

# Strategické dokumenty resortu a příprava dopravních staveb



**Ing. Luděk Sosna, Ph.D.**

Ředitel odboru strategie MD

9. České dopravní fórum

## Dopravní politika ČR 2014 – 2020 (2050)

Vrcholný strategický dokument  
Vlády ČR pro sektor Doprava

Ministerstvo dopravy institucí  
odpovědnou za jeho implementaci

Dokument zaměřený na celý sektor Doprava,  
určuje hlavní zásady rozvoje

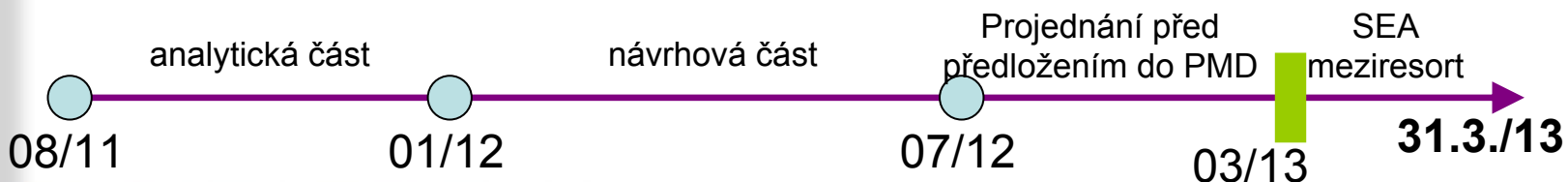
Rozpracování zásad - podle jednotlivých oblastí  
řešeno v návazných sektorových dokumentech, na základě analýzy  
problémů sektoru navrženy **priority, cíle a opatření** (vždy navržena  
gesce). Rámcově popsáno i financování, jeho jádro řešeno  
také v návazných strategických dokumentech  
(MFDI, DSS2).

Pozitivní SEA



## Základní struktura Dopravní politiky 2014 - 2020

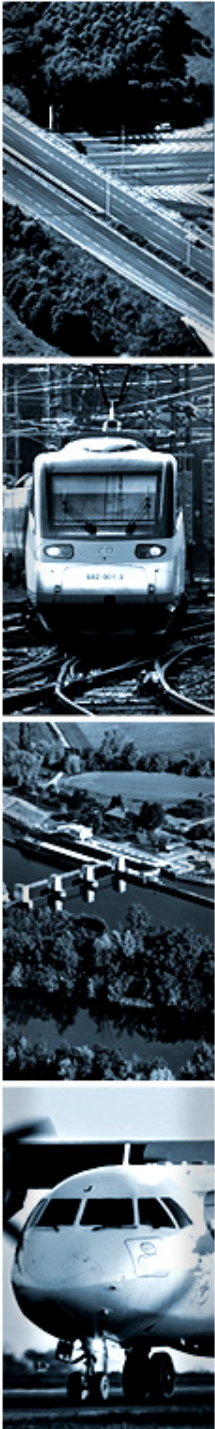
- **Analytická část**
  - **Návrhová část**
  - **Implementační část**
  - **SEA**
- 
- **Aktuální stav:** Schváleno poradou ministra
  - **Termín předložení Vládě ČR – 31.3.2013**  
dle výsledků MPŘ, MŽP vydalo souhlasné stanovisko SEA





## Diskusní proces k Dopravní politice 2014 – 2020

- **Stabilizace zdrojové stránky** – nutná diskuse na nejvyšší politické úrovni – navýšení podílu spotřební daně na úkor státních dotací, stabilní zdroj pro kofinancování OPD II?
- **Vývoj železničního sektoru** - potřebné rozpracování v separátním dokumentu (otevírání trhu, regulace, přidělování kapacity železniční infrastruktury - osobní vs. Nákladní, objednávka - **Koncepce veřejné dopravy** )
- **Vodní doprava** – tradiční názorový střet přípravy a realizace staveb



## Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (DSS2)

- **Cíl – určení priorit rozvoje dopravní infrastruktury v ČR** s ohledem na závazky (EU, TEN-T). Určení pořadí realizace jednotlivých staveb seřazených do „klastřů“, návrh staveb ke kofinancování z evropských peněz v období 2014-2020 (OPD, CEF)
- **Hlavní kondicionalita** pro budoucí **Operační program doprava**
- **Dosavadní výsledky prokazují potřebu dalšího intenzivního rozvoje páteřních spojení v silniční i železniční infrastruktuře**
  - Potvrzuje se potřeba intenzivně připravovat již sledované priority
  - D1 kolem Přerova, R35 HK – Olomouc, Pražský okruh, D3, D11, I/11 na Třinecku
  - Dokončení železničních koridorů (uzly Praha, Brno, Plzeň, chybějící úseky), zvýšení rychlosti i kapacity na dalších klíčových tratích (Brno – Přerov)
- **MD již pracuje s primárními verzemi všech 10 knih**, probíhá připomínkování (Ex-ante, Advisory Board, Společný řídicí výbor, VPR, MPŘ, stanovisko MŽP)
- Předložení vládě ČR do **konce června 2013**
- Dokument velmi rozsáhlý – budou připraveny 2 verze
  - **Technická** – 10 Knih a 23 Zpráv
  - **Politická** – zkrácená pro vládu a Společný řídicí výbor – 10 Knih (kapitol)

## Prognóza finančních možností v DSS2

- Nepředurčuje se žádné řešení, nabízí se různé palety možností „co lze dělat se zdroji pro financování DI“
- Obsaženy jsou návrhy optimální kombinace zdrojů a nástrojů ke stabilizaci zdrojové stránky
- Parametrický finanční model umožňující simulaci jednotlivých kombinací opatření (navýšení podílu spotřební daně, rozšíření zpoplatnění, úpravy silniční daně, úpravy sazeb zpoplatnění)
- Dopravní infrastruktura stále jako veřejná služba – stát musí finančně zajistit uváděné potřeby – nelze se spoléhat jen na poplatky uživatelů a zdroje EU
- Nutná bude seriózní odborně-politická debata o způsobu stabilizace zdrojové stránky s možností využití úvěrových nástrojů (mimobilanční – transformované ŘSD, bilanční v gesci SFDI)
- V DSS2 jsou obsaženy 4 varianty:
  - **Restriktivní** (nedostatek zdrojů pro kofinancování OPD II – vychází z výhledu SFDI – požadavky na navýšení v 2014 již na MF odeslány)
  - **Minimalistický** (minimální změny systému, dostatek zdrojů pro kofinancování OPD II)
  - **Rozvojová I a Rozvojová II** (výraznější parametrické změny systému, významnější navýšení zdrojové stránky)

# Dostupné finanční nástroje EU na realizaci dopravních projektů v ČR v období 2014-20

- **Fond soudržnosti (2014 – 2020 cca 3,2 mld. EUR pro dopravu = 80 mld. Kč EU)**
- Regionální a rozvojový fond **ERDF** (infrastruktura mimo TEN-T, kraje, obce, dopravní terminály, výše se vyjednává)
- Nástroj pro propojení Evropy (**CEF**) - vazba na rozvoj core network TEN-T
- **„kohezní CEF“**
  - Pro ČR cca až 27 mld. Kč (celkově 10 mld. EUR pro 13 zemí)
  - Určeno výhradně pro projekty z kohezních zemí, primárně železnice, voda a příhraniční úseky dálnic
  - Do 2016 národní obálka, poté soutěž mezi státy, spolufinancování až 85% ze zdrojů EU
- **„nekohezní“ CEF**
  - Pokračování současného fondu TEN-T (soutěž projektů)
  - Navrhovaná alokace pro dopravu 21,7 mld € (očekává se její snížení na cca 15 mld €), nízká forma spolufinancování (20-40%)





# Příprava staveb

- **Urychlení přípravy k realizaci** - nutná efektivní spolupráce všech zainteresovaných – výrazné zvýšení zátěže v roce 2013-15
- **Investoři (ŘSD, SŽDC, ŘVC)**
  - včasná příprava záměrů projektů / studií proveditelnosti (přílohy žádostí)
  - urychlené dokončení přípravy klíčových staveb vč. zadávacích dokumentací staveb
  - nutné soustředit se primárně na objemově významné akce
- **Ministerstvo dopravy**
  - bezodkladné schvalování záměrů projektů (ZP)
  - bezodkladné schvalování zadávacích a kvalifikačních podmínek
  - bezodkladné předkládání základních parametrů vládě



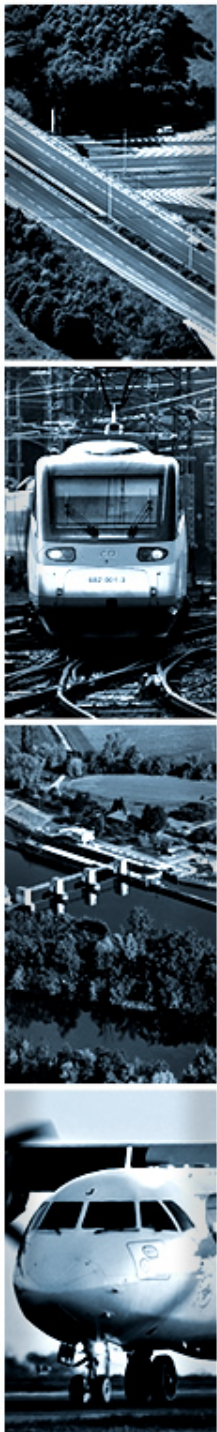


## Příprava staveb – finanční alokace

- **Kontrola přípravy z úrovně MD** - od roku 2013 plnohodnotně implementováno u všech módů po pozitivních zkušenostech s pilotním rozpisem v 2012
- **Investorům přidělovány prostředky** primárně na prioritní stavby – zamezení rozvolňování prostředků na méně důležité akce, koncentrace úsilí na důležité projekty, resp. aktuálně i menší náhradní projekty pro dočerpání OPD
- **Ministerstvo dopravy** plně uspokojilo finanční požadavky investorů na požadované činnosti
  - **ŘSD:** Dálnice = 590 mil. Kč, Rychlostní silnice = 600 mil. Kč, silnice I. třídy = 700 mil. Kč -> celkem **1,89 mld. Kč**
  - **SŽDC:** jmenovité – dokončení přípravy = 493 mil. Kč, koridory z globálu = 143 mil. Kč, ostatní globály = 778 mil. Kč, příprava RS = 45,1 mil. Kč -> celkem **1,46 mld. Kč**
  - **ŘVC:** **110 mil. Kč** včetně značného rozsahu malých přístavišť – potenciál pro lokální stavební firmy

# Pro realizaci projektů je nutná spolupráce

- **Projekční a inženýrské společnosti** – maximální pomoc investorům v dokončení přípravy
- **Stavební úřady** – nutné zrychlení vydávání povolení u klíčových (objemově významných) staveb i na úkor jiných méně významných řízení
- **Realizační firmy** – chceme stavět nebo řešit odvolání na ÚOHS u většiny tendrovaných staveb?
  - Tlak na cenu je nutný, nikoliv však na úkor kvality – podrobný přezkum nabídek z pohledu dumpingových cen – nutno podrobně ověřit ze strany investora, zda lze za danou cenu stavbu realizovat
  - Nelze se vracet k používání měkkých kritérií – kritizováno při žádostech o financování z EU
  - Problematické lhůty ZVZ a souvisejících procesů (schválení zadání, ÚOHS)
  - Nutno vyhodnotit reálnou proveditelnost prací dle nabídek zpracovaných v souladu s vyhláškou 230/2012 k ZVZ – podrobné soupisy prací, které je nutno dodržovat.



## Plán prioritních investičních akcí

Všechny velké projekty pro možnost financování v období 2014-2020 jsou hodnoceny v Dopravních sektorových strategiích – dosavadní pracovní výsledky potvrzují potřebu a význam páteřních ucelených tahů:

- Silniční síť: **R35** (zahájení prvních úseků jaro 2015), **D11** (zahájení po Jaroměř jaro 2015), **D3** obchvat Českých Budějovic (2016), dokončení **D1 okolo Přerova** (Q3/2015), **R1** Pražský okruh (blokováno zrušenými ZÚR).
- Železnice: **III. koridor**, **IV. koridor** – postupné dokončení (do 2018), **I.koridor** – uzly, Choceň – Ústí nad Orlicí + Brno – Přerov (zahájení nejdříve 2018). **Stavby v uzlu Praha, Plzeň, Brno**, postupná příprava prvních částí **RS** (Rychlých spojení)
- Ukazuje se potřeba navýšení rozpočtu oprav u silnice i železnice.







Ministerstvo dopravy

# Děkuji za pozornost



---

**Ministerstvo dopravy**

