

Dopravní stavitelství se otřásá v základech



Author: Tomáš Johánek | Published: 07.10.2010

Když se nový ministr dopravy Vít Bárta v červenci ujímal své funkce, sliboval výrazné změny. Řada jeho kroků se přitom očekávala, některé jiné zase překvapily. Červencové oznámení o hrozbě prakticky okamžitého zastavení většiny dopravních staveb na území celé republiky však jednoznačně šokovalo. Důvodem bylo plánované snížení rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) na příští rok o 17 miliard korun a letošní výpadek příjmů téhož fondu téměř o čtyři miliardy. Zastavit se proto mělo budování nových dálnic, rychlostních komunikací i obchvatů měst, modernizace železničních koridorů i realizace dalších staveb na železnici. „Chápu obtížnou situaci nejen SFDI, ale všech ostatních investičních a rozvojových priorit. Společnost se musí rozhodnout, zda omezené prostředky budeme projídat nebo investovat. Koláč nelze současně mít i jíst. V okamžiku, kdy dokážeme uspořit na každodenní spotřebě, budeme mít více prostředků na investice,“ vysvětloval rozhodnutí svého kolegy ministr financí Kalousek. Zatímco ohlášené zastavení prací na železnici vyvolalo prakticky jen protesty firem, které by tak ztratily zakázky, hrozba zastavení silničních staveb měla ohlas daleko větší - nejen mezi stavebními firmami, ale hlavně v regionech, kterých se mělo dotknout.

Ministr požadoval slevy

Pár dní po šokujícím prohlášení o možném zastavení staveb prezentoval ministr Bárta podmínky, po jejichž splnění je ochoten svůj záměr přinejmenším odložit a výstavbu některých projektů znovu zvážit. Na prvním místě požadoval po stavebních firmách slevy. Ty nabídly státu úspory na aktuální výstavbě silnic kolem šesti miliard korun. Nesáhly si ale do marží, peníze chtějí ušetřit na vypuštění některých součástí projektů. Jde například o cyklostezky, protihlukové stěny nebo mosty pro zvěř. Na železnici ale firmy na první pokus nabídly pouze „titěrné slevy“, na což ministr zareagoval zastavením výstavby na železnici. „Potřebujeme aktivní spolupráci stavebních společností. ... každý dodavatel by měl dbát na zájmy svého zákazníka a obzvláště v době krize by měl chápat, že je zapotřebí jít mu naproti,“ uvedl Vít Bárta. „Odmítám nějaké silové řešení. Myslím si, že žijeme v právním státě a státní úředník, byť vysoko postavený, by se měl umět chovat v souladu s právem,“ reagoval prezident Svazu podnikatelů ve stavebnictví (SPS) Václav Matyáš. Podle něj se stavby prodražují hlavně vinou státu, jehož zákony a normy často vyžadují „nesmyslné stavební prvky“, jako jsou například právě protihlukové stěny ve volné krajině nebo mosty pro medvědy.

Na černé listině skončil tucet silničních staveb

V polovině srpna ministr Bárta oznámil 12 silničních staveb, jejichž realizace se měla zastavit, u tří dalších se měla přerušit příprava. Největší lavina odporu se zvedla na severu Moravy, kde se měly přestat stavět tři významné silnice I. třídy v pokročilém stádiu výstavby. „Je to zcela nesystémové řešení, proti němuž

musíme jednoznačně protestovat," řekl například náměstek opavského primátora a předseda Sdružení pro výstavbu komunikace I/11 - I/57 Pavel Mališ (ODS). „Hledat úspory v investicích je naprosto špatně, já budu doufat, že se ten stát vzpamatuje," řekl zase prezident SPS Václav Matyáš. „Zastavování obecně je hledání nejméně špatného řešení ze špatných řešení, které mám k dispozici. Cítím při tom velkou zodpovědnost," reagoval Vít Bárta s poukazem na nedostatek peněz v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Na černé listině skončila výstavba několika rychlostních komunikací, naopak po dlouhém váhání minul Černý Petr již rozestavěné dálniční stavby, jako je stavba D8 do Ústí nad Labem a D47 u Bohumína, kde se však prodlouží termíny dokončení. V případě D8 je ale uvolnění peněz podmíněno vyřešením právních sporů ohledně trasy dálnice, jejíž část stále nemá stavební povolení. Bez odkladů se dostaví stavba křižovatky u Lovosic a jeden úsek dálnice k obci Bílinka, jejichž absence způsobuje největší dopravní komplikace. Dostavba dálniční sítě ale bude vykoupena úsporami na opravách silnic i v chodu všech tří organizací, které se o výstavbu silnic a železnic starají, tedy Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a SFDI. „Jakékoliv omezení výstavby dopravní infrastruktury není z dlouhodobého hlediska optimální. Navíc bylo v rámci dřívějšího tripartitního jednání představiteli státu slíbeno a nynějšími koaličními stranami avizováno, že na ní budou vyčleněny prostředky," komentoval situaci Jaroslav Hanák, viceprezident Svazu průmyslu a dopravy ČR a prezident Svazu dopravy ČR.

Na železnici stavaři ustoupili

Za dalších pár dní bylo zase všechno jinak. Ministr dopravy částečně zrušil zákaz výstavby na železnici. Stavět se nakonec bude na třetím koridoru mezi Zbirohem a Rokycany. Se stavebními firmami se podle něj podařilo dohodnout slevy a prodloužit termíny splátek. Nakonec se ale ani další stavby na železnici stavět nepřestanou. Podle Bárty je celková vyjednaná sleva na železniční stavby pro letošek 430 milionů korun, což představuje asi 5,1 % letošního plánu investic. „Na silnicích je jednání o slevách složitější, neboť kvůli tlaku veřejnosti nelze výstavbu úplně zastavit," řekl ministr. Nicméně i tady se leccos změnilo. Vít Bárta na nátlak představitelů Moravskoslezského kraje přehodnotil zastavení dvou silničních staveb - konkrétně jde o most v Bohumíně na Karvinsku a prodloužení Místecké ulice v Ostravě. Obě stavby jsou součástí dálničních přivaděčů k dálnici D1. V celkové dostavbě přivaděčů se však pokračovat nebude. V polovině září pak ministr dopravy uvolnil zákaz stavění na základě slev, které obdržel od stavebních firem i na železnici. „Po dvou měsících můžeme oznámit, že stavíme o pět procent levněji. Není to samozřejmě konec naší snahy," uvedl ministr. Podle šéfa SŽDC Jana Komárka ministr zákaz uvolnil právě včas, aby se stihly dodržet smluvní termíny a nebylo ohroženo čerpání evropských peněz. Na silnici se fakticky zastavily pouze práce na pokračování výstavby obchvatu České Lípy, silnice mezi Opavou a Ostravou a dvou přivaděčů k dálnici D47.

Hledají se nové zdroje

Zdálo by se tedy, že vše končí happy-endem. Tak tomu ale rozhodně není. Už předchozí ministr dopravy Slamečka varoval, že pokud se rychle nenajdou další zdroje, skončí budování základní sítě českých dálnic a silnic hluboko za rokem 2200. Současný ministr dopravy Vít Bárta je poněkud „optimističtější": pokud prý zůstane v budoucnu zachován rozpočet na navrhované úrovni roku 2011, dostaví se české dálnice a železniční koridory nejdříve za sto let. „Moji předchůdci stavěli více, než na kolik měli peníze. Občané tak chovali nějaké naděje, které jsou historicky plané," zopakoval Bárta, který od premiéra Petra Nečase dostal za úkol vypracovat strategii výstavby silnic a železnic „v nových rozpočtových podmínkách". Ty naznačuje výhled rozpočtu fondu dopravy na příští roky. Ten ale nakonec není tak tragický, jak se původně předpokládalo. Navíc fond dostane od roku 2012 ze státního rozpočtu ještě deset miliard korun oproti rozpočtu roku 2011 a původním rozpočtovým výhledům na další léta. Na příští rok ale návrh rozpočtu SFDI s významnými škrty počítá. Celkové výdaje fondu včetně peněz z evropských zdrojů mají být 61,3 miliardy korun, což je o 35 % nižší částka než letos. Ze státního rozpočtu fond dostane 33 miliard, letos to je téměř 48 miliard korun. Fondu by tak příští rok mohly chybět více než dvě miliardy korun na spolufinancování projektů, které platí evropské fondy. Ministerstvo dopravy nyní pracuje na novém plánu výstavby, který ministr Bárta nazývá dopravní superkonceptí a který by měl akceptovat nové finanční možnosti.

Jak šel čas

28. července 2010

Mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka oznámil úmysl tohoto resortu zastavit drtivou většinu dopravních staveb na území České republiky

1. srpna 2010

Ministr dopravy Vít Bárta informoval, že pokračovat budou jen ty stavby, kde jejich zhotovitelé nabídnou státu slevu či například změnu splátkového kalendáře

10. srpna 2010

Stavební firmy realizující projekty na železnici podle ministra dopravy nabídly pouze „titěrné slevy“ a tak

13. srpna 2010

Vít Bárta zastavil všechny stavby na železnici

ministr dopravy Vít Bárta zveřejnil seznam 12

silničních staveb, které se mají zastavit

8. září 2010

ministr dopravy Vít Bárta našel v rozpočtu dopravního fondu 570 milionů korun na pět staveb, se kterými se vůbec nepočítalo. Na silnici se tak fakticky zastaví realizace pouhých pěti staveb.

10. září 2010

ministr dopravy Vít Bárta částečně zrušil zákaz

výstavby na železnici, když povolil pokračovat ve

výstavbě na třetím koridoru mezi Zbirohem a

Rokycany

14. září 2010

Vít Bárta uvolnil zákaz stavění na železnici na základě slev, které obdržel od stavebních firem

Autor je šéfredaktorem magazínu Realit

07.10.2010 09:33, Tomáš Johánek