

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA STAVEBNÍ

Katedra ekonomiky a řízení ve stavebnictví

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2015

Bc. Tereza Nováková



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta stavební

Thákurova 7, 166 29 Praha 6

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

studijní program: Stavební inženýrství

studijní obor: N - Stavební management

akademický rok: 2014/2015

Jméno a příjmení diplomanta: Bc. Tereza Nováková

Zadávací katedra: Katedra ekonomiky a řízení ve stavebnictví

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Dana Měšťanová CSc.

Název diplomové práce: Finanční zdroje na přípravu a realizaci dálničních staveb

Název diplomové práce
v anglickém jazyce: Financial resources for preparation and realization of highway
constructions

Rámcový obsah diplomové práce: Příprava a realizace dálničních staveb

Finanční zdroje a jejich čerpání

Eliminace rizik na připravovaných úsecích

Dálnice D3 Tábor - Veselí nad Lužnicí a úsek na státní hranice

Datum zadání diplomové práce: 22. září 2014 Termín odevzdání: 19. prosince 2014

Diplomovou práci lze zapsat, kromě oboru A, v letním i zimním semestru.

Pokud student neodevzdal diplomovou práci v určeném termínu, tuto skutečnost předem písemně zdůvodnil a omluva byla děkanem uznána, stanoví děkan studentovi náhradní termín odevzdání diplomové práce. Pokud se však student řádně neomluvil nebo omluva nebyla děkanem uznána, může si student zapsat diplomovou práci podruhé. Studentovi, který při opakovaném zápisu diplomovou práci neodevzdal v určeném termínu a tuto skutečnost řádně neomluvil nebo omluva nebyla děkanem uznána, se ukončuje studium podle § 56 zákona o VŠ č. 111/1998 (SZŘ ČVUT čl 21, odst. 4).

Diplomant bere na vědomí, že je povinen vypracovat diplomovou práci samostatně, bez cizí pomoci, s výjimkou poskytnutých konzultací. Seznam použité literatury, jiných pramenů a jmen konzultantů je třeba uvést v diplomové práci.

vedoucí diplomové práce

vedoucí katedry

Zadání diplomové práce převzal dne: _____

diplomant

Formulář nutno vyhotovit ve 3 výtiscích – 1x katedra, 1x student, 1x studijní odd. (zašle katedra)

Nejpozději do konce 2. výuky v semestru odešle katedra 1 kopii zadání DP na studijní oddělení a provede zápis údajů do informačního systému fakulty KOS. (zadání v elektronické podobě zašlete na adresu zita.prostejovska@fsv.cvut.cz)

DP zadává katedra nejpozději 1. týden semestru, v němž má student DP zapsanou.

(Směrnice děkana pro realizaci stud. programů a SZZ na FSV ČVUT čl. 5, odst. 7)

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem svou diplomovou práci vypracovala samostatně a použila jsem pouze podklady (literaturu, projekty, SW atd.) uvedené v seznamu použitých zdrojů.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne

.....

podpis

Poděkování

Tímto bych chtěla poděkovat vedoucí práce paní doc. Ing. Daně Měšťanové, CSc., za ochotu a odborné rady k vypracování mé diplomové práce. Dále bych chtěla poděkovat své rodině, která mě po celou dobu studia podporovala a umožnila mi tuto práci napsat.

**Finanční zdroje na přípravu a realizaci dálničních
staveb**

**Financial resources for preparation and
realization of highway constructions**

Anotace

Diplomová práce se zabývá výstavbou dálnic v České republice a především dálnicí D3. Obsahuje členění pozemních komunikací, legislativní rámec a financování dálnic. Uvádí historii, současnost a výhled. Ve větší podrobnosti je cílena na dálnici D3. V aplikační části jsou řešeny jednotlivé úseky dálnice D3 a jejich stav výstavby včetně volby tras. Zároveň jsou v aplikační části uvedena rizika, která mohou nastat při přípravě výstavby dálnic a jejich eliminace.

Klíčová slova

Dálnice, úseky dálnice, financování, riziko, matice rizik.

Annotation

This thesis deals with the construction of motorways in the Czech Republic and especially highway D3. It contains a breakdown of roads , the legislative framework and the financing of highways. It indicates the history, present and future outlook . In greater detail it focuses on the highway D3. How the application of the individual sections of D3 are designed and their state of development including choice of routes . There are also risks listed in the application part, that may occur during the preparation for construction of highways and their elimination.

Keywords

Highway, sections of highway, funding, risk, the risk matrix.

Seznam zkratek

%	- procento
apod.	- a podobně
atd.	- a tak dále
č.	- číslo
ČR	- Česká republika
EU	- Evropská unie
J. A. Baťa	- Jan Antonín Baťa
Kč	- Koruna česká
km	- kilometr
km/h	- kilometr za hodinu
mil.	- milion
mld.	- miliarda
např.	- například
obr.	- obrázek
resp.	- respektive
RS	- rychlostní silnice
ŘSD	- Ředitelství silnic a dálnic ČR
Sb.	- sbírka
tis.	- tisíc
tj.	- to je
tzv.	- tak zvané

Obsah

1	Úvod	1
1.1	Metody práce.....	3
2	Dálnice v České republice.....	4
2.1	Historie dálnic v České republice	4
2.2	Historie výstavby dálnice D3	6
3	Členění pozemních komunikací.....	9
3.1	Dálnice	10
3.2	Silnice I. - III. třídy	10
4	Legislativní rámec	13
4.1	Vliv na životní prostředí a EIA.....	14
5	Financování dálnic a rychlostních silnic	18
5.1	PPP projekt.....	18
5.2	Operační program doprava – OPD 2007 - 2013	22
5.3	Operační program Doprava – OPD 2014 – 2020	25
5.3.1	Nástroj pro propojení Evropy – CEF.....	26
5.3.2	Státní fond dopravní infrastruktury - SFDI.....	28
5.4	ASFINAG a DEGES.....	31
6	Životní cyklus výstavby LCC.....	34
7	Externalita dopravních tras.....	35
7.1.1	Externalita dopravních tras	35
8	Pozemky a problematika vyvlastňování	38
9	Úseky dálnice D3	40
9.1	Úsek dálnice D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí v provozu.....	40
9.2	Úsek dálnice D3 Veselí nad Lužnicí – Bošilec.....	42
9.3	Navazující úseky dálnice D3 v Jihočeském kraji	44

9.4	Příprava D3 ve Středočeském kraji.....	50
10	Problémové okruhy při přípravě a realizaci dálnic	54
10.1	Předinvestiční fáze	54
10.2	Investiční fáze	55
10.2.1	Investiční a realizační příprava.....	55
10.2.2	Realizace	56
10.3	Výkupy pozemků	56
10.4	Členění trasy na úseky pro zadávání	57
11	Návrh matice výstavby a oprav dálnic a rychlostních silnic	59
12	Eliminace rizik na připravovaných úsecích	62
12.1	Riziko	62
12.1.1	Řízení rizika	64
12.1.2	Opatření na eliminaci rizik	70
12.1.3	Členění rizik	71
12.2	Dopady chybných rozhodnutí a eliminace rizik.....	75
12.2.1	Rizika v předinvestiční fázi a jejich eliminace	75
12.2.2	Rizika při výkupu pozemků	79
12.2.3	Čerpání financí ze Státního fondu dopravní infrastruktury	80
12.2.4	Politická rozhodnutí a jejich dopady	82
12.2.5	Mimořádně nízké ceny.....	83
12.3	SWOT analýza pro dálnici D3	83
13	Závěr	87

1 Úvod

„Dopravní sektor je jednou z důležitých oblastí národního hospodářství, která ovlivňuje prakticky všechny oblasti veřejného ale i soukromého života či podnikatelskou sféru. Jedná se však o sektor finančně velmi náročný, ale na druhou stranu jde o sektor, který výrazně přispívá do příjmů veřejných rozpočtů. Jde o sektor, který je nutnou podmínkou pro zvyšování konkurenceschopnosti. Pokud se nebudou řešit problémy v dopravě, může to vyústit ve velké přímé i nepřímé celospolečenské ztráty.“ [1]

Diplomová práce se zabývá přípravou a realizací dálničních staveb, finančními zdroji a jejich čerpáním, eliminací rizik a především dálnicí D3. Práce je členěna do 13 kapitol včetně úvodu a závěru a jejich struktura vyplývá ze stanovených cílů.

První kapitola popisuje historii dálnic v České republice. Další část je zaměřena na hlubší historii dálnice D3 a její vývoj až do dnešní doby. V kapitole číslo 3 se budeme zabývat členěním pozemních komunikací na území České republiky, kde bude uvedeno, jaké se u nás vyskytují druhy pozemních komunikací a jejich délky. Dozvíme se, ve kterém kraji nejsou žádné dálnice a naopak, kolik kilometrů dálnic je např. ve Středočeském a Jihočeském kraji.

Čtvrtá kapitola se zabývá legislativním rámcem pro výstavbu dálnic. Jelikož každá stavba zasahuje do životního prostředí, bude zde uvedena důležitost vypracování posudků vlivů pro ochranu a tvorbu životního prostředí, dále bude uveden výčet obecně závazných předpisů a studie EIA.

Následující kapitola popisuje financování dálnic a rychlostních silnic. S požadavky na potřebu dostavby dálnic a rychlostních silnic se naskytuje otázka, jak jejich výstavbu financovat a tato otázka se stává jednou z nejdůležitějších při přípravách jejich investičních záměrů. Kapitola uvede možnosti jejich financování a informace o Operačním programu Doprava 2007 – 2013. Dále budou uvedeny informace o novém programu nazvaném Operační program Doprava 2014 – 2020, který bude podrobně popsán včetně uvedení rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury pro rok 2014 s výhledem na roky 2015 a 2016. Jako doplňková informace bude v rámci této kapitoly uvedeno několik faktů z oblasti dopravní infrastruktury u států sousedících s ČR a to Rakouska a Německa.

Kapitola č. 6 hovoří o životním cyklu výstavby a upozorňuje projektanty na to, aby se při návrhu staveb zabývali celkovou ekonomickou stránkou projektu a nejen pořizovacími náklady.

Sedmá kapitola vypovídá o externalitách dopravních tras. Vysvětluje pojmy externalita, pozitivní a negativní externalita a externalita na mikroekonomické a makroekonomické úrovni. Na konci kapitoly je uveden příklad pozitivních a negativních externalit aplikovaných na dálnici D3.

Ke stavbě nových komunikací je potřeba plocha, na které budou vystavěny. O pozemcích a problematice jejich vyvlastňování je kapitola 8. Hlavními body této kapitoly jsou zákony, které se touto problematikou zabývají.

Devátá kapitola je zaměřena na dálnici D3. Uvede informace o úseku dálnice Tábor – Veselí nad Lužnicí, který je již v provozu, a dále informace o úsecích, které jsou v budoucnosti plánované vystavět. Budou uvedeny informace o části dálnice v Jihočeském i ve Středočeském kraji.

Následující kapitola se bude zabývat problémovými okruhy při přípravě a realizaci dálnic. Jak je již z názvu patrné, budou uvedeny fáze výstavbového projektu a v nich jejich činnosti, které mohou být nějakým způsobem ohroženy. Problematika výkupů pozemků a členění tras na úseky pro zadávání je dalším obsahem této kapitoly.

Předposlední kapitola se zabývá návrhem matice výstavby a opravy dálnic a rychlostních silnic. Na každý rok se schvaluje plán výstavby dálnic a rychlostních silnic a z tohoto plánu bude vycházet navrhovaná matice. Matice je založena na podkladu dle schváleného rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury pro rok 2015, kde ve třech navrhovaných finančních variantách jsou doporučeny úseky, u kterých by bylo nejvhodnější začít s výstavbou.

S pojmem riziko se v současné době setkáváme stále více. Riziko je totiž charakteristické pro každou oblast lidského života a propojování moderního světa s intenzitou inovačních procesů vede k vyšším rizikům nebo nejistotě, a proto je nezbytné, aby se na ně zaměřila analýza a eliminovala se tato rizika. Právě o eliminaci rizik je poslední kapitola. Popisuje, co to je riziko, členění rizik, jak se rizika dají ovládat, způsoby opatření na jejich eliminaci a matici rizik dle obecných skupin rizik. V podkapitole budou

uvedeny dopady chybných rozhodnutí a jejich eliminace. Tato podkapitola uvádí rizika v příkladech v předinvestiční fázi, při výkupech pozemků, při čerpání financí ze Státního fondu dopravní infrastruktury, při politickém rozhodnutí a při mimořádně nízkých nabídkových cenách. Poslední kapitola je ukončena analýzou SWOT aplikovanou na dálnici D3 na dvě varianty ve Středočeském kraji a na jednu v Jihočeském kraji.

1.1 Metody práce

Ke splnění stanovených cílů jsou v této práci využity metody analýzy dokumentů, rozhovoru a dedukce. Analýzou dokumentů jsou zkoumány písemné materiály v podobě tištěné i elektronické. Rozhovor a konzultace byly vedené s vedoucí práce doc. Ing. Danou Měšťanovou, CSc., se kterou byla probírána problematika jednotlivých kapitol. Dedukční metodou bylo postupováno od teoretických znalostí k praxi, kde se ověřují teoretické závěry na praktických příkladech.

2 Dálnice v České republice

V této kapitole je uvedena historie dálnic v České republice a následně i historie dálnice D3 až do současnosti.

2.1 Historie dálnic v České republice

Počátek výstavby dálnic se ve většině případů spojuje s obdobím konce šedesátých let minulého století. Ve skutečnosti se na našem území začaly dálnice stavět již před druhou světovou válkou, jako jeden z prvních států na světě vůbec. První myšlenka o postavení silnice napříč naší republikou se datuje k roku 1935. S další zajímavou myšlenkou přišel J. A. Baťa, zlínský průmyslník, který navrhl páteřní komunikaci Československem v úseku Cheb - Velký Bočkov (obr. 1). Celou trasu nechal na své náklady vypracovat a projekt byl schválen příslušnými úřady. Zajímavostí je, že se návrh vyhýbal důležitým centrům koncentrace obyvatel a průmyslu naší republiky.

Obrázek 1: Návrh dálnice od J. A. Bati



Zdroj: www.wikipedia.org

Výstavbami dálnic se zabývalo Velitelství stavby dálkových silnic (VSDS), které se v roce 1938 přejmenovalo na Generální ředitelství stavby dálnic (GŘSD) a je úředně zaveden název „dálnice“, který je odvozen od základů slova železnice a silnice, kdy zdůrazňuje dálkový charakter dopravy.

Po vzniku Protektorátu Čechy a Morava přišlo takové nařízení, že české dálnice mají být začleněny do německé sítě. To znamenalo především zpřísnění požadavků na jejich parametry. Navrhovaná rychlost se navýšila ze 120 km/h na 160 km/h, šířka se z původních 21 m zvýšila na 22 m a úpravy zasahovaly také na příčný a podélný sklon nebo povolený poloměr zatáček.

Ve čtyřicátých letech 20. století se připravovaly studie tras pro tahy Praha – Náchod, Praha – České Budějovice a pro doplňující úsek Jihlava – Znojmo. Zajímavostí bylo, že vozovky dálnic měly být asi na dvou třetinách své délky betonové a na zbývajících třetině dlážděné. Dále studie obsahovaly soustředění služeb neboli zásobíště. V dnešní době jsou to velká odpočívadla.

Výstavby dálnic nejvíce ovlivnila 2. světová válka a od roku 1950 je na našem území k postupnému chátrání odsouzeno neuvěřitelných 188 kilometrů rozestavěných dálnic. Díky tomu se naše přední pozice ve výstavbě dálnic z třicátých let navždy ztratila.

Na konci 50. let začala intenzita silničního provozu narůstat a to se stalo impulzem pro modernizaci silniční sítě. V roce 1963 byla vybrána silniční síť k přednostní modernizaci a zároveň byl určen tvar a rozsah dálniční sítě. V roce 1967 byla zahájena výstavba dálnice D1 Praha – Brno, kdy první úsek měřící 21 kilometrů z Prahy do Mirošovic byl uveden do provozu v roce 1971. Propojení Prahy a Brna se datuje k roku 1980, což je o 40 let později, než bylo původně v plánu.

Historii vývoje dálnic provázelo mnoho návrhů a změn na jejich parametry, zákazy dostaveb, politické dopady, finanční problémy, válečné dopady, atd. [2]

2.2 Historie výstavby dálnice D3

Dálnice D3 je připravována již mnoho let. Přípravné práce byly nejvíce ovlivněny a jejich stagnace byla způsobena nedostatkem financí, ale také střídavou politickou podporou.

V roce 1987 se do plánů československých dálničních sítí doplnila také dálnice v trase Praha – České Budějovice – Rakousko. Po vzniku samostatné České republiky v roce 1993 se Vláda ČR rozhodla a odsouhlasila rozvoj její výstavby. Ale D3 zůstala pouze součástí strategických plánů z úsporných důvodů. V roce 1999 se opět stala součástí koncepce pro výstavbu dálniční sítě v ČR v materiálu Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010. Od 80. let 20. století probíhaly různé studijní práce, jejichž cílem bylo nalézt a stabilizovat přesnější trasu dálnice do území obou dotčených krajů – Středočeského a Jihočeského. Po roce 1989 byl zvýšen tlak na ochranu životního prostředí a zároveň se rozhodovací procesy, které měly celorepublikový význam a dopad, otevíraly do veřejných diskuzí. Trasování dálnic se tak stalo komplikovanější a procesy související s tím i zdlouhavější. Přímé aspekty demokracie se pro dálnici D3 projeví převážně ve Středočeském kraji. V Jihočeském kraji se v devadesátých letech podařilo stabilizovat trasu v územních plánech.

V roce 1991 se okolo Tábora zprovoznil krátký úsek obchvatu města již v poloze a parametrech plnohodnotné dálnice. Krátce na to byl tábořský obchvat prodloužen směrem ke Stoklasné Lhotě a následně doplněn na čtyřproudové uspořádání. V roce 2007 došlo ke zprovoznění další části a to úseku Mezno – Chotoviny a navazujícího úseku Nová Hospoda – Mezno. Tímto byl zkompletován soubor staveb pro tábořský obchvat, který dosahoval celkové délky přes 15 km. Jižně od Tábora je od devadesátých let provozován také poloviční profil budoucí dálnice v délce přibližně 27 km. V rámci kompletování dálnice o další jízdní pruh budou muset být tyto úseky zrekonstruovány a doplněny do takové podoby, aby splňovaly současné požadavky.

Ve Středočeském kraji komplikace s umístěním trasy přetrvávají až do současnosti. Již na počátku devadesátých let minulého století bylo provedeno krajinářské vyhodnocení. To sledovalo pro dálnici D3 celý prostor mezi Vltavou a stávající silnicí I/3. Nakonec byla vyhodnocena trasa „stabilizovaná“, která byla rovněž zanesena do plánované územně plánovací dokumentace.

Obrázek 2: Schéma dálnice D3



Zdroj: www.ekonomika.idnes.cz

V devadesátých letech byly postupně na všechny dílčí úseky zpracovány podrobnější vyhledávací studie a i dokumentace pro územní rozhodnutí. Investor předložil na některé úseky oznámení záměru pro proces EIA. EIA je jeden z kroků pro posuzování hlediska dopadu na životní prostředí, které je nutné při přípravě investice.

V roce 1995 bylo získáno souhlasné stanovisko k úseku Voračice – Mezno. Dlouhodobě probíhal proces pořizování územně plánovací dokumentace u Okresního úřadu Praha – západ a Benešov a poté u Krajského úřadu Středočeského kraje, kde se v roce 2001 na požadavek Ministerstva životního prostředí uvažovaly další varianty vedení dálnice, konkrétně varianty „Promika“, která sleduje trasu současné silnice I/3 a „Zenkl – Vyhnálek“ týkající se oblasti Dolního Posázaví ve shodné stopě s variantou „stabilizovanou“ a poté vedena blíže k silnici I/3. Obě tyto nové varianty byly předloženy do územních plánů na základě technických studií, které avšak nebyly zpracovány v podrobnostech. Byly to pouze návrhy možného vedení trasy, ale neřešily související infrastrukturu

a další doprovodné stavby a potřeby. Krajský úřad Středočeského kraje si nechal v rámci svých kompetencí zpracovat podrobnou analýzu, která podrobně z několika různých hledisek zkoumala všechny varianty. Poté z tohoto posouzení vyšla jako celkově nejoptimálnější varianta právě „stabilizovaná“.

I přes tyto závěry byl proces pořízení těchto středočeských územních plánů v letech 2004 – 2005 zdržován nesouhlasy ze strany Ministerstva životního prostředí, jejímž těžištěm bylo právě vedení trasy dálnice. Problematika tak dospěla po meziresortním sporu mezi Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem pro místní rozvoj až na jednání vlády. Vláda svým usnesením v prosinci roku 2005 potvrdila pro další sledování opět variantu „stabilizovanou“. Problematika výběru trasy byla završena až koncem roku 2006, kdy byly schváleny oba předmětné územní plány velkého územního celku zastupitelstvem pro Středočeský kraj. Za zmínku stojí ten fakt, že na podzim roku 2007 byla ministrem dopravy jmenována skupina odborníků, která měla vyhodnotit variantní řešení výstavby dálnice D3 ve Středočeském kraji. Bohužel tato skupina i přes její precizní práci nevyslovila jednoznačný závěr, když se v nepřevažujícím počtu členů pouze přiklonila k variantě „stabilizované“, která se poté přejmenovala na variantu „západní“. [3]

3 Členění pozemních komunikací

Na území České republiky je k 1. 7. 2014 v provozu 765,2 km dálnic a 55 662,3 km silnic. Z toho je 5 776,3 km silnic I. třídy, 14 551,8 km silnic II. třídy a 34 151,4 km silnic III. třídy. Celkem 417,6 km silnic I. třídy bylo vybudováno jako rychlostní silnice. Z celkových 55 662,3 km silnic je 6 149,3 km v Jihočeském kraji a 9 638,5 km ve Středočeském kraji.

Pozemní komunikace se nám z laického hlediska mohou zdát rozdílné jen v tom, jak jsou široké, udržované či zda pro využití daného úseku je nutno mít zakoupenou dálniční známku. Jedná se však o rozdělení o něco složitější.

Důležitým faktorem pro členění pozemních komunikací je jejich kategorizace. Na území České republiky jsou pozemní komunikace členěny do čtyř základních kategorií:

- dálnice,
- silnice I. - III. třídy,
- místní komunikace,
- účelové komunikace.

O pozemní komunikace jako o každý majetek se někdo musí starat, musí být zodpovědný za jejich správu a údržbu. Dříve byl touto funkcí pověřen stát u všech typů výše uvedených pozemních komunikací. To s sebou avšak neslo řadu nevýhod. Jelikož tak velké území, jako je naše republika, bylo řízeno pouze z jednoho centrálního místa, z Prahy, a tak častokrát nastaly u uživatelů pozemních komunikací dojmy, že si „Pražáci“ staví svoje v Praze a na nás ostatní neberou ohled. To se změnilo v roce 2001, když se zavedly kraje a silnice I. – III. třídy byly převedeny na krajské úřady. Tato změna, kdy se správa a údržba přesunula do krajů, měla zajistit rychlejší reakce při potřebných úpravách, opravách či vybudování nových komunikací. Uživatelé spoléhají na domněnku, že když jejich zastupitelé jezdí po těchto cestách, budou je chtít mít upravené a bezpečné.

Obrázek 3: Dálnice a rychlostní silnice v ČR



Zdroj: <http://cs.wikipedia.org>

3.1 Dálnice

Z technického hlediska je dálnice nejvyspělejší stupeň pozemní komunikace. V České republice je k 1. 7. 2014 vystavěno 765,2 km dálnic a z toho je 40,0 km v Jihočeském kraji a 194,2 km ve Středočeském. Kraje Liberecký a Karlovarský nemají žádný kilometr dálnice.

3.2 Silnice I. - III. třídy

Tento druh pozemních komunikací, jak již bylo výše uvedeno, je v kompetenci krajských úřadů a jsou dále členěny podle parametrů, které splňují, na:

- rychlostní komunikace,
- silnice I. třídy.

Stavebním úřadem pro silnice II. a III. třídy jsou obce s rozšířenou působností.

Aby se silnice stala rychlostní komunikací, musí splňovat tyto parametry:

- musí být vyprojektována v parametrech režimu rychlostní komunikace,
- v režimu Policie České republiky musí být tento parametr přijat a komunikace musí být označena příslušnou dopravní značkou, která umožní řidiči využít stanovený režim.

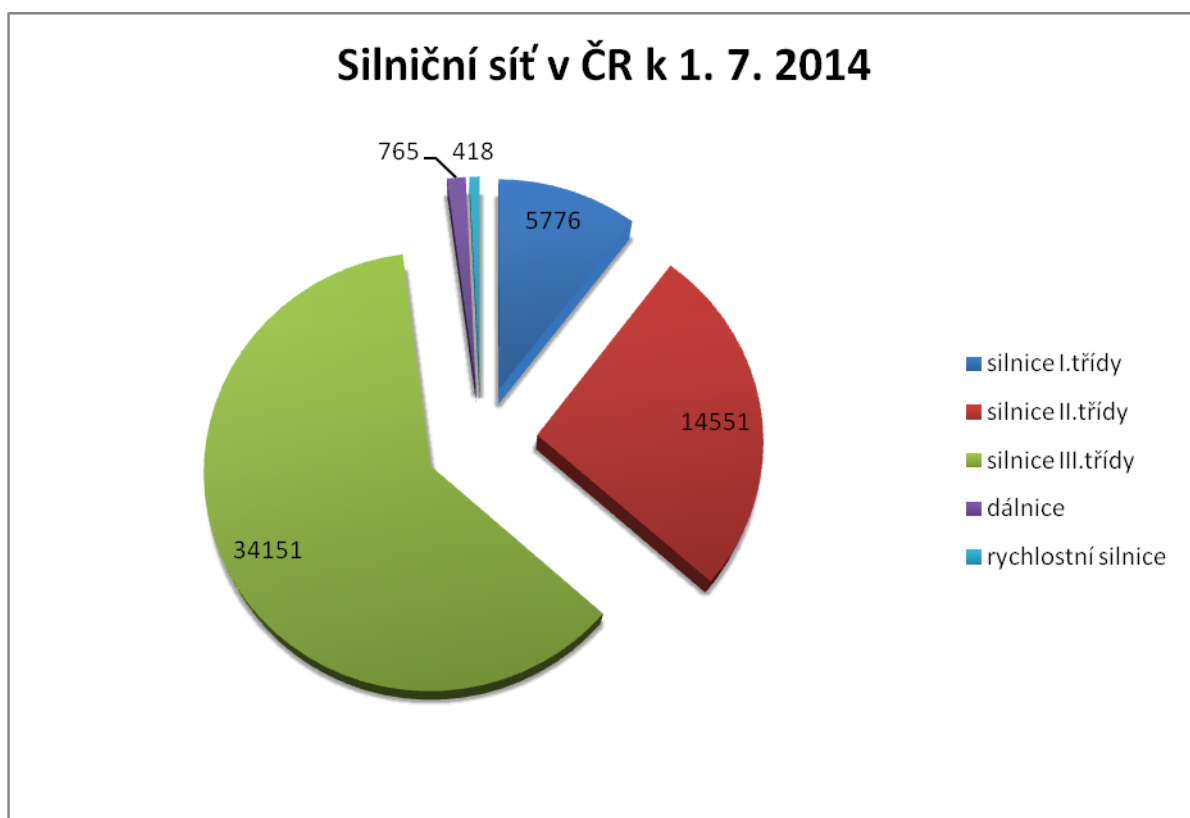
V následující tabulce je uveden počet kilometrů v ČR k 1. 7. 2014 dle kategorizace. Je zde uveden celkový stav silniční sítě v ČR a dále stav pro Jihočeský a Středočeský kraj. [4]

Tabulka 1: Délka silniční sítě k 1. 7. 2014 v km

	Dálnice	RS	s. I. třídy	s. II. třídy	s. III. třídy	Celkem
ČR	765,2	417,6	5776,3	14551,8	34151,4	55662,3
Jihočeský kraj	40	6,7	650,4	1635,5	3 817,7	6149,3
Středočeský kraj	194,2	152,1	669,4	2377,7	6 244,9	9638,5

Zdroj: autor dle podkladu z www.rsd.cz

Graf 1: Silniční síť v ČR k 1. 7. 2014



Zdroj: autor

Z grafu vyplývá, že Česká republika je pokryta nadpoloviční většinou silnicemi III. třídy. Dále je vidět, že nejmenší zastoupení mají dálnice a rychlostní silnice. Tyto údaje doprovázené třetím nejmenším číslem u silnic I. třídy, vypovídají o systému silniční sítě v ČR. Ne všechny silnice z kategorie silnic III. třídy je nutné si představovat jako tzv. polňačky, jelikož se do této kategorie řadí i takové komunikace, které mnohdy převyšují komfort, pohodlí a bezpečí stávajících silnic I. třídy.

4 Legislativní rámec

„Pro dopravní stavby je vydána Vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb. Dalším důležitým nástrojem je zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, jež byl novelizován 1. 1. 2013, Vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, Vyhláška č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení. Vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb se ale nevztahuje na rozsah a obsah projektové dokumentace pro stavby dálnic, silnic, místních komunikací, veřejných komunikací, stavby letišť, stavby drah včetně drážních zařízení.

Dokumentace pozemních komunikací je připojována k žádosti o rozhodnutí o umístění a dokumentaci k oznámení o záměru v území a zpracovává se dle Vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, která upravuje obsah a rozsah projektové dokumentace. Ministerstvem dopravy byla samostatně vypracována nová vyhláška pro dopravní stavby ve stupních dokumentace pro ohlášení stavby, dokumentace pro stavební povolení a projektové dokumentace pro provádění stavby. Tato vyhláška má číslo 146/2008 Sb.

Dokumentace pozemních komunikací slouží k:

- zajištění podkladů pro územní rozhodnutí, územní souhlas, stavební povolení a stavební povolení stavebního úřadu,
- zadání stavby pro její zhotovení (dokumentace pro zhotovení a ocenění), jež je podkladem i pro zajištění financování stavby,
- dokumentování skutečného provedení.

Dokumentační příprava slouží jako podklad pro:

- vyhledání vhodné polohy nové trasy pozemní komunikace,
- prověření účelnosti a proveditelnosti,
- definování základního technického řešení,
- určení výhledových dopravně technických údajů.“ [5]

Tato vyhláška se nevztahuje na projektové dokumentace, které byly zpracované před dnem nabytí účinnosti této vyhlášky, tj. 9. dubna 2008, jež nabyla účinnosti patnáctým dnem ode dne jejího vyhlášení.

Další důležitou součástí legislativního rámce v procesu schvalování i v průběhu celého procesu je stránka životního prostředí, o které je zmiňováno v další kapitole.

4.1 Vliv na životní prostředí a EIA

Každá stavba a další související činnosti a technologie zasahují velmi výrazným způsobem do území, kde se tato stavba staví, ale i do životního prostředí ve svém okolí. Investoři proto musí jak při přípravě, tak při realizaci svého záměru respektovat podmínky ochrany životního prostředí dané legislativními předpisy. Uvedeme si zde výčet základních obecně závazných předpisů pro ochranu životního prostředí.

- „Ochrana životního prostředí:
 - zákon č. 17/1992 Sb., *o životním prostředí*,
 - zákon č. 114/1992 Sb., *o ochraně přírody a krajiny*,
 - zákon č. 100/2001 Sb., *o posuzování vlivů na ŽP*.

- Odpadové hospodářství:
 - zákon č. 185/2001 Sb., *o odpadech*.

- Ochrana vod:
 - zákon č. 254/2001 Sb., *o vodách*.

- Ochrana ovzduší:
 - zákon č. 201/2012 Sb., *o ochraně ovzduší*.

- Nakládání s chemickými látkami:
 - zákon č. 350/2011 Sb., *o chemických látkách a chemických směsích*.

- Prevence závažných havárií:
 - zákon č. 59/2006 Sb., *o prevenci závažných havárií*.“ [6]

Téměř každá stavba, musí mít před zahájením vypracovaný vliv stavby na životní prostředí a k tomu nám slouží projekt EIA. Zkratka pochází z anglického Environmental Impact Assessment, což v překladu znamená Vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Studie EIA musí být zpracována u záměrů jmenovitě uvedených v zákoně č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Tento zákon upravuje posuzování vlivů vymezených záměrů a koncepcí na životní prostředí a veřejné zdraví a postup fyzických a právnických osob, správních úřadů a územních samosprávných celků při tomto posuzování.

EIA obsahuje dvě kategorie. V kategorii I musí být vždy posuzovány záměry v ní uvedené a obsahuje např. velká vodní díla nebo komunikace. V kategorii II se u záměrů nejprve provádí zjišťovací řízení, ve kterém se stanoví, zda mají významný vliv na životní prostředí, a jen ty se dále posuzují podle zákona č. 100/2001 Sb. Do této kategorie patří např. velké rekreační areály.

Oznamovatel, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku, příslušný úřad pro posuzování, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky a veřejnost jsou účastníky v procesu EIA. EIA tedy umožňuje každému občanovi vyslovit svůj názor a tím se spolupodílet na rozhodování o budoucím využití území.

Díky EIA lze předem odhadnout, jak bude realizace a provoz stavby ovlivňovat životní prostředí a obyvatelstvo. Pokud je možné tyto vlivy zjistit, je nutné, aby byly popsány a kompletně vyhodnoceny. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví, vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky. [6]

„Postup posuzování je následující:

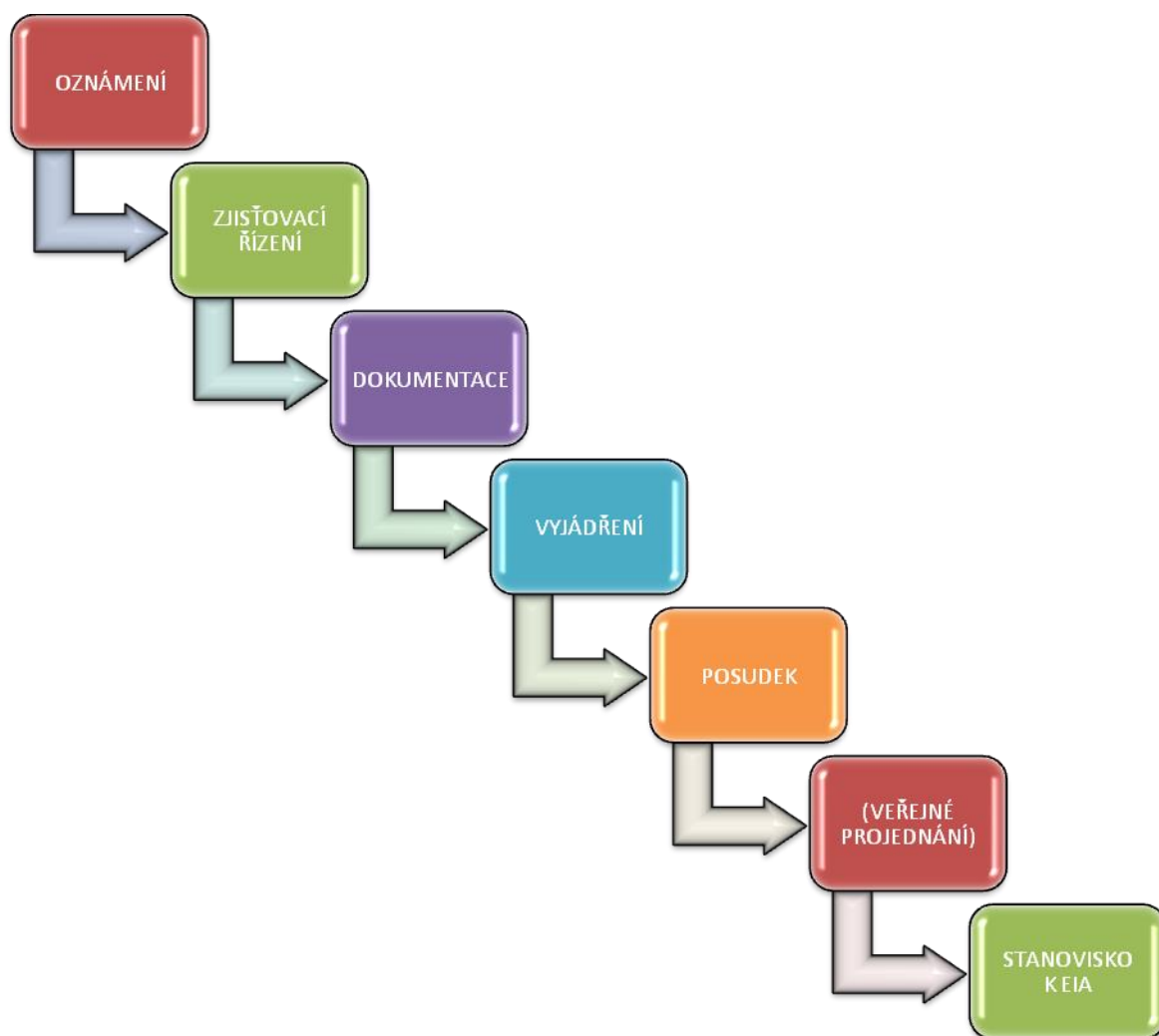
- 1) oznamovatel předloží oznámení o záměru příslušnému úřadu a příslušný úřad poté rozešle oznámení všem dotčeným orgánům, územním celkům a zajistí, aby bylo vyvěšeno na příslušných úředních deskách, na internetu a v informačním systému EIA,
- 2) další krok je zjišťovací řízení (u kategorie II), které provádí příslušný úřad, a musí být ukončeno do 30 dnů od zveřejnění informace o

oznámení, závěr z tohoto řízení pak příslušný úřad zveřejní stejným způsobem,

- 3) zpracování dokumentace zajišťuje investor na svoje náklady a předá ji písemně i elektronicky úřadu a ten ji pak zveřejní,
- 4) vyjádření zainteresovaných a dotčených subjektů k dokumentaci, kterou obdrželi od úřadu, a kromě nich se do 30 dnů od zveřejnění může vyjádřit každý u příslušného úřadu,
- 5) úřad smluvně zajistí zpracování posudku, který provádí oprávněná osoba, a to nejdéle do 90 dní a dále ho musí úřad zveřejnit stejným způsobem jako při zveřejnění oznámení,
- 6) v případě nesouhlasných vyjádření k posudku nebo k dokumentaci zajišťuje úřad veřejné projednání, kdy nejméně 5 dnů předem musí úřad oznámit datum jeho konání,
- 7) závěrečné stanovisko k EIA vydává úřad na základě předchozích podkladů, úřad ho musí rozeslat dotčeným úřadům a územním celkům a zveřejní ho stejným způsobem jako oznámení,
- 8) závěry výstupů EIA musí být zohledňovány v dalších povolovacích řízeních.“ [6]

Posudek a dokumentace vlivů je jedním z podkladů územního řízení dle stavebního zákona a v určitých případech ho lze spojit i s územním řízením. V přílohách zákona č. 100/2001 Sb. jsou uvedeny náležitosti oznámení, posudku, stanoviska a zásady zjišťovacího řízení. Bez závěru procesu EIA nesmí povolující úřad rozhodnout o povolení projektu, ale může se od závěrů odchýlit, pokud to zdůvodní. Posudek není správním rozhodnutím ve smyslu správního řádu, proto se nelze proti němu odvolat, a jelikož není závazný, má pouze doporučující charakter. [6]

Obrázek 4: Postup posuzování vlivu na životní prostředí



Zdroj: autor

5 Financování dálnic a rychlostních silnic

V této kapitole jsou uvedeny některé druhy financování staveb. Dobudování sítě dálnic a rychlostních silnic klade samozřejmě odpovídající nároky na zdroje nezbytné pro zajištění přípravy a realizaci jejich staveb. S ohledem na naléhavou potřebu dostavby sítě dálnic a rychlostních silnic by měly být prostředky zajištěny a vynaloženy co nejdříve, avšak jejich zajištění je velmi náročným úkolem. Jednou z možností je uvolnit ještě více prostředků z veřejných zdrojů, čili ze státního rozpočtu, nebo jednat o možnostech pomoci z fondů Evropské unie. Dalším vhodným řešením by bylo častější využití PPP projektů.

5.1 PPP projekt

„Projekt pochází z latinského slova pro-jicio, pro-iectum, což je v překladu návrh či rozvrh. Projekt je tedy zpracovaný záměr, rozvrh nebo plán pro nějakou budoucí činnost nebo jejího výsledku (stavby, organizace, stroje, apod.). Dalším výkladem slova projekt může být časové ohraničené úsilí, které směřuje k vytvoření unikátního produktu nebo služby. Vytváření projektů se nazývá projektování a pověřeným člověkem je projektant.

Slovo projekt se nejprve užívalo ve stavebnictví, kde bylo třeba plánovat a koordinovat množství různých činností mnoha lidí. Projekt ve stavebnictví znamenal návrh zpracovaný do větších nebo menších detailů. Rozlišuje se ideový záměr, předprojekt, celkový nebo generální projekt a dále různé úrovně detailních projektů stavebních, technologických atd. Dále se mohou projekty rozlišovat z hlediska financování. Právě projekt PPP je jedním z nich.“ [7]

V České republice ani v zahraničí v podstatě neexistuje legislativní ukotvení definice partnerství, která by se týkala veřejného a soukromého sektoru. Zkratka PPP vychází z prvních písmen anglických slov public – private – partnership, která v překladu znamenají veřejný – soukromý – partnerství.

Pojem PPP projekt je například chápán takto:

- PPP projekt je obecný pojem pro spolupráci veřejného a soukromého sektoru, který vzniká za účelem využití zdrojů a schopností soukromého sektoru při zajištění veřejné infrastruktury nebo veřejných služeb.
- Základním prvkem PPP projektu je dlouhodobý smluvní vztah, ve kterém veřejný a soukromý sektor vzájemně sdílejí užítky a rizika vyplývající ze zajištění veřejné infrastruktury nebo veřejných služeb. Výhodou PPP projektu je možnost sloučení zkušeností, znalostí a dovedností z obou sektorů a přenesení odpovědnosti za rizika na sektor, který je dokáže lépe řídit.
- Ve většině případů to je tak, že veřejný sektor svěřuje výkon určité služby do rukou soukromého sektoru, a tím využívá jeho organizačních a odborných znalostí, které jsou stimulovány nejen výnosem vloženého kapitálu, ale také rizikem jeho ztráty.

Již od roku 2004 Vláda ČR schválila svým Usnesením č. 7/2004, Partnerství veřejného a soukromého sektoru v ČR Politiku v oblasti PPP. Cílem této politiky bylo zejména prosazení systémového a programového použití metody PPP k zajištění veřejných služeb. Partnerství veřejného a soukromého sektoru by mělo být standardním nástrojem při zajišťování veřejných služeb a infrastruktury.

Parlament České republiky se usnesl dne 14. března roku 2006 na zákoně č. 139/2009 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení. Zákon upravuje koncesní řízení a koncesní smlouvu jako základní smluvní nástroj pro realizaci spolupráce soukromého a veřejného sektoru. [8]

„Zákon vymezuje:

- podrobnosti o obsahu koncesního projektu,
- uveřejňování,
- zahájení koncesního řízení,
- výzvu k podávání nabídek,
- jednání o nabídkách,
- posouzení a hodnocení nabídek,
- výběr koncesionáře,
- uzavření koncesní smlouvy,

- dohled nad dodržováním zákona,
 - vedení rejstříku koncesních smluv Ministerstva pro místní rozvoj.“
- [6]

Dále je uvedeno využití konceptu PPP v různých sektorech s příklady.

Tabulka 2: Příklady využití konceptu PPP v sektorech

SEKTOR	PŘÍKLAD ZAJIŠTĚNÍ INFRASTRUKTURY/SLUŽEB
Doprava	Dálnice, silnice, tunely, železnice, letiště, mosty.
Zdravotnictví	Nemocnice, zdravotní střediska, domov důchodců, hospic.
Školství	Školní areály, veškeré ubytovací kampusy, univerzitní areály.
Justice	Soudy, věznice, administrativní budovy.
Vodohospodářství	Úprava a distribuce pitné vody, čističky odpadních vod, protizáplavové opatření.
Nemovitostní a bytová oblast	Správa městských bytových domů, sociální bydlení.
Regenerace brownfieldů	Revitalizace a obnova brownfieldů.
Rozvoj měst	Veřejné osvětlení, parkoviště, projekty úspor energií, facility management, opravy a čištění ulic a chodníků, údržba zeleně, městská výstavba.
Volnočasová infrastruktura	Kulturní střediska, sportovní stadiony, plavecké bazény.
Odpadové hospodářství	Sběr odpadů a jejich následné ukládání, recyklace.
Obrana	Trenažéry, vojenská cvičiště, technika.

Zdroj: autor dle podkladu Ministerstva financí ČR [8]

Základním stavebním kamenem, který vede k porozumění v procesu přípravy PPP projektů v České republice, jsou role zainteresovaných subjektů. Role a odpovědnosti jednotlivých institucí zahrnutých v procesu příprav PPP projektů vychází z již zmiňované Politiky vlády ČR v oblasti PPP z platné legislativy, a to zejména z koncesního zákona a zákona o veřejných zakázkách.

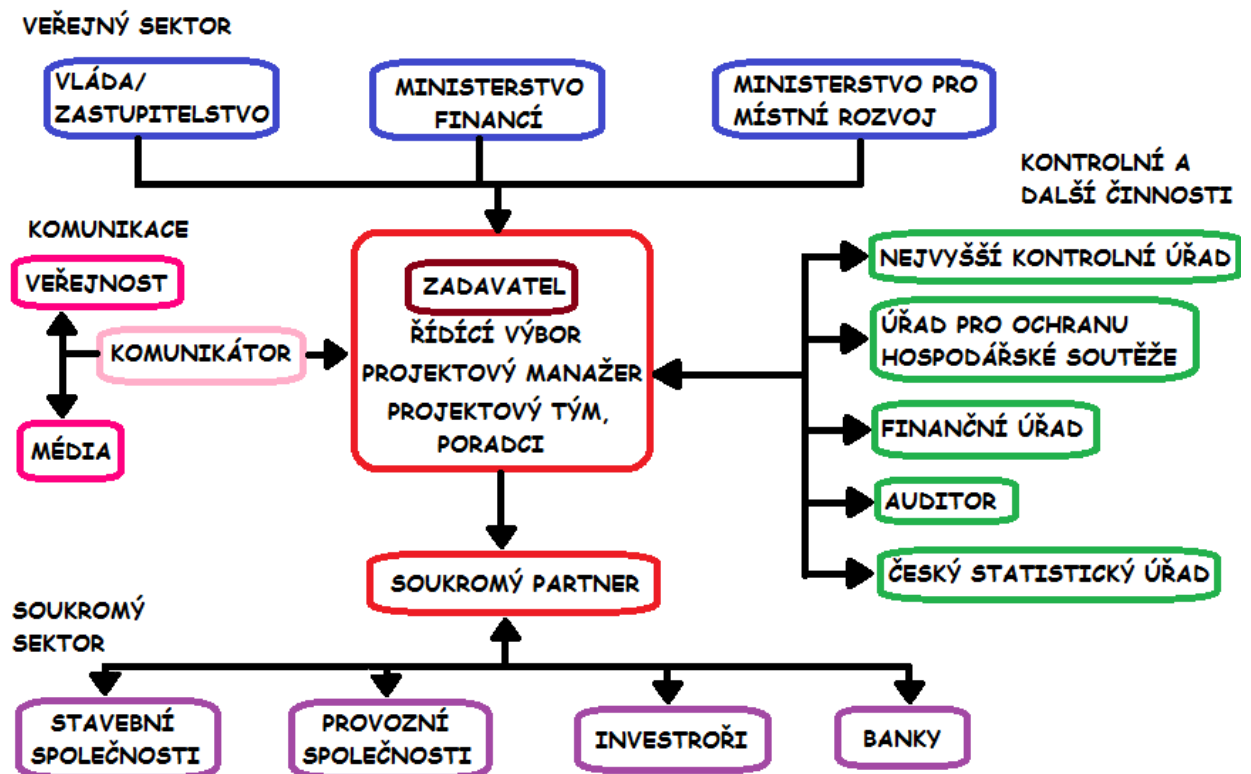
Zadavatel je nezastupitelným účastníkem celého procesu ve všech jeho částech. Vždy zůstává garantem veřejné služby, a to i v případě, že je tato služba zajišťována soukromým sektorem.

Ústředními osobami v celém PPP projektu jsou samozřejmě zadavatel a soukromý partner, nicméně do projektu mohou vstupovat určitým způsobem i tyto subjekty:

- vláda či zastupitelstvo kraje nebo města,
- Ministerstvo financí ČR jako regulátor,
- Ministerstvo pro místní rozvoj ČR,
- Český statistický úřad,
- řídicí výbor,
- projektový manažer,
- projektový tým,
- komunikátor,
- Nejvyšší kontrolní úřad,
- Úřad pro ochranu hospodářské soutěže,
- dalšími institucemi mohou být - finanční úřad, který má oprávnění na provedení finanční kontroly nebo auditor, v případě, že je zadavatel povinen provést externí audit. [6]

Následující schéma znázorňuje základní zúčastněné subjekty v projektu a vztahy mezi nimi.

Obrázek 5: Zúčastněné strany v PPP projektu



Zdroj: autor dle podkladu Ministerstva financí ČR [8]

Využití financování na principu PPP bylo již v České republice několikrát zvažováno, ale zatím bez kladného výsledku. Možnost využití principu PPP při výstavbě dálnice či rychlostní silnice velmi záleží na politické vůli.

5.2 Operační program doprava – OPD 2007 - 2013

Operační program Doprava (dále jen „OPD“) je finanční podpora z fondů Evropské unie pro sektor dopravy v České republice. V období 2007 – 2013 byla doprava realizována zejména prostřednictvím OPD. Pro tento program mělo roli řídicího orgánu Ministerstvo dopravy ČR prostřednictvím Odboru fondů Evropské unie. OPD bylo největším operačním programem u nás a připadalo na něj 5,821 mld. eur, což bylo zhruba 22 % ze všech prostředků pro Českou republiku z fondů Evropské unie pro období 2007 – 2013.

Tímto programem byly realizovány zejména dopravní aspekty hlavních strategických cílů Národního rozvojového plánu. OPD byl zaměřen především na sledování priorit evropského a nadregionálního významu, přičemž byl v jejich plnění komplementární s dopravními intervencemi v rámci Regionálních operačních programů. Dále se OPD zaměřoval na realizaci priorit a cílů daných Dopravní politikou České republiky na období 2005 – 2013 a dalšími strategickými dokumenty. Naplňování všech zmiňovaných priorit a cílů samozřejmě respektovalo cíle udržitelného rozvoje.

„Specifickými cíli OPD byly:

- výstavba a modernizace sítě TEN-T¹ a sítí navazujících,
- výstavba modernizace regionálních sítí drážní dopravy,
- výstavba a rozvoj dálniční sítě a sítě silnic I. třídy mimo TEN-T,
- zlepšování kvality dopravy a ochrany životního prostředí z hlediska problematiky dopravy,
- výstavba a modernizace důležitých dopravních spojení na území hlavního města Prahy.“ [9]

V následující tabulce je uveden základní přehled prioritních os a oblastí podpory v rámci OPD. Potenciální příjemci podpory v rámci všech prioritních os byli podrobně vymezeni ve vyhlášených výzvách pro předkládání projektových žádostí, anebo přímo v programovém dokumentu Operačního projektu Doprava. V současné době je vytvořen nový program a to Operační program doprava 2014 – 2020, který je uveden níže. [9]

¹ TEN-T nebo-li transevropská dopravní síť (anglicky *Trans-European Transport Networks*, zkratka TEN-T) je síť silničních a železničních koridorů, mezinárodních letišť a vodních cest. Základním důvodem jejího zřízení bylo zlepšení dopravní infrastruktury v mezinárodní sféře. Byla schválena Evropským parlamentem v roce 1993.

Tabulka 3: Prioritní osy a oblasti podpory v rámci OPD

PRIORITNÍ OSA	NÁZEV	OBLAST PODPORY
1	Modernizace železniční sítě TEN-T	<ul style="list-style-type: none"> - Modernizace a rozvoj žel. tratí TEN-T včetně žel. uzlů - Zajištění interoperability na stávajících žel. tratích, zajištění souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu a rozvoj telematických systémů
2	Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T	<ul style="list-style-type: none"> - Modernizace a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T - Rozvoj inteligentních dopravních systémů v sil. dopravě a systémů ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy
3	Modernizace železniční sítě mimo sít' TEN-T	<ul style="list-style-type: none"> - Modernizace a rozvoj železniční sítě mimo sít' TEN-T
4	Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	<ul style="list-style-type: none"> - Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T
5	Modernizace a rozvoj pražského metra a systému řízení silniční dopravy v hl. m. Praze	<ul style="list-style-type: none"> - Rozvoj sítě metra v Praze - Zavádění systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze
6	Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy	<ul style="list-style-type: none"> - Podpora multimodální nákladní přepravy, nákup dopravních prostředků pro KD a přepravních jednotek pro KD, modernizace překladišť KD - Rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T - Podpora modernizace říčních plavidel, která povede k nižším negativním dopadům vodní dopravy na ŽP či podpoře multimodality v nákladní přepravě
7	Technické pomoc	<ul style="list-style-type: none"> - Financování aktivit spojených s řízením programu, např.: zabezpečení kvalitní personální kapacity na všech úrovních implementační struktury, podpora při výběru projektů, atd.

Zdroj: autor dle podkladu z www.opd.cz

5.3 Operační program Doprava – OPD 2014 – 2020

Nový Operační program Doprava 2014 – 2020 navazuje na Operační program doprava 2007 – 2013 svým zaměřením. Operační program Doprava 2014 – 2020 (dále jen „OPD 2014+“) představuje nástroj pro naplňování strategických investičních potřeb a řešení klíčových problémů v sektoru dopravy v České republice v rámci realizace investičních priorit politiky hospodářské, sociální a územní soudržnosti Evropské Unie pro období 2014 - 2020. Tento program přispívá k plnění Dohody o Partnerství v rámci strategického cíle - „Rozvoj dopravní a technické infrastruktury a ochrana životního prostředí“ a priority pro financování „Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území“.

Jedním ze základů pro řešení dopravní problematiky je kvalitní infrastruktura a to jako předpoklad pro dopravní provoz. Lze konstatovat, že dopravní dostupnost je pro všechny regiony v České republice zajištěna, avšak ne vždycky v dostatečné kvalitě. Nerovnovážné postavení regionů je potom kvůli kvalitě dopravní dostupnosti jedním z aspektů konkurenceschopnosti regionů. [1]

„Nařízení o hlavních směrech pro rozvoj TEN-T stanoví pro Českou republiku závazek do roku 2030 dobudovat dopravní infrastrukturu tzv. hlavní sítě TEN-T, a to multimodální v oblasti železniční, silniční, vodní, multimodální a letecké dopravy resp. jejího napojení na železniční síť, a zároveň zajistit provázanost těchto sítí v multimodálních uzlech. Do roku 2050 by pak měla Česká republika splnit závazek dobudování zbývajících částí sítě TEN-T, tzv. globální sítě. Obě tyto úrovně sítě TEN-T jsou velmi rozsáhlé a splnit tyto závazky nebude možné bez masivního využití evropského spolufinancování, a to zejména nástrojů CEF a Fondu soudržnosti. Nedokončení hlavní sítě TEN-T je jednou z hlavních překážek jednotného evropského obchodu, nedokončení globální sítě v tom případě znamená znevýhodnění dotčených regionů na úrovni NUTS II.“ [1]

Úkolem národního významu je zajistit multimodální dostupnost všech krajů k hlavní síti TEN-T a úkolem sítí regionálního významu je zajistit celoplošnou dostupnost celého území České republiky. Bez rozvoje těchto nižších úrovní sítě totiž nebudou ani projekty na síti TEN-T dostatečně efektivní. [1]

5.3.1 Nástroj pro propojení Evropy – CEF

„Nástroj pro propojení Evropy v originálním znění Connecting Europe Facility (CEF) je jedním z nejvýznamnějších programů, který je součástí finančního rámce EU 2014 – 2020. Z rozpočtu tohoto nástroje budou podpořeny strategické projekty v oblasti dopravní, energetické a telekomunikační infrastruktury. V současné době jsou infrastrukturní sítě v Evropské unii neúplné, neefektivní nebo na některých důležitých místech ani neexistují.

V původním návrhu, který byl představen v roce 2011, bylo pro program CEF počítáno s celkovou alokací 50 mld. eur. V březnu 2013 se evropští lídři na summitu Evropské rady v Bruselu dohodli na nižším objemu, který činil 29,3 mld. eur v cenách roku 2011. Schválená celková alokace programu CEF činí v běžných cenách 33,3 mld. eur. Tato částka je financována z:

- rozpočtového okruhu 1a – konkurenceschopnost pro růst a zaměstnanost ve výši 21,9 mld. eur, z toho:
 - ✓ 15,0 mld. eur na dopravu,
 - ✓ 5,9 mld. eur na energetiku,
 - ✓ 1,1 mld. eur na digitalizaci,
- rozpočtového okruhu 1b – hospodářská, sociální a územní soudržnost ve výši 11,3 mld. eur a celá tato částka je určena na dopravu.

Hlavním cílem CEF je:

- rozvoj výkonného, udržitelného a efektivního propojení sítí v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikací,
- budování chybějících přeshraničních vazeb,
- odstraňování dosavadních problémů podél hlavních transevropských dopravních koridorů.“ [10]

Nástroj pro propojení Evropy umožní realizaci řady důležitých projektů v jednotlivých státech. Prospěch z programu budou mít jak podniky, tak i občané. Díky vytvoření tohoto centrálně spravovaného infrastrukturního fondu bude minimalizována

administrativní zátěž spojená s čerpáním prostředků. Ekonomika Evropy by měla být ekologičtější a je plánována podpora čistších druhů dopravy.

Do konce roku 2016 budou moci státy čerpat prostředky formou „národních obálek“, což znamená, že každý stát bude mít nárok na čerpání podle stejných pravidel, stejně jako je tomu v případě Kohezního fondu. Od roku 2017 bude již o tom, jaký projekt získá podporu z CEF, rozhodovat Komise a členské státy se budou muset více snažit, aby uspěly v silné mezinárodní konkurenci.

5.3.1.1 Doprava

V rámci dopravní infrastruktury se Evropská unie chce v budoucnu zaměřit na vybudování devíti hlavních koridorů, které budou plnit funkci dopravní páteře jednotného evropského trhu. Hlavní dopravní síť má být vybudována do roku 2030, kdy by mělo dojít k propojení nejvýznamnějších míst východní a západní Evropy, k modernizaci silniční, železniční i letecké infrastruktury a k odstranění problematických míst. Přes Českou republiku povedou tři hlavní koridory.

Tabulka 4: Výběr hlavních dopravních projektů v ČR - podpora z CEF

Baltsko - jaderský koridor	<i>silniční koridor Bielsko Biala - Žilina; železniční koridor Katowice - Ostrava - Brno - Wien & Katowice - Žilina - Bratislava - Wien</i>
Koridor Východ - východní Středomoří	<i>železniční koridor Drážďany-Praha; Praha-Břeclav; Praha-Brno- Břeclav; Břeclav-Bratislava</i>
Rýnsko - dunajský koridor	<i>železniční koridor Mnichov- Praha; Norimberk-Praha; silniční koridor Zlín-Žilina</i>
Hlavní dopravní uzly sítě TEN-T	<i>přeshraniční projekt železniční koridor Vratislav-Praha; přeshraniční projekt silniční koridor Nowa Sól-Hradec Králové</i>

Zdroj: autor dle podkladu z www.bussinesinfo.cz

Na hlavní dopravní síť by měla na úrovni členských států a regionů navazovat komplexní síť tras. Snahou Komise je zajistit, aby se do roku 2050 převážná většina občanů a podniků nacházela nejdéle 30 minut od cesty hlavní sítě. [10]

5.3.2 Státní fond dopravní infrastruktury - SFDI

Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) je zřízen právnickou osobou dle zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury. Účelem fondu je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Kromě vlastního financování výstavby a údržby fond dále poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu.

Mezi příjmy fondu patří i převody výnosů silniční daně, převody podílu z výnosu spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv a převody výnosů z poplatků za použití vybraných druhů dálnic. Tímto způsobem je zajištěno, že část výnosů, které doprava produkuje, se do dopravy vrací. Příspěvky Evropské komise, poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů, poplynou rovněž do SFDI. Zůstatky příjmů fondu se na konci každého kalendářního roku převádějí do kalendářního roku následujícího. [11]

5.3.2.1 Rozpočet SFDI na rok 2014 a střednědobý výhled na roky 2015 a 2016

Rozpočet a střednědobý výhled SFDI v letech 2014 – 2016 je tvořen z finančních rámců stanovených Vládou ČR. Pro rok 2014 byly finanční rámce pro SFDI navýšeny Vládou ČR o přibližně 5 mld. Kč na zahájení čerpání prostředků z OPD 2014+.

Rozpočet je především reakcí na závazky státu, které vyplývají z potřeb výstavby dopravní infrastruktury s cílem takovým, že maximálně možně budou dočerpány prostředky Operačního programu 2007 – 2013 a zároveň připravit rozpočet prvního roku nové finanční perspektivy, což jsou nástroje CEF a OPD 2014+.

V květnu 2014 byly předloženy požadavky pro sestavení návrhu rozpočtu SFDI. Tyto požadavky byly založeny na potřebách příjemců a nezohledňovaly finanční limity.

Cílem žádostí bylo získání celkového přehledu o aktuálních potřebách dopravního sektoru. Níže je uvedeno souhrnné vyhodnocení žadatelem předložených požadavků.

Tabulka 5: Přehled celkových požadavků na zdroje v roce 2014 (v mil. Kč)

ZDROJ	POŽADAVKY V ROCE 2014 CELKEM
Národní zdroje	51 145
Zdroje EU (zejména OPD I, komunitární programy)	25 355
Spolufinancování zejména OPD I	7 986
OPD+ a CEF	1 597
Spolufinancování zejména OPD 2014+	686
CELKEM	86 769
Výdajový rámec – Národní zdroje	43 000
Chybějící prostředky – Národní zdroje	-16 817

Zdroj: autor dle podkladu rozpočtu SFDI

Z tabulky vyplývá, že celkový objem požadavků na zdroje pro financování dopravní infrastruktury na rok 2014 od žadatelů činí 86,8 mld. Kč, z toho v národních zdrojích 59,8 mld. Kč. Oproti výdajovému rámci, který byl původně stanoven pro rok 2014 ve výši 43 mld. Kč, dosahuje rozdíl u národních zdrojů přibližně 16,8 mld. Kč.

Sestavování rozpočtu pro rok 2014 a pro oba roky střednědobého výhledu byl sestaven jako vyrovnaný s výhradou, že neumožňuje plně dostát závazkům investorských organizací a zajistit nezbytnou investiční činnost, plnou míru potřebných oprav sítí a neumožňuje dočerpat prostředky OPD I.

Pro Ředitelství silnic a dálnic ČR je v rozpočtu SFDI uveden analytický rozklad akcí, kde jsou samostatně vyčleněny tyto kategorie:

- „položky oprav a údržby a provozní výdaje včetně mýta,
- doplatky probíhajících akcí, kde se jedná o akce, u kterých probíhá pouze dofinancování nebo o akce, kde se předpokládá, že se v průběhu rozpočtového roku zprovozní,

- ostatní programy,
- akce v realizaci jsou ty akce, kde v rozpočtovém roce pokračuje jejich významná stavební činnost,
- akce nově zahajované,
- příprava akcí.“ [12]

Tabulka 6: Analytický rozklad akcí ŘSD (v mil. Kč)

v mil. Kč

Druh výdaje	2013 rozpočet	2014 celkové výdaje	2015 celkové výdaje	2016 celkové výdaje
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje vč. Mýta	11 515	13 708	14 584	14 912
z toho: Opravy a údržba	6 462	9 000	9 600	9 900
z toho: Mýta a telematika	3 672	3 313	3 533	3 503
z toho: Provozní výdaje	1 381	1 395	1 451	1 509
Doplatky probíhajících akcí	8 583	5 387	137	0
Ostatní programy (globální položky)	901	1 827	936	935
Akce v realizaci	7 181	10 609	*	*
Akce nově zahajované	6 350	5 011	*	*
Příprava akcí	2 032	2 370	2 350	2 235

*vzhledem k chybějícím zdrojům na spolufinancování v letech 2015 a 2016 nejsou tyto údaje vypovídající

Zdroj: www.sfdi.cz

Současná situace trhu v oblasti se stavebními zakázkami nutí jednotlivé soutěžitele, aby nabízeli realizaci projektů za velmi příznivé cenové nabídky z pohledu investorů. Tato pozitivní situace má z rozpočtového hlediska dopad na aktuální čerpání finančních prostředků a nutnost rychlého nahrazování nevyčerpaných prostředků náhradními projekty výstavby.

Prezentovaný rozpočet a střednědobý výhled v maximální možné míře v rámci finančního omezení respektuje principiální zásadu, která směřuje zdroje pro krytí finančních potřeb především spojených s opravami, údržbou, přípravou nových projektů a realizací výstavby dopravní infrastruktury ze zdrojů EU. [12]

„Prioritami při sestavování rozpočtu SFDI jsou:

- mandatorní výdaje - oprava a údržba sítě, provozní výdaje investorů, mýto a telematika,
- prostředky na zajištění přípravy akcí,
- národní akce – probíhající realizace, dokončované akce, doplatky již zprovozněných akcí,
- plné vyčerpání finančních prostředků z OPD I,
- nová finanční perspektiva EU (2014 - 2020).“ [12]

Tabulka 7: Opravy a údržba v mil. Kč z rozpočtu SFDI k roku 2014

	2014	2015	2016
ŘSD	9 000	9 600	9 900

Zdroj: autor dle podkladu rozpočtu SFDI

Tabulka 8: Příprava akcí v mil. Kč z rozpočtu SFDI k roku 2014

	2014	2015	2016
ŘSD	2 370	2 350	2 235

Zdroj: autor dle podkladu rozpočtu SFDI

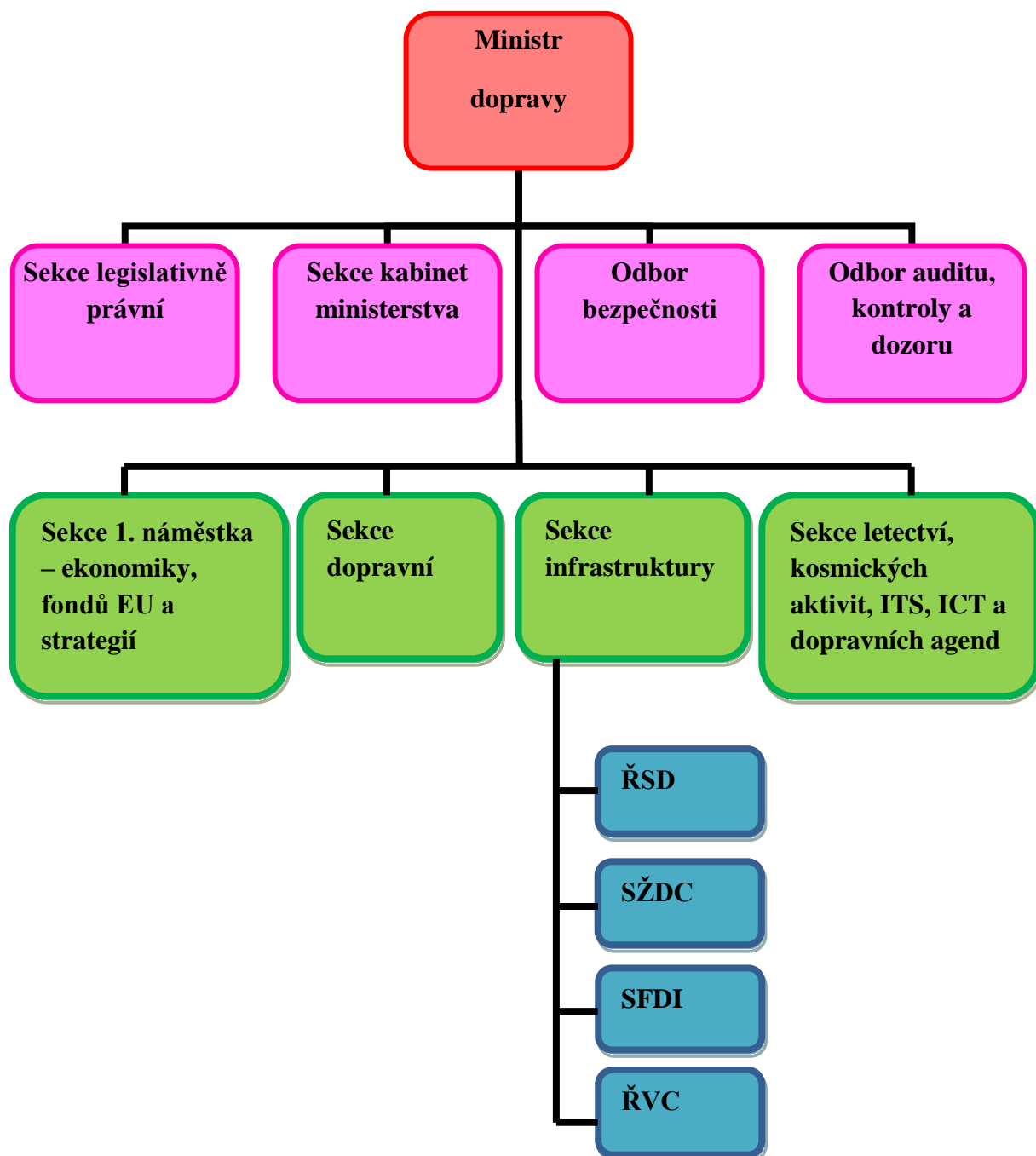
5.4 ASFINAG a DEGES

Pro doplnění informací jsou uvedeny dvě společnosti sousedních zemí, které jsou takovými ředitelstvími jako Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Asfinag je zkratka pro rakouské ŘSD, celý název zní Autobahnen und Schnellstrassen Finanzierung Aktiengesellschaft a svou činností inspiruje Němce, Švýcary nebo i Dány. Je to akciová společnost, která je z velké části nezávislá na vládě a ministerstvu. V čele jsou dva ředitelé, kteří jsou jmenováni pětičlennou dozorčí radou. Oba ředitelé mají technické vzdělání a praxi v dopravním stavitelství nebo průmyslu. Na vrchol se dostávali přes nižší

pozice ve skupině. Své funkce již plní sedm let a pro srovnání s Českou republikou, se na vedení ŘSD vystřídal hned několik šéfů. Naše ŘSD je příspěvkovou organizací ministerstva dopravy (viz obr. 9) a je tudíž plně závislé na ministrovi, který může kdykoliv vyměnit šéfa ŘSD bez souhlasu vlády. [13]

Tabulka 9: Struktura Ministerstva dopravy ČR



Zdroj: autor na podklady Ministerstva dopravy ČR

Rakouská firma funguje čistě na komerčním základě, ze státního rozpočtu nedostává ani euro. Evropské fondy nevyužívá, jelikož na to je Rakousko příliš bohaté. Příjmy společnosti Asfinag jsou tvořeny výhradně mýtným, prodejem dálničních známek a výnosy z obchodů na odpočívadlech. Zhruba 1,7 mld. eur je roční příjem společnosti.

Společnost vykazuje zisk, platí státu daně, ale samotné výnosy by na výstavbu nových dálnic nestačily, a tak rakouská firma získává peníze na velké investice prodejem dluhopisů. [13]

V Německu je společnost, která se zabývá dopravními záležitostmi s názvem Deges. Za více než 20 let jejího fungování si vyvinulo dovednosti pro řešení složitých úkolů a činností souvisejících s plánováním, technickými, právními a obchodními záležitostmi. To platí i pro zvláštní úkoly, plánování nákladů, harmonogramů a řízení kvality v oblasti dopravní infrastruktury pro náročné projekty. Tyto dovednosti uplatňuje při zadávání veřejných zakázek (financování rozpočtu) a realizací PPP projektů. Úspěšné dosahování firemních cílů má společnost Deges díky vysoké kvalifikaci, motivaci a odhodlání její 250 zaměstnanců. Zaměstnanci jsou kvalifikovaní inženýři, právníci a obchodníci s mnoholetou zkušeností z oblasti řízení a výstavby projektů. [14]

Největší zajímavostí, že automobily do 3,5 tuny na německých dálnicích neplatí mýtné. Jelikož má Německo velmi hustou dálniční síť a její údržba stojí ročně přibližně 4,7 mld. Kč, jedná se o zavedení mýtného i pro automobily do 3,5 tuny. Vybrané peníze by pak měly posloužit pro rekonstrukce a výstavbu nových německých dálnic. [15]

6 Životní cyklus výstavby LCC

Při návrhu stavby je nutné, aby se projektanti zabývali komplexní ekonomickou stránkou projektu a nebrali v úvahu jen pořizovací náklady. Potřebou je zabývat se i náklady životního cyklu stavby, neboli LCC – Life Cycle Cost.

Náklady životního cyklu jsou takové náklady, které jsou vynakládány v průběhu celého užívání díla. Jsou to náklady pořizovací, náklady na správu, údržbu a opravy, provozní náklady, daně, pojištění, poplatky a v neposlední řadě i náklady na ekologickou likvidaci.

U dopravních staveb je důležitá skladba konstrukce, jelikož je známo, že prvotní pořízení v levnější variantě se v průběhu životnosti konstrukce může stát i několikanásobně dražší. Proto každé rozhodování musí být ze strany investora a projektanta řešeno i s ohledem na životní cyklus. [5]

Obrázek 6: Životní cyklus stavebního díla



Zdroj: autor

Stav stavebních objektů nepříznivě ovlivňuje faktor času. V průběhu užívání stavby dochází k působení klimatických vlivů, stárnutí použitého materiálu a k mechanickému poškození jejích částí vlastním provozem. Nezanedbatelné je i morální zastarávání. Očekávaná doba životnosti stavby neboli technická životnost je definována jako doba, která uplyne od vzniku stavby do jejího zchátrání a technického zániku za předpokladu, že v průběhu celého cyklu bude na stavbě prováděna běžná preventivní údržba. U technické životnosti je kladen důraz na životnost materiálů. Ze stavebně technického hlediska pravděpodobně životnosti staveb podstatnou měrou ovlivní způsob založení stavby ve vztahu k daným základovým podmínkám, návrh, konstrukční řešení a technologické provedení prvků dlouhodobé životnosti, způsob a intenzita užívání stavby, provádění běžné údržby, modernizace a generální opravy. [16]

7 Externality dopravních tras

Externalitou je označován vnější účinek nějakého ekonomického rozhodnutí nebo činnosti, což znamená, že je to část dopadů činností, které nese někdo jiný než její původci. Jako externality jsou označovány náklady či výnosy jiných subjektů, za které se neplatí. Původce si tyto výnosy neboli pozitivní externality nemůže přivlastnit a náklady neboli negativní externality nelze od něj vymáhat. [17]

7.1.1 Externality dopravních tras

Jak důsledky vlastního silničního provozu, tak i výstavba dopravních staveb se projevuje pozitivně, ale i negativně. Doprava má dopady v řadě externalit, definovaných na mikroekonomické a makroekonomické úrovni.

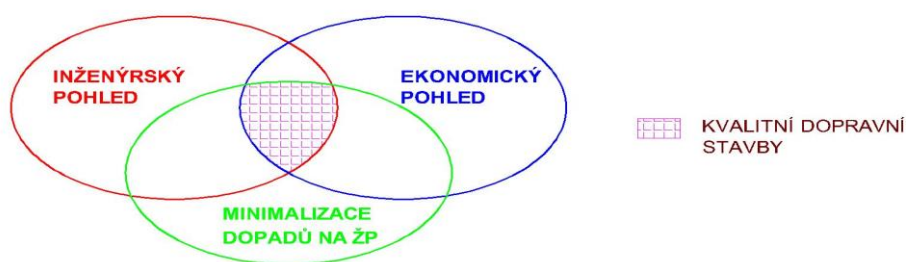
Externality dopravních tras se projevují na mikroekonomické úrovni. Dopravní trasy ve formě nových dálničních komunikací jsou veřejné statky a jsou druhem pozitivní externality.

Za negativní externalitu na mikroekonomické úrovni, která má přímou souvislost s provozem na silnicích či dálnicích, lze označit skutečnost, že existuje celá řada negativ ve výsledném efektu. Za tato negativa jsou považovány např. zabor zemědělské a lesní půdy, event. ojediněle i kontakt s přírodně cennými prvky, úbytek zeleně, zhoršení hlukové zátěže v oblasti, přerušení migračních tras zvěře, poškození ovzduší výfukovými plyny a další. V předinvestiční fázi je kladen velký důraz na minimalizaci těchto negativ. Přínosy plánované konkrétní dopravní stavby nejsou v budoucnosti jednoznačně předvídatelné, a proto je třeba zkoumat a počítat s hledisky z oblasti rizik a nejistot. Skloubením každé nové navržené trasy s řešeními eliminujícími negativní dopady je nesmírně obtížné a ekonomicky náročné.

Externality dále souvisí v trvale udržitelném dopravním systému s environmentálními oblastmi, s oblastmi ekonomickou a také sociální. Dopravní systém ale nemůžeme chápat jako trvale udržitelný, pokud produkuje vysoké množství dopravních nehod nebo pokud jeho rozmach klade stále větší požadavky na potřebu další a další infrastruktury a prostoru. Budováním základní sítě dálnic a rychlostních komunikací nesmí být s požadavky na dopravní systém v rozporu.

Každá silniční a dálniční trasa může být navržena ze tří úhlů pohledu a z těchto úhlů také optimalizována. Jedná se o dopravně inženýrský pohled, ekonomický pohled a o minimalizaci dopadů na životní prostředí. Tyto tři pohledy musí být ve svém výsledku vyvážené a absence jednoho z těchto kritérií neumožní navržení kvalitní dopravní stavby.

Obrázek 7: Úhly pohledů při návrhu silničních a dálničních tras



Zdroj: autor

Paradoxně současný trend směřuje k podceňování dopravního hlediska u dopravních staveb. Jsou překládány náměty na trasy silnic, které jsou z dopravního hlediska nevyhovující.

Dopravní trasy, jejich plánování a výstavba, mají dopady ve třech obecných časových fázích. Je třeba, aby se posuzovaly v době přípravy plánování silniční trasy, dále zahrnout simulování budoucích důsledků v době realizace výstavby ale i poté, tj. po dobu užívání. [18]

Pro správné fungování dopravního systému jsou nezbytné tři základní složky a těmi jsou dopravní síť a stavby, dopravní prostředky a vlastní řízení dopravního provozu či řízení procesu přemístování osob nebo věcí. Důraz je třeba klást na to, aby dopravní infrastruktura měla takové parametry a technologická vybavení, aby na to mohly být poskytovány co nejkvalitnější služby s co nejmenšími dopady na životní prostředí a zdraví

obyvatelstva. Z toho plyne, že je důležité a potřebné řešit kromě dopravní infrastruktury i další oblasti. Dalšími oblastmi je myšlen systém dopravní obslužnosti v osobní dopravě, uplatnění principu komodality² v nákladní dopravě, problematika vnitřní a vnější bezpečnosti v dopravě, dopravní problémy v hustě osídlených oblastech, zavádění moderních technologií a alternativní energie pro dopravu. [1]

Dálnice D3 v její finální podobě bude hlavní tepnou mezi Prahou a hranicemi s Rakouskem. Její výstavbu provází několik pozitivních a negativních externalit. Některé jsou pro příklad uvedeny v tabulce.

Tabulka 10: Příklady externalit pro dálnici D3

EXTERNALITY	
POZITIVNÍ	NEGATIVNÍ
rychlý přesun – zboží a osob na delší vzdálenosti	zásahy do krajiny
možnost lepšího cestování za zaměstnáním => snížení nezaměstnanosti	znečištění ovzduší
po odklonění dopravy na dálnici => větší klid a bezpečnost v městech či obcích	snížení prosperity obchodníků v městech či obcích po odklonění dopravy na dálnici

Zdroj: autor

² Komodalita znamená účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace v dopravním systému za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů.

8 Pozemky a problematika vyvlastňování

Pro stavbu nových komunikací je zapotřebí mít plochu, na které se tyto silnice budou stavět. Tuto plochu musí zhotovitelé nějakým způsobem získat. Nejčastěji jsou využívány dva způsoby, jak získat pozemek pro stavbu. Jedná se o odkoupení a v případě nepřístupnosti majitelů pozemku na podmínky prodeje se jedná o vyvlastnění.

Dle nového Občanského zákoníku č. 89/2012 Sb. z 1. 1. 2014 se v jeho třetí části o absolutních majetkových právech v oddíle 1 a odstavci o Vyvlastnění a omezení vlastnického práva píše:

„§ 1037 - Ve stavu nouze nebo v naléhavém veřejném zájmu lze na nezbytnou dobu a v nezbytné míře použít vlastnickou věc, pokud účelu nelze dosáhnout jinak.

§ 1038 - Ve veřejném zájmu, který nelze uspokojit jinak, a jen na základě zákona lze vlastnické právo omezit nebo věc vyvlastnit.

§ 1039 - (1) Za omezení vlastnického práva nebo vyvlastnění věci náleží vlastníkově plná náhrada odpovídající míře, v jaké byl jeho majetek těmito opatřeními dotčen.

(2) Náhrada se poskytuje v penězích. Lze ji však poskytnout i jiným způsobem, pokud si to strany ujednají.“ [19]

Dále se vyvlastňováním zabývá zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění).

Tento zákon upravuje podmínky:

„a) odnětí nebo omezení vlastnického práva nebo práva odpovídajícího věcnému břemenu k pozemku nebo ke stavbě a přechod vlastnického práva nebo nabytí práva odpovídajícího věcnému břemenu k tomuto pozemku nebo stavbě pro dosažení účelu vyvlastnění stanoveného zvláštním zákonem,

b) poskytnutí náhrady za odnětí nebo omezení vlastnického práva nebo práva odpovídajícího věcnému břemenu k pozemku nebo ke stavbě,

c) zrušení odnětí nebo omezení vlastnického práva nebo práva odpovídajícího věcnému břemenu k pozemku nebo ke stavbě a navrácení těchto práv jejich dosavadnímu nositeli.

Podmínky vyvlastnění:

§ 3

(1) Vyvlastnění je přípustné jen pro účel vyvlastnění stanovený zvláštním zákonem a jen jestliže veřejný zájem na dosažení tohoto účelu převažuje nad zachováním dosavadních práv vyvlastňovaného. Vyvlastnění není přípustné, je-li možno práva k pozemku nebo stavbě potřebná pro uskutečnění účelu vyvlastnění získat dohodou nebo jiným způsobem.

(2) Sleduje-li se vyvlastněním provedení změny ve využití nebo v prostorovém uspořádání území, včetně umístění staveb a jejich změn, lze je provést, jen jestliže je v souladu s cíli a úkoly územního plánování.

§ 4

(1) Vyvlastnění lze provést jen v takovém rozsahu, který je nezbytný k dosažení účelu vyvlastnění stanoveného zvláštním zákonem.

(2) Veřejný zájem na vyvlastnění musí být prokázán ve vyvlastňovacím řízení.

(3) Není-li možné pozemek, stavbu nebo jejich část, popřípadě právo odpovídající věcnému břemenu užívat bez vyvlastňovaného pozemku, stavby nebo jejich částí či věcného břemene buď vůbec, nebo jen s nepřiměřenými obtížemi, lze na ně rozšířit vyvlastnění, jestliže o to vyvlastňovaný požádá, i když není nezbytné k dosažení daného účelu.“ [20]

Správa železniční dopravní cesty (SŽSD) nemusí problémy s pozemky při potřebě rozšiřování z jedné koleje na dvě příliš řešit. Existuje totiž ochranné pásmo dráhy, které je ošetřeno zákonem. Ochranné pásmo dráhy, je dle zákona č. 266/1994 Sb. o drahách, prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

- „ u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje.“ [21]

9 Úseky dálnice D3

V této době je aktuální řada úseků, co se týče přípravy a výstavby. Např. dálnice D1, resp. její rekonstrukce, dále např. dálnice D3 apod. Na dálnici D3 je řada nedořešených úseků. Plánovalo se např. i s aplikací koncesního zákona, řeší se otázky trasy v oblasti středních Čech, výkupy pozemků, financování a další nezbytné náležitosti pro zahájení výstavby dálnice.

9.1 Úsek dálnice D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí v provozu

Zahájení výstavby dálnice D3 v úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí je datováno k 9. 9. 2008. Přesným místem realizace jsou města Tábor, Sezimovo Ústí, Planá nad Lužnicí, Soběslav a Veselí nad Lužnicí. Projekt byl schválen v rámci druhé prioritní osy – Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T, což je již uvedeno výše. Tento projekt tedy spadá do Operačního projektu Doprava a zdrojem financování je Fond soudržnosti v rámci Evropské unie. Schválený příspěvek z fondů Evropské unie činil 9 mld. Kč.

Obrázek 8: Most před rybník Koberný při realizaci z června 2010



Zdroj: autor

Celkové náklady projektu s DPH byly vyčísleny na 14 mld. Kč. K datu 23. 6. 2014 je proplaceno příjemci 8 mld. Kč.

Stavba dálnice D3 v tomto úseku má délku 25,01 km a je rozdělena do 5 – ti úseků v rámci dvou částí stavby. Jednou částí je Tábor – Soběslav, která je rozdělena na tři části. Úsek 0307A Tábor – Soběslav, úsek 0307B Most přes rybník Koberný, který má délku 575 m a je postaven ze šesti polí, dále je v tomto úseku biokoridor a třetím úsekem je 0307C Most přes Černovický potok. Tento most je dlouhý 765 m a o 25 polích přes biokoridor. Stavba zahrnuje kromě dvou výjezdů v Plané nad Lužnicí a Soběslavi, rekonstrukci výjezdu do Měšic, pět mostů delších než 100 m a dva ekodukty, které slouží jako mosty pro zvěř. Druhá část je Soběslav – Veselí nad Lužnicí, která je rozdělena na dvě části. První úsek je 0308A Soběslav – Veselí nad Lužnicí, který zahrnuje výjezd v Dráchově a Veselí nad Lužnicí, druhý úsek má označení 0308B Most přes Lužnici. Jedná se o most dlouhý 1 063 m přes železniční trať Tábor – České Budějovice (IV. železniční koridor), stávající silnici I/3 a řeku Lužnici.

Tento úsek dálnice D3 měl být původně zkušebně finančně a také částečně investorsky zajišťován metodou PPP, jak je již zmiňováno výše, jedná se o finanční spolupráci státu a soukromého sektoru. Jelikož došlo ke zpoždění při výběru koncesionáře PPP a neúnosné dopravní situaci na silnici I/3 v této oblasti, bylo nakonec z důvodu urychlení výstavby přistoupeno k financování tohoto úseku ze státního rozpočtu. [22]

Obrázek 9: Most přes rybník Koberný v současném stavu



Zdroj: www.asb-portal.cz

9.2 Úsek dálnice D3 Veselí nad Lužnicí – Bošilec

Úsek Tábor – Veselí nad Lužnicí následuje úsek Veselí nad Lužnicí – Bošilec, který má označení 0308C a má být dlouhý 5,125 km. Tato stavba vznikla oddělením z předchozí stavby 0308 Soběslav – Bošilec v okamžiku, kdy došlo k rozhodnutí financovat dálnici D3 v úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí ze státního rozpočtu oproti původně předpokládanému modelu financování pomocí PPP. Tento úsek zahrnuje jeden výjezd, který byl již kompletně postaven.

Trasa dálnice v tomto úseku vede mimo zastavěná území okolních obcí. Dálnice je v předmětném úseku realizována jako rozšíření stávající poloviny dálničního profilu. Rozšiřovaný pás dálnice vede převážně po zemědělských pozemcích. Nejbližšími budovami jsou rodinné domy na začátku úseku a to asi 100 m od hrany zářezu v Žišově a Veselí nad Lužnicí. Dále jsou to průmyslové budovy u křížení se silnicí II/147 ve vzdálenosti přibližně 50 m od dálnice a v prostoru Horusic se jedná o železniční stanici a rodinný dům u komunikaci do Horusic. Trasa dálnice D3 vede zcela mimo lesní pozemky.

Obrázek 10: Příprava terénu pro dálnici D3 v úseku Veselí nad Lužnicí - Bošilec



Zdroj: www.taborsky.denik.cz

Součástí stavby je výstavba přeložky silnice II/147, která bude mimoúrovňově křížit dálnici a silnice II/603 vedoucí z Veselí nad Lužnicí k Horusicím a následně v souběhu s dálnicí. Silnice II/147 a zejména II/603 budou sloužit k dopravě účastníků silničního provozu, kteří nemohou nebo nechtějí využít dálnici. Přeloženy budou i další úseky silnic III. tříd a polních cest dotčených stavbou. V rámci stavby rovněž dojde k překládce inženýrských sítí.

V trase dálnice D3 bude vybudováno několik nových mostů v místech stávajících mostů na polovičním profilu dálnice a dále se jedná o mostní objekty na silnicích nižších tříd, které mimoúrovňově kříží dálnici.

Tabulka 11: Termíny pro úsek Veselí nad Lužnicí – Bošilec údaje z ŘSD k datu 9/2014

STANOVISKO EIA	02/2001
SCHVÁLENÍ INVESTIČNÍHO ZÁMĚRU	04/2004
VYDÁNÍ ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ	05/2004
VYDÁNÍ STAVEBNÍHO POVOLENÍ	05/2012
VYHLÁŠENÍ VÝBĚROVÉHO ŘÍZENÍ	02/2012
ZAHÁJENÍ VÝSTAVBY	11/2014
UVEDENÍ DO PROVOZU	12/2017

Zdroj: autor dle podkladu z www.rsd.cz

Všechny potřebné dokumenty byly vydány a potřebné pozemky vykoupeny. Výstavba měla být zahájena už v roce 2013, ale dvě neúspěšné firmy nesouhlasily s výsledky výběrového řízení. Tento problém bude popsán podrobněji níže. V říjnu 2014 zasedala odborná komise složená vládou na téma tohoto úseku. Toto jednání bylo neúspěšné a rozhodnutí o výběrovém řízení nepadlo. Hejtman Jihočeského kraje požaduje, aby komise urychlila dodání návrhu řešení, když všichni deklarují, jak jsou na výstavbu dálnice peníze a vše je připravené k její realizaci v tomto úseku. [23]

9.3 Navazující úseky dálnice D3 v Jihočeském kraji

Pokračováním úseku Veselí nad Lužnicí – Bošilec bude Bošilec – Ševětín s označením 0309/I. Celková délka tohoto úseku bude 8,137 km. Průběh stavby je navržen mimo zastavěná území okolních obcí a je převážně novostavbou vedenou po zemědělských pozemcích, přičemž v části trasy je dálnice vedena zhruba ve stopě stávající silnice I/3. V tomto úseku není navržena žádná mimoúrovňová křižovatka, ale bude vybudováno několik nových mostů, z nich největšími budou mosty přes Bukovský potok a před Neplachovský potok. V současné době probíhá zpracování připomínek do dokumentace PDPS. Vykoupeny jsou všechny pozemky potřebné pro stavbu a bylo vyhlášeno výběrové řízení na zhotovitele. Předpokládaná cena stavby se odhaduje na 2 mld. Kč bez DPH. [24]

Tabulka 12: Termínová listina pro úsek Bošilec – Ševětín údaje z ŘSD k datu 9/2014

STANOVISKO EIA	02/2005
SCHVÁLENÍ INVESTIČNÍHO ZÁMĚRU	05/2007
VYDÁNÍ ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ	09/2010
VYDÁNÍ STAVEBNÍHO POVOLENÍ	10/2014
VYHLÁŠENÍ VÝBĚROVÉHO ŘÍZENÍ	07/2014
ZAHÁJENÍ VÝSTAVBY	04/2015
UVEDENÍ DO PROVOZU	04/2019

Zdroj: autor dle podkladu z www.rsd.cz

Na úsek 309/I navazuje 0309/II Ševětín – Borek, kde se bude jednat o rozšíření stávající silnice I/3 na šířkové uspořádání dálnice. V celé délce trasy bude zachována niveleta stávající komunikace. Stavba bude probíhat tak, že se ke stávajícímu pravému jízdnímu pásu dobuduje levý jízdní pás a upraví se střední dělicí pás. Při výstavbě budou maximálně využívány stávající mostní objekty. Délka úseku bude 10,68 km a předpokládaná cena 2,772 mld. Kč bez DPH. Nyní probíhají na základě ekvivalentu DSP

výkupy pozemků, dále jsou připravena tři oznámení o odstranění staveb, připravuje se projektová dokumentace pro územní rozhodnutí ke stavebním objektům, u kterých došlo ke změně v rámci zpracování DSP. [25]

Tabulka 13: Termínová listina pro úsek Ševětín – Borek údaje z ŘSD k datu 10/2014

STANOVISKO EIA	02/2005
SCHVÁLENÍ INVESTIČNÍHO ZÁMĚRU	08/2006
VYDÁNÍ ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ	09/2010
VYDÁNÍ STAVEBNÍHO POVOLENÍ	11/2014
VYHLÁŠENÍ VÝBĚROVÉHO ŘÍZENÍ	01/2015
ZAHÁJENÍ VÝSTAVBY	06/2015
UVEDENÍ DO PROVOZU	06/2019

Zdroj: autor dle podkladu z www.rsd.cz

Dalším úsekem je 0309/III Borek - Úsilné, který je dlouhý 3,16 km. Oproti předešlým úsekům je stavba vedena ve zcela nové trase. Stavba je projekčně rozdělena na dvě části. První je v délce 1,78 km a druhá, která obsahuje mimoúrovňovou křižovatku Úsilné a trasu dálnice o délce 1,38 km. V rámci výstavby budou provedeny nezbytné úpravy křižujících silnic, komunikací, toků a provedeny nezbytné překládky inženýrských sítí. Z hlukové studie bylo výpočtem doloženo, že hluk z dálnice nepřekročí hygienické limity. Z tohoto důvodu nebudou navrženy protihluková opatření. Předpokládaná cena stavby je 1,354 mld. Kč. Na základě rozhodnutí ÚHOS byl zrušen výběr zhotovitel stavby (bude zmíněno níže v textu) a byla ustanovena komise, která posuzuje nabídky zhotovitelů. V květnu 2014 bylo požádáno o prodloužení stavebních povolení pro některé stavební objekty. [26]

Tabulka 14: Termínová listina pro úsek Borek – Úsilné údaje z ŘSD k datu 12/2014

STANOVISKO EIA	02/2005
SCHVÁLENÍ INVESTIČNÍHO ZÁMĚRU	12/2003
VYDÁNÍ ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ	01/2011
VYDÁNÍ STAVEBNÍHO POVOLENÍ	10/2012
VYHLÁŠENÍ VÝBĚROVÉHO ŘÍZENÍ	01/2012
ZAHÁJENÍ VÝSTAVBY	06/2015
UVEDENÍ DO PROVOZU	05/2018

Zdroj: autor dle podkladu z www.rsd.cz

Úsilné – Hodějovice s označením 0310/I bude úsek o délce 7,107 km. Trasa v těchto místech vstupuje do Českobudějovické pánve, prochází vysoce urbanizovaným územím po východním okraji zastavěného území města České Budějovice. Významným stavebním objektem zde bude hloubený tunel Pohůrka, který se stal jedním z hlavních problémů při přípravách. Mnozí ho vidí jako zbytečné utápění peněz a chtějí jeho kratší variantu, ale to by mohlo znamenat velké riziko ve formě úplného zastavení stavby. V rámci výstavby tohoto úseku bude postaveno celkem třináct mostních objektů, většinou kratší mosty, které převádějí dálnici, nebo se bude jednat o nadjezdy. Po zprovoznění úseku dojde ke zhoršení hlukové situace v jeho bezprostředním okolí, ale zároveň dojde k významnému odlehčení dopravy v intravilánu města na stávající komunikaci I/3. Navrženo je však protihlukové opatření, které bude eliminovat toto zhoršení. Nyní je dokončen koncept DSP, který je v připomínkovém řízení. V současné době je vykoupeno pouze 1,7% potřebných pozemků. Předpokládaná cena stavby je navržena na 5,605 mld. Kč. [27]

Tabulka 15: Termínová listina pro úsek Úsilné – Hodějovice údaje z ŘSD k datu 10/2014

STANOVISKO EIA	05/2005
SCHVÁLENÍ INVESTIČNÍHO ZÁMĚRU	12/2003
VYDÁNÍ ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ	05/2011

VYDÁNÍ STAVEBNÍHO POVOLENÍ	11/2015
VYHLÁŠENÍ VÝBĚROVÉHO ŘÍZENÍ	-
ZAHÁJENÍ VÝSTAVBY	12/2016
UVEDENÍ DO PROVOZU	12/2020

Zdroj: autor dle podkladu z www.rsd.cz

Stavba 0310/II Hodějovice – Třebonín je vedena převážně mimo obytné lokality. Pro ochranu chráněných venkovních prostor budov v blízkosti trasy a ochranu dotčeného chráněného venkovního prostoru jsou navrženy protihlukové stěny. Navržená opatření povedou ke snížení hluku z dopravy pod limitní hodnoty v denní i noční době. Trasa prochází členitým terénem a překonává výškový rozdíl přibližně 150 m. Při návrhu průchodu pro zvěř bylo vycházeno z dokumentace EIA a ze stanoviska o hodnocení vlivů na životní prostředí. Délka trasy je 12,536 km a cena se předpokládá ve výši 5,612 mld. Kč. [28]

Tabulka 16: Termínová listina pro úsek Hodějovice – Třebonín údaje z ŘSD k datu 10/2014

STANOVISKO EIA	05/2005
SCHVÁLENÍ INVESTIČNÍHO ZÁMĚRU	05/2004
VYDÁNÍ ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ	08/2011
VYDÁNÍ STAVEBNÍHO POVOLENÍ	04/2015
VYHLÁŠENÍ VÝBĚROVÉHO ŘÍZENÍ	-
ZAHÁJENÍ VÝSTAVBY	12/2016
UVEDENÍ DO PROVOZU	12/2020

Zdroj: autor dle podkladu z www.rsd.cz

Navazující úsek má název Třebonín - Kaplice nádraží s označením 0311 a je považován za rychlostní silnici R3. Celková délky trasy je 8,539 km. Jedná se o novostavbu směrově rozdělené čtyřpruhové silnice s jedenácti silničními mostními objekty. Stavba bude vedena ve volném terénu. Dokončení majetkoprávní přípravy se předpokládá v roce 2016. Výkupy pozemků ještě nebyly zahájeny. Cena se předpokládá na 3,340 mld. Kč. [29]

Tabulka 17: Termínová listina pro úsek Třebonín - Kaplice nádraží údaje z ŘSD k datu 10/2014

STANOVISKO EIA	05/2005
SCHVÁLENÍ INVESTIČNÍHO ZÁMĚRU	12/2004
VYDÁNÍ ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ	04/2008
VYDÁNÍ STAVEBNÍHO POVOLENÍ	10/2016
VYHLÁŠENÍ VÝBĚROVÉHO ŘÍZENÍ	-
ZAHÁJENÍ VÝSTAVBY	12/2017
UVEDENÍ DO PROVOZU	12/2020

Zdroj: autor dle podkladu z www.rsd.cz

Začátek úseku stavba 0312/I Kaplice nádraží – Nažidla navazuje na úsek stavby 0311 Třebonín – Kaplice nádraží a je také rychlostní silnicí s označením R3. Celková délka řešeného úseku je 11,99 km. V rámci navržené trasy bude postaveno celkem patnáct nových mostů, z toho dvě estakády – Mostní estakáda Zdíky a Mostní estakáda Suchdol. Krajina, kterou prochází trasa navrhované rychlostní komunikace, vykazuje poměrně nízký stupeň urbanizace. Předpokládá se výstavba protihlukového opatření, na které se zpracovává hluková studie. Předpokládaná cena stavby je 5,5 mld. Kč. [30]

Tabulka 18: Termínová listina pro úsek Kaplice nádraží – Nažidla údaje z ŘSD k datu 10/2014

STANOVISKO EIA	05/2005
SCHVÁLENÍ INVESTIČNÍHO ZÁMĚRU	12/2004
VYDÁNÍ ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ	05/2008
VYDÁNÍ STAVEBNÍHO POVOLENÍ	12/2015
VYHLÁŠENÍ VÝBĚROVÉHO ŘÍZENÍ	-
ZAHÁJENÍ VÝSTAVBY	12/2017
UVEDENÍ DO PROVOZU	11/2020

Zdroj: autor dle pokladu z www.rsd.cz

Posledním úsekem na propojení Praha – Dolní Dvořiště je úsek rychlostní silnice R3 s označením 0312/II Nažidla – Dolní Dvořiště, státní hranice. Celková délka úseku je 3,543 km. Součástí stavby budou čtyři mostní objekty, z nichž jeden bude biokoridorem lesní zvěře. Cena se předpokládá 1,143 mld. Kč. [31]

Tabulka 19: Termínová listina pro úsek Kaplice nádraží - Dolní Dvořiště údaje z ŘSD k datu 10/2014

STANOVISKO EIA	05/2005
SCHVÁLENÍ INVESTIČNÍHO ZÁMĚRU	06/2006
VYDÁNÍ ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ	2015
VYDÁNÍ STAVEBNÍHO POVOLENÍ	-
VYHLÁŠENÍ VÝBĚROVÉHO ŘÍZENÍ	-
ZAHÁJENÍ VÝSTAVBY	2018
UVEDENÍ DO PROVOZU	2020

Zdroj: autor dle podkladu z www.rsd.cz

9.4 Příprava D3 ve Středočeském kraji

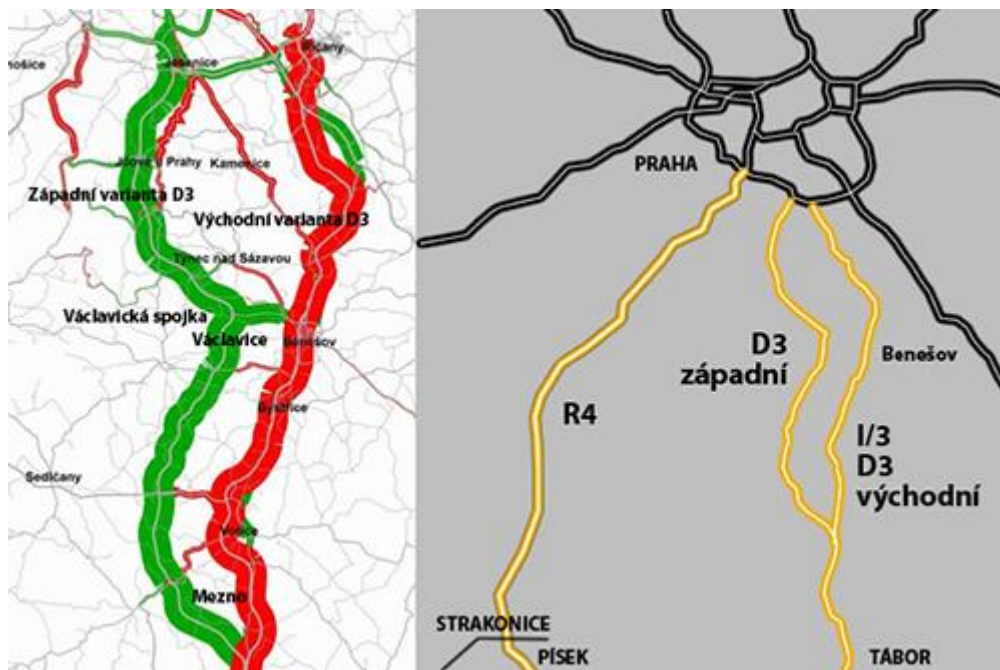
Ve smyslu dosavadní přípravy až do současné doby byly v oblasti Středočeského kraje zvažovány tři základní varianty:

- **nulová varianta** – varianta, kde nedojde k realizaci žádné ze staveb dálnice D3 ve Středočeském kraji, ale neúměrné přetěžování dálnice D1, zhoršující se dopravní podmínky na silnici I/3 a nárůst intenzity dopravy na silnicích II. a III. třídy jižně od Prahy vedlo k úplnému zamítnutí,
- **západní varianta** (dříve stabilizovaná) – tento investiční záměr byl zpracován k datu 9/2007 a následně schválen Ministerstvem dopravy ČR k 01/2008, trasa této varianty je uvedena v tabulce č. 20,
- **východní varianta** (dříve Promika) – trasa je vedena z napojení na SOKP mezi dálnicí D1 a obcí Říčany v souběhu s dálnicí D1 až k obci Mirošovice a odtud se odklání k jihu, kde kopíruje koridor stávající silnice I/3.

Na západní variantu již byla zpracována dokumentace pro územní řízení a dokumentace o posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb. Varianta byla v souladu s usnesením vlády ze dne 14. prosince 2005 zahrnuta do Územních plánů velkých územních celků Pražského regionu a Benešovska.

V roce 2006 byla zpracována dvě oznámení záměru pro západní variantu v I. etapě (stavby 0301, 0302 a 0303 v úseku Praha – Benešov) a II. etapě (stavby 0304 a 0305-I v úseku Benešov - Mezno). Ze závěrů zjišťovacích zařízení pro tyto záměry, vydané Ministerstvem životního prostředí, požadují zpracování dokumentace i požadavek na prověření variantního koridoru dálnice D3 přes Poříčí nad Sázavou (Promika) a dále nulové varianty. Díky tomuto požadavku došlo ke sloučení obou výše uvedených záměrů do jednoho záměru, který bude v celém úseku Praha – Mezno. Jedná se o dva koridory, ve kterých trasa dálnice může ještě variovat podle požadavků vznesených ve zjišťovacím řízení, případně požadavků Ministerstva životního prostředí. Oznamovatel zadal zpracování technické studie, řešící oba koridory s označením západní „Z“ (dříve stabilizovaná) a východní „V“ (dříve Promika).

Obrázek 11: Západní a východní varianta dálnice D3 ve Středočeském kraji



Zdroj: www.ceskapozice.lidovky.cz

Dokumentace k posouzení vlivů na životní prostředí neboli EIA byla podána dne 14. 1. 2011. Stanovisko Ministerstva životního prostředí bylo vydáno až o rok později a to 3. 2. 2012. Kladné stanovisko je avšak podmíněno splněním 172 podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví. Dle tohoto stanoviska je akceptovatelná realizace obou variant (varianta západní i východní) s tím, že varianta západní je výhodnější z důvodu méně významných negativních dopadů na veřejné zdraví. Krajský úřad proto rozhodl zvolit západní variantu, která je vedena z Jesenice přes Jílové, směrem na Neveklov a Mezno. Podle zástupců kraje je západní varianta ohleduplnější k životnímu prostředí a lépe propojitelná s ostatní dopravní sítí. Vydané stanovisko je nezbytné pro následná rozhodnutí, zejména pro územní rozhodnutí a stavební povolení. Dle informací z ŘSD k datu 27. 6. 2013 se řeší více variant úseků pro variantu západní. Níže bude uvedena tabulka s navrhovanými úseky západní varianty. [3]

Tabulka 20: Plánované úseky ve Středočeském kraji – varianta západní

ČÍSLO ÚSEKU	NÁZEV ÚSEKU	VARIANTY
0301	Praha – Jílové u Prahy	<p>Z1 – 8,9km</p> <p><i>Začátek úseku je napojen na Pražský okruh a pokračuje k obci Libeň (podél obce je navržen tunel dlouhý 1,3 km), přes Záhořanský potok a Sirotčí strouhu a dále v proluce chatové oblasti Kamenná Vrata a za lokalitou Svatováclavské lázně kříží silnici II/104 v rámci MÚK Jílové.</i></p> <p>Z2 – 9,2 km</p> <p><i>Hlavní rozdíl oproti Z1 je v přechodu přes Záhořanský potok. Trasa je zde posunuta o 200 m ve směru toku a to za soutok s Libeňským potokem. Odstraňuje se zásah do Sirotčí strouhy a eliminuje se dopad dálnice v chatové oblasti.</i></p>
0302	Jílové u Prahy – Hostěradice	<p>Z1 – 4,8 km</p> <p><i>Od MÚK Jílové trasa sleduje a několikrát křížuje silnici III/1044. Obec Luka pod Medníkem obchází po východním okraji a směřuje k obci Hostěradice, kterou obchází po západním okraji. V úseku silnice II/104 až k obci Luka p. M. jsou navrženy tři tunely. Údolí Sázavy je přemostěno mostem délky 1,025 km.</i></p> <p>Z2 – 4,6 km</p> <p><i>Z důvodu odporu vedení trasy Z1 v prostoru obce Luka p. M. je navržena trasa Z2, kde je v prostoru obce posunuta o 250 – 300 m východním směrem. Od Jílového prochází tunelem pod kopcem Hůrka a inundaci Sázavy přechází mostem o délce 0,8 km. Oproti Z1 má delší tunel o 0,55 km a kratší most přes Sázavu o 0,225 km.</i></p> <p>Z3 – 4,6 km</p> <p><i>Tato varianta uvažuje o propojení variant Z1 a Z2, tudíž je velmi blízká variantě Z2.</i></p>
0303	Hostěradice – Václavice	<p>Z1 – 11,2 km</p> <p><i>Od Hostěradic trasa vede lesním komplexem směrem na Netvořice. Před obcí Netvořice kříží silnici II/105. Dále trasa pokračuje severně od obce Netvořice až ke křížení se silnicí III/1057. Poté vede mezi obcí Dunávice a Dunávickým rybníkem. Za obcí Chrástany se stáčí k jihu směrovým poloměrem, jenž neodpovídá navrhované rychlosti. Tloskovský potok je přemostěn objektem dlouhým 0,1 km. V místě křížení silnice II/10513 je navržena MÚK Dunávice, kde je napojen silniční přivaděč do Týnce n. S. V úseku od Hostěradic po křížení II/105 jsou</i></p>

		<p>navrženy tři tunely. V místě křížení silnice II/105 je navržen most o délce 0,37 km a na konci úseku most přes údolí Brejlovského potoka o délce 0,66 km.</p> <p>Z2 - 11,5 km</p> <p>Od Hostěradic k silnici III/1057 je na základě připomínky snaha o eliminaci zásahů do lesních porostů. Tato varianta se odklání u Hostěradic západním směrem. Úbočí vrchu Na Korábu protíná 0,8 km dlouhým tunelem. Dále trasa pokračuje 0,562 km dlouhým mostem a stáčí se k silnici II/105 po západním úbočí kopce Veselý Vrch a v místě křížení přechází na variantu Z1. Toto je velmi finančně náročná varianta.</p> <p>Z3 - 11,5 km</p> <p>Tato varianta uvažuje o propojení variant Z1 a Z2 v úseku Hostěradic a Veselým Vrchem. Oproti Z2 by Z3 zkrátila tunel o 0,2 km.</p>
0304	Václavice - Voračice	<p>16,52 km</p> <p>Trasa začíná za napojením Václavické spojky na dálnici D3. Západně obchází Prostřední vrch a esovitě směřuje k silnici II/114. Dále vede k obci Maršovice, mostem překračuje silnici III/11444 a pokračuje v dostatečné vzdálenosti východně od Strnadice, Šebánovic a Minartic. Stavba končí za mimoúrovňovou křižovatkou Voračice.</p>
0305-I	<p>Voračice - Nová Hospoda: km 42,0 - 58,8 (16,8 km)</p> <p>Tento úsek zahrnuje 2 výjezdy a 5 velkých mostů.</p>	<p>16,83 km</p> <p>Úsek začíná křižovatkou u Voračic a trasa obchází obec Bezmíř, přechází potok Mastník velkým obloukovým mostem a pokračuje mezi obcemi Dědkov a Březina, kde se levým obloukem vyhýbá obci Mrákotice a stoupá k okraji Heřmaniček. Pravým obloukem obchází pásmo vodního zdroje Sedlec - Prčice. V souběhu s tratí ČD prochází lesem mezi Říkovem a Radíčí, přechází žel. trať a klesá do údolí Mastníku, kde je navržena estakáda. Dálnice dále míjí Horní Borek a pravým obloukem obchází Žibkov, Lažany a kříží původní silnici I/3, se kterou vytváří MÚK Mezno.</p>

Zdroj: autor dle podkladu z www.rsd.cz

10 Problémové okruhy při přípravě a realizaci dálnic

Výstavbový projekt je proces přeměny prvotní myšlenky dané v investičním záměru do plně funkční a provozuschopné stavby. Každou fází výstavbového projektu provází několik činností, které je nutno naplánovat, organizovat, financovat, kontrolovat a vyhodnocovat. Tyto fáze a činnosti jsou představeny níže v kapitole. Dále jsou uvedeny problémy s výkupy pozemků a členění tras na úseky pro zadávání.

10.1 Předinvestiční fáze

Předinvestiční fáze neboli také přípravná fáze probíhá od první myšlenky na investici do stavby přes rozhodování o optimální variantě projektu do rozhodnutí, zda projekt bude či nebude pokračovat. V této fázi je nejvyšší možnost ovlivnění výše nákladů včetně dalších vlastností produktu projektu a v poslední řadě eliminace rizik.

Tato fáze je charakterizována sběrem informací, jejich analýzou a vyhodnocením. Cílem je shromáždit rozhodující technické, ekonomické a jiné charakteristiky projektu, vyhodnotit je a rozhodnout o akceptovatelnosti a životaschopnosti daného projektu. Zpracovaná dokumentace musí být taková, aby byla dostatečným podkladem pro rozhodování. V této fázi je mnoho neznámých, které budou upřesněny až v navazující investiční fázi.

Investor si v této fázi vyjasňuje prvotní otázky, definuje cíle a stanovuje strategii postupu. Zpracovává investiční záměr, stanovuje rozsah potřeb, kvalitativní standart a s pomocí projektanta sestavuje orientační stavební program a na jeho základě provádí odhad pořizovacích nákladů stavby. Dále investor zajišťuje vhodný pozemek, způsob organizace a řízení výstavbového projektu výběrem subjektů zúčastněných na projektu. Na základě odhadu pořizovacích nákladů je možné modelovat varianty možných způsobů financování projektu. [6]

V tabulce č. 21 jsou uvedeny typické činnosti pro předinvestiční fázi.

Tabulka 21: Některé činnosti předinvestiční fáze

Studie příležitostí	Definování řady příležitostí, u kterých lze předpokládat, že budou pro investora zajímavé
Studie potřeb	Průzkum za účelem uplatnění výstupů projektu na trhu
Architektonická studie stavby	
Studie proveditelnosti	Shrnuje všechny technické, technologické, ekonomické, finanční informace, které jsou zapotřebí pro kvalifikované rozhodnutí o realizaci nebo zamítnutí projektu
Průzkum trhu	

Zdroj: autor dle podkladu z Managementu staveb [6]

10.2 Investiční fáze

Investiční fáze je dělena na etapu investiční a realizační přípravy a na etapu realizace. Nejprve je popsána etapa investiční a realizační přípravy a poté realizace.

10.2.1 Investiční a realizační příprava

Je to časové období mezi kladným investičním rozhodnutím o realizaci výstavbového projektu přes jeho organizování, uzavírání smluv, časové a finanční plánování až po zpracování dalších stupňů projektové dokumentace. Klíčový bod této etapy je vydání stavebního povolení.

Provede se podrobná analýza schválené koncepční varianty řešení projektu z předinvestiční fáze. V této fázi se definitivně rozhoduje o rozpočtových nákladech stavby a financování, také dochází k dořešení organizace výstavby z pohledu investora

do podrobností potřebných k uzavření potřebných smluv pro realizaci stavby a v neposlední řadě se upřesňují termíny výstavby.

Investor bude provádět výběr dodavatele stavby formou výběrového řízení nebo přímým určením. Výběrové řízení může být na veřejnou zakázku, která je financována z veřejných rozpočtů, nebo je to zakázka financována ze soukromých zdrojů, kde závisí na investorovi, jakým způsobem si dodavatele stavby vybere. [6]

10.2.2 Realizace

Etapa realizace je časové období od předání staveniště, provedení výstavby, její dokončení a uvedení stavby do užívání. Tato etapa končí vydáním kolaudačního souhlasu či oznámením o užívání stavebnímu úřadu.

Tento proces probíhá v několika krocích:

- předání staveniště investorem dodavateli,
- vlastní výstavba,
- kontrola – investor i dodavatel sleduje průběh a kvalitu provedených prací dle časových a finančních plánů,
- předání a převzetí díla – od dodavatele k investorovi,
- v případě vad a nedodělků, jejich odstranění ve smluvené lhůtě,
- vyhotovení dokumentace skutečného provedení stavby a fotodokumentace.

Na konci etapy realizace se provede finanční vypořádání, kde dokladem pro závěrečné vyúčtování je konečná faktura, ve které je uvedena celková cena stavby, rekapitulace již zaplacených záloh a dílčích faktur a konečná fakturovaná částka. [6]

10.3 Výkupy pozemků

Výstavba dálniční sítě a vlastně všechny větší stavby v České republice jsou spojeny s nářky na obstrukce majitelů nemovitostí, kteří svůj majetek odmítají prodat pro blaho ostatních.

V posledních letech se ale stát a zákonodárci několikrát pokusili o změnu pravidel výkupu pozemků pro tyto účely. Výsledkem jejich snažení byla taková právní úprava, která

byla údajně retardérem výstavby. Reakcí na tuto úpravu je novela zákona o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, která je platná od července 2014. O této reakci bude více informací v kapitole 12.2.2.

Zpravidla se dálnice a i jiné veřejně prospěšné stavby staví na zemědělské půdě a k tomu se vžilo ocenění pozemku a náhrada za něj s označením „pole za pole“. Ve většině případů se vlastníci pozemků bouří a nechtějí podepisovat smlouvy o prodeji kvůli nízkým cenám. Další důvod, proč nepřistoupit na prodej pozemku je, že je vlastníkovi znehodnocen pozemek tím, že je odkoupena jen jeho část (prostředek nebo naopak zbyde jen nevyužitelný kousek pozemku). Na druhou stranu je ale výhodnější uzavřít smlouvu se stavebníkem, než se nechat vyvlastnit.

Pokud je ale nutné rychleji vykoupit potřebné pozemky, tak nejlepším řešením je bezpochyby navýšení ceny. Není lepší provést před výstavbou komplexní pozemkovou úpravu, když není stát schopen nabídnout dostatek pozemků ke směně místo výkupu. Může se tak vyjednávat s vlastníky bez arogance, vstřícně a bez průtahů, čehož se snažíme docílit. Další otázka je, zda je stavebník schopen zohlednit požadavky majitelů týkajících se nepříznivých dopadů na zbývající majetek, tj. např. vykoupit i znehodnocené části pozemku. [32]

10.4 Členění trasy na úseky pro zadávání

Členění trasy na úseky pro zadávání neboli „salámová metoda“, je velice často kritizovaným aspektem, co se týče výstavby dálnic a rychlostních silnic. Princip této metody spočívá v tom, že plánovaná dálnice je rozdělena do několika úseků, většinou po cca 12 km, každý tento úsek je plánován, posuzován a stavěn zvlášť, většinou téměř nezávisle na ostatních navazujících úsecích. Tím nastává děj, který se velmi často stává. Několik souvislých úseků je již dokončeno a provozováno, ale u navazujících a zcela klíčových úseků pro dopravu, není ještě vůbec známo, kudy vlastně povedou, či zda budou vůbec schváleny. Otázkou pak je, zda je tato metoda vhodnou při výstavbě dálnic nebo by se měl raději změnit způsob výstavby dálnic.

Nedostavěné, navazující a klíčové úseky jsou ve většině případů z ekologického hlediska ty nejcitlivější. Jako příklad si můžeme uvést dálnici D8, která vede

přes Chráněnou krajinnou oblast České Středohoří, dálnici D3 přes Posázaví či rychlostní silnici R35 u Chráněné krajinné oblasti Český Ráj. Když je většina úseků postavena a provozována, tak je obecně kladen silný nápor na dostavbu zbývajících úseků. Tento tlak přichází jak ze strany investora, tak dopravců, politiků, státních úředníků, medií, obcí a také ze strany veřejnosti. Jsou to sice úseky klíčové, ale na druhou stranu velmi citlivé pro ekologii a v této chvíli spor o dálnice dosahuje svého vrcholu.

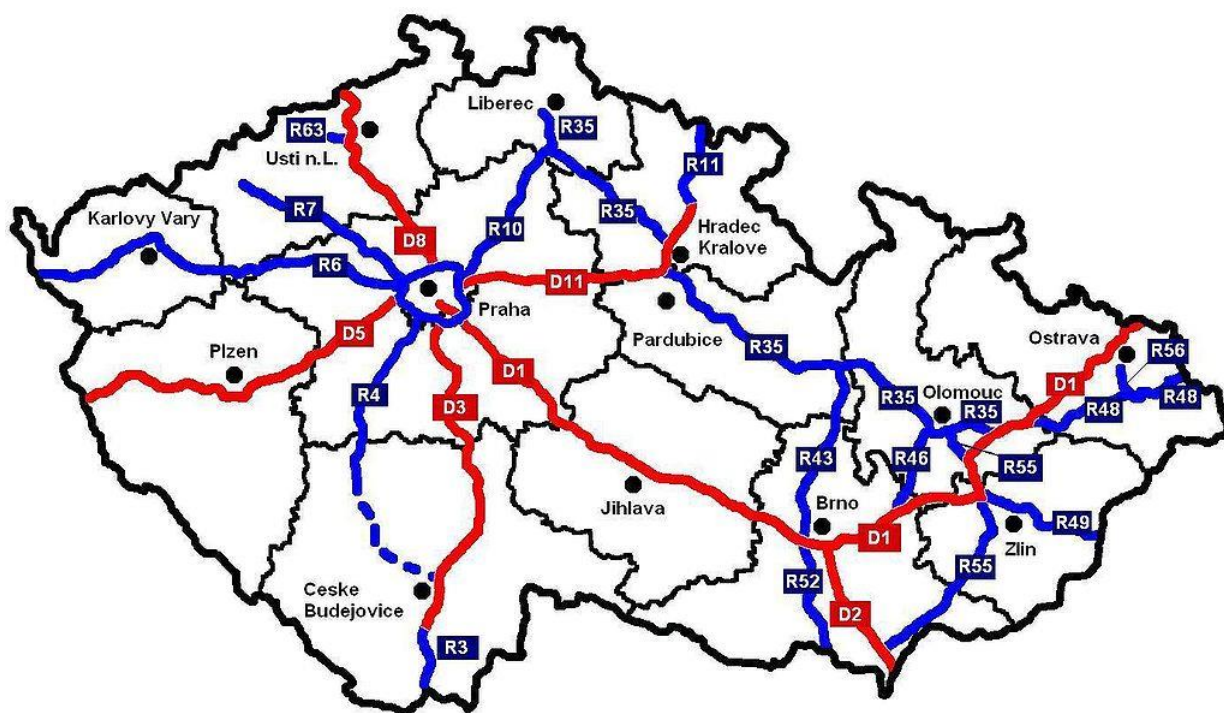
Mohl by nastat problém v případě, kdyby odpůrci problematického úseku se svou kritikou uspěli a nakonec se tyto úseky nepostavily. Dosud se to u nás nestalo, ale mělo by se počítat i s možností, kdyby taková situace nastala. Otázkou by bylo, co by se pak dělo s postavenými a provozovanými úseky. Mohly by to být naddimenzované nebo dokonce úplně zbytečné a z hlediska ekonomického, zcela neekonomické úseky, protože by dálnice končila tzv. „v polích“ a sloužila by jen k minimálnímu množství dopravy mezi několika městy či obcemi, místo toho, aby sloužila jako dálkový tranzit s vysokými provozními intenzitami tak, jak byla navržena a postavena.

Další nevýhodou tohoto postupu přípravy a výstavby je, že se prodlužuje a komplikuje příprava celé dálnice. Není to však trend dnešní doby, jak si někdo může myslet, takto se totiž dálnice v Česku staví již od 60. let 20. století, což je tradice více jak 40 let stará a nejspíše je čas na změnu. [33]

11 Návrh matice výstavby a oprav dálnic a rychlostních silnic

Důležitou součástí výstavby silnic a dálnic v České republice je jejich plán. Tento plán vypracovává Ministerstvo dopravy a předkládá ho ke schválení Vládě ČR. Vypracování přehledu dopravních projektů, které se chystají v nejbližší době rozestavět, vychází ze schváleného rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. V této kapitole je uveden plán výstavby dálnic a rychlostních silnic pro rok 2015, na který je aplikovaná matice možnosti výstavby úseků při různých finančních částkách.

Obrázek 12: Dálnice a rychlostní silnice v ČR



Zdroj: www.cs.wikipedia.org

Tabulka 22: Plánované úseky se zahájením v roce 2015

NÁZEV ÚSEKU	NÁKLADY (tis. Kč)
D1 PŘEROV – LIPNÍK	6 890 885
D3 BOŠILEC – ŠEVĚTÍN	2 941 776
D3 ŠEVĚTÍN – BOREK	2 506 929

D11 HRADEC KRÁLOVÉ – SMIŘICE	9 644 291
D1 MODERNIZACE HVĚZDONICE – OSTŘEDEK	735 000
D1 MODERNIZACE PSÁŘE – SOUTICE	1 004 000
D1 MODERNIZACE MĚŘÍN – V. MEZIRÍČÍ	1 350 000
D1 MODERNIZACE V. BÍTEŠ – DEVĚT KRÍŽŮ	791 730
D1 MODERNIZACE OSTROVAČICE – KÝVALKA	675 000
D1 SSÚD MIROŠOVICE	310 358
R1 510 SATALICE – BĚCHOVICE, OPRAVA	232 320
R7 POSTOLOPRTY – MÚK BITOZEVES	499 750
R35 ČASY – OSTROV	5 581 437
R35 OPATOVICE NAD LABEM - ČASY	6 822 323
R49 HULÍN – FRYŠTÁK	8 932 348
R55 OTROKOVICE OBCHVAT JV	1 307 128
R56 FRÝDEK MÍSTEK – PŘIPOJENÍ NA R48	1 241 799
R48 FRÝDEK MÍSTĚK – OBCHVAT	5 244 598
R48 RYBÍ – MÚK RYCHALTICE	3 807 102
CELKEM ZA ROK 2015	60 518 774

Zdroj: autor dle podkladu z www.rsd.cz

Na podkladu těchto plánovaných úseků pro rok 2015 je sestavena matice možné výstavby pro tři případy cen. Cena „A“ je taková, která vychází z celkových nákladů pro rok 2015 a tudíž je umožněna výstavba všech plánovaných projektů. Druhý případ ceny „A - x“ označuje částku „A“, která bude snížena o částku „x“. Z toho vyplývá, že bude muset být posouzeno, které projekty budou mít přednost výstavby před ostatními. Poslední částka je nazývána jako pesimistická varianta. Pro vysvětlení jde o případ, kdy se státu přihodí nějaká nepředpokládaná událost, jako například povodně, a finance se budou muset investovat jinam než do výstavby dálnic. Ve výsledku připadá v úvahu možnost výstavby těch úseků, které jsou nejméně finančně náročné.

Tabulka 23: Matice možné výstavby dálnic a rychlostních silnic při různých hodnotách dostupných financí

NÁZEV ÚSEKU	A	A-x	PESIMISTICKÁ VARIANTA
D1 PŘEROV – LIPNÍK	x		
D3 BOŠILEC – ŠEVĚTÍN	x	x	
D3 ŠEVĚTÍN – BOREK	x	x	
D11 HRADEC KRÁLOVÉ – SMIŘICE	x		
D1 MODERNIZACE HVĚZDONICE – OSTŘEDEK	x		x
D1 MODERNIZACE PSÁŘE – SOUTICE	x		x
D1 MODERNIZACE MĚŘÍN – V. MEZIRŘÍČÍ	x		x
D1 MODERNIZACE V. BÍTEŠ – DEVĚT KRÍŽŮ	x		x
D1 MODERNIZACE OSTROVAČICE – KÝVALKA	x		x
D1 SSÚD MIROŠOVICE	x	x	x
R1 510 SATALICE – BĚCHOVICE, OPRAVA	x	x	x
R7 POSTOLOPRTY – MÚK BITOZEVES	x	x	x
R35 ČASY – OSTROV	x	x	
R35 OPATOVICE NAD LABEM - ČASY	x	x	
R49 HULÍN – FRYŠTÁK	x		
R55 OTROKOVICE OBCHVAT JV	x	x	x
R56 FRÝDEK MÍSTEK – PŘIPOJENÍ NA R48	x	x	x
R48 FRÝDEK MÍSTĚK – OBCHVAT	x	x	
R48 RYBÍ – MÚK RYCHALTICE	x	x	

Zdroj: autor

Z tabulky vyplývá, že při nedostatku financí na všechny plánované úseky dálnic a rychlostních silnic přichází na řadu rozhodování, který úsek dostane přednost. Mělo by být posuzováno, jaká je připravenost úseku, dále jeho využitelnost (např. ulehčení dopravy), technologická a ekonomická náročnost. Podobnou matici by si mělo Ministerstvo dopravy vytvářet při schvalování úseků pro výstavbu a postupně ji aktualizovat a upravovat dle případných souvisejících okolností během roku.

12 Eliminace rizik na připravovaných úsecích

Riziko znamená hrozbu, potenciální problém či možnost selhání a neúspěchu, ale na druhou stranu to může být příznivá vyhlídka nebo šance. V této kapitole je uvedeno, co to je riziko a jak ho můžeme řídit. Dále je uvedeno, jaká rizika mohou při výstavbách nastat, jak se jim vyvarovat či je alespoň zmírnit.

12.1 Riziko

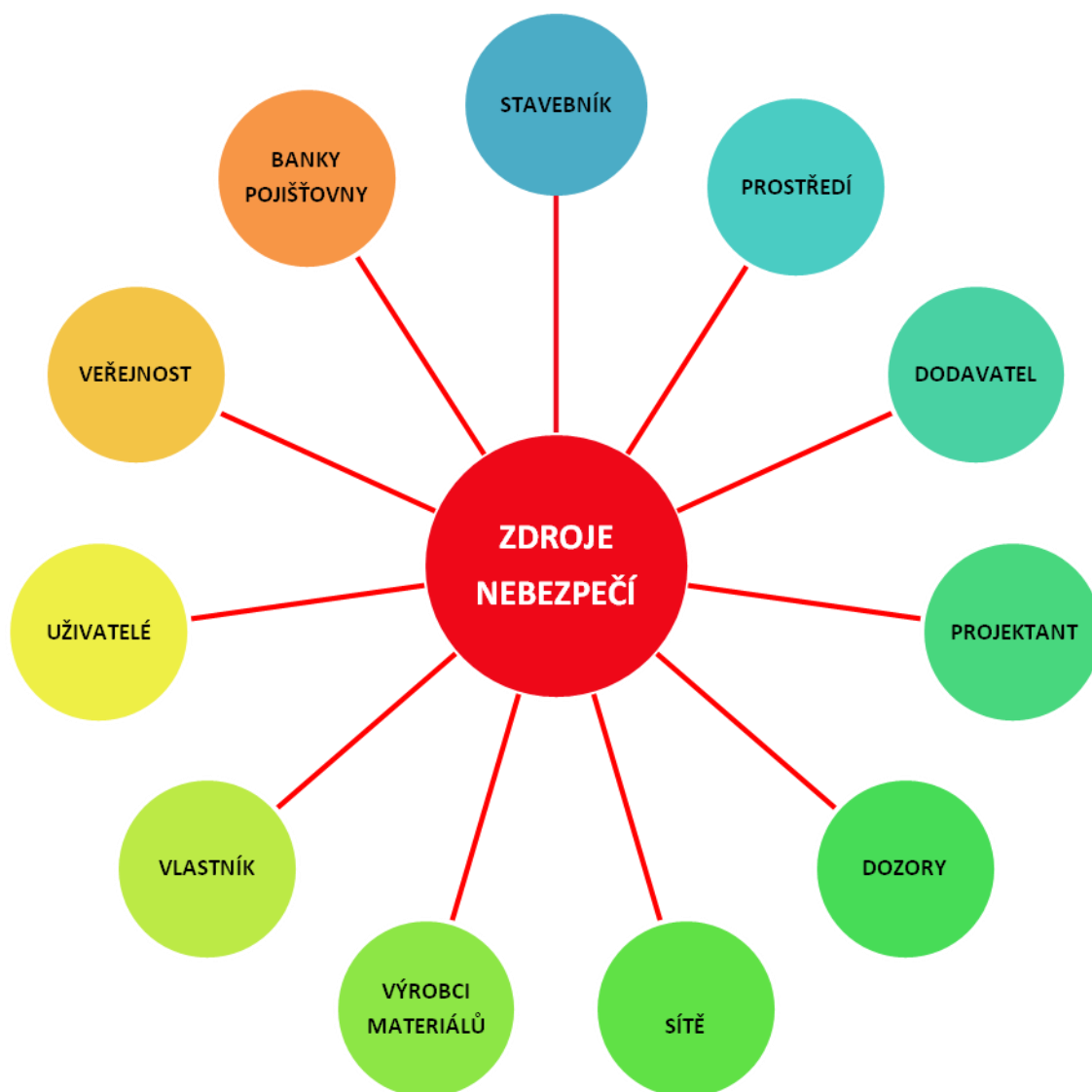
Riziko a nejistota tvoří neoddelitelný aspekt investičních projektů a jsou významnou složkou investičního rozhodování. Je zřejmé, že riziko nelze zanedbat ani u projektu malého rozsahu, natož u větších jako jsou dálnice, vzhledem k celkovému rozsahu podnikatelské činnosti firmy či připravovaného investičního záměru.

Hodnocení rizik investičního projektu je poměrně mladou disciplínou, ale o to důležitější je, že umožňuje projekt analyzovat po všech stránkách výskytu komplikací a zaujmout taková opatření, aby byla tato rizika v co největší míře eliminována. Zanedbáním analýzy opatření na snížení rizika k jednotlivým rizikům, by mohlo vést ke komplikacím, které mohou vzniknout v průběhu realizace projektu a z toho plynoucí prodloužení termínu realizace, možné navýšení nákladů či snížení kvality výsledného produktu. [34]

Pro příklad u projektu výstavby dálnice mohou být zdroji nebezpečí tyto zdroje:

- *investor, developer, stavebník, projektant, hlavní dodavatel, subdodavatel, dozory, dodavatelé komunikačních zařízení, státní správa, konkurence stavebního dodavatele, vlastníci nemovitostí, tržní spekulanti, ekologické iniciativy, veřejnost obecně, příroda ve všech svých projevech, kombinace „člověk a příroda“ (svahové sesuvy) a mnohé další.*

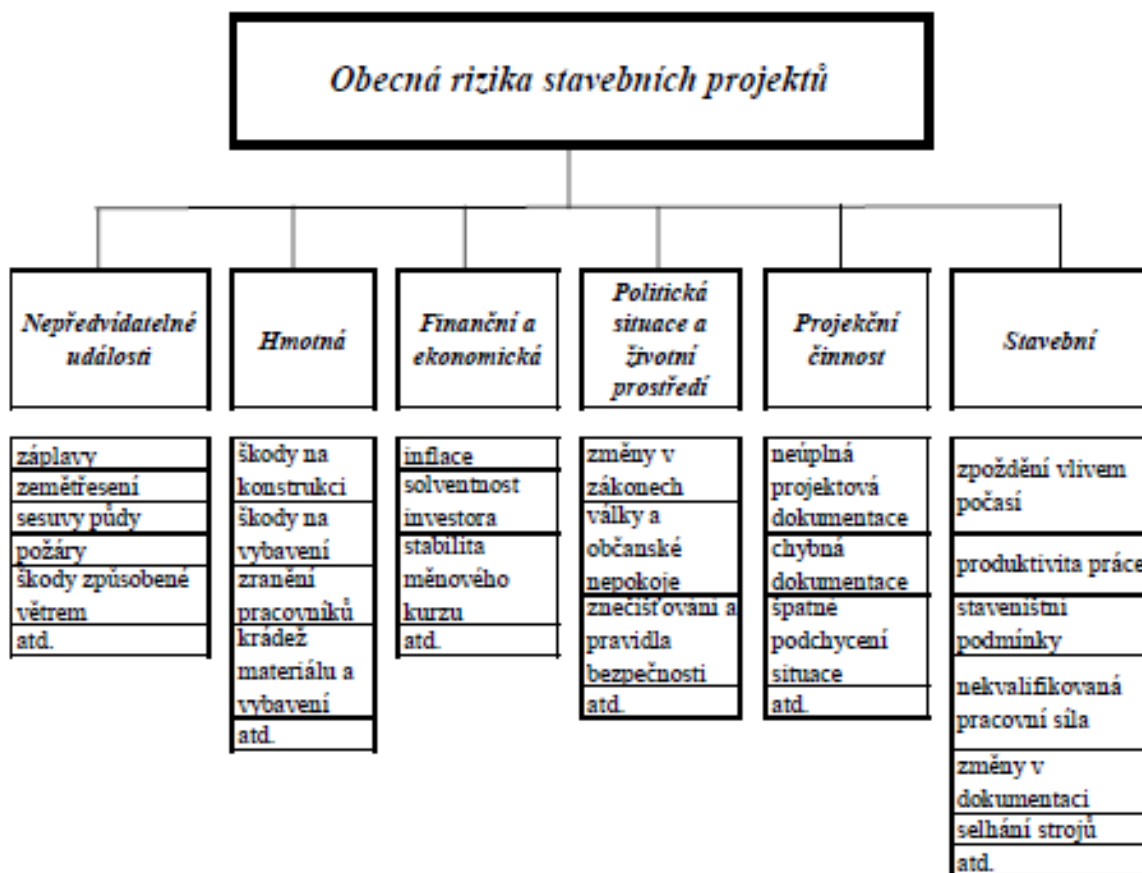
Obrázek 13: Příklady zdrojů nebezpečí rizika



Zdroj: autor

Když budeme uvažovat o riziku ve stavebnictví, tak stavebnictví je specifické odvětví národního hospodářství a stavební výroba je charakterizována vysokými nároky na časovou posloupnost a dodržení technologických návazností. Stavební činnost je již svým charakterem riziková oblast podnikání a každá zakázka s sebou přináší řadu rizik. Některá rizika nelze předvídat ani ovlivňovat, ale existují i taková, která eliminovat lze. Některá obecná rizika stavebních projektů budou uvedena na obrázku č. 15.

Obrázek 14: Obecná rizika stavebních projektů



Zdroj: www.fce.vutbr.cz

12.1.1 Řízení rizika

Základním cílem řízení rizika projektu je navýšení pravděpodobnosti jejich úspěchu a minimalizace nebezpečí jejich neúspěchu, který by mohl ohrozit finanční stabilitu firmy či vést k jejímu případnému úpadku.

Práce s rizikem a nejistotou by se měla prolínat celou přípravou projektu od jeho začátku až do jeho závěrečného rozhodnutí o přijetí projektu a jeho realizaci zamítnutí z důvodů, že jeho ekonomická výhodnost nás neuspokojuje, což znamená, že je jeho riziko příliš velké.

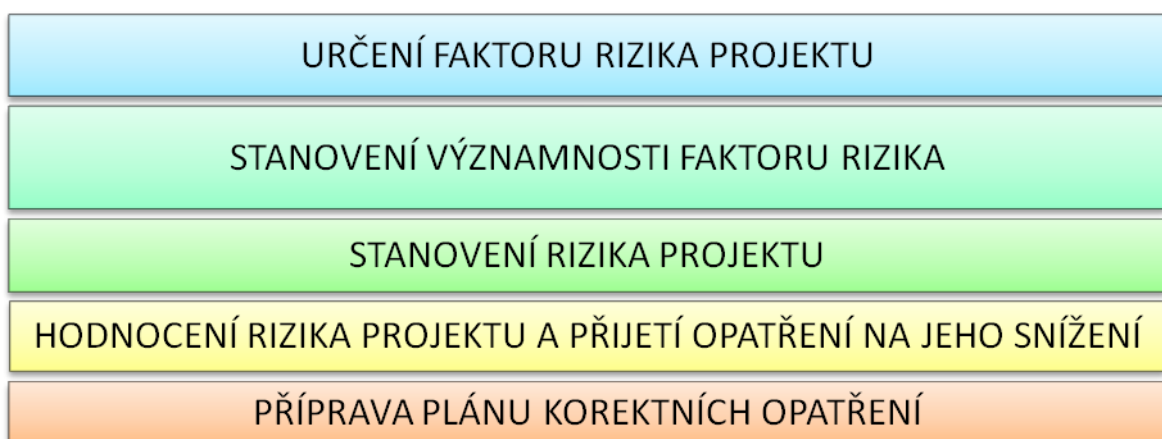
Cílem řízení rizika projektu je zjistit:

- „které faktory (nákladové položky, poptávka, prodejní ceny, měnové kurzy, úrokové sazby) jsou významné a budou nejvíce ovlivňovat riziko daného projektu, popřípadě, které faktory jsou málo důležité a lze je i zanedbat,
- jak je velké riziko projektu a zda je ještě přijatelné či je již nepřijatelné,
- jakými opatřeními je možné snížit riziko projektu na přijatelnou, ekonomicky účelnou míru či je zcela eliminovat.“ [34]

Základem řízení rizika je určitý systematický postup práce s rizikem a nejistotou směřující k navýšení kvality přípravy a hodnocení projektu. Řízení rizika může být podpořeno tak, že bude využito některých nástrojů rizikového rozhodování, které pochopitelně vede k prohloubení a zvýšení jeho účinnosti. Předpokladem je, aby se přípravy projektu účastnil specialista, který je vybavený potřebnými znalostmi a zkušenostmi a může být buď členem zpracovatelského týmu, nebo externím poradcem.

Řízení rizika projektu lze dělit do těchto fází, které jsou znázorněny v obrázku č. 16. První tři fáze řízení rizika zahrnují určení rizikových faktorů, stanovení jejich významnosti a určení rizika projektu, které se dá souhrnně označit jako analýza rizika projektu, a další fáze se dají označit jako vlastní řízení rizika projektu. [34]

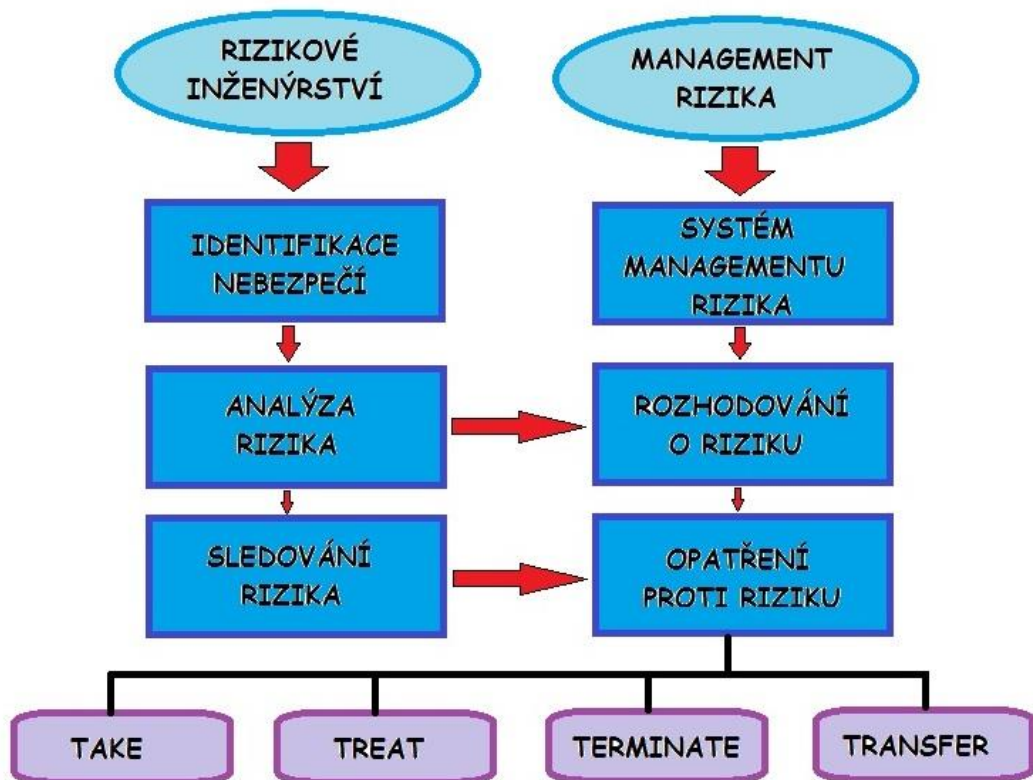
Obrázek 15: Fáze řízení rizika projektu



Zdroj: autor dle podkladu Riziko [34]

Riziko vyjadřuje možnost vzniku škody nebo ztráty. Ke zmírnění následků rizik se zavádí systém řízení rizik, který se zabývá identifikací, analýzou a vyhodnocením rizik. Nyní budeme vycházet z obrázku č. 16, kde je znázorněno, jak se postupuje při ovládní rizika.

Obrázek 16: Ovládní rizika



Zdroj: autor dle podkladu od M. Tichého [35]

Rizikové inženýrství převládá prvky technického, matematického modelování, pravděpodobnostních analýz, finitní matematiky a jiných převážně exaktních vědních disciplín. Obecně řečeno, zabývá se technickými stránkami problémů rizik a jejich hodnocením a dále je jeho součástí velmi důležitá analýza rizika.

Management rizika dominuje ekonomickými přístupy k problémům vystaveným nejistotám či neurčitostem a je zaměřen na stránky řízení a ekonomiku organizací.

Častou otázkou bývá, jak rozlišit tyto dva obory, nebo který má být nadřazen tomu druhému. Je velmi obtížné jednoznačně odpovědět, jelikož bez rizikového inženýrství by

nebylo možné analyzovat riziko a naopak bez rizikového managementu by práce rizikových inženýrů postrádala smysl. Management rizika přejímá od rizikového inženýrství výsledky a na druhou stranu, rizikové inženýrství bere z managementu rizika podněty a požadavky. Rozdíl obou oborů se zobrazuje v jejich cílech. Stručně řečeno, cílem rizikového inženýrství je dávat podklady k rozhodování o riziku a cílem managementu rizika je ovládat riziko a rozhodovat o něm, vytvořit cesty a postupy k omezení či vyloučení dopadů nepříznivých událostí.

„Cílem managementu rizika je zajistit dodržení rozpočtu a lhůty projektu. Dále má specifické postavení a to chránit současný a budoucí majetek osoby doporučeními:

- k omezení možných ztrát dříve, než k nim dojde,
- k financování možných katastrofických ztrát vyvolaných zejména
 - vyšší mocí,
 - lidskými chybami a omyly,
 - rozhodnutími soudů.

Zásadou managementu rizika musí být především proaktivní ovládání možných ztrát, které směřují k omezení četnosti realizací nebezpečí a zmenšení jejich závažnosti. K metodám managementu rizika patří retence rizika, smluvní nepojistný přenos rizika, ovládání ztrát a přenos rizik pojištěním nebo ručením. Náplní tohoto managementu je:

- zjišťování pasivních a aktivních nebezpečí,
- odhad rizik,
- rozhodování o riziku,
- identifikace celkového rizikového zatížení osoby,
- ovládání nebezpečí a rizik,
- sledování realizací nebezpečí,
- vykazování nákladů spojených s realizací nebezpečí,

- informační podpora rozhodování osoby v rozsahu její působnosti.“ [35]

Management rizika je vnitřní potřebou organizace a je vyvolán vnějšími požadavky nebo jinými aktivními podněty. Pro příklad jimi mohou být investoři, zákazníci, banky, pojišťovny a ručitelé či auditoři. Management rizika je vyžadován i komerčním prostředím, kde má za cíl zlepšit image a rating organizace a získat výhodu pro konkurenci, která rizika neřídí. [35]

Při rozhodování mohou být uplatněny tři základní managementy. Strategický management, operační management a management rizika. Nyní si vysvětlíme vztahy mezi těmito managementy na příkladu.

Strategický management se zabývá rozhodováním o základních principech budoucího konání nebo nekonání.

- *Příklad: Rozhodování Ředitelství silnic a dálnic, zda v dalším roce bude pokračovat ve výstavbě dálnice D3 ve směru Veselí nad Lužnicí - Dolní Dvořiště nebo s výstavbou ve Středočeském kraji.*

Operační management navazuje na strategické rozhodnutí. Jeho smyslem je naplnit cíle, které vyšly ze strategického managementu.

- *Příklad: Ředitelství silnic a dálnic se rozhodlo pro výstavbu dálnice D3 ve směru Veselí nad Lužnicí - Dolní Dvořiště ve strategickém managementu. Nyní v operačním managementu budou vyhledávat zhotovitele stavby a rozhodovat o druhu financování stavby.*

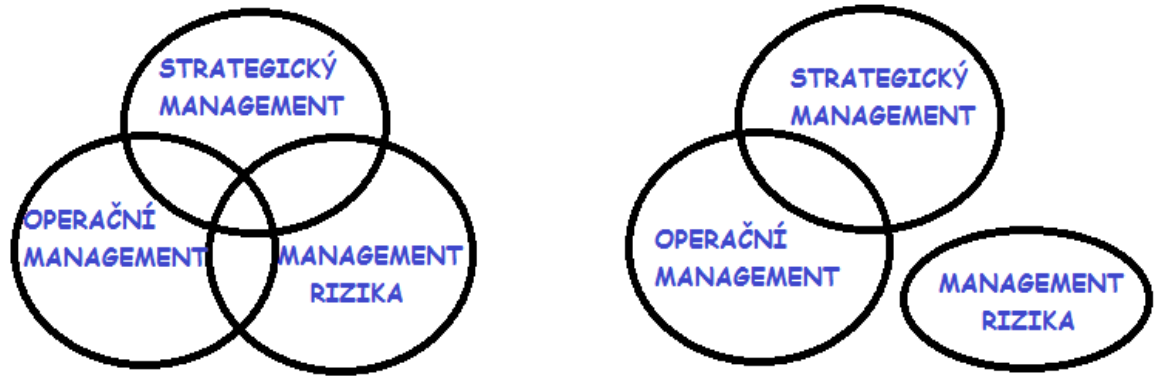
Management rizika předchází a ovlivňuje oba předešlé managementy. Jeho smyslem je identifikovat a analyzovat ve strategickém managementu nebezpečí, které hrozí zamýšleným nebo probíhajícím procesům.

- *Příklad: V tomto případě můžeme mluvit o problémech s výkupy pozemků, s posudky na ochranu životního prostředí nebo technologickou či finanční náročností stavby.*

Optimální řešení vztahu těchto tří managementů je takové, kdy se každému přisuzuje stejná úroveň závažnosti, i když co do pravomocí a povinností je každý zatížen nebo vybaven zcela rozdílně. Pokud je některý management potlačen nebo dokonce zcela opomenut, dochází při rozhodování k poruchám. Na obrázku č. 18 je znázorněno správné

uspořádání, kdy je management rizika součástí řízení organizace a dále je znázorněno chybné uspořádání, kdy je management odtržen od řízení organizace a je samoučelný. [35]

Obrázek 17: Vztahy tří managementů



Zdroj: autor dle podkladu M. Tichého [35]

Postupy managementu rizika jsou prakticky již kodifikovány v normativní publikaci PMBOK 2004 (Project Management Body of Knowledge – nepřekládá se), která je mezinárodně uznávaný standard pro řízení projektů a současně normou ve Spojených státech amerických. Uvádí, že management rizika je součástí projektového managementu a je definován výčtem šesti na sebe navazujících kroků:

- ✓ **„Plánování managementu rizika projektu** – stanovení cílů analýzy rizika, rozhodování o podrobnosti, hloubce a šířce postupů, které se následně použijí k vyšetření nebezpečí a rizik projektu.
- ✓ **Identifikace nebezpečí** – identifikace segmentů projektu vystavených nebezpečím, zdrojů nebezpečí a souběhu segmentů se zdroji, odhad závažnosti nebezpečí.
- ✓ **Kvalifikace nebezpečí** – odhad závažnosti nebezpečí pro jeho kategorizaci, v tomto kroku se vyčlení nebezpečí z rozhodování o riziku, která jsou běžně ovladatelná či nejsou obvyklá.

- ✓ **Kvantifikace rizik** – odhad pravděpodobností, expertní analýzy, popř. výpočet rizika pro nebezpečí, která nebyla v kroku tři vyňata z rozhodování o projektu.
- ✓ **Rozhodování o riziku** – rozhodování s cílem minimalizace/optimalizace nákladů spojených se souborem nebezpečí hrozících projektu, pojištění, rozpočtové a jiné rezervy, optimalizace portfolia rizik, sestavení map nebezpečí nebo rizik.
- ✓ **Sledování a hodnocení realizací scénářů nebezpečí** – analýza průběhu a příčin následků událostí, jimž se zabránilo, přestože bezprostředně hrozily, závěry pro korekci plánování managementu rizika, hodnocení účinnosti managementu rizika.“ [35]

PMBOK 2004 nevznikl jako výsledek práce z akademických pracovišť nebo normalizačních institucí, ale jako dokument shrnující zkušenost praktických manažerů rizika a projektových manažerů. [35]

12.1.2 Opatření na eliminaci rizik

Pro volbu opatření proti riziku musíme zkoumat mnoho okolností, především finanční a lidské zdroje, které má rozhodovatel k dispozici, a dále závisí na proveditelnosti opatření. Mnohá rizika se prostě omezit či dokonce odstranit nedají. Existuje celá řada postupů, ale většina se dá přiřadit k některé ze čtyř strategií rozhodování o riziku, které jsou znázorněny v obrázku č. 17. Jsou jimi:

- **Strategie „TAKE“** – neboli „převzmi“
 - Převzetí rizika spočívá v tom, že je rozhodovatel srozuměn s náklady, které mohou vzniknout realizací nebezpečí. Následky realizace nebezpečí pak realizuje rozhodovatel z vlastních rezerv.
- **Strategie „TREAT“** – neboli „ošetři“
 - Zde má riziko základní tři formy. První formou je prevence, která rozlišuje proaktivní přístup, kde cílem je předejít nebezpečí zamezením jeho vzniku a reaktivní přístup, kde cílem je být připraven na realizaci nebezpečí.
 - *Jako příklad proaktivní prevence může být, zajištění skalní stěny v silničních zářezech, tak aby nebylo možné uvolňování kamene. Reaktivní prevencí pak*

bude, že se nebude proti padání kamene nic dělat a označí se úsek vhodnou dopravní značkou.

- Druhou formou je diverzifikace rizika, které spočívá v přestavbě portfolia rizik. Podstatou diverzifikace je rozčlenění koncentrované činnosti projektu na několik rozptýlených činností.
 - Třetí formou je alokace rizik, kterou rozumíme účelné přidělení rizik projektu osobám, které se ho zúčastňují. Rozlišují se dva přístupy pro alokaci rizik. Centralizace rizik, kdy se všechna rizika projektu soustředí u jediné osoby a decentralizace rizik, kde riziko nese vždy ta osoba, která je schopna ho nejúčinněji ovládat.
 - *Příkladem decentralizace rizik ve výstavbových projektech jsou zakázky typu design-build nebo zakázky typu PPP.*
- **Strategie „TRANSFER“** - neboli „předej“
 - Přenesení rizika na třetí osobu má několik variant, kde jejich podstatou je poskytnutí nějaké úplaty za převzetí rizika osobě, která je ochotna nebo má dokonce komerční zájem o převzetí rizika. Obecně jde o nějakou formu zálohování procesu třetí osobou.
 - *Pro příklad si můžeme uvést, že přeneseme riziko na pojistitele, například pojištění stavby proti krádeži.*
 - **Strategie „TERMINATE“** – neboli „ukončí“
 - Eliminace rizika takovým způsobem, že ukončíme projekt z obavy před realizací scénářů nebezpečí, je krajní strategií. Rozhodovatel na sebe bere riziko neúčasti na riziku, které může vést k hospodářským ztrátám. [30]

12.1.3 Členění rizik

Příprava investic je zatíženou řadou rizik, a proto je důležité vše pořádně prozkoumat a vyřešit před začátkem výstavby projektu. Obecně musíme rozlišovat rizika:

- **vnější** – nezávisející na činnosti či nečinnosti osob, jež jsou jim vystaveny,
- **vnitřní** – zdroj rizika je sama osoba jim vystavená.

Nyní je uvedeno členění rizik podle jejich věcné náplně.

- **Technicko-technologická** – aplikace výsledku vědecko-technického rozvoje, který vede k neúspěchu vývoje nových výrobků a technologií, nezvládnutí technologického procesu spojeného s poklesem výrobní kapacity.
- **Výrobní** – charakter omezenosti čili nedostatek zdrojů různé povahy (materiálu, surovin, energií, pracovních sil), které mohou ohrozit průběh výrobního procesu a jeho výsledky. Příčinou některých výrobních rizik mohou být nedostatky a poruchy na straně dodavatele. Dále sem lze zařadit rizika vyplývající z chyb a nedostatků inženýrsko-technického řešení projektu, který se může projevit vzrůstem nákladu na opravy a údržbu.
- **Ekonomická** – zahrnuje širokou paletu nákladových rizik, které jsou vyvolávány růstem cen surovin, materiálu, energií, služeb a dalších nákladových položek. V důsledku těchto rizik mohou být překročeny plánované náklady a nedosažení hospodářského výsledku a tím i k ekonomické efektivnosti projektu.
- **Finanční** – spojení s dostupností zdrojů financování, nepříznivými změnami úrokových sazeb při užití úvěru s pohyblivými úrokovými sazbami, změnami měnových kurzů.
- **Legislativní** – podnětem je obvykle hospodářská a legislativní politika vlády (např. změna zákona na ochranu životního prostředí).
- **Politická** – zahrnují stávky, války, teroristické akce, rasové nepokoje, které jsou zdrojem politické nestability i změn politických systémů.
- **Strategická** – vyplívají ze špatného strategického rozhodnutí. Vyskytují se během etapy výstavby, tak při provozu. Následkem nevyužití maximálního výkonu projektu jsou vícenáklady, nižší zisk, slabší odolnost vůči konkurenci.

- **Environmentální** – mohou být v podobě nákladů na odstranění škod na životním prostředí, nákladů s uvedením projektu do souladu se zpřísněným opatřením na ochranu životního prostředí či ztrát spojených s nuceným ukončením projektu.
- **Spojená s lidským činitelem** – rizika z určité úrovně zkušeností a kompetence všech subjektů, které se angažují do projektu. Nejvýznamnější jsou rizika managementu, který je jedním z rozhodujících faktorů úspěšnosti projektů, jehož malá kompetence vedoucí k chybám a nedostatkům v organizaci a řízení projektu je pak častou příčinou pro jeho neúspěch.
- **Informační** – informační systém a data vztahující se k projektu, kde jejich nedostatečná ochrana může vést ke zneužití interními a externími subjekty s negativními dopady na projekt.
- **Zásahy vyšší moci** – havárie výrobních zařízení, živelné pohromy různého druhu (povodně, zemětřesení, výrazné změny klimatu), v poslední době jde i o nezanedbatelné riziko teroristického útoku. [36]

Pro snazší identifikaci nebezpečí a účinnější porozumění postupům analýzy rizika je vždy vhodné uspořádat nebezpečí do skupin. V přípravě investic můžeme nebezpečí rozdělit do skupin z hlediska zdroje, ze kterého nebezpečí pochází. Ze skupin je vytvořena matice rizik, která zobrazuje, jakou měrou se určité skupiny mohou ovlivňovat (zobrazeno v tabulce č. 24 v rozmezí od 1 – 5, kdy číslo 1 má nejvyšší vliv), a těm které se dle výsledku budou nejvíce ovlivňovat, by mělo být věnováno nejvíce času pro jejich analýzu a případnou eliminaci rizika. Rizika neboli nebezpečí mohou být popsána v následujících skupinách:

- **technologicko-technická** - průmyslová, dopravní, energetická,
- **ekonomická** - změny hodnot ve společnosti, znárodnění, privatizace, nadvýroba, platební neschopnost dlužníků,
- **politická** – demokratický vývoj, totalitní režim, násilné změny politického systému, občanské nepokoje,
- **sociální** – nezaměstnanost, podvody, vandalství, kriminalita,

- **právní** – zákony, normy, soudy, smlouvy, znalci, experti,
- **klimatické** – změny klimatu, povětrnostní podmínky, dlouhodobá kolísání,
- **geologické** – svahové sesuvy, seismicita, sedání zeminy, poddolování,
- **ekologické** – kyselý déšť, biologické poškození,
- **finanční** – nezajištění financování.

Tabulka 24: Matice rizik dle obecných skupin rizik

RIZIKA	Technologicko-technická	Ekonomická	Politická	Sociální	Právní	Klimatické	Geologické	Ekologické	Finanční
Technologicko-technická	/	1	2	2	1	1	1	1	1
Ekonomická	1	/	3	1	4	5	5	5	1
Politická	3	1	/	4	1	5	5	5	1
Sociální	5	2	3	/	4	5	5	5	1
Právní	1	1	1	1	/	5	5	5	1
Klimatické	1	1	4	2	4	/	1	1	1
Geologické	1	1	4	2	4	4	/	2	1
Ekologické	1	1	4	2	4	4	4	/	1
Finanční	1	1	1	2	1	5	5	1	/

Zdroj: autor

Další dělení rizik může být dle hlediska přejímání stavebníkem. Jedná se o:

- **pojistné riziko** – možnost vzniku nahodilé události, kterou je pojišťovna povinna uhradit za vzniklou škodu / **nepojistné riziko**,
- **pojistitelné riziko** – riziko, které splňuje podmínku náhodnosti realizace scénáře nebezpečí / **nepojistitelné riziko**,
- *riziko úpadku stavebního dodavatele je typický příklad nepojistitelného rizika*
- **pojištěné riziko** – riziko, na které se vztahuje pojistná smlouva / **nepojištěné riziko**.

V tomto případě se jedná o rizika jako je válka, povstání, převrat, radioaktivní záření, tlakové vlny, vady dokumentace zakázky, nepředvídatelné přírodní jevy, vyšší moc, neočekávané překážky, změny zákonů a předpisů a mnohé další. [35]

12.2 Dopady chybných rozhodnutí a eliminace rizik

12.2.1 Rizika v předinvestiční fázi a jejich eliminace

Základní identifikace rizik si zadavatel provádí již v rané fázi přípravy projektu. Dále by se rizika měla podrobněji rozpracovat při tvorbě projektu a při sestavování tzv. rizikové matice. Matice rizik je velmi dobrým nástrojem pro informace o jednotlivých rizicích, které mohou během projektu nastat. Nyní bude uvedena matice rizik pro předinvestiční fázi projektu, jelikož můžeme zabránit možnému výskytu rizika ještě před zahájením projektu.

Pro vysvětlení bude závažnost brána ve stupnici od nejmenší hrozby po největší – neznatelná, drobná, významná, velmi významná, nepřijatelná. Pravděpodobnost je hodnocena od nejméně pravděpodobného po nejvíce – téměř nemožná, výjimečně možná, běžně možná, pravděpodobná, hraničící s jistotou.

Tabulka 25: Matice rizik projektu v předinvestiční fázi

DRUH RIZIKA	POPIS RIZIKA	ZÁVAŽNOST	PRAVDĚPODOBNOST	ELIMINACE RIZIKA
Riziko projektové dokumentace	Riziko vyplývá z nesplnění očekávání kladených na projektovou dokumentaci. Vyskytuje se zejména během etapy výstavby a v prvních letech provozu.	významná	běžně možná	Smluvní ošetření charakteristik projektu. Výběr zkušené projekční kanceláře.
Riziko volby konstrukce	Riziko vyplývá z nesplnění očekávání kladených na konstrukci projektu, styl, kvalitu, životnost, případně i zpoždění dokončení. Vyskytuje se zejména během etapy výstavby a v prvních letech provozu.	významná	běžně možná	Smluvní ošetření charakteristik konstrukce projektu, důkladná projektová a stavební dokumentace.
Riziko stavebního povolení	Riziko vyplývá z nezískání stavebního povolení. Nutné zaměření během přípravy projektu.	drobná	běžně možná	Pověřená osoba získá a musí předložit stavební povolení do stanovené lhůty.
Riziko dodatečných povolení	Riziko nutnosti získání dalších, dosud neuvažovaných povolení v průběhu realizace nebo životnosti projektu.	významná	pravděpodobná	Lze snížit důkladným rozbořem poptávkové specifikace.

Riziko volby chybné technologie	Riziko vyplývá z použití chybné či nekompatibilní technologie. Vyskytuje se během etapy výstavby i provozu.	drobná	běžně možná	Experti zařízení, smluvní ošetření.
Riziko změny smlouvy	Riziko plynoucí ze změn smluv požadovaných dodavatelem nebo investorem. Vyskytuje se během etapy provozu.	drobná	běžně možná	Smluvní vymezení možných dodatků a změn.
Technická nedostatečnost	Riziko vyplývá z technologické zastaralosti výsledného produktu v momentě předání investorovi či v momentě dokončení. Vyskytuje se během etapy provozu.	drobná	výjimečně možná	Lze ošetřit smluvně. Posudky poradních orgánů neboli štábu.
Riziko porušení obecně závazných předpisů	Riziko způsobené porušením obecně závazných předpisů nespécifikovaných ve smlouvě. Vyskytuje se během etapy výstavby i provozu.	drobná	výjimečně možná	Důkladné sledování práva a zákonných norem.
Riziko strategického rozhodnutí	Riziko plynoucí ze špatného strategického rozhodnutí. Vyskytuje se během etapy výstavby i provozu.	významná	běžně možná	Expertizy, odborné studie problému, využití externích poradců.

Riziko překročení stavebních nákladů	Riziko vyplývající ze špatného plánu nákladů. Vyskytuje se během etapy výstavby.	drobná	pravděpodobná	Smluvní ošetření tzv. finančního stropu dodávky služby, ze strany investora, dodavatel si zajistí důkladné expertizy, aby mohl ručit za smluvně ošetřený finanční strop dodávky. Aktivní controlling.
Riziko vlivu ročního období	Riziko plynoucí z volby špatné technologie realizace konstrukce vzhledem k ročnímu období. Běžné v etapě výstavby.	velmi významná	běžně možná	Lze ošetřit i smluvně s dodavateli, nutno podchytit již v projekční fázi, z návaznosti na harmonogram výstavby.
Riziko vstupů (materiálů)	Riziko, že požadované vstupy jsou dražší, než bylo očekáváno, neodpovídající požadované kvalitě nebo nejsou dostupné v požadované kvalitě nebo nejsou dostupné v potřebném množství. Vyskytuje se během etapy výstavby i provozu.	významná	pravděpodobná	Lze ošetřit smluvně. Dlouhodobé kontakty.
Riziko vlivu projektu na životné prostředí během doby životnosti projektu	Riziko, že během realizace či pak následně v provozu dojde ke znečištění/kontaminaci lokality.	drobná	výjimečně možná	Expertní odhady možných původců rizik.

Zdroj: autor dle podkladu z www.fce.vutbr.cz

12.2.2 Rizika při výkupech pozemků

Problémy státu s výkupem a přípravou pozemků pro stavby infrastruktury, způsobené špatnou koordinací projektování a nedostatkem schopnosti vyjednávat s vlastníky nemovitostí, poslanci populisticky řeší na úkor vlastníků nemovitostí. Jak je již výše zmíněno, nové podmínky výkupu pozemků se mnohým vlastníkům nelíbí. Ti přitom ve většině případů nemají zájem stavbám bránit, ale chtějí spravedlivou náhradu v penězích nebo náhradu pozemků.

Zřejmě nejznámějším případem problému s výkupem pozemku jsou pozemky pro dálnici D11. Tento spor trval celých 20 let a až 26. listopadu letošního roku se spor vyřešil ve prospěch obou stran. Majitelka pozemků pod připravovaným úsekem dálnice D11, požadovala náhradu za podobné pastviny, které měl stát ve svém vlastnictví. Chtěla výměnu v poměru 1:1 a bez dalších finančních nároků, ale na její snahu ŘSD vůbec nereagovalo a chtělo začít vyvlastňovat. Majitelka zareagovala, jelikož o pozemky nechtěla přijít, a prodala některá pole ekologickým aktivistům. Aktivisté chtěli blokovat výstavbu dálnice, ale její odvolání Královehradecký okresní úřad zamítl. Dále probíhaly různé domluvy o výměnách, až se nakonec povedlo získat všechny potřebné pro dostavbu dálnice D11.

Na dokončení této dálnice se čeká od roku 2006 a chybějící úsek, který měří 2,5 km, by měl být hotový v létě roku 2017. Stavební práce jsou vyčísleny na 1,1 mld. Kč. Nyní se zde objevily nové problémy, které brání výstavbě naplno. Archeologové objevili pohřebiště z mladší doby bronzové a nálezy z období raného středověku. Dalším problémem je jednání s firmou Eurovia CS, která si kvůli nucené přestávce dle smlouvy účtovala navýšení ceny o valorizace. Současná cena převyšuje miliardu korun, ale podle ministerstva dopravy má firma nárok na cenu ještě o 18 procent vyšší.

Návrhy pro řešení tohoto problému pro další případy:

- ✓ pro území, kde bude dálnice, udělat komplexní pozemkovou úpravu,
- ✓ navrhnout vykoupení i znehodnocené části pozemku,
- ✓ vyjednávat s majiteli pozemku vstřícně, bez arogance a bez průtahů,
- ✓ pro rychlejší výkup, je bezpochyby řešením navýšení ceny,
- ✓ vytvoření matice rizik a eliminovat případná rizika.

Ministerstvo dopravy připravilo nová pravidla pro výkup pozemků. Poslanci již tuto novelu schválili. Zákon o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury č. 416/2009 Sb., je změněn předpisem č. 178/2014. Novela je platná od září roku 2014. Dle názoru autorky je novela zákona dobrou volbou, jelikož protahování staveb stojí stát velké peníze a je ohroženo i čerpání peněz z Evropské unie. Novela zvyšuje maximální výkupní cenu u zemědělské a lesní půdy, kde majitelé budou moci při rychlém jednání získat bonus od investora stavby. Výše bonusu bude klesat v čase. Devadesátidenní zákonná lhůta pro přijetí nabídky bude rozdělena na tři časové úseky a k nim bude přiřazena výše bonusu. Samotná novela však pro hladký průběh výstavby nestačí. Novelizovat se bude muset i zákon o veřejných zakázkách a zákon o liniových stavbách. [37]

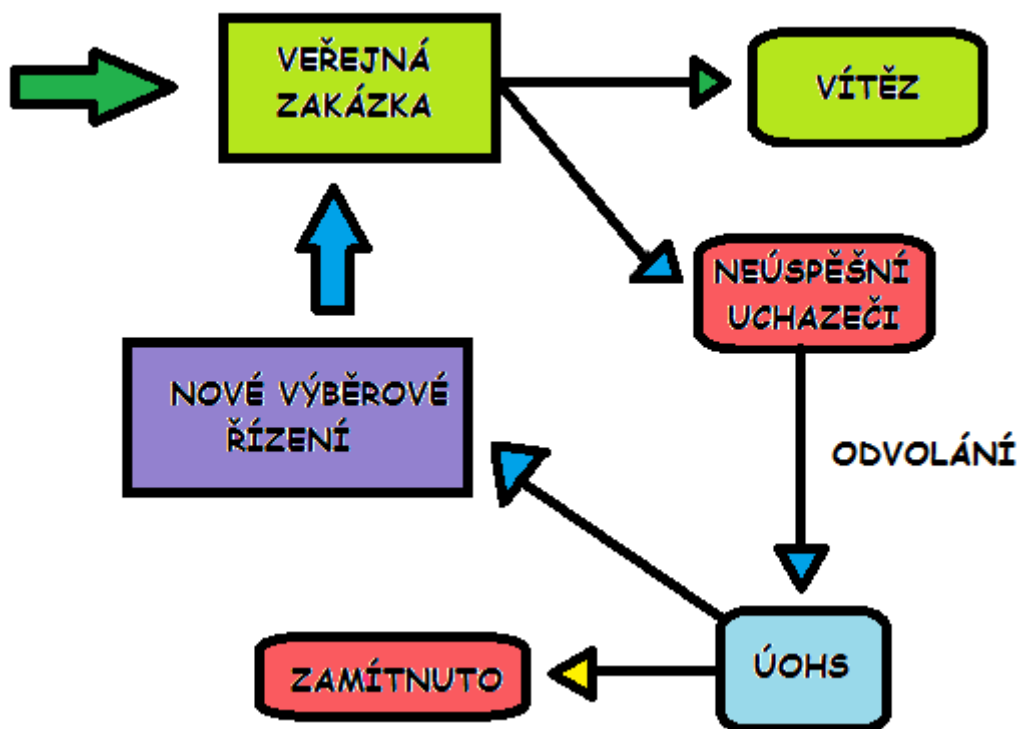
12.2.3 Čerpání financí ze Státního fondu dopravní infrastruktury

Státní fond dopravní infrastruktury měl schválen rozpočet pro rok 2013 ve výši 64,5 mld. Kč. V této hodnotě byly již započítány předpokládané převody z roku 2012. Celková hodnota vyčerpaných prostředků, ale bohužel činila pouze 48,9 mld. Kč, což je 76 % schváleného rozpočtu. Největší propad čerpání byl zaznamenán v evropských zdrojích, kde se vyčerpalo pouze 7 mld. Kč z rozpočtovaných 19,7 mld. Kč. Propad byl způsoben přísnější kontrolní činností, kde především v oblasti víceprací bylo odmítnuto hradit nedostatečně odůvodněné dodatečné práce a rovněž zvýšené konkurence ve výběrových řízeních. Zjednodušením kvalifikačních požadavků a celkovým stavem trhu zakázek došlo ke snížení vysoutěžených cen u nově zahajovaných staveb, ale také bohužel došlo k tomu, že téměř všechna výběrová řízení jsou napadána neúspěšnými uchazeči a procházejí dlouhým řízením na Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). [33]

Příkladem nečerpání může být dálnice D8 v úseku Lovosice – Řehlovice, kde se nedočerpalo 1,7 mld. Kč. Práce zde byly omezeny velkým sesuvem půdy.

Dalším příkladem je dálnice D1. Její modernizaci byla zpožděna výběrovým řízením, kde byly výrazně nižší než předpokládané vysoutěžené ceny a dále na úseku č. 21, kde se projednávaly požadavky zhotovitele na změnu. Zde se nedočerpalo 2,3 mld. Kč.

Obrázek 18: Nastínění situace zdržování čerpání finančních prostředků



Zdroj: autor

V obrázku č. 18 je nastíněno, jak se zdržuje čerpání finančních prostředků. Silný konkurenční boj mezi soutěžiteli často končí zpochybňováním soutěží ze strany soutěžitelů, kteří nebyli ve výběrovém řízení úspěšní. Neúspěšní uchazeči o veřejnou zakázku se odvolají na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, ten pak případ řeší v dlouhém řízení, kde rozhoduje, zda odvolání zamítne nebo vypíše nové výběrové řízení na zhotovitele. Posuzování vyžaduje velké časové nároky, díky kterým dochází k výrazným časovým skluzům, což negativně ovlivňuje plánované čerpání rozpočtových prostředků.

Návrhem pro nápravu by mohlo být vydání pravidel, kde by bylo stanoveno, v jakých případech se lze odvolávat a ulehčit tím tak práci ÚOHS, či navrhnout pravidla pro ÚOHS, která by umožnila kratší rozhodovací řízení.

Problémy při realizaci projektů v roce 2013 byly Ministerstvem dopravy a Státním fondem dopravní infrastruktury důsledně sledovány a průběžně analyzovány. Výsledkem bylo umožnění do přípravy rozpočtu na rok 2014 zahrnout nedočerpané prostředky do

návruhu rozpočtu. V rozpočtu schváleném vládou a poslaneckou sněmovnou na rok 2014 je počítáno s 11,8 mld. Kč ze zdrojů EU a 2,3 mld. Kč ze zdrojů národních, které byly převedeny z roku 2013.

Pro úspěšné využití evropských prostředků je velmi důležitá příprava staveb tak, aby mohly být včas realizovány. Ministerstvo dopravy v roce 2013 reagovalo na zbrzdění příprav staveb v předchozích letech a rozhybalo tento proces uvolněním rekordní částky na přípravu staveb ve výši 3,5 mld. Kč. [38]

12.2.4 Politická rozhodnutí a jejich dopady

Otevření úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí bylo datováno k 30. 9. 2013. Politici však chtěli udělat řidičům radost a navrhli předčasné otevření úseku k 27. 6. 2013. Otevření nové části pomohlo velice vytíženému úseku, jelikož tímto úsekem projíždí většina vozů na dovolenou v Chorvatsku. Stavba byla otevřena v předčasném užívání a po otevření na ni dále probíhaly dokončovací práce, jako osazování zeleně nebo oplocení stavby.

Předčasné otevření se mělo stát dobrým rozhodnutím, ale po třech měsících se objevily první komplikace. Stavební firmy byly pod tlakem ŘSD, které požadovalo rychlé dokončení stavby. Tato rychlost ale přinesla spíše problémy, kdy v jízdním pruhu směrem na Prahu byla již potřeba vyměnit asfalt. Důvodem nejspíše bylo nedodržení technologických postupů, kdy byl povrch vozovky pokládán během deštivého období. Kvůli požadavkům ŘSD museli dělníci položit asfalt tzv. „na vodu“. Asfalt tak nepřilnul a musel se měnit. Oprava probíhala na náklady dodavatele.

Další problém nastal po roce provozu úseku. Na části trasy se sesouvají svahy a do mostu přes rybník Koberný prosakovala voda, která pak vzlínala na vozovce. Stát vady reklamoval. Odpovědnost za stavbu, na které se pracuje od roku 2008, nese podle ŘSD sdružení společností Strabag, Eurovia, Metrostav a Inžinierské stavby Košice.

Problém se zatékáním do mostu byl velkým rizikem pro zimní období. V novém mostu byly vytvořeny vzduchové kapsy, které se plnily vodou. V zimním období by tato voda zmrzla a namrzala by i vozovka na mostě, což by bylo velmi velké riziko pro řidiče. V současné době je most již opravený.

Jelikož se problémy objevily před předáním díla, politici věří, že budované nové části dálnice budou co do stavebních nedostatků dokonalejší a iniciují nastavení procesů tak, aby nedocházelo v budoucnosti ke snížení kvality a vícepracím. [39]

12.2.5 Mimořádně nízké ceny

Dalším možným rizikem spojeným se zpožděním výstavby se stává nízká nabídková cena. Toto riziko může být uvedeno na příkladu a přímo z dálnice D3.

V tomto případě šlo o úseky dálnice Veselí nad Lužnicí – Bošilec a Borek – Úsilné. Společnosti Strabag a Eurovia podaly námitky proti vítěznému zhotoviteli, kterým se stala společnost Skanska. Domnívaly se, že vítězná cena ve srovnání s ostatními, už tak nízkými, byla výrazně nízká a ekonomicky neopodstatněná.

Dle projektu měla dálnice v úseku Borek – Úsilné stát 1,3 mld. Kč a Skanska nabídla, že jej postaví za 597,7 mil. Kč. Tato cena odpovídala přibližně 46 % kalkulace. Úsek Veselí nad Lužnicí - Bošilec odhadovali projektanti na 1,39 mld. Kč, Skanska nabídla 598,4 mil. Kč, což dokonce odpovídalo 43 % ceny projektu. K porovnání, sdružení společností Strabag a Eurovia nabídlo 643,7 mil, V obou tendrech zvítězila Skanska a sdružení výše uvedených společností skončilo na druhém místě. Termín zahájení byl plánován na červen roku 2013 a do dnešního dne se ani na jednom úseku ještě nestaví. Opět může být využit obrázek č. 18, kde je znázorněn výběr zhotovitele. [40]

S rizikem nízké nabídkové ceny je spojeno i riziko nečerpání finančních prostředků, které je uvedeno výše v textu.

12.3 SWOT analýza pro dálnici D3

Pro správné rozhodnutí je nutný racionálně ekonomický model se znalostí všech variant vedoucích k dosažení stanoveného cíle, znalost všech důsledků variant, vhodná je i neomezená schopnost ohodnocení a možnost kvantitativního ohodnocení variant. Jednou z metod je i SWOT analýza. Nyní jsou představeny analýzou SWOT silné a slabé stránky,

příležitosti a hrozby pro dálnici D3. Pro Středočeský kraj je uvedena analýza pro obě varianty trasy a v poslední tabulce je uvedena analýza pro Jihočeský kraj.

Tabulka 26: SWOT analýza pro západní variantu D3 ve Středočeském kraji

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - jedna nová komunikace zlepšuje dva radikální směry – kromě Benešovska i Jílovska, Neveklovska, Slapy - odlehčuje přetížené úseky stávající silnice I/3, která zůstává v síti silnic I. třídy - jednoduchá výstavba – převážně na „zelené louce“ – bez výrazných střetů s existujícími komunikacemi a zástavbou - podrobnější rozpracovanost 	<ul style="list-style-type: none"> - obsluha řídce osídlené oblasti Neveklovska dálnicí je ekonomicky sporná - v úseku SOKP – Voračice nemá kapacitně a technicky vyhovující doprovodnou silnici - cílová doprava do Prahy více zatěžuje ulice v obytném území (Kunratice, Libuš, Krč) a méně kapacitní jižní úsek SOKP - poškozuje rozsáhlé doposud netknuté území, což má jednoznačné následky – zatížení hlukem, emisemi a vznik výrazné bariéry pro volně migrující živočichy - nivelizuje a fragmentuje krajinu v okolí Prahy - vede krajinou s vysokým rekreačním potenciálem a s převahou přírodních hodnot nad civilizačními - podstatně narušuje urbanistické a nadprůměrné krajinářské hodnoty, prostředí a celistvost přírodního parku Střed Čech - výstavba v dopravně nevybaveném území vyžaduje zvýšený rozsah předběžných úprav i dodatečných oprav silniční sítě
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> - lepší podmínky pro hospodářský rozvoj okrajových oblastí se zastavením úbytku obyvatelstva a s pozitivními dopady na fungování obcí - zlepšená dostupnost hodnotného území nabízí jeho zvýšené využití pro trvalé bydlení i rekreaci 	<ul style="list-style-type: none"> - znehodnocení velké části Dolního Posázaví pro příměstskou rekreaci - degradace obytné a rekreační hodnoty okrajových oblastí dotčených dálnicí, pokles příjmů firem poskytujících rekreaci - podněcování suburbanizace území, zejména v oblastech, které mají rekreační nebo venkovský charakter - nutnost výstavby a uvedení do provozu v jedné nebo nejvýše dvou etapách, riziko oddálení výstavby celého středočeského úseku D3 z důvodu nedostatku financí - střet s rozsáhlým ložiskem cihlářské suroviny a s poddolovaným územím, riziko značného zdražení a oddálení výstavby

Zdroj: autor dle podkladu z www.d3klid.cz

Tabulka 27: SWOT analýza pro východní variantu D3 ve Středočeském kraji

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - souběh trasy se stávající silnicí I/3 umožňuje rozdělit výstavbu na krátké etapy s okamžitými přínosy tam, kde jsou nejvíce zapotřebí - ve všech MÚK má vazbu na síť kvalitních silnic II. a I. třídy nebo D1, tj. má souvislou odklonovou trasu - hlavní tah zůstává ve stejném koridoru, již „obětovaném“ pro dopravní potřeby, ve kterém však výrazně zlepšuje podmínky, nedochází k narušení dalších krajín - podporuje dlouhodobě rozvinutý charakter a hodnoty širšího obytného prostředí Prahy - přímo obsluhuje urbanizované území Říčany – Kunice a rozvojový sídelní pás Velké Popovice – Čerčany – Benešov – Votice - zachovává rekreačně a turisticky přitažlivé krajiny Dolního Posázaví - lokalizace přemostění Sázavy je poměrně přijatelná - výrazně menší fragmentace krajiny 	<ul style="list-style-type: none"> - vedení dálnice v urbanizovaném koridoru vyžaduje více tunelů a technických opatření - nevytváří podmínky pro výrazné ekonomické oživení okrajových oblastí Jílovska, Neveklovska a Slap, zlepšení jejich dopravního napojení se musí řešit samostatnou investicí – modernizací dílčích úseků silnice II/105 - v místech střetů se stávající I/3 komplikovaná organizace výstavby k zajištění plynulosti provozu, větší počet provizorií a přechodných dopravních omezení - větší počet a délka tunelů zvyšuje stavební náročnost ve 2. etapě výstavby (Benešov sever – Mezno)
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> - ochrana celistvosti krajiny - zlepšení životního prostředí (hluk, emise) v obcích na stávající I/3 - při nedostatku financí lze budovat a uvádět do provozu po více etapách - dobrá vazba dálnice na kapacitní příměstskou železniční trať umožňuje záchytný systém P+R a snížení IAD v Praze i na vstupních radiálách - umožňuje odklon dopravy z nejvíce zatíženého úseku D1 Mirošovice – SOKP, který nemá přijatelnou odklonovou trasu - u subvarianty C3 možnost přednostního vybudování obchvatu Miličína 	<ul style="list-style-type: none"> - přibližuje se nebo se dotýká několika přírodních parků - při výstavbě riziko dopravních nehod v úsecích I/3 s dopravními omezeními - menší míra rozpracovanosti, riziko pozdějšího zahájení výstavby

Zdroj: autor dle podkladu z www.d3klid.cz

Tabulka 28: SWOT analýza pro dálnici D3 v Jihočeském kraji

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - odlehčení provozu na silnici I/3 - propojení jižních Čech s Rakouskem – možnost cestování za zaměstnáním 	<ul style="list-style-type: none"> - v místech střetů se stávající I/3 komplikovaná organizace výstavby k zajištění plynulosti provozu, větší počet provizorií a přechodných dopravních omezení - větší počet mostů zvyšuje stavební náročnost
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> - zlepšení životního prostředí (hluk, emise) v obcích na stávající I/3 - při nedostatku financí lze budovat a uvádět do provozu po více etapách - vybudování průmyslových zón kolem trasy dálnice – rozvoj trhu 	<ul style="list-style-type: none"> - při výstavbě riziko dopravních nehod v úsecích I/3 s dopravními omezeními - menší míra rozpracovanosti, riziko pozdějšího zahájení výstavby

Zdroj: autor

Rozhodovací procesy jsou samy o sobě zdrojem nebezpečí pro všechny osoby, které se na nich podílejí či jsou dotčeny jejich rozhodnutím. Rozhodnutí může být totiž dobré nebo špatné podle toho, kdo ho hodnotí. Z rozhodování tak plyne jisté rozhodovací riziko, se kterým se musí počítat a zahrnovat ho do rizik projektu.

Analýza SWOT je jedním z nejpoužívanějších nástrojů při rozhodování. Analýza je organizačně snadná, levná, nevyžaduje výpočty a přitom poskytuje rychlou odpověď při rozhodování. Cílem analýzy je získat přehled o možnosti, jak snížit pravděpodobnost hrozby a zvýšit pravděpodobnost příležitosti. Nejvíce přínosná je v počátečních fázích projektu, ale může se opakovat i během realizace v případě, kdy je potřeba hledat její nové postupy. V našem případě je tato analýza vhodná pro rozhodování, kudy povede trasa dálnice D3 ve Středočeském kraji. [35]

13 Závěr

Cílem této diplomové práce bylo zmapovat přípravné činnosti, které se týkají výstavby dálnic a rychlostních silnic.

Práce nás seznámila s historií dálnic v České republice, uvedla členění pozemních komunikací, kde bylo graficky zobrazeno, že na území České republiky je z pozemních komunikací nejvíce silnic III. třídy a bylo uvedeno, že Liberecký a Karlovarský kraj nemá žádný kilometr dálnice. Tento fakt může být podnětem pro další práce, ve které by se mohl provést výzkum, zda je např. v Karlovarském kraji vyhovující rychlostní silnice R6, či zda by se mělo navrhnout vybudování nové dálnice v tomto kraji.

Dále v práci bylo uvedeno, jaké legislativní kroky je potřeba dodržet pro výstavbu dopravních staveb a k čemu slouží dokumentace pozemních komunikací. Při přípravě i realizaci investičních záměrů musí být respektovány podmínky pro ochranu a tvorbu životního prostředí. Téměř každá stavba musí mít vypracovanou studii EIA. Posuzování vlivů má daný postup, který je uveden v kapitole 4 a pro lepší pochopení i graficky znázorněn.

Financování dálnic a rychlostních silnic je jednou z nejdůležitějších částí jejich výstavbového projektu. Existují různé možnosti, jak výstavby, opravy či modernizace financovat. Jednou z možností je i PPP projekt, kde jde o spolupráci veřejného a soukromého sektoru. V České republice byla tato možnost financování několikrát zvažována, ale prozatím bez úspěchu. Dalším případem financování je podpora z fondů Evropské unie. Bez této pomoci by se u nás pravděpodobně moc dálnic a rychlostních silnic nepostavilo. Proto by bylo dobré, aby se tyto možnosti využívaly, co možná nejvíce a efektivně, jelikož je škoda takovou možnost nevyužít. Zanedbanými přípravami v minulých letech totiž stát pomalu čerpá dotace pro dopravní stavby, a tím se i zpožďují výstavby plánovaných úseků.

Při výběru dopravní trasy je vhodné si navrhnout, jaké externality by tyto trasy provázely. Zjištění pozitivních a negativních externalit tras může pomoci při rozhodování, který úsek by měl dostat přednost ve výstavbě oproti jinému úseku.

Dalším bodem této práce byla problematika při výkupu pozemků či jeho následného vyvlastnění v případě nepřistoupení na prodej. Tento problém je v České republice legislativně ošetřen zákonem, ale nastávají i takové případy, kdy se o výkupu pozemků jedná i řadu let.

Úseky dálnice D3 v Jihočeském kraji jsou ve většině případů v přípravné fázi a jeden úsek je již ve fázi provozní. Další dva úseky měly být ve fázi realizace, ale díky nízké nabídkové ceně a odvolání ze strany neúspěšných uchazečů o zakázku se tyto dva úseky pozastavily. U ostatních úseků se řeší legislativní záležitosti či výkupy pozemků. Výkupy pozemků by se měly urychlit novou novelou zákona, která platí od září letošního roku. Problematika návrhu vedení trasy ve Středočeském kraji už se alespoň trochu začíná vyjasňovat. V současné době Ředitelství silnic a dálnic řeší variantu západní, pro kterou je ve třech úsecích navrženo více variant vedení trasy a z těchto variant se nyní vybírá ta nejvhodnější. Bylo by dobré, aby se tyto varianty, co nejdříve vyřešily, vykoupily se pozemky, připravily se všechny potřebné dokumenty a začala se stavět dálnice i v tomto úseku. Dle názoru autorky je mnoho řidičů, kteří by ocenili, aby byla dálnice v tomto úseku co nejdříve vybudovaná.

Při přípravách a realizacích dálnic či rychlostních silnic může docházet k problémovým okruhům ve fázích výstavbového projektu. V práci je tato kapitola založena na informačním charakteru, co a v jaké fázi je hlavními činnostmi. Dále je zde opět zmíněn problém s výkupy pozemků a členěním tras na úseky pro zadávání. U členění tras na úseky pro zadávání je dán podnět pro zamyšlení mířený na dopravní instituce. Měla by se zhodnotit výhodnost tohoto způsobu výstavby dálnic. Hlavní nevýhodou je, že jsou často postaveny úseky, ale navazující úseky ještě nemají dořešenou trasu či výkup pozemků, financování a atd. a s tím přichází otázka, zda by nebylo vhodné nejdříve vyřešit všechny náležitosti celkové trasy dálnice a poté začít s vlastní výstavbou. Může totiž nastat i případ, kdy navazující úsek nebude schválen a předchozí úsek by mohl být např. jen tzv. rychlou spojkou mezi dvěma městy.

Návrhem matice výstavby a oprav dálnic a rychlostních silnic mělo být poukazováno na důležitost jejího každoročního sestavování. Nikdy nevíme, co se může přihodit, a proto je nutné počítat i s tím, že do dopravy nepůjdou všechny schválené finance nebo naopak bude více financí, než se počítalo. Když bude sestavená matice pro varianty nižších

či vyšších finančních možností, výsledkem by mělo být urychlení rozhodování, které úseky se v neočekávané situaci budou moci realizovat, vynechat z realizace či přidat do realizace.

V poslední kapitole práce byl kladen důraz na riziko a jeho eliminaci. Riziko nás pronásleduje v každém kroku výstavby, a proto je nutné, abychom byli na všechny tyto rizika připraveni a věděli, jak se jim vyvarovat nebo je alespoň co nejvíce zmírnit. V tabulce matic rizik dle obecných skupin rizik je zobrazeno v kapitole č. 12, které skupiny rizik se nejvíce ovlivňují, a které nejméně. Z toho plyne doporučení, kterým skupinám se máme věnovat nejvíce a kterým jen okrajově. Pro ponaučení a vyvarování se chyb u budoucích staveb jsou uvedeny v již zmíněné kapitole dopady chybných rozhodnutí a návrh jejich případné eliminace. Návrhy jak tyto problémy vyřešit se mohou stát podkladem například pro Ministerstvo dopravy či pro Ředitelství silnic a dálnic ČR. SWOT analýza ukázala silné a slabé stránky, hrozby a příležitosti dálnice D3 pro variantu východní a západní ve Středočeském kraji a pro Jihočeský kraj. Tato analýza je dalším vhodným rozhodovacím nástrojem např. při rozhodování o vedení trasy.

Výstupy této diplomové práce mohou být vhodné např. pro Ředitelství silnic a dálnic, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo pro místní rozvoj a dále pro Jihočeský a Středočeský kraj. Práce by mohla napomoci při úpravě či přípravě zákonů, při urychlování procesů jak schvalovacích, přípravových, tak při realizačních a hlavně při eliminování rizik, která již někdy v minulosti nastaly.

Seznam zdrojů

- [1] Operační program Doprava na období 2014 – 2020. *Operační program doprava*. [online]. 2014 [cit. 2014-20-05]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/Providers/Document.ashx?id=849>
- [2] Historie dálnic. *České dálnice*. [online]. 2014 [cit. 2014-10-04]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/odborne-info/historie-dalnic>
- [3] Publikace o dálnici D3. *Ředitelství silnic a dálnic ČR*. [online]. 2014 [cit. 2014-10-04]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/119DD903BD5393F7C1257BB300555E94/\\$file/RSD_D3_2013.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/119DD903BD5393F7C1257BB300555E94/$file/RSD_D3_2013.pdf)
- [4] Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR. *Ředitelství silnic a dálnic ČR*. [online]. 2014 [cit. 2014-20-11]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Delky-a-dalsi-data-komunikaci/prehledy-z-informacniho-systemu-o-silnicni-a-dalnicni-siti-cr>
- [5] MĚŠŤANOVÁ, Dana. *Ocenění mostních objektů na dálničních stavbách z pohledu udržitelného rozvoje*. Vyd. 1. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2010, 111 s. ISBN 978-80-01-04727-9.
- [6] TOMÁNKOVÁ, Jaroslava a Dana ČÁPOVÁ. *Management staveb*. Vyd. 1. Praha: FinEco, 2013, 225 s. ISBN 978-80-86590-12-7.
- [7] Projekt. *Wikipedie*. [online]. 2014 [cit. 2014-20-05]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Projekt>
- [8] Procesní postup při přípravě a realizaci PPP projektů. *Ministerstvo financí ČR*. [online]. 2014 [cit. 2014-20-05]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/legislativa/metodiky/2013/aktualizace-postupu-realizace-ppp-2013-12015>
- [9] Operační program Doprava. *Operační program Doprava*. [online]. 2014 [cit. 2014-20-05]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/cz/Zakladni-informace>

- [10] Nástroj pro propojení Evropy – CEF. *BusinessInfo.cz*. [online]. 2014 [cit. 2014-12-11]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/nastroj-pro-propojeni-evropy-cef-44974.html>
- [11] Státní fond dopravní infrastruktury. *Státní fond dopravní infrastruktury*. [online]. 2014 [cit. 2014-20-11]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz>
- [12] Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2014 a střednědobý výhled na roky 2015 a 2016. *Státní fond dopravní infrastruktury*. [online]. 2014 [cit. 2014-20-11]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/dokumenty-2013/2013_rozpocet2014.pdf
- [13] Rakouské ŘSD se musí uživit samo. *E15*. [online]. 2014 [cit. 2014-10-11]. Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rakouske-rsd-se-musi-uzivit-samo-1117227>
- [14] Deges. *Deges*. [online]. 2014 [cit. 2014-10-12]. Dostupné z: <http://www.deges.de/Ueber-DEGES/Firmenprofil/DEGES-Moderner-Dienstleister-der-Auftragsverwaltung-K106.htm>
- [15] Mýtné v Německu odstartuje v roce 2016. Plán je hotov. *Aktuálně*. [online]. 2014 [cit. 2014-10-12]. Dostupné z: <http://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/mytne-v-nemecku-odstartuje-v-roce-2016-plan-je-hotov/r~fbaea892602411e4845a002590604f2e/>
- [16] SCHNEIDEROVÁ HERALOVÁ, Renáta. *Oceňování v rámci výstavbového projektu: (propočty, položkové rozpočty)*. Vyd. 1. Praha: České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební, 2013, 225 s. ISBN 978-80-01-05226-6.
- [17] Externalita. *Wikipedie*. [online]. 2014 [cit. 2014-09-10]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Externalita>
- [18] Externality dopravních tras. *BusinessInfo.cz*. [online]. 2014 [cit. 2014-09-07]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/externality-dopravnich-tras.html>
- [19] Nový Občanský zákoník. *Podnikatel*. 2014 [cit. 2014-05-10]. Dostupné z: <http://www.podnikatel.cz/zakony/novy-obcansky-zakonik/uplne/#cast3>

- [20] Zákon o odnětí nebo omezení práva k pozemku nebo ke stavbě. *Zákony pro lidi*. [cit. 2014-10-06]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-184>
- [21] Ochranné pásmo dráhy. *Správa železniční dopravní cesty*. 2014 [cit. 2014-01-12]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/or-praha/ochrannepasmo-drahy.html>
- [22] Dálnice D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí. *Ředitelství silnic a dálnic ČR*. 2014 [cit. 2014-14-10]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/656754AC1B60585CC12574B700492309/\\$file/d3-tabor-veseli.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/656754AC1B60585CC12574B700492309/$file/d3-tabor-veseli.pdf)
- [23] Dálnice D3 Veselí nad Lužnicí - Bošilec. *Ředitelství silnic a dálnic ČR*. 2014 [cit. 2014-14-10]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/983ED9DCF7A72757C12579A4005C0E16/\\$file/d3-veseli-bosilec.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/983ED9DCF7A72757C12579A4005C0E16/$file/d3-veseli-bosilec.pdf)
- [24] Dálnice D3 Bošilec – Ševětín. *Ředitelství silnic a dálnic ČR*. 2014 [cit. 2014-14-10]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/E5A6DFC12764C0F4C12579A4005CE035/\\$file/d3-bosilec-sevetin.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/E5A6DFC12764C0F4C12579A4005CE035/$file/d3-bosilec-sevetin.pdf)
- [25] Dálnice D3 Ševětín – Borek. *Ředitelství silnic a dálnic ČR*. 2014 [cit. 2014-18-11]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/7B9763FFF6F5E8E7C12579A4005E793A/\\$file/d3-sevetin-borek.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/7B9763FFF6F5E8E7C12579A4005E793A/$file/d3-sevetin-borek.pdf)
- [26] Dálnice D3 Borek – Úsilné. *Ředitelství silnic a dálnic ČR*. 2014 [cit. 2014-06-12]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/E37C9C57AA1F709CC12579A4005DF0F1/\\$file/d3-borek-usilne.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/E37C9C57AA1F709CC12579A4005DF0F1/$file/d3-borek-usilne.pdf)
- [27] Dálnice D3 Úsilné – Hodějovice. *Ředitelství silnic a dálnic ČR*. 2014 [cit. 2014-14-10]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/4F405996D5D7C4B8C12579A6002FF586/\\$file/d3-usilne-hodejovice.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/4F405996D5D7C4B8C12579A6002FF586/$file/d3-usilne-hodejovice.pdf)
- [28] Dálnice D3 Hodějovice – Třebonín. *Ředitelství silnic a dálnic ČR*. 2014 [cit. 2014-18-11]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/9BBBB1D6DF252568C12579A6002F4CD1/\\$file/d3-hodejovice-trebonin.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/9BBBB1D6DF252568C12579A6002F4CD1/$file/d3-hodejovice-trebonin.pdf)
- [29] Rychlostní silnice R3 Třebonín – Kaplice nádraží. *Ředitelství silnic a dálnic ČR*. 2014 [cit. 2014-18-11]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/3B5EDF1DE83EFB5AC12579A600307722/\\$file/r3-trebonin-kaplice.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/3B5EDF1DE83EFB5AC12579A600307722/$file/r3-trebonin-kaplice.pdf)

- [30] Rychlostní silnice R3 Kaplice nádraží – Nažidla. *Ředitelství silnic a dálnic ČR*. 2014 [cit. 2014-18-11]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/2E96C2B3862AC896C12579A60031AE8D/\\$file/r3-kaplice-nazidla.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/2E96C2B3862AC896C12579A60031AE8D/$file/r3-kaplice-nazidla.pdf)
- [31] Rychlostní silnice R3 Nažidla – Dolní Dvořiště, státní hranice. *Ředitelství silnic a dálnic ČR*. 2014 [cit. 2014-18-11]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/10525F30FC47D634C12579A6003114BB/\\$file/r3-nazidla-dolnidvoriste.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/10525F30FC47D634C12579A6003114BB/$file/r3-nazidla-dolnidvoriste.pdf)
- [32] Proč se u nás nestaví dálnice? *Institut technického a ekonomického znalectví*. 2014 [cit. 2014-19-10]. Dostupné z: <http://www.itez.cz/news/proc-se-u-nas-nestavi-dalnice-1-/>
- [33] Dálnice v Česku. Wikipedie. 2014 [cit. 2014-07-09]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/D%C3%A1lnice_v_%C4%8Cesku
- [34] Riziko. *VUT Brno*. 2014 [cit. 2014-07-09]. Dostupné z: http://www.fce.vutbr.cz/veda/JUNIORSTAV2011/pdf/5/Witala_lukas_CL.pdf
- [35] TICHÝ, Milík. *Ovládání rizika: analýza a management*. Vyd. 1. Praha: C. H. Beck, 2006, xxvi, 396 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 80-717-9415-5.
- [36] Řízení rizik v projektech PPP. *Ministerstvo financí*. 2014 [cit. 2014-04-11]. Dostupné z http://www.mfcr.cz/assets/cs/media/Methodika_2011-11_Methodika-Rizeni-rizik-v-projektech-PPP.pdf
- [37] Poslanci kývli na vyšší ceny při výkupu pozemků kvůli dálnicím. *iDnes*. 2014 [cit. 2014-04-11]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/vykup-pozemku-kvuli-stavbe-silnic-za-vyssi-ceny-fuv-/ekonomika.aspx?c=A140620_112720_ekonomika_spi
- [38] Tisková zpráva k čerpání rozpočtu SFDI za rok 2013. *Státní fond dopravní infrastruktury*. 2014 [cit. 2014-28-11]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/1-aktuality-pro-verejnost-a-media/tiskova-zprava-k-cerpani-rozpoctu-sfdi-za-rok-2013/>
- [39] Oprava mostu na D3, do něhož zatéká, zaplatí stavební firma. *Ministerstvo dopravy*. 2014 [cit. 2014-28-11]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Media/Resort+dopravy+v+%C4%8CTK/opravu_mostu_na_D3_zaplati_stavebni_firma.htm

[40] Eurovia a Strabag se odvolají kvůli stavbě D3. Vadí jim výhra Skansky. *iDnes*. 2014 [cit. 2014-20-11]. Dostupné z: <http://ekonomika.idnes.cz/eurovia-a-strabag-se-odvolaji-proti-vitezstvi-skansky-pri-stavbe-d3-1pa/>

Seznam obrázků

Obrázek 1: Návrh dálnice od J. A. Bati.....	4
Obrázek 2: Schéma dálnice D3	7
Obrázek 3: Dálnice a rychlostní silnice v ČR.....	10
Obrázek 4: Postup posuzování vlivu na životní prostředí	17
Obrázek 5: Zúčastněné strany v PPP projektu	22
Obrázek 6: Životní cyklus stavebního díla.....	34
Obrázek 7: Úhly pohledů při návrhu silničních a dálničních tras.....	36
Obrázek 8: Most před rybník Koberný při realizaci z června 2010	40
Obrázek 9: Most přes rybník Koberný v současném stavu	41
Obrázek 10: Příprava terénu pro dálnici D3 v úseku Veselí nad Lužnicí - Bošilec	42
Obrázek 11: Západní a východní varianta dálnice D3 ve Středočeském kraji.....	51
Obrázek 12: Dálnice a rychlostní silnice v ČR	59
Obrázek 13: Příklady zdrojů nebezpečí rizika	63
Obrázek 14: Obecná rizika stavebních projektů	64
Obrázek 15: Fáze řízení rizika projektu.....	65
Obrázek 16: Ovládání rizika.....	66
Obrázek 17: Vztahy tří managementů	69
Obrázek 18: Nastínění situace zdržování čerpání finančních prostředků.....	81

Seznam tabulek

Tabulka 1: Délka silniční sítě k 1. 7. 2014 v km	11
Tabulka 2: Příklady využití konceptu PPP v sektorech	20
Tabulka 3: Prioritní osy a oblasti podpory v rámci OPD.....	24
Tabulka 4: Výběr hlavních dopravních projektů v ČR - podpora z CEF	27
Tabulka 5: Přehled celkových požadavků na zdroje v roce 2014 (v mil. Kč)	29
Tabulka 6: Analytický rozklad akcí ŘSD (v mil. Kč)	30
Tabulka 7: Opravy a údržba v mil. Kč z rozpočtu SFDI k roku 2014	31
Tabulka 8: Příprava akcí v mil. Kč z rozpočtu SFDI k roku 2014.....	31

Tabulka 9: Struktura Ministerstva dopravy ČR.....	32
Tabulka 10: Příklady externalit pro dálnici D3	37
Tabulka 11: Termíny pro úsek Veselí nad Lužnicí – Bošilec údaje z ŘSD k datu 9/2014	43
Tabulka 12: Termínová listina pro úsek Bošilec – Ševětín údaje z ŘSD k datu 9/2014 ...	44
Tabulka 13: Termínová listina pro úsek Ševětín – Borek údaje z ŘSD k datu 10/2014...	45
Tabulka 14: Termínová listina pro úsek Borek – Úsilné údaje z ŘSD k datu 12/2014.....	46
Tabulka 15: Termínová listina pro úsek Úsilné – Hodějovice údaje z ŘSD k datu 10/2014	46
Tabulka 16: Termínová listina pro úsek Hodějovice – Třebonín údaje z ŘSD k datu 10/2014.....	47
Tabulka 17: Termínová listina pro úsek Třebonín - Kaplice nádraží údaje z ŘSD k datu 10/2014.....	48
Tabulka 18: Termínová listina pro úsek Kaplice nádraží – Nažidla údaje z ŘSD k datu 10/2014.....	49
Tabulka 19: Termínová listina pro úsek Kaplice nádraží - Dolní Dvořiště údaje z ŘSD k datu 10/2014	49
Tabulka 20: Plánované úseky ve Středočeském kraji – varianta západní	52
Tabulka 21: Některé činnosti předinvestiční fáze	55
Tabulka 22: Plánované úseky se zahájením v roce 2015	59
Tabulka 23: Matice možné výstavby dálnic a rychlostních silnic při různých hodnotách dostupných financí	61
Tabulka 24: Matice rizik dle obecných skupin rizik	74
Tabulka 25: Matice rizik projektu v předinvestiční fázi.....	76
Tabulka 26: SWOT analýza pro západní variantu D3 ve Středočeském kraji	84
Tabulka 27: SWOT analýza pro východní variantu D3 ve Středočeském kraji	85
Tabulka 28: SWOT analýza pro dálnici D3 v Jihočeském kraji	86

Seznam grafů

Graf 1: Silniční síť v ČR k 1. 7. 2014.....	11
---	----