

Ministerstvo dopravy ČR
Vážený pan
JUDr. Vít Bárta
ministr dopravy
nábř. Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha-Nové Město

Ostrava 26. srpna 2010

Vážený pane ministře,

obracíme se na Vás s žádostí o revizi návrhu rozpočtu SFDI na rok 2011 a střednědobý výhled na roky 2012 a 2013.

Navržený materiál reflektuje složitou finanční situaci země snížením navrhovaných výdajových rámců v posledních letech oproti původně stanoveným hodnotám pro rok 2011 o 3 100 mil. Kč, tedy z 36 100 mil. Kč na 33 000 mil. Kč. Vzhledem k celkové situaci ekonomiky lze toto snížení hodnotit jako vcelku mírné, pokud by však výdajový rámec rozpočtu SFDI nebyl kontinuálně snižován vlivem soustavného zmenšování dotace ze státního rozpočtu, které se datuje od roku 2008, tedy už po roce realizace ambiciózního projektu čerpání dotací EU fondů cestou OPD. V návrhu rozpočtu na rok 2011 výše národních zdrojů nedosahuje ani 50% úrovně roku 2007, ze které vycházely předpoklady čerpání dotací. Nejde tedy o přijatelné snížení výdajového rámce o 3,1 mld. Kč, ale o kontinuální proces snižování výše národních zdrojů z úrovně cca 70 mld. Kč v roce 2007 na 33 mld. Kč v roce 2011 bez průběžné odezvy na toto podfinancování omezováním míry rozestavěnosti, ať už staveb financovaných z národních zdrojů, anebo akcí zařazených do OPD. Nesoulad mezi politiky stanoveným cílem čerpání evropských fondů a reálnou možností dotací z národních zdrojů na spolufinancování a současným velkorysým financováním staveb, které nebylo možno zařadit do OPD (SOKP, D3, D47....), z národních zdrojů, je zásadní příčinou neutěšeného stavu, do kterého se resort dostal.

Česká asociace konzultačních inženýrů tak sdílí obavy SFDI ze zpomalení výstavby dopravní infrastruktury, což velmi postihne domácí podnikatelský sektor, jehož prosperita závisí na kvalitní, funkční a bezporuchové nákladní i osobní dopravě. Za klíčový pokládáme zejména úkol zajistit plné národní spolufinancování, a tím i plné čerpání evropských dotačních prostředků.

Pokud podklad na str. 17 konstatuje riziko, že při omezení realizace staveb z národních zdrojů mohou být vynaložené prostředky na projekty EU z pohledu celospolečenských přínosů neefektivní a může tak i zpětně dojít k odebrání podpory, pak by bylo vhodné, aby SFDI tam, kde je to zapotřebí, inicioval jednání Ministerstva dopravy s Evropskou komisí s cílem nově rozvrhnout evropské prostředky na souhrnné priority staveb i jednotlivé stavby.

Ač tuto otázku materiál detailněji nerozebírá, domníváme se, že konzervaci staveb je třeba realizovat pouze tam, kde je čistá současná hodnota (NPV) nákladů na ni nižší než NPV budoucích nákladů na případné škody a znehodnocení. Konzervaci staveb je nezbytné realizovat úsporně; nesmí se stát další únikovou cestou pro veřejné prostředky.

Za jednu z nejzávažnějších připomínek si dovoluujeme zmínit, že navržené výdaje pro přípravu silničních a železničních staveb jsou vzhledem ke střednědobému i dlouhodobému vývoji české dopravní infrastruktury zcela nedostatečné. Jako odůvodnění lze použít částečně citaci ze zprávy SFDI Dopady sníženého výdajového rámce na investiční výstavbu v letech 2010 a 2011 - "Příprava významného investičního projektu trvá minimálně 8 let. V současné době jsme tedy v situaci, kdy by měly být ve vysoké rozpracovanosti projekty pro financování z EU zdrojů ve finančním období 2014 – 2020. Skutečností je však opak, protože vzhledem k nedostatku zdrojů se potlačují prostředky na přípravu staveb. Pro představu pouze uvádíme, že náklady na přípravu staveb se pohybují mezi 10 – 20% ceny díla (zejména v závislosti na ceně výkupů pozemků), přičemž naprostá většina nákladů je realizována v posledních 3 letech před počátkem realizaci (výkupy pozemků, detailní projekční dokumentace)." Vzhledem k tomu, že v uplynulých letech byly primárně připravovány projekty ve vysoké fázi rozpracovanosti, které jsou v současné době převážně ve fázi výstavby či provozu, není připraven dostatek projektů pro zmíněné období od roku 2014. Navržené položky pro rok 2011, které zahrnují významné položky určené pro odstraňování starých hlukových zátěží - ŘSD ČR - cca 903 461 tis. Kč a SŽDC cca 593 075 tis. Kč, pro rok 2012 - ŘSD ČR - 1 000 000 tis. Kč, SŽDC - 350 000 tis. Kč a pro rok 2013 - ŘSD ČR - 963 000 tis. Kč, SŽDC - 340 000 tis. Kč, absolutně nepokryjí potřeby pro výhledové období. V celkovém součtu jsou tedy uvažovány výdaje na investiční přípravu pro následující 3 roky ve výši 4 153 536 tis. Kč, což přibližně odpovídá např. výdajům na přípravu pouze silničních staveb v roce 2007 (při započtení dluhopisů z D47) a de facto znemožňuje možnosti ČR připravit projekty pro období 2014-2020. Dále již v tomto roce 2010 došlo k zásadnímu poklesu prostředků pro přípravu staveb na železnici i silnici oproti roku 2009. S ohledem na skutečnost, že MD ČR avizuje snahu hledat úsporná řešení, bude nutné optimalizovat projekty tak, aby bylo možné ušetřit finanční prostředky při samotné realizaci staveb. Zároveň při snížení celého výdajového rámce SFDI a odložení některých klíčových dopravních staveb, bude nutné hledat řešení cestou efektivní optimalizace stávající infrastruktury. Bylo by tedy logické, aby výdaje na přípravu a zabezpečení staveb, zejména na projektové práce, měly trend opačný, tedy vzestupný. Považujeme strategickou důležitost přípravy staveb na železnici a silnici za významně vyšší než např. řešení splavnosti Vltavy, Berounky či neidentifikované položky týkající se splavnění Labe, zejména Přelouč II. a zabezpečení podjezdů výšek na Vltavské vodní cestě, která má především turistický, nikoli přepravně strategický charakter.

Dovolujeme si Vás upozornit na skutečnost, že přípravu staveb nelze vzhledem k zákonným lhůtám jednorázově významně urychlit tak, aby bylo 4leté (2010-2013) podfinancování přípravy staveb zasanováno a při současném nastavení výdajů nebude ani při předpokládaném hospodářském růstu země možné realizovat tzv. scénář dostavby dopravní infrastruktury do roku 2025.

Pane ministře, žádáme Vás tímto o přehodnocení rozpočtu SFDI tak, aby nepůsobil takto nekonceptně a krátkozrace. Domníváme se, že zvýšení výdajů do přípravy staveb pro následující období bude klíčovým strategickým krokem, které zajistí kontinuitu ve výstavbě i ve zmíněném období 2014 - 2020 a dostavbu základní dopravní infrastruktury do roku 2025.

V případě Vašeho zájmu Vám veškeré naše názory a náměty upřesníme při osobní schůzce.

S přátelským pozdravem

Ing. Martin Zuščík
prezident
České asociace konzultačních inženýrů

www.cace.cz

E: martin.zustik@technoprojekt.cz
tel.: 596 474 200
mob.: 602 712 930