

Závěry Silniční konference 2019

Silniční konference pořádaná Českou silniční společností pod záštitou předsedy vlády České republiky Ing. Andreje Babiše, ministra dopravy JUDr. Vladimíra Kremlíka, radního pro dopravu Jihočeského kraje Bc. Jiřího Švece a primátora statutárního města České Budějovice Ing. Jiřího Svobody ve dnech 23. a 24. 10. 2019 na Výstavišti v Českých Budějovicích

I. konstatuje, že:

- 1) Oživení ekonomiky České republiky v uplynulých čtyřech 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) Pozitivním prvkem je, že se pro rok 2019 podařilo zajistit pro Státní fond dopravní infrastruktury prostředky ve výši téměř 100 mld. Kč a bylo možné zahájit některé významné stavby na dálnici D3, D11 a D35. 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.
- 3) Pro rok 2020 je navrhovaný rozpočet ve výši 87,3 mld. Kč, který téměř pokrývá rozestavěné stavby z let 2017-2019 a prozatím neumožňuje zahajování dalších potřebných staveb. O získání dalších finančních prostředků na nové stavby a o finančních prostředcích na zlepšení stavu silnic II. a III. třídy ve vlastnictví krajů se bude dále jednat.
- 4) Příznivá situace ve financování dopravní infrastruktury není ani v letech 2021-2022. Pro rok 2021 je v navrhovaném programu SFDI částka 90,1 mld. Kč a pro rok 2022 částka 85,5 mld. Kč. Pro plynulé pokračování výstavby a zahajování dalších důležitých staveb bude nutné získat další finanční prostředky.
- 5) V potřebném rozsahu se stále nedaří naplňovat Národní strategii bezpečnosti silničního provozu a některé postupy Evropské direktivy o řízení bezpečnosti silničního provozu. V letošním roce opět dochází k mírnému 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.

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. Proto je nutné usilovat o co nejdřívější schválení novely Zákona č. 416/2009 o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, která by měla k řešení tohoto nepříznivého stavu významně přispět.
- 3) Učinit příslušná opatření vedoucí ke zrychlení schvalovacího procesu podle stavebního zákona a dalších zákonů, které 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 nejnámennější připravovanou dálniční stavbu v republice a na kterou byla podána žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby již v polovině roku 2018 a dosud se nepodařilo toto rozhodnutí vydat.
- 5) Průběžně vytvářet podmínky pro efektivní plynulé dočerpání prostředků Evropské unie v rámci Operačního programu Doprava II pro období 2014–2020 tak, aby tyto prostředky byly beze zbytku využity.
- 6) Všemi dostupnými prostředky usilovat o pokračování činnosti Státního fondu dopravní infrastruktury, jehož funkce je v procesu financování dopravní infrastruktury velmi důležitá a nezastupitelná.
- 7) Vytvořit předpoklady pro výstavbu obchvatů měst a obcí na silnicích I. třídy a dále vytvořit podmínky pro poskytnutí příspěvku krajům v nadcházejících letech na opravy silnic II. a III. třídy včetně mostů.
- 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) Vytvářet podmínky pro zajišťování lidských zdrojů pro péči o pozemní komunikace. Nejedná se pouze o dovoz zahraničních dělníků, ale především o účinnou propagaci oboru již na středních a vysokých školách a pro nové odborníky vytvářet podmínky odpovídající náročnosti jejich práce.
- 10) Neprodleně se zabývat možnostmi zabezpečování stavebních materiálů nezbytných pro výstavbu, modernizaci a opravy dopravní infrastruktury. Jedná se především o otevírání nových nebo rozšiřování stávajících lomů.
- 11) 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.
- 12) 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. Důsledně zajišťovat kontrolu realizace opatření vyplývajících ze závěrů hlavních prohlídek mostů.
- 13) Zejména u ŘSD ČR zvýšit počet pracovníků správy mostů tak, aby na jednoho pracovníka připadalo maximálně 200–250 mostů a obnovit oddělení tzv. supervize.
- 14) Prohloubit funkci státního odborného dozoru a obnovit činnost vrchního státního odborného dozoru na Ministerstvu dopravy ve vztahu k pozemním komunikacím včetně mostů.
- 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 úrovněvé 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) Ministerstvu dopravy publikovat porovnání metodik výběru úseků s častým výskytem dopravních nehod. Vytvořit podmínky pro zpřístupnění dat o mobilitě a nehodách v silničním provozu široké odborné veřejnosti.
- 20) Iniciovat zapojení veřejnosti do přípravy nové Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na léta 2021–2030.
- 21) 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.
- 22) 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.

České Budějovice 24. 10. 2019