutěžní proces. Za zjevné nedůvodné se budou nově považovat námítky:

- ve kterých je nepravdivě uvedena podstatná skutečnost,
- kterých hlavním účelem je prodloužení soutěžního procesu,
- kterých hlavním účelem je způsobení újmy kontrolovanému,
- které byly podány s hlavním účelem zpětvzetí námítek výměnou za poskytnutí jakéhokoliv prospěchu od jiného hospodářského subjektu,
- které podala osoba, která neuskutečňuje relevantní hospodářskou činnost ve vztahu k předmětu zakázky,
- které podala osoba, která nemůže být poškozena porušením tohoto zákona.

Kromě toho je ZSPS metodickým leaderem v problematice zadávání veřejných zakázek na kvalitu, a sice využitím metody Best Value, a to nejenom ve stavebnictví, ale také v dalších oborech. Další aktivitou ZSPS je iniciativa ke změně způsobu zadávání veřejných zakázek tak, aby bylo umožněno soutěžit inovace. Ve spolupráci se Smart Cities klubem SK organizuje ZSPS dne 3. 12. 2019 mezinárodní seminář, jehož cílem bude odbourat bariéry a nalézt cesty, jak ve veřejném zadávacím řízení úspěšně obstarat inovace.



## Ředitelství silnic a dálnic ČR finišuje s přípravou stavby D 5506.3 a D 5507 Babice – Staré Město

Karel Chudárek, ředitel Správy Zlín, ŘSD a kolektiv

Ředitelství silnic a dálnic po mnohaletém úsilí zahajuje přípravné práce na dalším úseku D 55. V říjnu roku 2018 jsme započali výstavbu jihovýchodního obchvatu Otrokovic. Stavba navazuje na již realizovanou severovýchodní část a po jejím dokončení obchvat s definitivní platností vyloučí veškerou tranzitní dopravu z města.

Práce na této stavbě pokračují podle časového i finančního harmonogramu a věříme, že stavbu dokončíme dle smluvního termínu v říjnu roku 2021.

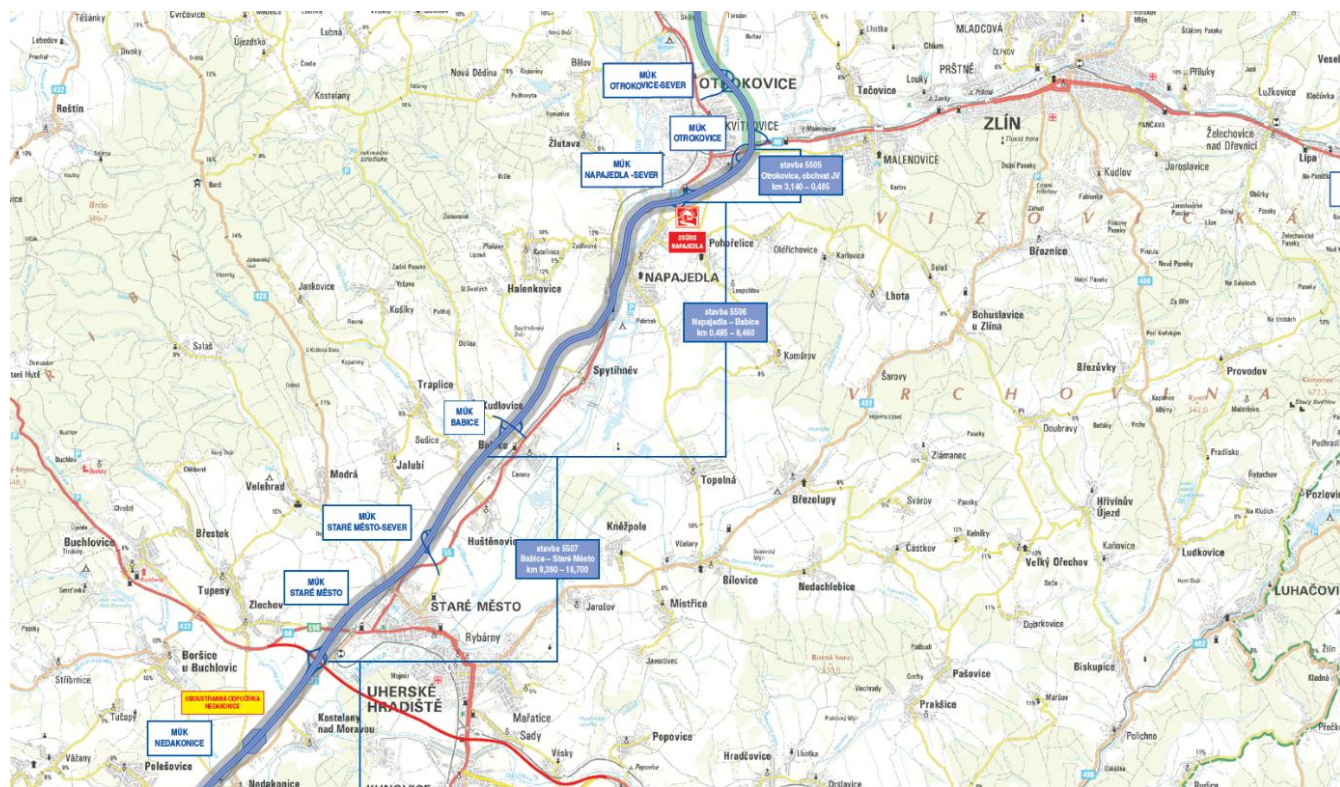
Zatím jsme provedli přeložky inženýrských sítí, založili jsme všechny mosty, provedli sanaci podloží a provádíme násypy v aktivní zóně, pod konstrukčními vrstvami vozovky.

Vratme se k aktuálnímu dění v přípravě pokračování této stavby. Jak jsme avizovali již v nadpisu tohoto článku, daří se nám v přípravě etapy D 5506.3 a D 5507, které jsme v průběhu přípravy sloučili do jedné stavby. Trasu začneme budovat zhruba v polovině prostoru mezi Babicemi a Spytihněv, kdy přivaděčem silnice II. třídy přivedeme dopravu ze silnice I/55 k nově budované dálnici, přes železnici mimoúrovňovým křížením a v polích budeme pokračovat až za Staré Město, kde se napojíme na silnici I/50 vedoucí ze Slavkova na



Starý Hrozenkov. Výstavba popisovaného úseku D 55 přinese odlehčení dopravy obcím Babice, Huštěnovice a Staré Město.

Příprava stavby je prakticky ve finiši. Máme veškerá stavební povolení a vyřízeno přes 90 % věcných břemen a dočasných záborů stavby, které jsou stejně důležité jako vlastnictví pozemků v trvalém záboru stavby. Nyní na stavbě probíhají přípravné práce – kácení dřevin, strhávání a manipulace s ornici, kterou vzhledem k výskytu zvláště chráněných živočichů můžeme provádět jen v přesně určených měsících. V jarních měsících roku 2020 začne archeologický průzkum a věříme skutečností, že v létě začneme daný úsek naplno stavět. Předpokládané zprovoznění je v roce 2023.



Ředitelství silnic a dálnic ČR: Čerčanská 12, 140 00 Praha 4



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní infrastruktury

## Výstavbou podzemného variantu sú vážne ohrozené zdroje pitnej vody Tunel Korbel'ka - ekologické a ekonomické barbarstvo

Ján Mišura, riaditeľ, Slovenská obchodná a priemyselná komora, Žilina

**Aké by mali byť priority pri výstavbe diaľnic? Slovenská obchodná a priemyselná komora (SOPK) Žilina a Hospodárske komory Česka a Poľska upozorňujú od roku 2000 aké sú odborné priority. Najskôr by sa mali stavať hlavné európske koridory – Core Corridor TEN-T, E75/D3 ( Bratislava-Trenčín-Český Těšín/Ostrava), D1/D49/D1 (Brno-Púchov-Martin-Ružomberok) – teda úseky kde je už vyššia, alebo potenciálne najvyššia intenzita dopravy, a ktoré obsluhujú silnú koncentráciu už existujúceho priemyslu. Takto sa stavajú diaľnice v Poľsku, Maďarsku, v Česku, atď. Na Slovensku je to inak. Po roku 1999 sa stavia politicky a nie odborne.**

Aká je aktuálna situácia na hore uvedených úsekoch? Najskôr popíšeme prvý úsek Core Corridor Praha-Brno-Martin-Ružomberok cez Zlín (D49) a Púchov (R6). V ČR existuje štvorprúdovka po Zlín, žiaľ nemôžu stavať 17 km úsek okolo Zlína v smere na Slovensko, pretože ich blokujú 10 rokov mimovládky. Našťastie

„deň D“ výstavby D49 sa blíži, pretože mimovládky všetky súdy prehrávajú s českou „NDS“. Katastrofálna situácia je na Slovensku. Na úseku od českej hranice po Púchov prepadla EIA, úsek sa znovu delí. EIA sa musí začať robiť odznova. Na druhom úseku s tunelom Višňové do Martina sa robia taktiež retardáčne kro-

ky. Výstavba tunela sa vo februári 2018 medzi Prahou a Ružomberkom zastavila. Bývalý realizátor stavby pýtal navyše okolo 120mil. eur a s meškaním by to dokončil v r. 2021 za max. 600mil. eur. Ministerstvo bude tvrdiť, že to bude dokončené v r. 2023 a expertné náklady sa neprekročia - okolo 950mil eur. ▶

Také bude asi zavádzanie verejnosti a podnikateľov. Tak čo je lacnejšie pre Slovensko?

Úsek Ivachnova-Hubová mal byť v prevádzke už 3 roky. Tam „nevyhodili po dohode“ realizátora ako na Višňovom. Úsek Turany-Hubová už mohol byť v prevádzke keby ho mimovládky s právnou pomocou Via Iuris znovu nezastavili. Je tam pravoplatné stavebné povolenie. Nadobudlo právoplatnosť 27.6.2013, stratí ju v decembri 2019. Kto zariadi, aby sa nestavalo bez tunela Korbeľka, kde sú už vykúpené pozemky? Už sme mohli jazdiť. Paradoxom je, že tieto mimovládky, presadili na ministerstve variant, ktorý ohrozí a zničí zásoby pitnej vody pre ich biotopy. Mimovládky do všetkého zasahujú (legislatíva z EÚ) a pritom nenesú žiadnu zodpovednosť. Okrem toho nemôžeme dať do prevádzky hotový úsek diaľnice E50/D1 Hričovské Podhradie-Lietavská Lúčka, pretože chýba križovatka. Kto za to môže?

Následne by sa mali stavať rýchlostné cesty. Do konca roku 1998 sa toto pravidlo dodržiavalo. Po roku 2000 pri výstavbe diaľnic začala anarchia a odborné hľadiská pri príprave projektov a spúšťania výstavby úsekov sa nedodržiavali. S prehľadom môžeme konštatovať, že Dzurindova vláda realizovala antieurópsku politiku v prioritách diaľnic. Táto vláda v roku 2002 keď sa prerazil prieskumný tunel na D1 - Višňové, zastavila stavbu na tuneli do Martina. Štrnásť rokov sme vyhadzovali peniaze štátu na konzerváciu a strážnu službu z daní aj podnikateľov. Teraz to ministerstvo opakuje. Výnimkou bolo obdobie ministrov p. Jasovského, p. Figeľa a p. Počiatka, ktorí sa znovu snažili urýchliť výstavbu a spustili do prípravy a výstavby úseky diaľnic D3/E75 a D1/E50. V období 2008-2010 sa na papieri deklarovalo začatie výstavby na E50 tunela Višňové cez 3. PPP. Ale peniaze na PPP ministerstvo pripravilo prioritne na doplnkovú ostatnú (nie hlavnú) rýchlostnú sieť R1-E571-E58. Na zalepenie očí pred voľbami v r. 2010 sa dali na úsek Višňové-Turany-Hubová-Ružomberok peniaze na prípravné práce – 40 miliónov Eur. Minister dopravy p. Figeľ musel PPP projekt na tunel Višňové zrušiť aj keď získal 22 % zľavu na nátlak koalícieho poslancu z SaS. Slovenskí a európski vodiči, firmy majú „radosť“ z výsledkov práce politikov pod Strečnom. Ešte „väčšiu radosť“ prežívajú v súčasnosti podnikatelia a investori, že NDS v roku 2019 zastavila výstavbu tunela Višňové v smere na Ružomberok. Má priority pri príprave na úsekoch R2 kde je dvakrát nižšia intenzita dopravy a doplnkový koridor.

#### Kto brzdí stavbu

Pri týchto manévroch s prioritami sa v súčasnosti snažia obviniť obce, že brzdia výstavbu D1 Turany-Hubová. Čo spája tunel Višňové s tunelom Korbeľka? Peniaze a voda. Tunel Višňové bude predražený oproti pôvodnému dodávateľovi aj s jeho dodatočnými požiadavkami a bude neskôr postavený ako plánoval aj s meškaním pôvodný dodávateľ. Z tunela Višňové vyteká okolo 400 litrov pôvodne pitnej vody za sekundu. Úsek Turany-Hubová s tune-

lom Korbeľka by tiež s vysokou pravdepodobnosťou vydrénoval pohorie Veľká Fatra. Variant s Korbeľkou je o stovky miliónov drahší na investície aj prevádzku ako Ministerstvom životného prostredia (MŽP) zamietnutý variant V1o bez tunela Korbeľka, kde je stavebné povolenie. Uprostred sporov prehládame negatívny vplyv mimovládnych organizácií od roku 2008 na termín začatia výstavby a na obrovské zásoby podzemnej vody.

#### Účet za nezisovky

Dôvody prečo spory medzi politickými (zakrývajú sa názvom ekologické) mimovládkami a politickými stranami sa nemajú bagatelizovať, má menej úsmevný charakter. Mimovládky presadzujú pri tuneli Korbeľka kroky, ktoré môžu mať fatálne negatívne následky, za ktoré sa nebudú zodpovedať ony, ale politické strany, ktoré vedú ministerstvá. Slovenské ministerstvá na rozdiel od českých im ustupujú.

#### Riziková Korbeľka

Čistá pitná voda vo Veľkej Fatre je použiteľná bez úpravy pre obec Šútovo a ďalšie obce a mestá v Turci, na Orave a Liptove. Nie je možné presne vymedziť zbernú oblasť tunela. Geologická mapa preukazuje, že je nutné uvažovať s vplyvom výstavby na vodu ako pri tuneli „Višňové“. Závery súvisiace s vplyvom výstavby a prevádzky Korbeľky na podzemné zásoby vody sú a budú v rovine predpokladov, podopretých len bodovými údajmi o hydrogeológii. Je však nespochybniteľné, že ako stavebné dielo bude po realizácii fungovať ako hlavný odvodňovací prvok a významne ovplyvní množstvá podzemnej vody. Je tak zrejmé, že Korbeľka bude mať v chránenej vodnej oblasti negatívny vplyv na zásoby podzemnej vody. Predpokladané zhoršenie bude významné ako jasne uviedol odborný hydrogeologický posudok.

Rozhodnutím v Záverečnom stanovisku Ministerstva životného prostredia SR (MŽP) nebol daný súhlas na povrchový variant s odklonom, na ktorý štát už väčšinou vykúpil pozemky. V roku 2010 sa realizovali prípravné práce (skrývka pôdy, betónové pätky pod stĺpy, odlesnenie, prístupové cesty, atď.) za milióny eur z daní obyvateľov. Je tam právoplatné stavebné povolenie!!!

Obce, mesto Turany, vodárne, občania, verejnosť, organizácie podnikateľov, firiem podali osem rozkladov proti záverečnému stanovisku. Boli zamietnuté, ako keby nezáležalo na výdavkoch štátu, Európskej komisii, firiem, ale hlavne ako keby nezáležalo na ochrane a zveľaďovaní zásob podzemnej pitnej vody pri stavbe. Spor pokračuje, v r. 2018 bola podaná žaloba o preskúmanie zákonnosti rozhodnutia. Samosprávny kraj v podstate podporuje riziko straty vody pre voličov, pretože chce široký pozemok pod diaľnicou použiť ako cyklotrasu.

#### Drahšia výstavba

MŽP rozhodlo o trase úseku Turany-Hubová na D1/E50 údajne bez podrobného hydroge-

ologického prieskumu. Na tunel sa spotrebuje v priemere 2,8-krát viac betónu na kilometer ako na povrchový variant. Zvolená trasa s Korbeľkou bude drahšia o 183 miliónov eur než povrchový variant ako vyčíslilo pôvodne ministerstvo. O pár rokov neskôr sa v záverečnej správe uvádza cena s tunelom „iba“ o 100 miliónov eur vyššia. Pozoruhodné. Za ušetrených 183 miliónov eur by štát mohol postaviť najpotrebnejší úsek Brodno-Kysucké Nové Mesto na D3/E75.

Voda má najväčšiu váhu pre existenciu človeka a firiem. V správe sa váha tohto kritéria nezodpovedne relatívne znížila alebo sa textáciou problém vody relativizuje. Klimatológ profesor Milan Lapin na otázku či musíme byť pripravení, že úrady vyzývajú ľudí a firmy na šetrenie vodou, odpovedal: „Samozrejme, Slovensko rozhodne nepatrí medzi krajiny, ktoré majú prebytok vody.“ Budeme šetriť nielen skrz klímu, ale aj pre tunel Korbeľka.

Prvé zabrzdenie výstavby spôsobily mimovládky už v roku 2008. Atakovali ministerstvá a poslali list Európskej investičnej banke, aby neposkytla peniaze na variant bez tunela Korbeľka. Z toho plynie ich pokrytectvo, že kritizujú v súčasnosti obyvateľov obcí, firmy, že brzdia stavbu úseku D1. Druhýkrát mimovládky zabrzdili výstavbu D1, keď sa ministri dopravy Figeľ a Počiatek snažili na D1 urýchlene rozbehnúť výstavbu variantu bez tunela Korbeľka po splnení ekologických pripomienok Európskej komisii. Vtedy mimovládky znovu negatívne zasiahli v EK. Tretíkrát zabrzdili začiatok výstavby v roku 2017, keď presadili v rámci tzv. EIA tunel Korbeľka. Dôkazom sú slová ministra dopravy v tlačí 29. mája 2017: „...vyjde variant s tunelom Korbeľka, z toho vyplýva, že, samozrejme, ideme od nuly.“ Európska komisia, Európska investičná banka a štát by nemali financovať projekty, ktoré porušujú rámcovú smernicu o vode 2000/60/ES, nariadenia EÚ a zákony.

Podrobná hydroológia sa robí dodatočne. Zdá sa, že to môže byť účelové. Tým sa porušuje právo obyvateľov, detí. Úlohou štátu a EÚ je zabezpečiť všestrannú ochranu vôd a zlepšiť jej kvalitu. Variant „Korbeľka“ je nahraditeľný modifikovaným povrchovým variantom V1o mimo zosuvného územia.

#### Voda nad zlato

Nemožno opomenúť negatívne skúsenosti s vodnými zdrojmi pri stavbe tunela Višňové na D1. Z tunela neustále vyteká osemnásť rokov pôvodne pitná voda. Teraz 300 – 400 litrov za sekundu. Stĺpec zásob vody v masíve klesol zhruba o 100 metrov. Vyschol potok, stratili sa niektoré studne alebo sa museli prehlbovať.

Vytekajúca voda je prietokom tak kontaminovaná, že jej úprava na parametre pitnej vody by si vyžadovala nové peniaze. Severné Slovensko sa stáva suchším. Voda je najdôležitejšou komoditou vo svete. Načo nám je formálne demokratický proces tzv. EIA, keď „transparentným“ výsledkom bude zníženie zásob vody?