

6. Dopravní fórum Strategie MD v roce 2012



Ing. Luděk Sosna, Ph.D.
ředitel odboru strategie

Praha – 21.9.2011



Role dopravního stavitelství včera, dnes a zítra

- Od 2005 - jeden z hlavních motorů českého stavitelství
- Zdroje z OPD nahrazovaly zdroje národní – postupně se snižující objem OPD není aktuálně nahrazován národními prostředky
- **Hrozí totální zastavení nové výstavby především u silniční dopravní infrastruktury**

Můžeme takto pokračovat? Asi ne...

- Proč někteří nevěří **reálnosti multiplikačních efektů** výstavby DI, které prokazatelně dosahují více než 50% investovaných prostředků?
- Jak je možné hovořit v současném systému o strategii?
- Jakým způsobem **stabilizovat zdrojovou stránku**?
- Jakým způsobem **zapojit soukromé zdroje**?

„Stabilní“ příjmová stránka

- Úplná závislost na každoročně stanovené dotaci ze strany MF
- Úspory z reforem v jiných resortech (přislíbené při krácení SFDI v roce 2011) nebyly provedeny či nepřinesly požadovaný efekt úspor – opět je navrhováno krácení investic do dopravní infrastruktury
- Za uplynulé 4 roky celkové krácení oproti rozpočtovým výhledům - více než 20 mld. Kč.
- Při tomto způsobu stanovování rozpočtu není možné koncepční plánování rozvoje dopravní infrastruktury
- **Chce se ČR vystavit nepříjemným rizikům plynoucím z tohoto krácení?**



Existuje vůbec řešení při výdajovém rámci 37 mld. Kč?

- Prioritou je zajištění 100% vyčerpání OPD – nutnost realizace náhradních projektů především u silniční infrastruktury
- Příprava staveb na nové programovací období omezena na minimum klíčových projektů
- Prostředky pro kofinancování OPD získány v návrhu rozpočtu dlouhodobě nevhodnými opatřeními - **krácením rozpočtu oprav a přípravy staveb**



Dopady národního výdajového rámce 37 mld. Kč

- Zajištění 100% vyčerpání OPD - v limitu 37 mld. Kč národních prostředků velmi negativní konsekvence
- Nebude v dostatečném objemu zajištěna příprava akcí pro nové programovací období EU
- Nebude možné zajistit kvalitnější úroveň oprav a údržby silnic a železnic
- Nedojde ke snižování objemů akcí zasmluvněných ŘSD v návaznosti na předpoklady vyšších výdajových rámců SFDI – hrozba vícenákladů v budoucnu



Dopravně strategické dokumenty ČR

- Dopravní politika ČR 2005 – 2013
(Aktualizace 2011 - schválena vládou ČR)
- Operační program Doprava + „Dopravní sektorové strategie, 1. fáze“ 2007 – 2013
- „Bílá kniha“ EU pro dopravu do 2050
- nová Dopravní politika ČR 2014 – 2020
- „Dopravní sektorové strategie, 2. fáze – střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury – GEPARDI II“ 2014-2020



??? Rok 2012 ???

- Projekt MFDI
 - Otázka dalšího uspořádání rezortních organizací, jejich režimu,
 - Vývoj zdrojové stránky (daně, mýto, dálniční známky – zvýšení)
- Intenzivní příprava na období 2014 – 2020
 - - projektování, výkupy, vyjednávání o struktuře operačního programu a jeho členění (MMR, EC)
- Stabilizace sítě TEN-T na území ČR
 - Core network x comprehensive network
- Hledání smysluplných vnitřních úspor v rezortu (řízení, organizace, projektování, realizace, provoz, údržba) – nepříznivý trend bohužel pokračuje i v roce 2012



Co závěrem???

- Plujeme na jedné lodi na jednom českém dopravním rybníce.
 - Už nám hodně teče do lodi, ale musíme to zvládnout.
- Držme se!!!





Děkuji za pozornost



Ing. Luděk Sosna, Ph.D.

ředitel odboru strategie