

Zasedání Zastupitelstva Ústeckého kraje

Dne:

7. 9. 2015

Bod programu:

33.

Věc:

Strategie financování rozvoje a údržby silnic Ústeckého kraje

Důvod předložení:

Zajištění financování rozvoje a údržby silnic Ústeckého kraje v dlouhodobém horizontu

Nárok na rozpočet Ústeckého kraje:

Nyní bez nároku, v dalších cca 30 letech splacení dluhopisového programu ve výši cca 9,5 mld. Kč bez DPH, cca 149 mil. Kč bez DPH ročně poplatek za dostupnost, dále roční splátka kupónu z realizovaných dluhopisů a předpokládané náklady na administrátora projektu a související poradenství ve výši cca 6 mil. Kč bez DPH

Zpracoval:

Ing. Jindřich Franěk,
vedoucí odboru dopravy a silničního
hospodářství

Ing. Stanislav Dostál,
vedoucí ekonomického odboru

Předkládá:

Jaroslav Komínek,
člen Rady Ústeckého kraje

Konzultováno:

Ing. Ladislav Drlý,
člen Rady Ústeckého kraje

JUDr. Simona Hejnová,
vedoucí odboru legislativně-právního

Projednáno v Radě Ústeckého kraje:

usnesení číslo: 193/89R/2015

dne: 18. 8. 2015

hlasování:

pro
9

proti
0

zdržel se
0

Předáno OOKÚ:

25. 8. 2015

Expedováno:**Přílohy:**

1. Strategie financování rozvoje a údržby silnic Ústeckého kraje
2. Prezentace zpracovatelů Strategie financování rozvoje a údržby silnic Ústeckého kraje

Návrh na usnesení:

Zastupitelstvo Ústeckého kraje po projednání

A) bere na vědomí

1. Strategii financování rozvoje a údržby silnic Ústeckého kraje (dále jako „Strategie“) dle přílohy č. 1 předloženého materiálu,
2. prezentaci zpracovatelů Strategie,
3. doporučení zpracovatelů Strategie.

B) *schvaluje*

realizaci dlouhodobého projektu rekonstrukce a údržby silnic II. třídy ve vlastnictví Ústeckého kraje (dále jen „Projekt“) za těchto podmínek:

1. celková doba Projektu bude 30 let,
2. úvodní stavební fáze Projektu pro uvedení silnic II. třídy do optimálního stavu bude 2 - 4 roky,
3. Projekt bude financován:
 - a) prostřednictvím 30letého dluhopisového programu s 3 x 10 letou splatností dluhopisů nebo
 - b) prostřednictvím 30letého dluhopisového programu s 3 x 10 letou splatností dluhopisů a úvěrem od mezinárodních institucí,
4. Projekt bude pro potřeby výběru dodavatele/dodavatelů rozdělen na ucelené oblasti (např. okresy, provozy Správy a údržby silnic Ústeckého kraje, příspěvkové organizace, příp. ucelené části silnic II. třídy) v návaznosti na doporučení administrátora Projektu, který bude zajišťovat finančně-analytickou, technickou a právní podporu,
5. běžnou letní a zimní údržbu silnic v Projektu bude nadále zajišťovat Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace.

C) *ukládá*

Jaroslavu Komínkovi, členu Rady Ústeckého kraje, ve spolupráci s Ing. Ladislavem Drlým, členem Rady Ústeckého kraje

1. zajistit výběr administrátora Projektu;
2. ve spolupráci s administrátorem Projektu zajistit financování Projektu, výběr dodavatele/dodavatelů Projektu, včetně předložení návrhů k rozhodování příslušným orgánům kraje, to vše za dodržení podmínek uvedených v bodu B) tohoto usnesení.

Termín: 30. 6. 2016

Důvodová zpráva:

Dlouhodobým cílem Ústeckého kraje je zajištění odpovídající kvality dopravní infrastruktury. Kvalitní dopravní infrastruktura je nejen základním předpokladem dopravní obslužnosti, ale i limitujícím faktorem regionálního rozvoje, protože pouze kvalitní a funkční silniční síť může umožnit plynulý hospodářský a společenský rozvoj kraje. Mezi hlavní trendy v současné dopravě lze zahrnout rostoucí mobilitu společnosti, zvyšující se intenzitu silniční dopravy a růst významu individuální dopravy na úkor veřejné hromadné silniční i železniční dopravy. Zvyšující se intenzita dopravy, zejména prostřednictvím těžkých nákladních automobilů, vede k větší opotřebovanosti silniční sítě a stagnující výdaje do údržby infrastruktury vedou k postupnému podfinancování stavu silnic. Z tohoto důvodu je v souvislosti s nutnou rekonstrukcí silnic II. a III. třídy řešena změna stávajícího systému financování obnovy a údržby.

V návaznosti na usnesení Rady Ústeckého kraje č. 18/56R/2014 ze dne 9. 7. 2014 bylo zadáno zpracování dokumentu, který měl hledat odpověď na to, jak k celému projektovému záměru přistoupit, jak strukturovat smluvní vztah s dodavatelem, jak projekt optimálně financovat a jaké konkrétní kroky v nejbližší době realizovat s minimálním dopadem na rozpočet kraje. Výsledný dokument - Strategie financování rozvoje a údržby silnic Ústeckého kraje – tvoří přílohu č. 1 předloženého materiálu.

Finanční možnosti kraje je třeba mít jako hlavní kritérium pro zvolení správného technického zadání projektu a posléze i přípravu projektové dokumentace. V rámci Strategie bylo rozpracováno několik technických variant realizace v rozdělení na postupnou rekonstrukci celé silniční sítě a zvláště na mosty, silnice II. a silnice III. třídy. Aktuálně potřebné a očekávané celkové náklady na rekonstrukci (bez započtení nutné dlouhodobé údržby - poplatek za dostupnost) se pohybovaly v rozmezí od 4 do 30 mld. Kč (bez DPH). Investičně náročnější

varianty nebyly v dokumentu dále rozpracovány z důvodu nemožnosti zajištění finančních zdrojů kraje na jejich realizaci. Konečné technické zadání určující strukturu a obsah projektové dokumentace bude vhodné uzpůsobit finančním možnostem kraje obsahující již upřesněnou výši dotací ze Státního fondu dopravní infrastruktury (pro následující roky se předpokládá obdobný roční příspěvek státu na opravu krajských silnic jako v roce 2014 ve výši cca 4 – 5 mld. Kč pro všechny kraje, pro ÚK cca 300 – 400 mil. Kč ročně) a IROPu (očekává se, že Ústecký kraj bude moci čerpat v průběhu programového období na krajské silnice cca 1,5 – 2 mld. Kč).

U silnic II. třídy je možno použít smluvní mechanismus obsahující dlouhodobé garance a odpovědnost dodavatele za dostupnost a kvalitu povrchů. U silnic III. třídy je tento typ smluvního mechanismu nepoužitelný, protože renovace spočívají pouze v opravě povrchů a výtluků, nikoliv v renovaci celého profilu vozovek.

Zpracovatelé tohoto materiálu doporučují v návaznosti na závěry Strategie, aktuální i předpokládané budoucí finanční možnosti Ústeckého kraje a další okolnosti realizovat projekt v podobě **rekonstrukce (nebo opravy v závislosti na stavu dané silnice) a dlouhodobé údržby silnic II. třídy vč. mostních konstrukcí**. Pro úspěšnou realizaci projektu je třeba vybrat zkušeného administrátora Projektu, který bude mít zodpovědnost za přípravu a realizaci výběrového řízení na budoucího dodavatele (jeden nebo několik), jehož úkolem bude provedení rekonstrukce a navazující údržby silnic II. třídy Ústeckého kraje s držením záruky za určitý předem jasně daný kvalitativně optimální stav sítě v celkové délce 30 let.

Systém financování údržby dopravní infrastruktury prostřednictvím výše uvedených parametrů umožní Ústeckému kraji výraznější propojení investorské a provozně udržovací fáze, což představuje pro kraj zajímavou variantu, protože přenáší většinu projektových rizik na vybraného dodavatele a umožňuje výrazně snížit vícenáklady výstavby (rekonstrukce).

Vybraný administrátor projektu by měl v rámci své struktury mít nebo by měl spolupracovat s renomovanými poradci, kteří zajistí zejména níže uvedené činnosti:

Úloha finančního poradce:

- zodpovědnost za přípravu a realizaci financování na straně kraje, zajištění emise dluhopisů, funkce aranžéra emise, případně zajištění úvěrových prostředků od mezinárodních institucí,
- příprava podmínek na financování dodavatele v průběhu stavební fáze,
- asistence s přípravou smluvní a zadávací dokumentace,
- asistence v průběhu dialogu s uchazeči,
- řešení veškerých finančních souvislostí projektu,
- příprava finančního modelu určujícího strukturu finanční části nabídek uchazečů,
- asistence s vyhodnocením nabídek uchazečů, asistence s uzavřením smluvní dokumentace,
- koordinace s činnostmi daňového poradce.

Úloha technického poradce:

- zodpovědnost za dokončení technického zadání Projektu,
- příprava projektové dokumentace: pasportizace silnic a mostů (bude realizováno v průběhu výběrového řízení na Dodavatele),
- definování požadavků na práce a služby Dodavatele včetně definice platebního mechanismu (možné srážky při nedodržení smluvní kvality aktiv),
- asistence v průběhu dialogu s uchazeči.

Úloha právního poradce:

- zodpovědnost za koordinaci procesu výběrového řízení na dodavatele,
- koordinace činností Kraje v průběhu dialogu s uchazeči,

- příprava zadávací a smluvní dokumentace,
- finalizace smluvní dokumentace.

Existuje obecné riziko, že projektový záměr bude ukončen již ve fázi projektových příprav, nedojde tedy k realizaci Projektu, a přesto bude muset kraj vynaložit určitý objem finančních prostředků na úhradu čerpaných služeb. Tento stav může nastat z mnoha důvodů ať už na straně zadavatele, tak z důvodů na straně dodavatelů (uchazečů o stavební zakázku).

Případná rizika kraje související se Strategií je možné rozdělit do 3 skupin:

1. Rizika spojená s budoucím zhotovitelem

- a. přísná kvalifikační kritéria = nikdo se nepřihlásí;
- b. komplexnost při definování smluvního vztahu při výběru dodavatele, kvalifikační dokumentace s určitými vadami = diskriminující a rozporovaná potenciálními uchazeči;
- c. rozdělení rizik neodpovídající reálným možnostem tohoto projektu = stavební společnosti nebudou schopny zakázku ocenit, nebo cena bude příliš vysoká
 - výše uvedené situace by neměly nastat, právě z tohoto důvodu musí kraj vybrat kvalitního administrátora projektu vč. renomovaných poradců, který má s takovými projekty již praktickou zkušenost (toto by mělo být stěžejním kritériem jeho výběru);
 - eliminaci rizika lze realizovat přesným vymezením předmětu plnění do soutěžené smlouvy a taktéž vymezením toho, co je pro kraj podstatným porušením podmínek;
- d. možnost předčasného ukončení dlouhodobého smluvního vztahu – jelikož by se měly, podle rozsahu poptávaného díla, hlásit pouze renomované společnosti, není zde předpoklad předčasného ukončení jejich dodavatelské činnosti.

2. Vnitřní rizika Ústeckého kraje spojená s financováním projektu

- a. přehodnocení investičních priorit - riziko je minimální, o prioritách by mělo být v budoucnu rozhodováno již v návaznosti na uzavřenou dlouhodobou smlouvu na realizaci Projektu;
- b. stanovení vhodného způsobu fixování sazby pro emisi dluhopisů v dluhopisovém programu a pro případné úvěrové prostředky pro jednotlivá období (variabilní nebo fixní sazba) – riziko by mělo být pokryto kvalitním finančním poradcem Projektu, pokud by přesto došlo k neočekávanému vývoji sazeb, dluhopisové i úvěrové financování bude rozděleno na více etap, v následujících etapách by tak mohlo dojít k přehodnocení přístupu;
- c. plánování peněžních toků dle Strategie s ohledem na 30letý dluhopisový program (vývoj daňových příjmů, atd.) – toto riziko není Ústecký kraj schopen primárně ovlivnit, řešení financování v rámci Ústeckého kraje však vždy bude akceptovat uzavřenou dlouhodobou smlouvu na realizaci Projektu;
- d. dynamika růstu běžných výdajů samofinancovaných krajem – Strategie bude mít dlouhodobě prioritu, běžné výdaje kraje by se však měly obecně spíše snižovat nebo alespoň stagnovat;
- e. nižší tvorba finančních rezerv Ústeckého kraje pro případ mimořádných událostí - toto riziko tu jednoznačně je, avšak Ústecký kraj má v současné době vytvořeny dostatečné finanční rezervy (viz. rating kraje), takže další tvorba nad jejich stávající rámec se v následujících letech nepředpokládá, spíše by se jednalo o jejich doplňování při jejich extrémním čerpání;
- f. možnost omezení rozvoje v ostatních oblastech (sociální oblast, školství,

- zdravotnictví, atd.) – při propočtech financování Strategie bylo základním kritériem, že jednotlivé oblasti budou mít finanční krytí minimálně ve stávající úrovni;
- g. rating pro Ústecký kraj z pohledu dluhového financování – zřejmě dojde k přehodnocení ratingu, dluh by však neměl žádným dalším způsobem růst; kraj by tedy neměl realizovat další dluhové zatížení vyjma úvěrů na profinancování prostředků z Evropských fondů a případně státních podílů, které jsou celé spláceny z příjmů od státního rozpočtu a EU.

3. Tržní a ostatní rizika vyplývající z délky projektu

- a. vývoj na finančním trhu (výše inflace a změna úrokových sazeb) – toto riziko není Ústecký kraj schopen primárně ovlivnit, řešení financování v rámci Ústeckého kraje však vždy bude akceptovat uzavřenou dlouhodobou smlouvu na realizaci Projektu;
- b. možnost změny v oblasti legislativy, práva a daňové oblasti (např. změna rozpočtového určení daní ve formě snížení disponibilních zdrojů kraje) – zde je riziko nepředvídatelné, muselo by dojít k zásadním negativním změnám v ekonomické situaci České republiky (např. další finanční krize, velká hospodářská recese v ČR) a následně k přehodnocení přístupu ke krajům; rozhodnutí by muselo být učiněno změnou Zákona o rozpočtovém určení daní = schválení v PS ČR a Senátu ČR.

Další ošetření rizik na straně dodavatelů:

- Přípravné práce realizované prostřednictvím administrátora projektu včetně jeho externích poradců bude možné motivačně rozdělit do několika na sebe navazujících milníků, přičemž konečná platba (například v rozsahu 30 - 60 % ceny prací) bude uhrazena až po zdárném ukončení výběrového řízení na dodavatele (podepsání smluvní dokumentace). Toto riziko však bude externími poradci zohledněno do nabízené ceny, tudíž ji prodraží. Kompromisem může být rozložení plateb do více etap podle provedené činnosti, včetně určité (menší) motivační složky na závěr ukončení celého procesu a následné fakturace (10 - 30 % ceny).
- Výběr kvalifikovaného poradce značně omezí výskyt problémů z důvodů na straně dodavatelů. Zkušený poradce doporučí taková nediskriminační kvalifikační kritéria, která zabezpečí dostatečný počet vhodně kvalifikovaných uchazečů a navrhne vyváženou smluvní dokumentaci.
- Je zapotřebí uchazečům poskytnout požadovanou dokumentaci, a pokud bude některá zásadní dokumentace chybět, je zapotřebí ji dodatečně poskytnout i za cenu mírného zdržení.

Porovnání současného stavu financování se systémovým řešením oprav

Situace:

- Dle závěrů průzkumu povrchů vozovek je zřejmá dlouhodobá podinvestovanost silniční sítě II. i III. tříd, kdy je v havarijním stavu 14 % silnic II. třídy (130 km) a 29 % silnic III. třídy (794 km).
- Stávající výdaje do obnovy a údržby komunikací nepostačují k udržení kvality sítě, naopak rozsah komunikací v nevyhovujícím / havarijním stavu se bude neustále zvyšovat. Investiční potřeba tak bude v čase dále narůstat.
- V předchozích 10 letech bylo do oprav silnic II. a III. třídy průměrně vkládáno 239 mil. Kč. V této hodnotě je však zahrnut velký finanční objem, který kraj musel do oprav silnic vložit ve spolupráci se státem v důsledku oprav po povodních. Po očištění o „povodňové opravy“ se průměrná hodnota finančních prostředků na opravy sníží na 144 mil. Kč ročně. Ta by měla být očištěna ještě o prostředky poskytnuté v průběhu daného období ze Státního fondu dopravní infrastruktury, výsledná **průměrná hodnota na opravy je pak 113 mil. Kč ročně.** Pouhé navýšení ročních plateb nebude postačovat k

řešení současného neutěšeného stavu silniční sítě, protože vkládané prostředky budou pokrývat pouze nejnútnejší opravy. Stav opotřebovanosti tak bude kopírovat životní cyklus oprav, tj. pouze částečně zpomalí zhoršující se stav. Došlo by pouze k odsunutí problému do budoucna, nikoliv k jeho řešení.

- Stávající smlouvy s dodavateli řeší pouze limitované smluvní garance, kdy dle zkušeností neodpovídá očekávaná životnost technologií údržby a oprav reálné životnosti a je nutné častěji jednotlivé úseky po uplynutí požadovaných garancí znovu opravovat.

Řešení:

- Odbor dopravy a silničního hospodářství si je vědom nevyhovující situace, a proto se rozhodl najít vhodné řešení. Ve spolupráci s odborem ekonomickým a s externím poradcem vypracoval studii, ve které postupoval následujícím způsobem:
 - Definice cílového stavu – zlepšení kvality silniční sítě, řešit primárně nevyhovující komunikace v kategoriích 4 a 5 a dlouhodobě kvalitu vozovek udržet na úrovních 1 – 3.
 - Identifikace možných technických řešení vedoucích k cílovému stavu – byla analyzována řada technických variant vedoucích k cílovému stavu, kdy úvodní investice se pohybovala od 4 do 30 mld. Kč.
 - V rámci každé technické varianty byla hledána taková struktura financování, která má nejnižší dopad do rozpočtu kraje, avšak stále umožňuje přenést dlouhodobou odpovědnost za kvalitu komunikací na dodavatele.
 - S ohledem na rozpočtová omezení byla vybrána taková varianta, která co nejvíce umožňuje dosažení cílového stavu, zároveň však neohrozí hospodaření kraje a neomezí investiční výdaje kraje do ostatních oblastí a zachovává míru investic do ostatních oblastí.
- Zavedení systému dlouhodobých garancí smluvních dodavatelů povede k jednoznačnému tlaku na kvalitu odvedené práce a její dlouhodobou udržitelnost.
- Nutnost jednorázové investice, která uvede silnice do optimálního stavu, který bude posléze smluvní partner na zvolených úsecích dlouhodobě udržovat.
- Peněžní toky kraje v čase (výdaje) smluvně vázány na dostupnost a kvalitu silniční sítě, v případě problémů se platby vůči dodavatelům odpovídajícím způsobem snižují (platební mechanismus vázaný na dostupnost a kvalitu silnic).

V návaznosti na výše popsané možné řešení je nezbytné, aby jasné zaznělo, že případná realizace Projektu nebude pravděpodobně levnějším řešením, než pokračování ve stávajícím způsobu financování oprav krajských silnic prostřednictvím Správy a údržby silnic Ústeckého kraje, příspěvkové organizace. Zároveň je však nutné zmínit, že tato příspěvková organizace – správce krajských silnic – nedisponuje nutnou technikou a pracovníky, kterými by mohla velkoplošné opravy silnic sama provádět a opravy tak stejně řeší dodavatelsky. Fakticky by se tak v dnešním způsobu zajištění oprav v rámci Projektu pokračovalo, opravy by ale byly zajišťovány s dlouhodobou garancí a zárukou (dnes jen 3 – 5 let).

Ve vztahu k finančnímu porovnání dnešního zabezpečení oprav a realizace Projektu již bylo výše uvedeno, že Projekt bude dražším řešením, avšak za dosažení výrazně vyšší kvality silnic II. třídy. Dle doporučené varianty by měl kraj v rámci realizace Projektu uhradit cca 9,5 mld. Kč bez DPH, cca 149 mil. Kč bez DPH ročně coby poplatek za dostupnost, dále roční splátku kupónu z realizovaných dluhopisů a předpokládané náklady na administrátora projektu a související poradenství ve výši cca 6 mil. Kč bez DPH, přitom dnes vkládá do oprav průměrně cca 113 mil. Kč (pozor, jedná se o silnice II. a III. třídy). Z výsledků posouzení stavu silnic II. třídy a doporučení (spol. PavEx) vyplynulo, že pouze pro opravu vozovek silnic II. třídy (cca 900 km) by v následujících 10 letech bylo třeba vynaložit 1,1 mld. Kč, z toho více než 30 % v prvním roce plánu. Jelikož má být dle Projektu zajištěn optimální stav silnic po dobu 30 let a následně by měla být silniční síť v tomto stavu kraji předána, je nutné výše uvedenou částku 1,1 mld. Kč za 10 let

násobit 3x a navýšit o inflaci. Výsledná částka je tak již více než 4 mld. Kč. **Tyto náklady navíc zahrnují pouze opravy vozovek, tedy bez nákladů na opravy objektů (mosty, propustky), resp. nákladů na obnovu vybavení a příslušenství silnic, navíc lze opět počítat pouze se zárukou 3 – 5 let. Je tedy nutné očekávat, že některé silnice budou opravovány za dané období několikrát.**

Kvalitní síť silnic je důležitým faktorem dynamiky rozvoje ekonomiky s přímým vlivem na zaměstnanost. Opravené silnice II. třídy tak budou kraj stát více než při pokračování v aktuálním způsobu financování, svojí kvalitou však pravděpodobně více podpoří rozvoj Ústeckého kraje.

K tomuto se vyjádřili i zástupci IZS:

- z pohledu Policie ČR je nutné vyzdvihnout vztah kvality pozemní komunikace a dopravní nehodovosti. Zhoršená kvalita pozemní komunikace je doložitelným faktorem, který negativně ovlivňuje dopravní nehodovost. V Ústeckém kraji již několik let osciluje mezi 0,5 a 1 % celkového evidovaného nápadu dopravních nehod. V roce 2014 bylo za touto příčinou identifikováno v České republice 515 dopravních nehod. PČR z toho tedy dovozuje závěr, že zlepšením stavu a kvality pozemních komunikací v kraji včetně obnovy vodorovného dopravního značení dojde jednoznačně ke zvýšení stavu bezpečí na pozemních komunikacích, který se v důsledcích projeví pozitivně na dopravní nehodovosti včetně možných následků na životech, zdraví a majetku.
- z vyjádření Zdravotnické záchranné služby Ústeckého kraje, p.o. plyne, že kvalita pozemních komunikací v Ústeckém kraji, včetně vodorovného dopravního značení na těchto komunikacích, jejich nového bezpečnostně technického řešení dosahovaného při rekonstrukcích a úprav bezprostředního okolí těchto komunikací, přispívá podstatně ke kvalitě poskytování zdravotnické záchranné služby v Ústeckém kraji. Zejména se stav komunikací, včetně dopravního značení, projevuje v bezpečnosti provozu jednak vozidel ZZS ÚK, p.o., a to jak při jízdě na místo událostí bezprostředně ohrožujících život nebo zdraví obyvatel kraje i jiných postižených, tak při odvozu postižených k ošetření, a také dalších účastníků provozu na těchto komunikacích, zejména ve vztahu k řešení kritických dopravních situací při průjezdu sanitních vozidel ZZS, kdy kvalita komunikací velmi ovlivňuje chování těchto účastníků při řešení takovýchto situací (vyhnutí, zpomalení, zastavení na příhodném místě s minimalizací rizik s možností dopravních nehod s účastí sanitních vozidel ZZS). Dále je zde zřejmý vliv na dojezdovou dobu výjezdových skupin ZZS ÚK, p.o., kdy kvalitní stav dopravní infrastruktury jednoznačně přispívá ke zkrácení dojezdové doby na místo události o sekundy až desítky sekund. Stav pozemních komunikací má také samozřejmě vliv i na životnost částí sanitních vozidel, na četnost a závažnost oprav a tím i na náklady s tímto spojené. Z výše uvedeného jednoznačně vyplývá závěr, že zlepšení stavu a kvality silniční dopravní infrastruktury se pozitivně projeví, jak na bezpečnosti a kvalitě provozu ZZS ÚK, p.o. tak na zlepšení dojezdových dob vč. minimalizace následků u občanů Ústeckého kraje nebo jiných osob bezprostředně ohrožených na životech a nebo zdraví.
- úkolem jednotek požární ochrany jak Hasičského záchranného sboru Ústeckého kraje, tak jednotek SDH obcí poskytovat pomoc při řešení požárů a ostatních mimořádných událostí na celém území kraje bez ohledu na jejich umístění. Pro plnění těchto úkolů je struktura dopravní sítě na území kraje zcela zásadní. Nemalou roli pro jednotky požární ochrany, které zasahují v převážné míře s vozidly v hmotnostní kategorii nad 3,5 t, hraje i kvalita a celkový stav těchto komunikací. Zvýšení této kvality zcela nepochybně umožní rychlejší a především bezpečnější pohyb zásahových vozidel po těchto komunikacích, což ve svém důsledku povede ke zkrácení dojezdových časů a tudíž zvýšení úrovně plnění úkolů HZS Ústeckého kraje při záchraně života, zdraví a majetku obyvatel Ústeckého kraje ve smyslu §1 zákona 238/2000 Sb. v platném znění.

Ve výše uvedeném textu je několikrát použit pojem „optimální stav“ silnic a také „kategorie kvality / stavu silnic“. K tomuto níže uvádíme vysvětlení stupnice hodnocení stavu silnic dle TP

87 s komentářem:

- **Stav VÝBORNÝ** je stav povrchu po dokončení stavby nebo celoplošné opravy vozovky, kdy povrch vozovky nevykazuje žádné porušení, vozovce začíná běžet záruční doba.
- **Stav DOBRÝ** je stav očekávaný na konci záručního období, může se vyskytnout pouze ojedinělé porušení vozovky méně významnými poruchami, závažnější porušení se řeší v rámci záručních oprav.
- **Stav VYHOVUJÍCÍ** popisuje vozovku ve standardních provozních podmínkách, kdy není snížena bezpečnost ani plynulost silničního provozu, vyskytují se většinou lokální poruchy, případně porušení menších ploch povrchovým opotřebením, v tomto období životnosti krytu se provádí pouze běžná údržba.
- **Stav NEVYHOVUJÍCÍ** předznamenává již blížící se konec životnosti obrusných či krytových vrstev, vyskytují se bodové poruchy, které se již mohou vzájemně spojovat do plošného porušení, místně se začínají projevovat konstrukční poruchy, v tomto období se připravuje plán/projekt souvislé údržby, resp. opravy dle typu porušení, provádí se údržba vozovky lokálně i ve větších plochách, případně i celoplošně.
- **Stav HAVARIJNÍ** je stav vozovky, kdy rozsah porušení je tak významný, že ovlivňuje bezpečnost a plynulost silničního provozu, vozovka je výrazně porušena co do plochy nebo/a závažnosti poruch. V tomto období je nutné realizovat opravu vozovky na základě diagnostického průzkumu a projektové dokumentace.

Na základě skutečných hodnot hospodaření ÚK do roku 2014 a následného očekávaného vývoje příjmů a výdajů zpracoval ekonomický odbor odhad zdrojů pro financování Strategie.

Z odhadu vyplývá, že vzniklým trendem se vytváří určitá zdrojová mezera mezi výdaji a příjmy. Pro současné programové období 2014-2023 je odhadnuta disponibilní částka ve výši cca 2 960 mil. Kč volných zdrojů sloužící pro spolufinancování evropských prostředků a dalších rozvojových programů kraje. Pro následující období po roce 2023 vychází volné zdroje ve výši cca 1 030 mil. Kč. Předpokládá se, že do roku 2038-2040 by měl být kraj schopen financovat Strategii při zajištění financování krajských příspěvkových organizací s uvažovaným 2% ročním inflačním navyšováním, roční výší ostatních provozních výdajů na úrovni cca 750 mil. Kč, ostatních investic v objemu cca 400 mil. Kč a finančních podpor cca 250 mil. Kč.

Nejpozději od roku 2040 se však jeví jako nutné připravit opatření k zajištění dalších potřebných zdrojů, buď navýšením vlastních příjmů kraje, nebo je zajistit v rámci úsporných opatření v rámci provozních a investičních příspěvků pro příspěvkové organizace kraje.

Vyjádření odboru LP:

Odbor LP byl požádán o posouzení návrhu textu usnesení, které by obsahovalo následující složky:

- informace o Strategii,
- rozhodnutí o zahájení příprav pro realizaci Projektu, což si vyžádá již před samotným zahájením zadávacího řízení vynaložení prostředků kraje a vymezení zásadních podmínek Projektu,
- uložení úkolů příslušným odpovědným členům rady kraje.

Zastupitelstvu je navrhováno usnesení tomu odpovídající, a to ve třech částech:

- Zastupitelstvo bere na vědomí komplexní informaci, tj. jak Strategii, prezentaci, tak i doporučení způsobu uvedeného zpracovateli v důvodové zprávě.
- Zastupitelstvo rozhoduje o realizaci dlouhodobého Projektu obsahující 2 fáze, a to i/ rekonstrukci, resp. obnovu do optimálního stavu a ii/ dlouhodobou údržbu. Toto usnesení

vymezuje dále zásadní podmínky doporučené zpracovateli pro realizaci Projektu. Podmínky je nutné dodržet, odchýlení předpokládá změnu usnesení.

- Zastupitelstvo ukládá příslušným členům rady kraje, zajistit provedení stěžejních částí zajištění realizace Projektu, a to nejprve výběrem odpovědného administrátora, zajišťováním finančních prostředků na realizaci Projektu a výběrem dodavatele/dodavatelů. Je zajištěna vázanost zásadními podmínkami.

Dle názoru odboru LP je nezbytné, aby veškerá rozhodnutí, k nimž by v průběhu běžného rozpočtového roku byla kompetentní rada kraje, v případě, kdy dopady rozhodnutí přesahují rozpočtové období, byla vždy předkládána zastupitelstvu kraje. Je doporučováno, aby veškeré materiály byly velmi důkladně odůvodňovány s ohledem na skutečnost, že realizace celého Projektu přesahuje toto a mnoho dalších volebních období zastupitelstva kraje, která však rozhodnutími tohoto zastupitelstva budou vázána. Je nezbytné, aby se každý budoucí člen zastupitelstva mohl seznámit s důvody rozhodnutí (a jejich podkladovými materiály), u jejichž přijetí nebyl přítomen. Taktéž je třeba počítat s možnou nepřítomností úředníků, kteří materiály připravovali. Vyhodnocení zákonnosti, účelnosti, efektivity a hospodárnosti předkládaných materiálů je doporučováno výslovně a konkrétně, a to pro odstranění budoucích pochybností.

Pozn.: Odbor LP tedy neposuzoval obsah předkládané Strategie a nespolupracoval na jejím vytvoření. Pouze se účastnil úvodní schůzky se zpracovateli Strategie, kde upozornil na řadu praktických problémů při realizaci budoucího Projektu, které však budou spíše řešeny až při přípravě zadávacího řízení. Např. se jednalo o toto:

- ošetření vlivu běžících záruk, zásahy do záruk dodavatele v důsledku činnosti kraje nebo třetích osob,
- zajištění souladu v rámci údržby zajišťované dodavatelem a SÚS (např. použití prostředků při údržbě SÚS a jejich vliv na stav komunikací),
- zajišťování souladu při stanovení podmínek zásahu do komunikací,
- vyřešení dopadů krizových stavů,
- provázanost s realizací projektů financovaných z dotačních titulů, výstavby nových komunikací a zařazení do údržby dodavatelem,
- takový způsob financování, aby bylo možno využít prostředky ze SFDI, apod.

Na úvodní schůzce bylo sděleno, že podobný projekt dosud nebyl na území ČR realizován a tudíž nelze předpokládat výslovně konkrétní zkušenosti vybíraných subjektů. Odbor LP doporučuje, aby zpracovatelé Strategie byli dotázáni na to, kde je podobný projekt např. v EU realizován s tím, že načerpání zkušeností pro přípravu zadání (resp. perfektní odborný dohled kraje) by bylo vhodné. Odbor LP v tomto směru nabízí maximální součinnost, a to i pro veškeré další fáze procesu.

Vzhledem k rozsáhlosti Projektu, i přes očekávané výsledky, lze taktéž očekávat spory. Tomu bude obtížné se vyhnout. Vše však bude záviset na perfektním zadání. I když bude administrátor maximálně odbornou osobou, bylo by dle našeho názoru vhodné sestavit odborný tým pro spolupráci s ním. Tento tým nemusí obsahovat pouze úředníky nebo pracovníky SÚS. Doporučujeme např. zkušené osoby zajišťující stavební dozor při výstavbě či rekonstrukci dálnic či silnic, odborníky ze státních či jiných krajských organizací či úřadů, právní odborníky se zkušenostmi v oblasti rozsáhlých smluv o dílo. Každá taková zkušená osoba může upozornit na problém, který zpracující tým administrátora nemusí napadnout. Prezentace končí Murphyho citátem, odbor LP doporučuje: čím víc hlav, tím víc rozumu zvláště tam, kde je pole dosud neorané.

K využití dluhopisového programu uvádíme, že toto je v souladu s platnými právními předpisy. Kraj je oprávněn vydávat tzv. komunální dluhopisy, o čemž dle § 36 odst. 1 písm. k) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, rozhoduje zastupitelstvo

kraje. Souhlas k vydání uděluje ministerstvo financí. Vydávání komunálních dluhopisů se řídí zákonem č. 190/2004 Sb., o dluhopisech, ve znění pozdějších předpisů.