



SPS
SVAZ PODNIKATELŮ
VE STAVEBNICTVÍ V ČR

Návrh alternativ financování silniční infrastruktury

Prosinec 2010

Obsah

1. Preambule — 1

2. Základní východiska — 1

3. Strategie financování — 2

4. Specifikace jednotlivých opatření — 3

Úspory v rozestavěných stavbách — 3

Úspory ve stavbách připravovaných — 4

Rozložení (posunutí termínů dokončení) staveb v čase – nikoliv jejich konzervace — 5

Odložené financování staveb v dlouhodobějším horizontu
(úhrada faktur v horizontu více let) — 6

Realizace projektů PPP — 6

Uplatnění navýšení národního podílu v rozpočtu SFDI — 8

Analýza potřebnosti jednotlivých akcí v čase — 9

Navýšení prostředků na přípravu staveb — 9

Provedení prověrky a případné přehodnocení akcí zahrnutých
do Operačního programu Doprava — 11

Upravení systému zadávání staveb — 11



1. Preambule

Úvodem je třeba zdůraznit, že tento materiál si neklade za cíl navrhovat rozsah a postup budování dopravní infrastruktury ČR (to je v kompetenci příslušných státních orgánů, nikoliv Sdružení pro výstavbu silnic Praha), ale soustřeďuje se na zásadní problém, což je nedostatek finančních zdrojů na její dobudování s tím, že přináší náměty, jak tento nedostatek řešit.

2. Základní východiska

Stav financování rozvoje dopravní infrastruktury ČR je za současných podmínek možné charakterizovat následovně:

- **nedobudovanost zásadní dopravní sítě**

(chybějící úseky dálnic a rychlostních silnic, obchvaty měst, nedokončená modernizace železničních koridorů);

- **vysoká míra rozestavěnosti**

(vytvářející tlak na dodatečné finanční zdroje v průběhu roku, které ovšem nejsou ve státním rozpočtu bilancovány);

- **rychlé zastarávání stávající silniční infrastruktury, které se promítá do zvýšených potřeb údržby a rozsáhlejších oprav, včetně rekonstrukcí;**

- **nedostatečná výše národních zdrojů**

(způsobuje podvázané financování údržby stávající sítě a nedostatek zdrojů pro financování investičních projektů, které nelze financovat ze zdrojů EU v rámci Operačního programu Doprava (např. téměř 50 % silnic I. třídy není provozováno v normových parametrech, více než 10 % všech mostů je v nevyhovujícím stavu – potřeba výdajů je vyčíslena v řádu desítek miliard Kč);

- **plánovaný pokles finančních zdrojů v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) mezi lety 2010 a 2011 o 36 %, absolutně o 35 mld. Kč;**

- **potřeba úvěru EIB (včetně otevření nového rámce) na spolufinancování fondů EU pro následující roky ve výši 20 mld. Kč**

(zdroje EU se nestaly doplňkem financování, ale náhradou národních prostředků);

- **nedostatečné financování projektové a majetkové přípravy akcí.**

3. Strategie financování

Základními opatřeními, která je nutné aplikovat pro celkovou stabilizaci systému financování dopravní infrastruktury, jsou:

A. Aktualizace harmonogramu rozvoje dopravní infrastruktury a zpracování koncepce zdrojového zajištění financování

- základní podmínka pro systémové plánování, přípravu a realizaci investičních a neinvestičních akcí.

B. Zvýšení kontroly hospodárnosti vynakládaných finančních zdrojů a kvality staveb

- kontinuální proces sledování nákladů v celém životním cyklu projektu (projektová příprava, výběr zhotovitele, realizace, provozování),
- expertiza (supervize) projektů staveb,
- audit technického řešení staveb a jejich objektové skladby,
- cenový audit staveb,
- striktní uplatnění rozpočtového omezení na straně investora – limitní cena staveb při výběru zhotovitele.

C. Racionalizace přípravy a organizace staveb

- revize legislativního rámce (územní plánování, stavební řízení, projektové řízení apod.),
- optimalizace časového průběhu,
- variantní řešení, typové a opakované projekty,
- sledování účelnosti a potřebnosti nestavebních nákladů projektu.

D. Předložení harmonogramu realizace konkrétních projektů PPP v oblasti dopravní infrastruktury na základě skutečných možností jejich realizace (stav projektové a územní přípravy, požadavky na dobu zadání, priorita atd.)

- cesta k urychlení přípravy a realizace projektů PPP,
- reálné uplatnění soukromých zdrojů závisí na legislativě, rychlosti a kvalitě projektové přípravy a parametrizaci výběrového řízení na koncesionáře.

E. Posílení národních zdrojů financování dopravní infrastruktury

- cestu k dalším finančním zdrojům je nutné hledat v kombinaci daní a poplatků, dotací ze státního rozpočtu, důsledného využití možností zdrojů z fondů EU, vnitřních úspor a možností participace samospráv,
- zdroje generované dopravou (spotřební daň z minerálních olejů, silniční daň, časové a výkonové poplatky) by se měly transparentním způsobem vracet ve prospěch dopravní infrastruktury a její údržby zpět.

4. Specifikace jednotlivých opatření

Problematika financování silničního hospodářství v letech 2011 až 2013 by měla být řešena na více úrovních, např.:

- úspory v rozestavěných stavbách spočívající v jakési „supervizi“ dosud nezrealizovaných objektů;
- úspory ve stavbách připravovaných, spočívající v hledání optimálních a ekonomických řešení projektů;
- rozložení (posunutí termínů dokončení) staveb v čase – nikoliv jejich konzervace;
- odložené financování staveb v krátkodobém horizontu (posun fakturace v horizontu do jednoho roku);
- odložené financování staveb v dlouhodobějším horizontu (úhrada faktur v horizontu více let);
- realizace projektů PPP, ale menších a již připravených (ty, u nichž nebude dokončena příprava v horizontu několika let, situaci neřeší);
- uplatnění navýšení národního podílu v rozpočtu SFDI u MF a ostatních příslušných institucí, např. těmito formami:
 - zvýšit sazby podílu SFDI na výnosu spotřební daně,
 - změnit silniční daň na daň z motorových vozidel (všech),
 - zvýšit cenu dálniční známky,
 - zvýšit výkonové zpoplatnění „mýto“, ať již změnou rozsahu sítě nebo rozsahu uživatelů nebo struktury a výše sazeb;
- provést skutečnou analýzu potřebnosti jednotlivých akcí v čase;
- nerezignovat na přípravu staveb (pokusit se navýšit prostředky na přípravu);
- provést prověrku a případně přehodnocení akcí zahrnutých do Operačního programu Doprava;
- upravit systém zadávání staveb:
 - u akcí s předpokládanou cenou vyšší než 20 mil. Kč používat pouze otevřená řízení (nikoliv užší řízení) a zvolit jediné kritérium – cenu (dojde k jejich zlevnění),
 - u akcí s předpokládanou cenou nižší než 20 mil. Kč používat zjednodušená podlimitní řízení s transparentním způsobem zveřejnění na internetových stránkách.

Úspory v rozestavěných stavbách

Je zcela nesmyslné hledat úspory ve stavbách vypuštěním rezerv ze smluvních cen. Tato položka nevznikla kvůli dodavatelům, ale proto, aby investor (správce stavby) mohl průběžně v případě potřeby požadovat provedení víceprací a nemusel pokaždé, např. když bude třeba položit 4 m příkopových tvárnic navíc, čekat na uzavření smluvního dodatku, než práce nařídí. U všech staveb ŘSD ČR (s výjimkou staveb, u nichž byla dohodnuta pevná cena) se vždy jedná o „měřený kontrakt“ a platí se „skutečně provedené práce“ – rezerva tudíž není nároková položka, která se automaticky dodavatelům uhradí. V souvislosti s poslední judikaturou Nejvyššího soudu, z níž vyplývá, že dodavatel má nárok na úhradu víceprací jen v případě, že jsou předem zasmluvněny,

se investor bez této rezervní položky ocitá v situaci, kdy nemůže správce stavby nařídít jakékoliv změny a vícepráce bez uzavření smluvního dodatku, což je záležitost časově značně náročná. Fakticky tak dojde k paralyzaci rozestavěných staveb, nebo vědomému porušování těchto pravidel oběma stranami. Vypuštění rezerv ze staveb má smysl pouze v případech, kdy je současně uzavřen smluvní dodatek na pevnou cenu.

Úspory je možné najít v rozestavěných stavbách pouze provedením prověrky potřebnosti dosud nerealizovaných objektů. Tyto objekty by měly být prověřeny (samozřejmě s ohledem na platná stavební povolení) nejen co do jejich potřebnosti jako celku, ale i co do jejich složitosti a rozsahu. Tyto úspory se mohou pohybovat v řádu stovek milionů Kč. Realizace objektů, jež budou předmětem této prověrky, by měla být oddálena dle možností a návazností u jednotlivých staveb.

Úspory ve stavbách připravovaných

Možné úspory se týkají celé oblasti přípravy staveb od definování Investičního záměru až po přípravu zadávací dokumentace pro výběr zhotovitele. Systémová opatření by se měla týkat:

A. Oblasti legislativní pro zjednodušení, urychlení a zkvalitnění přípravy:

- proces řádného a konečného projednání projektu se všemi zainteresovanými subjekty soustředit do fáze před vydáním územního rozhodnutí (stavební zákon a zákony související) a zamezit opakovanému napadání vydaných rozhodnutí,
- dokončit soubor legislativních úprav, související s výkupy pozemku (veřejný zájem, vyvlastnění, ceny pozemků),
- systém výběru konzultanta na základě nejnižší nabídkové ceny nahradit zavedenými metodami pro výběr konzultačních služeb, preferujícími kvalitu výsledného řešení (value for money – QCBS, QBS – zákon o veřejné zakázce),
- zjednodušit proces EIA a zmenšit rozsah uplatňování nad rámec požadavků EU;

B. Oblasti projektové přípravy staveb:

- zavést státní expertizu projektů nad stanovenou hodnotu (500 mil. Kč bez DPH) a legislativně ji zplnomocnit k vydávání rozhodujících stanovisek, která definitivně určí způsob technického řešení jednotlivých objektů staveb,
- zavést nezávislé expertizy projektů ostatních (v průběhu jejich zpracování, včetně expertiz cenových před zahájením zadávacího řízení),
- významné objekty (mosty, tunely) nebo složité projekty zpracovávat a porovnávat ve variantách,
- menší objekty navrhovat s použitím typových nebo opakovaných řešení,
- omezit financování přeložek a optimalizaci inženýrských sítí v rámci rozpočtu stavby.

Rozložení (posunutí termínů dokončení) staveb v čase – nikoliv jejich konzervace

Bylo by vhodné vybrat několik staveb, kterým se v rozpočtu SFDI nedostává prostředků a na nich uplatnit model „spolufinancování“ ze strany zhotovitele (částečně se to děje i nyní – viz reálné splatnosti faktur).

Primární (pozitivní) efekty spolufinancování ze strany zhotovitele:

- Stavby pokračují, není nutné vynakládat prostředky na konzervaci.
- Zhotovitelé zajistí úvěr za oboustranně přijatelných podmínek u banky nebo své mateřské společnosti (např. sazba roční PRIBOR + 3,5 %, případně by tato marže měla být obecně o několik procentních bodů nižší, není ani nutné uvádět „roční“ či jiný fix – mělo by jít o float sazbu, případně alternativně o fixované SWAP sazby).
- Zhotovitelé staví dle původních harmonogramů a stát splácí dle prostředků vymezených v SFDI – rozvolnění finančních úhrad.

Nutné kroky investora:

- Musí stanovit formu ručení za dodržení data splatnosti pohledávek (např. bankovní garance, kredibilní ručitel, přebírající na sebe závazky pro případ jejich neplnění investorem, zástavu nemovitostmi apod.).
- Musí zajistit právo (nikoliv povinnost) dodavatele odprodat (postoupit) pohledávku nebo její část třetí straně (např. bance). Využití úvěrů finančních institucí pro dodavatelskou firmu je možné s podmínkou, že povinnosti ministerstva dopravy se splácením dlužných částek přejdou po dokončení díla a jeho převzetí přímo na vztah finanční instituce a ministerstva dopravy. Dodavatelská firma bude mít ke dni dokončení díla své závazky vypořádány přímo s finanční institucí.

Sekundární (negativní) efekty spolufinancování:

A. Při pozastavení stavby se sníží příjmová stránka státního rozpočtu:

- časový posun (odklad) příjmů z DPH, tj. 20 % z rozvolňovaných částek,
- časový posun nebo výpadek příjmů z výběru sociálního a zdravotního pojištění z mezd,
- časový posun (odklad) příjmů z daně právnických i fyzických osob,
- nevybrané mýtné v případě, že se na tomto zprovozněném úseku s ním počítalo,
- možné další efekty, vyplývající pro region z důvodu pozdějšího dopravního napojení.

B. Zvýšené výdaje státního rozpočtu:

- platby sociálních dávek a podpory v nezaměstnanosti lidem, kteří budou z důvodů pozastavení staveb propuštěni,
- nutná úhrada konzervačních a „dekonzervačních“ nákladů spjatých s rozvolněním stavby (pokud by ke konzervaci staveb došlo).

Odložené financování staveb v dlouhodobějším horizontu (úhrada faktur v horizontu více let)

Vybrané, dosud nezahájené a nevytendrované stavby, kterým se v rozpočtu SFDI nedostává prostředků, by byly financovány státem a bankou (konsorciem bank) v určitém poměru, individuálně sjednáváním. Postup by v tomto případě mohl být následující:

- Stát jako zadavatel zakázky (nebo organizace jím pověřená) vyhlásí soutěž o nejvýhodnější nabídku na financování a zhotovení stavby s uvedením podílu z rozpočtu SFDI.
- Vítězný uchazeč by uzavřel s bankou smluvní vztah ve smyslu, že banka v průběhu výstavby uvolní finanční prostředky k úhradě sjednaného podílu z dodavatelem provedených prací.
- Správcem těchto prostředků by byla organizace státem pověřená nebo zřízená.
- Stát by vrátil bance předmětnou částku formou směnek dle předem sjednaného splátkového kalendáře.
- Kalendář by měl zahrnout období cca 3násobku až 4násobku lhůty výstavby.
- Případné dodatky k ceně by byly vypořádávány státem.

Realizace projektů PPP

Projekty PPP nepředstavují primárně nástroj momentálního financování dopravní infrastruktury, ale především zajištění veřejné služby na dlouhé období (20 a více let). Mohou být pouze doplňkem ke „klasickému“ pořizování infrastruktury, vzhledem k tomu, že přidané hodnoty u takových projektů je možné dosáhnout pouze zadáváním dostatečně finančně robustních projektů (minimální hranice objemu kapitálových nákladů – CAPEX – by se měla pohybovat ve výši cca 100 mil. €), nebo případně technicky „složitějších“ projektů (zahrnujících tunely, mosty apod.). V opačném případě by díky vyšším nákladům na jejich přípravu, soutěžení a financování nemusela být splněna jedna z klíčových podmínek realizace projektů PPP, tj. „Hodnota za peníze (Value for Money)“. Výsledkem zadávacího řízení projektu PPP je pak nejen pořízení dané infrastruktury, ale především zajištění dlouhodobé veřejné služby za předem daných a neměnných podmínek a parametrů (cena, kvalita, kdy bude infrastruktura uvedena do provozu, zdali a jak budou splátky indexovány atd.).

Vzhledem k tomu, že veškeré podmínky a parametry budoucího zajišťování veřejné služby je nutno zasmluvnit předem a na dlouhé období (na dobu účinnosti smlouvy), jsou projekty PPP v porovnání s „klasickými“ náročnější na přípravu i na délku a průběh zadávacího řízení. Pro názorné pochopení celého procesu přípravy a zadávání je připojen modelový časový plán, který byl sestaven na základě zkušeností z přípravy projektu D3 PPP a představuje typický časový průběh činností, směřujících k uzavření koncesionářské smlouvy. Výsledkem je, že **nejkratší doba přípravy a zahájení zadávání (předkvalifikace) projektu PPP** (za předpokladu poměrně podrobné znalosti jeho rozsahu, umístění a dalších technických podmínek) **je cca 2,5 roku**. Časový

odhad jednotlivých kroků je založen spíše na minimálním odhadu doby jejich trvání a předpokládá intenzivní spolupráci a maximální koordinaci právních, finančních, obchodních a technických činností k dosažení výsledku, za současné intenzivní investorské územní přípravy.

To samozřejmě znamená, že záměr zahájit realizaci několika velkých silničních a dálničních staveb se stavebními náklady ve výši cca 12 miliard Kč formou PPP již od roku 2012 (tzn. ukončit do té doby přípravu podkladů pro vypsání a vlastní organizaci tendrů až po uzavření smluv s vítězi), se jeví za současné situace úplného zastavení projektové a inženýrské přípravy jako naprostá utopie. Nejedná se o problém finanční (stát začne projekty PPP splácet až po několika letech od realizace), ale časový – do této doby nelze tendry (s výjimkou dálnice D3) připravit a zorganizovat.

Typický průběh přípravy projektu PPP

Činnost	1. rok												2. rok												3. rok											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6						
1. Podklady pro koncesní projekt, zpracování KP (finanční model, obchodní model, technické specifikace, právní forma)													Příprava PPP pro D3 je cca v tomto stadiu, takže může trvat kratší dobu																							
2. Příprava koncesionářské smlouvy (KS, technické přílohy, platební mechanismus)																																				
3. Projednání a schválení KP																																				
4. Kvalifikační dokumentace																																				
5. Zahájení zadávacího řízení, kvalifikace uchazečů																																				
6. Soutěžní dialog																																				
7. Zpracování a podání nabídek																																				
8. Hodnocení, výběr koncesionáře, uzavření KS																																				
9. Splnění odkládacích podmínek, finanční uzavření																																				
Výkupy pozemků																																				
Zápisy do katastru																																				

Vzhledem ke složitější přípravě tohoto typu projektů (v porovnání s klasickými projekty) a možné podobné dlouhodobé diskreditaci projektů PPP (jako v případě dálnice D47), bylo by vhodné zahájit proces zadávání prostřednictvím PPP spíše „otestováním“ na projektu „na zelené louce“, který bude dostatečně finančně robustní, ale nebude příliš složitý z hlediska stavebního (tunely, sanace krajiny atd.) a u něhož veřejnost jednoznačně ocení přínos z hlediska rychlejšího pořízení a kvality služeb. Paralelně s realizací tohoto projektu se jeví jako účelné připravovat další koncesní projekt tak, aby mohlo být zahájeno zadávací řízení dalšího projektu cca do 2 let po prvním.

V současné době, podle dostupných informací, splňuje podmínky připravenosti, a tedy možnosti v relativně krátké době zahájit zadávací řízení zejména část dálnice D3 v úseku Veselí nad Lužnicí – Úsilné s možností provozovat v rámci koncese i úseky Nová Hospoda – Tábor a Tábor – Veselí nad Lužnicí.

I když jsou platby za takto pořízenou veřejnou službu po dobu udělené koncese (20 – 30 let) mandatorními výdaji pro stát, za určitých podmínek jsou mimobilanční (v případě, že je buď riziko výstavby a dostupnosti, nebo riziko výstavby a poptávky přeneseno na soukromý sektor – podle metodiky EUROSTAT). To má pro stát pozitivní vliv na financování dalších projektů (levnější dluhová služba a více volných finančních prostředků pro jiné veřejné služby – např. zdravotnictví, školství apod.). Navíc je nutno zdůraznit, že platby ze strany veřejného sektoru za realizovanou veřejnou službu začínají být placeny až cca 2 až 4 roky po podpisu koncesionářské smlouvy a tzv. Finančním uzavření (Financial Close). Do té doby probíhá fáze výstavby, plně financovaná ze soukromých zdrojů.

Po celou dobu účinnosti koncesionářské smlouvy je pořízená infrastruktura majetkem veřejného sektoru.

Uplatnění navýšení národního podílu v rozpočtu SFDI

Všechny způsoby řešení by neměly být založeny pouze na hledání dalších zdrojů mimo státní (národní) prostředky, ale i na snaze zajistit úroveň financování z národních zdrojů na výši z předchozích let (během 3 let poklesla výše národních zdrojů v rozpočtu SFDI téměř na polovinu). Navýšení těchto zdrojů je možné následujícími způsoby (pokud bude zachována výše dotace ze státního rozpočtu, která nesmí být při navýšení z jiného titulu alikvotně ponížena). Je nutné definovat vhodnou kombinaci možných variant:

A. Zvýšení podílu SFDI na výnosu spotřební daně z minerálních olejů

Do roku 2004 činil příspěvek do rozpočtu SFDI 20 % podíl z této daně, od roku 2005 je to pouze 9,1 %. Každé navýšení podílu o 10 % znamená navýšení rozpočtu SFDI o cca 9 mld. Kč.

B. Změna silniční daně na daň z motorových vozidel (všech)

Předmětem silniční daně jsou dnes vozidla s největší povolenou hmotností vyšší než 3,5 t, určená výlučně k přepravě nákladů, a všechna vozidla používaná k podnikání nebo jiné samostatně výdělečné činnosti. Do rozpočtu SFDI plyne 100 % této daně. Tuto daň by bylo možné změnit na daň z motorových vozidel a zvýšit:

- paušálně,
- dle výkonu (objem motoru, nebo hmotnost),
- dle emisí.

Procento a způsob navýšení je otázkou diskuze. Lze odhadnout, že maximální navýšení této daně je únosné ve výši do 3 mld. Kč.

C. Zvýšení cen dálničních známek

Do rozpočtu SFDI plyne 100 % této částky. Navýšení ceny je možné dvěma způsoby:

- inflační (každoroční inflantování),
- jednorázovým navýšením.

Výše nárůstu je závislá na částce, o kterou by bylo únosné cenu dálniční známky zvýšit. Nárůst na 1 500,- Kč by přinesl do rozpočtu SFDI cca 650 mil. Kč.

D. Zvýšení výkonového zpoplatnění („mýta“)

Mýtnému podléhají vozidla s povolenou největší hmotností vyšší než 3,5 t na vybrané silniční síti (1 265 km). Zvýšení je možné a vhodné následujícími dvěma způsoby, případně jejich kombinací:

- zvýšením rozsahu zpoplatněných uživatelů (osobní automobily),
- změnou struktury a výše sazeb mýtného.

Procento a způsob navýšení je otázkou diskuze.

Analýza potřebnosti jednotlivých akcí v čase

Tato analýza by měla vycházet z dat o intenzitách, o nehodovosti, z mezistátních vazeb, z již provedených analýz (GEPARDI, GEPARDI II, SeStra, HVDI, OPD apod.) a měla by vést k sestavení „pořadníku staveb“ v jednotlivých dopravních segmentech. Kromě toho by měla zohledňovat ekonomické aspekty, míru vlivu na životní prostředí i realizovatelnost v čase. V podmínkách ČR nelze předpokládat „celonárodní konsenzus“ na výsledném pořadí, proto by bylo vhodné nejprve stanovit jednotlivá kritéria posuzování bez ohledu na parciální zájmy, a poté po posouzení výsledné pořadí vhodným způsobem „uzákonit“, aby se pořadí a priority neměnily s každou personální změnou.

Navýšení prostředků na přípravu staveb

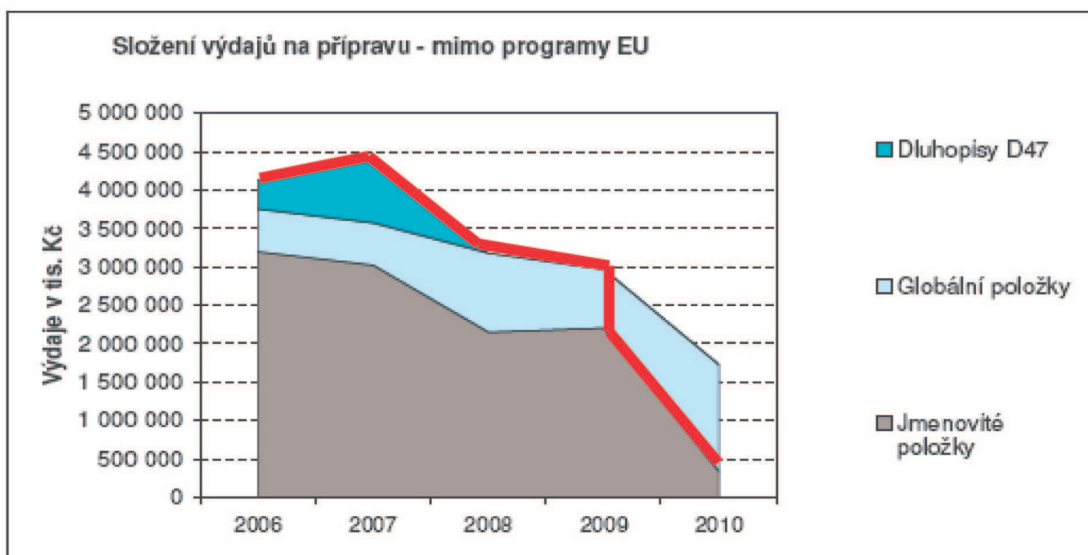
Výdaje na „přípravu“ staveb zahrnují:

- inženýrskou přípravu a zabezpečení staveb silnic a dálnic;
- projektovou přípravu staveb;
- technickou pomoc;
- průzkumné práce (geodetické práce, geologické práce apod.);
- rekultivace, odvody a výkupy pozemků;
- protihluková opatření na silnicích I. třídy;
- vypořádání staveb po dokončení.

Výdaje na „přípravu“ staveb jsou čerpány z kapitol:

- jmenovité akce – tvoří podstatnou část prostředků na přípravu staveb;
- globální položky;
- dluhopisy (užity pouze pro D47 v letech 2006 a 2007).

Ze zdrojů EU nelze čerpat prostředky na přípravu staveb. Tyto prostředky mohou být použity pouze na stavby plně projekčně připravené.



- Globální položky jsou od roku 2010 určeny především na vytváření finanční rezervy pro krytí nezbytných výdajů vzniklých vyřazením staveb z kapitoly „Jmenovité akce“.
- Významnou část nákladů na přípravu od roku 2011 tvoří odstraňování starých hlukových zátěží.

Vývoj výdajů na přípravu staveb v gesci ŘSD ČR se pro následující střednědobý výhled do roku 2013 blíží po započtení shora uvedených vlivů prakticky k nule, s výsledkem téměř úplného zastavení přípravy staveb.

V současné době lze stav zakázky v přípravě staveb pouze globálně odhadnout s tím, že předpoklad využití kapacit konzultačních firem je pro rok 2011 jen cca 30 % v porovnání s rokem 2009. Faktem je, že od poloviny roku 2009 se prakticky nevypisují žádné nové zakázky projektové a inženýrské přípravy staveb a konzultační firmy pouze dokončují dříve zasmulvněné zakázky, včetně realizačních dokumentací rozestavěných a dokončovaných staveb. V současné době proto již začalo propouštění zaměstnanců některých firem s tím, že masivnější propouštění se za předpokladu, že se situace výrazně nezmění, očekává na jaře roku 2011.

Zastavení přípravy znamená:

- ohrožení realizovatelnosti staveb plánovaných k zahájení v letech 2011 až 2013;
 - krátí se životnost vydaných ÚR a SP,
 - propadají platnosti vyjádření, stanovisek a rozhodnutí dotčených subjektů,
 - hrozí žádosti o navrácení pozemků vyvlastněných majitelů;
- v podstatě nereálnost zahájení některých plánovaných projektů PPP v roce 2013 i v letech dalších;
- ztrátu pracovních míst;
- odchod kvalifikovaných odborníků z konzultačních firem;
- omezení prací na vytváření koncepcí a podkladů pro superkoncepte;
- omezení činností v provádění expertiz a optimalizace projektů;
- investiční projekty financované ze zdrojů EU ve finančním období 2014 – 2020 by již měly být ve vysokém stupni rozpracovanosti, neboť příprava takových významných projektů trvá 6 – 8 let; zastavení přípravy v současné době tedy znamená již jejich přímé ohrožení.

Přípravu staveb nelze v budoucnosti vzhledem k zákonným lhůtám jednorázově významně urychlit tak, aby 4leté období podfinancování přípravy staveb z let 2010 – 2013 bylo zasanováno bez významných negativních dopadů do investičních programů v okamžiku, kdy hospodářský růst země umožní opětovné nastartování realizace scénářů dostavby dopravní infrastruktury.

Provedení prověrky a případné přehodnocení akcí zahrnutých do Operačního programu Doprava

Tato prověrka souvisí s výše zmíněnou Analýzou potřebnosti jednotlivých akcí, ale bylo by vhodné ji provést v předstihu, neboť by v tomto případě měl být položen ještě větší a silnější důraz na realizovatelnost akcí zahrnutých do Operačního programu Doprava v plánovaných termínech s ohledem na stav jejich přípravy, případně na ekonomické ukazatele.

Pokud nebude realizace všech akcí, v současné době zařazených do Operačního programu Doprava, reálná v termínech zajišťujících vyčerpání prostředků z EU, pokusit se nahradit tyto akce jinými, u kterých bude tento požadavek zaručen.

Upravení systému zadávání staveb

Dosažení úspor v tendrech je možné i bez změny zákona o veřejných zakázkách prakticky ihned zavedením interních (resortních) pravidel, která se u ŘSD ČR používala v letech 2003 až 2006:

- u akcí s předpokládanou cenou vyšší než 20 mil. Kč používat pouze otevřená řízení (nikoliv užší řízení) a zvolit jediné kritérium – cenu – a stanovit přiměřené hranice kvalifikačních podmínek (nevyžadovat splnění „tvrdších“ podmínek, než tendrovaná stavba zahrnuje);
- u akcí s předpokládanou cenou nižší než 20 mil. Kč používat zjednodušená podlimitní řízení s transparentním způsobem zveřejnění na internetových stránkách a opět stanovit přiměřené hranice kvalifikačních podmínek (nevyžadovat splnění „tvrdších“ podmínek, než tendrovaná stavba zahrnuje);
- u významných objektů (mosty, tunely, MÚK) umožnit v odůvodněných případech v rámci nabídky i předložení variantního řešení uchazeče, poskytujícího výhodu zkrácení doby výstavby nebo snížení ceny;
- nepožadovat neodůvodněně vyšší kvalitativní parametry nad rámec technických předpisů a norem.

