

Konfederace

zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR

 *Sekretariát:* Václavské nám. 21 tel.: 222 324 985

 110 00 Praha 1 fax: 224 109 374 mail: kzps@kzps.cz

**S t a n o v i s k o**

**Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR**

**k „Dopravní sektorové strategii 3. fáze - Střednědobý plán údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024 – 2033 s výhledem do roku 2050“**

V rámci mezirezortního připomínkového řízení jsme obdrželi uvedený návrh. K němu Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR (KZPS ČR) uplatňuje následující doporučující a zásadní připomínky:

K předloženému materiálu uplatňuje KZPS ČR / SPS tyto připomínky:

1. Myšlenka klastrů se nám nejeví jako vhodná, ztrácí se v tom hlavní myšlenky a zásady dokončení dálniční sítě, obchvatů a propojení krajských měst  a co se týká hlavních priorit tak je velmi nepřehledná.

Např. když hledáme D55 jako spojnici sever a jih Moravy mezi Olomoucí a Břeclaví, tak se musí prohlížet dva klastry a v některých ohledech i více. Pokud k tomu připojíme sever kraje vč olomouckého vč. Jesenicka tak je velmi složité tyto informace seřadit a vyhodnotit.

Přitom je hodnocení klastrů podkladem pro financování.

Varianty realizace  nakonec vše dokonale zneprůhledňují a navíc se do konkrétnosti údajů např. v mezi soubory K6T123  k 10T2 úplně nesouhlasí.

1. Proponovaná potřeba  prostředků 218mld ročně a celková suma mezi lety 2024-2033 ve výši 3,2bil.Kč ukazuje na potřebu řešení i mimo proponované varianty, popř. bude potřeba bez ohledu na klastry vybrat  nejdůležitější projekty  a ty realizovat ve vazbě na existující finanční zdroje.
2. Malá zmínka je v materiálu o materiálových zdrojích. Přitom se to stává limitujícím prvkem výstavby, a myslím, že ani dovoz za výrazně vyšší ceny tento problém nemůže vyřešit. Tento dokument by si zasloužil  dát větší důraz na tento problém a měl by důrazně popsat důvody této situace a  podtrhnout nutná opatření, vč. legislativních.
3. Zatím bez zásadního řešení je i o podfinancování silnic II. a III.tříd, čekal bychom, že v tomto dokumentu  bude řešení situace navrženo  alespoň ve variantách jak postupně a s jakými potřebami řešit tuto situaci v čase.
4. Velká většina staveb má být realizována a financována prostřednictvím PPP. Domnívám se, že to je dosti problematické, neboť PPP je rovněž formou půjčky (a ne úplně levnou).
5. Poměrně zásadním problémem u PPP projektů na dálniční stavby je skutečnost, že se nikdo nezabýval vazbou na ESG, přičemž banky (v čele s EIB) mají stavby silnic a dálnic zařazeny do kategorie „špinavých staveb“. A tudíž sehnat úvěry na tento typ projektů, bude pro uchazeče (zhotovitele) velmi obtížné a pokud ano, tak za značně zhoršené finanční možnosti. Toto bude jistě velmi ovlivňovat i finanční výpočty (prodražení) PPP projektů (pouze silničních a dálničních, nikoliv železničních).

V této souvislosti je rovněž nutné připomenout, že tohoto způsobu realizace se může zúčastnit jen omezený počet stavebních firem, což může vést k nárůstu cen s ohledem na snížení počtu uchazečů v těchto zakázkách a následně i na negativní dopad na středně velké a střední stavební firmy.

Kromě toho ještě připomínáme, že pokud by došlo k tendrování všech, v Dopravní sektorové strategii v 3. fázi, PPP projektů uvedených v navržených termínech (což je v některých případech v poměrně krátkém časovém sledu za sebou, pak s velkou pravděpodobností lze očekávat jen minimum nabídek v každé soutěži. Je třeba připomenout, že příprava těchto nabídek je časově, personálně, ale i finančně velice nákladná a nedovedu si představit, že by některá z firem na českém trhu byla schopna podat nabídku na všechny výše navrhované projekty, tím méně pokud by opravdu byly soutěženy krátkým časovým odstupem. Každé nabízející konsorcium potřebuje své finanční a právní poradce a také projektanta, vše na bázi exkluzivní spolupráce – i zde tak může vzniknout nedostatek kapacit.

Domnívám se, že by bylo vhodné zamyslet se i nad jiným způsobem financování, než je PPP, dluhopisy, nebo půjčky od EIB.

**7**. SPS uplatňuje připomínky k vazbě dalšího rozvoje s ohledem na finance:

1.1       Závěry finanční analýzy

Citace.: *V tuto chvíli v každém případě postrádá smysl uvažovat v období do roku 2050 o realizaci dalších rozsáhlejších souborů projektů nad rámec již dosud sledovaných. Atd….*

V podstatě se tím zcela odkládá myšlenka na propojení krajských měst kapacitními komunikacemi dálničního typu, jejíž přípravu měli ve vládních prohlášeních několik předchozích vlád. Chápeme, že nebudou v daném období realizovány, ale rezignovat i na přípravu až do roku 2050 je škoda a určitě to postrádá jakoukoliv vizi pro další generace. Je to trochu v rozporu s tím, že stejně má být většina staveb financována formou PPP a tudíž zastavit přípravu kapacitních silnic dálničního typu u této vize až do roku 2050 je poměrně krátkozraké.

1. U některých dálničních staveb jsou (patrně s ohledem na problémy s přípravou) nelogicky najednou zvolena jiná kategorie. Příkladem může být např. dálniceD35, která je v celé délce přes Českou republiku, uvedena jako dálnice a v úseku mezi Turnovem a Úlibicemi v kategorii I/35.

2805S I/35, D35 Turnov – Jičín – Hradec Králové

Citace: *První úsek je proto plánován v dálničních parametrech, úsek Jičín – Turnov jako vystřídaný třípruh. První úsek bude denně využívat cca 20 tis. osobních a 2 500 nákladních vozidel, proto jsou parametry dálnice opodstatněné.*

*V klastru jsou definovány následující projekty:*

* + *Dálnice D35 Úlibice - obchvat*
	+ *Dálnice D35 Úlibice - Hořice*
	+ *Dálnice D35 Hořice - Sadová*
	+ *Dálnice D35 Sadová - Plotiště*
	+ *I/35 Turnov - Úlibice*
	+ *I/35 MÚK D11 Plotiště - okružní křižovatka Plotiště*

603S D35 Opatovice n/L – Olomouc – Lipník n/B

*Druhé, severní, česko-moravské dálniční spojení podle dopravního modelu ukazuje, že jeho zatížení bude větší, než se počítá na dálnici D1, což je dáno větší hustotou osídlení, kterým prochází, sever je i více průmyslový. Jedná se o základní potřebu, parametry dálnice jsou navrženy vyváženě. Předpokládá se provoz až 25 - 35 tis osobních a 5 – 10 tis. nákladních vozidel. Klastr obsahuje následující připravované projekty:*

* + *Dálnice D35 Ostrov – Vysoké Mýto*
	+ *Dálnice D35 Vysoké Mýto – Džbánov*
	+ *Dálnice D35 Džbánov – Litomyšl*
	+ *Dálnice D35 Litomyšl – Janov*
	+ *Dálnice D35 Janov – Opatovec*
	+ *Dálnice D35 Opatovec – Staré Město*
	+ *Dálnice D35 Staré Město – Mohelnice*
	+ *Dálnice D35 Křelov – Slavonín 2. etapa*

Domníváme se, že v budoucnu se tyto "úlitby" ekologickým organizacím vymstí a tento postup se opět jeví jako krátkozraký s ohledem, že se jedná o období do roku 2050.

Kontaktní osoby:

Ing. Pavel Ševčík PhD. e-mail: sevcik@sps.cz tel: 605 205 650

Dr. Jan Zikeš e-mail: zikes@kzps.cz tel: 222 324 985

V Praze dne 18. července 2023

  **Jan W i e s n e r**

 prezident