## Před změnou paradigmatu

##### Rozvinutá dopravní infrastruktura jako podmínka hospodářského rozvoje konkurenceschopnosti ČR

**Ing. Emanuel Šíp**, předseda Dopravní sekce Hospodářské komory ČR

V uplynulém období jsme zachytili některé pozitivní jevy v rozvoji české dopravní infrastruktury. Příprava staveb se konečně rozběhla v rychlejším tempu a poměrně úspěšně pokračuje i zpracování studií proveditelnosti a podobných studií pro vládou ČR schválený program Rychlých železničních spojení s tím, že některé dílčí úseky vysokorychlostních tratí se mají dočkat rychlejší realizace v podobě tzv. pilotních projektů. Je to ve středomoravském regionu úsek Přerov – Ostrava, kde by se mělo podle dnešních představ začít stavět v roce 2025, ale významný pro Střední Moravu je také nový výjezd z Prahy východním směrem (pilotní projekt Praha-Běchovice - Poříčany), který by měl o něco urychlit osobní dopravu ve směru Olomouc – Přerov a ulehčit i nákladní dopravě na stávající trati. Vznikají podmínky k postupnému odstranění v minulém desítiletí způsobeného zaostávání výstavby české dopravní infrastruktury nejen za „starými zeměmi“ EU, ale v poslední době i za ostatními zeměmi visegrádské čtyřky. Aby se tento obrat stal účinným a trvalým, je ovšem nezbytná razantní změna dosavadních „osvědčených“ přístupů vládního sektoru.

Program Rychlých železničních spojení byl vládou schválen, ale celá řada otázek zůstává stále k řešení. Teprve až budou shromážděny výsledky studií proveditelnosti na jednotlivé úseky Rychlých spojení, bude možné vytvořit konečnou představu o funkci celé sítě i jejích jednotlivých částí; zde citelně chybí dříve připravovaná, avšak nakonec nerealizovaná studie příležitostí. Znatelně chybí také přestupní strategie budoucí sítě, protože je zjevné, že vysokorychlostní tratě nemají sloužit jen dopravě mezi velkými městy, ale výrazně zlepšit spojení i do dosud odlehlých koutů země. Na přestupní uzly sítě Rychlých spojení, kterými se v regionu mohou stát Přerov, Olomouc a Zlín, by měla navázat kvalitní síť tras veřejné dopravy, od běžných železničních tratí přes autobusovou dopravu až po linky městské dopravy. Modernizace navazujících konvenčních tratí by měla být provedena v předstihu, než by se v plném rozsahu rozeběhla výstavba klíčových úseků vysokorychlostních tratí. A v neposlední řadě postrádáme jakoukoliv koncepci financování výstavby a provozu sítě Rychlých spojení. Není dosud jasné, z jakých zdrojů a v jakém poměru má být tato vpravdě epochální investiční akce financována.

Zásadním problémem ke koncepčnímu řešení je už po dlouhá léta všeobecně nestabilní financování dopravních investic, čehož dokladem jsou každoroční rozpočty Státního fondu dopravní infrastruktury. Obvykle obsahují podstatně nižší částku, než je souhrn investičních akcí připravených k výstavbě, a to se v průběhu roku řeší ad hoc dílem dodatečným uvolněním prostředků z rezerv Ministerstva financí, dílem odsunutím výstavby jinak plně připravených staveb na další léta. Typické je to i v případě rozpočtu SFDI na rok 2020, kde chybí oproti potřebám téměř 40 mld. Kč a v rozsahu 3 mld. Kč nejsou pokryty potřeby ani pro rozestavěné a nově zahajované akce. Rozpory na léta 2021 a 2022 jsou ještě horší, a to za podmínek snížení disponibilního objemu evropských fondů. Zmíněný ad hoc mechanismus vytváří v podmínkách eskalujících neproduktivních výdajů státního rozpočtu sice komfortní podmínky pro vyvažování rozpočtové bilance, avšak v sektoru dopravy produkuje trvalou nejistotu jak z hlediska harmonogramu výstavby, tak i z hlediska kapacitní a finanční situace stavebních firem.

Pokud se politická sféra skutečně rozhodne realizovat program Rychlých železničních spojení s celkovými výdaji překračujícími v dnešních cenách hodnotu 600 mld. Kč, uvedená praxe nebude nadále přijatelná. Obrovské výdaje na Rychlá spojení mají smysl jen tehdy, pokud v průběhu zhruba dvaceti let (2030 – 2050) vznikne celistvá, funkční a perspektivní síť tvořící zcela novou páteř české veřejné dopravy. Znamená to najít zdroje a dostat zhruba 30 – 40 mld. Kč na výstavbu Rychlých spojení do pozice každoročních mandatorních výdajů, nezávislých na hospodářském cyklu a upravovaných podle inflačního vývoje. Dosavadní praxe nejistého financování se spolupodílela na tom, že ani s patnáctiletým zpožděním nemáme dosud dokončenou síť základních dálnic a železničních koridorů. Vznikají místo toho fragmentované, vzájemně nepropojené dílčí úseky a výstavba dalších vázne.

To jistě není jediná, a snad ani hlavní příčina nerealizace a zpožďování klíčových staveb, jako jsou například propojení dálnice D1 od Říkovic po Lipník nad Bečvou nebo výstavba dálnice D49 včetně spojky do Zlína. Stát neumí čelit odporu ekologických a lokálních iniciativ, které blokují výstavbu životně důležitých úseků dopravních staveb. Zájmy, jež tyto iniciativy reprezentují, nelze opomíjet a je třeba hledat pro ně to skutečně nejméně nepříznivé řešení, avšak takové řešení je pak nutné v konečném důsledku prosadit. Připravovaná rekodifikace stavebního práva je významným, ale jen dílčím krokem. Bude pravděpodobně nezbytné v procesu schvalování dopravních staveb angažovat vhodnou formou Parlament ČR, který jediný může rozhodnout, co je prioritním celostátním zájmem oproti spleti ostatních veřejných zájmů.

K potřebě změn v dosavadním postupu patří také zajištění pořádku v prioritách Ministerstva dopravy. Obě dosud přijaté verze Dopravních sektorových strategií byly více orientovány na stavby, které tehdy byly náhodou připraveny, a řada důležitějších staveb tudíž zůstala v pozadí. Nyní, když se příprava dopravních staveb celkem úspěšně rozběhla, by nová verze strategií již měla prosazovat skutečné priority. K tomu je ovšem také nezbytný soulad na vládní úrovni. Naposledy na to doplatila připravovaná strategická průmyslová zóna Bochoř u Přerova, kde se nepodařilo odstranit rozpory mezi jednotlivými ministerstvy, v důsledku čehož se v současné době nepředpokládá realizace této strategické průmyslové zóny a území zůstalo jen jako rezerva pro další rozvoj.

Hospodářská komora ČR se dívá kritickým zrakem na činnost Ministerstva dopravy i investorských organizací a zasazuje se o rychlé a účinné řešení výše zmíněných problémů stejně jako celé řady dalších. Vzhledem k postavení Střední Moravy jako významné dopravní křižovatky i důležitého centra podnikání a zaměstnanosti bude i nadále citlivě vnímat potřeby tohoto regionu a naslouchat nejen hlasům podnikatelů, ale celé zainteresované veřejnosti.