

Dopravní fórum

magazín Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě



Luhačovice hostily akci Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů. str. 2 a 5



Stavebnictví se dostává do stále většího útlumu. Chybějí velké infrastrukturní zakázky. str. 4



Pohled z druhé strany hranice. Jak vypadá situace v dálniční infrastruktuře na Slovensku. str. 8

Kvalitní dopravní infrastruktura je podmínkou rozvoje

Foto: Dálniční křižovatka u Hulína

Z obsahu**Strana 4**

Luděk Sosna: Dopravní politika
Václav Matyáš: Situace ve stavebnictví
v posledních pěti letech

Strana 5

Konference v Luhačovicích

Strana 6

Petr Zahradník: Rozvoj střední a východní
Moravy

Strana 7**GEPARDI M**

František Lehevec: Hodnocení přínosu
kapacitních komunikací

Strana 8

Ján Mišura: Chybějí dvě dálnice do ČR
Bořivoj Kačena: Kde vzít peníze?

Tiráž

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

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

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

Datum uzávěrky: 17. prosince 2012.

V roce 2013 pořádáme



MORAVSKÉ DOPRAVNÍ FÓRUM

OLOMOUC

JARO 2013

STŘEDNÍ MORAVA KŘÍŽOVATKA DOPRAVNÍCH A EKONOMICKÝCH ZÁJMŮ

LUHAČOVICE

PODZIM 2013

Ohlédnutí za konferencí v Luhačovicích 2012



Podpis „memoranda“ přijatého účastníky konference.

Vážení přátelé,

důvodem vzniku tohoto občasníku je naše snaha informovat partnery i ostatní zájemce o činnosti Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě (SRDIM), které za sebou má již dva roky činnosti. A to je čas, kdy kromě přímé komunikace se širokou odbornou veřejností, ať už na seminářích, konferencích nebo prostřednictvím internetu, je třeba začít předávat informace širší veřejnosti.

SRDIM vzniklo z potřeby vytvořit jednotnou platformu těch, kdo mají zájem na rozvoji dopravní infrastruktury na Moravě a chtějí přispět ke zlepšení současné situace. Motiv být pozitivním sjednocujícím prvkem v plejádě partikulárních zájmů a zároveň uplatňovat konstruktivní přístup, být „pro něco“, je obrácenou reakcí na destruktivní přístup mnoha, zejména ekologických sdružení, která jsou pouze a v zásadě „proti něčemu“ a často také skrytě takto uplatňují své osobní zájmy.

Tento občasník nemá ambice bilancovat, naopak chce být nositelem důležitých informací o záměrech, přípravě a realizaci důležitých projektů, které mají přímý či nepřímý dopad na infrastrukturu střední a východní Moravy. Chceme také informovat o důležitých aktivitách, jejichž přímý význam spočívá v soustředění pozornosti veřejnosti, municipalit, poslanců parlamentu, orgánů státní správy na potřebu řešení zásadních problémů, s nimiž se náš region v oblasti infrastruktury potýká.

Osobně se této problematice věnuji již mnoho let, a to jak z úrovně samosprávy, tak z úrovně předsedy SRDIM. Chci vás také ujistit, že ani v nové situaci po letošních krajských volbách nepřestanu věnovat své úsilí zlepšení stavu dopravní infrastruktury, jako jedné ze základních podmínek trvale udržitelného rozvoje našeho regionu a zlepšení životní úrovně jeho obyvatel. Proto, abychom argumentačně uhájili a prosadili další rozvoj dopravní infrastruktury v regionu, jsme zadali zpracování studie o jejím vlivu



na ekonomický rozvoj regionu, kterou pro nás vypracoval Ing. Petr Zahradník, ekonomický expert a člen NERV. Následné zpracování studie priorit rozvoje infrastruktury společností Mott MacDonald bylo logickým vyústěním definovat potřeby regionu. Ke komunikaci získaných argumentů jsme zvolili formu konferencí a seminářů, z nichž je nejvýznamnější mezinárodní konference „Střední Morava - křižovatka dopravních a ekonomických zájmů“. Naopak, Moravské dopravní fórum (MDF), jehož II. ročník chystáme na jaro 2013, je určeno dovnitř regionu. Výstupy obou akcí ve formě Deklarace a Luhačoviccké výzvy jsou komunikovány směrem k nejvýznamnějším orgánům státní správy včetně ministrů a premiéra ČR s žádostí o jejich podporu a řešení konkrétních problémů.

Víme, že situace ve financování dopravní infrastruktury je u nás velmi napjatá. Je proto i naší ambicí spolupracovat na všech úrovních

při hledání vhodných forem financování rozvojových projektů. Chtěli bychom v této problematice získávat informace o možných zdrojích z programů EU v letech 2014 - 2020, či o možnostech alternativního financování metodou PPP a přispět tak k vaší lepší informovanosti i ke konkrétním řešením jednotlivých projektů. Věřím, že i tento bulletin se stane důležitou součástí celé škály opatření, kterými chceme pomáhat rozvíjení dopravní infrastruktury v našem regionu. Věřím, že i vám může pomoci k větší informovanosti a přinese řadu námětů nebo argumentů. Očekáváme, že také vaše reakce pomůžou v hledání společných postojů vedoucích ke zlepšení stavu dopravní infrastruktury na střední a východní Moravě.

Libor Lukáš,
předseda Sdružení pro rozvoj
dopravní infrastruktury na Moravě

Děkujeme partnerům sdružení: společnostem CONTINENTAL výroba pneu, TESCO,ma, ČESKÁ ZBROJOVKA, MEOPTA OPTIKA, ALPINE Bau cz, EUROVIA, SWIETELSKI stavební, KKS, STRABAG, PORR, VUT Brno, UTB Zlín, Vysoká škola logistiky, OQO Global, OSFER Morava, HBH, SKANSKA, DOPRAVOPROJEKT Brno a dalším partnerům: fyzickým osobám jakož i ostatním společnostem jako jsou SDS EXMOST, REPONT, HOCHTIEF, VIADESIGNE, SÚS Zlínska, SÚS Kroměřížska, SMO Otrokovice, ale i Zlínskému a Olomouckému kraji, městu Přerov a dalším za všestrannou podporu, která nám umožňuje rozvíjet aktivní činnosti ve prospěch rozvoje DI na Moravě.

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



Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě:

„I cesta může být cíl...“

PF
2013

Dopravní politika a Dopravní sektorová strategie

V současné době jsou pod gesci ministerstva dopravy zpracovávány oba tyto zásadní vrcholové dokumenty, které určují politiku v oboru dopravy na příští programovací období. Garantem projektů je ministerstvo dopravy.

„Dopravní politika ČR“ je vrcholovým strategickým dokumentem Vlády ČR pro sektor doprava. Jde o dokument zaměřený na celý sektor (nejen resort) doprava, určuje hlavní zásady jeho rozvoje. Z něj budou rozpracovány zásady podle jednotlivých oblastí v návazných sektorových dokumentech.

„Dopravní sektorová strategie - 2. fáze (DSS2)“ je zpracovávána jako návazný dokument představující střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (2014 až 2020). Tento dokument představuje hlavní kondicionalitu pro budoucí operační program pro sektor doprava a navazuje na strategické záměry Bílé knihy EK. Jeho cílem je určení priorit rozvoje dopravní infrastruktury v ČR s výhledem až do roku 2040 včetně pořadí realizace jednotlivých staveb a návrh staveb ke kofinancování z evropských peněz v období 2014-2020. Jde o střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury zabývající se sítí dálnic, rychlostních komunikací a silnic I. tříd, celostátních a regionálních železničních tratí, vodních cest, dopravních terminálů a vybavením sítě.

V rámci dokumentu DSS2 jsou v současné době vyhodnocovány priority připravovaných projektů silniční, železniční i vodní dopravy, a to na základě multikriteriální analýzy zahrnující i analýzu přínosů a nákladů jednotlivých připravovaných projektů.

V rámci prací byl již sestaven multimodální dopravní model celé ČR, který zahrnuje nejen stávající, ale i novou síť, jakož i vazbu na trans-evropskou dopravní síť v okolních státech. Mezi novými stavbami bude posuzováno cca 1000 nových projektů. Na této síti pak budou počítačově modelovány přepravní vztahy. Výstupy z dopravního modelu následně poslouží pro vyhodnocení analýzy přínosů a nákladů u jednotlivých projektů. Porovnáním v multikriteriální analýze pak bude vyhodnocena důležitost jednotlivých projektů v čase s ohledem na disponibilní finanční prostředky. Jedním z klíčových výstupů bude návrh staveb, které bude možné v období 2014 až 2020 kofinancovat z evropských zdrojů, nicméně připraveny budou i jednotlivé balíčky priorit, které budou sahat až za rok 2030. Tato potřeba je dána skutečností, že platná evropská dopravní politika vyhlíží až k roku 2050. Dokument bude živý a v průběhu času s ním bude možno pracovat tak, aby jeho výstupy nezastarávaly, ale naopak poskytovaly stále aktuální rozhodovací nástroj pro postupnou realizaci infrastrukturních projektů.

Ing. Luděk Sosna, Ph.D.,
ředitel odboru strategie MD ČR

Posledních pět let ve stavebnictví: Propad na evropský chvost

Česká republika postrádá v oblasti veřejných investic a stavebnictví dlouhodobou a stabilní koncepci státu. Ekonomická krize a s ní spojený pokles příjmů státního rozpočtu znamená nutnost snížení veřejných investic, jež postihují sektor stavebnictví a následně i průmysl výroby stavebních hmot a průmyslová odvětví dodávající výrobky pro stavebnictví. Výpadky ve stavebnictví jsou nadproporční. Je to jediné odvětví, které je již čtvrtým rokem v recesi, a na tuto situaci není u politické reprezentace patrná žádná adekvátní reakce.

Mezi 19 zeměmi EU, členy Euroconstructu, bylo české stavebnictví svými výsledky za období 2000 – 2008 na 6. místě, za období 2008 – do pololetí 2012 se propadlo na 14. místo. Z námi zůstává Maďarsko, Španělsko, Irsko a Portugalsko.

Objem stavebních prací od roku 2008 soustavně klesá. Letos to bude rozdíl oproti roku 2008 více než 100 mld. Kč. Kumulovaný propad stavební obdukcce za léta 2009 – 2012 činí 277 mld. Kč, při zohlednění vlivu fotovoltaiky je to výpadek vyšší než 370 mld. Kč. Poklesu produkce odpovídá i pokles pracovníků, kteří opustili stavebnictví. Je to minimálně již 40.000 lidí. Podle statistického výkazu zbankrotovalo od roku 2008 téměř 900 stavebních firem, tempo se zvyšuje, za letošní první pololetí jich již 229.

Rovněž výhled na rok 2013 nepřináší naději na obrát k lepšímu. Došlo k opravdu dramatickému poklesu zásoby práce, byla fakticky zmrazena příprava velkých infrastrukturních staveb, není zajištěno financování akcí spolufinancovaných EU, není jasný výhled na další roky. Toto vše má a bude mít v budoucnu pro odvětví fatální důsledky. Část společností z odvětví se snaží udržet své zaměstnance alespoň na základních mzdách. V řadě firem však dochází k mnohdy k hromadnému propouštění, řada firem zmizela ze stavebního trhu.

Česká republika má v srpnu letošního roku oproti srpnu 2009 čtvrtý nejnižší vývoj zásoby zakázek, je nižší o 24 %. Horší má jen Španělsko, Portugalsko a Maďarsko. Česká republika je podle analýzy World Economic Forum

na 80. místě mezi hodnocenými státy podle kvality infrastruktury a podle kvality dopravní infrastruktury nám patří až 22. místo v zemích EU. Při snižování dynamiky infrastrukturních investic nemůže dojít k jejímu žádoucímu rozvoji a přiblížení se západní Evropě, ale naopak dochází k dalšímu zaostávání a tím poklesu konkurenceschopnosti v mezinárodním porovnání. To snižuje naši atraktivitu pro zahraniční investory a negativně ovlivňuje i domácí podnikatele. Stává se tak jednou z hlavních překážek dosažení vyššího tempa hospodářského růstu.

V současné době chybí dlouhodobá strategie, která by zajistila koordinovaný rozvoj všech druhů dopravy - tj. silniční, železniční, vodní a letecké, jejich provázanost na evropské síti a dlouhodobě udržitelné řízení jejich oprav a údržby. Tato strategie by měla určit závazný plán konkrétních prioritních investičních akcí. Z její absence vyplývá vysoká rozkolísanost zdrojů a nevyužití veškerých potenciálních možností financování dopravní infrastruktury - PPP projektů, dlouhodobých zdrojů finančních trhů, dodavatelských úvěrů a především evropských fondů. Programování rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na krátké období vede k omezenému plánování a k omezení flexibility v dlouhodobém řízení finančních zdrojů.

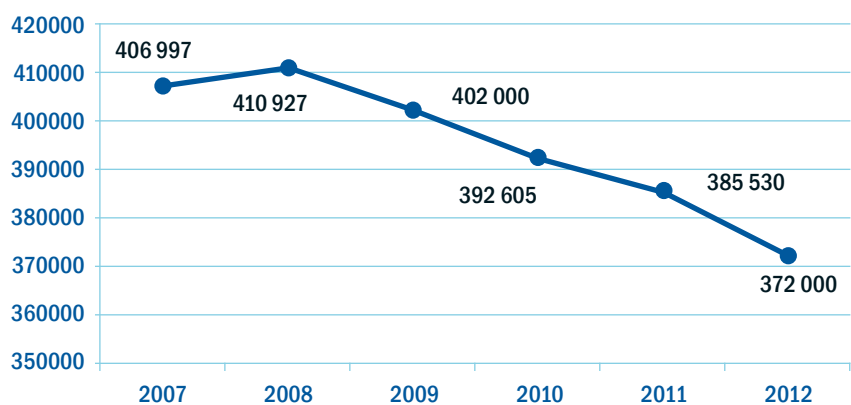
Téměř zastavená investorská příprava dopravních staveb je osudovým vkladem pro budoucnost. Příprava úseku dálnice nebo rychlostní komunikace trvá v průměru 9 – 12 let. Bude-li mít stát chuť opět někdy doopravdy uvolnit peníze na investice, nebude kde pracovat, protože nebudou připraveny projekty ani území.

Zcela nepochopitelná a současně neodpustitelná je neschopnost zajistit prostředky z národních zdrojů na kofinancování projektů hrazených evropskou unií.

Zdá se, že stát rezignoval na možnost získání mnohamiliardových dotací, které by značnou měrou přispěly k dobudování dopravní infrastruktury.

Ing. Václav Matyáš, prezident
Svazu podnikatelů ve stavebnictví ČR

Počet pracovníků v letech 2008 - 2011, odhad 2012



Chybí propojení se sousedními regiony

Stav dopravní infrastruktury na střední a východní Moravě a její nedostatečné propojení se sousedními regiony je překážkou udržitelného rozvoje regionu. Tato situace je základním impulsem pro konání mezinárodní konference Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů. Její druhý ročník uspořádalo Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě (SRDIM) 13. září 2012 ve Společenském domě v Luhačovicích.

„Cílem sdružení je pozitivně ovlivňovat proces řešení této situace v regionu, který z hlediska ekonomické výkonnosti a sociálních podmínek má jedno z nejhorsích postavení v České republice. K tomu se na občanském principu snažíme spojit neformální sílu partnerů našeho sdružení a občanů s odbornými kruhy, politickou reprezentací a výrobní sférou. Naším cílem je koncepční a dlouhodobě platné řešení. A k tomu je prostředkem rovněž tato konference,“ uvedl předseda SRDIM Libor Lukáš.

Konference se účastnili ekonomičtí experti, zástupci regionu v parlamentu, volení zástupci krajů, měst a obcí, ministerstva dopravy, SFDI, ŘSD a zástupci výrobní sféry. Společně

se zabývali především nedostatkem prostředků na výstavbu dopravní infrastruktury, možnostmi využití evropských fondů a alternativního financování či zapojení soukromého sektoru do procesu výstavby. „Tady jsou velmi cenné zkušenosti slovenských partnerů, kteří již odvázně realizovali svůj první velký projekt PPP v dopravní infrastruktuře, a kteří zde prezentovali své poznatky. Ale peníze nejsou jedinou překážkou výstavby. Tou je i současná legislativa, která způsobuje, že často trvá investiční proces i patnáct a více let,“ dodal místopředseda SRDIM Libor Žádník.

Vytrvalý tlak odborných sdružení a samospráv už ale přináší první výsledky. „Jedním z největších je bezesporu prosazení rychlostní komunikace R49/R6 do návrhu hlavní evropské sítě TEN-T a programu CORE network financovaného EU jako jedné z mála staveb na území ČR. Zahájení rekonstrukce železničního uzlu v Olomouci rovněž významně ovlivní dopravní dostupnost našeho regionu. Doufáme také, že se podaří nalézt řešení pro zařazení dostavby dálnice D1 v okolí Přerova, ale i R49/R6 do plánu SFDI na rok 2013,“ shrnul Libor Lukáš.



Dopravní dostupnost ovlivňuje ekonomiku

Historicky podfinancovaná dopravní infrastruktura podvazuje možnosti ekonomického růstu regionů. To jsou podstatná sdělení dvou komplexních studií předních odborníků, s kterými se mohli seznámit účastníci mezinárodní konference Moravské dopravní fórum. To se konalo 2. dubna 2012 v Olomouci. Konferenci zorganizovalo Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě (SRDIM) ve spolupráci s Olomouckým a Zlínským krajem a městem Přerovem. Na setkání dorazili představitelé ministerstva dopravy, Ředitelství silnic a dálnic ČR, SŽDC a zástupci samospráv a výrobní sféry. „Zadali jsme vypracování analýz negativních dopadů současného stavu na zaměstnanost a produkční schopnost regionu. Autorem je

Petr Zahradník, člen Národní ekonomické rady vlády. Dále vznikl projekt GEPARDI M (Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury na Moravě), který pro sdružení zpracovala inženýrská společnost Mott MacDonald. Myslím, že je dobře patrné, že k otázce dopravní infrastruktury přistupujeme velmi systémově,“ poznamenal předseda SRDIM Libor Lukáš.

Odborníci z agentury Mott MacDonald mimo jiné ve studii konstatují, že důsledky neřešení dopravní situace se projevují především ve zpomalení hospodářského rozvoje oblasti a snížení konkurenceschopnosti regionu. Neefektivní dopravní infrastruktura má za následek rovněž zvyšování míry nezaměstnanosti v regionu i v celé ČR.

Luhačovická výzva: Návrhy řešení

Účastníci konference se usnesli na Luhačovické výzvě 2012, která mimo jiné obsahuje i doporučení vládě a ministerstvu dopravy.

■ **Přijmout účinná opatření k řádnému dočerpání prostředků z evropských fondů OPD 2007-2013 a v připravované Dopravní sektorové strategii II. fáze zohlednit potřeby vyrovnaného rozvoje regionů a pro výběr projektů zvolit odpovídající objektivní kritéria.**

■ **Přijmout strategii koncepčního, stabilního a předvídatelného rozvoje a financování dopravní infrastruktury jako jednu z priorit státního rozpočtu a jako důležitého předpokladu pro udržení konkurenceschopnosti země a připravit program vícezdrojového financování dopravní infrastruktury jako prouřstového opatření k podpoře konkurenceschopnosti českého hospodářství.**

■ **Posílit oblast financování oprav a údržby dopravní infrastruktury v ČR.**

■ **Intenzivně řešit problematiku nedostatečně zajištěné přípravy staveb tak, aby bylo dosaženo plynulého přechodu na příští plánovací období EU 2014+.**

Moravsko-slovenská deklarace

Odborný a ekonomicko-spoločenský význam konference Střední Morava – křižovatka dopravních a ekonomických zájmů byl podtržený záštitou, kterou jí udělili ministři dopravy ČR a SR, hejtmani Olomouckého, Moravskoslezského a Zlínského kraje a předsedové sousedních slovenských krajů, Trenčianského a Žilinského. V rámci konference navíc podepsal předseda SRDIM Libor Lukáš a ředitel hospodářských komor Zlínského a Žilinského kraje „Deklaraci“ společného postupu strategie ekonomického rozvoje příhraničních regionů ČR a SR, zdůrazňující mimo jiné rovněž důležitost propojení obou regionů kvalitní infrastrukturou prostřednictvím komunikací R6/R49 v úseku Púchov – Zlín – Hulín jako propojení západ-východ evropské dopravní sítě Ten-T.



Trvale udržitelný rozvoj střední a východní Moravy

Dopravní infrastruktura a trvale udržitelný rozvoj regionu. To je jedno ze základních témat, kterým chce Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě (SRDIM) přispět k řešení této složité, ale zároveň klíčové problematiky. K návrhu řešení bylo třeba znát reálné ohodnocené dopady na ekonomiku, zaměstnanost a konkurenceschopnost. Proto zpracoval ekonomický expert a člen NERV Petr Zahradník pro potřeby SRDIM studii s názvem „Vliv investic do dopravní infrastruktury na veřejné finance, zaměstnanost a produkční schopnost regionů“. Na základě takto získaných podkladů vznikla potřeba definovat nejdůležitější projekty dopravní infrastruktury regionu, které by měly pro jeho rozvoj největší a nejrychlejší přínosy. Proto byla požádána společnost Mott MacDonald o zpracování studie nazvané „Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury na Moravě“, zkráceně GEPARDI M. To nejdůležitější z obou dokumentů přinášíme na těchto stranách.



Další pokles stavebnictví bude znamenat ztrátu tisíce míst

Studie Petra Zahradníka nazvaná „Vliv dopravní infrastruktury na veřejné finance, zaměstnanost a produkční schopnost regionů“ popisuje a analyzuje aktuální vývoj a očekávané trendy v oblasti stavebnictví, především v souvislosti s navrhovanými a schválenými opatřeními v oblasti redukce výdajů na veřejné zakázky v do-

pravní infrastruktury. Detailně sleduje aktuální vývoj stavebnictví jako celku i předpokládaný vývoj fiskální politiky, pokouší se identifikovat dopady, které tato opatření v oblasti stavebnictví, zaměstnanosti i vývoje reálné ekonomiky budou mít. Ve své závěrečné části se zaměřuje na identifikaci těchto specifických dopadů v podmínkách Zlínského a Olomouckého kraje. „Studie jasně dokladuje potřebu dostavby dopravní infrastruktury a její vliv na zaměstnanost a ekonomickou prosperitu,“ uvádí autor. Podle něj se podíl stavebnictví na HDP České

republiky dlouhodobě pohyboval kolem 13 % (v roce 2009 byl podíl 14,3 %). V roce 2010 ale klesl na 9 % a sestupné tendenci se nevyhne ani letos. Investice v řádu 100 mil. Kč vykazuje přínos veřejným rozpočtům ve výši více než 55 mil. Kč. Existence spolehlivé a kapacitní dopravní infrastruktury pomáhá rozvojovým možnostem dotčených regionů. Okamžitý daňový přínos a zvýšení ekonomického potenciálu regionu nakonec každou korunu do systému veřejných financí vrátí. „Snížení objemu stavebních investic o 1 mld. Kč může v krajním případě způsobit redukci zaměstnanosti v počtu až 3.000 – 3.500 pracovníků,“ dodává Petr Zahradník.

Celkový dopad na zaměstnanost odhaduje studie v řádu desítek tisíc pracovních míst v oboru stavebnictví. Přestože v nejbližším období bude patrně dominovat politika fiskální restrikce, mezi klíčové priority vládní, regionální i obecní fiskální politiky by mělo být zahrnuto pravidlo, že prostředky věnované k naplnění obsahu Kohezní politiky EU by neměly podléhat neuváženému krácení. Například krácení objemu výdajů na přípravu staveb předurčuje i míru zpoždění staveb, neboť právě délka přípravné fáze je 80 % a vlastní stavební práce tvoří 20 % celkové časové náročnosti projektu. „Tímto přístupem je ohrožena realizace stavebních aktivit zamýšlených na nejbližší období i příprava dalšího programového období a možnost financování z kohezních fondů EU. V nastalé situaci bude nutné nalézt účelný a prospěšný kompromis s cílem zajistit výrazné posílení fiskální disciplíny v podobě redukce deficitu veřejných financí na straně jedné, ale současně i umožnění realizace významných dopravních projektů, které přispějí zásadním způsobem k naplnění rozvojového potenciálu především v regionech,“ vysvětluje Petr Zahradník. Při plánované restrikci se růstová výkonnost Zlínského kraje sníží až o dva procentní body reflektující nižší intenzitu dálniční sítě v kraji v porovnání s krajem Olomouckým, kde je dopad na růst HDP odhadován ve výši přibližně půl procentního bodu. V absolutních částkách to znamená více než 5 mld. Kč v případě Zlínského kraje a téměř 1,3 mld. Kč v případě kraje Olomouckého.

Poznámky k infrastruktuře

Infrastruktura je významným akcelerátorem podnikání. Představuje nejen jednu ze základních podmínek rozhodování investora o lokalizaci své investice, ale též důležitý parametr pro zajištění návratnosti jeho investice (čím horší vybavení infrastrukturou v dané oblasti, tím vyšší náklady investora na překonání tohoto problému a tím komplikovanější návratnost jeho investice). Technologické inovace a uvolnění trhu navíc umožňují, že mnohé z požívaných infrastruktur (ICT, určité segmenty dopravy, energetika

i ekologie) jsou již nyní poskytovány soukromým sektorem za konkurenční ceny. Část však stále představuje veřejný statek poskytovaný státem či jiným veřejným subjektem. Kvalitní a moderní dopravní infrastruktura je zkrátka dobrým sluhou pro připravené a zlým pánem pro nepřipravené a váhající. Je to mince o dvou stranách, která právě v nynějším období prochází zásadními strategickými proměnami v evropském kontextu, které reagují na měnící se charakter ekonomických potřeb (uživateli dopravních systémů). I proto je zapotřebí každý program a strategii rozvoje dopravní infrastruktury úzce, integrálně

propojit i se strategií rozvoje ekonomiky a podnikání v rámci příslušného území.

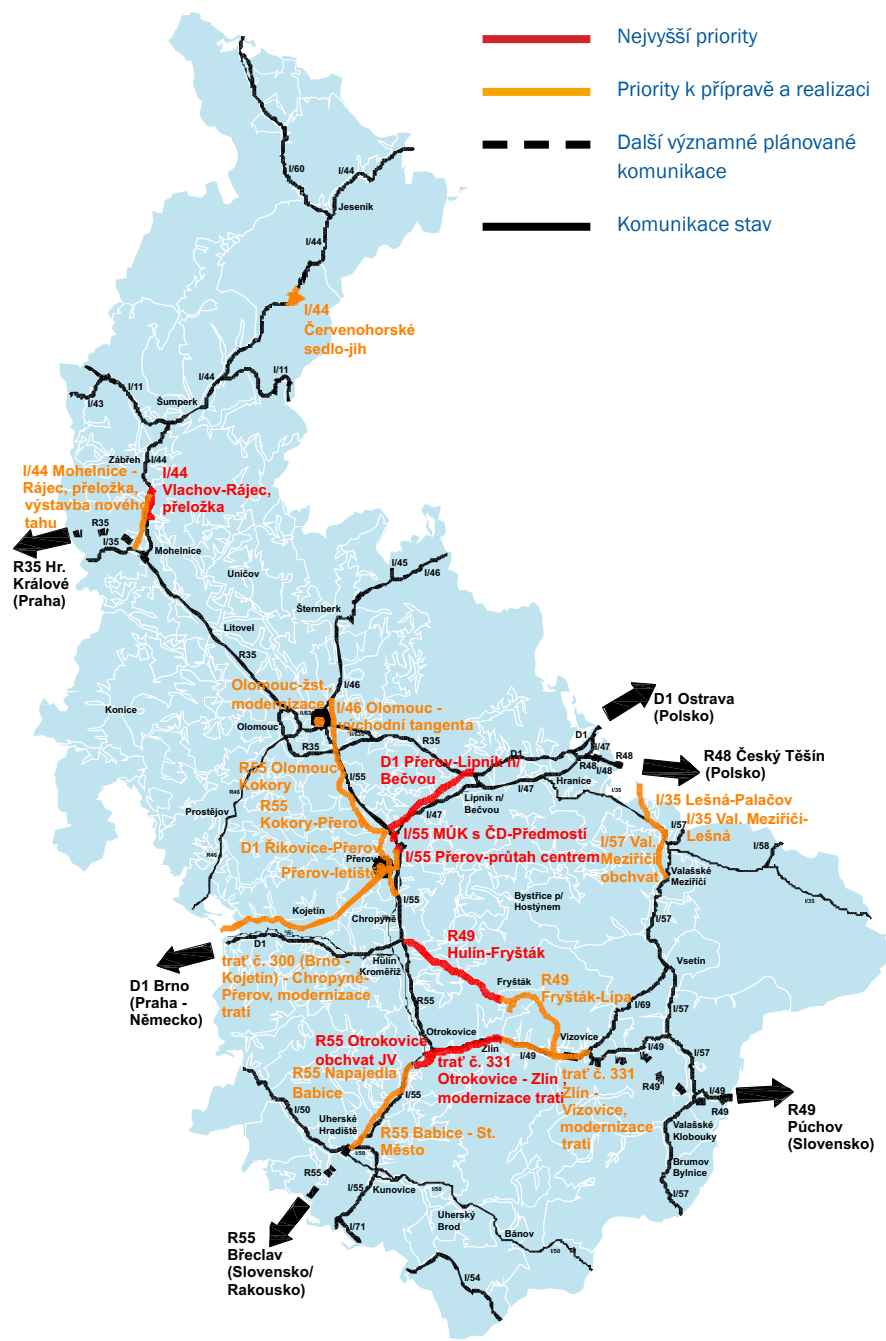
Avšak v případě, že nic takového ve sledované jednotce dopravní infrastrukturu nedoplňuje a ekonomické subjekty nejsou schopny na její existenci pružně reagovat tvorbou odpovídajících kapacit, potenciální výhoda se stává nevýhodou, která může nepřipravené území naopak zásadně negativně poznamenat: po dobré dopravní infrastruktuře se lidé z oblasti, kde necítí perspektivu, mohou snadněji vystěhovat; může sloužit k dovozu zboží, které území není schopné vyrobit, a podobně. Ing. Petr Zahradník, MSc.

GEPARDI M: Jak dál s infrastrukturou

Dokument GEPARDI M, zpracovaný společností Mott MacDonald, rovněž vznikl z iniciativy Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě. Je to dokument navazující na studii Petra Zahradníka, jehož posláním je definovat základní strategické potřeby dopravní infrastruktury nezbytné pro vytvoření podmínek pro trvale udržitelný rozvoj střední a východní Moravy. K tomu bylo potřeba nejprve analyzovat současný stav dopravní infrastruktury a základní strategické dokumenty a následně navrhnout řešení. Odborníci zformulovali několik problematických bodů.

- Na území není kvalitní propojení se sousedními kraji v ose východ-západ a sever-jih.
 - Není vybudovaná kvalitní infrastruktura napojující sousední regiony Slovenska.
 - Problematika stavu dopravní infrastruktury je dlouhodobě neřešená.
 - Důsledky neřešení situace se projevují především ve zpomalení hospodářského rozvoje oblasti a snížení konkurenceschopnosti regionu s dopady na celou ČR.
 - Neefektivní dopravní infrastruktura má za následek rovněž zvyšování míry nezaměstnanosti v regionu i v celé ČR.
 - Z pohledu místních obyvatel dochází také k neustálému zhoršování jejich životního prostředí vlivem neúměrného zatížení dopravou vedenou po nevyhovující síti.
- Na základě analýzy byly definovány a doporučeny k realizaci nejdůležitější stavby, jejichž přehled nabízíme v přiložené mapě.

Priority dopravní infrastruktury dle dokumentu GEPARDI M



Hodnocení přínosu kapacitních komunikací

Zájmem každého státu je, aby se harmonicky a vyváženě rozvíjelo celé jeho území, snižovaly se rozdíly mezi úrovní jednotlivých regionů a podporoval se jejich hospodářský a sociální rozvoj. Menší výkonnost některých regionů je způsobena jejich odlehlou polohou a nízkou kvalitou dopravní dostupnosti. Tyto vlivy znamenají nedostatečné využití území jako výrobního faktoru a navíc vyžadují zvýšenou asistenci veřejných zdrojů v podobě sociálních služeb a podpor regionu.

Různá místní úroveň dopravní infrastruktury se však v dopravním plánování nezahmňuje přiměřeně do vyhodnocovacích postupů, kterých se dnes používá. Nové postupy uplatňované v zemích EU poskytují takový přístup k hodnocení investic do infrastruktury, který lépe zapracovává základní vliv kapitálu infrastruktury na produktivitu a blahobyt příslušného regionu.

Z uvedených důvodů je vhodné vyjádřit užitek projektů nové dopravní infrastruktury pro socioekonomický rozvoj území ve dvou kategoriích:

■ užitek přímý (především uživatelům dopravní cesty), které zahrnují především:

- snížení nehodovosti, úspory času,
- úspory energie (pohonných hmot),
- snížení opotřebení vozidel

■ užitek nepřímý (převážně obyvatelům dotčeného území), který zahrnuje především:

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

Komplexní užitek projektu dopravní infrastruktury lze vyjádřit v následujícím tvaru:

$$U_{\text{celk.}} = \sum_{i=1}^n U_{\text{př.}} + \sum_{j=n+1}^m U_{\text{nepř.}}$$

Kde $U_{\text{př.}}$ je přímý užitek sledovaných faktorů, hodnocení přímých užiteků, $i=1, \dots, n$.

$U_{\text{nepř.}}$ je nepřímý užitek sledovaných faktorů, hodnocení nepřímých užiteků, $j=n+1, \dots, m$.

Stanovení komplexního užtku ucelených tahů dopravní infrastruktury je základním ukazatelem pro určení naléhavosti v časovém horizontu realizace. Vyjádření naléhavosti a užiteků projektů liniových staveb přináší současně pozitivní argumentaci nejen pro představitel státní správy a krajů, ale i pro informovanost a aktivní spolupráci s veřejností.

Prof. Ing. František Lehovec, CSc.,
předseda České silniční společnosti

Firmám a investorům chybají dvě dálnice do Česka

Od roku 1989 Slovensko nemá žádnou novopostavenou dálnici na západ a sever. Dálnice D2/E65 Brno-Bratislava byla funkční ještě za ČSSR. Přitom Slovenská republika po vstupu do Evropské unie má 85 % exportu a importu orientovaného do států EU, teda na západ, a intenzita dopravy stúpla o 30 % po vstupu do EU.

Slovenská obchodná a priemyselná komora v Žiline (SOPK) presadzuje na základe odborných ekonomických analýz prioritne aj v rámci SR tieto dve spojenia do ČR: rýchlostnú cestu R6/R49 medzi Púchovom a Zlínom a dálnicu E75/D3/11/S69 medzi Žilinou a Katowicami, ktorá zároveň obsluhuje od Svrčinovca aj trasu Bratislava-Žilina-Ostrava.

Prečo tieto trasy? Rýchlostná cesta R6/R49 spája východné, severné a stredné Slovensko najkratšou trasou cez Česko najpriemyselnejšími krajinami ČR (Zlínsko, Brno, Praha,...) a ďalej pokračuje do hlavného mesta EU Bruselu, do Nemecka, Francúzska. Rýchlostná cesta spá-



ja slovenskú a českú dálnicu D1 a multiplifikuje váhu európskeho koridoru E50 západ-východ medzi Parížom a Kyjevom. Tým, že nás obchádza doprava a logistika cez Poľsko a Maďarsko, SR aj ČR strácajú mýtné poplatky, financie do štátneho rozpočtu. Podiel Česka na slovenskom zahraničnom obchode je 15-18 % podiel Nemecka 20 %, takže diskusia o dôležitosti tejto trasy, jej odkladanie by poukazovala na odbornú a ekonomickú nekompetentnosť tých, ktorí na Slovensku rozhodujú o tom, čo sa prioritne dá do výstavby v roku 2014.

Dálnica D3/E79/S69/11 prepája najkratšou trasou najpriemyselnejšie kraje Slovenska, Poľska a Česka.

Okrem toho túto trasu potrebuje aj východné a stredné Slovensko a ich investori. Určite ju potrebujú postaviť skôr, pretože na D3 je v súčasnosti a aj potencionálne vyššia intenzita dopravy ako na R3, R4, R1 alebo R2.

Čo sa doteraz realizovalo na R6 a R49

- priemyselné a hospodárske komory Žiliny a Zlína už v roku 2001 žiadali slovenskú a českú vládu, aby postavili rýchlostnú cestu R6 a R49
- túto žiadosť obnovili podpisom deklarácie 13. 9. 2012, ktorá opäť žiada pokračovanie výstavby na slovenskej a českej strane v roku 2014; k tejto deklarácii sa navyše pripojili Slovensko-kórejský hospodársky výbor SOPK v Žiline (ďalej SKHV) a Združenie pre rozvoj dopravnej infraštruktúry na Morave
- na slovenskej strane veľmi málo, pri Púchove sa realizovala križovatka z dálnice D1 v smere na Zlín s 5km úsekou rýchlostnej cesty
- stavebné práce sú zastavené na Česko od roku 2006
- ministri dopravy SR a ČR podpísali zmluvu, ktorá potvrdzuje túto trasu západ-východ

Aký je súčasný stav

- v ČR je už v súčasnosti možné od Zlína cestovať po dálnici do Brna a ďalej. Česko plánuje začať výstavbu a podľa našich informácií má zabezpečené financie na úsek R 49 Holešov-Zlín v smere na Slovensko v roku 2013, ostatné úseky po roku 2014
- SR sa zatiaľ pripravuje na vyvlastňovanie pozemkov a pripravuje podklady na stavebné povolenie.

Predpoklad, že by R6 a R49 boli funkčné, je rok 2020. Ing. Ján Mišura, riaditeľ SOPK Žilina



Chybí jen peníze pro dopravní infrastrukturu?

Ve většině zemí se každý rok řeší odpověď na otázku, kde vzít či najít finanční prostředky na výstavbu, provoz a opravy silnic, dálnic i železničních tratí pro následující rok. V ČR, zdá se, jsme se rozhodli přinést a najít peníze pomocí reorganizačních změn ve správě silnic a dálnic. Veřejnost se zatím dozvěděla z tisku (prosinec 2012), že se dnešní ŘSD rozdělí na dva právní subjekty: 1. ŘSD (A) jako státní podnik pro D+R komunikace, později obchodní společnost (akciová?), 2. ŘSD (B) jako organizace pro provoz a výstavbu zbývajících silnic I. třídy.

Pro nepamětníky připomínám, že opačný proces, tedy slučování tehdejšího Ředitelství dálnic a Ředitelství silnic (spolu se sedmi silničními investorskými útvary z krajů) proběhlo poměrně nedávno, v roce 1997, a vzniklo Ředitelství silnic a dálnic (pamětníky sledováno jako „sbratřování“ Pankráce a Čimic).

Zřejmým cílem současných změn je pokus dostat do výstavby i údržby silnic a dálnic více a tedy dostatek finančních zdrojů. Státní rozpočet ČR finanční prostředky pro tento segment státního podnikání negeneruje dostatečně a v dohledné době ani dostatek peněz mít nebude. Proto je logická úvaha, že je a bude nevyhnutelné získávat peníze ze zdrojů vlastněných

soukromníky nebo soukromými společnostmi. Odhaduje se, že celosvětově je privátně vlastněno na 170 bilionů eur, takže prostředků je na trhu dostatek, jen je nutno správně, odvážně a kvalifikovaně i včas rozhodovat o jejich využití pro veřejně právní projekty a služby (kam výstavba a provoz silnic a dálnic určitě patří). Rozpočet SFDI se v roce 2008 blížil celkově k 100 miliardám Kč, přičemž asi 2/3 činily národní zdroje. Pro rok 2013 se celková částka rozpočtu SFDI blíží 64,4 miliardám Kč, národní zdroje tvoří už méně než 60 %. Pořád jsou to desítky miliard Kč výdajů státního rozpočtu. I když dojde k přeměně ŘSD na státní podnik, resp. obchodní společnost, bude nutné, aby stát ručil za závazky (úvěry) a určitě také bude muset stát vykryt dotacemi saldo mezi příjmy a výdaji, protože příjmy nebudou dostačovat.

Možná, že by stálo za úvahu předpokládat, že změna ŘSD na akciovou společnost je jen první fází transformace. Následovat by například mohlo postupně založení dceřiných akciových, které by byly už koncesními společnostmi na provozování a budování ucelených dálničních a silničních tahů. Tyto společnosti by hospodařily na principu příjmů z výkonového zpoplatnění všech uživatelů příslušné sítě. Jako

akciové společnosti s transparentním hospodařením by se mohly pokusit získat další prostředky úvěrem nebo i prodejem vlastních akcií či dluhopisů, eventuelně by stát mohl takovéto koncesní společnosti prodat za tržní cenu (buď postupným prodejem akcií na burze, nebo jako celek soukromým zájemcům).

Stát by jednorázovým prodejem mohl získat určité prostředky, ponechal by si v rukou úlohu regulátora výkonového zpoplatnění, řízení technické politiky (normy) a postupně by zestříhoval tento segment národního hospodářství i z hlediska výdajových nároků na státní rozpočet.

Definitivního cíle by bylo dosaženo, až by v ČR všechny dálničně-silniční koncesní společnosti byly provozovány i budovány soukromým kapitálem a stát by nerozpočtoval na silnice a dálnice žádné prostředky a ani by nepotřeboval příliší úředníků na řízení této činnosti.

Je třeba občas fantazii popustit uzdu. Navíc: Jedna země v EU už tuto myšlenku v oblasti provozu a výstavby dálniční sítě prakticky uskutečnila!

Ing. Bořivoj Kačena,
Společnost pro rozvoj
silniční dopravy v ČR