

ANKETA DOPRAVNÍCH NOVIN 2015

Ing. Dan Ťok,
ministr dopravy

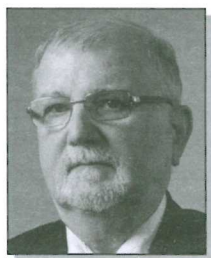


1. 365 dní není dlouhá doba, pokud se ovšem nebavíme o pozici ministra dopravy. Za posledních pět let se v této funkci vystřídal sedm ministrů, pouze dva z nich vydrželi déle než rok. Z tohoto pohledu to beru jako úspěch, že jsem ten rok překonal a doprava má opět po dlouhé době stabilní vedení. Obdobně stabilní je nyní Ředitelství silnic a dálnic, ve vedení žádné z organizací „nepadají hlavy“ a začali jsme koncepčně pracovat. Mám radost z toho, že jsme v roce 2015 konečně začali více stavět. Měl jsem ambiciózní plán dostat se nad sto kilometrů, ale nakonec jich bylo sedmdesát. Zastavily nás problémy se schvalováním projektů kvůli zákonu o hodnocení staveb podle vlivu na životní prostředí. Hodně úsilí jsme pak v letošním roce věnovali také opravám, což se viditelně odrazilo na zvýšení kvality našich silnic. Rok 2015 byl ale také rokem velmi složitým. Museli jsme napravovat řadu chyb z minulosti, ať už se jedná o mýtný systém, centrální registr vozidel nebo přetrvávající překážky v liberalizaci dálkové dopravy na železnici. To všechno jsou problémy, se kterými jsme pohnuli.

2. Ministerstvo se dá stěží řídit jako firma, protože neustále narazíte na nějaká omezení a neobratnost státní správy nebo politické hry. Občas schází zdravý rozum, který často prohrává s byrokracií. Na druhou stranu mě těší, pokud můžeme lidem ulehčit život drobnými opatřeními, jako je například vyjmutí 45 km dálnic ze zpoplatnění tam, kde lidé silnici používají pouze pro krátkou cestu a kde silnice první třídy protíná dálnici. Daří se také zkracovat projektovou přípravu staveb. Opozice nás často kritizuje, že neotevíráme tolik nových silnic. A já říkám: teď sklízíme to, co nám naši předchůdci připravili. Pokud v tomto neudělali nic, pak jsme v několikaletém zpoždění, které teď stěží doháníme.

3. Zásadní je pro mě dokončení dálnice D8 do konce roku 2016 a otevření pomyslné brány do Německa na trase Praha – Drážďany. Pokračujeme ve výstavbě jihočeské dálnice D3 nebo dálnice D11 v Královéhradeckém kraji a pokračuje také modernizace brněnské dálnice D1. Od roku 2016 také očekávám, že vyřešíme většinu dlouhodobých problémů, se kterými se potýkáme. V první řadě hlavně doufám, že se nám podaří připravit transparentní výběrové řízení na další provozování mýtného systému a konečně naplno rozběhneme liberalizaci dálkové železniční dopravy. Blíží se také desáté výročí od zavedení bodového systému. Jeho revidovanou podobu už brzy představíme široké veřejnosti. Upravujeme ho tak, aby měl opět preventivní i represivní účinek a na našich silnicích bylo bezpečněji.

Ing. Jaroslav Hanák,
prezident SP ČR, prezident SD ČR,
místopředseda vládní RHSD, prezident
ADSSF, viceprezident ČESMADU BOHEMIA,
poradce prezidenta republiky



1. Letošní rok byl pro naši ekonomiku zcela mimořádně úspěšný. Růst HDP o 4,5 %, druhá nejvyšší nezaměstnanost v EU a velmi solidní úroveň zadluženosti v rámci EU jsou mimořádně dobré zprávy. Pochtivě je třeba hodnotit i dopad dočerpání více než 170 miliard Kč z fondů EU, což přispělo k růstu HDP o zhruba 1 %. Na těchto mimořádně úspěšných výsledcích má především zásluhu úspěšnost většiny odvětví a oborů našeho průmyslu a export. Na tento mimořádně pozitivní výsledek navázal i růst výkonnosti silniční, železniční a letecké dopravy včetně logistiky.

2. Pozitivem jsou opravdu velmi dobré výsledky většiny odvětví a oborů průmyslu a dopravy s růstem investic, stále velmi dobrý růst zakázek či investic do vzdělanosti zaměstnanců a v posledních měsících i solidní růst mezd.

Negativem jsou pomalý proces legislativních změn a hříchy minulosti (malá projekční a investiční činnost a pomalé výkupy pozemků), což výrazně působí na pomalou výstavbu dopravní infrastruktury, především silniční. Za poslední dva roky se otevřelo pouze zhruba 15 kilometrů nových dálnic a silnic I. třídy, to je velká ostuda či přímo tragédie. Negativem je i prohlubující se proces v nárůstu potřeb především technických pracovníků všech klíčových profesí a úrovní dosaženého vzdělání. Tito klíčoví pracovníci začínají průmyslu i dopravě dramaticky chybět a začínají ohrožovat u řady firem plnění jejich nadějných zakázek pro rok 2016.

3. Příští rok by se měl udržet pozitivní vývoj snížený o dopady čerpání prostředků z evropských fondů. Většinový odhad růstu HDP se pohybuje na úrovni 2,5 až 2,8 %. Jednoznačným nositelem růstu zůstane především průmysl s pozitivním efektem pro dopravu a logistiku. Velkou výzvou bude tlak na vládu v oblasti legislativy (zákon o veřejných zakázkách, stavební zákon či

zlepšený výběr daní) a především proces rekvilifikace či racionální imigrace (Ukrajina, Rusko a další podobné lokality) všech klíčových technických profesí pro průmysl včetně profesionálních řidičů pro dopravu.

1. Jak byste charakterizoval letošní rok? Vytvořil podle vašeho názoru pro oblast dopravy a logistiky a vaši činnost srovnatelné, nebo příznivější podmínky než rok předchozí?

2. Jaké pozitivní nebo naopak negativní zkušenosti si z něj do budoucna odnášíte?

3. Co si slibujete od příštího roku?

Prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek,
děkan Fakulty dopravní ČVUT



1. Letošní rok hodnotím vcelku pozitivně, protože jsme byli svědky pozvolného ekonomického růstu, který se následně projevil i zvýšeným zájmem o dopravu a logistiku. Myslím si, že byly vytvořeny dobré výchozí podmínky pro další rozvoj v rámci nového programovacího období, což umožní v budoucích letech realizovat celou řadu celospolečensky důležitých projektů.

2. Velmi oceňuji, že v roce 2015 byla zpracována celá řada koncepčních materiálů, a to jak na úrovni ministerstva dopravy, tak na úrovni jednotlivých krajů a velkých měst. Zaznamenal jsem narůstající zájem o problematiku chytrých měst a regionů, kde čistá doprava a logistika sehrávají klíčovou roli. Tradičním problémem celého dopravního sektoru na různých úrovních je personální nestabilita a odborná nekompetence, která se negativně projevuje zvláště při dlouhodobých projektech. Přestože byl rok 2015 směle označován jako rok technického školství, žádné výrazné kroky se v této oblasti neudály. Finanční prostředky věnované na technické vzdělávání tradičně pokulhávají za celkovým ekonomickým vývojem.

3. Za předpokladu stávajícího ekonomického vývoje věřím, že bude přirozeně narůstat význam dopravy a logistiky jako nedílné součásti průmyslové výroby. Tento trend zákonitě povede k hledání nových možností, jak zefektivnit složité výrobní procesy. Ukázkovým příkladem může být aktivita Průmysl 4.0, jehož koncepce je již dnes připravována na Ministerstvu průmyslu a obchodu ČR. V rámci internetem propojených kompo-

nent bude postupně narůstat poptávka po inovativních dopravních a logistických řešeních. Věřím, že mladí kolegové tento zajímavý trend zachytí a podaří se jim tak přispět k rozvoji nové generace dopravních a logistických systémů.

Prof. Ing. Karel Pospíšil, Ph.D., MBA,
ředitel, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.



1. Zatímco loni se dvakrát změnil ministr, letošní rok byl pozitivní v tom, že k žádné výměně nedošlo. To samo lze hodnotit jako pozitivum, neboť jen ministr, který je v úřadu déle, může naplňovat cíle, s nimiž do úřadu přišel. Podívám-li se na letošní rok z pohledu podpory výzkumu v dopravě, musím opět konstatovat, že doprava stále nemá žádný výzkumný program. Přitom jak jinak chceme vytvořit předpoklady pro rozvoj dopravního sektoru, když nevytváříme podmínky pro výzkum a s ním spojené inovace.

2. Dovolte mi popsat vlastní zkušenost prostřednictvím nedávné konfrontace názorů. Měli jsme jednání se zástupci jednoho kraje o bezpeč-

nosti silničního provozu. Představili jsme principy predikčního modelu pro identifikaci nevhodných lokalit. Po prezentaci se ozval jeden z účastníků, který prohlásil, že kraj má peníze sotva tak na zalepení výtluků, natož aby měl na bezpečnostní opatření. Ta považoval za zbytečná, neboť nehody vznikají stejně jen proto, že řidiči nedodržují předpisy. Tento způsob úvahy není bohužel ojedinělý. Jistě, všechno, co onen účastník prezentace řekl, je pravda. Ale kdyby takto uvažoval automobilový průmysl, neměla by auta nejen airbagy či bezpečnostní pásy, ale snad ani nárazníky. Zajímavé je, že soukromý sektor si bezpečnosti všímá mnohem více a systémověji než sektor veřejný. Přitom automobilový průmysl je jedním z nejvíce konkurenčních sektorů vůbec a náklady na každou součástku v autě jsou velmi precizně optimalizovány. Podívejme se, kam se za poslední léta posunula bezpečnost aut a kam bezpečnost silnic. Kolik dává stát či veřejné rozpočty obecně na řešení bezpečnosti ve srovnání se ztrátami, které každoročně nehodovost způsobuje? Podle uznávané metodiky patří dopravní nehody celosvětově do první desítky „nemocí“, na které umírají lidé. U některých skutečných nemocí lze taky říct, že si je lidé způsobují svou nebdalostí či přímo trestuhodným chováním. Znamená to snad, že na jejich léčení se nebude podílet veřejný sektor?

3. Zde si dovoluji být osobní. V souvislosti s chýlícím se koncem svého druhého funkčního období (podle zákona posledního možného) jsem letos v srpnu s určitým předstihem inicioval na radě Centra dopravního výzkumu zahájení výběrového řízení na svoji pozici ředitele. Ze tří uchazečů byl radou instituce vybrán Ing. Jindřich Frič, Ph.D., jehož významné a v celé Evropě uznávané výsledky práce v oblasti dopravy a její bezpečnosti stejně jako manažerské dovednosti pro tuto pozici plně kvalifikují. Pan ministr výběr akceptoval a podle jeho sdělení bude dr. Friče jmenovat tak, aby se své funkce mohl ujmout v dubnu příštího roku. Od jmenování nového ředitele si slibuji, že Centrum dopravního výzkumu bude kvalitní součástí dopravního sektoru u nás a vyhledávaným partnerem pro zahraniční spolupráci.

Ing. Ladislav Němec,
náměstek ministra dopravy, Sekce dopravní



1. V minulém roce jsem sektoru dopravy pro rok 2015 přál zejména stabilitu. Oblast silniční dopravy se však i v letošním roce potýkala s mnoha novými nepříjemnými výzvami. První polovina roku byla silně poznamenaná iniciativou tzv. starých členských států EU, které postupně zaváděly ochranná opatření omezující působení silničních nákladních dopravců na jejich trzích. Konkrétně šlo například o požadavek výplaty místní minimální mzdy pro řidiče nebo omezení možnosti čerpání odpočinku v kabině vozidla. Druhá polovina roku byla v Evropě ve znamení uprchlické krize, která postihla celou společnost a nevyhnula se ani silničnímu dopravcům. Zdraví i majetek jsou ohroženy zejména v oblasti Eurotunelu, a ačkoliv dělají příslušné orgány vše, co je v jejich silách, k vyřešení bezpečnosti doposud bohužel nedošlo. Z pohledu veřejné dopravy nebyl právě končící rok rokem přelomovým. Přesto se v tomto sektoru podařilo dosáhnout několika úspěchů. V rovině koncepční se nepochybně jedná o Bílou knihu – koncepci veřejné dopravy, která byla v letošním roce schválena vládou České republiky. V rovině legislativní pokračovaly práce na novelizaci nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007, která je projednávána v rámci tržního pilíře tzv. čtvrtého železničního balíčku. Konec roku je ve znamení dialogu mezi Komisí, Radou a Evropským parlamentem, schválení nového nařízení se předpokládá v březnu příštího roku. V rovině liberalizace železničního trhu lze pak za letošní rok uvést vypsání nabídkového řízení na provozování dálkové železniční dopravy na lince R16 Plzeň – Most.

V oblasti železniční a vodní dopravy jsme v letošním roce pokročili v přípravě několika programů podpory v rámci OPD pro oblast logistiky a železniční dopravy a věřím, že v následujícím období se podaří naplnit naše očekávání.

2. Nelze říci, že by se zkušenosti získané v letošním roce výrazně lišily od zkušeností získaných v předchozím období. Všeobecně lze uvést, že systém veřejné dopravy v ČR je možno označit za velmi dobrý, funkční a akceptovatelný z hlediska finančních nákladů, zároveň se ale vyznačuje poměrně značnou rigiditou, která například brání v rychlejší liberalizaci železničního trhu. Totéž lze nicméně vztáhnout i na rychlost legislativních procesů v Evropské unii, která rovněž není nikterak vysoká. Z pohledu silniční dopravy však pro mě zůstává rok 2015 spojený zejména s hořkým pocitem pramenícím z fungování vnitřního trhu EU. Nejčastěji znějícím heslem ve vztahu k novým členským státům byl a stále je tzv. sociální dumping. Za tímto pojmem jsou schovaná národní protekcionistická opatření, která poškozují sektor, a navíc fakticky snižují úroveň služeb poskytovaných občanům EU za zástěrky sociální spravedlnosti a odpovědnosti. Poučením je bohužel skutečnost, že osm let po vstupu ČR do schengenského prostoru se před námi začíná původní EU 15 opět uzavírat, a to pouze kvůli obavám z konkurence.

V oblasti železniční dopravy vnímám pozitivně skutečnost, že i letošní rok byl ve znamení pokračování poměrně masivní modernizace vozového parku na české železnici a postupné modernizace nejen hlavních železničních tratí. Vzrůstající objemy jsou zaznamenávány zejména v oblasti železniční přepravy nebezpečných věcí a linek kombinované dopravy, osobní dopravu nevyjímaje. Přejme si proto, aby tento trend i nadále pokračoval. Mezi negativa lze zařadit celou řadu problémů vyplývajících z enormního počtu výluk, které jsme letos na síti museli strpět v rámci čerpání evropských fondů. Na druhou stranu v příštích letech budeme zažívat zase tu příjem-