

STRATEGIE DOPRAVY

jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025

(„Superstrategie – green paper“)



Leden 2011

Obsah

ÚVOD, VYMEZENÍ CÍLŮ	4
1. SOUČASNÝ STAV	6
2. DOPRAVNÍ POLITIKA, MOŽNOSTI PLÁNOVÁNÍ	9
3. DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, JEJÍ PRIORITY	13
4. FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY DO ROKU 2025	17
5. OPATŘENÍ PRO EFEKTIVNÍ PŘÍPRAVU INVESTIC DO ROKU 2025	23
6. ZÁVĚRY	25
SEZNAM PŘÍLOH	27
SEZNAM ZKRATEK	28

Preambule

Dopravní infrastruktura je nástrojem pro posílení konkurenceschopnosti ČR, stejně tak i nástrojem pro vyrovnávání meziregionálních disparit. Proto Ministerstvo dopravy (MD) předkládá vládě ČR hlavní návrhy, které je nezbytné zahrnout do nového plánu rozvoje dopravní infrastruktury ČR. Tento dokument reaguje na **kritický nedostatek** finančních prostředků, současnou hospodářskou situaci, na potřebu **zásadního přehodnocení** přístupu k plánování, na přípravu staveb dopravní infrastruktury a na **absenci dlouhodobého plánu** rozvoje dopravní infrastruktury potvrzenou **nálezy Nejvyššího kontrolního úřadu (NKÚ)**. Neřešení problematiky dopravní infrastruktury může přinést nepříznivé vedlejší účinky, ke kterým patří odliv investic z ČR do sousedních regionů (např. nerealizace projektu R 35 Hradec Králové – Mohelnice může způsobit přesun některých podnikatelských aktivit ze severní Moravy do Polska). MD plánuje využít předkládaného dokumentu k následujícím krokům:

- **podpora žádosti o přehodnocení přístupu EU** k rozvoji dopravní infrastruktury s ohledem na stav v ČR (řešení akutních problémů v silniční dopravě)
- **hledání nových forem financování** realizace staveb dopravní infrastruktury (např. PPP), proces musí být odsouhlasen vládou ČR a urychleně zahájen
- **využití nových možností při stanovení cen za použití dopravní infrastruktury** (změny cen za použití silniční a železniční infrastruktury, využití technologií ITS)
- **změna v přístupu k přípravě staveb dopravní infrastruktury** (zjednodušení projektové přípravy, majetkoprávní otázky, legislativní úpravy)
- **vyjednávání o posílení pozice železničních dopravců na trhu s dalšími partnery**
- **zrychlení přípravy a finančního zabezpečení vzniku veřejných logistických center** s ohledem na úlohu **logistiky jako odvětví posilujícího konkurenceschopnost** podnikatelských subjektů působících na území ČR.

V materiálu uvedený plánovaný rozsah státních investic ve svém prvním návrhu zohledňuje požadavky krajů i rezortních investorských organizací a **reaguje na jejich prioritní potřeby**. Předpokládané finanční zdroje v období do roku 2025 **v žádném případě nepokryjí** požadovanou potřebu výstavby. Finanční prostředky budou dle nového konceptu soustředěny na projekty **s největší přidanou hodnotou** pro společnost (s nejvyšším společenským přínosem). Význam jednotlivých projektů bude proto porovnáván **metodou multikriteriálního hodnocení** a tento dokument bude dopracován do podoby „Superstrategie – white paper“. Další plán rozvoje bude dále rozpracováván za využití dalších nutných analýz a hodnocení, na základě *Dopravních sektorových strategií, 1. fáze*¹ a ve výhledu bude představován dokumentem *Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem)*, který je nezbytný pro obhajobu spolufinancování dopravních staveb z evropského operačního programu pro období (2014-2020). V rámci tohoto dokumentu bude provedeno též posouzení SEA.

Při realizaci výše uvedených kroků předpokládá MD spolupracovat s dalšími resorty (např. Ministerstvo financí, Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí,

¹ Materiál, který je strategickým podkladem pro současný Operační program doprava pro období 2007 – 2013, který byl vzat na vědomí Evropskou komisí.

Ministerstvo zdravotnictví), neboť bez meziresortní shody nebude možné dosažení **hlavního cíle**, kterým je realizace co největší části páteřní dopravní infrastruktury státu **přenášející rozhodující přepravní zátěž s akceptovatelným dopadem na životní prostředí a lidské zdraví**. V této souvislosti bude zvažena též možnost podpory vozidel na alternativní pohony (CNG, elektro, hybridy) např. formou daňových úlev pro pořízení a provoz těchto vozidel.

Velká část nové „Superstrategie“ je již zpracována a MD je připraveno vládu informovat o jejím obsahu. V materiálu však bude dále nutné zohlednit názory vlády a získat především její souhlas a podporu pro realizaci výše uvedených kroků.

Důležitou roli v oblasti dopravy bude hrát probíhající **revize Politiky transevropské dopravní sítě**, připravovaná nová **Evropská dopravní politika** a **Politika soudržnosti na další období**. Pro zajištění optimalizace přípravy a realizace staveb dopravní infrastruktury, bude také nutné upravit současnou platnou legislativu.

Tento dokument představuje **významný vývojový posun ve srovnání s minulými přístupy s ohledem na kroky, které budou pro dosažení cíle použity**. Ministerstvo dopravy proto pokládá za nutné, aby tyto **kroky byly akceptovány vládou ČR**.

Úvod, vymezení cílů

Česká republika a Evropská unie se postupně zotavují z hospodářské recese. V dopravním sektoru ČR je tento proces zotavení komplikován **výrazným nedostatkem dostupných zdrojů** na výstavbu dopravní infrastruktury. Bohužel se jedná i o období, kdy je nutné navýšit rozpočet na dopravu z důvodu, aby se zabránilo zvýšeným a zbytečným výdajům na opravy a údržbu v budoucnosti. Fungující a rozvíjející se sektor dopravy je nezbytný k podpoře obnovy hospodářského růstu, spolu se zohledněním výrazně proexportní charakteristiky českého hospodářství. Tato situace si vyžaduje **akceptaci změny přístupu** spojenou s přehodnocením priorit výstavby dopravní infrastruktury v čase. Přehodnocení se týká nejen realizace a rozsahu nových staveb dopravní infrastruktury, ale i nového chování jednotlivých zainteresovaných subjektů v celém dopravním odvětví. Ministerstvo dopravy je přesvědčeno o **zásadní nutnosti provést** důkladnou revizi stávajícího stavu a naznačí směr možného vývoje do roku 2025.

Na rozvoj dopravní infrastruktury je nutné nahlížet nejen jako na nákladovou položku, ale zároveň jako na **položku zdrojovou**, neboť výstavba dopravní infrastruktury je vzhledem ke svým multiplikačním efektům, založeným na **produkční funkci**, nástrojem pro **posílení konkurenceschopnosti** české ekonomiky, která má silně proexportní charakter.

Na základě informací obsažených v tomto dokumentu MD preferuje a žádá vládu o vyjádření k následujícímu postupu:

- **přehodnocení krátkodobých potřeb** a priorit dopravní infrastruktury **ČR do roku 2015 (důraz na realizaci silničních obchvatů, změny v cenové politice železniční dopravy)**
- **vypracování alternativních strategií** k dosažení dlouhodobého cíle, tedy vytvoření udržitelného dopravního systému plnícího **nově určené priority** (řešení obtížné průjezdnosti zastavěných oblastí na silniční síti, vytváření dopravních kolon na klíčových silničních trasách, zajištění rozsahu nezbytné infrastruktury v podobě umožňující dopravnímu sektoru spoluúčast při obnově hospodářského růstu v ČR)
- mandát pro Ministerstvo dopravy k **projednání podpory těchto opatření ve spolupráci s EU**. Tento mandát bude potřebný též pro brzké zahájení vyjednávání s EU o novém finančním programu pro roky 2014 - 2020. „Superstrategie“ bude jedním z podkladových materiálů pro podrobný dokument **Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (GEPARDI II)**, jehož zpracování je nutnou podmínkou pro schválení operačního programu pro dopravu pro období let 2014 – 2020.
- dopracování materiálu „Superstrategie – green paper“ do podoby „Superstrategie – white paper“ především s ohledem na **podrobný plán rozvoje dopravní infrastruktury**, se kterým bude moci být dále pracováno a dle kterého bude postupováno.

Dokument by měl také **napravit nedostatky zjištěné v kontrole NKÚ č. 09/27** prováděné na MD od 10.11.2009 do 20.8.2010, která konstatuje nejasnost kritérií, dle kterých jsou zařazovány akce k realizaci.

Cíle „Superstrategie“:

- **výrazné zlepšení využívání systémů veřejné dopravy a multimodální nákladní přepravy**
- **omezení negativních vlivů na životní prostředí vyplývajících z osobní a nákladní**

silniční dopravy – pomocí komplexního programu aktivit a projektů pokrývajících období 2011-2025

- **nový program obsahující změnu priorit v realizaci staveb dopravní infrastruktury**
- **přípravení podkladu pro další vyjednávání s EU o financování dopravní infrastruktury.**

Ve srovnání s předchozími obdobnými dokumenty je výrazně akcentováno:

- **hledání alternativních finančních zdrojů** (PPP a další možné mimobilanční úvěrové financování ze soukromých zdrojů splatné zejména z poplatků uživatelů). Ministerstvo pokračuje v předběžných jednáních se soukromými subjekty,
- **zajištění lepšího využití finančních zdrojů** v důsledku přísnějších kontrol (větší provádění auditů během přípravy a výstavby), výběr projektů s největší přidanou hodnotou za vynaložené finanční prostředky, lepší využívání stávající a nové infrastruktury – tento proces již započal v souvislosti s velkými stavebními zakázkami,
- **výběr ekonomicky nejefektivnějších projektů**, optimalizace technických parametrů, zkvalitnění a zkrácení období přípravných prací (nutné legislativní úpravy) a snížení nákladů na výstavbu, snížení dopadů na životní prostředí,
- **zavádění nových technologií, zejména nejnovějších systémů EU** navržených pro optimalizaci využití stávající a budoucí infrastruktury v oblasti ITS.

Provázanost jednotlivých kroků a dokumentů v rámci resortu je uvedena v příloze č.1.

1. Současný stav

Současný stav dopravní sítě ČR je z pohledu kvality a funkčnosti výrazně vzdálen od úrovně původních 15 členských států EU. Důsledky daného stavu je možné shrnout následovně:

- **nedostatečná kvalita silniční sítě, vedení v nevyhovujících trasách (průtahy zastavěnými územími)**
- **vysoká míra vzniku dopravních kolon, zejména na příměstských a městských silničních komunikacích jako důsledek přivedení silniční dopravy do aglomerací, kterým chybějí obchvaty či okruhy**
- **vysoká míra emisí, včetně znečištění vzduchu a hlukového znečištění na silnicích, zejména v zastavěných městských oblastech**
- **vysoká míra nehodovosti na silnicích, vysoký počet nehod s vážnými zraněními nebo úmrtími**
- **neuspokojivý modální podíl železniční a vodní nákladní dopravy způsobující problémy v oblasti životního prostředí i potíže při podnikání v železniční dopravě**
- **neuspokojivý stav kvality a kapacity železniční infrastruktury**
- **jediný a nedostatečný přístup k námořnímu přístavu vodní cestou.**

Dopravní sektor představuje vždy velké nároky na veřejné financování. Přes rozhodující roli veřejných financí však bude nutné rozvíjet zapojení soukromého kapitálu. Za účelem efektivní alokace zdrojů a poskytování vysoce kvalitních dopravních služeb je na systém nutné nahlížet jako na celek a používat nové moderní technologie, aby se z dopravního systému stala **efektivnější služba** pomáhající **rozvoji hospodářství**. V původní EU „15“ je dopravní odvětví inovacemi posouváno vpřed a zároveň i k inovacím přispívá. Na tuto skutečnost ČR nesmí zapomenout².

Z **geografické polohy ČR** vyplývá **potřeba** prosazovat **interoperabilitu**³ napříč evropským kontinentem. Vládní dopravní politika chce **využívat výhody jednotlivých druhů dopravy** a **minimalizovat možné negativní dopady na životní prostředí a veřejné zdraví**. ČR by mohla hrát vedoucí roli v aplikaci nových technologií, pokud budou přijata správná rozhodnutí. V tomto kontextu je možné na výdaje pohlížet nejen jako na náklady, ale jako na investice s dobrou návratností.

Možné budoucí dopravní scénáře, poptávka po dopravě v ČR a EU

Geografická poloha ČR ve středu Evropy předurčuje strategickou roli státu v panevropské dopravní síti. „Superstrategie“ adresuje potřebu rovnováhy mezi potřebami evropské tranzitní přepravy a českými vnitrostátními přepravními proudy. Přinese kombinaci investic umožňujících rovnovážné naplnění těchto potřeb. Tato skutečnost bude důležitá v případě požadavku na zvýšení podpory EU pro realizaci těchto částí sítě, které jsou důležité pro tranzitní toky EU. V minulosti MD tento přístup viditelně zanedbávalo. Nové investice do infrastruktury by tedy měly umožnit:

² Viz dokument INOTECH schválený usnesením vlády č. 12/2009

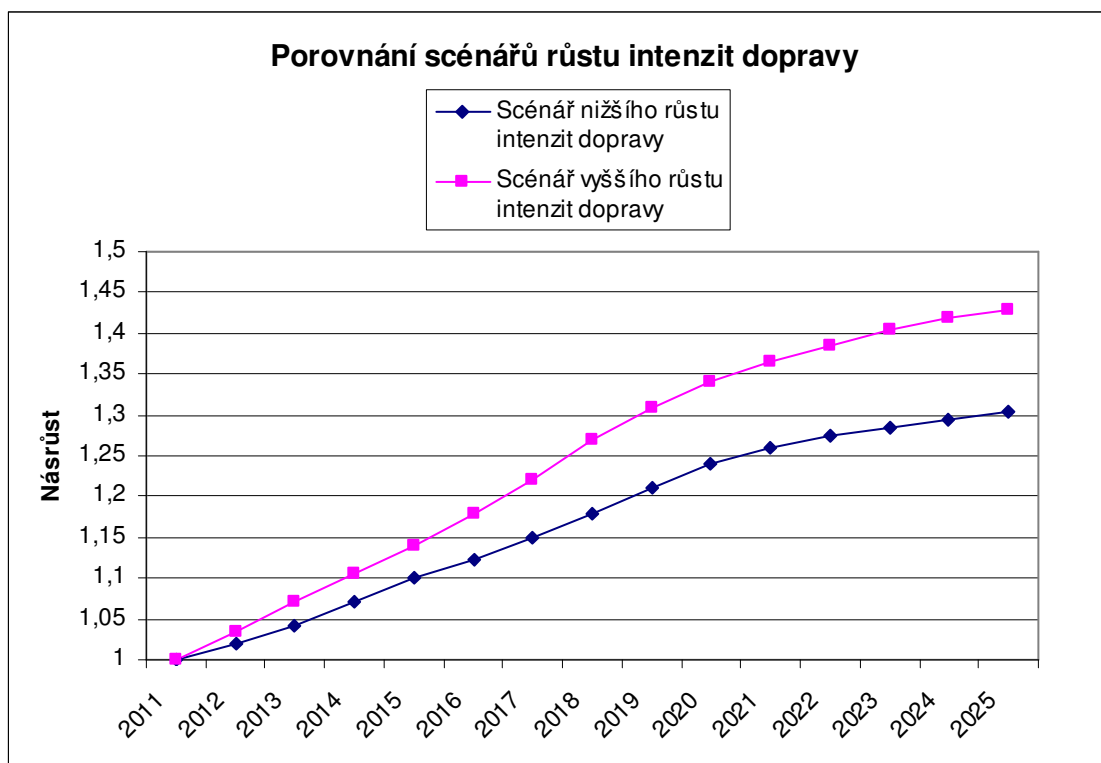
³ Zajištění bezproblémového provozování dopravy v rámci celého kontinentu, tedy zajištění příslušných technologických norem tak, aby technologické vybavení bylo funkční v celém evropském prostoru a nebránilo plynulosti přepravy.

- **odvedení dálkové dopravy z center měst**, upřednostňování realizace obchvatů urbánních oblastí, prioritizace těch úseků sítě dálnic a rychlostních silnic, které vykazují největší socio-ekonomický přínos k odvádění dopravy z měst,
- zlepšení **systému veřejné hromadné dopravy** zaměřené na zajištění udržitelné mobility,
- důslednější použití principů **intermodality** a **komodality**⁴ v nákladní dopravě,
- zlepšení **kvality životního prostředí pomocí dlouhodobých opatření** na podporu druhů dopravy šetrnějších k životnímu prostředí (železniční a vodní doprava, podpora alternativní pohonů ve spojení s českým automobilovým průmyslem atd.).

Do budoucna je nutno zohlednit možné rozdíly v dopravní poptávce ve vztahu k rozvoji hospodářství. Velmi zjednodušeně je možné sledovat dva základní scénáře.

- **Scénář nižšího růstu intenzit dopravy** – uvažuje poměrně nízký objem růstu dopravy v ČR v souvislosti se stavem její ekonomiky v porovnání s původními 15 členskými státy EU, scénář by mohl představovat nárůst o **25 – 35 %** do roku 2025.
- **Scénář vyššího růstu intenzit dopravy** – vychází z předpokladu, že se růstové hodnoty rychle vrátí na úroveň před recesí. To by mohlo znamenat nárůst objemu dopravy o **40 – 50 %** do roku 2025. Tyto scénáře lze v polovině roku 2011 upravit na základě výsledků celostátního sčítání dopravy, které probíhá v 5-ti letých cyklech (aktuální proběhlo v 2010).

Graf č. 1: Porovnání scénářů růstu intenzit dopravy



S ohledem na budoucí poptávku po dopravě vychází nová strategie z následujících principů:

- **maximální využití současné kapacity** v rámci všech druhů dopravy

⁴ Komodalita znamená efektivní využívání různých druhů dopravy, provozovaných nezávisle nebo v rámci multimodální integrace do dopravního systému za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů.

- zavedení účinného systému řízení a redistribuce dopravy k využití volné kapacity – tento proces bude založen na **řízení přepravních proudů** aplikací harmonizačních opatření s cílem **zpoplatnit jednotlivé druhy dopravy**
- důslednější využití **principu komodality** za účelem efektivní kombinace všech dopravních módů (logistická centra, inteligentní informační systémy, politika zpoplatnění infrastruktury atd.)
- využití **inženýrských dovedností** při přípravě a realizaci nových infrastrukturních projektů za účelem omezení nákladů

Dodržení všech výše uvedených principů však nesníží potřebu investic do dopravní infrastruktury, ta bude i nadále narůstat. Investice je proto nutno soustředit na projekty vykazující **nejlepší socio-ekonomickou efektivitu**. Vyrovnaná strategie je schopna porovnat dlouhodobé cíle s potřebami a řešit co nejdříve nedostatky stávající sítě.

„Superstrategie – green paper“ obsahuje:

- nejlepší dostupné **odhady možných finančních zdrojů nezbytných pro efektivní zajištění** realizace nejdůležitějších staveb se zohledněním potřeby zajistit údržbu stávajících dopravních sítí a zajistit maximální objem čerpání z prostředků EU v období 2014 – 2020.
- **přehled konkrétních realizovaných dopravních staveb na dalších 15 let** (do roku 2025), ve vazbě na indikované finanční prostředky. Seznam staveb bude v rámci dopracování dále posuzován a diskutován. Bude dopracován do podoby „Superstrategie – white paper“ a dále využit při zpracování Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, což je dokument nezbytný pro schválení kofinancování z prostředků EU pro období 2014 – 2020.
- **posouzení proveditelnosti dlouhodobého samofinancování nových částí silniční sítě** z celkových výnosů z inteligentního mýtného systému a poplatků uživatelů (dle doporučení EU).

Strategie bude vůči všem dopravním oborům zaujímat vyrovnaný přístup. Klíčovým úkolem je dlouhodobá udržitelnost dopravního rozvoje, nicméně dosažení udržitelnosti nemůže ignorovat aktuální reálné problémy na současné dopravní síti. „Superstrategie“ bude podkladem pro nový program infrastrukturních projektů nabízejících společnosti nejvyšší přidanou hodnotu a nastavující rovnováhu mezi krátkodobými a dlouhodobými cíli. Tento infrastrukturální program (přehled konkrétních dopravních staveb) bude i dále zpřesňován.

2. Dopravní politika, možnosti plánování

Zpracování nové „Superstrategie“ je nutno zasadit do kontextu zajištění celé řady potřeb:

- zajištění **integrovaných vnitrostátních veřejných dopravních služeb** – v **železniční, silniční, vodní i letecké dopravě**
- zajištění kvalitních služeb systému **osobní městské dopravy** a efektivní míry **integrovaných regionálních služeb**
- zajištění **obslužnosti hlavních průmyslových oblastí**
- **soulad** při dosahování strategických regionálních cílů s **politikou EU**
- dodržování požadavků **environmentálních politik ČR a EU**
- naplňování **energetické politiky ČR** - zvýšení účinnosti pohonných jednotek a zavádění **alternativních pohonů** (např. CNG, elektro, hybridy)
- zajištění efektivního **systému infrastruktury pro leteckou dopravu** se zapojením **soukromého sektoru ve větší míře**, než je tomu nyní
- podpora rozvoje terminálů **intermodální dopravy s logistickými centry**, která napomůže zapojit jak stávající tuzemské společnosti, tak i nové zahraniční společnosti do mezinárodních přepravních proudů. **Geografická poloha České republiky** nabízí **dobré předpoklady** pro rozvoj tohoto odvětví,
- usnadnění používání nových technologií [inteligentní (proměnlivá) cenotvorba u silnic, ERTMS u železnic].
- Ministerstvo dopravy pokládá za svou prioritu přípravit a udržovat multimodální dopravní model. Tento bude zpracován v rámci projektu „Dopravní sektorové strategie, 2. fáze – Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI II).

„Superstrategie“ se zabývá jak problematikou dopravní infrastruktury, tak i související otázkou organizace dopravního sektoru (jednotlivých organizací). Všechny kroky musí striktně podléhat pravidlům EU. Předpokládá se dokončení procesu transformace železničního sektoru vytvořením „**živé**“ **řízené dopravní cesty** (převodem zaměstnanců řídicích provoz z ČD, a. s., do SŽDC, s. o.) včetně dokončení **převodu majetku souvisejícího s dopravní infrastrukturou** a budou připraveny podmínky pro případný vznik holdingového uspořádání. V rámci realizovaného projektu „Model financování dopravní infrastruktury budou prověřeny též možnosti zvýšení efektivity fungování ostatních resortních organizací (ŘSD, SŽDC, SFDI).

Osobní doprava – předpokládá se zkvalitnění **nabídky veřejné dopravy**; cílem je vzájemná symbióza s individuální automobilovou dopravou realizovaná přes dostatečné parkovací plochy u dopravních terminálů – tímto způsobem veřejná doprava získává nové zákazníky. Tímto krokem lze čelit nedostatečné kapacitě silniční sítě v hustě osídlených oblastech. Veřejná hromadná doprava osob se v žádném vyspělém státě **neobejde bez příspěvků z veřejných zdrojů**. Smlouvy veřejných službách jsou uzavírány v případech, kdy není možno zajistit požadovanou obsluhu území na komerčním základě a kde je provozování veřejné dopravy ve veřejném zájmu. Pokud by nebyla veřejná doprava provozována v dostatečném rozsahu, vedlo by to nutně k výraznému zvýšení nároků na individuální dopravu, což by se projevilo negativními důsledky v oblasti životního prostředí, bezpečnosti a ekonomických ztrát ze vzniku dopravních kolon.

Výkony individuální dopravy mezi roky 2000 a 2008 vzrostly o 13 %, výkony veřejné dopravy (vč. MHD) o 14 %. V celostátním měřítku se hromadná doprava podílí na celkových výkonech 37 %. Ve velkých městech, kde jsou dopravní problémy největší, je poměr ve prospěch hromadné dopravy ještě příznivější (Praha – 57 %). Jednou z podmínek zachování **podílů veřejné dopravy** je pokračování v budování kvalitní infrastruktury, efektivní dopravní řešení, využívající plně možností intermodality infrastruktury a rozšiřování integrovaných dopravních systémů (IDS) založených na integraci jízdních řádů jednotlivých druhů dopravy a na tarifní integraci. V této souvislosti je pro výhledové zkapacitnění v oblasti velkých měst potřebné zachovat, resp. stanovit, územní ochranu, která v budoucnu umožní další zkapacitnění pro segregaci železniční dálkové a regionální dopravy na odlišnou infrastrukturu.

Železniční doprava by měla v systému veřejné dopravy plnit funkci páteře systému (dálková doprava, městská a příměstská doprava a páteřní regionální doprava). Není vhodná a efektivní při plošné obsluze území a tuto funkci by měla plnit jen omezeně v odůvodněných případech. **Autobusová doprava by měla plnit funkci návazné dopravy na páteřní systémy a zajistit plošnou obsluhu území často malými autobusy vykazujícími nižší provozní náklady.** Dále by měla doplňovat páteřní systémy tam, kde není dostatečně rozvinuta kolejová infrastruktura. Snahou je přenést funkční integrované dopravní systémy po vzoru Jihomoravského kraje i do dalších regionů ČR

Důležitou oblastí je rovněž **otevírání trhu v železniční dopravě.** Vzhledem k očekávané vyšší efektivitě otevřeného trhu veřejných služeb předpokládá MD tento trh otevřít. Předpokladem je vypsání nabídkového řízení na 5 až 15 % výkonů ročně, a to do výše až 75 % objednávaného rozsahu výkonů v dálkové dopravě do roku 2019. Kromě toho mohou být nejvýznamnější směry ve vnitrostátní dopravě (např. rychlé spojení v relaci Praha – Ostrava) vhodné **pro úplné otevření trhu** a spoje mohou **být provozovány různými dopravci** na komerční bázi bez intervence z veřejných rozpočtů. Proto bude sledována i tato možnost. Omezení otevření trhu veřejných služeb v dálkové dopravě na 75 % platí jen po dobu účinnosti současně uzavřené smlouvy s ČD, a.s., která je uzavřena do konce platnosti jízdního řádu 2018/2019. Při veřejné objednávce přepravních výkonů by měly být zohledněny ekologické parametry nasazovaných vozidel.

Nákladní doprava - cílem je uplatnit evropský princip komodality, který sleduje optimální využití druhů dopravy samostatně nebo v jejich kombinaci. Vedle nezastupitelné úlohy silniční nákladní dopravy se předpokládá využívání **volných kapacit v dopravě železniční a vodní.**

Nové úvahy jsou také spojené s **budoucností ČD Cargo, a. s.,** v němž je stát v současné době majoritním akcionářem prostřednictvím ČD, a. s., a má proto zájem zachovat jeho současné postavení čtvrtého největšího železničního dopravce v Evropě s ohledem na realizované přepravní výkony. **Vývoj evropského železničního prostředí prohlubuje trend vytváření nadnárodních společností a strategických partnerství.** ČD Cargo čelí dlouhodobému trendu poklesu objemu přepraveného zboží, dlouhodobě se proto může rozvíjet pouze tehdy, pokud si zachová **určitou míru kritické velikosti.** Zejména s ohledem na geografickou polohu ČR budou analyzovány např. možnosti joint ventures s provozovateli z jiných států, což může vytvořit pákový efekt pro ekonomicky životaschopné podnikání. Pro ČD Cargo, a. s., bude nutno hledat dostatečně silného strategického nadnárodního partnera v oblasti železniční, silniční, letecké nebo námořní dopravy s logistickým zázemím a možným expanzním potenciálem do Polska nebo Slovenska (příklad modelu viz Deutsche Bahn Schenker). Všechny aktivity státu týkající se železnice musí odpovídat pravidlům EU.

Pokud má ČR udržet krok s vyspělými státy a zajistit optimální využití investic do

železniční a vodní infrastruktury, musí zajistit podporu vzniku **sítě veřejných logistických center (VLC)** a terminálů kombinované dopravy, jako propojovacích uzlů mezi sítěmi jednotlivých druhů dopravy, a to prostřednictvím veřejných rozpočtů. Stát nebude přebírat odpovědnost za podnikání, ale bez intervence se uvažované projekty neprosadí. Podporovány budou jen **životaschopné projekty nevyžadující provozní podporu**.

Zvláštní pozornost je nutno věnovat **snížení negativních dopadů tranzitní dopravy** a souvisejícím infrastrukturním potřebám. Tranzitní doprava jen málo přispívá přímo státu, přes který prochází. Proto se poskytuje finanční podpora EU z důvodu snížení zátěže na státní rozpočet. Nejen tranzitní, ale i vnitrostátní doprava by měla platit spravedlivý příspěvek na náklady, které vyvolává. Podle současných pravidel EU nelze do mýtného systému zohlednit externí náklady a náklady související s dopravními kolonami. To znamená, že uživatelé (jak místní, tak tranzitní) nehradí náklady v plné výši. V současnosti se připravuje úprava pravidel EU⁵ s cílem usnadnit zahrnutí externích nákladů. Po schválení tohoto opatření by měl být český systém co nejdříve upraven příslušným způsobem. Opatření k omezení tranzitní dopravy (viz Švýcarsko v minulosti) jsou podle evropského práva považována za diskriminační. Tranzitní doprava však pro příslušný stát nemusí být jen ztrátová, zejména pokud je možno vytvořit přidanou hodnotu ve formě logistických služeb. Tato situace je reflektována podporou multimodality dopravy – mimo jiné podpora rozvoje VLC.

Tarifní politika - tvorba ceny za použití dopravní cesty u všech druhů dopravy podle principu „uživatel a znečišťovatel platí“ představuje jeden z důležitých nástrojů k dosažení cílů dopravní politiky. Výkonové zpoplatnění postupně také zahrne internalizaci externích nákladů, a to v souladu se schvalováním pravidel v EU. **Výkonové zpoplatnění** musí být realizováno za použití takové technologie výběru, jejíž provozní náklady budou ve srovnání s vybranou částkou akceptovatelné. Navýšení poplatků za silniční dopravu se v „Superstrategii“ objevuje především nejen z důvodu zvýšení finančních zdrojů na realizaci nových investic, ale i za účelem regulace a podpory přesunu nákladní dopravy na železnici.

- **poplatky za mýtné vzrostou** o 25 % v roce 2011 a rovněž o 25 % v roce 2012 (vyjma vozidel splňujících emisní normu EURO V, snížení mýta se předpokládá pro autobusy od 3Q/2011).
- od roku 2012 bude zavedena DPH z mýtného za účelem navýšení a stabilizace příjmové stránky SFDI. Toto opatření si vyžádá příslušné legislativní úpravy.
- předpokládá se, že v průběhu roku 2012 bude výběr mýtného pro nákladní automobily nad 3,5 tuny rozšířen na silnice I. třídy a rovněž na vybrané silnice II. a III. třídy mimo rezidenční oblasti (regulační charakter). Toto opatření si vyžádá příslušné legislativní úpravy.
- zhodnoceny budou možnosti uplatnění výkonového zpoplatnění osobních vozidel do 3,5 tuny na dálnicích a rychlostních silnicích (především s ohledem na pravidla spolufinancování EU). V případě, že by tento krok ohrozil možnost maximálního využití prostředků z fondů EU, bude zachováno časové zpoplatnění.

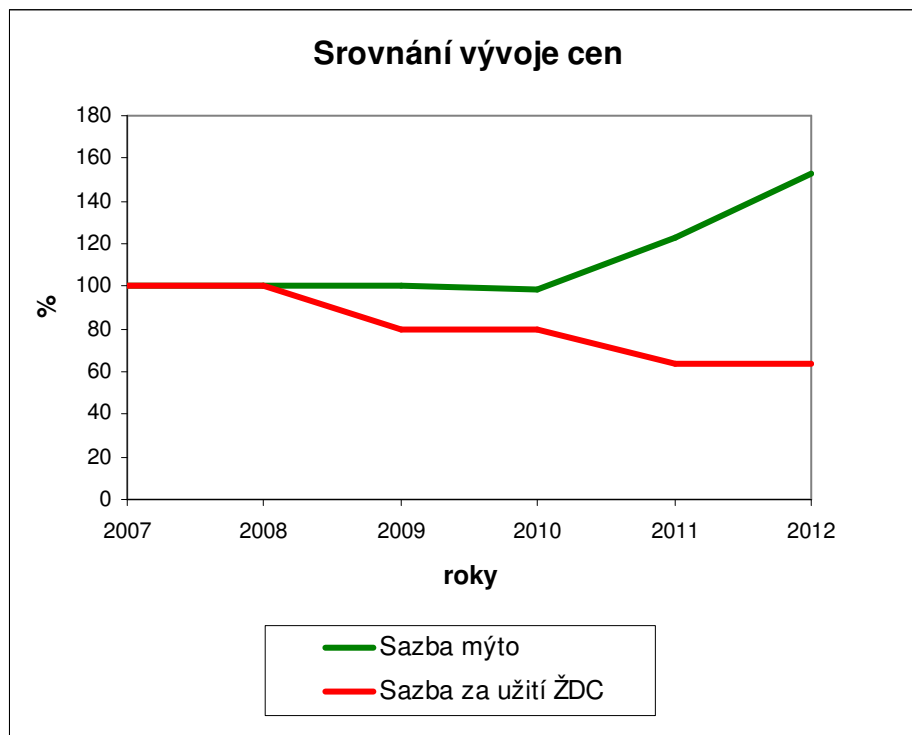
V rámci **železniční nákladní dopravy** dojde ke snížení současných poplatků za použití dopravní cesty tak, aby se přeprava zboží v klíčových dálkových relacích stala konkurenceschopnou, a to nejen ve vztahu k silniční dopravě, ale i k železniční dopravě v okolních státech. Viz přílohy č. 9 a č. 10.

Stát má jednoznačný zájem podpořit využívání železniční dopravy v nákladní dopravě, což se snaží ovlivnit mimo jiné i vyšší ceny za používání dopravní infrastruktury. Relativní

⁵ Tento návrh se připravuje a pravděpodobně bude schválen v průběhu několika příštích měsíců.

srovnání vývoje cen za použití železniční dopravní cesty a výše výkonového zpoplatnění silniční nákladní dopravy ukazuje graf č.2.

Graf č. 2: Srovnání vývoje cen



V rámci **vodní dopravy** je v úvahách o zpoplatnění nutno zohlednit fakt, že technická zařízení na vodních tocích, která slouží vodní dopravě, jsou zároveň také určena pro vodohospodářské a energetické účely, a hrají svoji roli v omezování dopadů povodní nebo naopak v obdobích sucha. Proto se s výkonovým zpoplatněním ve vodní dopravě ani do budoucna nepočítá.

Důležitou úlohu v „Superstrategii“ hraje také **bezpečnost silniční dopravy**, která bude zohledněna v novém přístupu v rámci BESIP a v jeho klíčovém dokumentu Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. V případě silniční dopravy existuje snaha o radikální snížení počtu dopravních nehod a jejich následků. V rámci bezpečnosti silniční infrastruktury se klade důraz na odstranění nedostatků infrastruktury ovlivňujících dopravu, zlepšení současných průtahů a především **výstavba obchvatů obcí** a také na zvyšování bezpečnosti na **železničních přejezdech**.

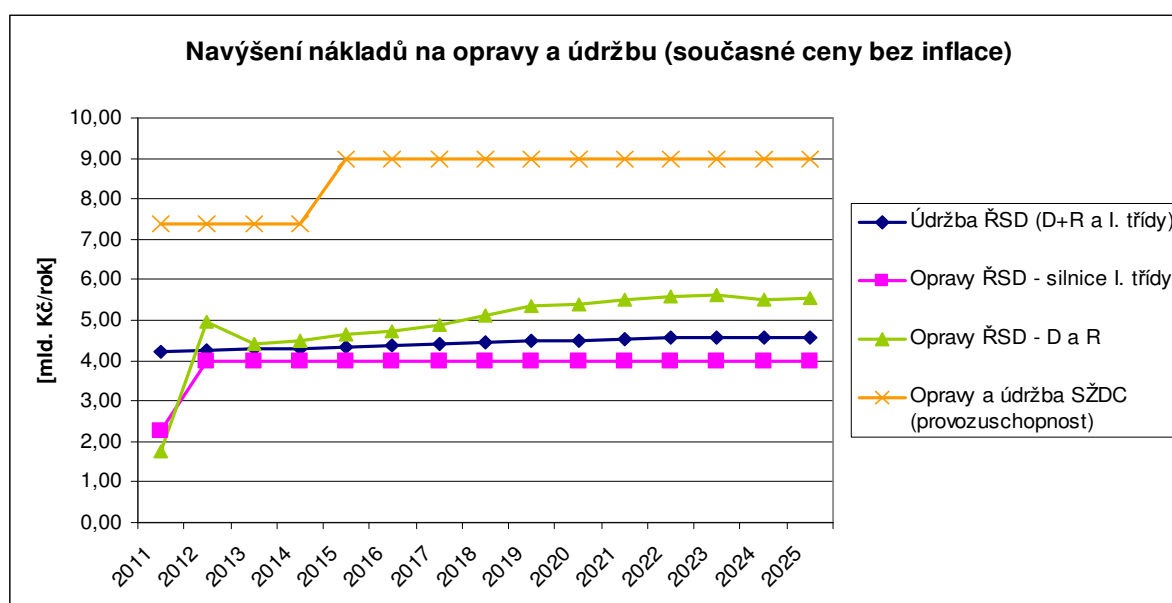
3. Dopravní infrastruktura, její priority

Pro rozvoj dopravní infrastruktury jsou sledovány následující priority:

- zajištění správné a dostatečné kvality údržby
- zdrojově zajištěná investiční výstavba a modernizace
- vybavení infrastruktury moderními technologiemi

Zajištění správné a dostatečné kvality údržby. Z dosud provedených analýz vyplynula nutnost významného navýšení částek na údržbu, resp. opravy již vybudované infrastruktury. Tato nutnost plyne z **dlouhodobé podudržovanosti sítě**, která při současné alokaci prostředků dále degraduje.

Graf č. 3 : Navýšení nákladů na opravy a údržbu



Z uvedeného grafu je zjevné **navýšení prostředků na opravy silniční sítě mezi roky 2011 a 2012 o více než 100%**. V roce 2015 je patrný předpokládaný **výrazný nárůst prostředků na opravy železniční sítě**. Toto navýšení prostředků je realizováno na úkor rozsahu nové výstavby. MD nicméně považuje za podstatné, nezhoršovat dále stav podudržovanosti dopravní infrastruktury a **neprohlubovat infrastrukturní deficit**.

Nedostatky infrastruktury byly v minulosti řešeny lehkou údržbou místo komplexní rekonstrukce. Pokračování tohoto trendu by mohlo mít v budoucnosti vážné následky. S ohledem na nutnost zajištění kvalitní údržby bude potřebné zavést systém provádění **podrobnějšího pravidelného sledování stavu** komunikací (pasport) a **zpracování komplexního plánu zajištění údržby silniční sítě**. Jednou z možností je využití systému PPP - nalezení partnera pro efektivnější zajištění údržby a oprav. Prověřena bude také efektivita využití a rozsahu Středisek správy a údržby dálnic (SSÚD), resp. rychlostních silnic (SSÚRS). Predikovaná potřeba výdajů na údržbu a opravy je uvedena v tabulce financování – příloha č.3. Výše těchto výdajů roste v závislosti na rozvoji silniční sítě. Údaje ve finančním modelu reflektují předání zodpovědnosti za provoz, údržbu a opravy dálnice D1 v úseku Mirošovice – Kývalka koncesionáři – patrný pokles veřejných výdajů na údržbu a opravy.

Zdrojově zajištěná investiční výstavba a modernizace. V silniční infrastruktuře bude dána přednost výstavbě komunikací plnicích primárně funkci obchvatů sídel. Tím dojde

ke zlepšení životního prostředí a veřejného zdraví v obcích nadměrně zatěžovaných silniční dopravou. Tento přístup bude zvolen v krátkodobém až střednědobém horizontu.

V případě **železniční dopravy** je klíčové řešení stávajících problémů v **hustě obydlených oblastech**, které umožní větší rozvoj a širší integrování železnice do dopravního systému. Sekundárním přínosem tohoto opatření je zvětšení kapacity pro trasy dálkové dopravy. Optimalizovány budou některé tratě za účelem zvýšení kapacity pro nákladní dopravu.

Prioritizace investičních akcí ve vztahu k disponibilním prostředkům

V rámci návrhu strategie výstavby a zařazování dílčích dopravních staveb k realizaci bylo intenzivně komunikováno se zástupci jednotlivých krajů. Jejich priority byly v maximálním možném rozsahu s ohledem na disponibilní finanční prostředky do roku 2025 zohledněny. Finanční model, predikující příjmy a výdaje, je uveden v příloze č.3. Jednotlivé akce, které mohou být při těchto omezených finančních prostředcích realizovány, jsou uvedeny v mapách (příloha č. 4) a tabulkách (příloha č. 5).

Uvedené seznamy dopravních staveb nejsou konečné. Mapy v příloze slouží pouze pro ilustraci a může docházet k jejich změnám. Priority budou následně zhodnoceny v rámci multikriteriální analýzy (viz. příloha č.6), jejíž principy jsou uvedeny v příloze č.6 a budou dále zpřesňovány. **Plány mohou být a patrně budou ovlivněny postojem vlády k tomuto dokumentu.**

Rozdělení finančních zdrojů pro realizaci uvedených investic předpokládá provedení realokace části finančních prostředků v Operačním programu doprava 2007 – 2013 - převod ze železniční na silniční síť ve výši cca 9 miliard Kč. Na základě intenzivních konzultací bylo vyhodnoceno, že vyšší socio-ekonomické benefity přinese přednostní řešení hlavních současných dopravních problémů, zejména v silniční dopravě (realizace obchvatů sídel) a odsunutí realizace některých železničních staveb na pozdější dobu. **Tento přístup bude nutno projednat s Evropskou komisí, která má pravomoc přesun schválit nebo zamítnout.** Teprve v další fázi bude investiční politika zaměřena na zkvalitnění železniční infrastruktury s cílem převést část přeprav ze silniční dopravy na železniční. Snížením počtu dopravních kolon tak dojde k významnému zlepšení životního prostředí a veřejného zdraví, zejména v centrech obcí významně zatížených silniční dopravou.

Vybavení infrastruktury moderními technologiemi. Nezbytnou součástí dopravní infrastruktury všech druhů dopravy jsou moderní technologie inteligentních dopravních systémů (ITS). Ty umožní optimalizovat kapacitu infrastruktury, zvýšit bezpečnost provozu, snížit negativní vlivy dopravního provozu na životní prostředí a veřejné zdraví, zefektivnit provoz a zajistit interoperabilitu provozu v rámci celého evropského kontinentu. ITS rovněž umožní zvýšit kvalitu poskytovaných služeb v dopravě. Bude vytvořena komplexní strategie použití technologie ITS v ČR včetně návrhu veřejně dostupné národní architektury, jejímž cílem bude, v souladu s příslušnou legislativou EU⁶, zamezit vytváření vzájemně nekompatibilních řešení a roztříštěnosti jednotlivých systémů a aplikací ITS na lokální, regionální, národní nebo evropské úrovni.

Silniční doprava je nezastupitelná zejména pro zajištění plošné obsluhy území, zajištění svozu a rozvozu u multimodálních přeprav. V případě dálkových přeprav jde zejména o případy, kde nemůže být z geografických a ekonomických důvodů konkurenceschopná železniční a vodní doprava. Dlouhodobým cílem proto v rámci „Superstrategie“ je dokončení sítě dálnic a rychlostních silnic, které slouží ČR a zajišťují

⁶ Směrnice 2010/40 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy

spojení se sousedními státy (prostřednictvím koncepce transevropské dopravní sítě). Zjevný nedostatek finančních prostředků pro dostavbu páteřní sítě (definované usnesením vlády č. 741/1999 Sb.) do roku 2025 vyžaduje přehodnocení přístupu k plánování a přípravě staveb dopravní infrastruktury. Bude pokračováno v krocích, které umožní úsporu finančních prostředků. K prioritním významným silničním projektům patří:

- dokončení rozestavěných akcí (D8, D3, R6 Karlovy Vary – Cheb, D1 do Polska, R7 k napojení průmyslové zóny Žatec - Triangle směrem do Německa, obchvaty silnic I. třídy)
- řešení hlavních kapacitních problémů na transevropské silniční síti, příprava další výstavby prioritních tahů (D3 na území Jihočeského kraje, R35 Hradec Králové – Mohelnice, Silniční okruh kolem Prahy, D11/R11 – nová trasa do Polska, rekonstrukce D1)
- napojení regionů a výstavba obchvatů sídel (obchvaty sídel v trase R4, R6, R49, R52, R55, I/11 v okolí Třince, R48 obchvat Frýdku – Místku, I/44 a další obchvaty na nadměrně zatížených silnicích I. třídy).

Největší nedostatky silniční sítě lze dokumentovat na příkladech, které představují pro českou ekonomiku a vyrovnaný regionální rozvoj klíčová spojení:

- **Praha – České Budějovice** - disponuje pouze fragmenty dálnice, současná silnice I. třídy kapacitně nevyhovuje, což se projevuje velkými časovými a ekonomickými ztrátami, malou atraktivitou jižních Čech pro investory.
- **Hradec Králové – Mohelnice** – chybějící paralelní propojení dálničního typu mezi Čechy a Moravou vede k nadměrné zátěži páteřní dálnice D1, dochází k prodlužování jízdních dob a je vysoký rozvojový potenciál v okolí trasy nemůže být plně využit.
- **Praha – Karlovy Vary** - rovněž s částečným propojením komunikací dálničního typu, nekvalitní spojení po silnici I. třídy znemožňuje rozvoj regionu, který je strukturálně postižený a celkově ekonomicky slabý, nedostatečná možnost využít potenciál cestovního ruchu.
- Nedostatečné spojení do regionů **Horní Rakousy, střední a severní Slovensko** a do **západní části česko-polských státních hranic**.

Železniční doprava musí hrát významnou úlohu zejména v nákladní dopravě v případě silných přepravních proudů na dlouhé a střední vzdálenosti, v případě silných přepravních proudů v rychlé osobní dálkové dopravě a jako páteřní systém městské, příměstské a regionální dopravy. K prioritám pro železniční infrastrukturu patří:

- dokončení III. a IV. tranzitního železničního koridoru, včetně uzlů a dokončení modernizace uzlů na I. a II. železničním koridoru
- postupná modernizace městských a příměstských tratí v souvislosti s rozvojem integrované dopravy, *vymezené modernizační kroky směřující k úpravě infrastruktury před uzavřením smluv o veřejných službách s dlouhodobým plněním (10-15 let)*.
- modernizace trati Děčín-Prostřední Žleb – Lysá n/L – Kolín, včetně vybudování systému ERTMS/ETCS, vzhledem k očekávanému rozvoji především nákladní dopravy,
- Vybavení vybraných tratí, které jsou součástí evropského železničního systému, moderními systémy řízení dopravy (ERTMS)
- další důležité trasy navazující na modernizované koridory (Plzeň - Česká Kubice – státní hranice, Brno – Přerov, zahájení přípravy nové vysokorychlostní trati v úseku Drážďany –

Ústí n/L - Praha – Brno a modernizované tratě Praha – Liberec – Polsko / realizace v dlouhodobém horizontu po roce 2025).

Nedostatky současné železniční sítě lze demonstrovat na následujících příkladech:

- vůči silniční dopravě je v současnosti z důvodů nedostatečné infrastruktury **zcela nekonkurenceschopné železniční spojení Prahy s krajskými městy Liberec, Karlovy Vary, Jihlava**, částečně nekonkurenceschopné je spojení **z Prahy do Brna, Plzně a Hradce Králové**. Nedostatečné je rovněž **spojení do Českých Budějovic**. Z Brna jsou v rámci Moravy nekonkurenceschopná spojení se všemi krajskými městy – s Ostravou, Olomoucí, Zlínem i Jihlavou,
- kapacitně a rychlostně jsou v současnosti nedostatečná železniční spojení do Bavorska, Horních Rakous a západní poloviny česko-polských státních hranic. Kapacitně nedostatečné bude v nastávajících obdobích i přeshraniční spojení Děčín – Dresden,
- v případě silných příměstských vztahů zcela nevyhovuje železniční spojení **Prahy** se třemi největšími městy Středočeského kraje – s **Kladnem, Mladou Boleslaví a Příbramí**. V případě **Brna** musela být z kapacitních důvodů zrušena příměstská doprava do **Vyškova**. K dalším příkladům nedostatečné infrastruktury pro příměstskou dopravu patří tratě Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, Liberec – Jablonec n/N – Tanvald, Otrokovice – Zlín – Vizovice a další.

Ukázkové porovnání jízdních dob mezi Prahou a krajskými městy, resp. mezi Brnem a krajskými městy je uvedeno v příloze č.11.

Na druhou stranu železniční síť obsahuje řadu tratí, které jsou z historických důvodů velmi obtížně využitelné, a je proto třeba řešit jejich další budoucnost. V současnosti bylo zahájeno správní řízení ve věci zrušení několika tratí. U tratí, u kterých byl následně zaznamenán nesouhlas s jejich rušením, popř. zájem o jejich provozování nebo koupi bude následujícím krokem nabídka odprodeje těchto tratí jiným zájemcům k dalšímu provozování a správě bez účasti veřejných rozpočtů. Proces byl zahájen u tratí **Aš - Aš státní hranice, Broumov - Otovice zastávka, Bruntál - Malá Morávka, Čelákovice – Mochov, Čejč - Uhřetice u Kyjova, Čížkovice – Obrnice, Hevlín - Hrušovany nad Jevišovkou, Královec – Žacléř, Kralovice – Mladotice, Krásný Jez - Loket předměstí a Libochovice – Račíněves**.

Vodní doprava je jedním z nejekologičtějších způsobů dopravy na dlouhé vzdálenosti, která je velmi kapacitní a levná. V případě ČR je pro tento účel vhodné především Labe, jehož splavnost musí být zajištěna po maximální počet dní v roce. Fakt, že splavné toky neslouží pouze dopravě, otevírá cestu pro možnost využití zdrojů napříč více resorty (např. Ministerstvo zemědělství). Vodní doprava si vyžaduje také napojení na veřejná logistická centra a přístavy, kde je umožněna vzájemná překládka zboží. Infrastruktura vodní dopravy v ČR zatím nespĺňuje parametry mezinárodních úmluv (AGN) a nároky na efektivní provoz. Prioritami proto jsou:

- výstavba **plavebního stupně Děčín** na Labsko-vltavské vodní cestě; budou prověřeny možnosti využití financování z veřejných i soukromých zdrojů (PPP),
- realizace **plavebního stupně Přelouč** (prodloužení splavnosti vodní cesty po Labi do Pardubic a spojení do přístavu Pardubice).
- úkolem do dalšího období zůstává prověřit proveditelnost a finanční návratnost budoucího možného propojení ostravské aglomerace vodní cestou s Odrou v Polsku (přeprava energetických surovin z jiných teritorií) a propojení Břeclavi nebo Hodonína vodní cestou s Dunajem (rovněž přeprava energetických surovin z jiných teritorií).

Letecká doprava je klíčová a nezastupitelná v rychlé dopravě na dlouhé vzdálenosti i v rámci Evropy a je samozřejmou podmínkou globálního obchodu. Kvalitní letištní infrastruktura představuje zásadní faktor podnikatelského prostředí a konkurenceschopnosti. Česká republika je díky své lákavé geografické pozici státem s velkým rozvojovým potenciálem, významným příjemcem zahraničních investic a atraktivní turistickou destinací. Z těchto důvodů je očekáván nadprůměrný růst poptávky po leteckých službách v budoucím období. Za tímto účelem je nutné zajistit komerčně úspěšné samofinancování posílením pozice letiště Praha Ruzyně v evropském i světovém kontextu. Hlavní prioritou je vybudovat paralelní vzletovou a přistávací dráhu, rozšířit terminály pro cestující, zajistit rychlé spojení tohoto letiště s centrem města - napojení na kolejovou dopravu. Cílem je posílení role českých leteckých společností v mezinárodní evropské konkurenci formou těsnější spolupráce ČSA, a.,s., se spol. Letiště Praha, a.,s., v podobě holdingové struktury a současnou spoluprací leteckých a železničních dopravců při uspokojování požadavků cestujících.

Multikriteriální analýza: Česká republika dosud nedisponuje podrobným materiálem, který by ve střednědobém a dlouhodobém horizontu sofistikovaně plánoval rozvoj dopravní infrastruktury. Důležitým krokem takového procesu je správné vyhodnocení důležitosti staveb dopravní infrastruktury a jejich přidané hodnoty. Proto je navrženo metodou multikriteriálního (vícekriteriálního) hodnocení navrhované stavby vyhodnotit. Zjednodušená metodika takového hodnocení je stručně popsána v příloze č. 6. Vyhodnocení staveb dopravní infrastruktury bude provedeno ve spolupráci s resorty místního rozvoje a životního prostředí.

4. Financování dopravní infrastruktury do roku 2025

Ministerstvo dopravy a Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) vypracovaly společně finanční model příjmů a výdajů pro období do roku 2025. Model pracuje s externími zdroji financování, zejména pak s fondy EU.

Plánované zdroje (odhad):

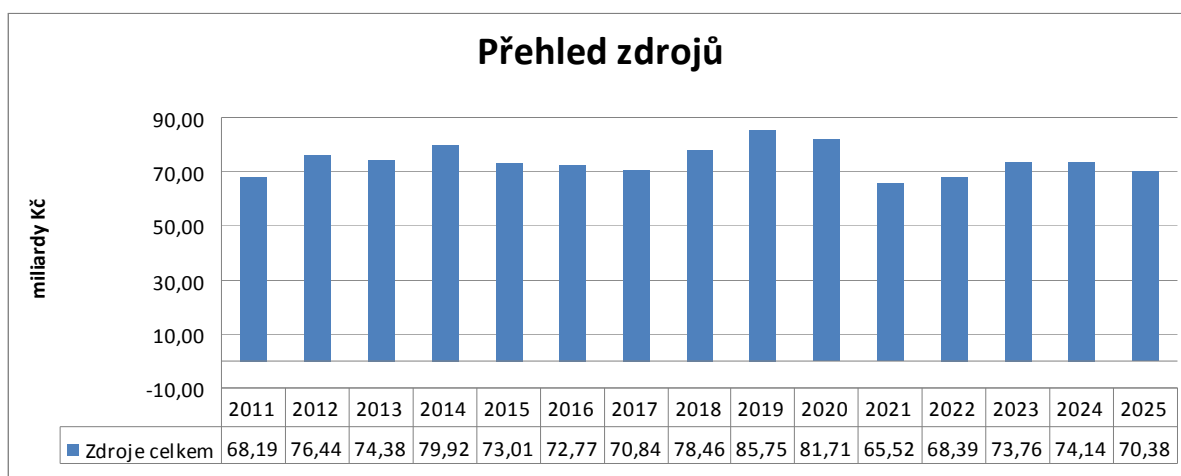
Jedná se zejména o:

- poplatky dle využití a časové poplatky
 - osobní vozidla do 3,5 tuny na dálnicích a rychlostních silnicích - časové poplatky do 2016 včetně. Bude prověřena výhodnost ponechání časového zpoplatnění osobních automobilů, především z důvodů možnosti maximálního využití prostředků z fondů EU
 - osobní vozidla do 3,5 tuny na I. tř. – nepředpokládá se výkonové zpoplatnění
 - poplatky za využití u nákladní dopravy nad 3,5 tuny, zvýšení v roce 2011 a 2012 o 25 % každý rok (mimo vozidel emisní třídy EURO V a vyšší), tedy cca 2,6 miliardy Kč, zavedení DPH na mýtné od roku 2012 - zvýšení příjmu cca o 1,4 miliardy Kč
 - nákladní vozidla nad 3,5 tuny, výkonové zpoplatnění za využití silnic I. třídy v průběhu roku 2012
 - případné příjmy z poplatků za externí náklady
- daně – žádné podstatné změny, pouze navýšení dle inflace
- podpora ze státního rozpočtu – částka 20,6 miliardy Kč/ročně (přislíbeno Ministerstvem financí pro roky 2012 a 2013 v nominálních hodnotách) zůstává beze změny pro celé

období do roku 2025 (v následujících letech je nutné počítat s navyšováním částky dle inflace). **Dodržení těchto částek je nezbytné z důvodu možného spolufinancování vnitrostátního podílu na akcích EU po roce 2014** - „Operační program doprava 2“ a „Operační program doprava 3“

- „Operační program doprava 2“ – 2014 - 2020: předpokládaná částka 113,65 miliard Kč.
- „Operační program doprava 3“ – 2021 – 2027 se pro léta 2021 - 2025 předpokládá částka cca 45,85 miliard Kč.
- kromě 20 miliard Kč na financování Operačního programu Doprava 2007 - 2013 není ve finančním modelu počítáno s žádnými novými úvěry ani dluhopisy.

Graf č. 4: Přehled zdrojů



Plánované výdaje (odhad):

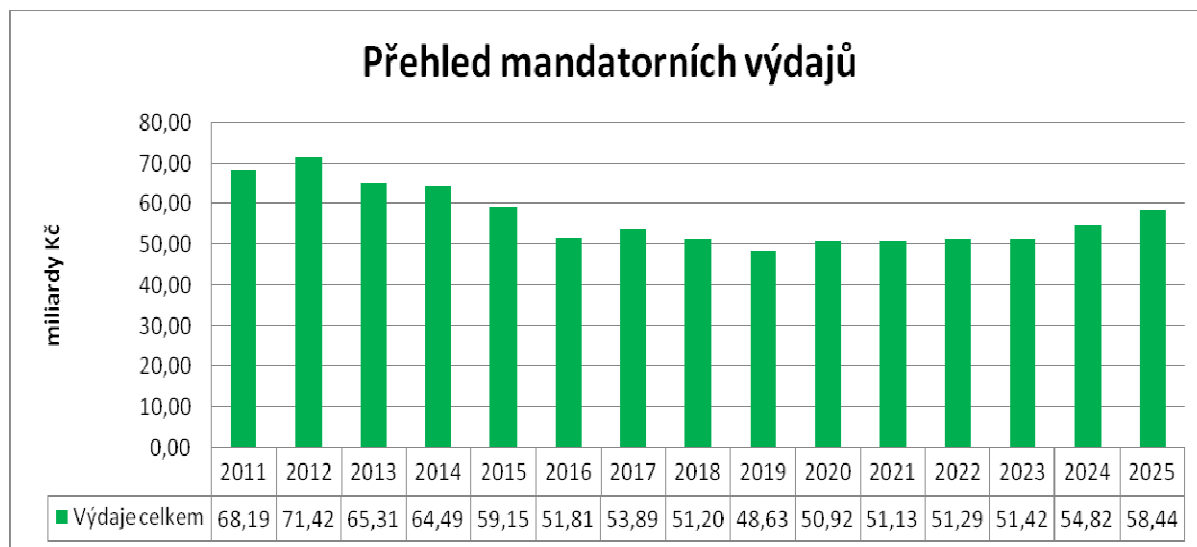
Jedná se zejména o:

- příjmy z poplatků za využití dálnic a rychlostních silnic budou využity primárně na **platby za projekty PPP**
- výdaje na opravy a údržbu:
 - náklady na opravy dálnic a rychlostních silnic jsou vypočteny na základě předpokládané délky sítě s odhadovanými výdaji ve výši přibližně 4 milionů Kč/rok/km. Zvýšení o více než 100 % ve srovnání se stávajícím stavem
 - financování nezbytné na opravy silnic I. třídy (Ředitelství silnic a dálnic) bylo odvozeno z historického modelu údržby (rok 2003) s cílem zabránit degradaci současné sítě
 - náklady na údržbu vycházejí z částek rozpočtovaných pro rok 2011 a navyšují se inflačně a vlivem nárůstu sítě dle počtu km (nutné počítat s navyšováním částky dle inflace)
 - náklady na opravy a údržbu potřebné pro železnici (Správa železniční dopravní cesty, s.o.) byly navýšeny od roku 2015
- provozní náklady ŘSD a SŽDC byly stabilizovány na původních úrovních (SŽDC - mírný pokles od roku 2015),
- model zahrnuje také financování přezávkování ve vztahu k Operačnímu programu Doprava pro léta 2007 - 2013 v celkové částce 13 miliard Kč a výdaje související s

vypořádáním rozdílů směnných kurzů ve výši 11,13 miliard Kč (předpokládané posilování české koruny minimálně do roku 2013),

- finanční prostředky na rozestavené akce a ostatní výdaje (např. ŘVC, TSK, OMI).

Graf č. 5: Přehled mandatorních výdajů

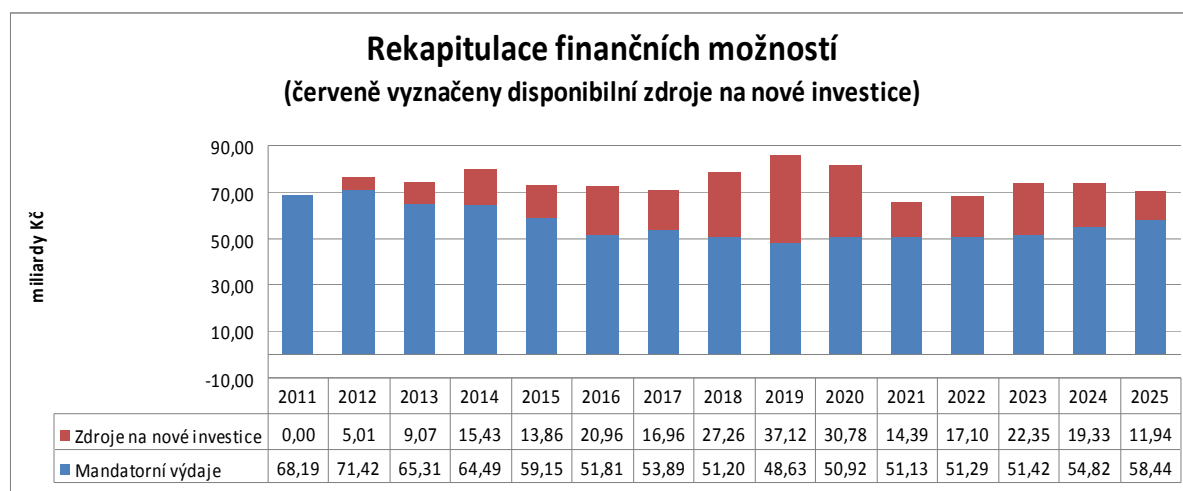


Důležité závěry:

Téměř veškeré **dostupné finanční prostředky na investice** v období let **2014 - 2020 představují programy EU**, volné vnitrostátní zdroje tedy budou využity téměř výhradně na spolufinancování zdrojů z EU. Tato situace znamená, že plánování investic bude muset přísně sledovat cíle a pravidla EU. Důsledkem jsou zejména níže uvedené závěry:

1. Bude nezbytné vypracovat dokument „**Dopravní sektorové strategie, 2. fáze – Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI II)**“ dle požadavků EU, včetně provedení posouzení SEA. Jedná se o nezbytný podklad pro nový operační program pro dopravu na roky 2014-2020.
2. Bude nezbytné **vyjednat nový operační program** pro ulehčení financování také mimo síť TEN-T.
3. Minimalizace **financování takových projektů**, které nejsou z hlediska EU akceptovatelné.

Graf č. 6: Rekapitulace finančních možností



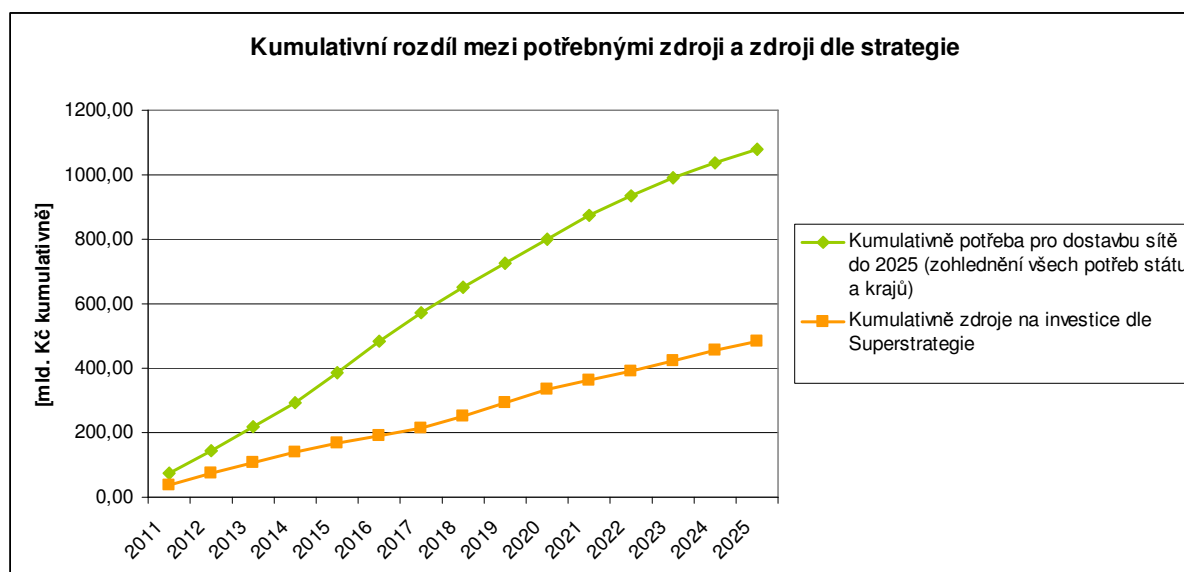
K další práci na alokaci dostupných zdrojů na jednotlivé investiční projekty bylo využito následujícího předpokládaného rozdělení programů EU:

- **50 % zdrojů** je určených na investice do **silniční infrastruktury**, z toho 80 % na síť TEN-T (finanční úvahy nerozlišují mezi **základní** a **globální sítí**⁷),
- **50 % zdrojů** je určených na investice do **železniční infrastruktury**, z toho většina na síť TEN-T (finanční úvahy nerozlišují mezi **základní** a **globální sítí**). Železniční infrastruktura tímto přístupem fakticky získává větší objem zdrojů, protože na rozdíl od ŘSD nehradí SŽDC, s.o. z příspěvků DPH.

Na základě zohlednění výsledků multikriteriální analýzy bude při dopracování dokumentu zohledněno případné přerozdělení těchto prostředků i ve vztahu k vodní dopravě. Aktuální finanční model počítá pro vodní dopravu s výdajovým rámcem pouze z národních zdrojů.

⁷ TEN-T: Trans European Network – Transport. Základní síť TEN-T (z anglického originálu Core network) - dle připravované metodiky EU pro síť TEN-T se jedná o hlavní spojnice nejvýznamějších sídel, do nichž by měla být směřována významná část finanční podpory. Globální síť (z anglické originálu Comprehensive network) je síť, která doplňuje propojení mezi jednotlivými částmi základní sítě. O metodice rozdělení podpory a zařazení jednotlivých projektů do příslušné sítě jsou aktuálně vedeny vyjednávání na úrovni EU, a proto nelze předvídat ani rozdělení podpory na jednotlivé projekty.

Graf č. 7: Kumulativní rozdíl mezi potřebnými zdroji a zdroji dle „Superstrategie“



Z výše uvedeného grafu vyplývá, že **do roku 2025** je možné uspokojit cca 40% očekávané potřeby výstavby dopravní infrastruktury při využití veřejných zdrojů. V grafu nejsou obsaženy náklady na realizaci nových vysokorychlostních železničních tratí. Se zohledněním této skutečnosti je možné uspokojit pouze přibližně **30 %** celkových potřeb.

Ve spojitosti s potřebou upřednostnění **výstavby obchvatů** dojde v první fázi k odložení některých železničních projektů a Evropská komise bude požádána o **změnu finančních prostředků v rámci jednotlivých prioritních os** z Operačního programu doprava. Pokud bude tato změna ze strany EU schválena, měly by tyto finance být využity pro realizaci komunikací na síti TEN-T, které budou plnit funkci obchvatů sídel (např. R48, D11, R6). V opačném případě budou prostředky i nadále alokovány pro využití v železničním sektoru. V další fázi bude investiční politika zaměřena na zkvalitnění železniční infrastruktury s cílem převést část přeprav ze silniční dopravy na železniční. Snížením výskytu kolon tak dojde k významnému zlepšení životního prostředí a veřejného zdraví.

„Superstrategie“ vyžaduje zvýšení **financování infrastruktury ze soukromých zdrojů**. Ministerstvo dopravy ve spolupráci s resortními organizacemi zahájilo práce na projektu „Model dlouhodobého financování dopravní infrastruktury“. V rámci tohoto projektu budou prověřeny potenciální alternativy financování infrastruktury, které budou projednány s Ministerstvem financí a následně předloženy vládě k rozhodnutí. Budou prověřeny varianty:

1. Jediný koncesionář správy sítě dálnic a rychlostních silnic se závazkem realizovat definovaný počet nových projektů. Může se jednat o formu státní společnosti umožňující financování dopravní infrastruktury mimorozpočtovými obligacemi neovlivňujícími státní dluh a deficit s ohledem na realizaci příjmů z poplatků za využití od uživatelů (např. obdoba rakouské spol. ASFiNAG).
2. Realizace jednotlivých projektů PPP různými koncesionáři a jejich spuštění v závislosti na stavu jejich investorské připravenosti.

V souladu se „Superstrategií“ bude prověřena výhodnost a proveditelnost realizace prostřednictvím PPP u následujících projektů: rekonstrukce a úpravy D1, jihočeská D3, Pražský okruh R1 a R35 Hradec Králové – Mohelnice.

Hlavním důvodem pro využití **modelu PPP** je zajištění dlouhodobě stabilní a efektivní

správy sítě, odpovědnost za dlouhodobou vysokou kvalitu služeb bude výslovně přenesena na koncesionáře. **Platby koncesionářům budou závislé zejména na skutečné dostupnosti infrastruktury a kvalitě poskytovaných služeb.** Výše splátek bude definována tak, aby mohla být pokryta příjmem za použití dopravní infrastruktury provozované v rámci ČR.

Nezbytným předpokladem úspěšné realizace projektů PPP jsou změny právních předpisů a opatření výrazně zefektivňující investorskou přípravu. V případě jejich nepřijetí nebude možno zajistit realizaci PPP v předpokládaném časovém harmonogramu. Realizace PPP projektu si bude vyžadovat **jasnou, silnou a dlouhodobou politickou podporu** jak ze strany vlády ČR, tak ze strany Parlamentu ČR. K přípravě PPP projektů budou rovněž muset být řádně a včas zajištěni potřební odborníci a finanční prostředky. Specifická pozornost bude věnována projektové a majetkoprávní přípravě PPP projektu, která je u většiny staveb silniční infrastruktury nejproblematičtější fází realizace projektu. Bez zajištění pravomocných územních rozhodnutí, stavebních povolení, všech potřebných průzkumů a i úplného majetkoprávního vypořádání nebude PPP projekt realizovatelný. Přehled projektů zařazených do plánu PPP, včetně výše transferu mýtného koncesionáři v jednotlivých letech je uvedeno v příloze č. 7 a 8.

5. Opatření pro efektivní přípravu investic do roku 2025

Opakované posouzení parametrů návrhů projektů s ohledem na kapacitní požadavky, užitečnost výstavby

Před zahájením dalších prací budou nové projekty znovu posouzeny:

- hodnocením možného využití dopravní telematiky ke zvýšení kapacity
- z pohledu kapacity, kterou mají zajistit, ve vazbě na odhady přepravních proudů a ochranu životního prostředí.

Opatření ke zrychlení přípravy projektů

1. přehodnocení schvalovacího procesu staveb dopravní infrastruktury dle stávajících zákonů
2. zjednodušení procesu hodnocení dopadu na životní prostředí v souladu s Aarhuskou úmlouvou
3. novela nařízení vlády o stanovení **limitů hlukového znečištění** - harmonizace limitů hlukového znečištění s hladinami běžnými v EU
4. další novelizace právních předpisů v **oblasti železniční dopravy a pozemních komunikacích**
5. novela **zákona o vyvlastnění a dalších souvisejících předpisů** za účelem snížení ceny pozemků, oddělení procesu vyvlastnění a náhrady poskytované v souvislosti s vyvlastněním. Stanovení výše náhrady na úrovni ceny obvyklé vyvlastňovaného pozemku podle jeho druhu a způsobu užívání v době před vydáním územního rozhodnutí nebo regulačního plánu
6. novela **stavebního zákona** s cílem zejména:
 - účast veřejnosti na povolovacích řízeních bude omezena na nezbytně nutnou míru v souladu s Aarhuskou úmlouvou;
 - prověřit možnost integrace hodnocení vlivu stavby na životní prostředí (EIA) do územního řízení
 - zefektivnit fungování stavebních úřadů – snížit jejich počet, zvážit zřízení speciálního stavebního úřadu pro liniové stavby již od fáze územního rozhodnutí
 - rozšířit počet druhů staveb nevyžadujících stavební povolení (nepřímý význam pro infrastrukturní stavby) – jedná se například o podzemní a nadzemní vedení přenosové nebo distribuční soustavy elektřiny, vedení přepravní nebo distribuční soustavy plynu, vedení sítí veřejného osvětlení, včetně stožárů a systémů řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

Časový harmonogram novely stavebního zákona a zákona o vyvlastnění:

- únor 2011 – realizace RIA⁸
- březen 2011 – finalizace paragrafovaného znění obou návrhů novel
- květen 2011 – meziresortní připomínkové řízení

⁸ Regulatory impact assessment – vyhodnocení dopadu regulace - připravované legislativy na společenský systém, dle pravidel Legislativní rady vlády.

- červen 2011 – oba návrhy novel budou předloženy vládě a po jejich schválení Poslanecké sněmovně

Rozdělení projektů do jednotlivých období

Mapy konkrétních dopravních projektů, které mají být realizovány do roku 2025, jsou uvedeny v přílohách č.4a a č.4b. Finanční rámec není dostatečný pro realizaci všech klíčových projektů ani v následujících 15 letech.

Příklady nové strategie

K ekonomickým opatřením s cílem maximalizace využití financování silniční infrastruktury patří:

- revize kategorií navržených rychlostních silnic s cílem snížení nákladů
- posouzení technických, technologických, ekonomických a bezpečnostních aspektů realizace polovičních profilů rychlostních silnic
- prověření možnosti spolupráce v oblasti financování ekologicky významných projektů z fondů EU – Operační program životní prostředí
- zhodnocení stávajícího systému zadávání veřejných zakázek
- zhodnocení výhod převodu správy dálničních odpočívek do soukromého sektoru.

Obdobné principy budou aplikovány na další případy a druhy dopravy.

6. Závěry

„Superstrategie“ zahrnuje následující 3 hlavní oblasti:

- nalezení alternativních způsobů dokončení základní sítě dopravní infrastruktury (dálnice a rychlostní silnice, železniční koridory a uzly, projektová příprava vysokorychlostních tratí) v jejich optimální formě a v co nejkratším časovém horizontu (tato snaha se jeví ve vztahu k cílovému roku 2025 úspěšná pouze ve velmi omezeném rozsahu – bude uspokojeno jen cca 40% potřeb nové výstavby)
- identifikace opatření vedoucích k maximálnímu a efektivnímu využití všech druhů dopravy, konkrétně prostřednictvím výstavby infrastrukturních zařízení (například veřejných logistických center či aplikací telematiky) zaměřených na optimalizaci kapacity, zajištění vyšší bezpečnosti, snížení negativních dopadů na životní prostředí, zvýšení kvality služeb poskytovaných v souvislosti s dopravní infrastrukturou, využití **vhodných finančních a ekonomických nástrojů** vedoucích k dosažení těchto opatření,
- definice nejlepších dostupných **odhadů možných finančních zdrojů nezbytných pro efektivní zajištění** realizace nejdůležitějších staveb se zohledněním potřeby zajistit údržbu stávajících dopravních sítí a zajistit maximální objem čerpání z prostředků EU v období 2014 – 2020.

Ze „Superstrategie“ vyplývají následující závěry:

- Strategii rozvoje dopravní infrastruktury je třeba chápat jako **komplexní problém** dotýkající se celé řady oblastí a řešení mnoha vzájemně provázaných otázek technologické, ekonomické, právní a institucionální povahy nejen na vnitrostátní úrovni.
- V nových členských státech („EU 12“) hraje a nadále bude hrát klíčovou roli **spolufinancování z prostředků evropských fondů**. Během projednávání nové finanční perspektivy a revize kohezní politiky proto musí ČR aktivně prosazovat, aby jednou z priorit EU v oblasti kohezní politiky zůstalo budování a modernizace základní infrastruktury. Během projednávání revize TEN-T bude ČR usilovat o to, aby v případě kohezních zemí existovala možnost spolufinancování z prostředků EU nejen u projektů na základní ale rovněž i na globální síti TEN-T. Tato situace znamená, že plánování investic bude muset přísně sledovat cíle a pravidla EU.
- Vybrané oblasti bude třeba dále **podrobně rozpracovat do již zahájených projektů** či projektů v pokročilé fázi přípravy. Jde především o Dopravní politiku ČR pro léta 2014 – 2020, „**Dopravní sektorové strategie 2. fáze - (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem)**“, „Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů“, „Projekt výběru poplatků za silniční dopravu zahrnující internalizaci externích nákladů“, „Národní strategii bezpečnosti silniční dopravy“, „Strategický plán rozvoje ITS pro Českou republiku“ a další.
- S přihlédnutím k úrovni dostupných finančních zdrojů dle predikce obsažené v kapitole č. 4 nebude možno do roku 2025 dokončit základní síť, a to ani v případě přijetí maximálního počtu racionalizačních opatření. Z tohoto důvodu dokument předběžně definuje priority rozvoje sítě a návrh časového harmonogramu dokončení jednotlivých projektů a částí s ohledem na střednědobý časový horizont do roku 2025 s vyšším důrazem na modernizaci a údržbu sítě. Seznam staveb bude dále dopracováván a diskutován a zohledněn ve finální verzi dokumentu „Superstrategie – white paper“. Skutečností je, že při definovaných zdrojích bude do roku 2025 možné zrealizovat cca pouze cca 40% identifikovaných potřeb.

- Dokument uvádí systém opatření k dosažení cílů maximálního využití všech druhů dopravy. Bude třeba analyzovat následné technologické, ekonomické a právní aspekty těchto kroků a definovat způsob jejich sledování (přehled nabízí Logická mapa dopravy, příloha č.2).
- Jakékoliv plánování nové dopravní infrastruktury musí vycházet z analýzy dopravních vztahů a potřeb v závislosti na dopravním modelu a výpočtu ekonomických přínosů.
- Pro urychlení programu rozvoje dopravní infrastruktury je třeba **pokračovat v hledání dalších finančních zdrojů**, zejména v důsledku potřeby stabilizace dlouhodobého financování, včetně zapojení soukromého sektoru a kapitálu do tohoto systému financování. Tyto kroky jsou již aktuálně činěny v rámci projektu „Model financování dopravní infrastruktury“, realizovaného Ministerstvem dopravy.
- Za účelem zajištění další optimalizace financování rozvoje infrastruktury Ministerstvo dopravy prověří Ministerstvo dopravy v rámci projektu „Model financování dopravní infrastruktury“ též efektivitu institucionálních změn zahrnující i podřízené organizace.

Seznam příloh

Příloha 1: Logická návaznost přípravy hlavních resortních dokumentů

Příloha 2: Logická mapa dopravy

Příloha 3: Finanční model - Analýza zdrojů a výdajů Státního fondu dopravní infrastruktury

Příloha 4a: Silniční a dálniční síť, vodní cesta – návrh strategie resortu na období 2011-2025

Příloha 4b: Železniční dopravní cesta – návrh strategie resortu na období 2011-2025

Příloha 5a: Přehled dokončovaných a zahajovaných staveb dle rozpočtu SFDI v letech 2011 - 2013

Příloha 5b: Disponibilní zdroje ŘSD (nové akce od 2012)

Příloha 5c: Přehled akcí SŽDC v realizaci a zahajování staveb dle rozpočtu SFDI v letech 2011 - 2013

Příloha 5d: Disponibilní zdroje SŽDC 2014 - 2025+

Příloha 6: Metodika multikriteriálního hodnocení staveb

Příloha 7: Přehled stavu jednotlivých zvažovaných projektů PPP a možné časování

Příloha 8: Platby koncesionáři - splátky za PPP bez oprav a údržby stávající sítě D a R

Příloha 9: Harmonizace nákladů na dopravní cestu silnice a železnice (pro názornost uvedeno na příkladu národního železničního dopravce ČD Cargo, a.s.)

Příloha 10: Porovnání nákladů na přepravu zboží v modelových relacích mezi silniční a železniční nákladní dopravou

Příloha 11: Porovnání jízdních dob vlaků a autobusů mezi Prahou a krajskými městy a Brnem a krajskými městy na Moravě

Příloha 12: Seznam potřebných staveb bez pokrytí finančními prostředky pro realizaci do roku 2025

Seznam zkratek

BESIP - bezpečnost silničního provozu
CNG - compressed natural gas - stlačený zemní plyn jako forma alternativního paliva
ČD, a.s. – České dráhy, a.s.
ČR – Česká republika
D+R - síť dálnic a rychlostních silnic ČR ve smyslu usnesení vlády č. 741/1999.
EU – Evropská unie
HDP - Hrubý Domácí Produkt
ITS - Intelligent transport systém - inteligentní dopravní systémy
MD – Ministerstvo dopravy
MHD – městská hromadná doprava
MMR – Ministerstvo pro místní rozvoj
MZd – Ministerstvo zdravotnictví
MZe – Ministerstvo zemědělství
MŽP - Ministerstvo životního prostředí
NKÚ – Nejvyšší kontrolní úřad
OMI – Odbor městského investora v rámci organizační struktury Hlavního města Prahy
PPP - Public Private Partnership, partnerství veřejného a soukromého sektoru
ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic České republiky
ŘVC – Ředitelství vodních cest České republiky
SEA – Strategy impact assessment – posouzení vlivu koncepce na životní prostředí
SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TSK – Technická správa komunikací Hlavního města Prahy
VLC – Veřejná logistická centra