

PŘEHLED ZPRÁV

Asociace krajů proti rozšiřování mýta	2
Šnečí tempo budování dálnic? Hlavně kvůli zpožděnému územnímu plánu, tvrdí	2
Nové dálnice: za čtyři roky 33,4 kilometru	3
Pražský okruh: na řadě je teď východní část	6



PLNÉ ZNĚNÍ ZPRÁV

Asociace krajů proti rozšiřování mýta

Trucker

27. 04. 2017

Rubrika: Doprava - Mýtné poplatky

Vláda si usmyslela, že rozšíří vybírání mýtných poplatků též na dalších 900 km silnic první třídy. Jenže proč to vlastně dělá, když jsou všichni dotčení proti? Snad proto, že potřebuje uživit další uchazeče v soutěži o mýtné systémy?

I Asociace krajů se přidala ke kritikům vládního záměru rozšířit mýto o 900 kilometrů na silnicích prvních tříd. Je tedy nejvyšší čas, aby vláda přestala prosazovat ekonomický nesmysl, který nemá oporu ani v žádné z vypracovaných studií, a revidovala své politické rozhodnutí. Kraje jsou proti, odborný garant – **ministerstvo dopravy** je proti, profesní organizace – **ČESMAD BOHEMIA**, Svaz průmyslu a dopravy, Hospodářská komora a další jsou také proti. V čím zájmu tedy vláda ono usnesení přijala?

Generální tajemník Sdružení **ČESMAD BOHEMIA Vojtěch Hromíř** k tomu dodává: "Tlačit na rozšíření mýta tam, kde bychom jeho provoz museli dotovat z peněz vybraných na dálnicích jen proto, aby do tendru mohli vstoupit uchazeči se satelitní technologií, je proti zájmům daňových poplatníků. Peníze, které zaplatí dopravci a pak jejich zákazníci a občané, by měly sloužit k výstavbě a údržbě naší zanedbané silniční sítě a nikoliv živit dodavatele mýtných systémů."

Šnečí tempo budování dálnic? Hlavně kvůli zpožděnému územnímu plánu, tvrdí

Brnensky.denik.cz

26. 04. 2017

Rubrika: Z regionu

Hlavní příčinou současných průtahů při přípravě stavby nových dálnic a silnic první třídy v Jihomoravském kraji je zrušení schválených zásad územního rozvoje před téměř pěti lety. Shodují se na tom zástupci **Ředitelství silnic a dálnic** i poslanec a místopředseda sněmovního podvýboru pro dopravu Jaroslav Kláška.

"CELÉ TÉMA O DÁLNICÍCH A SILNICÍCH PRVNÍ TŘÍDY NAJDETE VE ČTVRTEČNÍM TIŠTĚNÉM VYDÁNÍ DENÍKU ROVNOST.

Krajský územní plán zastupitelé znovu schválili až loni. "Bez něj jsme nemohli pokračovat v důležitých projektech," uvedl mluvčí **Ředitelství silnic a dálnic** Jan Studecký.

Podle poslance Klášky kraj průtahy promarnil dobré příležitosti. "Státní a hlavně evropské peníze získaly jiné kraje, které měly připravené projekty," řekl.

Náměstek hejtmána pro územní plánování Martin Maleček ovšem upozornil, že proces výrazně urychlit nešlo. "Moji předchůdci návrh podrobně rozebírali s právníky, aby odpovídal všem požadavkům," vysvětlil náměstek.

Kláška upozornil, že kraj má problémy i s opravami dálnic a silnic. "Brzdí je špatná koordinace, která způsobuje zbytečné kolony. Situaci nepomáhá ani nesystematická státní pomoc, pomalé rozhodování vlády spolu s nedostatkem peněz z kraje," poznamenal.

Opravy dálnic ale podle silničářů zpožděné nejsou. "V případě D1 i D2 se nám daří dodržet harmonogram rekonstrukce. Mezi Brnem a Vyškovem letos opravujeme poslední úsek," zdůraznil Studecký.

Největší důraz v současnosti silničáři kladou na přípravy rozšíření dálnice D1 u Brna a dílčích částí velkého městského okruhu. Důležité jsou i dálnice D43 na Moravskou Třebovou a D52 do Rakouska. "Nejvíce se snažíme urychlit přípravu úseku souvisejícího s obchvatem Mikulova," dodal mluvčí

Ředitelství silnic a dálnic.

Nové dálnice: za čtyři roky 33,4 kilometru

Českobudějovický deník

27. 04. 2017

Rubrika: Panel Deníku/Regionální

osobnosti exkluzivně

Když stavbaři v roce 1984 poprvé kopli do země a začali u Trmic stavět budoucí dálnici D8, bylo stávajícímu ministru dopravy 25 let. Asi by si tehdy **Dan Ťok** nepomyslel, že uplyne dalších 32 let a bude to právě on, kdo s dalšími politiky v prosinci 2016 přestřihne pásku a uvede do provozu poslední zbývajících 16kilometrový úsek autostrády, která Česko spojila s Drážďany a Berlínem.

Příběh stavby dálnice D8 je extrémní, ale ilustruje šnečí tempo budování dálnic. Na jejich stavbu v době Sobotkovy vlády se zaměřil audit Deníku.

Průměrná doba výstavby dálničního úseku v ČR (dle odhadu společnosti Deloitte) je od výkupu pozemků přes povolování a stavbu zhruba 14 let. Když Sobotkova vláda nastupovala, projektová příprava notně vázla.

Za rok 2014 a 2015 se tak neotevřel ani kilometr nové dálnice. Loni přibýlo 16 km zmiňované D8 a teprve rok 2017 bude důstojnější. "Letos otevřeme skoro 40 kilometrů nových a hlavně bezpečných dálnic pro řidiče. Bude to například část dálnice D3 u Českých Budějovic, plnohodnotné propojení Prahy a Hradce Králové na D11 nebo na D4 problematické stoupání za Příbramí a nové tři úseky na modernizované D1," pochválil se už zkraje roku **Dan Ťok** (za ANO). Když se z toho odřízne "jen" rekonstruovaná D1, letos jde o 17,4 km zcela nových úseků.

Za čtyři roky vlády tedy 34,4 kilometru zcela nových autostrád. K tomu je ale třeba spravedlivě připočítat zahájené úseky, ze kterých budou mít užitek až budoucí vlády (viz graf). V každém případě objem peněz na dopravní stavby vzrostl. Kdyby se vyčlenily jen investice do dálnic a silnic I. třídy, v roce 2014 šlo na tento účel 11 miliard korun ročně, loni už to bylo 20,2 miliardy korun. Zrychlilo se i čerpání z fondů EU – z Operačního programu doprava II. je vyčerpáno 15,5 miliardy korun a pro letošek je plán až 25 miliard. Celkem třetina sumy, kterou do roku 2020 pošle EU.

Řidiči se u nás aktuálně vozí po 1228 kilometrech dálnic. Je však nutné připomenout, že od ledna 2016 došlo ke zrušení rychlostních silnic a přes noc tak v ČR vzniklo 434 km dalších dálnic. V tuto chvíli tak máme hotovo 55 procent naplánované páteřní sítě a její plné dokončení **Ťok** loni odhadl na rok 2030.

"Paradoxně největší brzdou nejsou v současnosti peníze, ale územní a projektová připravenost," popisuje Pavel Válka, expert na dopravní infrastrukturu z poradenské společnosti Grant Thornton. "Několik let zpátky byla projektová příprava ze strany největších investorů (**ŘSD**, SŽDC) výrazně utlumena jako součást úsporných opatření v rámci ekonomické krize. Tyto roky přípravy nám nyní chybí," podotýká Válka. V globálu podle něj Česko přichází ročně o desítky miliard korun. Noví investoři nejdou tam, kde chybí spojení. Nejvíce "bití" jsou podle Války jižní Čechy (neexistující D3) či Karlovarský kraj (spojení s Prahou).

Podtrženo a sečteno: Vláda většinu "silničních" slibů z programu splnila. Minusové body bude sbírat za nedotaženou reformu mýta a pozdní změnu zákonů.

SPLNĚNO na 60 %

Sliby versus realita

SLÍBILI: Vláda zpracuje a předloží zákon o liniových stavbách, který zjednoduší administrativu povolování důležitých silnic.

REALITA: Nestihlo se schválit. je hotov věcný záměr, ale nová vláda ho může odmítnout.

SLÍBILI: objem prostředků do infrastruktury nebude vláda omezovat, ale bude se jej snažit účelně využívat, zejména v oblasti čerpání fondů eU.

REALITA: Splněno. Vláda na stavbu silnic dala o něco více peněz, ale projekty nebyly hotové.

SLÍBILI: Vláda dokončí úseky infrastruktury s napojením na síť Ten-T. Za prioritní vláda pokládá výstavbu dálnic a rychlostních komunikací, jako jsou r52, r6, r35, r43, r49, d3, d8, d11, Silniční okruh kolem Prahy a návazné komunikace.

REALITA: Splněno jen částečně. Ve zkušebním provozu se podařilo otevřít d8 v celé délce. Až letos se podaří dokončit d11 až do Hradce. U ostatních úseků běží přípravy, nebo byly otevřeny jen kratší úseky.

SLÍBILI: Připraví transformaci **Ředitelství silnic a dálnic** na státní podnik.

REALITA: Nepovedlo se, **ŘSd** je stále příspěvkovou organizací státu.

Letos bude otevřeno 37,8 kilometru nových úseků dálnic.

Pokračuje výstavba dalších desítek kilometrů silnic I. třídy.

- d3 v úseku Veselí nad Lužnicí – Bošilec a Borek – Úsilné = 8,9 km
- d11 osičky – Hradec králové (konečně spojí plnohodnotně Prahu a Hradec) = 3,7 km
- d4 Skalka (uleví řidičům v problematickém stoupání za Příbramí) = 4,8 km
- d1 modernizace – d 1 tří úseků – 6, 18, 22 (20,4 km)

Graf

Kolik peněz šlo na silnice a železnici (rozpočet SFdI, v mld. Kč)

Výdaje na silnice, železnice a vodní stavby (z národních zdrojů, bez eU)

Délka zahájených úseků staveb celkem (v km) Co se letos otevře:

ZDROJ: DENÍK, SFDI, MDČR

Vážení čtenáři. Na sklonku funkčního období nynější vlády pro vás Deník připravil seriál 17 volebních auditů, které se zaměří na vybrané body z programu kabinetu Bohuslava Sobotky. Co se kabinetu povedlo a kde naopak v uplynulých čtyřech letech selhával?

Připravili jsme pro vás shrnutí hlavních změn na celostátní úrovni, pohled z regionu a k tomu exkluzivní Panel Deníku, názory regionálních osobností, které okomentují jednotlivá témata. Volební audit vám přinášíme na stránkách Deníku vždy ve čtvrtek a budeme jej zveřejňovat až do konce června. Dnes jsme se zaměřili na stavbu dálnic.

INDEX DENÍKU pohledem republiky

- BRÁNILA RYCHLEJŠÍ VÝSTAVBĚ DÁLNIC HLAVNĚ PROJEKTOVÁ NEPŘIPRAVENOST?

Peníze jsou spíše až na druhém místě. Důvod, proč se v Česku staví málo dálnic, je jinde. Ve špatné přípravě projektů, výkupu pozemků, složitém územním plánování a množství odvolání. Myslí si to těsná většina lidí, která tentokrát odpovídala v Panelu Deníku. Že se v Česku příprava podceňovala, nicméně kritizoval i stávající ministr **Dan Ťok**. Loni poslal na přípravu nových staveb rekordní sumu 2,1 miliardy korun, meziročně o 300 milionů korun více. Jedním dechem ale **Ťok** dodává, že v reálu to bude vidět (na zprovozněných silnicích) nejdříve za pět let. Stavby silnic jsou u nás během na dlouhou trať. Takže těžit z toho bude nejspíše až **Ťokův** nástupce. Vládě se nepovedlo prosadit zákon o liniových dopravních stavbách, dílčí úlevu přinese schvalovaná novela stavebního zákona.

Podle 52,1 % panelistů Deníku z celé ČR je hlavní brzdou rozvoje dálnic nízká projektová připravenost. O opaku je přesvědčeno 47,9 procenta respondentů. Na tuto otázku odpovídalo 685 lidí.

INDEX DENÍKU pohledem kraje

- BRÁNILA RYCHLEJŠÍ VÝSTAVBĚ DÁLNIC HLAVNĚ PROJEKTOVÁ NEPŘIPRAVENOST?

V jižních Čechách odpovídalo na dotaz Deníku 85 osobností. Necelá polovina z nich, přesně 49,41 procenta, si myslí, že rychlejší výstavbě dálnic bránila hlavně projektová nepřipravenost. Opačný názor má 50,59 % členů názorového panelu Deníku. Do panelu Deníku se zapojilo celkem 85 osobností. Ne všichni respondenti chtěli odpovědět na všechny otázky, proto se počet odpovědí a členů panelu může u jednotlivých otázek lišit. Mezi osobnostmi jsou představitelé základních, středních i vysokých škol, zástupci kulturních institucí, vedoucí pracovníci úřadů, představitelé bezpečnostních složek státu a další. Průměrný věk jihočeských členů panelu činí 53 let, nejmladšímu panelistovi je 26 let a nejstaršímu 74. Panel tvoří osmašedesát mužů a sedmnáct žen.

Pražský okruh: na řadě je teď východní část

Pražský deník

27. 04. 2017

Rubrika: Panel deníku

Dostavba Pražského okruhu? Nanejvýš potřebná; hotová měla být už dávno! Tahle slova představují většinovou shodu, která zaznívá ze všech stran. Je žádoucí odvést tranzitní dopravu z Prahy, stejně jako zajistit, aby se proudy čmoudících aut nevalily lidem pod okny v okolních sídlech, kde někdy už jen snaha přejít ulici málem zavání hazardováním se životem.

JEN DÁL OD NÁS!

Nad čarami v mapě, které by se měly proměnit v asfaltové linie, už však taková shoda nepanuje. Leckde lze slyšet, že stavět je třeba – ovšem jinde. Co nejdál od nás! Panují obavy z hluku, lidé se netají strachem ze zhoršení kvality prostředí, z možného snížení hodnoty nemovitostí – a zaznívají i argumenty hovořící o nutnosti chránit cenná území. Už roky tak zaznívá volání po hledání nových variant trasy, padly dokonce i žaloby.

POKROK NA VÝCHODĚ

Hotové bitvy se vedou zvláště na sever od metropole. Naopak nejdál pokročily přípravy východně od hlavního města. Loni v září premiér Bohuslav Sobotka (ČSSD) uvedl, že stavět se zde má do konce roku 2019. Aktuální informace? Zahájení výstavby dvanáctikilometrového úseku předpokládá **ministerstvo dopravy** v roce 2020. "Propojení brněnské dálnice D1 s Běchovicemi je pro východní část Prahy a středočeské obce podstatným krokem pro zklidnění dopravy – a je to dluh z minulosti, který musíme rychle splatit,"

ministr dopravy **Dan Ťok** (za ANO).

Dokumentaci pro posouzení vlivu na životní prostředí týkající se propojení D1 s hradeckou D11 předalo **Ředitelství silnic a dálnic** ČR resortu životního prostředí 13. dubna. Tím odstartoval takzvaný proces EIA. "Výstavba okruhu pro nás zůstává prioritní," poznamenal k tomu ministr životního prostředí Richard Brabec (ANO). Slíbil, že jeho úřad se nejen bude snažit dodržet lhůtu pro vydání stanoviska do šesti měsíců, ale snad i projednávání urychlí. "Samozřejmě záleží na množství připomínek, práci zpracovatele posudku a dalších faktorech," upozornil Brabec.

POMŮŽE MEMORANDUM

Vydání kladného stanoviska EIA by ředitelství dálnic umožnilo pokračovat v přípravě stavby zajištěním územního rozhodnutí. **Ministerstvo dopravy** také připravilo memorandum s Prahou o spolupráci při majetkoprávním vypořádání, od čehož si slibuje urychlení výkupů pozemků.

Hotový Pražský okruh by měl měřit kolem 80 kilometrů.

Nyní slouží motoristům polovina – 39 km.