

Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

Analýza možností dostavby dálnice Vratislav – Brno - Vídeň

Jakub Šplíchal

Bakalářská práce

2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jakub Šplíchal**
Osobní číslo: **D11132**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Analýza možností dostavby dálnice Vratislav-Brno-Vídeň**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Postavení dálnice Vratislav-Brno-Vídeň v dopravním systému České republiky
2. Analýza současného stavu dálnice Vratislav-Brno-Vídeň
3. Analýza možností dostavby dálnice Vratislav-Brno-Vídeň
4. Vyhodnocení možností dostavby dálnice Vratislav-Brno-Vídeň

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucí práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Nina Kudláčková, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **29. listopadu 2013**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. května 2014**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 29. listopadu 2013

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 27. 5. 2014



Jakub Šplíchal

Rád bych poděkoval vedoucí práce Ing. Nině Kudláčkové, Ph.D. za vedení práce, vstřícný přístup a cenné rady, které mi dopomohly k vypracování bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkovat všem lidem, kteří mi poskytovali cenné informace z daného oboru v praxi.

ANOTACE

Bakalářská práce se zaměřuje na historickou dálnici z Vratislavi do Vídně z hlediska minulosti a současnosti. V práci je řešena souvislost mezi zmíněnou dálnicí a plánovanou rychlostní silnicí R43. Rychlostní silnice je analyzována z hlediska financování a výběru optimální varianty trasy. V závěrečné fázi práce jsou charakterizovány dopady, kterými by případná výstavba rychlostní silnice R43 působila na společnost.

KLÍČOVÁ SLOVA

doprava, dálnice, rychlostní silnice, financování, finanční zdroje

TITLE

The analysis of possibilities of completion of motorway Wroclaw - Brno - Vienna

ANNOTATION

Bachelor thesis focuses on historical motorway from Wroclaw to the Vienna in past and present period. In the thesis is as well solving connection between mentioned motorway and planned high - speed road R43. High - speed road is analysed of possibilities of financing and selecting optimum variants of route. In final phase of this work are characterized costs and benefits, that construction of high - speed road R43 can causes to society.

KEYWORDS

transport, motorway, high – speed road, financing, financial resources

OBSAH

ÚVOD	10
1 Postavení dálnice Vratislav – Brno – Vídeň v dopravním systému České republiky	12
1.1 Vymezení základních pojmů	12
1.2 Dopravní systém České republiky	13
1.2.1 Rozdělení dopravy	14
1.2.2 Silniční doprava	14
1.2.3 Dálnice	17
1.3 Doprava a legislativa	19
1.3.1 Zákony v silniční dopravě	19
1.4 Počátky dálničních staveb na území našeho státu	20
1.5 Plánování průchozí dálnice Vratislav – Brno - Vídeň	22
1.5.1 Česko - německá jednání o budoucí dálnici	23
1.5.2 Plánování trasy dálnice	24
1.6 Shrnutí stavby průchozí dálnice Vratislav – Brno - Vídeň	28
1.6.1 Průběh stavebních prací	29
1.6.2 Navržené parametry dálnice	29
2 Analýza současného stavu dálnice Vratislav – Brno – Vídeň	30
2.1 Pozůstatky dálnice Vratislav – Brno - Vídeň	30
2.1.1 Pozůstatky na severní části dálnice	31
2.1.2 Pozůstatky na jižní části dálnice	33
2.2 Silnice I/43	35
2.3 Navrhované varianty trasy R43	35
2.3.1 70. léta 20. století	36
2.3.2 90. léta 20. století až současnost	36
2.4 Statistické údaje navrhovaných variant	40

2.5	Transevropská dopravní síť	42
2.6	Cena 1 km dálnice	44
2.7	Shrnutí analýzy současného stavu	45
3	Analýza možností dostavby dálnice Vratislav – Brno – Vídeň.....	46
3.1	Možnosti financování dopravní infrastruktury	46
3.2	Veřejné zdroje	47
3.2.1	Národní zdroje	47
3.2.2	Zahraniční zdroje	52
3.3	Alternativní zdroje.....	60
4	Vyhodnocení možností dostavby dálnice Vratislav – Brno – Vídeň.....	65
4.1	Výhody a nevýhody dostavby rychlostní silnice R43	65
4.2	Klady a zápory jednotlivých variant rychlostní silnice R43	66
4.2.1	Bystřická varianta	66
4.2.2	Trasa v Boskovické brázdě	67
4.2.3	Ostatní varianty	68
4.2.4	Přírodní památky.....	68
4.3	Výhody a nevýhody jednotlivých finančních zdrojů.....	69
4.3.1	Financování z národních zdrojů.....	69
4.3.2	Dotace z evropských zdrojů.....	70
4.3.3	PPP	71
4.4	Lokace logistického centra.....	72
4.4.1	Základní vymezení klientů pro logistické centrum.....	72
4.4.2	Metoda určení polohy logistického centra	73
4.4.3	Postup výpočtu.....	73
4.5	Cost benefit analýza rychlostní silnice R43	76
4.5.1	Nákladový rozpočet projektu	77
4.5.2	Rozbor jednotlivých položek rozpočtu	78

4.5.3	Vymezení zasažených subjektů	79
4.5.4	Kvantifikace cost benefit analýzy pro jednotlivé zasažené subjekty	79
4.5.5	Shrnutí cost benefit analýzy	82
ZÁVĚR	.....	84
POUŽITÁ LITERATURA	.....	86
SEZNAM TABULEK	.....	90
SEZNAM OBRÁZKŮ	.....	91
SEZNAM ZKRATEK	.....	92
SEZNAM PŘÍLOH	.....	93

ÚVOD

Potřebu přemísťování se snaží uspokojovat již několik předchozích generací. I když doprava, po dobu její existence, prošla řadou změn a mnoha modernizací, předměty přepravy se však nemění. Jedná se stále o přemísťování osob, věcí a informací. Pro zajištění přepravy je třeba dopravních prostředků, lidských zdrojů, zdrojů energie a financí, a především potřeba vyhovující dopravní infrastruktury. S požadavkem kvalitní infrastruktury se vypořádávali již starověcí Římané, kteří stavěli po Evropě dlážděné cesty, které uspokojovaly přepravní požadavky té doby. Problematika, týkající se právě dopravní infrastruktury, bude autorem řešena v této práci.

Doprava jako taková je důležitou složkou ekonomiky státu. Svoji roli hraje především v zajištění chodu průmyslu, zemědělství i služeb. S požadavkem kvalitnějších a časově rychlejších potřeb v přemísťování je třeba stále zvyšovat kvalitu dopravy na odpovídající úroveň. Dopravu lze dělit na silniční, železniční, leteckou, vodní a potrubní. V této práci se však autor bude zabývat pouze silniční dopravou se zaměřením na možnosti dostavby historické dálnice z Vratislavi do Vídně.

Práce je formálně rozdělena do čtyř částí. V první části se autor bude zabývat charakteristikou dopravního systému České republiky a průběhem historické výstavby dálnice Vratislav – Brno – Vídeň. Cílem této části je zjištění příčin nedokončení výstavby zmíněné dálnice a vytvoření podkladu pro analýzu navrhované rychlostní silnice R43. Druhá část práce bude zaměřena na analýzu současného stavu, tedy pozůstatků historické dálnice a především rozbor plánované výstavby rychlostní silnice R43 s výhledem do budoucna. Cílem bude zjistit a navrhnout optimální variantu trasy. V následující části budou řešeny možnosti zisku financí na výstavbu rychlostní silnice R43. Cílem bude snaha o nalezení všech přijatelných finančních zdrojů a poukázání na možnosti využití alternativních zdrojů. V poslední části se bude autor zabývat rozбором předchozích částí s cílem zjistit výhody a nevýhody, jak samotné rychlostní silnice R43 nebo jejich variant, tak i jednotlivých finančních zdrojů. Na závěr bude řešena lokace logistického centra a cost benefit analýza pro stavbu R43.

V práci bude autor využívat různých metod. Analytickou metodu využije při zkoumání okolností týkajících se historické dálnice, současného stavu nebo možností financování.

Metoda syntetická bude použita pro shrnutí řešené problematiky daných kapitol a v poslední části práce pro shrnutí výsledku práce. V závěrečné části práce bude rovněž použita metoda srovnávání pro zjištění výhod a nevýhod jednotlivých finančních zdrojů a variant navrhované trasy R43.

1 Postavení dálnice Vratislav – Brno – Vídeň v dopravním systému České republiky

Základem této kapitoly je obecná charakteristika dopravního systému v České republice (dále jen ČR) a především zaměření se na historii výstavby dálnice Vratislav – Brno – Vídeň.

1.1 Vymezení základních pojmů

Doprava

„Doprava je jakékoliv přemístění osob či hmotných statků, provedené, buď vlastní silou, nebo zprostředkovaně. Podle přemísťovaných objektů rozlišujeme dopravu osob nebo nákladů. Předmětem přemístění v obecném pojetí mohou být i různá media (plyny, kapaliny, elektřina) anebo také zprávy a informace (data). Přemístění se uskutečňuje pomocí dopravního prostředku po dopravní cestě.“ [1]

Silniční doprava

Druh dopravy, kde je přemísťování osob a věcí zajištěno pomocí silničních dopravních prostředků, jakož i samotné přemísťování silničních vozidel po pozemních komunikacích.

Pozemní komunikace

„Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a zvláštními vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho a bezpečnosti.“ [2]

Dálnice

„Dálnice je pozemní komunikace, která je určena pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly. Je budována bez úrovňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd, a která má směrové a oddělené jízdní pásy. V ČR je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž konstrukční rychlost je vyšší než 80 km/h.“ [2]

Financování

"Získání finančních zdrojů, obecněji kapitálu, ve všech jeho formách a jejich použití, obstarání potřebných statků a k úhradě na činnost podniku označujeme jako financování."[3]

1.2 Dopravní systém České republiky

Jak již bylo řečeno, doprava nám slouží k uspokojování rozsáhlých potřeb v přemísťování. Prostřednictvím dopravy můžeme uskutečnit tok materiálu mezi výrobou a spotřebou nebo samotnou přepravu osob mezi městy. Z toho nám plyne, že doprava je důležitou složkou ekonomiky státu. Je podmínkou pro chod průmyslu, zemědělství i služeb. S požadavkem kvalitnějších a časově rychlejších potřeb v přemísťování je třeba stále zvyšovat kvalitu dopravy na odpovídající úroveň. Nesmíme však opomenout i další cíle dopravy, jako jsou šetrnost vůči životnímu prostředí nebo globalizace dopravy.

Jednotlivé cíle dopravy jsou řešeny a navrženy ve speciálních dokumentech. Pro Evropskou unii (dále jen EU) jsou to Bílé knihy, kde se řeší společné cíle dopravní politiky EU. Setkáme se zde s podporou harmonického a vyváženého rozvoje ekonomických aktivit, ochrany životního prostředí, vysokého stupně zaměstnanosti, zvyšování životní úrovně a kvality života nebo eliminace dopravně přetížených míst. ČR se v rámci rozvoje dopravy řídí dokumentem „Dopravní politika“, ve kterém se dočteme o základních směrech vývoje dopravy ve střednědobém horizontu. Základními prioritami dokumentu „Dopravní politika“ jsou:

- Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu
- Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury
- Zajištění financování v sektoru dopravy
- Zvýšení bezpečnosti dopravy
- Podpora rozvoje dopravy v regionech
- Zajištění mobility

- Snaha o udržitelnost dopravy

1.2.1 Rozdělení dopravy

Dopravu lze dělit podle různých hledisek, a to například:

- Dle prostředí
- Dle dopravních cest
- Dle formy organizace
- Dle pravidelnosti
- Dle intenzity dopravy v časovém období
- Dle územního rozdělení
- Dle uspokojování přepravních potřeb
- Dle dopravních prostředků[1]

Nejčastější se však setkáme s dělením dopravního systému na dopravu silniční, železniční, leteckou, vodní a potrubní. Základem dopravního systému ČR je železniční a silniční doprava. Společně přepravují přes 98 % všech nákladů a přes 95 % cestujících. Význam ostatních druhů dopravy je z hlediska objemu přepravy nízký.

Ve své práci se nebudu zabývat všemi druhy dopravy, ale zaměřím se pouze na charakteristiku silniční dopravy.

1.2.2 Silniční doprava

Jak již bylo zmíněno v úvodu práce, silniční doprava je určitý druh dopravy, kde veškerý pohyb osob a věcí je zajišťován pomocí silničních dopravních prostředků po silniční dopravní cestě. Silniční doprava nákladní i osobní představuje co do objemu přepravených věcí a osob nepostradatelnou složku celkové dopravy v ČR. Pro rok 2012 v osobní dopravě je to konkrétně 73,28 miliard (dále jen mld.) oskm (dále jen osobokilometrů), což je 80 % podílu všech druhů dopravy v ČR a v nákladní dopravě 51,23 mld. tkm (dále jen tunokilometrů), což

představuje 77 % podílu všech druhů dopravy v ČR [4], (viz příloha č. 1 a 2). Největší využití silniční dopravy je na krátké až středně dlouhé přepravní vzdálenosti.

Silniční doprava se může vyskytovat v různých podobách. Nejčastější dělení je podle toho co přepravujeme na osobní, a nákladní silniční dopravu. Silniční dopravu však můžeme rozlišovat pro vlastní a cizí potřeby. Silniční osobní doprava nám slouží k přepravě osob, naopak silniční nákladní doprava nám slouží k přepravě věcí a zvířat. Silniční doprava pro vlastní potřeby je taková doprava, kterou podnikatel zajišťuje podnikatelskou činnost a nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí. Silniční doprava pro cizí potřeby je doprava, při níž vzniká závazkový vztah mezi provozovatelem silniční dopravy a právnickou nebo fyzickou osobou, pro kterou se doprava poskytuje.[1]

Charakteristika silniční dopravy:

➤ Výhody:

- Nejkratší doba přepravy (na krátké vzdálenosti)
- Hustá síť silniční infrastruktury umožňující vysokou mobilitu
- Vysoká flexibilita
- Termínově rychlé a přesné dodávky (využívání logistické filozofie „Just in time“ a služby „Door to door“)
- Široká možnost nabídky typů dopravních prostředků
- Menší administrativní náročnost v přepravě
- Větší bezpečnost v přepravě, zásilka je stále pod dohledem řidiče

➤ Nevýhody:

- Vysoké procento nehodovosti
- Kongesce
- Značné znečištění životního prostředí

- Energeticky a finančně náročný druh dopravy[1]

Ve srovnání s Evropou se v ČR nachází poměrně hustá silniční síť, která je tvořena dálnicemi a silnicemi různých tříd. Největší podíl z celkového počtu kilometrů zauímají silnice III. třídy (viz příloha č. 3). V důsledku rozmachu silniční dopravy je kladen stále větší důraz na modernizaci a výstavbu nových komunikací, především v otázce dálnic a rychlostních komunikací. Mezi konkrétní požadavky patří dobudování rozestavěných dálnic, dokončení modernizace dálnice D1, výstavba tranzitního tahu napříč Moravou a požadavky ze strany měst, na vybudování obchvatů.

Pozemní komunikace se dělí do čtyř kategorií. Jednotlivé kategorie jsou členěny z důvodu určení vlastníka pozemní komunikace, stanovení správce pozemní komunikace nebo samotného zpoplatnění jednotlivých komunikací. Existují následující kategorie:

- Dálnice
- Silnice
- Místní komunikace
- Účelové komunikace[2]

Dálnice je pozemní komunikace, která je určena pro rychlou dálkovou a mezinárodní dopravu silničními motorovými vozidly. Do kategorie dálnic řadíme kromě samotných dálnic i rychlostní silnice.

Silnice jsou veřejně přístupné komunikace, které slouží k využívání silničními a zvláštními vozidly a chodci. Kategorie silnice se člení podle využití na silnice I., II. a III. třídy.

Místní komunikace je opět veřejně přístupná komunikace, která slouží k dopravě ve městech a obcích. Tato kategorie se dělí na místní komunikace I., II., III. a IV. třídy.

Účelové komunikace mohou být veřejně přístupné i nepřístupné. Slouží nám především ke spojení nemovitostí nebo k jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.[2]

1.2.3 Dálnice

Na úvod je třeba připomenout, že do kategorie dálnice řadíme rovněž i rychlostní silnice, jejichž odlišnosti budou vysvětleny v následujícím odstavci. Dálniční síť v ČR ve srovnání s Evropou patří, co do počtu kilometrů, k nejkratším v Evropě. Pokud nebereme v potaz rychlostní silnice, tak délka zprovozněných dálnic je k 1. 7. 2013 775,8 km (kilometru), společně s rychlostními silnicemi pak 1 217,9 km (viz příloha č. 3). Zatímco hustota silniční sítě ČR patří k předním státům Evropy, poněkud horší je to s hustotou dálnic, která je v ČR 9,4 km/1000 km² (kilometrů čtverečních). Pro srovnání, hustota dálniční sítě v Evropě je v rozmezí 20-57 km/1000 km². Ačkoliv dálnice tvoří pouze malou část celé silniční sítě, jejich délka se za posledních 15 let v ČR téměř zdvojnásobila.[5] Kompletní seznam dálnic a rychlostních silnic je zaznamenán v příloze č. 4. Jejich konkrétní umístění v silniční síti ČR je následně zobrazeno v příloze č. 5. Dálniční síť s vizí do budoucnosti je zobrazena v příloze č. 6.

Dálnice se značí velkým písmenem „D“ a číslem v rozmezí 1-99. Konkrétní označení podél jednotlivých dálnic se vyskytuje v červených tabulkách s bílým orámováním a bílou číslicí. Rychlostní silnice značíme velkým písmenem „R“ a číselnou kombinací od 1-99. Podél rychlostních silnic se pak setkáme s modrou tabulkou s bílým orámováním a bílou číslicí.

Porovnání parametrů dálnic a rychlostních silnic

Stanovení stavebních podmínek a návrhových parametrů dálnic a rychlostních silnic ČR stanovuje norma ČSN 73 6101. Je potřeba si ovšem uvědomit, že stavební normy nejsou pro projektanty dopravních staveb závazné, ale slouží jen jako doporučení. Příkladem toho může být nedodržení normy při klesáních, kde překročený stupeň klesání je kompenzován sníženou povolenou rychlostí v daném úseku.

Rychlostní silnice je silnice I. třídy určená pro rychlou dálkovou a mezinárodní dopravu, která je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.[6]

„Dálnice je pozemní komunikace, která je určena pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly. Je budována bez úrovnňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd, a která má směrové a oddělené jízdní pásy. V ČR je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž konstrukční rychlost je vyšší než 80 km/h“.[2]

Shodné znaky

- Každý směr má minimálně dva pruhy
- Nájezdy a vjezdy mimoúrovňové
- Maximální povolená rychlost 130 km/h
- Stejně orientační dopravní značení

Odlišné znaky

- Rychlostní silnice mají oproti dálnicím celkově užší prostorové uspořádání
- Rychlostní silnice mají možnost většího stoupání a klesání
- Dálnice mají větší nároky na poloměry křižovatkových větví

Z těchto odlišností můžeme vyčíst, že dálnice celkově vyžadují mnohem více prostoru, tj. objemnější zemní práce a výkup většího prostoru pozemků. To vše nese za následek vyšší vynakládané investice do výstavby dálnic. Ne nadarmo se tak říká, že rychlostní silnice je levnější variantou dálnice.

V ČR se platí za užívání dálnic a rychlostních silnic dvěma způsoby. Pro silniční vozidla do 3,5 tuny je to časové zpoplatnění prostřednictvím dálničních známek, které lze zakoupit na dobu desetidenní, měsíční nebo roční. Pro vozidla nad 3,5 tuny se využívá výkonové zpoplatnění, které je zajišťováno pomocí systému elektronického mýtného a elektronického palubního zařízení. Existuje několik systémů elektronického mýta. Základní dva typy jsou satelitní a mikrovlnný. Mikrovlnný systém, instalovaný v ČR, vyžaduje stavbu mýtných bran na pozemních komunikacích a palubní jednotku ve vozidle. Výše sazeb je pak

závislá na ujeté vzdálenosti, kategorii vozidla a počtu náprav, ekologii vozidla a časovém období.

1.3 Doprava a legislativa

Doprava jako činnost k uspokojování lidských potřeb je zajišťována a opatřována řadou norem. Právní rámec v ČR tvoří hierarchie těchto norem:

- Ústavní zákony – kde najdeme nejzákladnější zákony ČR, tj. Ústava České republiky a Listina základních práv a svobod
- Mezinárodní smlouvy – např. Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem
- Směrnice, nařízení a rozhodnutí EU
- Zákony
- Usnesení a nařízení vlády, vyhlášky ministerstev
- Vyhlášky krajů a obcí
- Smluvní podmínky a vnitřní předpisy

1.3.1 Zákony v silniční dopravě

Mezi nejdůležitější zákony upravující silniční dopravu v ČR můžeme zařadit následující:

a) Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon upravující podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné za účelem podnikání a to jak pro vlastní, tak cizí potřeby.

b) Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon upravující členění pozemních komunikací do kategorií, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu. Dále pak zákon stanovuje práva a povinnosti vlastníků a uživatelů pozemních komunikací.

c) Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon, který stanovuje podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích, a to především týkajících se registru vozidel, schvalování technické způsobilosti vozidel k provozu na pozemních komunikacích nebo podmínky týkajících se práv a povinností výrobců a dovozců silničních vozidel.

d) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

V zákoně o provozu na pozemních komunikacích se dočteme o právech a povinnostech účastníků provozu na pozemních komunikacích, o pravidlech provozu, řídičských oprávněních a taktéž o působnosti a pravomoci orgánů státní správy a Policie ČR ve věcech provozu na pozemních komunikacích.

e) Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů.

V zákoně se dozvídáme o problematice státního fondu. A to jak o vzniku, jeho využití, tak až po řídicí a správní orgány fondu. Hlavním úkolem tohoto fondu je podpora rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic.[1]

1.4 Počátky dálničních staveb na území našeho státu

Počátky výstavby dálnic u nás nespádají do šedesátých let dvacátého století, do období komunismu, jak bychom očekávali, ale již do období první republiky před 2. světovou válkou. V té době jsme byli dokonce druhým státem na světě (hned za Německem), který se zabýval stavbou dálnic.

Konkrétní návrhy se objevily již v roce 1935, a to konkrétně vybudování „Národní silnice Plzeň – Košice“, která měla za cíl propojit západní a východní část tehdejší republiky. Veřejnost se k tomu stavěla pozitivně, avšak státní úřady tyto návrhy zavrhly. Vybudování dálnice, která by spojovala západní a východní část státu obnovil Jan Antonín Baťa v roce 1937 ve své knize „Budujme stát pro 40 000 000 lidí“. Projekt, který byl dokonce schválen ministerstvem veřejných prací a ministerstvem národní obrany, obsahoval návrhy dálkové silnice vedoucí z Chebu do Velkého Bočkova. [7]

Všechny připravované návrhy končí dne 30. 9. 1938, kdy došlo k podepsání Mnichovské dohody. To mělo za následek zmenšení části území státu a s tím související zhoršení ekonomické situace a narušení dopravní infrastruktury. Bylo zřejmé, že nově utvořená druhá republika se neobejde bez investování do nových dopravních projektů.

První velkou změnou byla změna organizace směru jízdy na silnicích. Stálý výbor přijal opatření, kterým zavedl jízdu vpravo: „*V polovině listopadu vyšlo ve Sbírce zákonů vládní nařízení o zavedení jízdy vpravo na československých silnicích; ke změně mělo dojít 1. května 1939, ale již od zveřejnění vyhlášky se prováděly různé přípravy pro změny směru jízdy.*“ [8] Přestože by se zdálo, že změna směru k nám dorazila právě z Německa, opak je pravdou a jízda vpravo je vázána Pařížskou úmluvou k zavedení jízdy vpravo.

Také je nutno zmínit, že slovo „dálnice“ je známo až od 15. listopadu 1938, kdy ho poprvé použil ing. Karel Chmel zkrácením slov „dálková silnice“. Z toho důvodu byly ve starších dokumentech často dálnice nesprávně označovány jako silnice, či autodráhy. [7]

Dne 13. ledna 1939 je předložen návrh o vybudování trasy československé dálnice Praha – Jihlava – Brno – slovenská hranice, která měla propojit západ s východem tehdejší tzv. druhé republiky. Dne 14. března 1939 však nastává zlom, kdy je vyhlášen Slovenský štát a následující den území druhé republiky obsazuje Hitlerova armáda. Projekty této dálnice, která se v budoucnu stane předchůdkyní dnešní dálnice D1, jsou zúženy na propojení pouze Čech a Moravy.

19. listopadu 1938 uzavírají vlády Československa a Německa rámcovou dohodu o stavbě německé autostrády z Breslau (dnešní Vratislav) do Vídně, která se měla křížit s „naší“ dálnicí nedaleko Brna. „*Dne 19. listopadu 1938 byla podepsána řada československo-německých dohod a protokolů, mezi nimi o stavbě dálnice napříč Moravou,*

kteřá měla spojovat Vratislav s Vídní a měla se stát exetitoriálním říšským územím uvnitř ČSR (Československá republika).[8]

Tato dálnice se začala stavět na území již Protektorátu Čech a Moravy 11. dubna 1939, což je o přibližně 3 týdny dříve než stavba česko-slovenské dálnice. „Hitlerova dálnice“, jak bývá často dálnice z Vratislavi do Vídně nazývána, poskytovala lidem z Protektorátu, především z Moravy, velkou příležitost k práci. Uvedení části dálnice do provozu bylo plánováno na 31. října 1940. Ve skutečnosti se postavilo pouze 76 km na území Protektorátu, především jižně od Brna a dostavba zbylých částí dálnice již nebyla nikdy zahájena. [7]

Z uvedených dat vyplývá, že jak česko-slovenská, tak i německá dálnice začaly být budovány až po vyhlášení protektorátu. Ještě před vznikem protektorátu, za hranicemi tehdejší druhé republiky, plánovali sudetoněmečtí politici na území odtržených Sudet vést dálnici, aby zlepšili dopravní obslužnost na nově získaném území. Dálnici naplánovali projektanti se začátkem poblíž německé obce Streitau, odkud měla pokračovat na bývalé hranice naší republiky, dále kolem Chebu, Chomutova, Mostu až k Liberci. Od Liberce měla dálnice vést na sever k plánované dálniční křižovatce s dálnicí Drážďany - Vratislav. První výkop byl proveden již 1. prosince 1938, tedy mnohem dříve než se začalo pracovat na dálnicích uvnitř protektorátu. Fakticky šlo o stavbu za hranicemi našeho státu, nicméně po válce nám byly Sudety opět navraceny a dnes můžeme Sudetskou dálnici považovat za první stavbu tohoto druhu na našem území, i když nebyla nikdy dokončena.[9]

Termíny dokončení tehdejších staveb by se v dnešní době zdály jako velmi nereálné. Musíme si ovšem uvědomit určité faktory, které odlišují dnešní a tehdejší dobu. Velký rozdíl se jeví v bezpečnostních kritériích (ať už se jedná o šířku dálnice nebo návrhovou rychlost), v majetkových poměrech, kdy Československo bylo nuceno poskytnout potřebné pozemky, nebo dostatkem nasazených dělníků na jednotlivé úseky dálnice.

1.5 Plánování průchozí dálnice Vratislav – Brno - Vídeň

Území Moravy bylo již od pradávna významnou dopravní křižovatkou v Evropě. Ať už to byly historické stezky, císařské silnice, železniční dráhy nebo dnešní železniční koridory. Většina byla ovšem ve směru ze západu na východ a naopak. V severojižním směru se na území Moravy nacházela pouze státní silnice z 19. století, spojující města Brno

a Svitavy. Tato silnice byla předchůdkyní dnešní silnice I/43, která už delší dobu svými parametry není přímo úměrná provozním požadavkům.

To vše by v dnešní době bylo zapomenuto, pokud by se nacistickému Německu podařila během druhé světové války dostavět dálnici, jejíž stavbu si vynutil Adolf Hitler.

1.5.1 Česko - německá jednání o budoucí dálnici

„Požadavek na stavbu dálnice přes území tehdy již značně územně okleštěné Československé republiky se vůbec poprvé objevuje v pokynech Adolfa Hitlera ministru zahraničních věcí Joachimovi von Ribbentropovi 11. října 1938. Důvodem této stavby bylo uskutečnění přímého dálničního spojení hospodářsky významného města Breslau (nyní Wrocław - Polská republika), ležícího v německé části Slezska, s Vídní, která se po připojení Rakouska stala součástí Německa.“[10]

Následovalo několik jednání mezi vládami Československa a Německa, na kterých bylo podepsáno několik smluv. Byla zde například podepsána smlouva o exterritorialitě, což znamenalo, že územní pás kolem dálnice by byl vyňat z československé pravomoci. Silnou pravomoc získává dálnice přijetím vládních nařízení č. 309/1938 Sb. a č. 291/1938 Sb. Dočteme se zde, že proti projektu nejsou žádné námitky, Československo poskytne potřebné pozemky Německu zdarma a stavbu provede RAG¹ vlastním nákladem.

„Naším územím bude tato dálnice probíhat v délce asi 65 kilometrů... bylo ustaveno, že ji postaví společnost RAG. Finanční zajištění stavby, dopravní policii a celní službu zajistí Německo. Naše vláda však poskytne zdarma všechny potřebné pozemky. Dálnice bude celně oddělena od Československa a na všech dálničních nájezdech budou německým státem zřízeny celnice.“[11] Takhle znělo prohlášení otištěné v té době pravidelně vycházející publikaci. Se zástupci RAG bylo dohodnuto, že vozidla Československa budou moci na našem území dálnici používat bez poplatků a pasových formalit, avšak až po průjezdu těmito celnicemi.[10]

Ačkoliv se zdá, že podepsání zákona o vyvlastnění bylo nelogické a nesprávné, opak může být pravdou. Vláda Československa měla přislíbeno za podepsání zákona č. 291/1938 Sb. zachování hranic našeho státu, což v dobách, kdy se hranice Československa

¹ Reichsautobahngesellschaft - tehdejší státní organizace pro stavbu dálnic v Německu, v dobových dokumentech je název organizace překládán do češtiny jako „Říšské automobilové dráhy“.

neustále měnily, byl „vysněný“ cíl naší vlády. Jako další důvod lze považovat obrovskou možnost k zaměstnanosti při stavbě dálnice. [7]

Postavením dálnice bylo zřejmé, že dojde k propojení dvou velkých měst tehdejší Třetí říše, Vídně a Vratislavi. Cílem nebylo pouhé propojení těchto měst, ale také napojení na dopravní spojení s Berlínem. Proto bylo potřeba dálnici pečlivě zasadit do terénu, o což se měli pokusit němečtí odborníci. Samotná dohoda o výstavbě průchozí dálnice z Vratislavi do Vídně byla podepsána dne 19. listopadu 1938.

1.5.2 Plánování trasy dálnice

Příprava a projekce byly započaty již před koncem roku 1938. Postup byl z pohledu dnešní doby neuvěřitelný. Jelikož všechny problémy s pozemky byly vyřešené podepsanými zákony, mohlo se se samotnou stavbou začít již v dubnu 1939. Neznamená to však, že tou dobou byly nachystány všechny plány pro celou trasu z Vratislavi až do Vídně. Stavba dálnice Vratislav – Brno - Vídeň postupovala po určitých dílech. Za podrobně rozpracovaný úsek můžeme považovat zhruba 83 kilometrů dlouhý pruh území mezi obcemi Městečko Trnávka na severu a obcí Ledce na jihu republiky. Dodnes jsou pozůstatky práce v tomto úseku dobře patrné při pozorování v krajině i z leteckých snímků. Je to však také jediný úsek dálnice, který se dočkal výstavby.

Jak jsem již zmínil, Německu byly poskytnuty zdarma pozemky potřebné na výstavbu dálnice a vláda se rovněž zavázala, že stavitelem a provozovatelem budou „Říšské automobilové dráhy“.

Hlavní slovo při vytváření trasy dálnice měli zástupci generálního inspektora německých silnic a podniku RAG. Ti veškeré návrhy předkládali našemu ministerstvu veřejných prací a Zemský úřad v Brně následně vedl informativní řízení pro daný úsek. Tím byla zajištěna určitá spolupráce mezi českou stranou, která měla získat pozemky pro stavbu a německou stranou, která ji měla realizovat a financovat. [10]

Na Zemském úřadě v Brně se scházela řada úřadů a korporací při informativních řízeních. Úkolem bylo zjistit, v jakém rozsahu projekt německé dálnice zasáhne tehdejší pozemní komunikace, veřejné toky, elektrická vedení, vodovody nebo dokonce i rozsah omezení přístupu na zemědělsky spravované pozemky.

Každý projekt dalších úseků dálnice byl na informativních řízeních podroben rozboru a lze říci, že ve většině případů kritice. Jednalo se především o připomínky ze strany obcí ohledně přesunutí trasy, protože trasa byla stanovena bez ohledu na kvalitu půd a obce tak občas ztratily nejúrodnější půdy. Další připomínky ze strany obcí se týkaly nadjezdů a podjezdů. Německo o návrzích změn jednalo jen výjimečně, protože trasa byla pro ně jasně dána a změny povolilo jen v minimálních případech. Jednání se tak omezovala pouze na řešení situace kolem nadjezdů a podjezdů pod dálnicí.

Oficiálním trasérem dálnice byl zvolen ing. Hans Lorenz, který se věnoval plánování a přípravným pracím na dálnici. Ve své době byl jedním z nejlepších dálničních trasérů. Jeho snahou bylo začlenit dálnici co nejpřirozeněji do terénu a zároveň zabránit tzv. uskakování dálnice, kdy se řidičům při průjezdu zatáčkou na chvíli ztrácí dálnice z pohledu. Takové nároky jsou spojené s využitím vyspělé techniky, která v té době však ještě neexistovala. Povolal si proto k sobě profesora Schafrana, který mu vytvářel realistické obrazy, na nichž byla dálnice zakreslena v terénu. Další metody trasování byly porovnávání nakreslených obrazů a fotografií, do kterých byla dálnice zakreslena ze stejného úhlu pohledu nebo vytváření dřevěných modelů dálnice. [9]

Kompletní trasa dálnice začínala nultým kilometrem na, tehdy již z části dokončeném, okruhu kolem Berlína, kde se křížily dálnice Berlín – Drážďany a Berlín – Vratislav – Gliwice. Na tuto dálnici jihozápadně od Vratislavi, poblíž obce Katy Wrocławskie, již navazovala německá dálnice Vratislav – Brno – Vídeň.[10] Dálnice měla dále pokračovat směrem na jih kolem města Kłodzko (česky Kladsko), potom kolem pohraničních měst Králíky, Lanškroun a Moravská Třebová. Na území protektorátu kolem Boskovic, Kuřimi, Brna, až do Mikulova, který byl již v pohraničí. V Rakousku pak dálnice měla vést poblíž termálního města Laa an der Thaya a končit u Vídně (viz příloha č. 7). Německá dálnice měla celkem měřit 320 kilometrů.

Dálnici můžeme rozdělit na dvě pomyslné části podle toho, pod kterou stavební správu náležela. A to konkrétně na severní část, patřící stavební správě ve Vratislavi a na jižní část, patřící stavební správě ve Vídni. Hranice mezi těmito částmi se nacházela na 493. kilometru mezi obcemi Skalička a Všehovice. [12]

1.5.2.1 Plánování severní části dálnice

První podrobný návrh se zakreslenou trasou dálnice protínající území druhé republiky od severu na jih obdrželo zemské zastupitelstvo od Zemského úřadu v Brně v lednu 1939. Můžeme se zde dočíst: „*Podotýká se však, že trasa dálnice v těchto plánech vyznačená není ještě trasou definitivně stanovenou, a že podle zástupců říšsko-německého podniku Reichsautobahnen dojde v některých místech k jejím změnám.*“ [13] Během několika následujících měsíců byly na informativních jednáních projednávány právě tyto změny.

První úsek dálnice, který měl ležet na území druhé republiky, byl naplánován od severních hranic po obec Vanovice. Na projekt tohoto úseku dálnice bylo obcemi ihned předloženo několik požadavků. Požadavky na změnu trasy souvisely zejména s častými archeologickými nálezy právě v této oblasti.

Následující úsek, který spadal mezi 10. a 20. kilometr², procházel kolem obcí Vanovice, Drválovice, Knínice u Boskovic, Sudice, Bačov, Boskovice, Chrudichromy, Svitávka a Skalice nad Svitavou. Žádné připomínky ohledně trasy dálnice se zde už neřešily, poněvadž trasa byla schválena dle projektu, který podnik RAG na počátku roku zaslal Zemskému úřadu v Brně. Bylo zde však řešeno křížení dálnice se železniční tratí Brno - Česká Třebová u obce Svitávka. Dálnice se měla se železnicí křížit pomocí nadjezdu, čímž se nešlo vyhnout bouracím pracím v okolí trati.

Navazující úsek, ohraničený 20. a 28. kilometrem³, měl být postaven na území kolem obcí Sebranice, Voděrady, Drnovice, Lysice, Býkovice a Bořitov. Na schůzích starostů zmíněných vesnic byla projednávána opět trasa dálnice a příslušné podjezdy a nadjezdy. I když byly navrženy určité námitky ohledně územního zásahu trasy dálnice do pozemků obcí, starostové nakonec projekt schválili. [10]

Následující a poslední úsek pod stavební správou Vratislav, byl z hlediska plánování jedním z nesložitějších. Dálnice měla podle prvotních plánů procházet podél obcí Černá Hora, Žernovník, Malá Lhota, Újezd, Milonice, Lažany, Nuzířov, Malhostovice. Zde však nastaly komplikace s kopcovitým terénem, a to konkrétně Hornosvrateckou vrchovinou poblíž Černé Hory. Původní trasa dálnice byla změněna ing. Lorenzem, který jako výhodnější variantu

² Dle německé kilometráže šlo o 465.-475. kilometr.

³ Dle německé kilometráže šlo o 475.-483. kilometr.

viděl vést trasu západně od Černé Hory, územím obcí Malá Lhota, Lubě, Hluboké, Skalička a Všechnovice. Pro tuto variantu se trasě rozhodli z důvodu možnosti vést dálnici takřka přímkou, i za cenu velkých stavebních a zemních prací. Tento úsek německé dálnice bývá často označován jako „Čtyřmostí“, protože zde byla v plánu stavba čtyř mostů přes přírodní památku „Krkatá bába“. I kvůli náročnému plánování začaly stavební práce v oblasti „Čtyřmostí“ s ročním zpožděním, což mělo za následek, že úsek byl rozpracován asi nejméně ze všech. Následující úseky dálnice, Vratislav – Brno – Vídeň, již spadají do jižní části, spravované stavební správou Vídeň. [12]

1.5.2.2 Plánování jižní části dálnice

První úsek jižní části dálnice měřil přibližně čtyři kilometry a vedl směrem kolem obcí Všechnovice, Drásov, Malhostovice, Čebín a částečně zasahoval na území Moravských Knínic. Zajímavostí tohoto úseku je případ dvou firem, které byly plánovanou stavbou postiženy. Jednalo se o vápenku Rosa a Maláškové a podnik Českomoravské závody Brown Boveri. Se stavbou dálnice byla spojena likvidace zastaralé železniční trati a mělo dojít k nahrazení modernější dvoukolejnou tratí. Obě firmy, závislé na původní železniční trati, rozeslaly stížnosti na Zemský úřad v Brně. Válečné neúspěchy Německa nakonec způsobily to, že veškeré změny a stavby, související se stavbou dálnice, nebyly uskutečněny.

Trasa plánovaného úseku mezi 42. a 52. kilometrem⁴ měla následovat přes území Moravských Knínic, Kuřimi, Jinačovic, Rozdrojovic a Brno – Kníniček. Zde došlo k neshodám ohledně trasy dálnice. Některé obce byly nespokojené s usazením dálnice do krajiny, protože její vysoký reliéf se měl citelně dotknout malebné krajiny, nacházející se v těchto částech. Změna trasy byla zástupci podniku RAG ve Vídni zamítnuta. Přes všechny komplikace a znepokojení zástupců obcí, tak byla trasa v úseku schválena.

Další úsek dálnice byl vytyčen 53. a 66. kilometrem⁵. Trasa se měla vinout kolem Brna, konkrétně kolem území Bystrce, Žebětína, Bosonoh, Troubska, Ostopovic, Nebovid, Moravan a částečně i území Želešic. Nejdůležitější bod projektu v tomto úseku bylo spojení města Brna s dálnicí a vybudování mimoúrovňové křižovatky, která měla spojit dálnici Vratislav – Brno - Vídeň s československou dálnicí, která byla plánována mezi Prahou,

⁴ Dle německé kilometráže šlo o 497.-507. kilometr.

⁵ Dle německé kilometráže šlo o 507.-520. kilometr.

Brnem a slovenskou hranicí. Nevyhovující byl ostrý úhel křížení obou dálnic a tak měla být československá dálnice posunuta jižněji, aby došlo ke kolmému křížení. V návrzích byly dvě varianty křížení, s tím že byla vybrána varianta s křížením u Bosonoh, před variantou křížením u Nebovid.

Poslední úsek dálnice, nacházející se na území druhé republiky, měl procházet obcemi Želešice, Rajhrad, Syrovice a Sobotovice. Dále pak měl pokračovat k Pohořelicím, ty se však již nacházely na zabraném území. Zemský úřad v Brně se snažil prosadit lepší umístění trasy v okolí obcí Syrovice a Sobotovice. I když starostové těchto obcí souhlasili, ing. Lorenz tuto změnu trasy zamítl. Dne 4. března 1939 se v Brně konala závěrečná porada, kde se sešli zástupci obou stavebních správ. Na programu bylo projednání dvou úseků dálnice, úsek od severní hranice republiky a úsek mezi Želešicemi a jižní hranicí republiky. Tímto jednáním, kde se řešily především nadjezdy a podjezdy pro dané obce, skončily veškerá jednání k úsekům dálnice, nacházející se na území druhé republiky. Pro úseky ležící za státní hranicí se příliš dokumentace nedochovalo. Dálnice však měla pokračovat kolem Pohořelic, Mikulova až směrem na Vídeň. Stavba pokračovala pouze po obec Ledce, dále se již žádné pozůstatky dálnice nevyskytují, protože se zde již nestihlo stavět. [12]

1.6 Shrnutí stavby průchozí dálnice Vratislav – Brno - Vídeň

Samotné plánování začalo v lednu roku 1939. Jelikož byl na výstavbu dálnice, z Vratislavi do Vídně, kladen velký důraz, stavební práce začaly již v dubnu 1939. S uvedením do provozu se počítalo koncem roku 1940. Nejednalo se o uvedení do provozu celé dálnice, ale pouze jednotlivých úseků, protože i samotná stavba probíhala po jednotlivých dílech, resp. (respektive) úsecích. Na stavbě se podílela řada firem a mnoho dělníků, pro které to byla obrovská příležitost zaměstnání. Velký důraz stavbě dálnice byl kladen především ze strany Německa, které pro tuto stavbu zajistilo stavební materiál, pohonné hmoty nebo pracovní síly. Paradox je, že pracovní síly byly většinou občané československé národnosti. Po celé délce trasy vznikaly pro tyto dělníky pracovní tábory, které sloužily k ubytování a stravování. I přes veškerou snahu nebyla tato dálnice z politických důvodů nakonec dokončena.

1.6.1 Průběh stavebních prací

I přes rychlou projektovou přípravu a prvotní stavební práce se začalo tempo výstavby dálnice zpomalovat. Rozhodující pro výstavbu dálnice Vídeň – Brno – Vratislav se stává 1. srpen 1941, kdy Německo přechází na řízené hospodářství. Zásadní změna nastává v nedostatku stavebních materiálů, především cementu a oceli, které bylo potřeba především pro nová zázemí ustupující německé armády od Stalingradu. Dále byl vyhlášen zákaz novostaveb a i když dálnice dostaly výjimku, neznamenalo to již plnohodnotné pokračování prací. Definitivní konec stavby dálnice Vídeň – Brno – Vratislav nastává 30. dubna 1942. Byly pozastaveny veškeré práce na dálnici, zbylé stroje a staveniště jsou hlídány německou armádou a pozemky pronajaté pro výstavbu dálnice byly opět vráceny původním majitelům. Tuto situaci výstižně popisuje pamětní kniha obce Chrudichromy: *„Práce na dálnici byly přerušeny. Ustupující německá armáda od Stalingradu potřebovala nová opevnění v zázemí. Proto veškerý materiál provozní byl odstěhován někam do Polska a snad i do Norska a s ním i zaměstnaní Němci. Dálnice zůstala nedokončena.“* [14]

1.6.2 Navržené parametry dálnice

O dálnici se mluvilo a především psalo jako o gigantickém dílu. Je však potřeba říci, že se o ní mluvilo v přítomném čase a to byla dálnice teprve zakreslena v projektech. V roce 1940 si asi nikdo nepřipouštěl, že by dálnice nebyla dostavěna. Opak se stal pravdou. Můžeme si tedy aspoň říci její plánované parametry. Délka dálnice měla činit 340 km a její šířka byla úctyhodných 28,5 m. Vše bylo navrženo podle nejmodernějších norem, kterými se řídily všechny tehdejší stavby v oboru německého dálničního stavitelství. Návrhová rychlost činila 160 km/h a maximální dovolené stoupání 5 %. Na dálnici se mělo nacházet několik mimoúrovňových křižovatek, mostů a náspů, z nichž některé dochované můžeme spatřit z leteckých pohledů.

Z plánovaných 300 kilometrů dálnice bylo nakonec rozestavěno přibližně 83 kilometrů. Převážná většina se nacházela na území tehdejšího Protektorátu Čechy a Morava, konkrétně mezi obcemi Městečko Trnávka na severu a Ledce na jihu. I dnes, po několika desítkách let, můžeme spatřit na místech plánované trasy dálnice několik zachovalých částí. [10]

2 Analýza současného stavu dálnice Vratislav – Brno – Vídeň

Kapitola nazvaná „Analýza současného stavu dálnice Vratislav – Brno – Vídeň“ se bude zabývat aktuálním pohledem na výstavbu dálnice, případně rychlostní silnice v původním tělese tzv. Německé dálnice. Dozvíme se o hmotných pozůstatcích po německé dálnici, současné silnici I/43 vedoucí právě ve vytyčeném směru, řešených variantách výstavby rychlostní silnice R43 s následným zařazením do Transevropské sítě nebo cenu 1 km dálnice v ČR.

2.1 Pozůstatky dálnice Vratislav – Brno - Vídeň

Z historického shrnutí plyne, že dálnice nebyla nikdy dostavěna, natož pak zprovozněna. Veškeré práce na dálnici byly pozastaveny v roce 1942 a k jejich obnově již však nikdy nedošlo. Po válce byla v letech 1946-1947 provedena demontáž zbylých stavebních zařízení a odvezen použitelný stavební materiál. Od té doby je staveniště zcela opuštěné. Množství provedených prací podél plánované trasy je však obrovské. Jednalo se ve velké většině o mostní konstrukce, násypy, zářezy nebo propustky. Tyto objekty jsou však ve velké většině už zarostlé stromy a křovinami. Paradoxem je, že dokončené objekty na této dálnici jsou však dosud velmi zachovalé a některé jsou v dnešní době dokonce i využity k provozování dopravy.

Obrázek č. 1: Využívané zemní těleso plánované dálnice z Vratislavi do Vídně



Zdroj: [45]

2.1.1 Pozůstatky na severní části dálnice

Převážnou část dochovaných staveb na dálnici Vratislav – Brno – Vídeň můžeme zaznamenat až od tehdejší protektorátní hranice. O stavebních pracích na území Sudet se toho příliš nedochovalo. Jednou z mála dochovaných staveb na území Sudet je stavební díl číslo 30, úsek dlouhý 7 kilometrů, který se nachází mezi Městečkem Trnávka a Vísky u Jevíčka. V okolí Městečka Trnávka se nachází pilíř, který zde zbyl po plánovaném železobetonovém viaduktu. Jižněji pak můžeme spatřit viditelné těleso dálnice, základy mostu v údolí Arnoštovského potoku nebo zářez dálnice v terénním hřbetu, kde se nacházela protektorátní dálnice.

Dále se již nacházíme na tehdejším protektorátním území, konkrétně mezi obcemi Vísky u Jevíčka a Vacenovicemi. Tento stavební úsek byl označován číslem 31 a můžeme se zde setkat s několika dostavěnými mosty. Mezi významné mosty patří most z Jevíčka do Křenova a most, který má parabolickou konstrukci, nacházející se na silnici z Jevíčka do Smolné. Mezi těmito mosty se nachází násyp dálnice, který pak pokračuje až k rozestavěné mimoúrovňové křižovatce na silnici Jevíčko – Smolná. *„Dlouhý násyp dále pokračuje směrem k jihu až do zářezu u Velkých Opatovic. Při pohledu zářezem směrem k jihu skýtá efektní podívanou dokončený a používaný most přes dálnici na silnici z Jevíčka do Velkých Opatovic. Vystoupíme-li na most, je pěkně vidět rozestavěná dálnice směrem k severu.“* [10] Dále pokračuje rozestavěná dálnice, ve vysokém stupni dokončení, dlouhým násypem, ve kterém se nacházejí 3 dokončené objekty. *“Most přes železniční trať Chornice – Skalice nad Svitavou a polní cestu, typický parabolický mostek přes Opatovický potok a most přes polní cestu a dnes již zrušený mlýnský náhon.“* [10] Jižním směrem narazíme na téměř dostavěný most přes silnici z Borotína do Cetkovic. Následující mosty jsou velmi hustě zarostlé křovinami a tak je velmi obtížné je zaznamenat. Poslední most, ve stavebním úseku číslo 31, spatříme v zářezu dálnice přes silnici z Vanovic do Šebetova.

Jižní směrem od Vanovic se měla dálnice stáčet kolem západní strany obce Sudice s následným překlenutím silnice Sudice – Pamětice a silnice ze Sudic do Vísek. Mezi těmito dostavěnými mosty se nachází vysoký násyp, který je i dnes téměř bez porostu a je tak snadno rozpoznatelný. Těleso dálnice se následně před obcí Chrudichromy značně rozšiřuje. Podle autorů knihy „Německá průchozí dálnice“, Tomáše Jandy a Václava Lídla, zde mělo údajně být vybudováno odpočívadlo s čerpací stanicí, autoopravnou a restaurací. Mezi obcemi

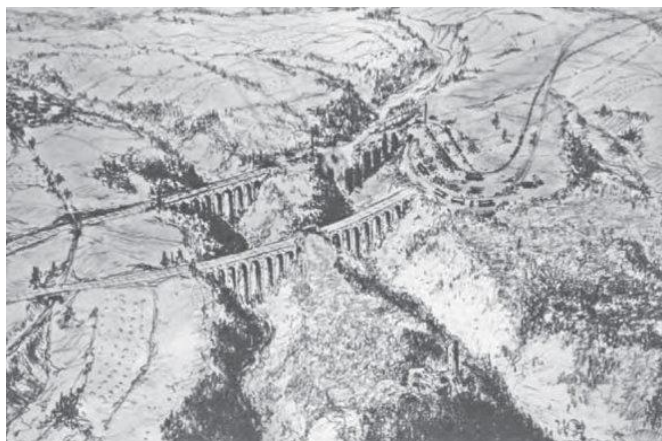
Svitávka a Skalice nad Svitavou vede silnice II/150, která svým, přibližně 1,5 kilometru dlouhým úsekem, využívá původní trasu „Hitlerovy dálnice“. Silnice II/150 se ve zmíněném úseku kříží s I. tranzitním železničním koridorem.⁶

Ve stavebním úseku číslo 33, ohraničený obcemi Svitávka a Býkovice, narazíme na výrazný, lesním porostem zarostlý násyp zemního tělesa. Podél náspu narazíme na několik rozestavěných a na dva již dostavěné mosty.

V následujícím úseku stavby se setkáme pouze se základy několika mostů, protože zde v 60. letech proběhla rekultivace.

Navazující úseky, tj. 35 a 36, se rozkládají mezi Žernovníkem a Všehovicemi, kde se nacházela hranice, oddělující území spravované jinými stavebními správami.⁷ Zde se však nesetkáme s téměř žádnými pozůstatky, protože výstavba na těchto úsecích byla značně opožděna oproti původním plánům. V této části dálnice měly být vybudovány čtyři významné mosty, tzv. Čtyřmostí. Mosty vedoucí skrz přírodní památku Krkatá bába však nebyly vzhledem k válečnému vývoji nikdy dokončeny a jako vzpomínku zde narazíme pouze na betonové základy.[10]

Obrázek č. 2: Čtyřmostí



Zdroj: [12]

⁶ I. tranzitní železniční koridor – železniční koridor vedoucí mezi městy Děčín a Břeclav

⁷ Stavební správa Vratislav spravovala severní část dálnice a stavební správa Vídeň naopak jižní část.

2.1.2 Pozůstatky na jižní části dálnice

Jižní část dálnice začíná úsekem označeným 1a, ve kterém opět došlo k rekultivaci a tak se zde s téměř žádnými objekty nesetkáme. Výjimku tvoří násyp mezi říčkou Lubě a silnicí z Malhostovic a několik propustků.

V úseku z Čebína do Nových Kníniček, který je označován jako stavební úsek číslo 1, je opět možné pouhým okem spatřit pozůstatky dálnice. Zhlédneme zde především násypy, zářezy nebo mosty v rozestavěné podobě. Jediný dostavěný most se nachází v okolí obce Jinačovice. Při pokračování jižním směrem od Rozdrojovic pak narazíme na most opět pouze v rozestavěném stavu. V tomto místě už dálnice začíná klesat k Brněnské přehradě. V městské části Brno – Kníničky je zemní těleso dálnice využito jako plocha pro chatovou oblast. Nejznámější pozůstatek dálnice v okolí přehrady ovšem představuje vysoký betonový pilíř mostu, který dominantním způsobem vyčnívá nad samotnou hrází přehrady.

Obrázek č. 3: Betonový pilíř mostu u Brněnské přehrady



Zdroj: [45]

Stavební díl 2a mezi městskými částmi Brna, Bystrčí a Žebětínem, po sobě zanechal jako jeden z mála zcela dokončený, přibližně tříkilometrový úsek dálnice. Jedná se o čtyřproudovou silnici se dvěma jízdními pruhy v každém směru a středním dělicím pásem. Tento úsek je dnes využíván pro vedení významné městské komunikace s výstižným označením „Stará dálnice“. Zajímavostí je, že v tomto úseku dálnice se nachází dvoupatrový

most, který vyřešil problém jak vybudovat most nejen přes potok, ale zároveň i přes polní cestu.

V okolí, kde se měla křížit dálnice Vratislav – Brno – Vídeň s československou dálnicí Praha – Brno – slovenská hranice⁸, se buď žádné pozůstatky z důvodu nevybudování, nebo rekultivace nedochovaly.

Ve stavebním úseku číslo 3, nacházejícím se mezi Troubskem a Želešicemi, narazíme na pozůstatky nedostavěné dálnice v podobě hluboce zasazené silnice z Ostopovic do Střelic, z důvodu plánovaného přemostění a několik rozestavěných mostů. Zvláště dva mosty jižněji od Ostopovic jsou turisticky oblíbenou památkou.

Obrázek č. 4: Nedokončený parabolický most u Ostopovic



Zdroj: [12]

Poslední a zároveň nejjižnější úsek dálnice se táhl od údolí říčky Bobravy až po protektorátní hranici, resp. k obci Ledce. Jižním směrem od Želešic potom začíná dobře patrný násyp, který posléze přechází v zářez. Na hřbetu zemního tělesa dálnice se nyní nachází polní cesta. V posledním úseku dálnice můžeme zhlédnout jiný dostavěný most a to poblíž Rajhradu. Zbylé pozůstatky stavby byly v těchto místech v minulých letech rekultivovány. Za protektorátní hranicí již byla výstavba dálnice v minimálním rozsahu. V následujících úsecích směrem k Vídni už tzv. německá dálnice zanechala po sobě pouze plány s plánovanou trasou, která byly použity při výstavbě rychlostní silnice R52, z čehož

⁸ Československá dálnice je předchůdkyní dnešní dálnice D1

plyne, že dnešní silnice R52, v úseku od Syrovic do Pohořelic, se nachází v místech, kde měla původně vést dálnice Vratislav – Brno – Vídeň.[12]

2.2 Silnice I/43

Současná situace je taková, že ve směru z Brna k severní hranici ČR se nenachází žádná dálnice ani rychlostní silnice. Nalezneme zde pouze silnici první třídy číslo 43. V dnešní době je nejčastěji zmiňována jako silnice z Brna do Svitav, ve skutečnosti však I/43 vede z Brna přes Svitavy, Lanškroun až do Králíků u polských hranic. Tato silnice je vzhledem k její nebezpečnosti na Moravě známá jako „silnice smrti“. Přezdívku získala z několika důvodů. Je to pouze jediná dálková silnice v daném směru, kapacita dopravy převyšuje kapacitu komunikace, je zde několik nebezpečných křižovatek bez odbočovacích pruhů a především se na této komunikaci téměř nevyskytují žádné obchvaty obcí. Například mezi lety 2011 a 2013 se v úseku mezi Černou Horou a odbočkou na Kunštát stalo nejvíce závažných nehod v Jihomoravském kraji. Stručně řečeno, silnice I/43 je vzhledem ke stále rostoucí dopravní intenzitě silně nevyhovující a otázka k vyřešení této situace by měla být co nejdříve zodpovězena.

Premiér Bohuslav Sobotka (ČSSD) nebere tuto situaci, s nevyhovující silnicí I/43, na lehkou váhu a snaží se ji vyřešit nahrazením rychlostní silnicí R43, která by měla spojit Brno a Svitavsko. Podle něj je nutné, aby se co nejdříve udělala revize projektu této dopravní stavby a vyřešily se problémy s tím, kudy ji vést.

Dosud však na projekt nebyl dostatek finančních prostředků. Ministerstvo dopravy počítalo před dvěma lety, za ministra Pavla Dobeše (VV), se zahájením stavby R43 nejdříve v roce 2025. Premiér Sobotka si ovšem začátek výstavby netroufá odhadnout. Zdůrazňuje však, že R43 patří pro jeho vládu k prioritám. Uvidí se, o kolik bude nová vláda schopnější oproti té předchozí...[15]

2.3 Navrhované varianty trasy R43

Bude – li rozebrána pozemní komunikace z Brna do Moravské Třebové z hlediska historie, je možné a především správné používat slovo dálnice, a to především z důvodu plánované výstavby v těchto místech. Pokud se ovšem budeme zabývat plány posledních let nebo plány týkajícími se budoucnosti této komunikace, setkáme se už s pojmem rychlostní

silnice, konkrétně R43. Změna v označení je prostá, pozemní komunikace by zasazením do této krajiny neodpovídala aktuálním normám závazným pro označení komunikace jako dálnice.

K oficiální změně došlo v rámci usnesení vlády Československé socialistické republiky ze dne 29. ledna 1987 č. 24, o rozvoji dálniční sítě do roku 1995, kde byla dálnice D43 přeřazena do kategorie rychlostních silnic v trase Brno - Moravská Třebová.[16] Konkrétní rozdíly mezi dálnicí a rychlostní silnicí již byly rozebrány v kapitole č. 1.2.3 bakalářské práce.

2.3.1 70. léta 20. století

O potřebě výstavby významného silničního tahu napříč Moravou se vědělo ihned po neúspěšné stavbě dálnice z Vratislavi do Vídně. Není potom nijak překvapující, že první návrhy na její dokončení pocházejí již ze 70. let 20. století. Jednalo se o plánování stavby dálnice D43, vedoucí ze Svitav (Jevíčka) do Brna, která měla z části využít pozůstatků německé dálnice. V průběhu celých 70. let se stále řešila otázka kudy vést trasu D43. Jako řešení se objevily dva návrhy. Jednak využití zemního tělesa německé dálnice v celé délce z Brna do Moravské Třebové, jednak jeho využití pouze v úseku z Brna do Svitávky a dále do Svitav pokračovat podél silnice I/43. V roce 1979 Dopravoprojekt Brno dokončil studii a přišel s návrhem využít zemního tělesa německé dálnice, jak z Brna do Svitávky, tak následně ze Svitávky do Moravské Třebové.

Problematika se netýkala pouze severní části původní dálnice, ale také její jižní části. Odkryla se zde již historická otázka ohledně napojení dálnice D43 na dálnici D1. V jednání byla varianta napojení na D1 u Troubska, s tím, že se využije původních plánů dálnice Vratislav – Vídeň nebo varianta napojení na D1 u Ostrovačic, s tím, že dálnice D43 by se na německou dálnici napojila u Drásova. Samotná výstavba návrhu ovšem byla naplánována až na rok 1990. [16]

2.3.2 90. léta 20. století až současnost

S počátkem 90. let 20. století přichází řada dalších variant pro výstavbu „vysněné“ rychlostní silnice R43, která by propojovala severní a jižní část Moravy. Tyto varianty už

můžeme považovat za aktuální, protože se jich společnost „drží“ a pokud dojde ke změnám, tak jen v minimálním rozsahu.

Začneme-li se zabývat konkrétními návrhy, zjistíme, že hned okolí Brna je nejnáročnějším úsekem na výběr optimální trasy. Nejen z pohledu problému, jak začlenit rychlostní silnici R43 do dopravního systému v rámci Brna, ale i z hlediska napojení na dálnici D1. Celkově bylo navrženo 7 různých variant, pro výstavbu R43 v okolí Brna. Jmenovitě se jedná o varianty:

- A – Ostrovačická (červená barva)
- B - Ostrovačická tunelová (červená + tyrkysová barva)
- C – Tunelová (žlutá barva s označením „Tr“)
- D – Bystrcká (fialová barva)
- E – Komínská (modrá barva)
- F – Medlánecká (zelená barva)
- G – Centrální tunelová (značená „CT“ a „CT+“)

Plánované trasy všech výše zmíněných variant jsou znázorněny v příloze č. 9. Stručný rozbor jednotlivých variant bude nastíněn v následující kapitole.

Ostrovačická varianta (A)

Ostrovačická varianta využívá výsledků studie Dopravoprojektu Brno, který s tímto návrhem přišel v 70. letech, jak bylo zmíněno výše. Trasa by byla vedena z počátku v rámci dálnice D1, u obce Ostrovačice by se severovýchodně stáčela směrem na Veverskou Bítýšku a posléze by se napojila na původní plánovanou trasu dálnice Vratislav - Vídeň.

Ostrovačická tunelová varianta (B)

Ostrovačická tunelová varianta se od předchozí liší pouze úsekem v oblasti obcí Veverská Bítýška a Chudčice, kde by průchod tímto územím byl zajištěn tunelem. Výhodou

ostrovačických variant je poměrně dostatečná vzdálenost od brněnských městských částí, čímž by nebyly narušeny osídlené oblasti.

Tunelová varianta (C)

Možnost jak trasu R43 přiblížit Brnu a zároveň výstavbou nezasáhnout městské části řeší tunelová varianta. V těchto návrzích by rychlostní silnice od obce Popůvky několika tunely překonala Podkomorskou vrchovinu a za Rozdrojovicemi by se opět napojila na trasu německé dálnice.

Bystrcká varianta (D)

Bystrckou variantou se myslí základní trasa podle územních plánů ve vedení německé dálnice. Začínala by mimoúrovňovou křižovatkou u Troubska a následně by pokračovala vybudovaným úsekem Stará dálnice. Za Brněnskou přehradou směrem na sever by potom využívala nedostavěného tělesa německé dálnice. Výhodou této varianty je odklon velkého množství dopravy z centru Brna při cestování směrem na sever Moravy, případně ze severu Moravy na jih.

Komínská varianta (E)

Komínská varianta je téměř totožná s Bystrckou, s tím rozdílem, že obchází rekreační oblast Brněnské přehrady z východní strany, ze strany blíže centru Brna.

Medlánecká varianta (F)

Medlánecká varianta opět úzce souvisí s bystrckou variantou. Její trasu kopíruje až do míst městské části Kohoutovice, kde by se později východním směrem, prostřednictvím tunelu, odpojila k obci Česká až na komunikaci I/43.

Centrální tunelová varianta (G)

Centrální tunelová varianta počítá s tím, že jako hlavní přivaděč ze severu stále zůstane silnice I/43, a tudíž vůbec nepočítá s výstavbou R43. Její velkou výhodou by bylo podkopání velké části Brna prostřednictvím tunelu ze severu na jih, čímž by došlo k odlehčení dopravy v západní a východní větvi městského okruhu. Rozšířená centrální tunelová varianta, též označována jako tzv. aktivní nulová varianta, počítá i s výstavbou obchvatů obcí na

stávající silnici I/43. Snahou aktivní nulové varianty je rovněž dostavba městského okruhu a tím zvýšení kapacity dopravy uvnitř Brna. Tato realizace už je nějaký čas v provozu, kdy poslední stavbou byl tunel Dobrovského, který umožnil propojení západní a východní části městského okruhu na severu Brna.[16]

Jestliže srovnáme výše jmenované varianty podle vybraných kritérií, jako jsou dopravní požadavky nebo vlivy na životní prostředí, zjistíme, že jako ideální se jeví Bystřecká varianta, tedy varianta s označením „D“. Naopak jako nevyhovující se nám podle těchto hledisek jeví varianty A, B, C a G.[16]

V navazujících úsecích severním směrem od Brna, jmenovitě v úsecích Kuřim – Černá Hora, Černá Hora – Svitávka, Svitávka – hranice Jihomoravského kraje a hranice Jihomoravského kraje – Moravská Třebová se navrhovaná varianta trasy R43 v podstatě, až na pár odlišností, shoduje s původní trasou dálnice Vratislav – Brno – Vídeň. Neobjevují se zde ani nijak výrazné protesty proti její realizaci. Jediným takovým „protestem“ by bylo, kdyby byla zvolena některá z nulových variant, čímž by vlastně nedošlo k výstavbě R43 a společnost by se musela spokojit maximálně s obchvaty obcí na současné silnici I/43.

Cílem všech těchto variant a především cílem výstavby rychlostní silnice z Brna na sever je vytvořit co nejkratší a nejrychlejší spojení Brna s Pardubicemi, resp. Hradcem Králové. Určitý problematický fakt je ten, že rychlostní silnice R43 leží na území dvou krajů, Jihomoravského a Pardubického, což znamená, že aby byla R43 realizována, musí být tento projekt zařazen do územně plánovací dokumentace obou krajů. Investorem stavby R43 by podle všeho mělo být Ředitelství silnic a dálnic České republiky (dále jen ŘSD ČR), což je státní příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy ČR.

Pokud se zaměříme na nejaktuálnější zprávy ohledně výstavby R43, tak je potřeba zmínit, že za rok 2013 nedošlo k žádnému pozitivnímu posunu v rámci přípravy jednotlivých staveb rychlostní silnice R43. V zápisu z jednání konaného dne 25. ledna 2014 se můžeme dočíst, že další jednání Sdružení pro výstavbu rychlostní silnice R43 proběhne až ve 2. polovině roku 2014. Do té doby se tak ohledně výstavby rychlostní silnice R43 nic zásadního nestane.[17]

Z posledních návrhů, které vydalo ŘSD ČR, je zřejmé, že jako s nejpravděpodobnější variantou se počítá s bystrckou variantou v jižní části a naopak severní úsek by měl být

protažen až k Dětrichovu u Moravské Třebové, kde by byla R43 napojena na rovněž plánovanou rychlostní silnici R52 (viz příloha č. 10).

2.4 Statistické údaje navrhovaných variant

Rychlostní silnice R43 by měla v budoucnu vytvořit spojnicí mezi dálnicí D1 a rychlostní silnicí R35 a tím pádem by se měla stát součástí mezinárodní silnice E461 Svitavy – Brno – Vídeň. Její trasa, až na situaci v úseku Troubsko – Kuřim, je téměř stanovena. Nejpravděpodobnější variantou je ovšem využití zemního tělesa nedostavěné „Hitlerovy dálnice“ v celém jejím rozsahu, tzn. z Brna až do Moravské Třebové, kde by se napojila na rychlostní silnici R35. Níže bude uvedeno několik statistických údajů spojených s výstavbou R43.

Celková plánovaná délka je 78,4 km (počítáme-li s výběrem tzv. bystrcké varianty v okolí Brna). Nikoho asi nepřekvapí, že v provozu je zatím stále 0 km a celých 78,4 km je teprve v přípravě. Rychlostní silnice by při výstavbě byla rozdělena na 4 úseky:

- **Troubsko – Kuřim**

V tomto úseku byla dokumentace EIA (Studie pro posuzování vlivů na životní prostředí) dokončena a odevzdána již v roce 2001. Od té doby došlo v projektu k několika úpravám. Pokračovat v předprojektové přípravě však nelze, dokud ministerstvo životního prostředí (dále jen MŽP) nevydá stanovisko k EIA a dokud nebude trasa zakotvena v územním plánu města Brna (dále jen ÚPmB). Úsek je dlouhý 18,2 km a odhadované náklady na výstavbu činí 10,111 mld. Kč (korun českých). Tyto náklady však byly kalkulovány pro rok 2005 a od té doby se mnohé změnilo. Při současné výstavbě komunikací dochází k překročení lhůt, což v řeči čísel představuje roční inflaci 4,32 %, ročně tedy narůstají náklady o 432 milionů Kč. Za dobu přibližně 8 let tak došlo, z důvodu nerealizace stavby, k jejímu prodražení přibližně o 3,5 mld. Kč. Pro zajímavost, pro rok 2014 je vyhrazeno 1,5 milionu Kč, které jsou vyčleněny stále pouze na přípravu projektové dokumentace.[18]

- **Kuřim – Černá Hora**

Úsek Kuřim – Černá Hora se rozprostírá v rozmezí 18,2 km a 31,9 km. Jeho délka je tedy 13,7 km. Od roku 1994, kdy Transconsult zpracoval studii s výběrem trasy v tzv. Německé dálnici, se vyskytla řada dalších variant odlišných pouhými drobnostmi podle určitých zájmových skupin. V roce 2010 však MŽP vydalo souhlasné stanovisko pro konkrétní variantu. V úseku by se měly vyskytovat 2 mimoúrovňové křižovatky, 10 mostů, 8 nadjezdů, přivaděč k Černé Hoře a několik přeložek silnic. Pro rok 2014 jsou na přípravu vyčleněny 3 miliony Kč. [16]

- **Černá Hora – Svitávka**

Délka tohoto stavebního úseku měří 10,252 km. Stejně jako u předchozího úseku byla studie zpracována v roce 1994 a v roce 2010 vydalo MŽP souhlas pro 2 varianty, které se od sebe liší drobnými úpravami, především odklony v určitých místech. V roce 2012 byla firmou HBH Projekt zpracována technická studie úseku Kuřim – Svitávka. Součástí plánované stavby by měly být 2 mimoúrovňové křižovatky, 8 mostů, 6 nadjezdů, most na přeložce a přeložky silnic. [16]

- **Svitávka – hranice Jihomoravského kraje**

Stavba tohoto úseku je projektována v délce 16,350 km. V roce 2001 podnik HBH Projekt zpracoval studii trasy a v roce 2005 byla vypracována technická studie ve zdejším úseku. Ačkoliv byla v roce 2008 sepsána dokumentace EIA, MŽP ji obratem vrátilo k přepracování.

V této části plánované rychlostní silnice by se měly vyskytovat 2 mimoúrovňové křižovatky, 20 mostů, 4 nadjezdy, 1 most na přeložce, ekodukt⁹ a přeložky ostatních silnic. Směrový poloměr by měl být minimálně 3000 m a podélný sklon maximálně 4,5 %. Zajímavostí je, že v těchto místech byla dálnice z Bratislavi do Vídně rozpracována v pokročilém stádiu, takže k budoucí výstavbě R43 je možné využít 9 dokončených mostů a 4 propustky. [16]

⁹Ekodukty jsou speciální mostní objekty určené pro zachování spojitosti životního prostředí a migračních tras živočichů.

- **hranice Jihomoravského kraje – Moravská Třebová**

Poslední úsek chystané R43 by měl měřit 20,617 km. Vyhledávací studie byla zpracována v roce 2002 a v roce 2008 byla zveřejněna dokumentace EIA s následným opětovným vrácením ze strany MŽP k přepracování. Úsek by měl obsahovat 3 mimoúrovňové křižovatky, 20 mostů, 8 nadjezdů, most na R35, 2 mosty na přeložkách a několik přeložek silnic. I zde by mělo dojít k využití pozůstatku tzv. Německé dálnice, konkrétně prostřednictvím jednoho propustku. Rozestavěné nebo dostavěné mosty by byly zdemolovány a nahrazeny novými. [16]

2.5 Transevropská dopravní síť

Transevropskou dopravní sítí (dále jen TEN-T) se rozumí mezinárodní síť železničních a silničních koridorů, mezinárodních letišť a vodních cest v rámci EU. TEN-T se řídí dokumentem 884/2004/ES vydaným v roce 2004 Evropským parlamentem a Radou, který vychází z původního dokumentu z roku 1996 s číslem 1692/96/ES. Právní rámec je však nově od 1. 1. 2014 definován v nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

Politika EU v oblasti TEN-T si klade za hlavní cíl vytvoření kvalitnější dopravní infrastruktury, jelikož doprava představuje zásadní článek pro ekonomický růst. Snahou je vytvořit takovou dopravní síť, která usnadní pohyb zboží a osob mezi členskými státy EU, tedy snaha o podporu interoperability v dopravě. Došlo by tak k hladšímu fungování vnitřního trhu, posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti, zabezpečení dostupnosti a s tím související růst zaměstnanosti. Propojením vybraných silnic okolních států tak dochází k podpoře volného pohybu osob mezi státy EU, popsánému ve směrnici 2004/38/ES o právu občanů Unie a jejich rodinných příslušníků svobodně se pohybovat a pobývat na území členských států. Velký přínos zařazení silnice do Transevropské dopravní sítě spočívá ve způsobu financování, kdy některé projekty mohou být financovány prostřednictvím Fondu soudržnosti.[19]

Základní charakteristika sítě TEN-T spočívá v tom, že síť je definována jako dvouvrstvá:

- **globální síť** – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS II (regiony). Jejím základem je současná síť TEN-T a podle

stanovených cílů, uvedených v Bílé knize, by globální síť měla být dokončena do roku 2050.

- **hlavní síť** – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (pro všechny druhy dopravy). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované Evropskou komisí. Zejména přispívá k řešení rostoucí mobility a k rozvoji dopravního systému s nízkými emisemi uhlíku. Podle nařízení, týkajícího se TEN-T, by měla být dokončena do roku 2030. [20]

V roce 2013 TEN-T obsahovala 75 200 km silnic, s tím že do roku 2020 by TEN-T měla zahrnovat 90 000 km dálnic a kvalitních silnic. Při zařazování dálnic a silnic do TEN-T je potřeba splnit striktní podmínky:

Globální síť

- musí mít podobu buď dálnice, rychlostní komunikace nebo standardní strategicky významné silnice
- musí být zajištěna, sledována a podle potřeby zlepšována bezpečnost silniční infrastruktury v souladu s postupem stanoveným směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES
- interoperabilita systémů pro výběr mýtného musí být zajištěna v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES a rozhodnutím Komise 2009/750/ES;

Hlavní síť může mít charakter jen dálnice nebo rychlostní silnice a vedle toho musí splňovat tyto požadavky:

- odpočívadla na dálnicích musí být přibližně každých 100 km;
- musí být zajištěna dostupnost infrastruktury pro alternativní pohonné hmoty [20]

Jestliže se zaměříme na rychlostní silnici R43, tak zjistíme, že je s ní do budoucna počítáno v rámci TEN – T (viz příloha č. 11). ČR se při vstupu do EU v roce 2004 zavázala,

že vybuduje rychlostní tah z Brna na sever. V té době se zavázala, že limitní rok dostavby bude rok 2020, což už dnes víme, že je rok pravděpodobně nereálný, když rychlostní silnice R43 je teprve ve fázi plánování. Problém se zařazením do TEN-T nastává ve chvíli, kdy je zvolena pro trasu R43 varianta s průchodem městskou částí Brna, protože politika TEN-T nařizuje míjení sídelních útvarů. Naopak velikou výhodou zařazení je možnost poskytnutí financí z různých fondů na samotnou výstavbu.[21]

2.6 Cena 1 km dálnice

Srovnávat cenu 1 km dálnice s okolními státy je velice náročný a ve většině případů zkreslený proces. Pokud se s takovými údaji setkáme, je pravděpodobné, že budou upraveny podle výše kritiky jednotlivých zájmových skupin k dopravě v ČR. Nachází-li se člověk na straně neutrální a především na straně, se snahou získat reálné výsledky, musí srovnávat srovnatelné, tedy pouhý přepočtení ceny na kilometr dálnice nestačí. Relevantní výpočty jsou potom takové, které jsou očištěny o různé vlivy. Mezi takové vlivy, které se v jednotlivých státech liší, patří například výše zdanění, cena materiálu, kolik položek ve výsledku samotný investor platí nebo zda trasa vede obydlenou nebo neobydlenou lokalitou. Nejčastější argument pro vysvětlení, že naše dálnice jsou „nejdražší v Evropě“, je že máme drahou pracovní sílu. To ale není relevantní argument, protože náklady na pracovní sílu činí pouze cca 9 % z celku. Z toho plyne, že největší podíl na nákladech na výstavbu má materiál a energie.[22]

Pro ukázkou uvedu pár příkladů, kde si můžeme všimnout, jak je jednoduché přiřadit Českou republiku mezi „státy s levnými a naopak s nejnákladnějšími dálnicemi“ podle toho, jak která ze zájmových skupin potřebuje.

Příklad č. 1

Česká dálnice D8 úsek Knínice – českoněmecká hranice → 411 mil. Kč/km

Německá dálnice A38 Sangerhsn – S (B86) – Eisleben → 149 mil. Kč/km

Příklad č. 2

Česká dálnice D1 úsek Kojetín – Kroměříž → 147 mil. Kč/km

Německá dálnice A71 Prov. AS B85 – AS Heldrungen → 460 mil. Kč/km

Příklad č. 3

Pražský okruh, úsek Vestec – Lahovice → 542 mil. Kč/km

Vídeňský okruh, West Kn. Eibesbrunn – Kn. Korneuburg → 1036 mil. Kč/km[22]

Z uvedených příkladů je vidět, jak může být jedna ze staveb dálnice v ČR oproti zahraničí 2-3x dražší a naopak další 2-3x levnější. Náklady na výstavbu 1 km dálnic v České republice jsou potom pro veřejnost odvozené od toho, která stavba se uvede jako příklad.

Na obrázku č. 9, uvedeném v příloze, je uváděna relevantní cena výstavby dálnic v ČR ve srovnání se zahraničím. Tato cena (226 611 241 Kč) je očištěna o vlivy, které zkreslují náklady na výstavbu v jednotlivých státech. Z grafu je patrné, že náklady na výstavbu dálnic v ČR dosahují průměrných hodnot ve srovnání s uvedenými státy. Nejdražší dálnice se nacházejí v Republice Rakousko a nejlevnější naopak v Dánském království (viz příloha č. 8). Obdivuhodné je i postavení Chorvatska, které v posledních letech vynaložilo obrovské množství financí do výstavby dálniční infrastruktury a i přesto se zde cena dálnice na 1 km pohybuje na nejnižších hodnotách.

2.7 Shrnutí analýzy současného stavu

Z analýzy současného stavu je zřejmé, že o dálnici, resp. rychlostní silnici R43 se usiluje již několik let. Hnacím motorem projektu je především fakt, že v severojižním směru se napříč Moravou dosud nenachází žádná rychlostní komunikace. Nachází se zde pouze silnice první třídy I/43, která z hlediska bezpečnosti a stále se zvyšující intenzity dopravy neodpovídá požadavkům.

I když první návrhy na výstavbu pocházejí již ze 70. let 20. století, tak samotná stavba se nachází stále ještě ve fázi projektování. Fáze realizace je stále oddalována z důvodu zdlouhavého výběru neoptimálnější trasy, častých nesouhlasů MŽP nebo v poslední době častých změn vlády. Pro takový projekt je ovšem potřeba velkého množství financí na investici. V následující kapitole se tedy autor bude zabývat analýzou a možnostmi zisku financí z finančních zdrojů.

3 Analýza možností dostavby dálnice

Vratislav – Brno – Vídeň

V této kapitole bakalářské práce se bude autor zabývat možnostmi výstavby uvažované dálnice, případně rychlostní silnice v místech nedokončené historické dálnice z Vratislavi do Vídně. Bude se jednat zejména o možnosti dostavby z hlediska finančního.

3.1 Možnosti financování dopravní infrastruktury

V ČR nastal obrovský zlom, nejen v oblasti financování, v roce 2004, kdy se ČR stala členem Evropské unie. Rozšířila se tak další možnost jak čerpat finance z Evropské unie.

Pojem financování je možné chápat jako obstarávání kapitálu, popřípadě s tím souvisejících kapitálových opatření nezbytných pro uskutečnění podnikové činnosti. Laicky si pod pojmem financování můžeme představit proces získávání a rozdělování finančních zdrojů. Při rozhodování o financování projektů je důležité položit si několik otázek. Investiční rozhodování nám nastíní, kolik financí investovat a do jakých projektů. Naopak finanční rozhodování odpovídá na otázku, jakým způsobem sehnat potřebné finance na zvolené projekty. Výsledky obou rozhodování jsou pak podkladem pro vytvoření společného finančního plánu.

Financování velké většiny projektů v dopravní infrastruktuře spadá do kategorie projektového financování. Banky tento způsob financování definují následovně: „*Projektové financování umožňuje financovat rozsáhlé projekty, jež na základě finanční, daňové, právní, technické a eventuálně další prověrky prokáží schopnost splácet předmětný úvěr z projektovaných výnosů realizovaných po uvedení projektu do provozu.*“ [23]

Finanční prostředek, který je získáván za účelem zajištění úhrady mezd, nákupu surovin a materiálů apod., je čerpán z finančních zdrojů. Tyto finanční zdroje je možné rozlišovat podle následujícího dělení:

1. veřejné zdroje
 - a. národní zdroje

- státní rozpočet
- rozpočty krajů a obcí
- Státní fond dopravní infrastruktury

b. zahraniční zdroje

- evropské zdroje

2. alternativní zdroje

- vybírání přímých poplatků za užívání infrastruktury
- partnerství veřejného a soukromého sektoru [24]

Financování dopravní infrastruktury nezbytně zahrnuje dlouhodobé vázání rozsáhlých investičních prostředků, přičemž pravidelnost příjmů a jejich výše zůstává nejistá. Z tohoto důvodu bylo financování dopravní infrastruktury tradičně doménou veřejného sektoru. Zhoršující se rozpočtová situace mnoha zemí v posledních letech vedla však k vyhledávání i jiných alternativních zdrojů dopravní infrastruktury.

3.2 Veřejné zdroje

Veřejné zdroje financování představují finance, které jsou získávány od státních a samosprávných institucí. Tyto zdroje můžeme rozdělit na národní a zahraniční zdroje.

3.2.1 Národní zdroje

Za veřejné národní zdroje financování můžeme v ČR považovat rozpočty státu, krajů a obcí nebo Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen SFDI). V následující části práce budou podrobněji charakterizovány jednotlivé způsoby financování dopravní infrastruktury v ČR z národních zdrojů.

Státní rozpočet

Státní rozpočet představuje plán finančního hospodaření státu pro daný rok. Dalo by se říci, že státní rozpočet je největší cash - flow v zemi. Z toho plyne, že se jedná o souhrn všech očekávaných příjmů a výdajů z pohledu státu. Státní rozpočet je v ČR pro rok 2014

upravován zákonem č. 475/2013 Sb., o státním rozpočtu ČR na rok 2014. Každý rok bývá navrhován Vládou ČR a následně předán ke schválení Poslanecké sněmovně ČR. Na straně příjmů do státního rozpočtu se nachází daně, cla, poplatky, dotace nebo různé půjčky. Transferové platby, tedy sociální dávky a důchody, nákupy veřejných statků nebo investice do dopravní infrastruktury jsou pak řazeny do výdajů státního rozpočtu.

Finanční prostředky jsou ze státního rozpočtu na investice v dopravní infrastruktuře převáděny prostřednictvím Ministerstva dopravy. To je následně rozděluje v podobě příspěvků a dotací státním organizacím v jednotlivých druzích dopravy, Správě železniční dopravní cestě (dále jen SŽDC) v železniční dopravě, Ředitelství silnic a dálnic v silniční dopravě, České správě letišť (dále jen ČSL) v letecké dopravě a Vodním cestám (dále jen VC) ve vodní dopravě. V dnešní době tedy státní rozpočet představuje pouze vedlejší zdroj financování pro dopravní infrastrukturu. Hlavním zdrojem financování dopravní infrastruktury v ČR je SFDI. Státní rozpočet nefiguruje pouze ve formě příspěvků a dotací na výstavbu nové či modernizaci stávající infrastruktury, ale rovněž slouží k finanční podpoře kombinované dopravy nebo poskytnutím financí při povodních na opravu dopravní infrastruktury.[25]

Tabulka č. 1: Schválené výdaje z rozpočtu Ministerstva dopravy pro rok 2014

VÝDAJE (v Kč)	
Drážní a kombinovaná doprava	8 187 988 000
Pozemní komunikace	0
Dotace pro Státní fond dopravní infrastruktury	32 390 806 914
v tom: dotace pro společné programy (projekty) EU a ČR	13 990 806 914
financování dálnice D47 podle zákona č. 220/2003 Sb.	0
dotace na projekty spolufinancované z EIB	0
ostatní dotace pro Státní fond dopravní infrastruktury	18 400 000 000
Ostatní výdaje spojené s dopravní politikou státu	3 296 669 986

Zdroj:[46]

Z předchozí tabulky lze vyčíst, že investice do dopravní infrastruktury ze státního rozpočtu, prostřednictvím Ministerstva dopravy, je pouze vedlejším finančním zdrojem. A to proto, že největší podíl financí putuje do SFDI, který je považován za hlavní zdroj financí na národní úrovni.

Rozpočty krajů a obcí

Nejenom stát, ale i kraje a obce zajišťují řadu služeb a proto je třeba, aby měly k dispozici potřebné množství financí. Příjmy těchto rozpočtů tvoří daně, dotace, nedaňové příjmy a příjmy z dluhových nástrojů. Daně jsou vybírány prostřednictvím státu a ty jsou pak následně podle stanovených koeficientů rozdělovány krajům, resp. obcím. Například taková daň z nemovitosti je rozdělována obcím v plné výši 100 %. K daním můžeme rovněž přiřadit poplatky vybírané na území obce, jako je například poplatek na povolení k vjezdu s motorovým vozidlem do vybraných míst a částí měst. Dotace se mohou vyskytnout ve formě příspěvků na státní správu na daném území nebo ve formě příspěvků od EU v podobě strukturálních fondů. Výnosy z vlastního podnikání, příjmy z podílů na zisku či příjmy z prodeje vlastního majetku patří mezi nedaňové příjmy místních rozpočtů. Posledním typem příjmů jsou dluhové nástroje, kam patří úvěry a půjčky. Nevýhodou tohoto druhu příjmu jsou úroky, proto je potřeba, aby byly úvěry nebo půjčky použity na investice, které budou v budoucnu generovat výnosy. Výdaje místních rozpočtů se dělí na výdaje běžné a kapitálové. Mezi výdaje rovněž patří prostředky vynaložené na dopravní infrastrukturu na úrovni krajů a obcí. Je to logické, protože kraje jsou vlastníci silnic II. a III. třídy a tak je potřeba je udržovat a opravovat. Tento zdroj financí je na úrovni krajů a obcí opět pouze vedlejší a mezi hlavní zdroje patří SFDI a finance z regionálních programů.[26]

Státní fond dopravní infrastruktury

Jak již bylo zmíněno u státního rozpočtu, SFDI představuje v dnešní době hlavní zdroj financování dopravní infrastruktury v ČR. SFDI je zřízen zákonem č. 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury. Ze zákona se dozvíme, že Fond je právnickou osobou, která je podřízena Ministerstvu dopravy, z čehož plyne, že majetek, se kterým hospodáří, je ve vlastnictví státu. Hlavním úkolem SFDI je využití svých příjmů ve prospěch rozvoje, výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Mimo jiné Fond také předfinancuje výdaje, které by měly být vynaložené z rozpočtu EU u programů a projektů schválených ke spolufinancování z prostředků EU nebo poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy dopravní infrastruktury.[27]

Rozpočet SFDI se opět skládá z plánovaných příjmů a výdajů. Příjmy a výdaje jsou shrnuty v následujících tabulkách společně s plánovanými financemi pro rok 2014.

Tabulka č. 2: Příjmy rozpočtu SFDI pro rok 2014

Druh příjmu (v mil. Kč)	rozpočet 2014
převody výnosů silniční daně	5 200
převody podílu z výnosů spotřební daně	7 500
poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic	3 900
převody výnosů z mýtného	8 000
dotace ze státního rozpočtu	18 400
Příjmy SFDI	43 000

Zdroj: [47]

Tabulka č. 3: Výdaje rozpočtu SFDI pro rok 2014

Výdaje (v mil. Kč)	rozpočet 2014
běžné výdaje	23 862
kapitálové výdaje	22 738
Celkem	46 600
- z toho:	
financování výstavby a modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic a poskytování příspěvků na výstavbu a modernizaci průjezdných úseků silnic a dálnic	24 013
financování výstavby, modernizace, oprav a údržby celostátních a regionálních drah	17 913
financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest	345
financování nákladů na zavedení a provozování systému elektronického mýta a telematiky	3 302
poskytování příspěvků na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy silnic a dálnic, dopravně významných vodních cest a staveb celostátních a regionálních drah	265
poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace	250
poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek	150
náklady na činnost SFDI – emise a distribuce dálničních kuponů	268
ostatní náklady na činnost SFDI	94
Celkem	46 600

Zdroj: [47]

Z předchozích tabulek je zřejmé, že příjmy a výdaje SFDI jsou téměř shodné. Není to náhoda, nýbrž cílený úmysl, sestavovat vyrovnaný rozpočet.

Finance použité na výdaje z rozpočtu SFDI se mohou rovněž dělit na výdaje investiční a neinvestiční. Mezi investiční výdaje patří například finance na výstavbu, rekonstrukci nebo modernizaci dopravní infrastruktury, příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy dopravních cest nebo náklady na zavedení systému elektronického mýtného. Do neinvestičních výdajů řadíme naopak financování údržby a oprav dopravní infrastruktury, příspěvky na programy zaměřené ke zvýšení bezpečnosti dopravy nebo náklady na provozování systému elektronického mýtného.[28]

Tabulka č. 4: Analytický rozklad akcí rozpočtu SFDI pro ŘSD (v mil. Kč)

Název výdaje	Celkem výdaje 2013	Předpoklad 2014	Předpoklad 2015
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje vč. mýta	11 794	12 900	12 720
Opravy a údržba	6 741	7 871	7 871
Mýto a telematika	3 672	3 648	3 568
Provozní výdaje	1 381	1 381	1 281
Doplatky probíhajících akcí	8 583	956	0
Ostatní programy	1 037	985	985
Akce v realizaci	11 971	9 123	7 017
Akce nově zahajované	130	23	0
Příprava akcí	2 032	2 827	2 230

Zdroj: [47]

V předchozí tabulce jsou shrnuty výdaje rozpočtu SFDI pro rok 2013 a také odhady pro následující roky 2014 a 2015. Největší alokaci představují opravy, údržby a provozní výdaje, ale rovněž také akce v realizaci.

Shrnutí národních zdrojů

O disponibilní alokace z národních zdrojů může čerpat řada skupin příjemců z veřejného, soukromého i neziskového sektoru. Hlavním žadatelem o dotace z národních zdrojů je stát. Kraje již tedy nejsou výhradními žadateli a příjemci, jak to bylo dříve.

Oblasti, ze kterých lze žádat o dotace, lze obecně shrnout do tematických okruhů:

- Zvyšování kvality poskytovaných veřejných služeb

- Podpora sociálních služeb, sociální integrace a prevence
- Zlepšování kvality životního prostředí
- Podpora výzkumu a vývoje
- Regionální dopravní infrastruktura
- Rozvoj cestovního ruchu
- Rozvoj veřejné infrastruktury, služeb a center

3.2.2 Zahraniční zdroje

Zahraničními zdroji je myšlena zejména finanční pomoc z Evropské unie v podobě podpůrných fondů a programů. Nyní se vám pokusím popsat a přiblížit tyto finanční zahraniční zdroje.

Evropské zdroje

Jak bylo zmíněno na začátku kapitoly, v roce 2004, v souvislosti se vstupem ČR do EU, nastala v oblasti financování dopravní infrastruktury zásadní změna. Do roku 2004 se finance na dopravní infrastrukturu čerpaly z národních zdrojů, nebo také z programů jako jsou Phare (Poland and Hungary Aid for Restructuring of the Economy) či ISPA (Instrument for Structural Policies for PreAccession).

- **Phare**

Program původně sloužící k vyrovnání hospodářských a politických rozdílů mezi zeměmi bývalého východního bloku a západní Evropy, který se později přeměnil na předvstupní program do EU. Laicky řečeno, program Phare napomáhá připravit kandidátské státy tak, aby po vstupu do EU byly schopny čerpat finance z evropských zdrojů.[29]

- **ISPA**

Jedná se o další předvstupní nástroj, který ČR využívala před vstupem do EU a to konkrétně na financování projektů v oblasti dopravy a životního prostředí. Jeho hlavním

úkolem však bylo pomoci státům se zapracováním práv EU před okamžikem vstupu do EU. V dnešní době je v ČR tento finanční nástroj nahrazen Fondem soudržnosti.[30]

Od okamžiku vstupu ČR do EU je však možnost také žádat o dotace nebo příspěvky z fondů nebo programů EU. Rozdělování financí z evropských rozpočtů se řídí regionální politikou EU. Cílem regionální politiky EU je hospodářská a sociální soudržnost, tedy snaha vyrovnávat životní a ekonomickou úroveň jednotlivých členských států. Regionální politika se řídí několika principy, podle kterých pak stanovuje cíle, kterých se v určitém období snaží dosáhnout:

- *princip koncentrace* – prostředky jsou využívány pouze k realizaci projektů podle předem stanovených cílů, jsou nacíleny do regionů s největšími problémy;
- *princip partnerství* – navázání velmi úzké spolupráce mezi orgány na všech úrovních, které společně rozhodují o alokaci finančních prostředků z fondů;
- *princip programování* – prostředky z fondů jsou alokovány na základě víceletých a víceoborových programů, které zpracovávají vlády jednotlivých členských zemí;
- *princip adicionality* (doplňkovosti) – prostředky z fondů mají pouze doplňovat investice vynakládané jednotlivými členskými státy, nikoli je nahrazovat;
- *princip monitorování a vyhodnocování* – před schválením projektu musí být vyhodnoceny jeho dopady, velký důraz je také kladen na průběžné monitorování a následné zhodnocení skutečných přínosů projektu;
- *princip solidarity* – zásada společné podpory vyspělých zemí ve prospěch financování zemí méně vyspělých;
- *princip subsidiarity* – je základním principem a znamená nutnost realizovat jednotlivé akce na co nejnižší možné úrovni rozhodování.[31]

Ke splňování stanovených cílů využívá regionální politika EU nástroje, kterými jsou Strukturální fondy nebo Fond soudržnosti. Konkrétní charakter dotací nebo příspěvků je pak

stanoven pomocí strategického dokumentu s názvem „Operační program“. Ke vztahu k financím z evropských zdrojů je třeba si uvědomit, že ČR se řadí mezi státy méně rozvinuté, a tak podle principů regionální politiky nám vzniká řada možností, jak finančně podpořit rozvoj našeho státu.

- **Fond soudržnosti**

Fond soudržnosti, neboli také Kohezní fond, byl založen původně pro přípravu států na hospodářskou a měnovou unii. V dnešní době má za cíl podporovat rozvoj chudších států v EU, konkrétně eliminovat hospodářskou a sociální nerovnost a podporovat udržitelný rozvoj těchto států. Zaměřuje se především na státy, jejichž hrubý národní důchod na obyvatele je nižší než 90 % průměru EU. Do politiky soudržnosti v letech 2014 až 2020, je ČR rovněž zařazena z pohledu čerpání financí z Fondu soudržnosti.¹⁰ Finance z tohoto fondu je možné získat na realizaci projektů v oblasti TEN - T, ochrany životního prostředí, nebo nově i na oblast energetické účinnosti a obnovitelných zdrojů energie. Dotace a příspěvky lze čerpat na základě dokumentu Operační program.[33]

- **Strukturální fondy**

Je to nástroj regionální politiky, jehož hlavním posláním je vyrovnávat rozdíly životní úrovně a zaostalosti mezi různými regiony členských států EU. Na základě jasně stanovených pravidel a cílů, jsou pak finance z těchto fondů čerpány v několikaletých cyklech (pozn. rok 2014 spadá do tzv. programového období 2014-2020). Výhodou financí z těchto fondů je to, že jsou nevratné, tudíž nefigurují pro státy jako půjčky a stát se tedy nestává dlužníkem. Státy jsou ovšem povinny platit příspěvky do strukturálních fondů, které jsou následně vloženy do společného rozpočtu EU. Pro zajímavost, na regionální politiku plyne až 35 % všech financí z rozpočtu EU. Podklady pro čerpání peněz z těchto fondů jsou rovněž zakotveny v dokumentu Operační program. Strukturální fondy se dělí následovně:

- *Evropský fond pro regionální rozvoj*

Evropský fond pro regionální rozvoj (dále jen ERDF) patří mezi nejdůležitější ze strukturálních fondů z hlediska objemu poskytnutých financí, ale také z hlediska investičních

¹⁰ Hrubý domácí produkt na obyvatele byl v roce 2013 v České republice ve srovnání s EU 84%.

cílů. Jeden z mnoha cílů je totiž investování do dopravní infrastruktury, konkrétně dokonce výstavba a modernizace silnic. Mezi další oblasti investování patří například rozvoj a obnova sportovních areálů, rekonstrukce kulturních památek, výsadba regenerační zeleně nebo výstavba či oprava infrastruktury pro poskytování zdravotní péče. Lze tedy říci, že ERDF zabírá širokou škálu oblastí, ale obecně se zaměřuje na posilování a modernizaci hospodářství členských států EU.

- *Evropský sociální fond*

Evropský sociální fond (dále jen ESF) není pro nás až tak důležitý, protože jeho příspěvky a dotace neplynou do dopravní infrastruktury. Zajímá se především o oblast zaměstnanosti a rozvoj lidských zdrojů, tedy o neinvestiční projekty jako jsou např. rekvalifikace nezaměstnaných, speciální programy pro osoby se zdravotním postižením, děti, mládež, etnické menšiny a další znevýhodněné skupiny obyvatel, rozvoj vzdělávacích programů apod.[34]

Strukturální fondy a Fond soudržnosti tvoří společně s investičními fondy, jako je Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova a Evropský námořní a rybářský fond, Evropské strukturální a investiční fondy (ESIF). Pro naše zaměření však nejsou tyto investiční fondy přínosem, protože nejsou zacílené pro investování do dopravní infrastruktury a tak se jimi nebudeme dále zabývat.

Záměrem EU je, aby Evropské strukturální a investiční fondy jako celek přispívaly k naplňování strategie EU 2020, což je strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění. K efektivnímu naplnění strategie EU 2020 pak slouží jednotlivé operační programy.[35]

- **Operační program**

Operační program můžeme chápat jako finanční nástroj, jehož prostřednictvím jsou členské státy schopny čerpat finanční prostředky z EU. Můžeme ho rovněž považovat za oficiální dokument schválený Evropskou komisí, pomocí něhož můžeme získat finanční prostředky z evropských rozpočtů. Na dané programové období jsou státy povinny sestavit návrh operačního programu, v případě zájmu o dotace a příspěvky z EU. Jelikož rok 2014 je v tomto ohledu přechodový, musí státy v současném roce do 22. dubna předložit vlastní

návrhy operačních programů. EU po případném schválení investičních plánů poskytuje požadované finance na zvolené projekty daných států z Fondu soudržnosti nebo strukturálních fondů.

Rokem 2014 se kohezní (regionální) politika přesunula do nového programového období, konkrétně do let 2014 – 2020. I když je snahou navazovat na programové období z předchozích let (2007 – 2013), je logické, že nastaly v operačních programech určité změny ve vztahu k novému programovému období. Nejpodstatnější rozdíl je ten, že od 2014 už nemáme možnost čerpat více, než do EU přispíváme. Nově také došlo ke zredukování z původních 26 na 20 operačních programů ČR. Od roku 2014 bude možnost pracovat s 8 hlavními tematickými programy, čímž by měla tato štíhlejší infrastruktura umožňovat větší provázanost mezi programy. Pro naše zaměření je z těchto programů nejdůležitější operační program Doprava pod záštitou Ministerstva dopravy. Mezi další novinky v novém období patří například zpřísnění pravidel pro vyplácení záloh členskými státy, zjednodušená a mezi fondy sblížená pravidla pro způsobilost výdajů nebo snížení počtu cílů na 2 (Investice pro růst a zaměstnanost a Evropská územní spolupráce).[32]

V řeči čísel, ČR bylo přiděleno mezi lety 2007 až 2013 v rámci operačních programů přibližně 21,23 miliard EUR, když na samotný operační program doprava bylo vyčleněno 5,82 miliard EUR.[34] Pro nynější programové období je nachystáno na operační programy cca 20,5 miliardy EUR, s tím že na operační program Doprava zatím není stále známa absolutní výše alokace.[35]

○ *Operační program Doprava*

Operační program Doprava (dále jen OPD) je jeden z 8 hlavních tematických operačních programů pro programové období 2014 až 2020. Jedná se dokonce o největší operační program v ČR. V předchozím období, mezi lety 2007 – 2013, plynulo dokonce až 22 % (cca 5,82 miliard EUR) všech financí pro ČR z EU do OPD. Řídícím orgánem je zde potom Ministerstvo dopravy. Cílem tohoto finančního nástroje je především čerpat finance z evropských fondů na zvolené dopravní projekty v rámci ČR. O podporu OPD mohou žádat vlastníci a správci dotčené infrastruktury, vlastníci drážních vozidel, provozovatelé dráží a silniční dopravy, vlastníci překládacích mechanismů a multimodální dopravy, případně další relevantní subjekty. [36]

Struktura OPD 2014+, jak je nazýváno současné programové období, se skládá ze 4 prioritních os, z nichž v každé z nich je obsažena podporovaná oblast:

- *1. Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu*

Zde se jedná především o specifické cíle, jako je výstavba a modernizace železničních tratí, výstavba a modernizace vnitrozemských vodních cest v hlavní síti TEN-T, multimodální doprava, infrastruktura drážních systémů městské a příměstské dopravy, systémy řízení městského silničního provozu a zavádění informačních technologií a systémů (dále jen ITS) na městské silniční síti a environmentálně čistý dopravní park.

- *2. Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu*

Druhá prioritní osa zahrnuje cíle v oblasti silniční infrastruktury sítě TEN-T (výstavba a modernizace silnic a dálnic, ITS a nové technologie) a podpory rozvoje sítě napájecích stanic alternativních energií na silniční síti.

- *3. Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T*

V této prioritní ose OPD se vyskytuje výstavba a modernizace silnic a dálnic mimo síť TEN-T, které jsou ve vlastnictví státu. Konkrétně by se mohlo jednat o zlepšení parametrů rychlostních silnic mimo síť TEN-T, za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.

- *4. Technická pomoc*

Poslední prioritní osa je zaměřena na financování realizace projektů. Tedy například takové činnosti, jako je zajištění personálních kapacit nebo podpora monitoringu projektů v jejich průběhu plnění.[37]

Pro OPD 2014+ nejsou zatím bohužel zpracovány definitivní finanční alokace. Z tohoto důvodu není možné dohledat a uvést konkrétní údaje, které by se týkaly částek, plynoucích na jednotlivé prioritní osy. Bude – li použito údajů předchozího programového období, můžeme alespoň přibližně odhadnout, jaký podíl bude připadat na jednotlivé osy v OPD 2014+. Konkrétní data pro programové období 2007 – 2013 budou uvedena v následující tabulce. Pro začátek je třeba poznamenat, že v předchozím období se

vyskytovalo 7 prioritních os, oproti 4 osám v současném období. Došlo tak ke spojení některých os za účelem větší strategické koncentrace zaměření.

Tabulka č. 5: Celková alokace OPD dle jednotlivých prioritních os v letech 2007 až 2013

Prioritní osa	EUR	% celkové alokace OPD
1	2 196 706 382	37,7
2	1 614 071 569	27,7
3	393 547 402	6,8
4	1 098 426 088	18,9
5	330 076 926	5,7
6	119 426 722	2,0
7	69 235 274	1,2
Celkem	5 821 490 363	100

Zdroj: [36]

Z předchozí tabulky lze vyčíst, že největší finance jsou vynaloženy na první 4 osy, které se týkají železniční a silniční infrastruktury. Pro OPD 2014+ to znamená, že největší podíl finančních prostředků z evropských fondů by měl být vynaložen na první 3 prioritní osy, které obsahují rovněž oblast železniční a silniční infrastruktury.

- **Evropská investiční banka**

Evropská investiční banka (dále jen EIB) je autonomním orgánem, který vlastní všech 28 členských států EU. Lze tedy říci, že je bankou EU. Nejedná se však o klasickou banku, kterou známe z běžného života jako je komerční banka. EIB byla založena v roce 1958 Římskou smlouvou se sídlem v Lucemburku. EIB získává finanční prostředky na kapitálových trzích a naopak poskytuje úvěry na projekty v oblasti dopravní infrastruktury, energetických dodávek nebo životního prostředí.

Jak už bylo nastíněno, hlavním úkolem EIB je poskytovat finance na projekty, které jsou v souladu s cíli EU. Její podpora není určena pouze pro země EU, ale také pro budoucí členské nebo partnerské státy. Snahou EIB je pomoci méně rozvinutým oblastem, podporovat rozvoj dopravních, telekomunikačních a energetických sítí, ochrana životního prostředí a kvality života, podpora městského rozvoje a ochrana architektonického dědictví EU nebo podpora malého a středního podnikání.

Úvěry, které banka poskytuje lze rozdělit na 3 typy:

- úvěry na plnění funkcí státu
- úvěry EIB krajům a municipalitám
- úvěry soukromému sektoru

EIB působí v ČR od roku 1992 a od té doby se mezi Ministerstvem financí, které zastupuje EIB v ČR a EIB uzavřely úvěrové smlouvy v celkové hodnotě cca 15 902 mil. EUR. Podíl ČR na upsaném kapitálu EIB potom činí 0,761 % (1 851 369 500 EUR) z celkové hodnoty upsaného kapitálu EIB (243 284 154 500 EUR).[38]

Na závěr této podkapitoly by chtěl autor poznamenat, že příspěvky z fondů EU hrají ve financování dopravní infrastruktury důležitou roli. A to především díky OPD, který umožňuje čerpání finančních prostředků z Fondu soudržnosti nebo z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Díky těmto okolnostem pak nedochází k tak masivnímu zatížení českého státního rozpočtu ve spojitosti s výstavbou nových tuzemských dálnic a silnic. Evropské fondy totiž v mnoha případech dosahují až 85% celkové částky za výstavbu. Celkově se do roku 2013 jednalo až o 66 miliard korun (v závislosti na pohybu kurzu koruny vůči Euru). Celková alokace z fondů EU na období let 2007 – 2013 pro ŘSD ČR činila cca 2 658,7 mil. EUR. Zbývající část nákladů byla hrazena z rozpočtu SFDI a z úvěru poskytnutého Evropskou investiční bankou.[39]

Shrnutí zahraničních zdrojů

Hlavním žadatelem o zahraniční dotace jsou kraje. Základními kroky, spojené s podáním žádosti o dotaci z fondů EU, jsou:

- Vytvoření podrobného projektového záměru
- Nalezení příslušného operačního programu nebo evropského fondu
- Zpracování žádosti o dotaci
- Výzva k předkládání žádosti
- Kontrola žádosti a přílohy

- Hodnocení a výběr žádosti
- Realizace projektu
- Žádost o platbu a monitorovací zpráva
- Udržitelnost projektu

Hlavním bodem je samotná realizace projektu, neboť projekt hrazen z veřejných zdrojů se musí řídit pravidly, stanovenými pro projekty financované ze strukturálních fondů:

- Dodržování předpisů pro výběr dodavatelů
- Pravidla pro povinnou publicitu
- Zásady pro vedení a uchování dokladů vztahujících se k projektu
- Monitoring projektu

Realizace záměru musí vést ke splnění předem vytyčených cílů, tzv. *monitorovacích indikátorů*. Náklady projektu se vyplácejí žadatelům zpětně, po dobu realizace jsou financovány z vlastních zdrojů nebo bankovní půjčkou. Prostředky z EU jsou pro financování dopravních staveb velkým přínosem, v mnoha případech dosahují až 85 % celkové částky za výstavbu. Do roku 2013 akce do 50 tis. EUR schvalovalo Ministerstvo dopravy ČR a akce nad 50 tis. EUR schvalovala vláda ČR (resp. poslanecká sněmovna). Po roce 2013 byla tato částka zvýšena na 70 tis. EUR.

Mezi zahraniční zdroje lze rovněž zařadit řadu programů, ve kterých se jedná o spolupráci ČR se zahraničními státy na základě rámcové dohody. Příkladem takového partnerství může být Program švýcarsko – české spolupráce, který se snaží snížit hospodářské a sociální rozdíly v rámci rozšířené EU. Národní koordinační jednotka však bohužel ke dni 28. 1. 2014 pozastavuje otevřenou výzvu pro příjem a hodnocení žádostí, z důvodu vyčerpání téměř celé alokace určené pro tento fond.[40]

3.3 Alternativní zdroje

Alternativními zdroji jsou myšleny zdroje, které dočasně nahrazují, resp. doplňují klasické zdroje financování, kterými jsou národní a zahraniční zdroje. Do této kategorie

finančních zdrojů lze zařadit úvěry a leasingy od domácích či zahraničních bank, vybírání poplatků za užívání infrastruktury, projekty Public – Private Partnership (dále jen PPP) nebo také svým způsobem soukromé zdroje.

- **Vybírání poplatků za užívání infrastruktury**

Vybírání poplatků za užívání infrastruktury již bylo částečně rozebráno v kapitole 1.2.3, kde bylo nastíněno časové a výkonové zpoplatnění. V ČR jsou vybírány poplatky za užití dálnice nebo rychlostní silnice. Poplatky jsou vybírány, protože jízdou vozidla dochází k amortizaci použité komunikace. Dochází tak k poškozování dané komunikace, přičemž hlavním cílem vybírání poplatků je, aby si komunikace vydělala „sama na sebe“. Poplatky mohou také souviset s problematikou mobility (např. vybírání poplatků za parkování) nebo s problematikou externích nákladů v dopravě, kdy se společnost snaží internalizovat tyto náklady např. zavedením emisních poplatků. Vybírané poplatky nemají pouze charakter finanční částky za jízdu po pozemní komunikaci, ale jsou také ve formě komplementu (nepřímo závislé poplatky), kdy jsou poplatky vybírány za vedlejší faktor, který souvisí s jízdou po placené komunikaci.

V silniční dopravě se tedy platí následující poplatky:

- silniční daň (zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční)
- spotřební daň z minerálních olejů
- ekologická daň
- daň z přidané hodnoty
- dálniční známky s různou hodnotou a dobou platnosti
- výkonové zpoplatnění

Zmíněné poplatky můžeme souhrnně dělit na:

- přímo závislé na čase (paušální placení ve formě dálničních známek)
- nepřímo závislé (daně získané ze spotřeby pohonných hmot, minerálních olejů a silniční daně)

- přímo závislé na výkonu (model využívání poplatků za ujeté km – výkonové zpoplatnění, tzv. mýtné)

Silniční vozidla do 3,5 tuny v ČR podléhají na vybraných komunikacích a jejich úsecích časovému zpoplatnění prostřednictvím dálničních známek, které lze zakoupit na dobu desetidenní, měsíční nebo roční. Výkonové zpoplatnění se týká vozidel nad 3,5 tuny, které je zajišťováno pomocí systému elektronického mýtného a elektronického palubního zařízení. V ČR je využíván pro výběr finančních prostředků, plynoucích z výkonového zpoplatnění mikrovláknový systém, který ovšem vyžaduje stavbu mýtných bran na pozemních komunikacích a palubní jednotku ve vozidle. Výše sazeb je pak závislá na ujeté vzdálenosti, kategorii vozidla a počtu náprav, ekologii vozidla a časovém období.

- **Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP)**

PPP je zkratka z anglického Public Private Partnerships, která označuje spolupráci veřejného a soukromého sektoru s cílem uspokojit služby tradičně zajišťované veřejným sektorem. Cílem PPP je formulovat spolupráci mezi orgány veřejné správy a podnikatelským sektorem za účelem zajištění financování, výstavby, obnovení, správy či údržby veřejné infrastruktury nebo poskytování veřejné služby. S PPP se setkáváme v případech, kdy veřejné prostředky nejsou schopny dostát nákladům na realizovaný projekt. V tomto okamžiku tedy vstupuje soukromý sektor do financování veřejných projektů.

Účastníky PPP projektů jsou zadavatelé a konsorcia, která projekty realizují. Konsorcia jsou tvořena poskytovateli služeb, kterými mohou být developerské společnosti, investoři nebo stavební společnosti. Zadavateli jsou subjekty, které jsou odpovědní za nakládání s veřejnými prostředky. K zadavatelům patří, organizační složky státu, příspěvkové organizace, kraje nebo města.

PPP lze charakterizovat následovně:

- relativně dlouhodobé trvání vztahu mezi veřejnoprávním a soukromým partnerem na plánovaném projektu
- metoda financování projektu (částečně soukromým sektorem)

- významná úloha ekonomického provozovatele, který se účastní různých fází projektu; veřejnoprávní partner se soustředí hlavně na definování cílů, které je nutné z hlediska veřejného zájmu, kvality poskytovaných služeb a cenové politiky dosáhnout, a přebírá odpovědnost za dohled nad jejich dodržáním
- rozdělení rizik mezi veřejnoprávního a soukromého partnera (konkrétní rozdělení rizika se určuje případ od případu podle možnosti zúčastněných stran toto riziko vyhodnotit, kontrolovat jej a vyrovnat se s ním)[41]

PPP projekty lze aplikovat v následujících oborech:

- dopravní infrastruktura (dálnice, tunely, mosty nebo rychlodráhy)
- administrativní, případně ubytovací kapacity (úřady, soudy, ubytovny, administrativní prostory nebo věznice)
- zdravotnictví (nemocnice)
- školství (univerzitní komplexy, studentské koleje, školy)
- obrana (výzbroj, speciální infrastruktura)
- utility (vodárenství)[42]

Výhody partnerství veřejného a soukromého sektoru jsou:

- mobilizace soukromého kapitálu
- snížení nákladů po dobu životnosti projektu
- rychlejší realizace
- lepší rozložení rizika
- přilákání většího počtu zájemců o realizaci projektu
- posilování veřejného řízení

Nevýhody jsou potom následující:

- vyšší cena PPP projektů
- konflikt kvality a zisku
- morální hazard
- privátní sektor nemá odpovědnost vůči veřejnosti
- omezená dispozice s majetkem[43]

I když je PPP financování teprve v počátcích své existence, je potřeba říci, že v budoucnu budou pravděpodobně představovat zajímavou alternativu získávání finančních prostředků na financování veřejných potřeb. Z důvodu krátké existence v ČR dosud nebyl zatím žádný projekt z partnerství veřejného a soukromého sektoru realizován. Nejznámější snahami o využití PPP financování byla dálnice D47 a současná modernizace dálnice D1. Tato možnost zisku financí byla ovšem z důvodu špatně postavených smluv pozastavena.

4 Vyhodnocení možností dostavby dálnice

Vratislav – Brno – Vídeň

Poslední kapitola práce na téma „Analýza možností dostavby dálnice Vratislav – Brno – Vídeň se bude týkat shrnutí jednotlivých řešených problémů v této práci. Autor bude zjišťovat výhody a nevýhody případné dostavby dálnice, resp. rychlostní silnice R43, výhody a nevýhody navrhovaných variant a zmiňovaných finančních zdrojů, přínosy a náklady R43 pomocí sestavení cost benefit analýzy nebo použije metodu pro lokaci logistického centra.

4.1 Výhody a nevýhody dostavby rychlostní silnice R43

S případnou výstavbou rychlostní silnice R43 je samozřejmě spojena řada pozitiv a negativ, které by tato stavba přinesla. V této části práce budou shrnuty zásadní výhody a nevýhody řešené rychlostní silnice.

- Výhody

Zásadní význam výstavby rychlostní komunikace R43 z Brna do Moravské Třebové spočívá ve zlepšení dopravní prostupnosti, především v severojižním směru. S tím úzce souvisí zrychlení dopravy a především zvýšení bezpečnosti v daném úseku. Stávající silnice I/43 je v těchto ohledech značně nevyhovující, z hlediska bezpečnosti dokonce sarkasticky označována jako „silnice smrti“. Propojením regionu Svitavska by rovněž vzrostla jeho atraktivnost pro případně investory, čímž by byla zároveň podpořena zaměstnanost a schopnost dojíždět do zaměstnání ze vzdálenějších koutů republiky. Výstavba R43 by neprospěla jenom okolí Svitavska, ale rovněž městu Brnu, kde by byla tato komunikace schopna odvádět část dopravy z centra Brna, čímž by došlo k ulehčení dopravního zatížení uvnitř města. V neposlední řadě je potřeba si uvědomit, že výstavba této komunikace odvede část externalit ze současné silnice I/43, která vede skrz města a obce. Obyvatelé by se tak částečně zbavily vibrací, hluku, prachu a celkově by se bezpečnost uvnitř obcí zvýšila.

Za výhodu lze rovněž považovat případné logistické centrum, které by bylo možné umístit do blízkosti rychlostní silnice R43. Umístěním do této oblasti by se zvýšil zájem zahraničních investorů obchodovat na území ČR, což by mohlo vést následně k pravděpodobnému zlepšení ekonomiky státu.

- Nevýhody

Nejvíce diskutovaným negativem dálnic a rychlostních silnic je viditelný zásah jejich staveb do krajiny. Původní přírodní ráz je tak uměle měněn prostřednictvím náspů, zářezů, rozlehlých křižovatek a především prostřednictvím samotné betonové cesty. Na to navazuje fakt, že stavba dálničního typu vytváří v přírodě nepřekonatelnou překážku, a to jak pro lidi, tak pro zvířata. Překonávání je uskutečňováno pomocí mimoúrovňových křížení, tedy nadjezdů a podjezdů, resp. pomocí ekoduktů pro přechod zvířectva. Tato řešení opět zvyšují náklady na výstavbu. I když rychlostní komunikace pomáhají k částečnému odstranění externalit z obcí, tak nesmí být opomenuto, že sami tyto externality rovněž vytvářejí. I když jsou externality produkovány ve větším množství než na klasických silnicích první třídy, je zde mnohem větší snaha je redukovat, např. stavbou protihlukových stěn. Jenomže např. takové výfukové plyny, vznikající z provozu na rychlostní komunikaci, nelze přímo regulovat. Nepřímou regulaci se daří aplikovat pomocí výroby šetrných automobilových motorů nebo pomocí některých dopravních omezení. Mezi nevýhody rychlostní silnice R43 lze zařadit i komplikovanost a zdlouhavost její realizace, resp. jejího plánování. Zdlouhavost její realizace z části způsobuje neustálý výběr optimální trasy v její nejnižnější části a taktéž určité komplikace způsobuje reliéf zemského povrchu, který je v její jižní polovině značně kopcovitý.

4.2 Klady a zápory jednotlivých variant rychlostní silnice R43

V návaznosti na předchozí problematiku se budou v této kapitole řešit nejkontroverznější problémy jednotlivých tras plánované rychlostní silnice R43. V rámci kompaktnosti budou zmíněna také určitá pozitiva pro vybrané varianty.

4.2.1 Bystrecká varianta

Na úvod byla vybrána varianta, která je nazývána variantou bystrckou. Tato varianta se jeví jako nejreálnější variantou pro případnou výstavbu R43. I když je označována za optimální variantu ze všech zpracovaných, tak i tato varianta s sebou nese určitá negativa. Obecně plánování trasy v jižní části, v okolí Brna, je nejproblémovějším úsekem rychlostní silnice R43.

Jako největší negativum se jeví, že plánovaná trasa prochází obydlenými oblastmi. Ať už je to městská část Bystrc nebo obce Rozdrojovice, Jinačovice nebo Moravské Knínice. Se zavedením rychlostní silnice do obydlených oblastí pak souvisí vznik externalit, jako mohou být prašnost, hluk nebo vibrace. Koncipovat tuto variantu do sousedních oblastí, do oblastí s menší osídleností, by mohlo být řešením. To však nepřipadá v úvahu, protože terén a krajina v této oblasti to nedovolují. Jediným možným řešením by mohlo být bystrckou variantu zasadit do podzemí a tyto zmíněné problémy překonat pomocí tunelu nebo celou trasu obehnat kvalitní protihlukovou stěnou. Lze však očekávat, že by těmito způsoby řešení vzrostly markantně náklady na výstavbu.

U této varianty ovšem převažují především pozitiva. Základním pozitivem je využití (z části i v dnešní době zprovozněného) zemního tělesa historické tzv. Hitlerovy dálnice. Tím by se podařilo ušetřit určitou část financí na projekty. Neopomenutelnou výhodou je určitě těsnost napojení na rychlostní silnici R52 směrem na Pohořelice, čímž by došlo k hladkému propojení severní a jižní Moravy. Poslední významný přínos této varianty spočívá v tom, že by byla schopna odvádět velké množství dopravy z centra Brna, čímž by došlo k částečnému urychlení provozu, zvláště ve dnech velkého vytížení.

4.2.2 Trasa v Boskovické brázdě

Trasou v Boskovické brázdě jsou myšleny obě ostrovačické trasy. Nevýhodou ostrovačické trasy je opět zásah do okolí několika obcí, které leží v místech potencionální výstavby rychlostní silnice. S tím souvisí i určitý problém s výkupem pozemků. V těchto místech jsou všechny pozemky v rukou soukromníků, nikoliv v rukou státu. Tento problém by šlo opět řešit výstavbou tunelu, což částečně řeší ostrovačická tunelová varianta, ale jelikož investor se snaží většinou najít „cestu nejmenšího zla“, je pravděpodobné, že varianty s výstavbou tunelů zůstanou jen v návrzích. Dalším negativem je napojení na dálnici D1 ve větší vzdálenosti od Brna, čímž by nedocházelo k takovému odklonu dopravy z centra Brna, jako je to např. v bystrcké variantě.

Větší odklon od Brna v sobě skrývá také určité výhody a to konkrétně v podobě vyhnutí se zásahu do obydlených městských částí Brna.

4.2.3 Ostatní varianty

Pokud se zaměříme na nevýhody a porovnáme je s výhodami jednotlivých variant, zjistíme, že varianty se navzájem doplňují a zároveň neutralizují. Názorným příkladem může být ostrovačická varianta, kde jsou určité problémy se zásahem rychlostní silnice do obydlených oblastí, a řešením tohoto problému může být výstavba tunelu, který je projektován v ostrovačické tunelové variantě.

Následující varianty jako jsou medlánecká nebo komínská se už pak od bystrcké liší pouze v územní lokaci plánované trasy R43, čímž by se nevyřešily problémy se zásahem do obydlených městských částí, ale jejím smyslem je najít nejlepší možnou lokaci, kde by případná výstavba rychlostní silnice zanechala nejmenší škody. U těchto dvou variant je opět velká výhoda přímého napojení na rychlostní silnici R52.

Výstavba variant v centru Brna, tj. centrální tunelová varianta a aktivní nulová varianta, je svým způsobem nepřímo závislá na rychlostní silnici R43. I když je např. centrální tunelová varianta navržena v rámci projektů pro tuto rychlostní silnici, je velká pravděpodobnost, že by byla realizována, i kdyby se pro rychlostní silnici R43 schválila varianta jiná. Touto stavbou by došlo k výraznému urychlení dopravy v Brně v severojižním směru. Naopak lze počítat s tím, že jako negativum by bylo obrovské množství vynaložených financí na realizaci a komplikovanost se stavbou tunelu pod městem. Aktivní nulová varianta je již z části realizována a tak její největší nevýhodou by byla stavba sama, tedy kdyby nedošlo k jejímu dokončení. Její obrovskou výhodou je opět urychlení a rozmělnění dopravy v rámci města Brna.

4.2.4 Přírodní památky

V místech plánované trasy rychlostní silnice z Brna do Moravské Třebové se nachází několik přírodních oblastí, kterým je povinnost, z požadavků MŽP, se vyhnout. První přírodní rezervace se nachází mezi Kuřimí a Čebínem, kde se v podmáčené půdě vyskytují chráněné rostliny. Této oblasti se bude třeba východním nebo západním směrem vyhnout. Další přírodní památkou, která „stojí v cestě“ je, již v této práci zmíněný skalní masiv „Krkatá bába“, který se nachází v údolí říčky Lubě. O této památce se již v minulosti vědělo a na základě toho zde vznikl projekt „Čtyřmostí“. Řešením může být směrové odklonění trasy nebo využití historické myšlenky, tedy řešení pomocí směrově oddělených pruhů. Poslední

přírodní památkou, omezující výstavbu R43, je památka „Čtvrtky za Bořím“, která paradoxně vznikla v zemním tělese německé dálnice. Posunutí trasy rychlostní silnice východním směrem, by bylo asi nejlepším řešením, jak se vyhnout problémům s MŽP.

4.3 Výhody a nevýhody jednotlivých finančních zdrojů

Financování obecně zahrnuje určitá specifika, která komplikují dostupnost prostředků pro infrastrukturní stavby. Mezi taková specifika může patřit:

- dlouhodobost
- relativně nízké operační náklady
- potřeba velkého objemu prostředků
- dlouhotrvající výstavba (2-7 let)
- negativní cash flow v průběhu výstavby, která bývá mnohem delší než u běžných průmyslových projektů (to je důležitý faktor pro investorské riziko)
- pomalý nárůst cash flow v počátcích provozování, který je způsoben velkými úroky z úvěrů.

4.3.1 Financování z národních zdrojů

Národní zdroje v sobě zahrnují oproti evropským zdrojům určité výhody, kterými mohou být:

- menší administrativní náročnost
- možnost financování národních zdrojů ze soukromých finančních prostředků (v rámci služeb při poskytnutí výhodné půjčky od soukromého sektoru)
- kratší doba vyřizování zisku financí
- větší různorodost při výběru projektů

Národní zdroje rovněž disponují s určitými nevýhodami:

- možnost čerpání menšího množství financí ve srovnání s evropskými zdroji
- roste zadluženost státního rozpočtu
- nejistota financování schválených projektů (např. změna vlády nemusí podpořit daný projekt, který byl podpořen předchozí vládou)
- nejistota doba splatnosti (při neočekávaných státních výdajích dochází k posunu doby splatnosti)

4.3.2 Dotace z evropských zdrojů

Výhodou dotací z evropských zdrojů neboli grantů může být:

- rozložení příjmů do více zdrojů
- vyšší flexibilita
- přehled ve finančním řízení a plánování
- možnost čerpání většího objemu financí
- zviditelnění organizace
- zvýšení sebedůvěry
- zahájení spolupráce různých zainteresovaných subjektů včetně veřejnosti

Nevýhody evropských zdrojů pak mohou být následující:

- časová náročnost (je třeba stanovit termín dokládání projektu s časovým předstihem)
- dofinancování (každý program si určuje výši podpory)
- zpětné dofinancování (financování z vlastních zdrojů a po prokázání úspěšnosti projektu může příjemce očekávat podporu z grantu – platí především u Strukturálních fondů EU)

- rozsáhlá administrativní činnost

4.3.3 PPP

Partnerství veřejného a soukromého sektoru se využívá v případech, kdy nedojde k pokrytí všech nákladů veřejnými zdroji, nebo když nejsou investice do dopravní infrastruktury pro soukromý kapitál příliš atraktivní, a to hned z několika důvodů:

- příliš dlouhá doba amortizace
- velká prodleva mezi začátkem projektu a prvními výnosy
- nevratnost investic
- předem daný produkt investice, žádné možnosti pro změny
- politické vlivy

Důležitou součástí soukromých investic tedy musí být důvěra. Z hlediska rizik vyplývajících z výše uvedených bodů lze předpokládat pouze omezený zájem investorů.

Soukromý kapitál lze získat pouze za předpokladu poskytnutí dlouhodobých vládních záruk. Ty mohou mít následující formy:

- garance výnosů
- kompenzace ztrát
- ujištění o nákupu určitých služeb
- uhrazení nákladů a nákupů určitých zařízení
- možnost provozování jiných ziskových služeb jako kompenzace
- ochrana před konkurencí

Takováto masivní veřejná podpora však vede k myšlence, zda nejde o další formu veřejné půjčky. V případě, že na sebe vláda formou garancí bere veškerá rizika, je nutné konstatovat, že je tomu skutečně tak.

Vložení soukromých prostředků v kombinaci s vládními garancemi má však výhody pro obě strany. Investor má důvěru v návratnost vložených prostředků, zatímco veřejný sektor má mnohem větší možnosti investování s menším růstem rozpočtového zatížení. Je to tedy cesta, jak se vyhnout rozpočtovým limitům.

Výhody a nevýhody PPP jsou:

- lepší rozložení rizika mezi oba sektory zvládnout a dochází tak k efektivní alokaci rizik
- finanční pomoc veřejnému sektoru soukromým sektorem
- předávání si zkušeností mezi sektory, vývoj nových technologií nebo předávání si dovedností
- možnost spolufinancování PPP projektů z fondů Evropské unie,
- vyšší kvalita statků a služeb (o kvalitu materiálů na stavbu se starají 2 sektory, čímž může docházet k jejich vzájemné kontrole)

4.4 Lokace logistického centra

S výstavbou rychlostní silnice dochází u podnikatelů ke zvýšení atraktivnosti regionů v okolí plánované trasy komunikace. S tím úzce souvisí možnost výstavby logistického centra, které by se tak stalo distribučním článkem pro více firem podnikající ve stejném odvětví. Autor se tedy v následující části pokusí pomocí metody vhodně umístit logistické centrum v souvislosti s odkazem na rychlostní silnici R43.

4.4.1 Základní vymezení klientů pro logistické centrum

V oblasti okolo plánované rychlostní silnice R43 je velké množství firem, které podnikají ve stavebním průmyslu. Při lokaci logistického centra se bude autor tedy zabývat firmami z tohoto odvětví (viz tabulka č. 11). Možnost využití stejného materiálu více společnostmi a možnost dlouhodobějšího skladování tohoto materiálu, byl rovněž důvod pro výběr firem ze stavebního odvětví. Řešené logistické centrum navíc nebude muset být vybaveno prostředky, jako jsou např. chladičové boxy potřebné pro potravinářský průmysl.

Tabulka č. 6: Seznam stavebních společností pro lokaci logistického centra

HOMAC s.r.o.	OSS BRNO s.r.o.	ESOX s.r.o.
Adares s.r.o.	MÜPO s.r.o.	Ars Stavby s.r.o.
Avanta Systeme s.r.o.	Rekostyl s.r.o.	Lobstav s.r.o.
Rigi s.r.o.	Megastav s.r.o.	Tekostav s.r.o.
Stavkom s.r.o.	Benestav s.r.o.	Kompletstav Letovice s.r.o.
MOLAT s.r.o.	Eldek s.r.o.	Stavospol s.r.o.
Aroww s.r.o.	OLSPOL s.r.o.	HIKELE s.r.o.
P&R Konstrukt s.r.o.	ELBET Cetkovice s.r.o.	Stavby Jordán s.r.o.

Zdroj: autor

4.4.2 Metoda určení polohy logistického centra

Pro lokaci logistického centra bude použita metoda souřadnic, která se zabývá definovaným územím se zákazníky a je vhodná pro umístování centrálních objektů. Výsledné souřadnice pro lokaci logistického centra je pak v 99 % potřeba subjektivně upravit.

Rovnice těžiště

$$x = \frac{\sum x_i q_i}{\sum q_i} \quad y = \frac{\sum y_i q_i}{\sum q_i}$$

x_i, y_isouřadnice zákazníků

q_ikriterium (váha)

4.4.3 Postup výpočtu

- 1.....Vyhledání potencionálních zákazníků
- 2.....Vyhledání souřadnic zákazníků
- 3.....Určení indexového kritéria
- 4.....Dosazení do vzorce
- 5.....Vyhodnocení výsledku a následná úprava logistického centra

ad 1. Vyhledání potencionálních zákazníků

Zákazníci byli vybíráni na základě zvoleného stavebního průmyslu. Důležité bylo vybírat pouze takové společnosti, které se nacházejí v blízkosti plánované rychlostní silnice R43.

ad 2. Vyhledávání souřadnic zákazníků

Souřadnice zákazníků logistického centra autor vyhledával pomocí webového serveru mapy.cz, kde lze zjistit přesné souřadnice objektů na mapě.

ad 3. Určení indexového kritéria

Indexová kritéria firem byla zvolena dle dopravní infrastruktury, která se nachází v okolí měst, v nichž jednotlivé společnosti sídlí. Jednotlivá kritéria jsou uvedeny v tabulce č. 7 „Indexová kritéria“. Ohodnocení jednotlivých měst podle stanovených kritérií je pak v tabulce č. 8 „Indexové ohodnocení měst“.

Tabulka č. 7: Indexová kritéria

Kritérium	Hodnota
V okolí dálnice a železnice	5
V okolí železnice a více silnic I. třídy	4
V okolí železnice a silnice I. třídy	3
Železnice nebo silnice I. třídy	2
Ani železnice a ani silnice I. třídy	1

Zdroj: autor

Tabulka č. 8: Indexové ohodnocení měst

Město	Indexové ohodnocení
Brno	5
Kuřim	3
Tišnov	2
Blansko	3
Lysice	2
Boskovice	3
Letovice	3
Cetkovice	2
Velké Opatovice	2
Jevíčko	2
Moravská Třebová	4
Svitavy	4

Zdroj: autor

ad 4. Dosazení do vzorce

Souřadnice x a y jednotlivých firem jsou dosazovány do rovnice pro výpočet těžiště. Pro souřadnici x byly dosazeny hodnoty zeměpisné šířky a pro souřadnici y hodnoty zeměpisné délky zákazníků. Jednotlivé souřadnice (odděleně pro souřadnice x a y) jsou pak násobeny hodnotou kritéria pro daného zákazníka. Po sečtení výsledných hodnot všech zákazníků dojde k vydělení sumou hodnotových kritérií. Veškeré společnosti s danými souřadnicemi a k nim příslušné indexové ohodnocení jsou uvedeny v příloze č. 12.

Vzorec pro výpočet

$$x = \frac{49,19^\circ \times 5 + 49,19^\circ \times 5 + 49,21^\circ \times 5 + \dots x_i \times q_i}{5 + 5 + 5 + \dots q_i}$$

$$y = \frac{16,54^\circ \times 5 + 16,54^\circ \times 5 + 16,49^\circ \times 5 + \dots y_i \times q_i}{5 + 5 + 5 + \dots q_i}$$

Výsledky rovnic

$$\begin{array}{l} x = 49,42^\circ \rightarrow x = 49^\circ 25' \\ y = 16,58^\circ \rightarrow y = 16^\circ 34' \end{array}$$

Výsledné souřadnice jsou optimální pro vzdušné vzdálenosti. Logistické centrum zde nelze umístit z důvodu zásahu do obydlených částí obce Černá Hora a také z důvodu terénních nerovností.

ad 5. Posun logistického centra

Z předchozích důvodů je logistické centrum přesunuto k obci Rájec - Jestřebí, kde se nachází I. tranzitní koridor, čímž by bylo logistické centrum dobře obsluhovatelné pomocí železniční dopravy. Obec Rájec - Jestřebí je vzdálena vzdušnou čarou od výsledných souřadnic cca 4 km, což je velice přijatelná hodnota pro umístění logistického centra.

Výsledná hodnota

$$\begin{array}{l} x = 49,41^\circ \\ y = 16,63^\circ \end{array}$$

Grafické znázornění přesného zasazení logistického centra do krajiny je zaznamenáno v příloze č. 13.

4.5 Cost benefit analýza rychlostní silnice R43

Cost benefit analýza, často nazývána jako analýza nákladů a přínosů je nejčastějším způsobem hodnocení veřejně prospěšných projektů. Cílem těchto projektů není maximalizace zisku, nýbrž cílené uspokojení určitých subjektů.

V této části práce se autor pokusí sestavit cost benefit analýzu pro projekt výstavby rychlostní silnice R43. Je třeba si uvědomit, že samotný projekt je teprve „na papíře“, proto není zatím známa oficiální částka, potřebná pro realizaci tohoto projektu. Bude – li na projekt nahlíženo jako na celek, lze potřebnou částku přibližně odhadnout pomocí průměrné ceny dálnice v ČR. V této ceně jsou již obsaženy náklady na pracovní sílu, materiál i energie.

4.5.1 Nákladový rozpočet projektu

Sestavením nákladového rozpočtu autor usiluje o zjištění odhadu částky, která bude potřeba na realizaci projektu. Jelikož je projekt teprve v základech, tak o stanovených cenách se lze bavit jenom jako o cenách orientačních, vycházejících z průměrných hodnot.

Tabulka č. 9: Cena za 1 km dálnic

Cena za 1 km dálnice	
	226 611 241 Kč
Počet kilometrů	
	78,4 km
Celkové investiční náklady	
	226 611 241 Kč * 78,4 km
	17 766 321 294,4 Kč

Zdroj: autor

Do rozpočtu projektu je však potřeba započítat i provozní výdaje, které se vypočítají rovněž pomocí průměrné sazby na 1 km. Z rozpočtu ŘSD ČR plyne, že v roce 2013 bylo vynaloženo na údržbu a opravy dálnic a rychlostních silnic přibližně 3 mld. Kč, což znamená, že na 1 km připadá 2 463 256,42 Kč. Pro R43 to tedy znamená vynaložit 193 119 303,33 Kč ročně na údržbu a opravy.

Tabulka č. 10: Cena údržby a oprav na 1 km

Opravy a údržba dálnic a rychlostních silnic	
	cca 3 000 000 000 Kč
Počet kilometrů	
	1 217,9 km
Cena za opravy a údržby za 1 km	
	3 000 000 000 Kč / 1 217,9 km
	2 463 256,4 Kč
Celkové provozní náklady za rok	
	2 463 256,42 Kč * 78,4 km
	193 119 303,3 Kč

Zdroj: autor

4.5.2 Rozbor jednotlivých položek rozpočtu

Jak investiční, tak i provozní náklady v sobě obsahují řadu položek, které je potřeba si rozebrat. Do investičních nákladů mohou patřit náklady na projekci, pracovní sílu, materiál nebo náklady na energii. Provozní náklady v sobě zahrnují náklady na opravy, údržbu, náklady spojené s výkonovým zpoplatněním, náklady na odstranění externalit a ostatní provozní výdaje.

Náklady na projekci jsou myšleny náklady vynaložené na fotodokumentaci, zaměření, studii stavby, vypracování projektové dokumentace, náklady spojené se stavebním úřadem, náklady na kolaudaci aj.

Náklady na pracovní sílu představují mzdové náklady, sociální a zdravotní pojištění placené zaměstnavatelem, stravné popřípadě pracovní oblečení. Za nepřímé náklady na pracovní sílu lze považovat nájem kanceláře, školení zaměstnanců, cestovní náklady nebo různá pojištění.

Náklady na materiál jsou v řešeném projektu myšleny výdaje spojené se zajištěním materiálu potřebného na výstavbu rychlostní komunikace. Může se jednat o asfalt, beton, šterk, kamenivo, struska, ocel, aj.

Do investičních nákladů taktéž patří náklady na energii, čímž jsou myšleny náklady na pohonné hmoty, osvětlení, ohřev, chlazení nebo větrání. Společně s náklady na materiál představují největší podíl v investičních nákladech.

Provozními náklady jsou myšleny náklady zajišťující provozuschopnost dálnice, resp. rychlostní silnice po dobu její životnosti. Životnost se v ČR rozlišuje podle typu krytu vozovky – cementobetonový a asfaltový. V případě cementobetonového krytu je to životnost 35 – 50 let, v případě asfaltového pak 10 – 15 let.[44]

Pro dosažení maximální životnosti dálničního tělesa je potřeba údržby a případných oprav. Náklady na údržbu „přicházejí na řadu“ v době, kdy končí etapa výstavby a nastupuje etapa využívání komunikace veřejností. Údržba se dělí na zimní a letní. Zimní údržba zahrnuje náklady na odklízení sněhu, posyp vozovek solí, dispečink, umístění zásněžek nebo kontrolu stavu komunikací. Náklady na údržbu v letním období pak mohou být výdaje spojené se sekáním podél komunikací, kontrolou, čištěním nebo nátěry vozovek. Jestliže je

něco poničeno, opotřebeno nebo pokud stav vozovky nějakým způsobem neodpovídá bezpečnému provozuschopnému stavu, je nutnost vynaložit náklady na opravu.

Náklady, týkající se výkonového zpoplatnění, můžeme z hlediska stavby mýtných bran a období zavádění do provozu uvádět do investičních nákladů. Z hlediska nákladů na obsluhu a opravy je však můžeme uvádět v provozních nákladech.

Internalizace externích nákladů neboli náklady na odstranění externalit je nutné vynaložit v okamžiku, kdy nám silniční doprava vytváří vedlejší nežádoucí účinky. Mezi takové nežádoucí vlivy patří například kongesce, s čímž je spojena zvýšená nehodovost, vyšší spotřeba energie, zhoršená kvalita ovzduší nebo zvýšená hladina hluku. Existují ale i další externality, jako jsou vibrace nebo prašnost, což může mít za následek až škodlivý vliv na zdraví člověka. Snahou dopravy je, se od těchto negativ postupně opouštět prostřednictvím různých administrativních omezení, norem hluku a škodlivin, omezení jízd a rychlosti vozidel, rozšíření kapacit komunikace, podporou alternativních dopravních prostředků, emisních povolenek nebo vybíráním různých typů daní. Externí náklady však nemusí mít pouze negativní charakter. Je možnost se setkat i s pozitivními externalitami jako je vzdělání nebo osvětlení pozemních komunikací.

4.5.3 Vymezení zasažených subjektů

Pro účel cost benefit analýzy se základními zasaženými subjekty může jednat o:

- investor stavby rychlostní komunikace R43
- vlastník a správce rychlostní komunikace R43
- uživatelé rychlostní silnice R43
- podniky a obce v okolí plánované výstavby rychlostní komunikace R43

4.5.4 Kvantifikace cost benefit analýzy pro jednotlivé zasažené subjekty

Seznam subjektů znázorňuje, koho zasáhne výstavba daného projektu. Jednotlivé subjekty může projekt ovlivnit jak na straně nákladů, tak na straně přínosů.

Investorem stavby je myšlena společnost, která je zvolena pro realizaci projektu na základě výběrového řízení. V prvotní fázi na ni působí pouze náklady, které jsou

v následujícím období kompenzovány příjmy od organizace, pro kterou je projekt realizován. V řešeném případě se tedy jedná o stát, resp. o státní organizaci ŘSD ČR, která je vlastníkem a správcem dálnic a rychlostních silnic v ČR. Pro ziskovost investorské společnosti je zásadní, aby příjmy z realizace projektu převyšovaly vynaložené náklady.

Jak již bylo nastíněno, správcem a vlastníkem plánované rychlostní silnice R43 bude s největší pravděpodobností státní organizace ŘSD ČR, které je pod záštitou Ministerstva dopravy. Finance potřebné na realizaci mohou být tedy poskytnuty ze státního rozpočtu, zahraničních zdrojů nebo z alternativních zdrojů. Ve všech případech je to pro organizaci považováno za náklad, i když v případě zahraničních zdrojů je to pouze dočasný náklad, který je později anulován prostřednictvím dofinancování. Vlastník a správce pozemní komunikace není zasažen pouze investičními náklady, ale také náklady provozními, které již byly rozebrány v kapitole č. 4.5.2. Za přínos pro ŘSD ČR lze považovat příjmy, které budou plynout do státní kasy prostřednictvím vybírání daní nebo poplatků za využívání komunikace.

Druhy a odhadovanou výši jednotlivých příjmů pro rok 2014, které může stát vybírat a následně odvádět do SFDI, ukazuje tabulka č. 2. Následující tabulka nám napoví, jaké přínosy by nám vynesla rychlostní silnice R43, pokud by byla uvedena do provozu v letošním roce. Použité hodnoty, resp. ceny budou vypočítány na 1 km z odhadovaného rozpočtu pro rok 2014.

Tabulka č. 11: Příjmy z provozu rychlostní silnice R43

Druhy příjmů	Příjmy rozpočtu pro rok 2014
Mýtné	8 000 000 000 Kč
Dálniční kupóny	3 900 000 000 Kč
Celkem	11 900 000 000 Kč
Příjmy na 1 km	9 770 917 Kč
Příjmy R43 za rok	766 039 905 Kč

Zdroj:[47]

Přínosem státní organizace rovněž může být seznámení se s novými technologiemi a stavebními postupy nebo navázání nových kontaktů.

Uživateli pozemních komunikací jsou myšleny jak právnické, tak fyzické osoby, které by využívaly rychlostní silnici z Brna do Moravské Třebové pro vlastní nebo cizí potřebu. Náklady spojené s využíváním této komunikace odpovídají částce za výkonové zpoplatnění nebo za časové zpoplatnění pro osobní automobily do 3,5 t. Hlavní přínos pro potenciální uživatele R43 se vyskytuje ve formě dopravní dostupnosti daného území, zkrácení doby jízdy v severojižním směru nebo zvýšení bezpečnosti dopravy.

Dopravní dostupnost regionu Svitavska je pro obyvatelstvo obrovskou možností, jak do zaměstnání dojíždět ze vzdálenějších míst. Zvýšila by se tím tedy možnost zisku zaměstnání a naopak se tím zmenšila míra nezaměstnanosti. Pro právnické osoby je to příležitost jak investovat do obchodování právě v těchto místech nebo jen samotné ušetření nákladů na cestu v daném směru, neboť zatím žádná rychlostní komunikace se v této oblasti nevyskytuje. Při srovnání doby jízdy po současné silnici I/43 z Brna přes Svitavy do Moravské Třebové zjistíme, že cesta po R43 by byla pro osobní automobily zkrácena o více než polovinu.

Tabulka č. 12: Doba jízdy

Jízda z Brna do Moravské Třebové (přes Svitavy) po I/43	1h 21 min
Jízda z Brna do Moravské Třebové po R43	36 min (78,4 km / 130 km/h)

Zdroj: autor

Větší bezpečnost cestování po dálkových cestách se odvíjí od použití nového betonového materiálu, směrové oddělenosti jízdních pruhů nebo plynulosti provozu. Všechna tato fakta přispívají k tomu, že dochází k úsporám nákladů, plynoucích z dopravních nehod nebo z provozu dopravních prostředků. Dopravní prostředky na dálkových silnicích, v závislosti na plynulosti provozu, mohou využívat tempomat, čímž dochází k absenci používání brzdy a následných rozjezdů, jako je to při průjezdů obcemi. Jedná se tak o úsporu paliva, zvláště při rozjezdech, kdy je spotřeba nejvyšší. Zvýšenou bezpečností se nemyslí pouze bezpečnější cestování pro řidiče dopravních prostředků, ale také pro obyvatele obcí, ve kterých by díky výstavbě R43 došlo k regulaci intenzity dopravy.

Pro podniky by výstavba R43 znamenala přínos v podobě zvýšení atraktivnosti v okolí její trasy. Zlepšila by se dostupnost území a zkrátila doba dovozu, resp. vývozu. Docházelo by tak k dalším úsporám v podobě nákladů na cestu. Jako přínos lze rovněž považovat případnou výstavbu logistického centra poblíž trasy rychlostní silnice, čímž by se zvýšila atraktivnost daného území pro zahraniční společnosti. Obce, které by ovlivnila výstavba R43 z Brna do Moravské Třebové, se mohou rozdělit na dvě skupiny. A to na obce, kterými prochází stávající silnice I/43 a na obce, které by se nacházely v blízkosti R43. Pro obce na trase silnice I/43 by to byl obrovský přínos. Nejen v podobě zbavení části externalit a zvýšení bezpečnosti v obcích, ale také v dobrém spojení s R43, ležící v nedaleké blízkosti. Druhá skupina obcí, tedy obce u plánované trasy R43, budou sice dostupné i ze vzdálenějších koutů republiky, ale markantním způsobem by se zde zvýšila koncentrace oxidu uhličitého, vibrací, hluku a samotného prachu.

4.5.5 Shrnutí cost benefit analýzy

Je třeba si uvědomit, že jako každý projekt, má i tento své výhody a nevýhody, resp. náklady a přínosy. Dnešní trend, charakterizován častými stavbami, značně ovlivňuje naši společnost. V současnosti, kdy je snaha stále se zdokonalovat, vyvíjet nové technologie, nové postupy a především v době, kdy intenzita dopravy stále roste, je potřeba si uvědomit, že nové, bezpečné a intenzity schopné komunikace jsou nutné. Na druhou stranu, společnost se snaží růst externalit zpomalit tím, že vyvíjí šetrnější technologie k životnímu prostředí nebo instaluje takové prvky, které tlumí působení externalit na obyvatelstvo. Při výběru projektů lze pomocí cost benefit analýzy určit zdali bude projekt společensky prospěšný. A to konkrétně pokud přínosy převažují nad náklady, které projekt s sebou přináší. O výstavbě rychlostní silnice R43 lze mluvit o projektu jako o společensky prospěšném, neboť přínosy které přinese, převažují nad náklady. Z finančního hlediska si můžeme ověřit, za jakou dobu výstavba R43 začne být výdělečná (viz následující tabulka).

Tabulka č. 13: Doba návratnosti investic

Investiční náklady	17 766 321 294,40 Kč
Rozdíl příjmů a výdajů za rok	766 039 905 Kč - 193 119 303,3 Kč
	572 920 601,70 Kč
Doba návratnosti investic	17 766 321 294,4 Kč / 572 920 601,7 Kč
	31 let

Zdroj: autor

Z tabulky lze vyčíst, že kolem 31. roku od výstavby by měla rychlostní silnice přejít do fáze, kdy budou splaceny investiční náklady, a bude se jednat o ziskový výsledek hospodaření. Výsledek rovněž napovídá o tom, který typ krytu by měl být použit z ekonomického hlediska při výstavbě. Jedná se o cementobetonový kryt, který má dobu životnosti 35 až 50 let.

ZÁVĚR

Bakalářská práce v sobě zahrnovala počáteční cíle, které však bylo potřeba v průběhu zpracování práce rozšířit o cíle dílčí. Prvotním cílem bakalářské práce bylo na základě analýzy průběhu stavby „Hitlerovy dálnice“ zjistit příčiny jejího nedokončení. Následným cílem bylo analyzovat plánované varianty trasy rychlostní silnice R43 a možnosti jejího financování, což vedlo ke zjištění optimální trasy pro R43, resp. ideálního finančního zdroje pro investici tohoto projektu. Výsledným cílem pak bylo pokusit se shrnout, prostřednictvím syntézy, výhody a nevýhody řešené problematiky a náklady ve srovnání s přínosy, které by tato stavba s sebou přinesla.

Zásadní překážka pro dokončení stavby „Hitlerovy dálnice“ bylo to, že vlastníkem byla Německá říše a to i přes to, že se dálnice nacházela na území Československa. Dálnice tak byla ovlivněna politikou Německa, s čímž jsou úzce spojeny příčiny jejího nedokončení. Za hlavní příčiny lze považovat přechod Německa na řízené hospodářství a především neúspěch ve válce.

Co se týče hustoty dálniční sítě v ČR, ve srovnání s Evropou poměrně zaostáváme. Je proto pochopitelné, že v posledních letech dochází k realizaci dopravních staveb především dálničního typu. Víceméně je to však prodlužování nebo rekonstrukce již existujících dálnic. Z toho bohužel plyne, že dálnice nebo rychlostní silnice, která by vedla napříč Moravou v severojižním směru, je stále v nedohlednu. Pomocí analýzy rychlostní silnice R43, která by tento problém vyřešila, bylo zjištěno, že optimální variantou trasy v okolí Brna by byla bystrcká varianta, která by využila původního zemního tělesa německé dálnice. V navazujících úsecích by pak bylo rovněž nejlepší variantou využití původní zemního tělesa dálnice. Rychlostní silnice R43, měřící 78,4 km, by tak spojovala Brno s Moravskou Třebovou, kde by následně navazovala na, rovněž plánovanou, rychlostní silnici R35, vedoucí z Liberce do Lipníku nad Bečvou.

Z hlediska zisku finančních prostředků na investici, dospěl autor k závěru, že z celkového hlediska by bylo nejvhodnější využívat evropské fondy, konkrétně maximalizovat příjmy z OPD. Každý finanční zdroj má své pro a proti, ale evropské zdroje převládají nad ostatními z hlediska možnosti čerpání největší částky na investici, což je pro realizaci projektu nejdůležitější faktor. Poměrně novým finančním zdrojem je PPP

financování, které využívá financí jak z veřejného, tak ze soukromého sektoru. I když tento zdroj financování ještě není příliš rozšířen, určitým příslibem do budoucnosti by však být mohl. V současnosti by se dalo využít PPP financování jako podpůrný prostředek pro stávající zdroje.

Případná výstavba rychlostní silnice by s sebou samozřejmě přinesla řadu přínosů a nákladů pro společnost. Autor se tyto dopady pokusil shrnout pomocí cost benefit analýzy. Je pochopitelné, že každá dopravní stavba vyžaduje náklady v podobě financí na investici, ale i financí na zajištění provozuschopnosti. Pomocí cost benefit analýzy autor ovšem „došel“ k závěru, že výstavba rychlostní silnice R43 by měla být v následujících letech ekonomicky výhodná při použití cementobetonového krytu vozovky. Projekt tedy v sobě musí zahrnovat i určité přínosy. Mezi hlavní přínosy patří propojení severní a jižní Moravy, zvýšení bezpečnosti provozu, zkrácení doby jízdy (u osobních aut dokonce až o polovinu), snížení provozních nákladů u dopravních prostředků, eliminace hluku a emisí z obcí podél silnice I/43 nebo přínosy v podobě zvýšení atraktivnosti samotného regionu v okolí R43.

Čistě teoreticky lze říci, že projekty a veškeré činnosti spojené s přípravou plánů rychlostní silnice R43 jsou připraveny. Jedná se tedy jen o to, aby se vybrala taková varianta trasy, která bude schválena „na všech stranách“ a podala se žádost s následným získáním dostatečných financí na investici. Vzhledem k tomu, že tato fáze příprav již stagnuje poměrně dlouhou dobu a výhled do budoucnosti nenasvědčuje žádnou změnu, je pravděpodobné, že na výstavbu rychlostní silnice R43 si bude muset společnost ještě nějaký ten rok počkat.

Pro vypracování této práce autor používal odbornou literaturu, elektronické dokumenty, své znalosti a rovněž také rad od kolegů, kteří se setkávají s daným tématem v praxi.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] ŠIROKÝ, Jaromír a kol. *Technologie dopravy*. 4. vyd. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2011, 248 s. ISBN 978-80-86530-78-9.
- [2] KLEPRLÍK, Jaroslav. *Silniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011, 160 s. ISBN 978-80-7395-451-2.
- [3] SYNEK, Miloslav a kol. *Manažerská ekonomika*. Praha: Grada Publishing, 1996, 317 s. ISBN 80-7169-211-5.
- [4] Silnice a dálnice v České republice. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2013 [cit. 2014-01-23]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/00712811179E3270C1257C08005CD18B/\\$file/RSD2013cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/00712811179E3270C1257C08005CD18B/$file/RSD2013cz.pdf)
- [5] Silniční síť v ČR. *Vítejte na Zemi* [online]. 2013 [cit. 2014-01-25]. Dostupné z: http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=silnicni_sit_v_cr&site=doprava
- [6] Pozemní komunikace, jejich rozdělení a správa. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2012 [cit. 2014-01-28]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/udrzba-komunikaci/rozdeleni-komunikaci-a-sprava>
- [7] JANDA, Tomáš a Václav LÍDL. *Stavby, kterým doba nepřála: Výstavba dálnic v letech 1938-1950 na území Čech a Moravy*. 2. vyd. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2006, 118 s. ISBN 80-254-5314-6.
- [8] KVAČEK, Robert, Aleš CHALUPA a Miloš HEYDUK. *Československý rok 1938*. Praha: Panorama, 1988, 301 s.
- [9] JANDA, Tomáš. *ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Německé dálnice na území dnešní ČR* [online]. 7. 1. 2003, aktualizace 10. 5. 2009 [cit. 2013-12-28]. Dostupné z: http://www.dalnice.com/historie/planovani/nem_u_nas/nem_dal_v_csr.htm#sudetska
- [10] JANDA, Tomáš a Václav LÍDL. *ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Německá průchozí dálnice: I. díl - Severní úsek* [online]. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2008 [cit. 2013-12-28]. 52 s. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Historie/nemecka-pruchozi-dalnice/\\$file/Nemecka-pruchozi-dalnice_1dil.pdf](http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Historie/nemecka-pruchozi-dalnice/$file/Nemecka-pruchozi-dalnice_1dil.pdf)
- [11] SPOLEK ČESKÝCH INŽENÝRŮ. *Technický obzor: Časopis spolku inženýrů*. Praha, 1939, roč. 47, č. 1. ISSN 1804-8714.
- [12] JANDA, Tomáš a Václav LÍDL. *ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Německá průchozí dálnice: II. díl - Jižní úsek* [online]. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2011 [cit. 2013-12-30]. 77 s. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Historie/nemecka-pruchozi-dalnice-2dil/\\$file/nemecka-pruchozi-dalnice_2dil.pdf](http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Historie/nemecka-pruchozi-dalnice-2dil/$file/nemecka-pruchozi-dalnice_2dil.pdf)
- [13] MZA BRNO. *Průběžná automobilová silnice Vratislav – Brno - Vídeň: Úprava a placení daní, výškový plán a plány trasy, výtahy z katastrálních operátů 1939-1944*, kart. 8810.
- [14] SOKA BLANSKO. *Místní národní výbor: Pamětní kniha obce Chrudichromy 1924-1967*, inv. č. 12.

- [15] DIVÍŠEK, Martin. Premiér Sobotka chce uspišit léta odkládanou stavbu silnice R43. *Noviny Deník* [online]. 10. 3. 2014 [cit. 2014-03-12]. Dostupné z: <http://www.denik.cz/ekonomika/premier-sobotka-chce-uspisit-leta-odkladanou-stavbu-silnice-r43-20140310.html>
- [16] Rychlostní silnice R43. *Dálnice - silnice* [online]. 2002 - 2014, aktualizace 25. 1. 2014 [cit. 2014-03-15]. Dostupné z: <http://www.dalnice-silnice.cz/R/R43.htm>
- [17] Jednání Výkonné a Dozorčí rady Sdružení. *Sdružení pro výstavbu rychlostní silnice R43* [online]. 23. 1. 2014 [cit. 2014-03-20]. Dostupné z: <http://www.sdruzeni-r43.cz/archiv-aktualit/jednani-vykonne-a-dozorci-rady-sdruzeni/>
- [18] Kdo a co zvyšuje cenu stavby silnic. *Sdružení pro výstavbu rychlostní silnice R43* [online]. [cit. 2014-03-21]. Dostupné z: http://www.sdruzeni-r43.cz/fileadmin/user_upload/dokumenty/Kdo_a_co_zvysuje_ceny_stavby_silnic.pdf
- [19] SEDMIDUBSKÝ, Vít a Miroslav VANČURA. Rozvoj Transevropských dopravních sítí. *Silnice - železnice* [online]. 10. 8. 2009 [cit. 2014-03-28]. Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/rozvoj-transevropskych-dopravnich-siti/>
- [20] Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T): Nová politika transevropské dopravní sítě (TEN-T). *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. [cit. 2014-03-28]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Politika+transevropsk%C3%A9+dopravn%C3%AD+s%C3%ADt%C4%9B+%28TEN-T%29/Politika+transevropsk%C3%A9+dopravn%C3%AD+s%C3%ADt%C4%9B+%28TEN-T%29.htm>
- [21] Doprava: Rychlostní silnice R43. *Politika územního rozvoje* [online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: <http://pur.eps.cz/hlavni-problemy/doprava/R43>
- [22] Srovnání cen dálnic se zahraničím. In: Ředitelství silnic a dálnic, Praha [online]. [cit. 2014-04-05]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/doc/informacni-servis/ceny-dalnic/\\$file/letak_a5_web.pdf](http://www.rsd.cz/doc/informacni-servis/ceny-dalnic/$file/letak_a5_web.pdf)
- [23] Projektové financování. *HSBC bank* [online]. [cit. 2014-04-10]. Dostupné z: www.hsbc.cz/1/2/cze/cs/business/corporate-banking/offers/project-finance-structures
- [24] TETŘEVOVÁ, Liběna. *Financování projektů*. Brno: Professional publishing, 2006. 182 s. ISBN 80-86946-09-6.
- [25] ŽÁKOVÁ, Pavlína a kol. Státní rozpočet 2014 v kostce: Informační příručka Ministerstva financí ČR [online]. Praha: Ministerstvo financí ČR, 31. 3. 2014 [cit. 2014-04-10]. 39 s. ISBN 978-80-85045-60-4. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/o-ministerstvu/vzdelavani/rozpocet-v-kostce/statni-rozpocet-v-kostce-2014-17501>
- [26] CÍSAŘOVÁ, Eliška a Jan PAVEL. Průvodce komunálními rozpočty aneb jak může informovaný občan střežit obecní pokladnu [online]. Praha: Transparency international, 2008 [cit. 2014-05-11]. 94. s. ISBN 978-80-87123-06-5. Dostupné z: http://www.transparency.cz/doc/kr_pruvodce2008.pdf
- [27] ČESKO. Zákon č. 104 ze dne 25. dubna 2000 o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů (zákon o Státním fondu dopravní infrastruktury). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 32, s. 1506 - 1568. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=104/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

- [28] Pravidla pro financování programů, staveb a akcí z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. *Státní fond dopravní infrastruktury*. [online]. [cit. 2014-04-12]. 34 s. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/2-aktuality-pro-prijemce/vydana-nova-pravidla-pro-financovani-programu-staveb-a-akci-z-rozpocet-statniho-fondu-dopravni-infrastruktury/soubory/obrazky-clanky/dokumenty-2013/2013_pravidla_financovani.pdf
- [29] Strukturální fondy: Phare. *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR* [online]. [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Historie-regionalni-politiky-EU-v-Ceske-republice/Predvstupni-nastroje/Phare>
- [30] Strukturální fondy: Ispa. *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR* [online]. [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Historie-regionalni-politiky-EU-v-Ceske-republice/Predvstupni-nastroje/ISPA>
- [31] VILAMOVÁ, Šárka. *Čerpáme finanční zdroje Evropské unie*. Praha: GRADA Publishing a.s., 2005. 200 s. ISBN 80-247-1194-X
- [32] Fondy: Fond soudržnosti. *Regionální politika* [online]. 5. 8. 2014 [cit. 2014-04-17]. Dostupné z: http://ec.EURopa.eu/regional_policy/thefunds/cohesion/index_cs.cfm
- [33] Programy 2007 - 2013. *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR: Strukturální fondy* [online]. [cit. 2014-04-16]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2007-2013>
- [34] Informace o fondech. *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR: Strukturální fondy* [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU>
- [35] Příprava období 2014 – 2020. *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR: Strukturální fondy* [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020>
- [36] Operační program doprava: Základní informace. *Ministerstvo dopravy ČR*. [online]. [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/cz/Zakladni-informace>
- [37] Operační program doprava: Příprava operačního programu doprava na období 2014 - 2020. *Ministerstvo dopravy ČR*. [online]. [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: http://www.opd.cz/cz/OP_doprava_2014-2020
- [38] Evropská investiční banka (EIB): Základní informace. *Ministerstvo financí ČR* [online]. 2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/o-ministerstvu/spoluprace-s-institucemi/2005/eib-evropska-investicni-banka-11649>
- [39] Projekty silniční dopravní infrastruktury podporované z prostředků Evropské unie. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/stavime-pro-vas/fondy-eu>
- [40] Program švýcarsko-české spolupráce: Informace pro potencionální žadatele Fondu Partnerství. *Ministerstvo financí ČR* [online]. [cit. 2014-05-11]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/zahranicni-sektor/podpora-ze-zahranici/program-svycarsko-ceske-spoluprace/aktualni-informace/2014/informace-pro-potencialni-zadatele-fon-16719>
- [41] Public Private Partnership: Partnerství veřejného a soukromého sektoru. *Asociace pro rozvoj infrastruktury* [online]. [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: www.asociaceppp.cz/cnt/ppp/
- [42] Public Private Partnership. *Businessinfo* [online]. [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/dotace-a-financovani/public-private-partnership-ppp.html>

- [43] OSTŘÍŽEK, Jan. *Public Private Partnership: příležitosti a výzva*. Praha: C. H. Beck, 2007, 284 s. ISBN 9788071797449.
- [44] Rozdíly mezi cementobetonovým a asfaltovým krytem vozovek. *České dálnice* [online]. [cit. 2014-05-20]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/odborne-info/rozdily-mezi-cb-a-ab>
- [45] PACKA. Exteritoriální dálnice Vídeň - Vratislav. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001-, 24. 3. 2014 [cit. 2014-05-05]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Exteritori%C3%A1ln%C3%AD_d%C3%A1lnice_V%C3%ADde%C5%88_-_Vratislav
- [46] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Rozpočet Ministerstva dopravy ČR: Ukazatele 2014. In: *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2014 [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Ekonomika+a+finance/Rozpocet/>
- [47] ČOČEK, Tomáš. Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2014 a střednědobý výhled na roky 2015 a 2016. In: *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. Praha, 2013 [cit. 2014-05-10]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/dokumenty-2013/2013_rozpocet2014.pdf
- [48] Klíčové indikátory životního prostředí ČR: Doprava. *Informační systém statistiky a reportingu* [online]. 30. 8. 2013 [cit. 2014-01-20]. Dostupné z: <http://issar.cenia.cz/issar/page.php?id=1587>
- [49] HORČÍK, Jan. Dálnice v ČR - od D1 po Pražský okruh. *Hybrid* [online]. 2011 [cit. 2014-01-20]. Dostupné z: <http://www.hybrid.cz/dalnice-v-cr-od-d1-po-prazsky-okruh>
- [50] Dálnice: Mapa české sítě dálnic a rychlostních silnic. *České dálnice* [online]. [cit. 2014-01-20]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnicni-sit/dalnice>
- [51] Varianty vedení R43. *R43* [online]. [cit. 2014-05-26]. Dostupné z: <http://r43.ecn.cz/varianty.htm>
- [52] Výstavba rychlostní silnice R43 a její členění. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. [cit. 2014-05-26]. Dostupné z: <http://www.rychlostni-silnice-r43.cz/r43/>
- [53] EU a TEN: Vstup ČR do Evropské unie a Transevropská síť. *R43* [online]. [cit. 2014-03-28]. Dostupné z: http://r43.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=14&Itemid=27
- [54] Lokace logistického centra. *Mapy.cz*. Dostupné z: http://www.mapy.cz/?!x=16.664026&y=49.410950&z=12&d=muni_6205_1&t=s

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: Schválené výdaje z rozpočtu Ministerstva dopravy pro rok 2014.....	48
Tabulka č. 2: Příjmy rozpočtu SFDI pro rok 2014.....	50
Tabulka č. 3: Výdaje rozpočtu SFDI pro rok 2014.....	50
Tabulka č. 4: Analytický rozklad akcí rozpočtu SFDI pro ŘSD (v mil. Kč).....	51
Tabulka č. 5: Celková alokace OPD dle jednotlivých prioritních os v letech 2007 až 2013	58
Tabulka č. 6: Seznam stavebních společností pro lokaci logistického centra.....	73
Tabulka č. 7: Indexová kritéria	74
Tabulka č. 8: Indexové ohodnocení měst.....	75
Tabulka č. 9: Cena za 1 km dálnic	77
Tabulka č. 10: Cena údržby a oprav na 1 km.....	77
Tabulka č. 11: Příjmy z provozu rychlostní silnice R43	80
Tabulka č. 12: Doba jízdy	81
Tabulka č. 13: Doba návratnosti investic	83

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1: Využívané zemní těleso plánované dálnice z Vratislavi do Vídně	30
Obrázek č. 2: Čtyřmostí	32
Obrázek č. 3: Betonový pilíř mostu u Brněnské přehrady	33
Obrázek č. 4: Nedokončený parabolický most u Ostopovic	34

SEZNAM ZKRATEK

ČR	Česká republika
ČSL	Česká správa letišť
ČSN	Česká technická norma
ČSR	Československá republika
EIA	Environmental Impact Assessment Posuzování vlivu na životní prostředí
EIB	Evropská investiční banka
ERDF	European Regional Development Fund Evropský fond pro regionální rozvoj
ES	Evropská směrnice
ESF	European Social Fund Evropský sociální fond
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
ITS	Informační technologie a systémy
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NUTS	Nomenclature des Unites Territoriales Statistiques Nomenklatura územních statistických jednotek
OPD	Operační program Doprava
PPP	Public – Private Partnership Partnerství veřejného a soukromého sektoru
RAG	Reichsautobahngesellschaft Říšské automobilové dráhy
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN – T	Trans - European Transport Network Transevropské dopravní síť
VC	Vodní cesty

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Převážní výkony jednotlivých druhů osobní dopravy v ČR

Příloha č. 2: Převážní výkony jednotlivých druhů nákladní dopravy v ČR

Příloha č. 3: Délka silniční sítě k 1. 7. 2013

Příloha č. 4: Hlavní dálniční tahy a rychlostní silnice v ČR

Příloha č. 5: Mapa dálnic a rychlostních silnic v ČR

Příloha č. 6: Plánovaná dálniční síť v ČR

Příloha č. 7: Mapa trasy „Hitlerovy dálnice“

Příloha č. 8: Porovnání cen dálnic v ČR s okolními státy EU

Příloha č. 9: Navrhované varianty v 90. letech

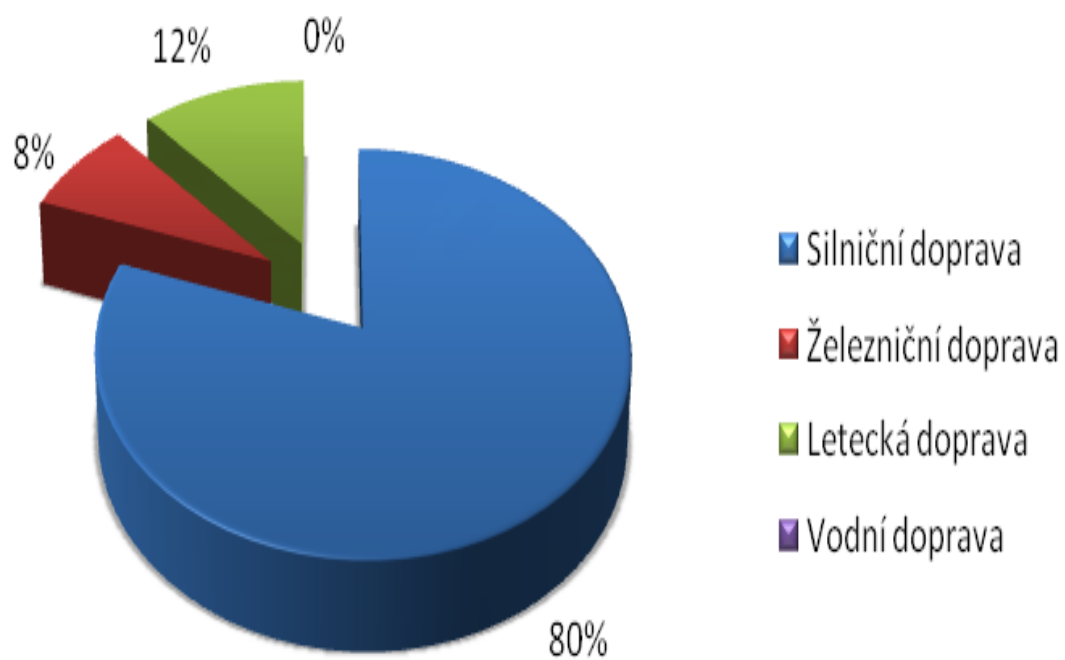
Příloha č. 10: Návrh vedení R43 dle Ředitelství silnic a dálnic ČR

Příloha č. 11: Transevropská dopravní síť se silnicí R43

Příloha č. 12: Souřadnice společností s indexovým ohodnocením

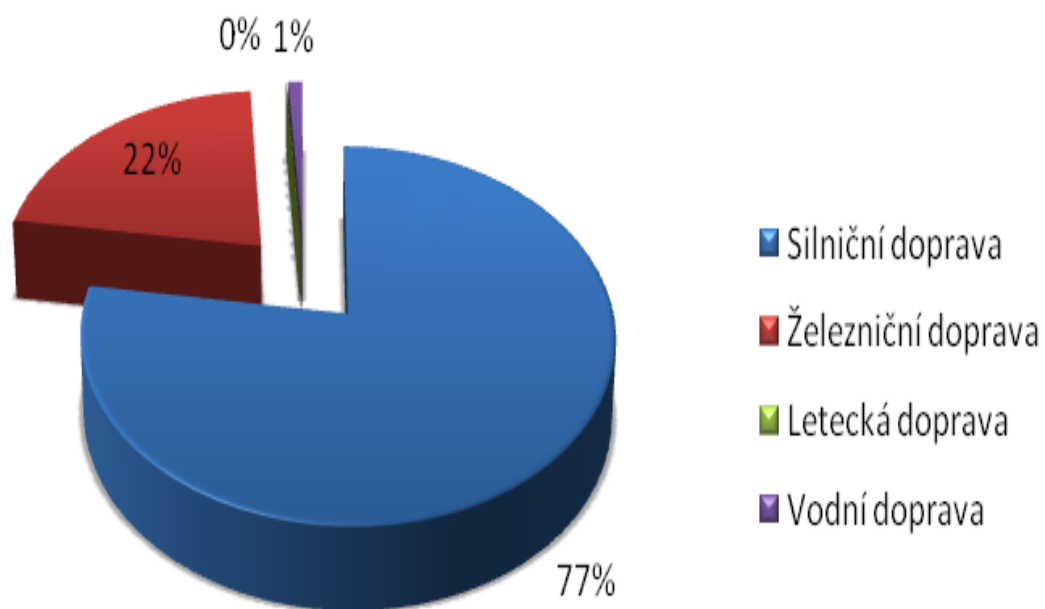
Příloha č. 13: Lokace logistického centra

PŘEPRAVNÍ VÝKONY JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ OSOBNÍ DOPRAVY V ČR



Zdroj:[48]

PŘEPRAVNÍ VÝKONY JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ NÁKLADNÍ DOPRAVY V ČR



Zdroj: [48]

DÉLKA SILNIČNÍ SÍTĚ K 1. 7. 2013

	dálnice	rychlostní silnice	silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy	[km]
						celkem
hlavní město Praha	10,6	33,1	9,4	30,0	-	83,1
kraj Středočeský	194,2	152,1	669,6	2 377,7	6 248,0	9 641,6
kraj Jihočeský	40,0	6,7	650,5	1 635,0	3 818,9	6 151,1
kraj Plzeňský	109,2	-	417,4	1 502,0	3 098,8	5 127,4
kraj Karlovarský	-	39,9	186,9	468,2	1 353,4	2 048,4
kraj Ústecký	56,5	12,3	478,0	898,2	2 753,2	4 198,2
kraj Liberecký	-	22,2	315,5	486,9	1 591,2	2 415,8
kraj Královéhradecký	16,8	-	439,2	894,4	2 417,1	3 767,3
kraj Pardubický	8,8	3,1	454,9	913,2	2 218,0	3 598,1
kraj Vysočina	92,5	-	427,4	1 627,3	2 935,2	5 082,3
Kraj Jihomoravský	134,5	25,8	422,0	1 468,5	2 411,6	4 462,5
kraj Olomoucký	36,2	90,5	347,1	923,4	2 169,8	3 567,0
kraj Zlínský	16,6	16,4	342,1	511,1	1 254,0	2 140,3
kraj Moravskoslezský	59,9	40,0	637,5	821,6	1 897,8	3 456,8
Celkem	775,8	442,1	5 797,5	14 557,5	34 167,1	55 740,0

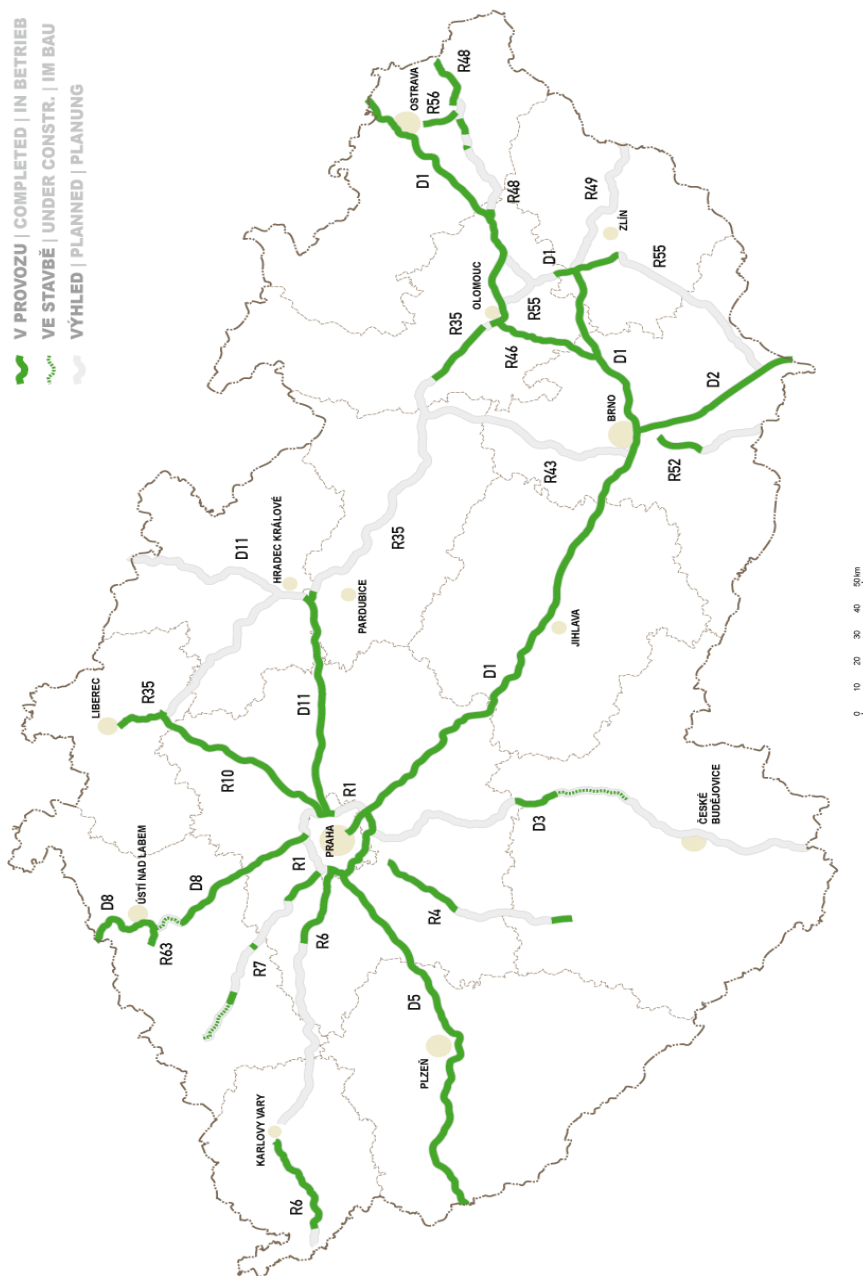
Zdroj: [4]

HLAVNÍ DÁLNIČNÍ TAHY A RYCHLOSTNÍ SILNICE V ČR

Název Trasa	Délka (předpokl.)
D1 Praha – Brno – Vyškov – Přerov – Lipník n. Bečvou	377 km
D2 Brno – Břeclav – státní hranice ČR/Slovensko	61 km
D3 Praha – Tábor – České Budějovice – státní hranice ČR/Rakousko	172 km
D5 Praha – Plzeň – Rozvadov – st. hranice ČR/Německo	151 km
D8 Praha – Lovosice – Ústí nad Labem – státní hranice ČR/Německo	92 km
D11 Praha – Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – státní hranice ČR/Polsko	155 km
Název Trasa	Délka (předpokl.)
R1 Silniční okruh kolem Prahy	83 km
R4 Praha – Příbram – Nová Hospoda (křižovatka s I/20)	86 km
R6 Praha – Nové Strašecí – Karlovy Vary – Cheb – st. hranice	167 km
R7 Praha – Slaný – Louny – Chomutov	82 km
R10 Praha – Mladá Boleslav Turnov	73 km
R35 Liberec – Turnov – Jičín – Hradec Králové – Mohelnice – Olomouc – Lipník n. Bečvou	261 km
R43 Brno – Moravská Třebová	79 km
R46 Vyškov – Olomouc	37 km
R48 Běloutín – Příbor – Frýdek–Místek – Český Těšín – st. hranice ČR/Polsko	79 km
R49 Hulín – Zlín – Vizovice – Horní Lideč – st. hranice ČR/Slovensko	60 km
R52 Brno – Pohořelice – st. hranice ČR/Rakousko	39 km
R55 Olomouc – Přerov – Otrokovice – Staré Město – Hodonín – Břeclav	101 km
R56 Ostrava – Frýdek–Místek	15 km
R63 Bystrovany – Řehlovice	7 km

Zdroj: [49]

MAPA DÁLNIC A RYCHLOSTNÍCH SILNIC V ČR



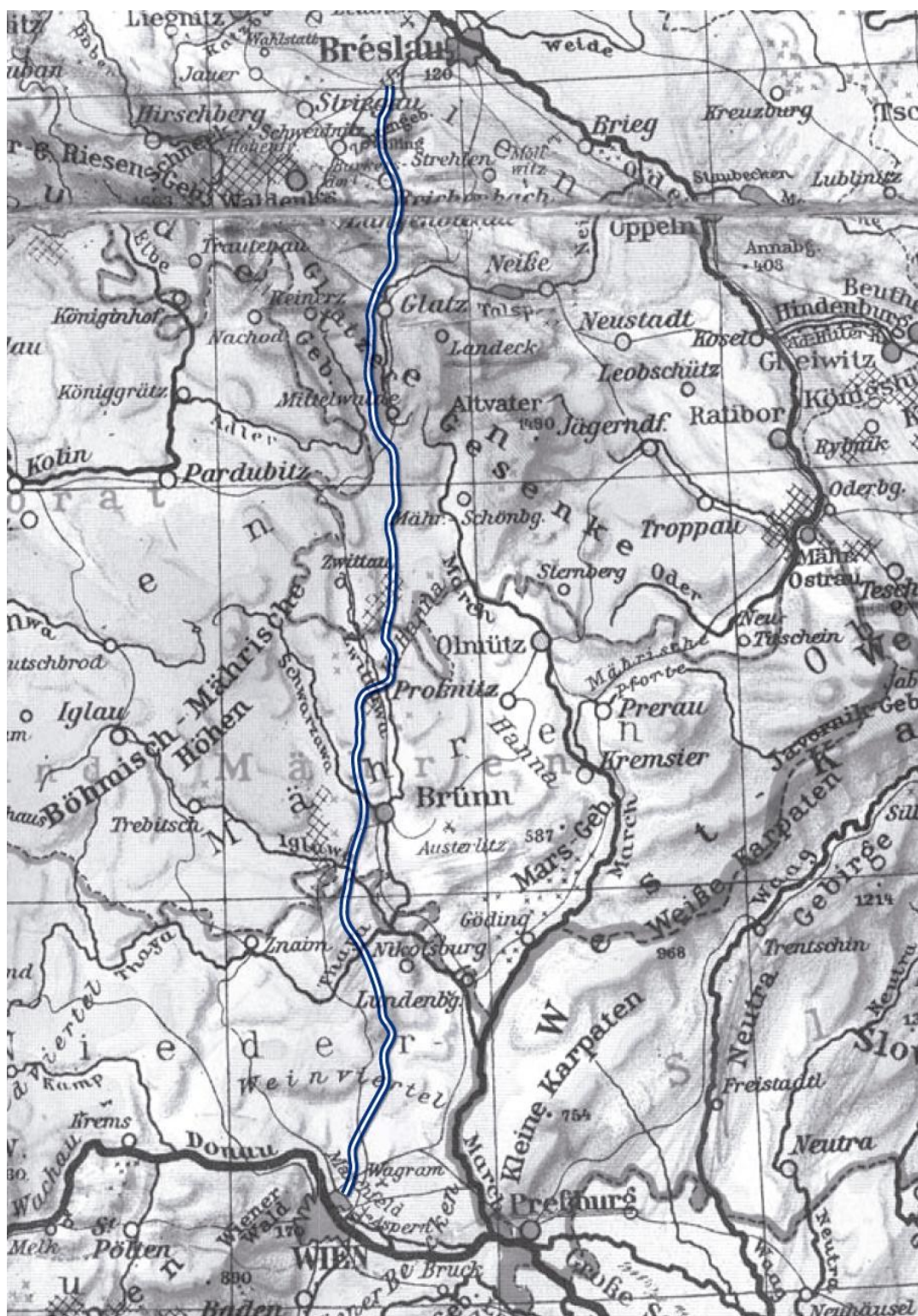
Zdroj: [50]

PLÁNOVANÁ DÁLNIČNÍ SÍŤ V ČR



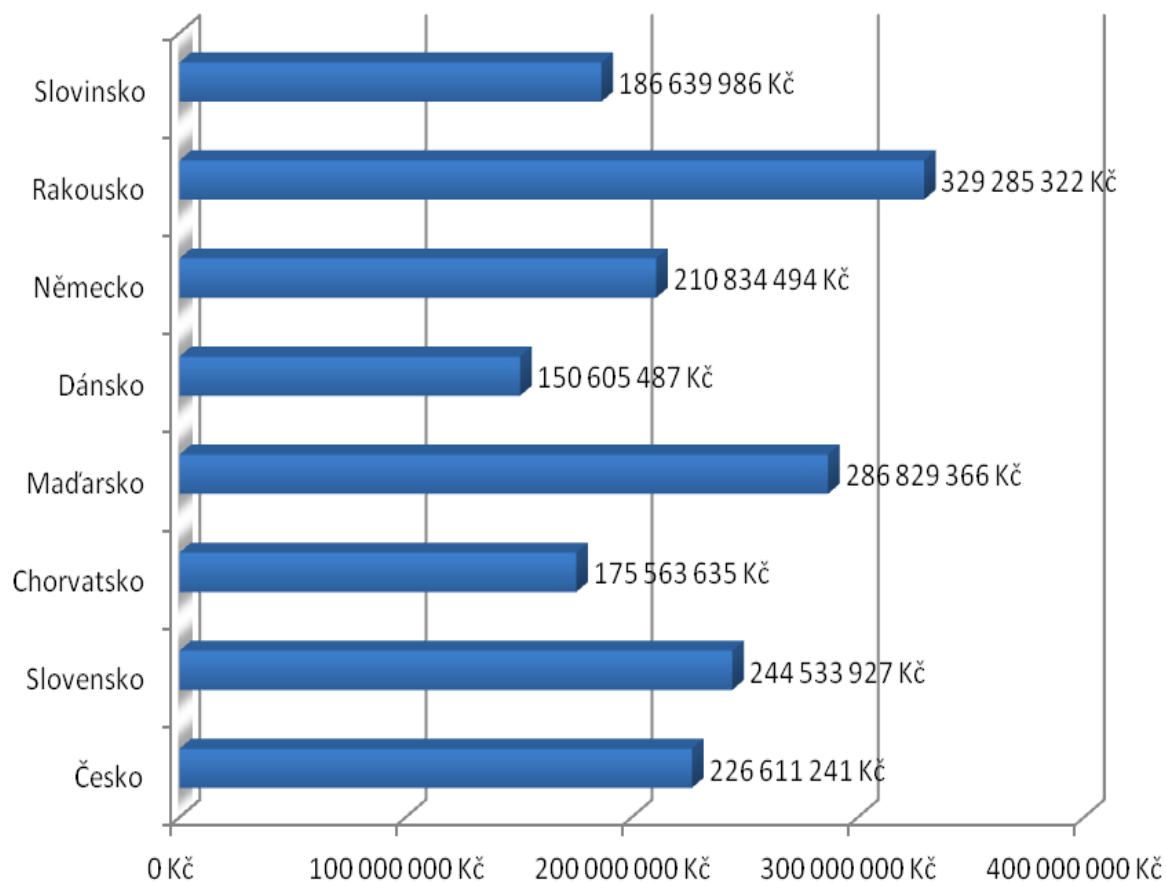
Zdroj: [49]

MAPA TRASY „HITLEROVY DÁLNIČE“



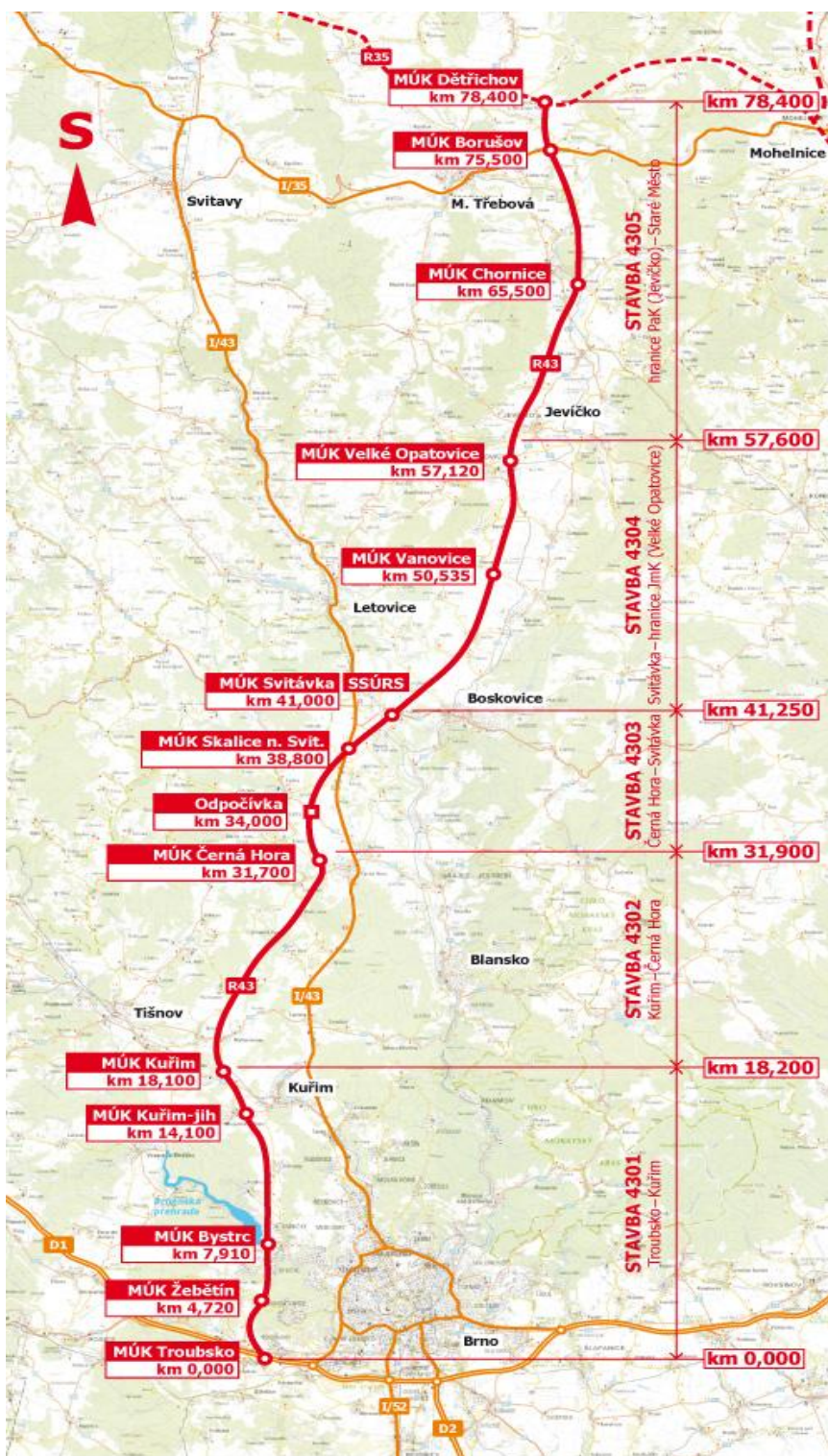
Zdroj:[10]

POROVNÁNÍ CEN DÁLNIC V ČR S OKOLNÍMI STÁTY EU



Zdroj: [22]

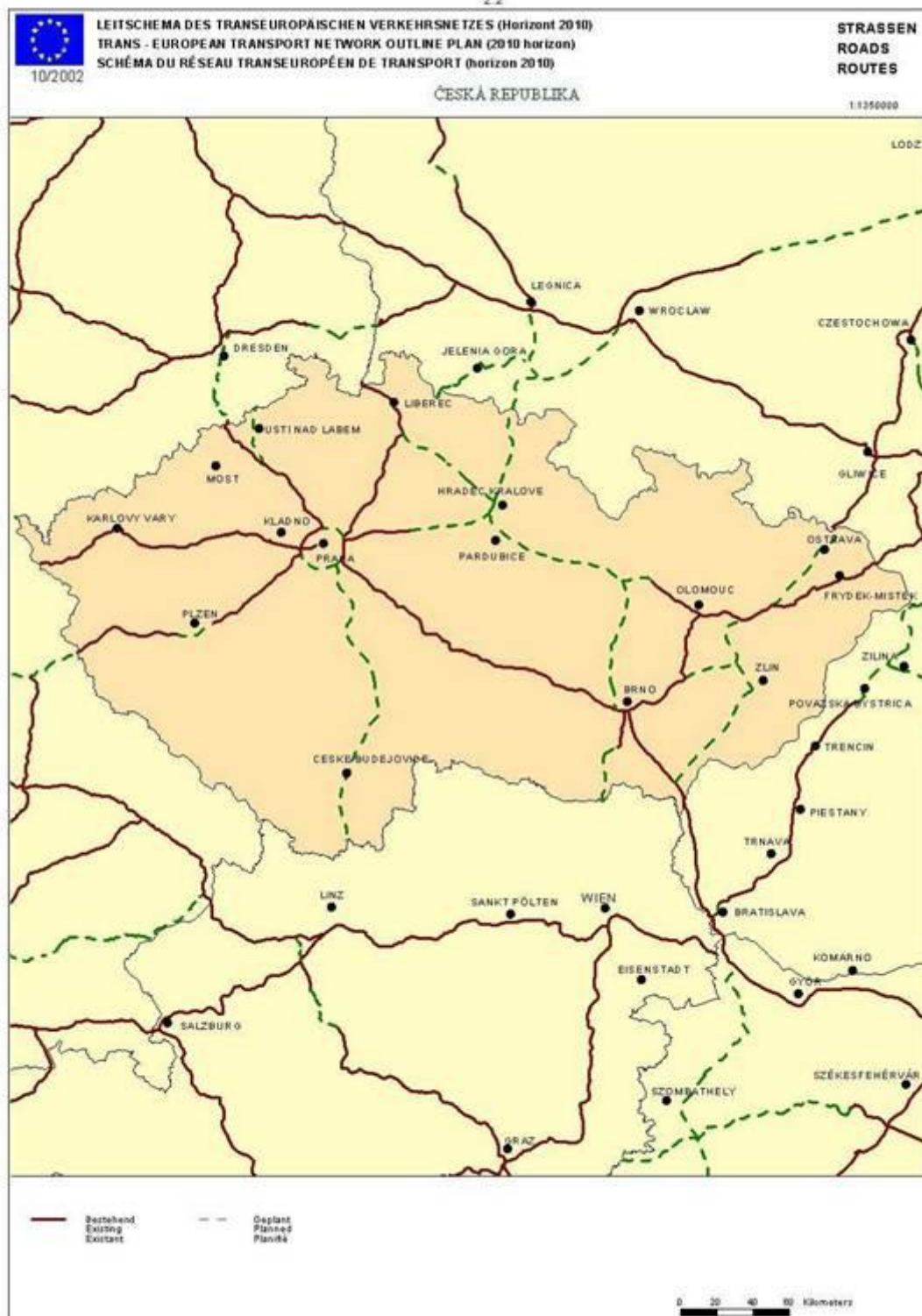
NÁVRH VEDENÍ R43 DLE ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR



Zdroj: [52]

TRANSEUROPSKÁ DOPRAVNÍ SÍŤ SE SILNICÍ R43

22



Zdroj: [53]

SOUŘADNICE SPOLEČNOSTÍ S INDEXOVÝM OHODNOCENÍM

Společnost	Zeměpisná šířka	Zeměpisná délka	Indexové ohodnocení
OSS BRNO s.r.o.	49,19°	16,54°	5
ESOX s.r.o.	49,19°	16,54°	5
HOMAC s.r.o.	49,21°	16,49°	5
Adares s.r.o.	49,22°	16,51°	5
MÜPO s.r.o.	49,25°	16,59°	5
Ars Stavby s.r.o.	49,27°	16,60°	5
Avanta Systeme s.r.o.	49,22°	16,57°	5
Rekostyl s.r.o.	49,30°	16,52°	3
Lobstav s.r.o.	49,32°	16,54°	3
Rigi s.r.o.	49,33°	16,44°	2
Megastav s.r.o.	49,35°	16,65°	3
Tekostav s.r.o.	49,45°	16,54°	2
Stavkom s.r.o.	49,49°	16,67°	3
Benestav s.r.o.	49,49°	16,67°	3
Stavby Jordán s.r.o.	49,49°	16,62°	3
Kompletstav Letovice s.r.o.	49,54°	16,58°	3
MOLAT s.r.o.	49,61°	16,68°	2
ELBET Cetkovice s.r.o.	49,58°	16,72°	2
Eldek s.r.o.	49,58°	16,72°	2
P&R Konstrukt s.r.o.	49,63°	16,71°	2
Stavospol s.r.o.	49,76°	16,66°	4
Aroww s.r.o.	49,76°	16,66°	4
OLSPOL s.r.o.	49,75°	16,47°	4
HIKELE s.r.o.	49,74°	16,48°	4

Zdroj: autor

LOKACE LOGISTICKÉHO CENTRA



Zdroj: [54]