



Tisková konference Sdružení pro výstavbu silnic Praha

Ing. Petr Svoboda

jednatel

Sdružení pro výstavbu silnic Praha

5. 4. 2011, Nadace ABF, Václavské náměstí 31, Praha 1



Alternativy financování silniční infrastruktury

Provádění kvalitních oprav a rekonstrukcí

Důsledky současných rozhodnutí

Nedostavěná stavba tzv. Průchozí dálnice stavěné za 2. světové války – do loňského roku poslední zastavená významná stavba



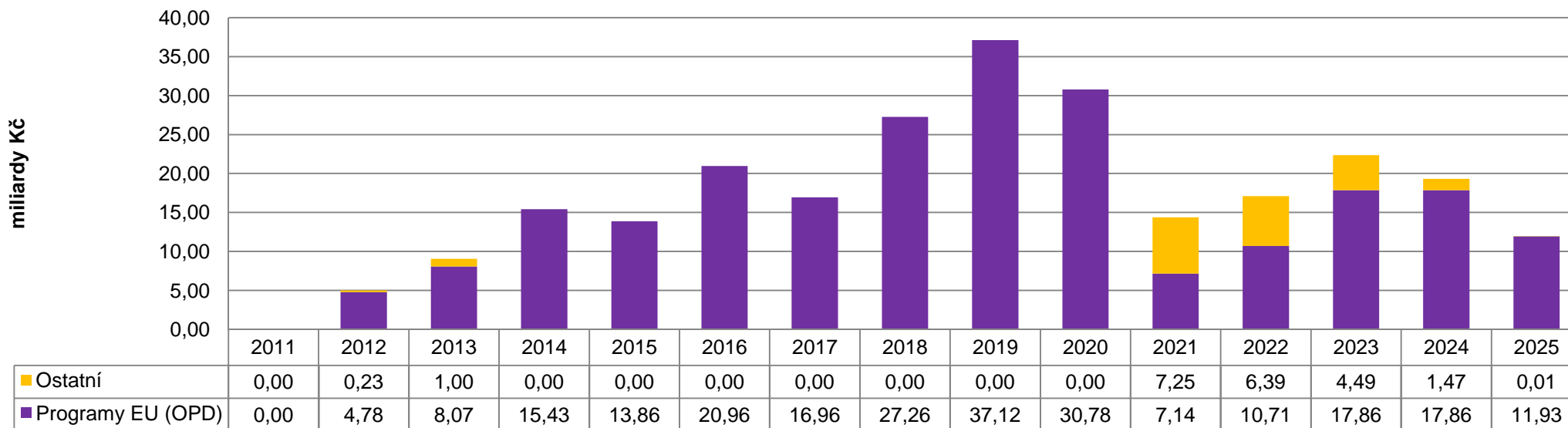
Vozovka na konci své životnosti. Tady stavěla naposledy Československá socialistická republika.



Stav vozovky po letošní zimě



Nové investice



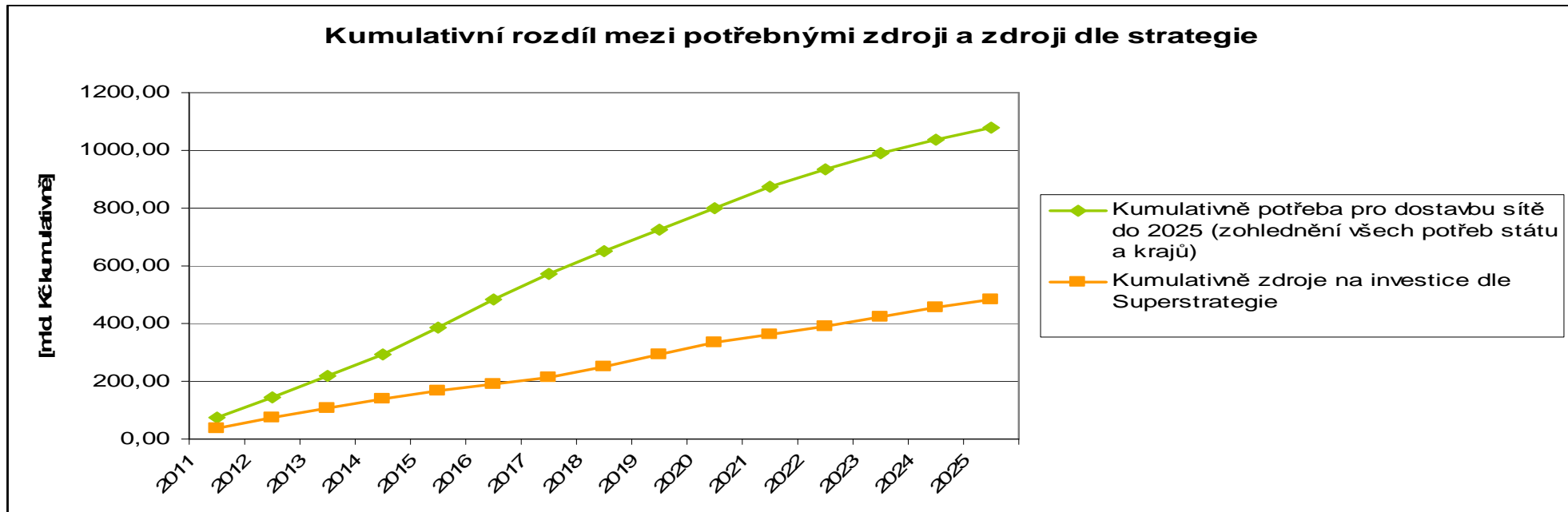
Předpokládané rozdělení programů EU:

50 % zdrojů určených na investice do silniční infrastruktury, z toho 80 % na síť TEN-T (finanční úvahy nerozlišují mezi základní a globální sítě)

50 % zdrojů určených na investice do železniční infrastruktury, z toho většina na síť TEN-T (finanční úvahy nerozlišují mezi základní a globální sítě). Železniční infrastruktura tímto přístupem fakticky získává větší objem zdrojů, protože na rozdíl od silnic nehradí z příspěvků DPH.

Ostatní celkem 20,83 mld. Kč
Programy EU (OPD) celkem 240,72 mld. Kč

Výsledek superstrategie



Do roku 2025 je možné uspokojit cca 40% očekávané potřeby výstavby dopravní infrastruktury při využití veřejných zdrojů.

Ve spojitosti s potřebou upřednostnění výstavby obchvatů dojde v první fázi k odložení některých železničních projektů a Evropská komise bude požádána o změnu finančních prostředků v rámci jednotlivých prioritních os z OPD. Tyto finance by měly být využity pro realizaci komunikací na síti TEN-T, které budou plnit funkci obchvatů sídel. V další fázi bude investiční politika zaměřena na zkvalitnění železniční infrastruktury s cílem převést část přeprav ze silniční dopravy na železniční.

„Superstrategie“ bude vyžadovat zvýšení financování infrastruktury ze soukromých zdrojů.

Návrh alternativ financování silniční infrastruktury

Úspory v rozestavěných stavbách

- ▶ Tato položka nevznikla kvůli dodavatelům, ale aby investor mohl průběžně požadovat provedení víceprací a nemusel pokaždé čekat na uzavření dodatku
- ▶ U staveb v resortu MD se jedná o „měřený kontrakt“ a platí se „skutečně provedené práce“ – rezerva tudíž není nároková
- ▶ V souvislosti s poslední judikaturou Nejvyššího soudu, nemůže investor bez této rezervy nařídit změny a vícepráce bez uzavření smluvního dodatku



Úspory ve stavebách připravovaných

Systemová opatření by se měla týkat:

A) Oblasti legislativní:

- ▶ **Proces projednání projektu se zainteresovanými subjekty soustředit před vydání ÚR (stavební zákon a zákony souvisící) a zamezit opakovanému napadání vydaných rozhodnutí**
- ▶ **Dokončit soubor legislativních úprav ohledně výkupů (veřejný zájem, vyvlastnění, ceny pozemků)**
- ▶ **System výběru konzultanta na základě nejnižší ceny nahradit zavedenými metodami, preferujícími kvalitu výsledného řešení (value for money – zákon o veřejné zakázce)**
- ▶ **Zjednodušit proces EIA a „nejít“ nad rámec požadavků EU**



Úspory ve stavbách připravovaných

Systemová opatření by se měla týkat:

B) Oblasti projektové přípravy staveb:

- ▶ **Zavést státní expertizu projektů nad např. 500 mil. Kč a legislativně ji zplnomocnit k vydávání stanovisek, která určí způsob technického řešení**
- ▶ **Zavést nezávislé expertizy projektů ostatních (v průběhu jejich zpracování, včetně expertiz cenových před zahájením zadávacího řízení)**
- ▶ **Významné objekty (mosty, tunely) zpracovávat a porovnávat ve variantách**
- ▶ **Menší objekty navrhovat s použitím typových nebo opakovaných řešení**
- ▶ **Omezit financování přeložek a optimalizací inženýrských sítí v rámci rozpočtu stavby**



Rozložení (posunutí termínů dokončení) staveb v čase – nikoliv jejich konzervace

Bylo by vhodné vybrat několik staveb, kterým se nedostává prostředků a na nich uplatnit model „spolufinancování“ ze strany zhotovitele

- ▶ Zhotovitelé zajistí úvěr za oboustranně přijatelných podmínek
- ▶ Zhotovitelé staví dle původních harmonogramů a stát splácí dle prostředků vymezených v SFDI – rozvolnění finančních úhrad
- ▶ Investor musí stanovit formu ručení za dodržení data splatnosti pohledávek (např. bankovní garance, kredibilní ručitel, zástavu nemovitostmi apod.)
- ▶ Investor musí zajistit právo (nikoliv povinnost) dodavatele odprodat (postoupit) pohledávku nebo její část třetí straně (např. bance)



Odložené financování staveb v dlouhodobějším horizontu (úhrada faktur v horizontu více let)

Vybrané, dosud nezahájené a nevytendrované stavby, kterým se v rozpočtu SFDI nedostává prostředků, by byly financovány státem a bankou v určitém poměru.

Uplatnění navýšení národního podílu v rozpočtu SFDI (během 3 let klesla na polovinu)

Zvýšení podílu SFDI na výnosu spotřební daně z min. olejů

Do roku 2004 činil příspěvek do rozpočtu SFDI 20% podíl z této daně, od roku 2005 je to pouze 9,1 %.



Uplatnění navýšení národního podílu v rozpočtu SFDI

- ▶ Změna silniční daně na daň z motorových vozidel (všech)
- ▶ Zvýšení cen dálničních známek
- ▶ Zvýšení výkonového zpoplatnění („mýta“)



Upravení systému zadávání staveb

- ▶ U akcí s předpokládanou cenou vyšší než 20 mil. Kč, používat pouze otevřená řízení
- ▶ U akcí s předpokládanou cenou nižší než 20 mil. Kč používat zjednodušená podlimitní řízení s transparentním způsobem zveřejnění na internetových stránkách
- ▶ U významných objektů (mosty, tunely, MÚK) umožnit v odůvodněných případech v rámci nabídky i předložení variantního řešení uchazeče
- ▶ Nepožadovat neodůvodněně vyšší kvalitativní parametry nad rámec technických předpisů a norem



Realizace projektů PPP

- ▶ Mohou být pouze doplňkem ke „klasickému“ pořizování infrastruktury
- ▶ Přidané hodnoty je možné dosáhnout pouze u robustních projektů (minimální hranice objemu kapitálových nákladů by měla být cca 100 mil. €) nebo technicky „složitějších“ projektů (s tunely, mosty apod.)
- ▶ Jinak by nemusela být splněna klíčová podmínka realizace, tj. „Hodnota za peníze (Value for Money)“
- ▶ Vzhledem k tomu, že veškeré podmínky a parametry budoucího zajišťování veřejné služby je nutno zasmluvnit předem na dlouhé období, jsou projekty PPP v porovnání s „klasickými“ náročnější na přípravu i na délku zadávacího řízení
- ▶ **Nejkratší doba přípravy a zahájení zadávání (předkvalifikace) projektu PPP je cca 2,5 roku**
- ▶ Nejedná se o problém finanční (stát začne projekty PPP splácet až po několika letech od realizace), ale časový



Činnost	1. rok												2. rok												3. rok						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	
1. Podklady pro koncesní projekt, zpracování KP (finanční model, obchodní model, technické specifikace, právní forma)	■	■	■	■	■	■	■																								
2. Příprava koncesionářské smlouvy (KS, technické přílohy, platební mechanismus)							■	■	■	■																					
3. Projednání a schválení KP											■	■																			
4. Kvalifikační dokumentace											■	■	■																		
5. Zahájení zadávacího řízení, kvalifikace uchazečů															■	■															
6. Soutěžní dialog																	■	■	■	■	■	■									
7. Zpracování a podání nabídek																						■	■	■							
8. Hodnocení, výběr koncesionáře, uzavření KS																									■	■	■				
9. Splnění odkládacích podmínek, finanční uzavření																													■	■	■
Výkupy pozemků				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■							
Zápisy do katastru							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■							

Příprava PPP pro D3 je cca v tomto stadiu, takže může trvat kratší dobu



Realizace projektů PPP

Provádění kvalitních oprav a rekonstrukcí

- ▶ **Provádění kvalitních oprav a rekonstrukcí ve správném rozsahu a ve vhodné době je letitý problém, který existoval vždy**
- ▶ **Bohužel se stav nezlepšuje**
- ▶ **Současný stav silnic v ČR se „svádí“ na letošní neobvykle tuhou zimu**
- ▶ **Letošní zima se na silnicích podepsala, ale není to jediný důvod současného zoufalého stavu silnic**
- ▶ **V minulosti se vždy na podzim, před každou zimou, provedla řada oprav, aby tyto komunikace zimu přežily**



Provádění kvalitních oprav a rekonstrukcí

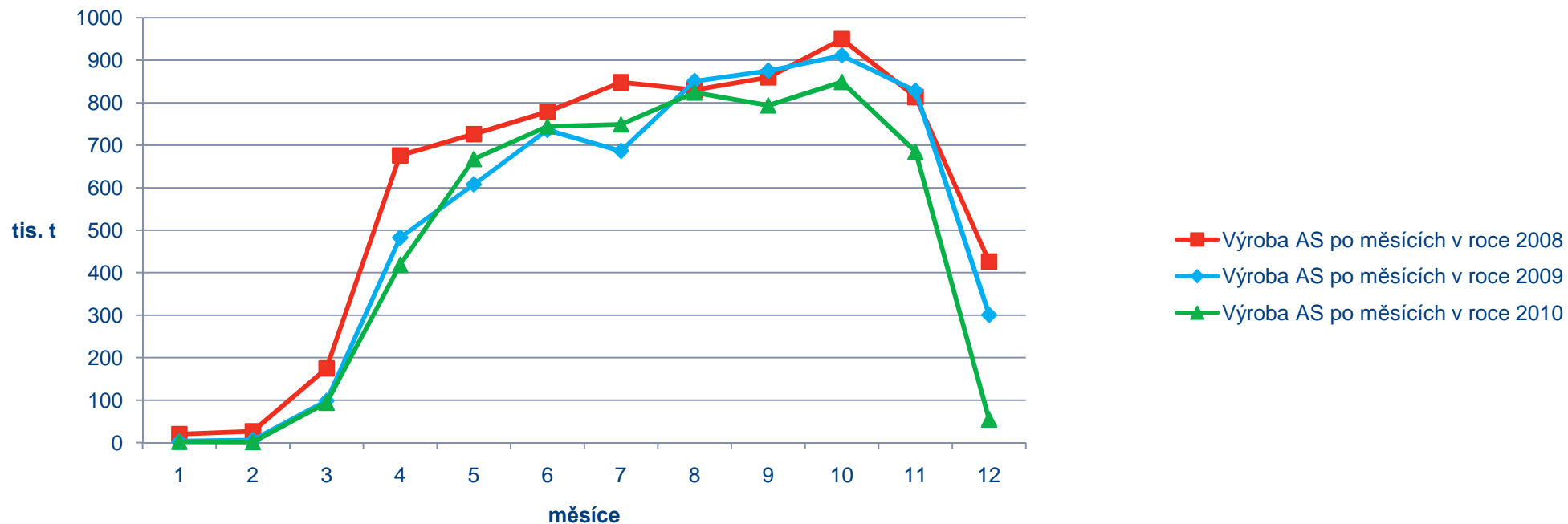
- ▶ V loňském roce na začátku září se dle rozhodnutí ministra dopravy zastavilo uzavírání všech smluv a zadávání prací v oblasti oprav a údržby
- ▶ To mělo za následek neprovedení i těch nejn nutnějších oprav na silnicích a vrácení (dnes moderně nazývané úspora) finančních prostředků v řádu miliard Kč
- ▶ Znamená to, že se po některých našich silnicích nedá v současné době téměř jezdit a jejich oprava bude několikanásobně dražší, než by byla v loňském roce



Provádění kvalitních oprav a rekonstrukcí

Pro opravy se dlouhodobě nevyužívá ideálně stavební sezona

Porovnání výroby AS po měs. v letech 2008 - 2010



Provádění kvalitních oprav a rekonstrukcí

Pro opravy se dlouhodobě nevyužívá ideálně stavební sezona

Porovnání výroby s průměrnou teplotou v roce 2010



Dopady současných rozhodnutí

Na přípravu staveb:

- ▶ V rozpočtu SFDI na rok 2010 prostředky "ušetřené" na přípravě byly přesunuty do realizace rozestavěných staveb
- ▶ Ve srovnání s rokem 2008 se jedná o šestinásobné snížení financí, pro rok 2010 byla na přípravu určena 1 mld. Kč
- ▶ Pro rok 2011 se zvýšily finance pouze na 1,2 mld. Kč



Dopady současných rozhodnutí

Na přípravu staveb:

- ▶ Dopady u rozestavěných a zastavených staveb v přípravě nebudou žádné, pokud bude pohlídána platnost územních rozhodnutí
- ▶ U staveb, kde je vydáno stavební povolení a termín zahájení se odsouvá – nezahájí-li investor stavbu, kde byl vyvlastněn pozemek, může původní vlastník "vyvlastněného" pozemku požádat o jeho navrácení pro zjevnou nepotřebnost k plnění veřejného zájmu



Dopady současných rozhodnutí

Na přípravu staveb:

- ▶ Nejhorší dopady však lze očekávat na stavby, u kterých investor dosud nezískal územní rozhodnutí. Už dnes je prodlení v přípravě dvouleté. Kladné stanovisko orgánů ochrany přírody a krajiny k procesu EIA, které je podmínkou vydání územního rozhodnutí, má platnost maximálně 5 let.
- ▶ Projektové organizace jsou vybaveny přesně podle požadavků největšího investora. Současný přístup ŘSD ČR požadoval, aby bylo 50 % prací realizováno vlastní kapacitou, nynější situace vede k masivnímu propouštění.



Dopady současných rozhodnutí

Na stavební firmy:

- ▶ Kapacity jsou nastaveny na 100 mld. Kč ročně do DI
- ▶ Stavební firmy zabývající se silničním stavitelství propustily už 25 tis. zaměstnanců, převážně se jedná o občany České republiky
- ▶ Jsou rušeny divize zabývající se rozvojem firem
- ▶ Neinvestuje se do nových technologií, které jsou ekologičtější
- ▶ Jsou rušeny silniční laboratoře
- ▶ Nejsou prováděny investice do nových zařízení



Dopady současných rozhodnutí

Pokles výkonů je zřetelný, prohlubuje se rozdíl kvality infrastruktury ČR a nejvyspělejších zemí:

- ▶ **Asfaltové směsi:** v roce 2006 dosáhla výroba 7,5 mil tun, v roce 2009 7 mil. tun, v roce 2010 byla cca 6 mil. tun a podle výhledů na rok 2011 je možný propad až na 5 mil. tun, což je dvakrát méně na 1 obyvatele než v sousedním Rakousku, kde je dálniční síť prakticky vybudovaná a odpovídá využití kapacity obaloven a dalších zařízení z cca 40 %
- ▶ **Technická infrastruktura** je částečně rušena v době, kdy není páteřní dálniční síť dobudována
- ▶ **Dopad do povědomí veřejnosti** – dopravní stavitelství je náročný obor, je problém získat kvalitní studenty pro studium.



Např. Německo jde opačným směrem

Ministr německého ministerstva dopravy, místního rozvoje a stavebnictví Dr. Peter Ramsauer po konjunkturním balíčku prohlásil:

“Rozhodnutí spolkové vlády podporovat silniční stavitelství jako obor mimořádně citlivý na konjunkturu v rámci konjunkturních balíčků se ukázalo jako důsledné a správné řešení. V neposlední řadě přispěla cílená protikrizová opatření k tomu, že se vyhlídky na příští stavební sezonu opět výrazně zlepšily.”



Např. Německo jde opačným směrem

„Řešením mohou být nové možnosti financování, které jsem prosazoval a které činí financování dopravní infrastruktury méně závislým na klasickém financování ze státního rozpočtu. Cílem musí být vytvoření trvalé spolehlivé jistoty plánování a financování. Zejména pro oblast pozemních komunikací je posílení oběhů finančních prostředků důležitým krokem na této cestě. Proto jsme vytvořili pro silniční infrastrukturu při sestavování rozpočtu na rok 2011 poprvé vlastní oběh finančních prostředků.“



Děkuji za pozornost



Podrobněji k tématu na: www.sdruzeni-silnice.cz