

Silniční infrastruktura a legislativa

Motto: „Hodnota spojení dvou měst je často vyšší, než součet hodnot těchto měst“

*Hannibal
(247-183 př. n. l.)*

V roce 2013 jsem měl tu čest vést pracovní skupinu odborníků pro silniční dopravu v rámci kulatého stolu pro dopravní infrastrukturu (organizovala AFIM). Se závěry bylo seznámeno tehdejší vedení ministerstva dopravy. Chtěl bych Vás v krátkosti seznámit s několika výstupy:

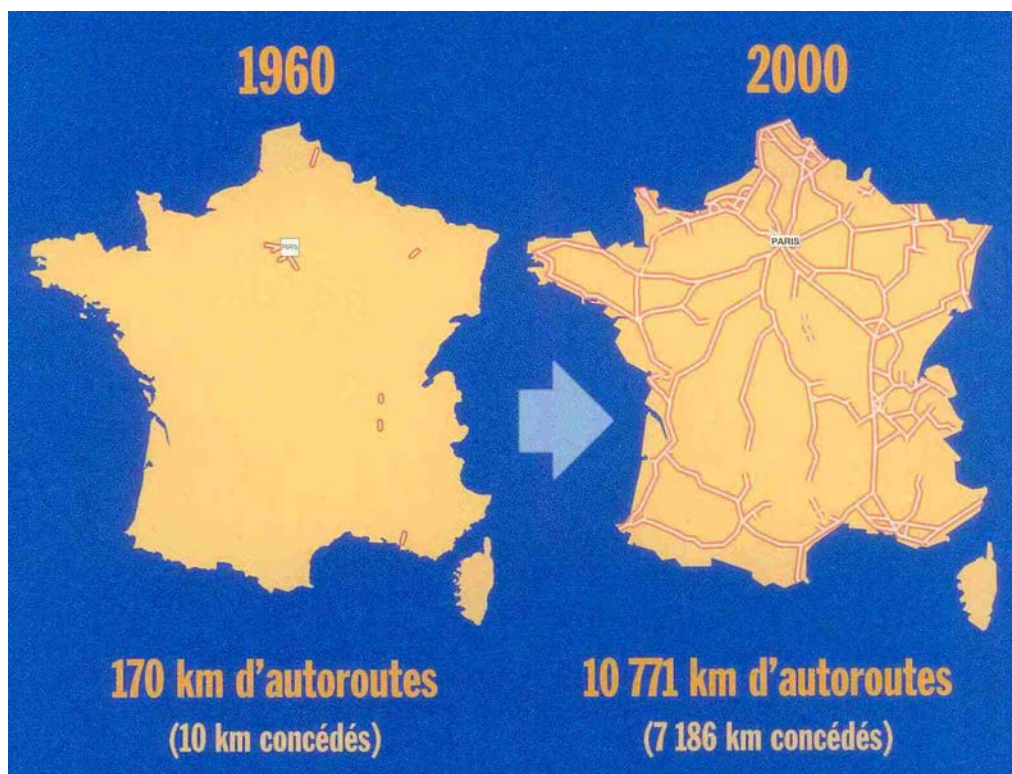
- **Cílový rozsah páteřní silniční sítě** – je definován v délce 2 153 km Dopravní politikou ČR z roku 1999, k dnešku zbývá dokončit více než 900 km. Shodli jsme se na tom, že cílem by mělo být dokončit tuto páteřní silniční síť do roku 2030. Současně se domníváme, že do roku 2020 by mělo být dokončeno spojení ČR se všemi sousedními státy (D1, D8, D3/R3, D11/R11, R49, R52).

Sít' dálnic a rychlostních silnic



Pozn.: Hustota dálnic v ČR je 9,4 km na 1 000 km², v EU 20-57 km na 1 000 km².

- **Potřeba dlouhodobé stability financování výstavby silniční sítě** – současná vysoká neefektivita alokace zdrojů do výstavby silniční sítě je (mimo jiné) výrazně ovlivněna nestabilitou financování na bázi ročních rozpočtu. Vnímáme pozitivně cíle z Programového prohlášení vlády, dosáhnout 2% HDP jako zdroje pro dopravní infrastrukturu při snaze zvýšit podíl z výnosu spotřební daně (pro SFDI) na 25%. Upozorňujeme však na to, že eventuelní zvýšení podílu elektromobilů, či vozidel na stlačený plyn a vývoj motorů vedoucí ke snížení spotřeby PHM může působit kontraproduktivně.
- **Výkonové zpoplatnění za užívání páteřní sítě pro všechny uživatele** (to je i pro osobní auta a motocykly) – k této problematice byla vedena široká diskuze. Je faktem, že stávající smlouva s firmou Kapsch končí 31. 12. 2016 a shodli jsme se na nutnosti rozhodnutí o výběru systému do konce roku 2014. Přitom systém výběru mýta by měl zahrnovat jak parametr výkonový, tak i regulační. Většina zemí, nejen v EU, ale i ve světě, směřuje k tomuto způsobu spravedlivé platby za užívání komunikace.
- **Koncesní princip** – problematika odpovědnosti správce silniční sítě a jeho dodavatelů, za kvalitu silniční sítě otevírá otázku uplatnění různých forem koncesního principu v odvětví dopravní infrastruktury v ČR. Nechci popisovat varianty koncesních projektů v různých zemích, uvedu jen příklad Francie.



Krátká historie:

1955 – přijat zákon o statutu dálnic (veřejná prospěšnost; možnost pro koncesionáře, aby vybíral mýto pro zajištění úroku a amortizaci vloženého kapitálu, jakož i údržbu, případně rozšíření dálnice).

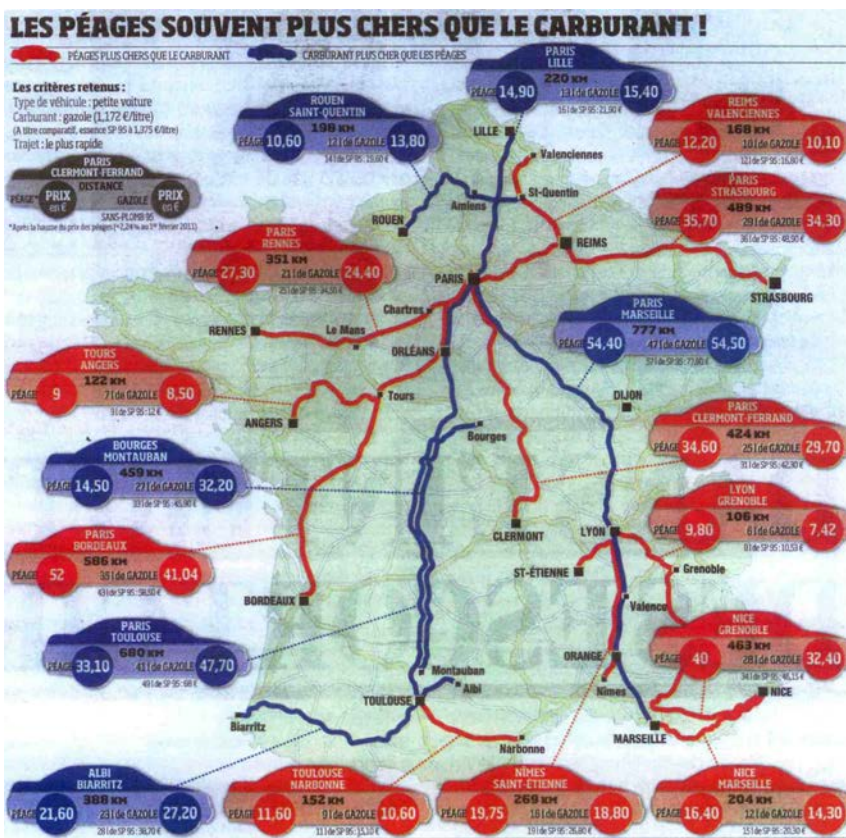
1955-1970 – utvoření smíšených kapitálových akciových společností (stát + regiony + města), které začaly stavět dálniční tahy z úvěrů, které z většiny garantoval stát. Tyto společnosti je v rámci udělené koncese začaly provozovat a udržovat.

1970 – vláda podepisuje první smlouvu s privátním subjektem COFIROUTE na první soukromou koncesi k výstavbě a provozování dálničních úseků jihozápadně od Paříže.

2000-2005 – vstup šesti koncesních společností na pařížskou burzu.

2005 – stát prodává všechny své majoritní podíly v koncesních společnostech a tím je dálniční síť ve Francii v podstatě privatizována.

Mýto je často dražší než cena spotřebovaných pohonných hmot.



Červené auto vyznačuje dálniční úseky, na kterých řidič osobního vozidla zaplatí víc peněz za mýto než za spotřebovanou naftu. Naopak modré auto ukazuje dálniční úseky, kde za naftu zaplatí méně, než za mýto. Modelové vozidlo je malé osobní auto s naftovým motorem.

Pozn.: V těchto dnech se dokončuje prodej 16,67 % podílu ve společnosti COFIROUTE (má koncesi na síť 1 111 km dálnic do roku 2031), tržní cena tohoto podílu činí cca 800 mil. EUR. Uvádím jen pro možnost porovnání – dnešní síť dálnic v ČR je co do rozsahu podobná a lze si udělat představu o tržní ceně dálnic. Tzn., že tržní cena společnosti COFIROUTE je cca 4,8 miliard EUR (cca 132 miliard Kč.)

Dílčí závěr:

Ideální stav pro státní rozpočet nastává v okamžiku, kdy stát už nevlastní a nespravuje v páteřní síti ani 1 km.

Je tedy zřejmé, že příklady v Evropě o postupu dostavby páteřní sítě máme a že je nutno, se zamyslet nad tím, co pro urychlení výstavby páteřní sítě v ČR musíme udělat. Výrobní i materiálová základna je dostatečná, financování výstavby, provozu a údržby jsem naznačil výše a samozřejmě je možno uvažovat i s dotacemi z evropských fondů.

Zdá se, že základním problémem v ČR, je investorská a projektová nepřipravenost jednotlivých staveb. Vynechám diskuzi o personální a organizační připravenosti příslušných odpovědných státních organizací, či orgánů státní správy. Chtěl bych se zmínit spíše o legislativních brzdách bránících rychlé přípravě i výstavbě silnic a dálnic v ČR, nebo o potřebách změn, či vydání nových zákonů.

1. Připravit a vydat nový zákon o výstavbě dálnic a silnic páteřní sítě (v obdobné textaci, jak zněl sněmovní tisk č. 373 z roku 2003 – návrh zákona o výstavbě dálnic a rychlostních silnic a o změně některých zákonů)
2. Koncentrovat územní a stavební řízení u liniových staveb do jednoho správního řízení.
3. Zpřísnit podmínky pro přiznání statusu účastníka v územním a stavebním řízení (možnost podání stanoviska, nikoliv odvolání).
4. Dotčená veřejnost by mohla vstupovat jen do fáze územního řízení. Poté by už občanská sdružení nezískala automaticky status účastníka řízení. V případě souběžných cílů více občanských sdružení by pak mělo status účastníka jen jedno z nich.
5. Základní řešení dopravních koridorů v Politice územního rozvoje musí být v dalších stupních přípravy stavby upřesňováno – nejedná se však v žádném případě o změnu! ZÚR kraje vymezují veřejnou prospěšnost stavby a ta je i titulem pro vyvlastňovací řízení.
6. Novelizovat zák. č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.
7. Novelizovat zák. č. 416/2009 Sb., ve znění zák. č. 405/2012 Sb. tak, aby oceňování pozemků pro jejich výkupy, nebo vyvlastnění nebylo retardérem rychlosti majetkoprávní činnosti při přípravě výstavby silnic a dálnic v ČR.

Při jednáních Sdružení pro výstavbu D3/R4, jsme získali informaci, že za rok 2013 v rámci přípravy dalších úseků D3 u Českých Budějovic i trasy R4, nebyl vykoupen ani jediný

pozemek přesto, že finanční prostředky na výkupy byly připraveny. Důvodem, proč výkupy neproběhly, byl fakt, že znalci a odhadci, nevypracovali Ředitelstvím silnic a dálnic ČR objednané posudky. Jsou tedy znalci a odhadci brzdou přípravy dálnic? Stanovisko znalců a odhadců je v příložené dokumentaci a pan Ing. Klímt ze společnosti EQUITA Consulting s.r.o. jej případně blíže představit v diskusi.

Než tedy přistoupím k závěru, chci zdůraznit, že jsme si vědomi i té skutečnosti, že pro rychlý a nenapadnutelný přípravný cyklus stavby dálnice je třeba bezchybného postupu zaměstnanců příslušných úřadů.

Na závěr mi dovolu, uvést naše návrhy na změny legislativy:

- Realizovatelné okamžitě
 - Výměr MF ČR č.01/xxxx, kterým se vydává seznam regulovaných cen (pro příslušný rok – limitní ceny pozemků)
 - Přijetí zákona ve smyslu sněmovního tisku 373 z roku 2003 - návrh zákona o výstavbě dálnic a rychlostních silnic a o změně některých zákonů
- Realizovatelné do 1 roku
 - Zákon č. 405/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění)
 - Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách
 - Zákon č. 357/1992 Sb., o dani dědické, dani darovací a dani z převodu nemovitostí
 - Zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, ve znění zákona č. 209/2011 Sb.
- Realizovatelné do 2 let
 - Zákon č. 219/2000 Sb., o majetku České Republiky a jejím vystupování v právních vztazích
 - Zákon č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu
 - Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
 - Zákon č.139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech
 - Zákon č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku
 - Zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích
 - Zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu
 - Zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích
 - Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů
 - Vládní nař. 29/1959 Sb. o oprávnění k cizím nemovitostem při stavbách a provozu podzemních potrubí pro pohonné látky a ropu
 - Zákon č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a o změně některých zákonů,
 - Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách,
 - Vyhláška č. 3/2008 Sb. ve znění pozdějších vyhlášek (oceňovací vyhláška),

A na úplný závěr si neodpustím uvést mé oblíbené motto:

Bůh stvořil Adama a Evu, vše ostatní, co vidíte okolo sebe, stvořili stavbaři.

V Praze, 27.2.2014

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