

Závěry Silniční konference 2018

Silniční konference pořádaná Českou silniční společností pod záštitou předsedy vlády České republiky Ing. Andreje Babiše, ministra dopravy Ing. Dana Ťoka, hejtmana Moravskoslezského kraje prof. Ing. Ivo Vondráka, CSc. a radního pro dopravu Statutárního města Ostravy JUDr. Lukáše Semeráka ve dnech 17. - 18. 10. 2018 v Clarion Congress Hotelu v Ostravě

I. konstatuje, že:

- 1) Oživení ekonomiky České republiky v uplynulých třech letech a snaha o maximální využívání finančních prostředků z Evropské unie se pozitivně projevuje v růstu investiční výstavby dopravní infrastruktury a v celém silničním hospodářství. Byla zahájena celá řada významných staveb a dochází i k posílení finančních prostředků nejen na zlepšení stavu stávajících dálnic a silnic, ale i silnic II. a III. třídy ve vlastnictví krajů.
- 2) Důsledky zákona č. 39/2015 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí se projevují až do současné doby, kdy jsou dokončovány nově zpracovávané dokumentace EIA na řadu významných staveb, pro které původní dokumentaci EIA již nebylo možné použít (např. dálnice D3 a D4).
- 3) Pozitivním prvkem je, že se pro rok 2018 podařilo zajistit pro Státní fond dopravní infrastruktury prostředky ve výši 86,3 mld. Kč a bylo možné zahájit většinu z 9 staveb, pro které po projednání v EU nebylo nutné zpracovat novou dokumentaci EIA. Příznivé je i čerpání finančních prostředků z Operačního programu Doprava II pro léta 2014-2020. Finanční prostředky na zlepšení stavu stávajících dálnic a silnic, a to včetně silnic II. a III. třídy ve vlastnictví krajů, se podařilo zajistit i v letošním roce.
- 4) Příznivá je skutečnost pro rok 2019, pro který navrhovaný rozpočet ve výši 86,3 mld. Kč schválený vládou ČR 17. 10. 2018 umožňuje plynulou realizaci staveb zahájených v letech 2017-18 a zahajování dalších potřebných staveb. O finančních prostředcích na zlepšení stavu silnic II. a III. třídy ve vlastnictví krajů se bude dále jednat.
- 5) Pro rok 2020 je v navrhovaném programu SFDI částka 97,7 mld. Kč. V tomto roce se předpokládá vyšší čerpání prostředků EU.
- 6) V potřebném rozsahu není naplňována Národní strategie bezpečnosti silničního provozu a některé postupy Evropské direktivy o řízení bezpečnosti silničního provozu. V letošním roce dochází ke zvýšení počtu dopravních nehod a jejich následků. Redukce závažných následků dopravních nehod zaostává za vývojem v EU a ČR se postupně propadá mezi nejnebezpečnější země EU.

- 7) V případě uplatňování metodiky výpočtu hodnot změny závazku tak, jak je nyní MMR prezentováno (sčítání kladných a záporných položek s limitem 50 %), je vypořádání změn během výstavby přísnější, než bylo v předešlém zákoně. Způsob zpracování a schvalování těchto změn má za následek značný, až nepřiměřený nárůst administrativních činností.

II. doporučuje:

- 1) Učinit všechny potřebné kroky pro využití finančních prostředků SFDI v letošním roce.
- 2) Při zpracovávání nových dokumentací EIA a při provádění všech dalších kroků v přípravě staveb dálnic a silnic (vydávání stanovisek a rozhodnutí, zajišťování výkupů pozemků apod.) vytvářet soustavný tlak na dodržování termínů stanovených správním řádem, případně usilovat o jejich zkrácení a postupně zkracovat dobu pro přípravu staveb, která je ve srovnání s jinými státy neúměrně dlouhá a využívat jejich zkušeností. K tomu by mělo významně přispět využívání novely zákona č. 416/2009 o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury.
- 3) Učinit příslušná opatření vedoucí ke zrychlení schvalovacího procesu podle stavebního zákona a dalších zákonů, která umožní urychlení a zjednodušení přípravy a realizace staveb.
- 4) Věnovat zcela mimořádnou pozornost urychlení přípravy stavby Pražského okruhu 0511 dálnice D1 – Běchovice, kterou je možné považovat za nejvýznamnější připravovanou dálniční stavbu v republice a na kterou byla podána žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby.
- 5) Průběžně vytvářet podmínky pro efektivní plynulé čerpání prostředků Evropské unie v rámci Operačního programu Doprava II pro období 2014-2020 tak, aby tyto prostředky byly beze zbytku využity.
- 6) Vytvořit předpoklady pro výstavbu obchvatů měst a obcí na silnicích I. třídy a dále vytvořit v nadcházejících letech podmínky pro poskytnutí příspěvku krajům na opravy silnic II. a III. třídy včetně mostů.
- 7) Pro zlepšování stavu silniční sítě pravidelně provádět měření povrchových vlastností vozovek a vyhodnocování výsledků v systému hospodaření s vozovkou a zajistit tím ekonomické vynakládání prostředků na veškeré činnosti s tím spojené (opravy, údržba).
- 8) Zlepšovat podmínky pro zajištění potřebné funkce rezortního systému jakosti jako rozhodujícího nástroje pro trvalé zvyšování kvality všech prací při výstavbě, opravách a údržbě silniční sítě.

- 9) Při výběru staveb mostů zohlednit nejen investiční náklady na výstavbu, ale i budoucí náklady na údržbu a opravy mostů po celou dobu jejich životnosti. Projekt nových mostů musí obsahovat i projekt jejich údržby.
- 10) Zvýšit kvalitu a frekvenci péče o všechny mosty na pozemních komunikacích, zejména o mosty ve stavu stupně V–VII a zásadně zvýšit preventivní péči – údržbu na všech těchto mostech.
- 11) Důsledně zajišťovat kontrolu realizace opatření vyplývajících ze závěrů hlavních prohlídek mostů.
- 12) Zejména u ŘSD ČR zvýšit počet pracovníků správy mostů tak, aby na jednoho pracovníka připadalo maximálně 200–250 mostů a obnovit oddělení tzv. supervize.
- 13) Prohloubit funkci státního odborného dozoru a obnovit činnost vrchního státního odborného dozoru na Ministerstvu dopravy ve vztahu k pozemním komunikacím včetně mostů.
- 14) Zabezpečit odpovídající množství mostních provizorií pro přemostění větších překážek.
- 15) Převést správu nadjezdů nad dálnicemi na ŘSD ČR.
- 16) I nadále prohlubovat spolupráci silničních investorů státu a krajů s investorem výstavby železnic tak, aby železniční mosty byly řešeny se světlostí odpovídající normové kategorii přecházené komunikace. Zajistit, aby se Správa železniční dopravní cesty aktivněji podílela na výstavbě mimoúrovňových křížení železničních tratí a silnic, a to jak při investorské činnosti, tak finančně s cílem odbourat úrovně přejezdy na koridorových tratích s rychlostí 160 km/h a zvýšit bezpečnost úrovněvých přejezdů na ostatních tratích.
- 17) Ústředním orgánům státní správy a Parlamentu ČR důsledně využívat výsledky výzkumů a zahraničních poznatků pro politická rozhodování ve prospěch zlepšení funkce dopravního systému a bezpečnosti provozu.
- 18) Vypracovávat „Plány udržitelné městské mobility“, které skloubí rozvoj dopravní infrastruktury s potřebami udržitelné mobility a bezpečnosti silničního provozu.
- 19) Představitelům měst a obcí vypracovat vlastní strategii bezpečnosti silničního provozu a připojit se k Otrokovické výzvě.
- 20) Ředitelství služby dopravní policie zapracovat do aktualizace formuláře dopravní nehody typologii nehody.
- 21) Ministerstvu dopravy publikovat porovnání metodik výběru úseků s častým výskytem dopravních nehod.

22) Radě hlavního města Prahy maximálně urychlit přípravu a následnou realizaci úseku Městského okruhu v severní a východní části Prahy včetně chybějícího úseku Vysočanské radiály v úseku Čuprova (Balabenka) – Kbelská.

23) Ředitelství silnic a dálnic ČR věnovat zvýšenou pozornost problematice úsekového měření rychlosti vozidel s ohledem na jeho značný přínos pro snížení dopravních nehod a jejich následků.

III. ukládá:

- 1) Předsednictvu České silniční společnosti předat tyto závěry předsedovi vlády a ministru dopravy, všem hejtmanům a primátorovi hlavního města Prahy a v plném znění je otisknout v časopise Silniční obzor a zveřejnit na webových stránkách České silniční společnosti.

Ostrava 18. 10. 2018