

## Předkládací zpráva

Dopravní sektorové strategie, 2.fáze (dále jen DSS) jsou vládě ČR předkládány jako zásadní strategický dokument navazující na Dopravní politiku ČR 2014 – 2020 s výhledem do 2050. DSS jsou koncepcí pro zajištění dopravní infrastruktury, která v prostředí ČR dlouhodobě absentovala. Ministerstvo dopravy tak reaguje na dlouhodobé výtky NKÚ i EU.

DSS obsahují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a určení prioritizace rozvojových projektů k realizaci, včetně námětů na jejich optimalizaci v místech, kde se dosud sledované řešení ukazuje obtížně obhajitelné (dopravně-společensky, územně-environmentálně, ekonomicky). DSS jsou zpracovány pro období 2014 – 2020 s dlouhodobým výhledem do roku 2030 resp. 2050.

Schválení Dopravních sektorových strategií a zajištění dodržování uváděných principů<sup>1</sup> je nezbytné pro schválení Operačního programu doprava pro období let 2014 – 2020 a pro možnost postupného uvolňování prostředků z Fondu soudržnosti, Evropského fondu pro regionální rozvoj pro rozvoj dopravní infrastruktury v ČR a fondu CEF.

DSS identifikují potenciál jednotlivých zdrojů financování dopravní infrastruktury, ale nepředjímají politické rozhodnutí o vhodné kombinaci těchto zdrojů. V tzv. Návrhové variantě financování jsou **kvantifikovány potřebné celkové roční objemy zdrojů, které musí být minimálně zajištěny pro naplnění cílů DSS**, kterými jsou:

- zajistit postupné potřebné navýšení finančních prostředků na údržbu sítí tak, aby nedocházelo k dalšímu zvyšování vnitřního dluhu a tento dluh byl postupně snižován (mandatorní náklady),
- zajistit dostatek zdrojů pro plynulé kofinancování prostředků EU v období 2014 – 2020 s využitím pravidla n+3 vč. kofinancování akcí realizovaných v rámci OPD I v letech 2014 – 2015 (využití pravidla n+2),
- s využitím zdrojů EU realizovat primárně prioritní rozvojové projekty podle výsledků vzájemného hodnocení obsaženého v DSS,
- splnit závazky plynoucí z připravovaného nařízení k politice TEN-T, a to dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030 a dokončení globální sítě TEN-T nejpозději do roku 2050.

Pro možnost splnění těchto cílů je nezbytné **od roku 2015<sup>2</sup> každoročně zajistit celkový objem finančních zdrojů ve výši min. cca 70 mld. Kč/rok včetně zdrojů EU**, s jejichž předpokládatelnou výší i určením na konkrétní rozvojové projekty již DSS kalkulují.

DSS jsou dlouhodobým materiálem, s nímž bude průběžně pracováno z úrovně Ministerstva dopravy. V závislosti na postupném plnění jeho cílů a vývoji ve finančním krytí potřeb (vyhodnocení období uplynulého a upřesnění předpokladů pro období budoucí) budou muset být DSS pravidelně aktualizovány a zpřesňovány pro aktuálně následující časové období.

<sup>1</sup> Pro zajištění a dodržování uváděných principů bude zpracován Akční plán pro Dopravní sektorové strategie

<sup>2</sup> Pro rok 2014 je rozpočtového krytí SFDI již schválené vládou ČR. Od roku 2015 je doporučováno přijetí stabilizačních opatření pro garantované plnění rozpočtu minimálně v uváděné výši 70 mld. Kč/rok pro období 2015 – 2020. Všechny údaje jsou uváděny ve stálých cenách roku 2012. Usnesení vlády č. 449/2013 rozhodlo o zajištění financování dopravní infrastruktury prostřednictvím státního rozpočtu na úrovni nejméně 43 mld. Kč. ročně včetně podílu na evropské spolufinancování. K zajištění celkové částky 70 mld Kč ročně je proto nutné rozhodnout o zajištění dostatečného podílu z evropských fondů, zejména ERDF (viz. další text).

Splněním závazků plynoucích z návrhu nařízení TEN-T bude zároveň zajištěn kvalitní skelet funkční logické nadřazené sítě bezpečné infrastruktury s minimálními environmentálními vlivy vycházející v maximální možné míře, dané disponibilními finančními prostředky, vstříc přepravní poptávce v roce 2050 (potřeba dopravy). **Při tomto nastavení finančních rámců bude rozvoj sítě TEN-T a sítě navazující na TEN-T rozvíjen tempem odpovídajícím již aktuálním potřebám a celospolečenským očekáváním.**

Na rozvoj dopravní infrastruktury je nutné nahlížet nejen jako na nákladovou položku, ale zároveň jako na položku zdrojovou, neboť výstavba dopravní infrastruktury je, vzhledem k prokazatelně doložitelným<sup>3</sup> multiplikačním efektům, **nástrojem pro posílení hospodářského růstu a zvýšení konkurenceschopnosti.**

DSS jsou dlouhodobě připravovaným materiálem, který je výstupem práce široké skupiny odborníků. Byly zpracovávány pod podrobným dohledem orgánů Evropské komise i agentury Jaspers, spolu se zapojením externích konzultantů, ex-ante hodnotitele i se zapojením expertního poradního orgánu a zástupců veřejnosti dle požadavků Evropské komise. Zástupci Ministerstva dopravy se v průběhu projektových prací účastnili též projektu „Metodika přípravy veřejných strategií“ (schváleno usnesením vlády č. 318/2013). Postupy dle této metodiky byly v maximální možné míře uplatňovány. V průběhu projektových prací byl po celou dobu účasten i SEA hodnotitel. DSS je jako koncepce ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, předkládána vládě včetně stanoviska SEA. V rámci SEA proběhla rovněž vyžádaná mezinárodní konzultace se Slovenskem.

Zajištění funkční dopravní infrastruktury je jednou ze základních veřejných služeb. Jakkoliv je vhodné i nadále posilovat roli přímého zpoplatnění uživatelů dopravní infrastruktury, ani v dlouhodobém horizontu nelze předpokládat, že by poskytování celého spektra těchto služeb mohlo být zcela nezávislé na veřejných rozpočtech.

Finanční prostředky nad rámec nutný k pokrytí mandatorních nákladů je možné využít na rozvojová opatření – nové investice. V rámci prací na DSS byla na základě zcela exaktních dat dopravního modelování a multikriteriální analýzy, zahrnující i zjednodušenou analýzu nákladů a přínosů (CBA), identifikována prioritní opatření pro zlepšení funkčnosti dopravních sítí.

Rozvoj nadřazené infrastruktury TEN-T bude i nadále silně závislý na zdrojích EU, jejichž předpokládaný objem však umožní finančně zajistit pokrytí nejdůležitějších potřeb, tam kde jsou projekty zároveň kvalitně připraveny k realizaci. Množství investic realizovaných z národních zdrojů je velmi omezené. V potřebném rozsahu tak **Návrhová varianta financování nezajišťuje především dostatek zdrojů pro financování rozvojových opatření na silniční síti mimo TEN-T**, kde je možnost využití zdrojů EU omezená (jen prostředky ERDF). I rozvoj sítě TEN-T by mohl být rychlejší s dřívějším dosažením všech pozitivních efektů v případě přidělení prostředků nad rámec Návrhové varianty financování.

Pro uspokojení potřeby rychlejšího rozvoje silnic I. třídy je žádoucí **usilovat o výrazně vyšší podíl v rámci vnitrostátní debaty o výši podílu ERDF pro jednotlivé OP**. Uváděný objem zdrojů ERDF v Návrhové variantě financování je třeba považovat za zcela minimální. Vyšší podíl ERDF pro OPD II

---

<sup>3</sup> ČSÚ: Příslušný multiplikátor je vyjádřen ve vztahu k jednotce dané produkce a pro odvětví stavebnictví se dlouhodobě pohybuje v úrovni 2,2 – 2,3.

by pak umožnil realizovat více opatření na silnicích I. třídy, kde potřeby jsou v Návrhové variantě financování výrazně nedostatečně finančně kryty.

Prioritizace rozvojových projektů v harmonogramu realizace (vázající konkrétní projekty ke konkrétním finančním zdrojům) je založena na třídimenzionálním přístupu: priorita dle DSS, předurčenost disponibilních finančních zdrojů, vlastní připravenost projektu k realizaci.

Ministerstvo dopravy již v letech 2012 a 2013 při přípravě DSS přistoupilo k realizaci několika principiálních opatření pro zvýšení efektivity vynakládání finančních prostředků, které jsou s principy DSS úzce provázány a napomáhají jejich naplňování. Jedná se především o schvalovací proces projektů ve fázi jejich investorské přípravy, zpřísnění pravidel pro řízení přerozdělování finančních prostředků určených na investorskou přípravu dle priorit a zpřísnění kontroly postupu v investorské přípravě u jednotlivých investorských organizací. **Zásadním problémem je proces přípravy prioritních rozvojových opatření – proto musí být investorská příprava vždy dostatečně finančně pokryta a maximálně efektivně zajišťována.**

Z práce celého projektového týmu, podílejícího se více než 2 roky na podrobné přípravě DSS, **vyplývají pro veřejný sektor zcela konkrétní doporučení (kap. 64 předkládaného materiálu)**, která tvoří přílohu této předkládací zprávy.

Materiál byl v souladu s čl. II. Jednacího řádu vlády předložen ke stanovisku všem relevantním připomínkovým místům v rámci meziresortního připomínkového řízení. Všechny připomínky byly vypořádány, materiál je předkládán vládě bez rozporu.

## **Shrnutí návrhu strategie – příloha předkládací zprávy**

Ze závěrů Knihy 10 vyplývá potřeba přijmout pro Ministerstvo dopravy ČR následující strategii:

Obecným klíčovým cílem Dopravní strategie je provoz efektivního trvale udržitelného dopravního systému, který je z hlediska rozsahu páteřní dopravní infrastruktury založen na rastru nadřazených dopravních tahů definovaných v Politice územního rozvoje a následně podrobněji v dalších návazných ÚPD a který musí být postupně budován podle výstupů zpracovaného flexibilního plánovacího nástroje rozvoje dopravní infrastruktury v přijatelných technicko-ekonomických parametrech.

Dopravní systém, ke kterému se bude Česká republika postupně blížit, má za cíl zlepšit kvalitu života obyvatel a zlepšit podnikatelské možnosti hospodářských subjektů. Cílenými opatřeními v oblasti provozování a údržby dopravní infrastruktury i jejího rozvoje realizovanými v prostředí se stabilizovanými a dostatečnými finančními zdroji bude vytvořeno zdravé jádro dopravní infrastruktury s garantovanou kvalitou, které bude postupně doplňováno. Stabilizovaný rozsah údržby a obnovy a postupná modernizace a rozvoj zajistí jak kvalitní prostředí pro život a podnikání, tak stabilní pracovní vytížení pro stavební průmysl.

Pro postupné dosahování obecného klíčového cíle bude v rámci strategie sledováno několik zásadních opatření uvedených v rámci Dopravní politiky ČR pro období 2014-2020. Jedná se zejména o zajištění stabilních a predikovatelných zdrojů pro krytí finančních potřeb spojených s opravami, údržbou a výstavbou dopravní infrastruktury, dále i o legislativní či organizačně provozní kroky.

Základem Dopravních strategií na vnější frontě je stabilizovat příjmy pro provoz, údržbu a rozvoj státní dopravní infrastruktury s tím, že bude zajištěno financování dvojího typu:

- mandatorní (údržba + provozování)
- rozvojové

Uvnitř dopravního sektoru je nutné zajistit správné rozdělení a efektivní využití finančních zdrojů. Dostatečné finanční zdroje jsou potřebné především na potřeby, tj. pokrytí provozních nákladů a nákladů na údržbu dopravní infrastruktury. Dále jsou finanční zdroje potřebné na zajištění cílů Dopravních strategií na úrovni přání společnosti, kterými jsou tyto cíle:

- dobudovat dálnice a rychlostní komunikace
- přizpůsobit silnice I. třídy potřebám dopravy a ochrany životního prostředí
- vybudovat v rozumném rozsahu moderní rychlá železniční spojení

Prioritou je odstranění zpoždění na síti, eliminace negativních vlivů na životní prostředí a odstranění deficitů v údržbě, ne investice jako takové. Přehnané a obtížně dosažitelné cíle by vedly k následným krizím a permanentní nedokončenosti systému. Smysl mají investice, které se dají realizovat relativně brzy a jejichž kladný efekt se projeví v přijatelném časovém odstupu od investičního rozhodnutí.

Investice, které není možné realizovat v dohledném časovém horizontu, budou zařazeny do databáze opatření. Zásadně důležité je zefektivnit a zracionalizovat práce na přípravě staveb, jejíž výsledky jsou nyní u všech státních investorů znepokojivé. Vzhledem k nejistotám

v procesu přípravy a financování staveb je nutné mít k dispozici minimálně projekty v rozsahu 200 – 300 % skutečných investičních možností návrhového časového horizontu. Tento seznam smysluplných projektů je nutné neustále udržovat živý a aktuální, je nutné mít platné všechny doklady, reagovat na změny norem a změny přístupů, periodicky aktualizovat studie proveditelnosti, příp. i obnovovat DÚR či DSP. Bude tak k dispozici živá část databáze rozvojových akcí.

Proces přípravy opatření a vlastní provádění aktivit při provozování údržby, přípravě a rozvoji dopravní infrastruktury musí monitorovat Odbor strategie Ministerstva dopravy, který bude také kontrolním orgánem. Důležité je především zajistit základní funkce vlastníka infrastruktury, tj. kontrolu údržby a uvážené rozhodování o rozvoji. Rovněž v provozování infrastruktury bude potřebné zaujmout konzervativní postoje a neprovozovat nadále nevyužitou infrastrukturu.

Systém řízení údržby, obnovy, odstraňování úzkých a nebezpečných míst a starých ekologických zátěží bude nadále věcí odpovědné činnosti jednotlivých správců komunikací s kontrolní činností Ministerstva dopravy, rozvojová činnost investorů bude koordinovaná Odborem strategie Ministerstva dopravy, odpovědnost za efektivní realizaci rozvojových opatření a včasné zajištění náležitostí pro získání prostředků EU ponesou nadále státní investoři.

Pro splnění hlavních úkolů v provozování, údržbě a rozvoji dopravní infrastruktury jsou zásadní zejména následující potřeby:

- Průběžně řešit potřebné nastavení priorit s ohledem na omezené finanční zdroje, k tomu využívat výsledky Dopravních strategií a jejich plánovací nástroje
- U nadřazené sítě dbát na zajištění trvalé dostupnosti uvedené infrastruktury v požadované kvalitě. Ta souvisí zejména se zajištěním nákladů na provoz, provozuschopnost, opravy či údržbu.
- Prioritou musí být zajištění udržitelnosti provozování existující dopravní infrastruktury s ohledem na mandatorní náklady sítě ve smyslu Knihy 7
- Pro zajištění mandatorních nákladů sítě a nezbytný rozvoj je potřebné zajištění finančních prostředků minimálně v úrovni Návrhové varianty financování. Rozvojové aktivity nadnárodního významu, například VRT/RS, nebudou možné bez účasti spolufinancování Evropské unie pokračující i po roce 2020. Proto je nutné již v následujícím období vyjednávat o budoucím finančním rámci takového spolufinancování
- Další rozvoj nutný z důvodů prokázaných dlouhodobě predikovaných potřeb uživatelů bude vždy omezen disponibilními zdroji. Nadřazená struktura dopravních sítí na území ČR nebude s ohledem na svůj rozsah a finanční potřebu zdaleka dokončena v horizontu roku 2030.
- Pro zajištění Návrhové varianty financování, primárně pro období 2014 – 2020, je nutná stabilizace zdrojové stránky pro udržitelnost existující sítě a ideálně i pro relativně konzervativní objem výstavby umožňující splnění reálných cílů
- **Zajištění stabilních finančních prostředků pro údržbu a rozvoj dopravní infrastruktury je klíčovým úkolem Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. Je nezbytné zajistit stabilizaci příjmů pro financování**

**dopravní infrastruktury ve vztahu k SFDI (podíl národních zdrojů bez evropské spoluúčasti) alespoň na úrovni 43 mld. Kč/rok dle schváleného textu Dopravní politiky ČR. Pokud ale mají být splněny mezinárodní závazky a má být splněn úkol státu vytvářet podmínky pro podnikání v ČR v rámci zvyšování její konkurenceschopnosti a zajištění konkurenceschopnosti všech regionů, bude nutné politicky rozhodnout o zajištění příjmů SFDI na celkové úrovni minimálně 1,8 % HDP/rok, což v současných cenách představuje cca 70 mld. Kč/rok – Návrhová varianta financování.**

- Návrh nařízení TEN-T stanovuje dvě vrstvy, hlavní síť má být dokončena do 2030 a globální síť do 2050 – tento požadavek primárně determinuje priority spolu s připraveností projektů a vázaností a disponibilitou jednotlivých zdrojů. V období 2014 – 2020 bude možné dokončit jen část uvedené sítě. Z tohoto důvodu byly v rámci Dopravních sektorových strategií definovány nejvyšší priority pro toto období. Po roce 2020 bude nutné využít dostupné finanční prostředky tak, aby mohla být uvedená infrastruktura dokončena v parametrech odpovídajících návrhu nařízení TEN-T nejpozději v roce 2050. Stavět bude nutné jen to potřebné v rozumných technicko-ekonomických parametrech s prioritou projektů spojených s TEN-T.
- Za účelem možnosti dosažení cílů a uspokojení potřeb uživatelů je zcela zásadní, aby nadále pokračovala investorská příprava primárně u úseků sítě TEN-T (silniční, železniční i vodní) a důležitých úseků silnic I. třídy se zaměřením na prioritní projekty dle výsledků Dopravních sektorových strategií.
- Studie proveditelnosti a záměry projektů budou schvalovány podle směrnic Ministerstva dopravy (V-1 a V-2/2012) resp. dle jejich principů. Chybějící části uvedeného rastru dopravní infrastruktury budou připravovány tak, aby jejich kapacita odpovídala předpokládanému zatížení a aby byly z hlediska ekonomické návratnosti zdůvodnitelné a obhajitelné. Tento fakt se týká především návrhových parametrů, které musí být optimalizovány z pohledu celoživotního cyklu investice ideálně již v úvodních fázích projektové přípravy. Zároveň platí, že optimalizace projektů musí reflektovat v maximální možné míře již ukončené povolovací procesy.
- Zahajovat zadávací řízení pouze na stavby s precizně zpracovanou zadávací dokumentací, aby byly v maximální míře eliminovány nezpůsobilé výdaje projektů (neuznatelné vícepráce). Za tímto účelem zajistit dostatečně kvalitní a odpovědné stavební dozory a přizpůsobovat těmto požadavkům i obchodní podmínky. Alternativně se pokusit využít pro zadávání staveb v následujícím horizontu principů design & build (Yellow FIDIC).
- Omezenost finančních zdrojů v predikované výši Návrhové varianty financování může být pouze dočasná, projektová příprava a investorská činnost je obvykle pouze do 7 % nákladů stavby, proto musí probíhat příprava ve vyšším objemu oproti stanoveným výhledovým zdrojům na realizaci.
- Pro opatření na TEN-T je nutné na úrovni Ministerstva dopravy a investorů stabilizovat technicko-ekonomické parametry dle směrnic a zajistit finanční krytí přípravy podle priorit DSS2, prioritní projekty musí být komplexně zabezpečeny

z hlediska přípravy. Zároveň je třeba podpořit překlápění potenciálně velmi prioritních námětů mezi projekty.

- Pro opatření na silnicích I. třídy, které většinou nelze posoudit podle dopravního modelu, je třeba dopracovat v návaznosti na priority hodnocení DSS2 a výsledky konkrétních lokálních posouzení podrobný přehled potřeby projektů v kontextu celkové funkčnosti kategorizovaného systému silnic I. třídy. Přípravu staveb je potřebné zaměřit na kvalitu a rozsah připravovaných akcí. Přípravy je nutné zajišťovat v rozsahu ne více než 3x větším oproti výhledovému množství disponibilních prostředků z důvodů omezených zdrojů na realizaci.
- Priority přípravy a následné výstavby železničních staveb na TEN-T i mimo TEN-T musí být determinovány hodnocením v rámci DSS2 a hlavně se musí řídit podle priorit objednatelů veřejné dopravy, resp. komerčních provozovatelů železniční dopravy (osobní i nákladní), což i v rámci Dopravních strategií je samozřejmě zahrnuto již v samotném hodnocení projektů – nutné je však další zpřesnění v konkrétních studiích proveditelnosti.
- Z navyšovaných položek provozuschopnosti realizovat primárně úpravy železničních tratí podle dnešního technického stavu a jejich vybavenosti s přihlédnutím k požadavkům objednatelů. Preferovat dostatečně včasné úpravy na tratích, kde je plánováno dlouhodobější zasmulvnění dopravce na základě nabídkového řízení (soutěže mezi dopravci), aby následný provoz mohl probíhat bez dlouhodobějších výluk a v optimalizovaném provozním konceptu.
- V přípravě záměrů vysokorychlostních tratí / rychlých spojení je třeba postupovat podle jednotlivých administrativně-legislativních požadavků. Zpracovat studii příležitosti, určit odůvodněné technicko-ekonomické řešení s nutností zajistit prokazatelně dosažitelnou ekonomickou efektivitu. Následně zpracovat studie proveditelnosti jednotlivých dopravních ramen se zohledněním možností realizovatelnosti jednotlivých etap a jejich přínosů v čase (možnosti připravenosti / přínosnosti etap / financovatelnosti). Následně provést překlopení z námětu do projektu. Teprve poté může být takto konkretizovaný úsek VRT/RS vyhodnocen spolu s ostatními projekty v rámci aktualizace Dopravních strategií. Následně podle výsledků studií proveditelnosti případně projednat odlišnosti oproti vymezení koridorů v PÚR a v územně plánovacích dokumentacích všech stupňů (zejm. ZÚR a ÚP). Pro úseky VRT/RS intenzivně vyjednávat maximální podporu z fondů EU i pro období po roce 2020, jinak bude obtížné zabezpečit financování (pouze na úkor mnoha jiných priorit dopravních sítí) při predikované výši finančního rámce v Návrhové variantě.
- V případě železniční sítě je nutné hledat úspory na základě procesu restrukturalizace sítě. Ta spočívá nejen ve výstavbě a modernizaci významných tahů, které mají velký celospolečenský význam, ale rovněž v redukci, příp. regionalizaci či privatizaci těch částí sítě, pro které nebude možné najít ekonomicky odůvodnitelné využití. Tento problém souvisí se zkvalitněním dopravního plánování zejména na krajské úrovni a musí být podrobně řešen v rámci připravované koncepce veřejné dopravy.

- V oblasti provozu železničních vozidel bude potřebné vyhodnotit klady, zápory a finanční náročnost možného sjednocení napájecí soustavy na celém území ČR se zohledněním napájecích systémů v okolních státech.
- Pro vodní dopravu je klíčové zlepšení a stabilizace plavebních podmínek v příhraničním úseku Labe s respektováním nutnosti zajištění dostatečných parametrů splavnosti na německé straně. Následuje potřeba zajištění splavnosti Vltavy za Prahu (podjezdové výšky) a splavnění do Pardubic.
- Potenciál rekreační plavby ve vztahu k podpoře rekreace a cestovního ruchu nemohl být v DSS2 plnohodnotně vyhodnocen z důvodů zvolené metodiky. Z pohledu resortu doprava je klíčové podpořit v přípravě a financování primárně projekty dopravní. Klíčovým zdrojem pro vodocestné stavby musí být CEF (kohezní i evropský).
- Dopravní sektorové strategie nepracují s DOL, pokračuje však územní ochrana námětů a jsou realizovány kroky dle příslušných vládních usnesení.
- Zajistit přenositelnost principů DSS2 do krátkodobých ročních plánů financování – přenositelnost do rozpočtu SFDI na krytí jednotlivých balíčků opatření a konkrétních projektů.
- Postupně navyšovat roli přímého zpoplatnění uživatelů infrastruktury. Politiku zpoplatnění činit dlouhodobě predikovatelnou; mýtné sazby přizpůsobovat struktuře vozidlového parku, poplatků za železniční dopravní cestu nastavit v souladu s platnou právní úpravou v předstihu a na delší časové období – jeho výše by měla být dostatečná pro úplnou úhradu nákladů souvisejících s řízením železničního provozu.
- **Usilovat o přidělování zdrojů navíc oproti Návrhové variantě, primárně na realizaci priorit dle DSS2 a primárně na realizaci ucelených clusterů staveb s postupným financováním z předešlých let zasmluvněných staveb ŘSD ČR.**
- Nezahajovat vlastní dopravní stavby bez garance jejich finančního krytí v následujících letech podle rozpočtových výhledů.
- Zajistit předfinancování zdrojů EU v období 2014 – 2020 ze zdrojů státního rozpočtu, kapitol Ministerstva financí, s následnou zpětnou refundací – zachování stávajícího systému
- Dluhové financování splatné z vlastních zdrojů resortu doprava připustit pouze v případě, že by nebyl k dispozici dostatečný objem finančních zdrojů na kofinancování fondů EU, či by nebyl v budoucím období k dispozici dostatečný objem na financování zcela klíčových staveb (první desítka prioritních projektů). Další přípustnou variantou je využití dluhového financování splatného z vlastních zdrojů resortu pro vyrovnaní neočekávatelného krátkodobého výpadku příjmů na zdrojové stránce.
- Realizaci projektů PPP preferovat v případě významných projektů, u nichž bude prokázána dlouhodobá ekonomická výhodnost tohoto způsobu zajištění. Pro úspěšnou realizaci vybírat k prověření jen projekty s dobrou úrovní investorské připravenosti v rozsahu dostatečně souvislého a delšího clusteru infrastruktury. Vhodné je pokusit se využít možnosti kombinace modelu PPP a zdrojů EU. Implementace tohoto modelu



má být v období 2014 – 2020 oproti současnému stavu zjednodušena především z pohledu vzájemné časové koordinace.

- Zajistit podporu pro výstavbu a vybavení multimodálních veřejných logistických center pro umožnění posílení role multimodální, resp. kombinované dopravy. Dopravní sektorové strategie jsou strategií založenou na multimodálním přístupu. Bez realizace zařízení, která jsou nezbytná pro využívání železniční a vodní dopravy, nebude možné zajistit efektivní využívání investic do těchto druhů dopravy. Multimodální terminály s vazbou na logistické procesy je proto nezbytné definovat jako nedílnou součást dopravní infrastruktury s veřejným přístupem (nemusí být přímo ve vlastnictví státu). I pro tato zařízení je definována hlavní a globální síť TEN-T a doporučené zdrojové krytí v období 2014 - 2020.
- Podporovat soukromý sektor ve vybavování infrastruktury pro alternativní paliva a podpořit tak jejich rychlejší zavádění do praxe. Dopad opatření navrhovaných k realizaci v Dopravních sektorových strategiích je rovněž závislý na vývoji energetických zdrojů pro dopravní provoz. Změna energetického mixu v dopravě je nezbytná, neboť současné zdroje mají velké dopady jak na veřejné zdraví a životní prostředí, tak i na globální změny klimatu. Snižování vlivu dopravy na veřejné zdraví a životní prostředí je stejně významným cílem Dopravní politiky jako zajištění konkurenceschopnosti české ekonomiky. Problematika energií je podrobně řešena ve Státní energetické koncepci a podrobněji bude rozpracována v Akčním plánu udržitelné mobility.
- Značný akcent a vyčleněný finanční objem je v rámci Dopravních sektorových strategií věnován rovněž ITS. Jde o důležitá opatření, která nejsou stále hodnocena s požadovaným akcentem. Tato oblast je přitom klíčová v mnoha oblastech dopravního provozu – zvyšují využití existující dopravní infrastruktury, zajišťují mezinárodní interoperabilitu provozu, zvyšují jeho bezpečnost i efektivitu.
- Zajistit splnění závazku interoperability železničních sítí primárně v pořadí dle významu jednotlivých tratí a mezinárodních závazků ČR (tranzitní železniční koridory, ostatní významné dráhy celostátní s významným mezinárodním provozem). U celostátních i regionálních tratí realizovat v případě prokazatelně stabilní objednávky veřejné dopravy či případně komerční dopravy (osobní či nákladní) systémy DOZ.
- V řízení silniční dopravy více využít ITS. Podpořit další koncepční rozvoj Národního dopravního informačního centra v Ostravě. Rozšiřovat systémy liniového řízení dopravy a vybavení páteřní infrastruktury informačními panely. Zlepšovat poskytování informací řidičům v reálném čase na základě aktuálních dat z provozu.
- Zajistit s dostatečným časovým předstihem výběr dodavatele Systému elektronického mýta a poskytovatele služeb s provozem tohoto systému souvisejících pro další bezproblémové fungování výkonového zpoplatnění pozemních komunikací po konci roku 2016, kdy končí účinnost smlouvy o službách se současným generálním dodavatelem a převážná část smlouvy o dodávce. Rozšíření mýtného systému připustit pouze za předpokladu přijatelné nákladovosti na výběr koruny - Dopravní politika

v tomto ohledu připouští maximální poměr mezi příjmy a výdaji ve výši 30 %. Nepřipustit znehodnocení investice do existujícího Systému elektronického mýta, který je plně funkční a na výběr poplatku velmi efektivní. Za účelem určení ekonomicky efektivního rozsahu zpoplatnění sítě a způsobu technického řešení by bylo žádoucí zvážit takovou formu zadávacího řízení, která umožní získat zpětnou vazbu trhu před konečným výběrem dodavatele (jednací řízení s uveřejněním, soutěžní dialog).

- V rámci rozvoje dopravních sítí je třeba přiměřeně podporovat též regionální a městské projekty, rozvoj cyklostezek, ale také rozvoj letišť.
- Bude potřebné vypracovat strategie zajištění provozuschopnosti a řízení provozu na dopravních sítích v souvislosti s navyšováním prostředků na údržbu a obnovou dopravní infrastruktury.

Dopravní strategie jsou v tomto rozsahu a pojetí předkládány vládě České republiky poprvé od jejího vzniku. Do budoucna je nezbytné zajistit nejen jejich pravidelné aktualizace z hlediska obsahu, ale rovněž zvyšovat jejich funkčnost, a to počínaje údržbou multimodálního dopravního modelu. Strategie identifikovala velké množství námětů, které jsou zatím omezené z hlediska požadovaných informací, které je nutné znát o jednotlivých projektech pro možnost jejich objektivního porovnání. Řada z námětů přitom má potenciálně velký význam a investoři musí pro budoucí verze Dopravních strategií zajistit doplnění informací o námětech a zajistit tak jejich převedení mezi projekty. Samostatnou kapitolou v tomto ohledu jsou projekty Rychlých spojení na železniční infrastrukturu, kde je klíčové zpracování Studie příležitostí. Řada nejasností přetrvává i v ostatních segmentech železniční sítě vyjma čtyř tranzitních koridorů. Na základě doporučení Knihy 7 Dopravních strategií bude nutné se podrobně zabývat i návrhovými parametry na řadě významných tahů páteřní silniční sítě.