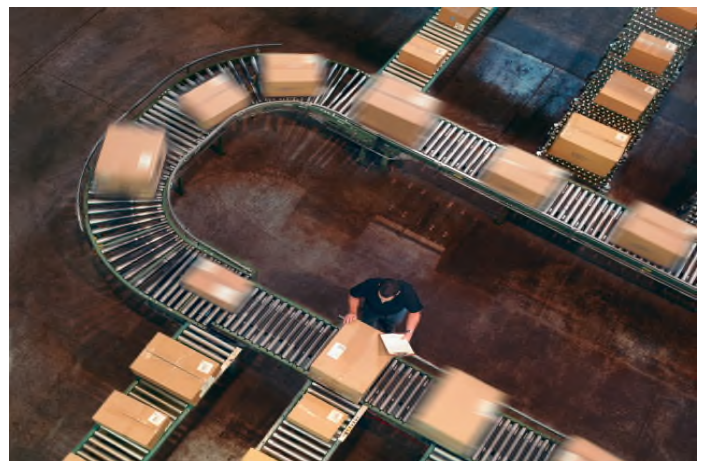




## DOPRAVNÍ SEKTOROVÉ STRATEGIE



Operační program  
Doprava



Evropská unie  
Investice do vaší budoucnosti  
Evropský fond pro regionální rozvoj  
Fond soudržnosti

## Obsah

<b>1 Úvod</b> .....	<b>4</b>
1.1 Účel dokumentu .....	5
1.2 Návaznost dokumentu na další strategické dokumenty .....	6
1.3 Popis činnosti a členové Společného řídicího výboru .....	7
1.4 Způsob zpracování dokumentu, použitá metodologie .....	9
1.5 Způsob řízení a aktualizace dokumentu .....	10
<b>2 Konkurenční pozice dopravních odvětví v České republice</b> .....	<b>12</b>
2.1 Tržní segmentace .....	13
2.2 Faktory ovlivňující poptávku v tržních segmentech .....	18
2.2.1 Faktory poptávky uživatelů dopravy .....	19
2.2.2 Faktory poptávky na straně veřejného sektoru (především státu) .....	20
2.3 Trendy ovlivňující poptávku v tržních segmentech .....	22
2.3.1 Dlouhodobé trendy .....	22
2.3.2 Krátkodobé a střednědobé trendy v České republice .....	29
2.4 Analýza současného stavu a trendů jednotlivých dopravních odvětví .....	31
2.4.1 Silniční doprava .....	31
2.4.2 Železniční doprava .....	32
2.4.3 Letecká doprava .....	35
2.4.4 Vnitrozemská vodní doprava .....	36
2.5 Shrnutí konkurenceschopnosti jednotlivých odvětví v České republice .....	37
<b>3 Základní služby a potřeby jednotlivých dopravních odvětví ČR</b> .....	<b>40</b>
3.1 Priority cílového stavu sektoru dopravy .....	41
3.2 Stanovení základních služeb .....	49
3.3 Hlavní rozvojové oblasti a osy ČR .....	50
<b>4 Analýza mezer</b> .....	<b>56</b>
4.1 Porovnání současného stavu a základních potřeb jednotlivých odvětví včetně sestavení seznamu relevantních projektů .....	57
4.1.1 Silniční doprava .....	57
Napojení krajů .....	57
Rozšíření kapacity vybraných úseků .....	60
4.1.2 Železniční doprava .....	64
Dokončení vybudovaných tranzitních železničních koridorů .....	65
Rozšíření kapacity vybraných úseků .....	67
4.1.3 Letecká doprava .....	72
4.1.4 Vodní doprava .....	73
4.1.5 Kombinovaná doprava .....	74
<b>5 Multikriteriální analýza</b> .....	<b>75</b>
5.1 Metodika a parametry MKA v ČR .....	76
5.2 MKA analýza pro projekty hlavních odvětví .....	77
5.2.1 MKA pro silniční dopravu .....	78
5.2.2 MKA pro železniční dopravu .....	80
5.3 Prioritizace vybraných projektů – sestavení pořadí důležitosti projektů .....	81
5.3.1 Projekty železniční dopravy .....	81
5.3.2 Projekty silniční dopravy .....	84



<b>6 Finanční zdroje .....</b>	<b>89</b>
6.1 Zdroje financování dopravních projektů v České republice (obecný přehled) .....	90
6.1.1 Státní fond dopravní infrastruktury .....	90
6.1.2 Rozpočty krajů .....	90
6.1.3 Soukromé zdroje.....	90
6.1.4 Zdroje EIB.....	91
6.2 Predikce disponibilních zdrojů na projekty dopravní infrastruktury v letech 2010 – 2030 ....	92
6.2.1 Přehled relevantních příjmových skupin pro projekty (krok 1) .....	93
6.2.2 Stanovení výše zdrojů pro jednotlivé příjmové skupiny (krok 2 a 3) .....	93
6.2.3 Očištění disponibilních zdrojů o irelevantní výdaje (krok 4) .....	98
6.2.4 Střednědobý a dlouhodobý výhled zdrojů .....	98
<b>7 Implementační a investiční plán.....</b>	<b>100</b>
7.1 Potřeby pro financování plánovaných projektů .....	101
7.2 Akční plán realizace vybraných projektů (výhodiska modelu) .....	101
7.3 Účel a použití akčního plánu .....	102
7.4 Scénáře vývoje.....	102
<b>8 Závěr .....</b>	<b>106</b>
<b>9 Seznamy.....</b>	<b>108</b>
9.1 Seznam tabulek .....	109
9.2 Seznam obrázků .....	109
9.3 Seznam příloh .....	109
9.4 Seznam zkratk .....	110
<b>10 Přílohy.....</b>	<b>111</b>





1

## Úvod



Operační program  
Doprava



PRICEWATERHOUSECOOPERS  4

## 1.1 Účel dokumentu

„Dopravní sektorové strategie“ jsou jedním ze strategických dokumentů, který se zabývá oblastí dopravy v České republice. Potřeba zpracování strategického dokumentu, který se zabývá otázkou rozvoje dopravní infrastruktury jednotlivých druhů dopravy, vychází ze snahy tento vývoj korigovat takovým způsobem, aby byla podpořena konkurenceschopnost jednotlivých odvětví a v plné míře využity pozitivní aspekty jednotlivých druhů dopravy.

Strategický dokument reflektuje potřebu hodnotit pozici jednotlivých odvětví v širším územním i časovém kontextu. Zohledňuje přesah dopravního přístupu v návaznosti na budování transevropských dopravních sítí včetně trendů, které lze očekávat na základě vnitrostátní, tak i evropské situace. Dokument si rovněž klade za cíl nastínit rámcové trendy a vývoj jednotlivých odvětví v delším časovém horizontu do roku 2030.

Zpracování „Dopravních sektorových strategií“ předjímá Operační program Doprava (dále OP Doprava), kde se uvádí: „Strategické dokumenty<sup>1</sup> budou (...) doplněny o rozvojové sektorové strategie nastiňující konkrétní opatření společně přispívající k dosažení hlavních cílů politiky v dopravě spolu s příslušnými plány jejich realizace“.

Strategický dokument „Dopravní sektorové strategie“ představuje souhrnný krátkodobý koncept, který tvoří základ pro zpracování dalšího rozsáhlejšího dokumentu, který bude zahrnovat podrobně rozpracovaný středně a dlouhodobý výhled. Hlavním cílem dokumentu je dopracování cílů Dopravní politiky ČR a zpřesnění předpokládaného plánu uskutečňování kroků k naplnění klíčových oblastí dopravy stanovených v OP Doprava. Jeho součástí je zároveň střednědobá predikce financování dopravních projektů a zároveň nastínění plánu financování v dlouhodobém horizontu.

Dopravní sektorové strategie se zabývají následujícími klíčovými aspekty:

- **Konkurenční pozice:** zhodnocení konkurenční pozice dopravních odvětví v rámci dopravního trhu ČR a očekávaných trendů, založené na reprezentativní tržní segmentaci a na porovnání služeb konkurujících druhů dopravy;
- **Základní služby:** stanovení souboru základních služeb pro jednotlivé tržní segmenty (zahrnujících jak služby přepravní tak i služby doplňkové) spolu s příslušnými výkonovými požadavky (ve smyslu kvality, spolehlivosti, vstřícnosti, ceny, prostředí ve vztahu k zákazníkům), kterými by mohly zabezpečit dlouhodobý udržitelný ekonomický rozvoj sektoru a měly by vymezit zaměření rozvoje sektoru ve středně až dlouhodobém horizontu;
- **Analýza mezer:** provedení analýzy mezer, která stanoví další požadavky a potřebné vybavení pro úspěšnou implementaci definovaných základních služeb. Takto by měly být pojmenovány nejen potřeby týkající se doplnění infrastrukturního vybavení, ale také možné změny v organizaci dosavadních obchodních/provozních procesů, zavádění nových obchodních/ obslužných konceptů či inovativních technologií, které budou posouzeny jako nezbytné pro dosažení vytčených cílů u základních služeb;

<sup>1</sup> Zejména Dopravní politika 2005 – 2013 pozn.



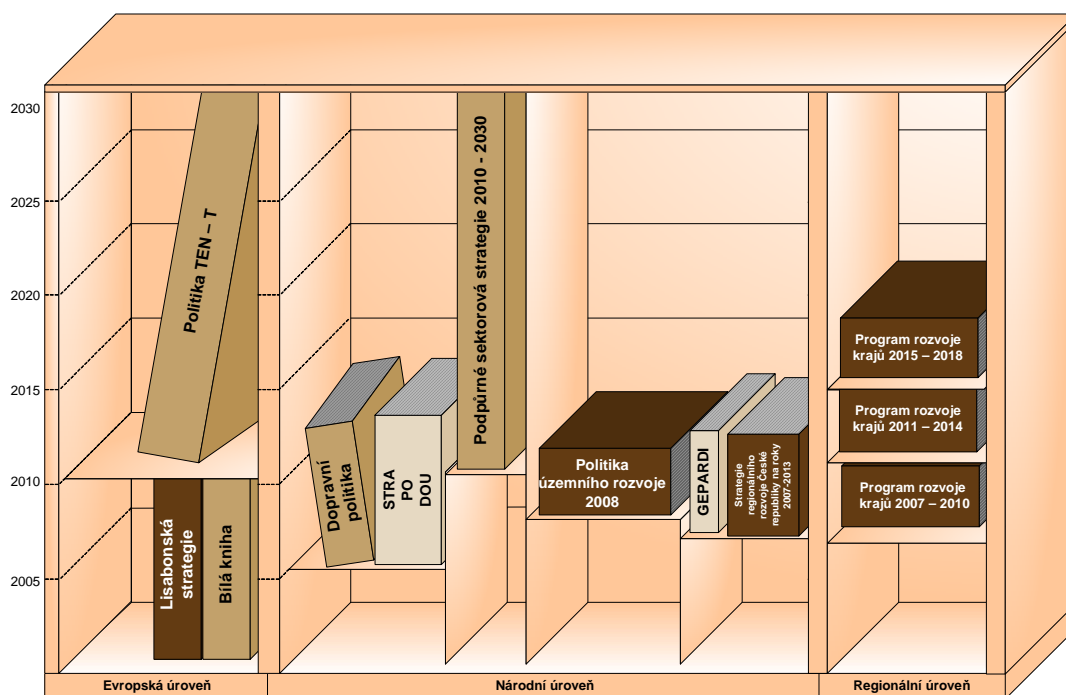
- **Implementační a investiční plán:** definování rámcové implementační strategie, která maximalizuje přínosy pro okruh konečných uživatelů, minimalizuje rizika a optimalizuje využití investičních prostředků.

## 1.2 Návaznost dokumentu na další strategické dokumenty

Strategie dopravy v České republice je řešena v rámci několika dokumentů. Tyto se navzájem odlišují v závislosti na

- časovém horizontu, který pokrývají (krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé strategické dokumenty);
- územním rozsahu (dokumenty na evropské, národní případně regionální úrovni);
- šíři tématického záběru (dokumenty řešící pouze části dopravní strategie, jakými je např. infrastruktura, dokumenty zabývající se dopravou jako celkem případně dokumenty pokrývající širší téma).

Časový, územní a tématický rozsah „Dopravních sektorových strategií“ a přehled dokumentů, které se dotýkají oblasti dopravy v ČR a které je nutné brát při zpracování „Dopravních sektorových strategií“ v potaz, je uveden na následujícím obrázku.



**Obrázek 1 Rámcový přehled strategických dokumentů pro oblast Dopravy**

Vysvětlivky (od obecných ke konkrétním projektům):

tmavě hnědá – dokumenty týkající se územního rozvoje zahrnující rovněž dopravní sektor;

hnědá – strategické dokumenty z oblasti dopravy;

světle hnědá – dokumenty týkající se dopravní infrastruktury.

Zastřešujícím dokumentem je Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013. Jedná se o výchozí strategický dokument Ministerstva dopravy pro oblast dopravy v ČR. Tento dokument řeší hlavní potřeby a cíle sektoru doprava.



Operační program  
Doprava



PRICEWATERHOUSECOOPERS  6

Priority a cíle Dopravní politiky měly být rozpracovány v návazných strategických dokumentech, z nichž nejdůležitější jsou Strategie podpory dopravní obslužnosti území (STRAPODOU) a Generální plán dopravní infrastruktury. Tyto dvě strategie jsou důležité zejména z toho důvodu, že řeší oblasti, které jsou nejnáročnější z hlediska nároků na financování z veřejných rozpočtů. Zatímco STRAPODOU je dokument, který vzala vláda na vědomí, práce na dokumentu GEPARDI byly pozastaveny. Sektorové strategie proto mají za úkol řešit tento nedostatek dopravněpolitického procesu.

Strategie podpory dopravní obslužnosti území (STRAPODOU) zaměřující se na systém veřejné dopravy a jeho podporu je podkladem pro zpracování zákona o veřejných službách;

- Strategie cyklistické dopravy;
- Inovační technologie (INOTECH);
- GEPARDI – Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury, který je nyní třeba aktualizovat<sup>2</sup>.

Na národní úrovni se oblasti dopravy dotýká rovněž Politika územního rozvoje České republiky 2008 v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, která je vrcholovým nástrojem územního plánování, Strategie regionálního rozvoje České republiky a také dokument Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (BESIP).

Na úrovni krajů je dále důležité se zmínit o Programech rozvoje krajů (PRK), které jsou střednědobými obecnými programovými dokumenty k podpoře regionálního rozvoje na úrovni kraje.

V návaznosti na dopracování dokumentu „Dopravní sektorové strategie“, proběhne prověření souladu a případná úprava OP Doprava.

Dokument se stane základem pro dopracování střednědobého plánu rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (GEPARDI), který bude aktualizován řádově v pětiletých intervalech. Ze střednědobého plánu bude vycházet krátkodobý realizační plán<sup>3</sup>.

### 1.3 Popis činnosti a členové Společného řídicího výboru

„Dopravní sektorové strategie“ jakožto strategický dokument pro sektor dopravy si kladou za cíl představit potřeby všech klíčových subjektů v tomto sektoru.

Z tohoto důvodu došlo k ustavení dne 14. dubna 2009 tzv. Společného řídicího výboru (dále též SŘV), jehož členové jsou význačné instituce a zájmová sdružení zabývající se dopravní problematikou včetně zástupců Evropské komise. Cílem SŘV je zajistit dopracování dokumentu „Dopravní sektorové strategie“ za současného zohlednění různých potřeb hlavních klíčových hráčů.

<sup>2</sup> GEPARDI nebyl schválen, vláda jej vzala nicméně v březnu 2006 na vědomí

<sup>3</sup> Dnes tuto funkci plní Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury (HVDI)



SŘV se schází na společných setkáních a připomínkuje aktuální podobu zpracování dokumentu „Dopravní sektorové strategie“.

Přehled členů Společného řídicího výboru je uveden níže.

**Tabulka 1 Členové Společného řídicího výboru**

instituce	část instituce
MD	Odbor fondů EU (430) :
MD	Odbor dopravní politiky a životního prostředí (520)
MD	Odbor infrastruktury (910)
MD	Odbor drah, železniční a kombinované dopravy (130)
MD	Odbor plavby (230)
MD	Odbor civilního letectví (220)
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
MP	Správa železniční dopravní cesty
MP	Ředitelství silnic a dálnic ČR
MP	Ředitelství vodních cest ČR
MMR	Odbor rozvoje a strategie regionální politiky
MZP	Odbor fondů EU
EK	DG REGIO
EK	DG TREN
EK	DG ENV
AKAD	Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
AKAD	ČVUT, Fakulta dopravní
AKAD	Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera
ZO	Svaz dopravy ČR
ZO	Asociace krajů ČR

**Vysvětlivky:**

MD	Ministerstvo dopravy
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
MP	Majoritní příjemci
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MZP	Ministerstvo životního prostředí
EK	Evropská komise
AKAD	Akademické a výzkumné instituce
ZO	Zájmová organizace





## 1.4 Způsob zpracování dokumentu, použitá metodologie

Při zpracování dokumentu byly použity následující postupy.

Primárním východiskem dokumentu byl původní dokument „Podpůrné sektorové strategie pro Operační program doprava“ a dále připomínky členů Společného řídicího výboru k tomuto dokumentu.

V části ke **konkurenčním pozicím** použita dokumentace, která je blíže specifikována v kapitole 1. 2. Cílem bylo zajistit návaznost na aktuální dokumenty jak národní tak evropské úrovně. Tato dokumentace byla dále analyzována. Použitými metodami byla syntéza výše uvedených zdrojů a dále SWOT analýza.

Následující části vychází dále z těchto prvotních analýz. Na základě výstupů tržní segmentace a SWOT analýz byly nadefinovány **základní služby**, které by měly být pro jednotlivé uživatele poskytovány. Základní služby tak odráží jak potřeby trhu tak reflektují snahu potlačit slabé stránky a zajistit se proti případným rizikům, která by mohl narušit konkurenceschopnost jednotlivých odvětví, za současného využití silných stránek aktuálního stavu a rozvojových možností v budoucnu.

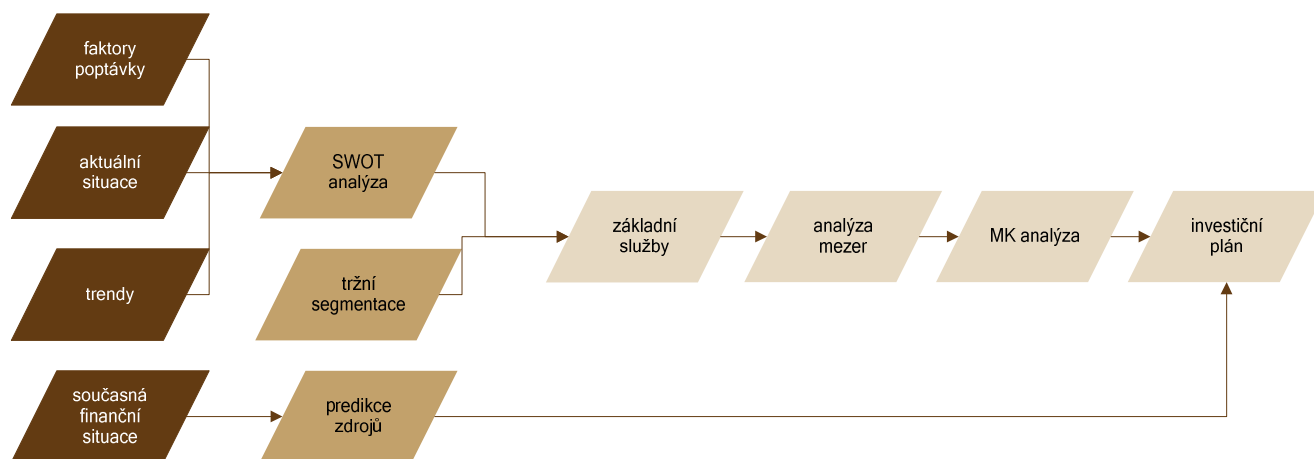
Na tyto části navazuje **analýza mezer**, která specifikuje konkrétní projekty dopravní infrastruktury, které je třeba realizovat za účelem naplnění základních služeb. Je tak průnikem obecnější části k základním službám, která potřeby definuje na obecné úrovni, a části k aktuálnímu stavu. Na analýzu mezer navázala **MK analýza**, jejímž cílem bylo vytvořit pořadí projektů dle významnosti, a to za současného zohlednění kritérií atraktivity a proveditelnosti. MK analýza pracuje s odvětvím silniční a železniční dopravy. Důvodem je, že tato odvětví převažujícím způsobem naplňují nadefinované základní služby (viz i příloha č. 2). Podrobný postup při MK analýze je uveden v příslušné kapitole. Součástí MK analýzy nejsou projekty vodní a letecké dopravy. Projekty vodní infrastruktury byly hodnoceny podle jejich významnosti a stupně přípravy Ředitelstvím vodních cest. Projekty letecké dopravy nebyly zařazeny, neboť nejsou v České republice financovány z národní úrovně a v některých případech ani z veřejných zdrojů. OP Doprava takové typy projektů rovněž nepodporuje. Počet těchto projektů je navíc omezený.

Pro sestavení návrhu investičního plánu byla v další části provedena **analýza finanční situace a predikce dostupných zdrojů** pro financování konkrétních projektů dopravní infrastruktury. Pro odhad jejich dalšího vývoje byly zohledněny příjmové faktory. Dostupné zdroje byly predikovány ve třech variantách – restriktivní, minimalistické a rozvojové.

Konečně **investiční plán** navazuje na MK analýzu. Jeho cílem je ve variantních řešeních ukázat, jaké bude možné využití předpokládaných disponibilních prostředků na projekty řazené dle významnosti, kterou jim přiřadila MK analýza. Jako takový má tento plán za cíl spíše než přesně plánovat zahájení a dokončení jednotlivých staveb, demonstrovat celkový dopad disponibilních prostředků na klíčová odvětví. Podrobný postup při zpracování investičního plánu je uveden v příslušné kapitole.

Logická provázanost jednotlivých částí dokumentu je zobrazena na následujícím schématu.





**Obrázek 2 Logický rámeček dokumentu**

Do úrovně základních služeb včetně jsou v dokumentu zohledněny jak potřeby infrastrukturní povahy tak potřeby povahy čistě neinfrastrukturní. Analýza mezer a následné části dokumentu pracují primárně s potřebami infrastrukturních projektů. Důvody, proč se kapitoly druhé části dokumentu zaměřují na infrastrukturní projekty, jsou převážně následující:

- potřeby infrastrukturních projektů jsou řádově výrazně vyšší než potřeby projektů neinfrastrukturních;
- Operační program Doprava, který má v letech 2007 – 13 poskytnout významnou část prostředků na dopravní projekty, je zaměřen na infrastrukturní projekty;
- v tuto chvíli není k dispozici jednotný přehled neinfrastrukturních projektů;
- neinfrastrukturní projekty jsou blíže řešeny v jiných návazných strategických dokumentech Dopravní politiky ČR (STRAPODOU, INOTECH, NS BESIP a dále příslušnou legislativou).

## 1.5 Způsob řízení a aktualizace dokumentu

Dokument „Dopravní sektorové strategie“ je zpracován z popudu Ministerstva dopravy za současného zohlednění připomínek a požadavků jednotlivých členů SŘV.

Za řízení dokumentu je odpovědný ředitel Odboru strategie (520) Ministerstva dopravy.

Dokument by měl reflektovat aktuální vývoj v oblasti dopravy, ať už jde o změny vyvolané ekonomickou situací (např. útlum hospodářství v důsledku krize) stejně tak i změnu v potřebách jednotlivých klíčových hráčů. Dokument se stane součástí střednědobé strategie rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (aktualizovaný GEPARDI).

Odbor strategie (520) by měl zajistit aktualizaci dokumentu v závislosti na ostatních strategických dokumentech, a to vždy alespoň jednou za pět let (v návaznosti na aktualizací proces dopravní politiky ČR) a současně vždy v souvislosti se zpracováváním nových dokumentů týkajících se čerpání prostředků EU (např. operačních programů) tak, aby tyto dokumenty refletovaly případné změny dopravního sektoru a jeho trendů.



Operační program  
Doprava



CENTRUM  
DOPRAVNÍHO  
VÝZKUMU

PRICEWATERHOUSECOOPERS <sup>11</sup>

2

## Konkurenční pozice dopravních odvětví v České republice



Operační program  
Doprava



PRICEWATERHOUSECOOPERS <sup>12</sup>



## 2.1 Tržní segmentace

Základním předpokladem pro zhodnocení konkurenční pozice druhů dopravy je segmentace dopravního trhu. Primární segmentací trhu je oddělení osobní a nákladní dopravy jakožto dvou základních segmentů. V kapitolách níže jsou specifikovány jak faktory, tak trendy poptávky v osobní a v nákladní dopravě.

Každý druh dopravy má své nezastupitelné místo na přepravním trhu. V rámci dopravněpolitického procesu je proto potřebné vytvářet takové koncepce, které povedou k nastolení spolupráce mezi jednotlivými druhy dopravy, a naopak k posílení konkurenčního prostředí mezi poskytovateli služeb v rámci jednotlivých druhů dopravy. Propojení dopravněpolitických cílů s plány rozvoje infrastruktury je nutné zajistit pomocí „koncepčního pilíře“, který musí být nedílnou součástí plánů rozvoje dopravní infrastruktury na všech úrovních.

Problematika „koncepčního pilíře“ bude řešena podrobněji až v následných aktualizacích dokumentu, a to z toho důvodu, že tato oblast bude s vysokou pravděpodobností rovněž součástí evropské politiky transevropských dopravních sítí a podrobnější specifikace této důležité oblasti zajišťující plnění cílů dopravní politiky bude předmětem výstupu expertního týmu, který vzniká z iniciativy Evropské komise. Výsledky ale zatím nelze předjímat.

### Osobní doprava

V osobní dopravě se bude vycházet z analýzy současného stavu, mezioborových vztahů a trendů a příslušných strategických dokumentů, z nichž stěžejní jsou opatření Dopravní politiky ČR pro léta 2005 – 2013 a z nich vycházející Strategie podpory dopravní obsluhy území (STRAPODOU).

Problematiku osobní dopravy lze rozdělit do dvou základních segmentů na dopravu individuální a veřejnou, přičemž je třeba vytvářet podmínky pro spolupráci obou segmentů (např. parkoviště P&R, B&R a K&R). Veřejná hromadná doprava je ze své větší části závislá na podpoře z veřejných zdrojů prostřednictvím vyrovnávacích plateb a je tak službou veřejnou. Aby byla efektivní, musí využívat výhod jednotlivých druhů dopravy. Ty by proto měly být využívány v těch segmentech, kde jsou výhodné<sup>4</sup>.

Proto je žádoucí, aby příslušní objednatelé veřejné dopravy objednávali služby na základě pětiletých dopravních plánů, které by určily postavení jednotlivých druhů dopravy v systému. Pro tyto účely je vhodné plánovat podle segmentů veřejné dopravy:

- a) **Dálková doprava** – spojení významných kulturních, správních a hospodářských center – urbanizačních oblastí mezinárodního významu (prioritně železniční doprava a letecká doprava)
- b) **Meziregionální doprava** – rychlá spojení mezi tuzemskými regionálními centry (prioritně železniční doprava doplněná autobusovými linkami ve směrech

<sup>4</sup> Příkladem je skutečnost, že železniční doprava je dražší, a proto musí být zaměřena na silnější přepravní proudy jako páteř systému a měla by poskytovat vyšší kvalitu s menšími dopady na životní prostředí, naopak neměla by být využívána k plošné obsluze obcí, kde není efektivní, a kde není schopna kvalitní obsluhu zajistit.



s menšími přepravními proudy nebo s nedostatečně rozvinutou železniční infrastrukturou)

**c) Regionální přepravní páteře** – Páteře regionálních a městských systémů (prioritně regionální železnice, metro, doplněné autobusovými linkami, kde jsou nevhodné parametry železniční infrastruktury)

**d) Plošná obsluha území** – kde je prioritou přímá obsluha cílových míst v obsluhovaném území s minimalizací docházkové vzdálenosti, přičemž plošná obsluha má vyšší prioritu než rychlost přepravy. Segment plošné obsluhy území je zajišťován autobusovými linkami obvykle s nižší přepravní kapacitou, které navazují na regionální přepravní páteře, pokud možno v taktových uzlech těchto páteřních linek.

Lze předpokládat, že v železniční dopravě budou kritická místa definována a navržena k prioritnímu řešení zejména pro zajištění dálkové dopravy, v okolí významných aglomerací a tam, kde již v současné době kvalitativní nebo kvantitativní (kapacitní) ukazatele indikují kritické hodnoty.

V rychlé osobní dopravě (vysokorychlostní tratě – VRT) je prozatím sledována teze, že k realizaci dojde nejdříve cca až po roce 2018, nicméně již ve sledovaném období mohou být započaty investice, které k dané problematice budou mít určitý vztah, proto je třeba se věnovat i této oblasti. Teprve realizace VRT v okolí hlavních sídelních aglomerací umožní oddělit rychlou osobní dopravu (dálkovou a meziregionální) od dopravy příměstské. To zajistí dostatečnou kapacitu pro všechny segmenty železniční dopravy, včetně nákladní.

Problematika silniční dopravy bude řešena ve smyslu požadavků Evropské dopravní politiky a Strategie udržitelného rozvoje. To znamená jednak uspokojení potřeb obyvatelstva v oblasti integrované automobilové dopravy, avšak s cílenou nabídkou alternativy v podobě veřejné hromadné dopravy.

## Nákladní doprava

Definování tržních segmentů v nákladní dopravě lze provádět podle většího množství kritérií, neboť na rozdíl od dopravy osobní je zde přepravováno množství různých komodit, vyžadujících odlišné přepravní technologie. Pro maximální zjednodušení a zpřehlednění lze tržní segmentaci založit na velikosti přepravovaných zásilek. Z tohoto pohledu lze přepravované zboží rozčlenit na:

- celovozové zásilky
- hromadné zboží
- kusové zásilky

### (a) Celovozové zásilky (full loads)

V zásadě jde o velikost zboží, které při přepravě door-to-door zaplní alespoň jednu ložnou jednotku, resp. nákladní automobil nebo železniční vagon. Podle definice použité v Bílé knize o dopravě, by měla zásilka dosahovat hmotnosti minimálně 5 t, ačkoli tato podmínka není považována za účelnou. Z tohoto segmentu by měla být vyňata přeprava volně ložených sypkých nebo tekutých materiálů. Ty vyžadují zvláštní zařízení pro manipulaci a při překládce se zpravidla mění jejich základní charakteristiky, jako je



hmotnost a objem. Pokud jsou však tyto materiály přepravovány ve zvláštním balení, jako jsou různé typy kontejnerů, lze je zařadit do tohoto segmentu.

Do segmentu celovozových zásilek patří cca 1/5 nákladní přepravy v Evropě. Dominantním druhem dopravy je zde silniční doprava s nadpolovičním podílem. Přibližně 1/3 je přepravena vodní dopravou a zbytek z větší částí po železnici.<sup>5</sup> Celovozové zásilky jsou typickým a vhodným segmentem i pro zapojení kombinované dopravy.

Z hlediska komoditní struktury jsou celovozové zásilky zastoupeny ve všech druzích zboží a prakticky ve všech odvětvích ekonomiky. Největší podíl mají přepravy v průmyslové výrobě, především strojírenské výrobky a polotovary a dále spotřební zboží a potraviny pro obchodní sektor.

Vozové zásilky lze z hlediska požadavků na kvalitu rozdělit ještě na zásilky s nároky na přesnost a rychlost dodání a na zásilky u nichž nejsou kladeny nároky na tyto parametry v takové míře. Zatímco první skupina je naprosto dominantně realizována silniční dopravou, druhou skupinu lze bez větších technologických překážek realizovat železniční dopravou (výjimečně i vodní). Rozhodujícím faktorem je v tomto případě cena. Časově náročné přepravy je železnice schopna realizovat v podstatě jen v případě větších objemů, pokud je možné spojit místa zdroje a cíle přepravy přímým uceleným vlakem. Nižší schopnost zajišťovat zásilky s vyššími nároky na přesnost dodání v případě železniční a kombinované dopravy je dána nedostatečnou interoperabilitou, zastaralými technologickými postupy a nedostatečnou kapacitou železniční infrastruktury (ovlivnění špičkami osobní dopravy, technicko-technologické zajištění přeprav na požadované místo (door to door)). Velkou roli v tom tedy hraje stav železniční infrastruktury včetně jejího technického vybavení moderními technologiemi.

Rozhodujícími indikátory jsou cena, kvalita služeb a časová a prostorová dostupnost. Přidruženým indikátorem je rychlost přepravy. Dominantním typem dopravy je doprava silniční.

## **(b) Hromadné zboží**

Z hlediska celkových objemů se jedná o dominantní přepravní segment. Jeho důležitost s postupnou restrukturalizací vyspělých ekonomik postupně ustupuje ve prospěch přepravy menších zásilek zboží s vyšší hodnotou. Zboží v tomto segmentu je charakterizováno poměrně malými nároky na rychlost dodávek, dominujícím faktorem je v tomto případě cena za přepravu. Tradičně byla v tomto sektoru dominantním oborem doprava železniční a případně i vodní vnitrozemská a námořní na krátké vzdálenosti.

S postupným zefektivňováním silničních přepravních technologií v silniční dopravě se však významná část objemů v tomto segmentu přesunula především ze železniční dopravy na dopravu silniční. A to zejména v případě přeprav menších množství, než postačuje pro efektivní vytváření ucelených vlaků. Navíc při obsluze některých zákazníků je překážkou chybějící kolejové napojení. Nutná překládka a manipulace se zbožím pak přepravní řetězec prodražuje a železniční dopravu znevýhodňuje. Při přepravě ropy a ropných derivátů, stejně jako u zemního plynu, hraje zásadní úlohu potrubní doprava.

Podle komoditní struktury jsou převažující pevná paliva a ostatní nerostné suroviny, ropné produkty a další chemikálie, dále pak suroviny a výrobky v ocelářském průmyslu, stavební materiály a zemědělská produkce.

<sup>5</sup> Údaje z Final report "Study on Freight Integrators", DG TREN



Z hlediska postavení železniční dopravy na trhu může být problematická její orientace právě jen na tento segment, tj. např. na přepravy uhlí. V případě výkyvů a strukturálních změn v hospodářství pak železniční doprava není schopna pružně reagovat a nabízet vhodné služby pro ostatní perspektivnější segmenty trhu.

Rozhodujícím indikátorem je cena. Přidruženými indikátory jsou rychlost, kvalita služeb a časová a prostorová dostupnost. Dominantním typem dopravy je doprava silniční a železniční.

### **(c) Kusové zásilky**

Tento segment lze dále dělit podle dalších charakteristik. Spadá pod něj veškeré zboží, které nelze zařadit do zbývajících dvou kategorií. Základní charakteristikou je takové množství zboží, které neumožňuje plně využít kapacitu dopravního prostředku nebo přepravní jednotky. Tyto pak musí být z hlediska svého efektivního využití naloženy zásilkami do různých destinací a pro různé zákazníky. V rámci tohoto segmentu lze rozlišit především balíkové, resp. poštovní služby a sběrné služby. Balíkové služby jsou charakteristické vytvářením sofistikovaných a globálních sítí spolu s vysokými nároky na rychlost a spolehlivost dodání. Páteřními dopravními obory jsou zde silniční, letecká a případně námořní doprava, pro plošnou obsluhu je pak využita doprava silniční.

Ostatní menší než celovozové zásilky jsou realizovány nejčastěji pomocí sběrných služeb. U mezikontinentálních přeprav je pak využita námořní nebo letecká doprava, podle nároků na rychlost přepravy. U pozemní přepravy pak dominuje doprava silniční. Železniční doprava se v Evropě na tomto segmentu podílí jen velmi okrajově.

Rozhodujícími indikátory jsou rychlost přepravy, kvalita služeb a časová a prostorová dostupnost. Přidruženým indikátorem je cena. Dominantním typem dopravy je doprava silniční a letecká.

### **Požadavky na dopravní infrastrukturu**

Pokud jde o vztah k dopravní infrastruktuře, potřebné je ponechání dostatečné, ale přijatelné rezervy kapacity železniční dopravy a snižování negativních vlivů silniční nákladní dopravy. Je žádoucí vyvarovat se některých dlouhodobých nepříznivých vývojových trendů, ke kterým došlo v západní Evropě, a které bude jen obtížně možné napravit v rámci Dopravní politiky EU. Proto by bylo vhodné uplatnit následující postup:

- Definovat podmínky pro přijatelnou dělbu mezioborové přepravní práce
- Zavádět vhodná opatření pro přijatelnou dělbu mezioborové přepravní práce
- Monitorovat účinnost těchto opatření a aktualizovat je
- Vkládat investiční prostředky do dopravní infrastruktury v souladu s udržitelným rozvojem dopravy na základě předchozích bodů, a to včetně opatření zajišťujících interoperabilitu provozu v rámci Evropské unie včetně sousedních regionů. Součástí dopravní sítě TEN-T musí být rovněž místa styku sítí jednotlivých druhů dopravy (multimodální terminály včetně veřejných logistických center).

K tomu budou využity – pokud existují – koncepční materiály jednotlivých druhů dopravy, případně bude představen rámcový model řešení.





Určujícím činitelem pro rozhodování o opatřeních v rámci nákladní dopravy a jejích infrastrukturních potřeb je přepravní proud, resp. objem a přepravní výkon a mezioborová dělba přepravní práce.

Silniční doprava dosáhla svého postavení nastavením výchozích rámcových podmínek a rozdílným vývojem v jednotlivých oborech dopravy, a to jak na úrovni EU, tak i na úrovni jednotlivých členských zemí. Situace v dělbě přepravní práce se ovšem v jednotlivých zemích dost značně liší. To je dáno jak samotným charakterem jejich území, strukturou osídlení a průmyslu, tak i mírou tržního prostředí v jednotlivých oborech a směřováním veřejných prostředků a jiných forem podpory.

Pro podmínky ČR by páteřním druhem dopravy, ve směrech rozhodujících přepravních proudů, měla být doprava železniční a v určitých případech i vnitrozemská vodní, (tam, kde splavné vodní toky existují nebo je jejich splavnění s ohledem na životní prostředí a ekonomiku staveb reálné) a silniční doprava by rozhodně neměla převzít, případně by měla opustit roli dopravy tranzitní a páteřní.

V nákladní dopravě je kromě přepravní vzdálenosti, případně rozlohy obsluhovaného území, klíčovým hlediskem i přepravovaná komodita. Silniční nákladní doprava je v současnosti díky rozvinuté silniční síti a moderním dopravním prostředkům schopna obsloužit prakticky všechny typy zákazníků. Nicméně je v celospolečenském zájmu, aby určité segmenty trhu byly zajišťovány jinými druhy dopravy, v případě České republiky především dopravou železniční.

Na základě dlouhodobého vývoje v zahraničí je možné určit perspektivní segmenty, ve kterých je moderní železniční doprava schopna zajišťovat podstatnou část přepravních výkonů.

- Velká množství zboží hromadného charakteru na dlouhé, střední i krátké vzdálenosti – v tomto segmentu se může dobře uplatnit i vnitrozemská vodní doprava, která je však omezena dostupností vodní cesty a kvalitou plavebních podmínek.
- Větší množství zboží běžného (nespěchavého) charakteru na dlouhé vzdálenosti – jde o přepravu s využitím již existujícího systému vlakových stanic a relačních vlaků, zajišťujících spojení mezi nimi. Tento segment se může dobře uplatňovat při obsluze hospodářských center, průmyslových zón, veřejných logistických center.
- Větší, střední i malá množství zboží jakéhokoli charakteru na dlouhé vzdálenosti – s využitím intermodální (kombinované) dopravy – jde o nejperspektivnější segment, kde existuje velký potenciál, přičemž jednou ze základních podmínek konkurenceschopnosti s přímou silniční dopravou je minimální kritická přepravní vzdálenost – v současnosti ve většině případů alespoň 400 – 600 km při použití nejrozšířenějších technologií kombinované dopravy. V tomto segmentu tvoří pro ČR klíčovou podskupinu přeprava námořních kontejnerů z a do velkých námořních přístavů. Minimální kritickou přepravní vzdálenost by bylo možné zkrátit nasazením vhodné nízkonákladové překládací technologie.



## 2.2 Faktory ovlivňující poptávku v tržních segmentech

Faktory poptávky jsou charakteristiky dopravních služeb ovlivňující velikost poptávky po těchto službách. Těmito charakteristikami lze v obecné rovině popsat nejen konkrétní dopravní služby, ale také každé dopravní odvětví – viz kapitola 2.2.1. V následujícím textu jsou rozlišeny dvě skupiny faktorů ovlivňujících poptávku (viz též obr. 2).

Zprv jde o faktory, které ovlivňují poptávku uživatelů dopravních služeb, kterými jsou cestující v osobní dopravě a přepravci poptávající nákladní dopravu. Hlavními faktory uživatelů dopravy jsou přepravní doba, cena, prostorová a časová dostupnost přepravních služeb, bezpečnost, komfort, flexibilita.

Strategie veřejného sektoru při budování dopravní infrastruktury a zabezpečení služeb s ní souvisejících by měla záviset na faktorech jako je zajištění přiměřených přepravních potřeb uživatelů dopravy, eliminace negativních jevů včetně externalit a cena za vybudování a údržbu infrastruktury/služby. Rozhodování o výstavbě nové infrastruktury či poskytování jiných služeb by se tedy mělo řídit poptávkou a jejími prognózami pro dané druhy dopravy a zároveň musí být v souladu s ostatními strategickými cíli veřejného sektoru.



Obrázek 3 Faktory poptávky na straně uživatelů a státu, jako hlavního iniciátora dopravní výstavby

### 2.2.1 Faktory poptávky uživatelů dopravy

Uživatelé dopravy preferují takové dopravní služby, které splňují níže uvedená kritéria. Požadované charakteristiky se vztahují jak na uživatele nákladní, tak i osobní dopravy. Pro každého uživatele přitom jednotlivé faktory mají odlišnou váhu. Individuální preference přitom mají subjektivní i objektivní příčiny. Objektivně může být důležitost jednotlivých faktorů poptávky určena působením daného uživatele ve specifickém segmentu dopravy (např. uživatel vodní dopravy na určitém úseku splavného toku před hustotou sítě preferuje zajištění flexibility/spolehlivosti dopravy v podobě nezávislosti na přírodním kolísání vodního stavu).

Níže jsou stručně charakterizovány jednotlivé faktory poptávky po dopravních službách a dopravní infrastruktuře.

#### (a) přepravní doba

Čas potřebný na přepravu osob či věcí mezi dvěma místy je jedním z hlavních faktorů rozhodování uživatelů dopravy mezi jednotlivými druhy dopravy. Časové ztráty způsobené nedostatečnou infrastrukturou nebo navázanými službami snižují užitek a způsobují nárůst přímých i nepřímých nákladů uživatelů dopravy.

#### (b) prostorová a časová dostupnost

Prostorová a časová dostupnost charakterizuje míru pokrytí geografického prostoru dopravní infrastrukturou a možnou frekvenci jejího využívání. Tato charakteristika se týká jak regionální, tak páteřní infrastruktury. Větší hustota sítě obecně zvyšuje konkurenční výhodu daného segmentu, protože uživatelům daného druhu dopravy poskytuje dodatečný užitek v podobě přímé dostupnosti většího území. Stejně důležitý je i počet a umístění zastávek v případě osobní dopravy a terminálů, resp. dalších obslužných míst v dopravě nákladní.

#### (c) bezpečnost

Uživatelé dopravy preferují bezpečnější druhy dopravy, pokud jde o množství dopravních nehod a související riziko škod na zdraví osob a majetku. Tato preference existuje pravděpodobně pouze implicitně, tzn., neprojevuje se u většiny uživatelů upřednostňováním bezpečnějšího způsobu dopravy před nebezpečnějším. Užitek z bezpečné dopravy pro všechny její uživatele je však zřejmý.

#### (d) komfort

Komfort charakterizuje míru pohodlí spojenou s využíváním daného druhu dopravy. Přestože jde o relativně subjektivní kategorii, která souvisí s ostatními (přepravní doba, bezpečnost), je vymezena samostatně. Může totiž významně odlišit dva druhy dopravy z hlediska spotřebitelských preferencí. Např. provozovatel hromadné dopravy poskytující (za jinak stejných podmínek jako konkurence) cestujícím zdarma doplňkové služby, může iniciovat významný nárůst kvality dopravy v celém tržním segmentu.



### **(e) flexibilita**

Flexibilita znamená potenciál daného druhu dopravy reagovat na odlišné požadavky jejích uživatelů. Jde především o požadavky na:

- Čas, kdy bude doprava/přeprava realizována;
- Místa, odkud/kam bude doprava/přeprava realizována;
- Předmět přepravy.

Dopravní infrastruktura/služba s vyšší flexibilitou disponuje konkurenční výhodou jednak díky své schopnosti uspokojit potřeby většího množství uživatelů, jednak díky schopnosti reagovat na změny požadavků konkrétního uživatele.

### **(f) náklady na služby**

Tento faktor bere v úvahu pouze přímé náklady uživatele (např. náklady na dopravní prostředek a jeho údržbu, pohonné hmoty, jízdné, poplatky za infrastrukturu či službu). Pro nákladní dopravu jde ve většině případů o faktor určující. Související náklady, které uživatel nenese, jsou zvažovány v rámci faktorů poptávky na straně veřejného sektoru.

## **2.2.2 Faktory poptávky na straně veřejného sektoru (především státu)**

Subjekty veřejného sektoru rozhodují o budování veřejné dopravní infrastruktury. Úkolem veřejného sektoru při tomto rozhodování je zajistit přiměřené přepravní potřeby uživatelů dopravy, ale také eliminovat negativní vlivy s dopravou související. Třetím faktorem, který musí veřejný sektor brát v úvahu je cena, která bude z veřejných prostředků uhrazena za vybudování a údržbu infrastruktury/služby.

Níže uvedené faktory popisují žádoucí stav sektoru dopravy z pohledu veřejného sektoru.

### **(a) poskytnutí veřejné služby a stimulace ekonomického růstu**

Veřejný sektor by měl reagovat na preference uživatelů dopravy a poskytovat takové služby, které poptávají. Jejich výše popsané charakteristiky nemají však význam pouze pro jednotlivé uživatele dopravní infrastruktury či služeb. Některé z nich jsou klíčové pro národohospodářský význam dopravy, který je zřejmě nejdůležitějším faktorem rozhodování na straně veřejného sektoru. Těmito pro stát klíčovými charakteristikami jsou časová a prostorová dostupnost služeb a přepravní doba. Dokonalejší dopravní infrastruktura a navazující služby totiž stimuluje vyrovnaný ekonomický rozvoj regionů. Z celostátního pohledu pak usnadňuje ekonomický rozvoj země a její zapojení do mezinárodní dělby práce (význam pro zahraniční obchod, příliv investic, cestovní ruch atd.).

### **(b) eliminace negativních jevů včetně externalit**

Doprava s sebou přináší negativní vlivy na životní prostředí (emise, omezení prostupnosti krajiny, hluk atd.) a škody na majetku a zdraví osob (dopravní nehody, nemoci dýchacího ústrojí, obezita způsobená nadměrným využíváním motorové dopravy atd.). Ekonomicky lze některé tyto vlivy označit jako externality – přenášení nákladů z činnosti určitého





subjektu na subjekty jiné. Úkolem veřejného sektoru je prosazovat takové politiky, které vedou k omezení negativních vlivů prostřednictvím zahrnutí externalit do cen přepravy.

S tím souvisí další úkol dopravní politiky veřejného sektoru, kterým je využití jednotlivých druhů dopravy tak, aby byly v maximální míře využity jejich silné stránky. Veřejný sektor by tedy měl usilovat o optimální dělbu práce mezi jednotlivými obory dopravy a to při zohlednění očekávaných budoucích trendů.

### **(c) cena za vybudování a údržbu infrastruktury/služby**

Cena za vybudování a údržbu dopravní infrastruktury a služeb je jedním z nejdůležitějších faktorů na straně veřejného sektoru. Ten by měl u každého konkrétního projektu provádět porovnání jeho přínosů a nákladů.



## 2.3 Trendy ovlivňující poptávku v tržních segmentech

Trendy v poptávce po přepravě závisí na celé řadě okolností a faktorů jakými jsou například životní styl obyvatelstva, územní plánování, struktura průmyslu a služeb, mezinárodního obchodu apod. Poptávka po přepravě, a to zejména v dopravě nákladní, se historicky vyvíjí v závislosti na vývoji HDP. Z hlediska nákladní dopravy má významný vliv globalizace ekonomiky a přesun produkce do zemí s nízkými výrobními náklady, stejně jako ceny pohonných hmot nebo postupné zavádění výkonového zpoplatnění použití silniční infrastruktury. Poptávku rovněž stimuluje výstavba nové dopravní infrastruktury.

Některé z výše uvedených faktorů jsou dopředu známy, resp. je možné odhadovat jejich rozsah, u jiných se dopředu nedá odhadnout, ani zda nastanou či nikoliv. I zdánlivě nepatrné změny některých faktorů mohou však mít v budoucnu zásadní dopad na vývoj v sektoru dopravy. Naopak doprava ovlivňuje zpětně ostatní obory lidské činnosti, tzn. jak sociální chování, tak i ekonomický vývoj.

Vývojové trendy sektoru dopravy v České republice, které mohou mít dopad na strukturu a intenzitu poptávky v budoucnosti, je třeba vnímat a analyzovat v širším časovém i územním rámci.

### Územní rámec

„Dopravní sektorové strategie“ řeší dále úroveň sektoru dopravy v celé České republice za současného zohlednění dopravních trendů a vývoje v širším – evropském rámci.

### Časový rámec

Existující strategické dokumenty zpravidla pokrývají krátkodobý až střednědobý horizont. Časovým rámcem bývá zpravidla uměle vytvořené období odvíjející např. od cyklu státního rozpočtu (horizont jednoho roku), volební období (horizont čtyř let) či např. dle programovacího období EK (horizont sedmi let).

Dokument, který by zachytil trendy v delším časovém období a mohl tak s dostatečným předstihem předvídat nutnost realizace potřebných opatření strategického rázu, k dispozici není. Lze předpokládat, že jedním z důvodů je i obtížnost ekonomických prognóz a z nich plynoucí poptávky po službách. „Dopravní sektorové strategie“ si kladou za cíl takovou chybějící prognózu nahradit. Zejména v kapitole 2.1.3.1. jsou řešena období až do roku 2030. Díky komplexní povaze faktorů ovlivňujících trendy v poptávce po dopravě jsou v této kapitole odděleně analyzovány trendy dlouhodobé a v následující kapitole 2.1.3.2. trendy krátkodobé.

### 2.3.1 Dlouhodobé trendy

Dlouhodobé trendy definujeme jako jevy, které se sice již mohou projevovat v současné době, ale jejichž projevy budou pravděpodobně v budoucnosti sílit a budou mít významné důsledky pro poptávku po přepravě (v horizontu 10 – 30 let). Za předpokladu pokračování těchto trendů bude geografický prostor Evropské unie součástí globalizovanější světové ekonomiky, která bude mít užší kontakty s okolními zeměmi. Populace bude starší a kulturně diverzifikovanější než dnes. Z hlediska sídelní struktury bude obyvatelstvo více



koncentrované do hustě osídlených městských a příměstských oblastí. Dopravní sektor bude poznamenán novými způsoby využívání energetických zdrojů a novými komunikačními technologiemi. Nezanedbatelné budou také dopady změn klimatu. Při formulování střednědobých a dlouhodobých trendů ovlivňujících poptávku po dopravě dokument vychází mj. ze závěrů studie *The Future of Transport* vydané Evropskou komisí v únoru 2009, které dále doplňuje o specifika České republiky. Zpráva *The Future of Transport* se sice zabývá i vývojem po roce 2030, ale trendy v ní zmiňované budou do roku 2030 již hrát důležitou roli.

Níže jsou uvedeny hlavní společensko-ekonomické trendy, u kterých lze předpokládat, že budou mít vliv na dopravu v Evropě a v České republice v následujících desetiletích. Za přehledem společensko-ekonomických faktorů následuje analýza jejich konkrétních dopadů na poptávku po osobní a nákladní přepravě.

- Růst HDP a životní úroveň obyvatelstva – Růst HDP je jedním z klíčových ukazatelů determinujících změny v životní úrovni obyvatelstva. Podle dlouhodobé predikce Ministerstva financí ČR má HDP České republiky mezi lety 2009 a 2030 růst průměrně o 2,61 %. Zároveň je predikován relativně zanedbatelný nárůst počtu obyvatel ČR. Konkrétní hodnoty obou ukazatelů jsou uvedeny v příloze 1. Za předpokladu vyplnění obou těchto predikcí bude v následujících desetiletích narůstat HDP připadající na jednoho obyvatele a tedy pravděpodobně i celková životní úroveň obyvatelstva. Růst životní úrovně je přitom empiricky spojen s nárůstem poptávky po přepravě osob i zboží.
- Pokračující ekonomická integrace v EU – Lze očekávat další integraci jednotného evropského trhu a to nejen v oblasti obchodu, ale také v oblasti mobility pracovních sil. Propojování evropských regionů bude probíhat prostřednictvím významných infrastrukturních projektů, např. sítě TEN-T. Dalším důsledkem odstraňování administrativních a právních bariér uvnitř EU bude nárůst mobility obyvatelstva.
- Pokračující globalizace – Lze očekávat další odstraňování překážek v pohybu zboží, služeb, kapitálu a do určité míry i pracovních sil. Další ekonomická integrace a růst významu bývalých „rozvojových“ zemí v globální ekonomice přispějí k dalšímu nárůstu objemu mezinárodního obchodu. Zároveň bude docházet k posilování ekonomických vazeb na státy kolem Středozemního moře (Blízký východ, především Turecko, severní Afrika) a státy SNS /především Rusko/. Význam těchto vazeb bude posilován také demografickými změnami v regionech sousedících s EU – je např. očekáván nárůst počtu obyvatel severoafrických států ze současných 141 mil. na 236 mil. v roce 2050.
- Stárnutí populace – Počet obyvatel EU by se neměl výrazně měnit, ale průměrný věk se ze 40,4 let (2008) zvýší na 47,9 let, pro ČR se předpokládá v tomto horizontu průměrný věk cca 50 let. Např. Počet osob starších 80 let by se do roku 2060 měl v EU ztrojnásobit, v ČR se předpokládá ještě vyšší hodnota, více než čtyřnásobek oproti roku 2007. Dále o 15 % klesne počet osob v produktivním věku, v důsledku čehož lze po roce 2030 očekávat nedostatek pracovních sil a zpomalení růstu HDP. Tento trend může částečně zvrátit větší integrace imigrantů, zavádění inovativních pracovních postupů a větší zapojení starších lidí do ekonomické činnosti. V neposlední řadě vyvolá stárnutí populace zvýšené nároky na veřejné rozpočty spojené s výplatami důchodů a vyššími výdaji na zdravotní a jinou péči.



- Nárůst imigrace do EU – Bez imigrace by počet obyvatel EU začal od roku 2012 výrazně klesat. Proto je do roku 2061 očekávaný příliv imigrantů s čistým efektem na nárůst počtu obyvatel EU ve výši 56 mil. Rovněž ČR se předpokládá jako imigrační země s ročním přírůstkem imigrantů v rozmezí 10 až 40 tis. osob ročně. Ani tento fakt však pravděpodobně nezabrání snížení populace ČR až pod 8 mil. obyvatel v roce 2060.
- Pokračující urbanizace – Kvalita a efektivita měst je klíčovým předpokladem pro ekonomický růst a trvale udržitelný rozvoj. Díky využití efektů prostorové koncentrace ekonomických činností je ve městech produkován zásadní podíl přidané hodnoty zboží a služeb. V současné době je jednoznačnou tendencí pokračující koncentrace a to jak na regionální, tak mezinárodní úrovni: Do roku 2050 má míra urbanizace v EU vzrůst z dnešních 72 % na 84 %. V souvislosti s jejím nárůstem lze očekávat formování městských regionů vyšší úrovně („mega city regions“). Dalším důležitým trendem je pokračující suburbanizace („urban sprawl“), která mění monocentrické městské oblasti na polycentrické konurbace s více místními a regionálními centry. Efekty suburbanizace jsou částečně zmírňovány tzv. „re-urbanizačními efekty“ – jednak veřejnými politikami podporujícími revitalizaci městských center, jednak rostoucím počtem malých domácností s nižšími nároky na velikost obytné plochy.
- Změny klimatu a jejich omezování – Členské státy EU budou realizovat opatření, která mají naplnit mezinárodní dohody o snižování emisí skleníkových plynů. Sektor dopravy produkuje 23 % světových emisí CO<sub>2</sub> souvisejících s lidským využíváním energie, a proto se ho bude část opatření přímo týkat. Pokud jde o vlastní klimatický systém, lze očekávat další nárůst extrémů počasí, jako jsou vichřice, záplavy, sucha a požáry a s nimi související škody na dopravní infrastruktuře. Při výstavbě dopravní infrastruktury by s těmito riziky mělo být počítáno a měla by být realizována ekonomicky odůvodněná opatření na snížení jejich dopadů.
- Další technologický pokrok – lze očekávat, že v následujících desetiletích produktové a operační inovace budou nadále významně modifikovat podobu dopravních systémů, a to jak na straně poptávky, tak na straně nabídky. Konkrétní dopad inovací však závisí na dalším vývoji společensko-technologických trendů jako je optimalizace logistických řetězců, rozvoj informačních a komunikačních technologií, konstrukční inovace dopravních prostředků, změny ve využívání energie nebo větší aplikace multimodálního přístupu, který by měl vést k efektivnějšímu využití stávající dopravní infrastruktury, ke zlevnění nákladní i osobní dopravy a v neposlední řadě ke snížení vlivu dopravy na životní prostředí, globální změny klimatu a lidské zdraví.

### **Dopad společensko-ekonomických trendů na poptávku po dopravě**

Lze očekávat, že ve střednědobém a dlouhodobém horizontu budou dopravu ovlivňovat dva hlavní faktory související s výše popsányými společenskými a ekonomickými trendy. Na jedné straně půjde o nárůst poptávky po přepravě v osobní i nákladní dopravě a na druhé straně o snahu veřejného sektoru eliminovat negativní dopady dopravy.

Pokud jde o očekávaný nárůst poptávky po přepravě, většina společenských trendů mluví ve prospěch tohoto závěru. Růst poptávky po mobilitě bude indukovan především nárůstem životní úrovně obyvatelstva, další ekonomickou integrací a globalizací a





částečně i kvalitnější dopravní infrastrukturou. Všechny tyto faktory posílí další poptávku po rychlé a spolehlivé dopravě jakožto jednom z hlavních faktorů zachování konkurenceschopnosti české/evropské ekonomiky.

V nákladní i osobní dopravě je dlouhodobým trendem nárůst přepravních výkonů. Zároveň s tím narůstá význam kapacitních dopravních sítí (zejména železnice). Roste ekonomický význam mobility a v některých segmentech již dochází k tomu, že kapacita stávajících sítí nestačí na požadované objemy přepravy. V důsledku rostoucí poptávky po přepravě roste potřeba budování nové kvalitnější dopravní infrastruktury, případně přijímání opatření ke zvyšování kapacity stávající infrastruktury.

Na druhou stranu lze identifikovat trendy, které vedou ke snižování nároků na fyzické přemísťování osob a nákladů. Jde například o rozvoj elektronického obchodu, teleworkingu, komunikačních technologií, politik podporujících spotřebu z lokální produkce či o větší optimalizaci logistických řetězců. Např. zvyšování počtu osob, pracujících z domova, pokles počtu ekonomicky aktivního obyvatelstva nebo více volného času může vést ke snižování rozdílů mezi přepravními špičkami a sedly.

Na straně nabídky se mohou projevit limitující faktory jako relativní nárůst cen energií, zvýšené náklady na infrastrukturu nebo rostoucí podíl uživatelů dopravy na financování jejích negativních dopadů. Lze však předpokládat, že tyto opačné trendy budou slabší a budou převáženy společenskými a ekonomickými trendy způsobujícími nárůst poptávky po mobilitě.

Zároveň bude nutné minimalizovat dopad negativních externalit v oblasti:

- Životního prostředí (znečištění, emise CO<sub>2</sub>, hluk);
- Ekonomiky (kongesce);
- Komunit (zdraví, bezpečnost dopravy).

Snaha veřejného sektoru o eliminaci negativních dopadů dopravy je dlouhodobě nedílnou součástí dopravních politik. Tento trend reaguje nejen na stále rostoucí poptávku po mobilitě, ale úzce souvisí také se zlepšováním životní úrovně obyvatelstva a s tím souvisejícími požadavky na lepší ochranu životního prostředí. Opatření eliminující negativní dopady dopravy na životního prostředí mají vliv na nákladovost jednotlivých druhů dopravy a jsou významnými limitujícími faktory pro budování dopravní infrastruktury.

V dalším textu je specifikováno, jaké společenské trendy povedou k nárůstu poptávky po osobní a nákladní přepravě a ke snahám veřejného sektoru o eliminaci jejích negativních dopadů.

### **(a) Nárůst poptávky po mobilitě v osobní dopravě**

Nárůst poptávky po mobilitě v osobní dopravě lze očekávat na základě důsledků některých výše popsanych trendů.

- Růst HDP a životní úrovně obyvatelstva – Podle středního scénáře vývoje přepravních výkonů, navázaného mj. na predikci vývoje HDP (viz příloha 1), dojde v České republice mezi roky 2008 a 2030 k 39% nárůstu přepravních výkonů v osobní dopravě. V souvislosti s nárůstem životní úrovně obyvatelstva a nárůstem poptávky po přepravě osob lze očekávat tlak na vyšší efektivitu veřejné dopravy.



Nutná bude restrukturalizace především u železniční dopravy a poskytování vyrovnávacích plateb za přísnějších podmínek, avšak s ohledem na cyklus obnovy dopravních prostředků. Lze očekávat snahu státu a dalších subjektů veřejného sektoru o vytváření tržního prostředí i v oblasti poskytování veřejné dopravy. Tento trend by měl přinést zlepšení stavu veřejné hromadné dopravy.

- Pokračující ekonomická integrace v EU – V důsledku pokračujícího rozvoje vnitřního evropského pracovního trhu a integrace v dalších oblastech bude narůstat migrace spojená se změnami zaměstnání, studiem v zahraničí apod. Tyto migrační proudy na sebe naváží další tzv. sociální mobilitu (cestování rodin a přátel) migrantů. Nárůst této dálkové osobní dopravy bude umožněn rozvojem transevropských dopravních sítí a celkovým zkvalitňováním, resp. zrychlováním hromadné i individuální dopravy. Např. pokud budou v České republice vybudovány vysokorychlostní železnice, začnou být značně konkurenceschopné pro cesty do 1000 km ve srovnání s leteckou či individuální automobilovou dopravou.
- Pokračující globalizace – Rostoucí interakce se zeměmi mimo EU (obchod, rekreace) zvýší nároky na kapacitu a kvalitu dálkové osobní dopravy. To může vyvolat přetížení velkých letišť a naopak představovat potenciál pro rozvoj letišť regionálních. Velkou příležitostí pro efektivnější dálkovou osobní dopravu je zvýšení komodality mezi leteckou a železniční dopravou, kdy železniční spojení umožní propojení měst a letišť.
- Stárnutí populace – Lze předpokládat, že díky pokroku ve zdravotní péči, většímu propojení evropských sociálních systémů, větší znalosti cizích jazyků, budou starší lidé v roce 2050 mobilnější než v současné době. Část z nich navíc použije své důchody na život v jiné zemi nebo do jiné země bude dojíždět za zdravotní péčí. Tyto skutečnosti by pak posílily poptávku po dálkové osobní dopravě. Dále bude potřeba reagovat na specifické potřeby starších lidí v městské hromadné dopravě.
- Nárůst imigrace do EU, který se projeví i v České republice – Imigranti častěji bydlí ve městech a vyznačují se nižším věkovým průměrem a vyšší fertilitou. Jejich poptávka po dopravě závisí na způsobu, jakým se budou integrovat do městského prostředí. Např. v případě koncentrace imigrantů do předměstských oblastí (z důvodu nižších nákladů na bydlení) lze očekávat větší poptávku po hromadné dopravě související s dojížděním do škol, do zaměstnání a za službami.
- Pokračující urbanizace – V souvislosti s dalším růstem městských aglomerací, popř. formování konurbací s více jádry, lze očekávat rostoucí poptávku po přepravě v rámci těchto urbanizačních celků. Poroste význam posilování efektivity systémů městské hromadné dopravy a jejich návaznosti na individuální dopravu, jejíž objem bude díky suburbanizaci dále narůstat (obsluha suburbanizovaných oblastí hromadnou dopravou je obtížná). Z hlediska ochrany životního prostředí a podpory veřejného zdraví bude v aglomeracích hrát významnou roli podpora nemotorové dopravy, která má značný potenciál nejen pro rekreační účely, ale také pro dojížděku na krátké vzdálenosti.

### **(b) Nárůst poptávky po přepravě nákladů**

- Růst HDP a životní úrovně obyvatelstva – Podle středního scénáře vývoje přepravních výkonů navázaného mj. na predikci vývoje HDP (viz příloha 1) dojde



Operační program  
Doprava



PRICEWATERHOUSECOOPERS  26

v České republice mezi roky 2008 a 2030 k 22% nárůstu přepravních výkonů v nákladní dopravě. Pokud jde o jednotlivé segmenty nákladní dopravy, se změnou struktury HDP a posunem ekonomiky České republiky směrem ke službám s vyšší přidanou hodnotou, lze ve střednědobém horizontu očekávat zpomalení růstu především v segmentu hromadného zboží. Naopak lze předpokládat nárůst průměrné přepravní vzdálenosti ve všech segmentech nákladní dopravy. Narůstat bude také význam segmentu celovozových a především kusových zásilek s důrazem na rychlost a spolehlivost dodání. Rovněž lze očekávat, že s postupnou internalizací externích nákladů v dopravě budou logistické procesy reagovat na změnu poměru nákladů na dopravu a skladování.

- Pokračující ekonomická integrace v EU – Nárůst poptávky po přepravě surovin a zboží bude přímým důsledkem pokračujícího propojování ekonomik zemí EU. Díky postupnému odstraňování administrativních i technických bariér v pohybu výrobních faktorů lze očekávat další specializaci regionů v jednotlivých odvětvích průmyslu. Regionální koncentrace výroby do dobře dostupných míst s adekvátně kvalifikovanou pracovní silou pak zvýší nároky na dálkovou nákladní dopravu vyjádřené nárůstem přepravních vzdáleností. Pokud jde o stranu nabídky, v důsledku dalšího rozvoje evropské sítě železničních koridorů pro nákladní dopravu a nárůstu konkurence na tomto trhu, lze očekávat nárůst podílu železničního sektoru na nákladní dopravě. Ekonomická integrace v EU pro dopravu bude působit ve směru rychlejšího růstu poptávky po přepravě ve srovnání s růstem HDP (působení proti „decouplingu“). Opačným směrem budou působit stále dokonalejší logistické procesy.
- Pokračující globalizace – V důsledku pokračování dlouhodobého trendu odstraňování překážek pohybu zboží ve světové ekonomice lze očekávat nárůst poptávky po nákladní dopravě mezi EU a zbytkem světa. Pravděpodobně poroste zejména význam obchodu s makroregiony bezprostředně sousedícími s EU, tedy se státy SNS, zeměmi Blízkého východu a severní Afriky.
- Další technologický pokrok – Lze očekávat, že vlaky používané v nákladní dopravě budou delší s větší kapacitou vagónů a vyšší energetickou efektivitou. Další zkvalitňování železniční infrastruktury také umožní prodlužování délky vlaků, podpoří rozvoj multimodálních přepravních systémů a zlevní cenu železniční dopravy pro její uživatele. Na druhou stranu bude nutné řešit problém nárůstu rozdílu mezi rychlostí osobní a nákladní železniční dopravy, který bude ztěžovat využívání stejné infrastruktury.
- Změny klimatu – Přestože je přímý vliv změny klimatu na Českou republiku limitovaný, lze očekávat, že přepravní proudy budou v Česku druhotně ovlivněny změnami v jiných částech světa. Např. podle současných predikcí by měl do roku 2040 zcela vymizet letní výskyt ledu v Severním ledovém oceánu. Používání této námořní trasy by zkrátilo současnou námořní cestu z evropských přístavů do východní Asie o 40 %, což by mělo významné ekonomické důsledky pro mezikontinentální nákladní dopravu a související logistiku v některých evropských zemích. Při použití této trasy je však nutné zvážit dodatečné zatížení životního prostředí.



### (c) Eliminace negativních dopadů dopravy

Úsilí veřejného sektoru v oblasti omezování negativních důsledků stále rostoucí osobní a nákladní dopravy bude souviset s některými výše popsány trendy.

- Růst HDP a životní úrovně obyvatelstva – Díky očekávanému dalšímu růstu HDP v EU i v České republice s tím souvisejícímu zvyšování životní úrovně obyvatelstva, lze očekávat posouvání preferencí voličů směrem k vyšší kvalitě životního prostředí (např. budování protihlukových bariér, snižování emisí výfukových plynů, podpora nemotorové dopravy, zvyšování bezpečnosti dopravy apod.).
- Pokračující ekonomická integrace v EU – Lze očekávat, že s pokračující ekonomickou integrací EU budou sílit také tendence ke sjednocování politik v oblasti ochrany životního prostředí, mezi které spadají také opatření na omezení negativních dopadů dopravy. Příkladem může být zpřísnění evropských norem týkajících se emisí výfukových plynů.
- Pokračující globalizace/ Změny klimatu a jejich omezování – Stejně jako ve výše uvedeném případě, také integrace světových ekonomických vztahů vyvolává potřebu do určité míry sjednocovat environmentální opatření v globálním měřítku. I nadále pravděpodobně půjde o opatření týkající se snižování emisí skleníkových plynů, ale mohou vzniknout i další celosvětové iniciativy s dopadem na dopravní politiku.
- Pokračující urbanizace – Velká koncentrace obyvatelstva v prostoru městských aglomerací/konurbací s ní spojené dojížděkové proudy mohou vyvolat přetížení dopravní infrastruktury a vznik kongescí a nárůst počtu dopravních nehod. Příčinou obojího může být stále častější využívání aglomerační dopravní infrastruktury jak pro místní, tak pro tranzitní dopravu. Kongesce snižují logistickou efektivitu, zvyšují náklady na pohonné hmoty a snižují produktivitu práce. Dopravní efektivita a tedy i konkurenceschopnost velkých aglomerací a konurbací proto bude založena na aplikaci často i radikálních opatření omezujících kongesce (např. zpoplatnění užívání automobilů v centrech měst), budování či obnově tranzitních systémů a prozřetelném územním plánování.
- Stárnutí populace – V důsledku nárůstu podílu ekonomicky neaktivního obyvatelstva k ekonomicky aktivnímu bude docházet k postupnému snižování veřejných zdrojů disponibilních na obnovu a výstavbu nové dopravní infrastruktury. Tento trend bude posílen skutečností, že část infrastruktury vybudované v druhé polovině 20. století se bude blížit konci své životnosti a bude vyžadovat značné investice na obnovu. Za účelem eliminace negativních dopadů těchto trendů na veřejné rozpočty bude muset dopravní sektor hledat způsoby samofinancování, např. na principu zpoplatnění uživatelů, resp. znečišťovatelů.
- Další technologický pokrok – Ze strany veřejného sektoru lze očekávat určitou podporu používání nových energetických zdrojů v dopravě – např. podle některých odhadů lze v roce 2050 očekávat 50% pokrytí potřeb energie pro silniční dopravu na bázi vodíkových pohonů. Naopak bude zřejmě pokračovat trend dlouhodobého růstu cen fosilních paliv, který bude doprovázen poklesem jejich podílu na celkové spotřebě energie v dopravě.





- Dalším trendem, který umožňuje využívání technologického pokroku k eliminaci negativ souvisejících s dopravou je zavádění moderních informačních a zabezpečovacích systémů jak v osobní, tak v nákladní dopravě. Přínosem těchto systémů může větší plynulost dopravy, lepší integrace různých druhů dopravních segmentů či zatraktivnění hromadné dopravy.

### 2.3.2 Krátkodobé a střednědobé trendy v České republice

Mezi krátkodobé trendy zařazujeme ty jevy, které se projevují v současnosti a jejichž výskyt se předpokládá také v nejbližší budoucnosti, přičemž v praxi je za „hranici“ běžně uvažován horizont 5 – 10 let.

#### Osobní doprava

V osobní dopravě lze identifikovat následující trendy mající vliv na konkurenceschopnost jednotlivých tržních segmentů.

##### (a) Riziko nárůstu podílu individuální dopravy

V osobní dopravě má dělba přepravní práce mezi jednotlivými segmenty dopravy tendenci vyvíjet se nepříznivým směrem z hlediska udržitelného rozvoje v odvětví. Do poloviny 90. let minulého století narůstal podíl individuální přepravy k přepravě hromadné z 20:80, na současných cca 50:50<sup>6</sup>. Nepříznivý vývoj, který vede ke kongescím na silnicích a ohrožuje celkově funkčnost dopravního systému a zároveň se nepříznivě promítá na životní prostředí, se podařilo zastavit nabídkou kvalitní a vysokointervalové hromadné dopravy. V případě změny nabídky nicméně existuje riziko, že dojde k opětovnému nastartování nárůstu podílu individuální dopravy.

##### (b) Příliš pomalý rozvoj integrovaných dopravních systémů

Jednotlivé systémy zajišťující veřejnou dopravu jsou provozovány stále většinou jako samostatné dopravní systémy, přičemž integrované dopravní systémy jsou provozovány jen na omezených územích, s omezenou funkcí a bez většího propojení mezi kraji. Ve většině lokalit je integrovaný systém pouze nadstavbou systému (usnadňujícím využívání městské a příměstské dopravy), nikoliv principem propojujícím všechny druhy dopravy na území regionu. Propojení systému městské, příměstské a regionální dopravy není na dostatečné úrovni. Jednou z možností podpory integrovaných dopravních systémů se v budoucnu jeví projekty PPP, případně rozšíření spolupráce jednotlivých provozovatelů z krajů v regionu.

##### (c) Nedostatečný rozvoj nemotorové a hromadné dopravy

S ohledem na snižování dopadů na životní prostředí a zlepšování veřejného zdraví je potřeba zvrátit trend poklesu podílu hromadné, cyklistické a pěší dopravy a budovat infrastrukturu s hromadnou a nemotorovou dopravou související.

<sup>6</sup> tyto podíly platí pro Prahu a velká města



#### **(d) Nedostatečné zvyšování kvality hromadné dopravy**

Osobní drážní a veřejná linková doprava poskytují často služby s nižší kvalitou a nedostatečnou vzájemnou provázaností, což přispívá k preferenci individuální automobilové dopravy.

#### **Nákladní doprava**

V nákladní dopravě lze identifikovat následující trendy mající vliv na konkurenceschopnost jednotlivých tržních segmentů.

#### **(a) Růst významu silniční nákladní dopravy oproti ostatním segmentům**

Výkony nákladní dopravy rostou rychleji než ekonomika. Růst nároků na nákladní dopravu je důsledkem globalizačních vlivů, konkrétně nárůstem vzdáleností mezi místem výroby a spotřeby. Zákazníci, resp. přepravci v nákladní dopravě se snaží minimalizovat logistické náklady a preferují přesnost a rychlost dopravy<sup>7</sup>. V důsledku toho jsou logistické systémy orientovány především na silniční nákladní dopravu. Prodlužování přepravních vzdáleností v souvislosti s globalizací mezinárodního obchodu a zkracování dodacích lhůt tak vede ke zvyšování dopravních výkonů.

#### **(b) Růst významu přepravy zboží s vyšší jednotkovou cenou**

V důsledku pokračujícího procesu evropské integrace dochází ke změně struktury zbožových toků. Klesá podíl zboží hromadné povahy ve prospěch zboží s vyšší přidanou hodnotou. Tento trend se projevuje:

- Poklesem podílu přepravy v segmentu hromadného zboží (uhlí, rudy apod.) a růstem podílu přepravy v segmentech celovozových a kusových zásilek, které vyžadují přepravní služby s vyšší přidanou hodnotou – logistické služby
- Růst požadavků na rozsah a kvalitu doplňkových logistických služeb

Se změnou struktury HDP a posunem ekonomiky ČR směrem ke službám s vyšší přidanou hodnotou lze ve střednědobém horizontu očekávat zpomalení růstu nákladní dopravy.

<sup>7</sup> V důsledku nedostatečné internalizace externích nákladů dochází k pokřivení poměru mezi náklady na skladování a dopravu.



## 2.4 Analýza současného stavu a trendů jednotlivých dopravních odvětví

### 2.4.1 Silniční doprava

Česká republika má relativně vysokou hustotu silniční sítě (viz Příloha 10), zatímco základní síť rychlostních silnic a dálnic není stále dokončena a neodpovídá skutečným potřebám. Některá krajská centra stále nemají kvalitní napojení na síť dálnic a rychlostních silnic. Podobně je nutné pokračovat v budování obchvatů sídel a odlehčit tak centřům měst od dopravního zatížení.

V posledních 20 letech došlo v České republice k prudkému nárůstu objemu silniční dopravy a to jak nákladní, tak osobní. Pokud jde o předpokládané trendy, v období do roku 2015 lze očekávat pokračování růstu přepravy v oblasti osobní individuální dopravy.

V nákladní silniční dopravě lze očekávat nárůst výkonů o dalších 30 – 40 % do roku 2015, na průběh nárůstu bude mít vliv výše a rozsah mýtného (zahrnujícího i internalizaci externích nákladů), nejen v ČR, ale i v okolních zemích, stejně jako ceny pohonných hmot.

#### Hlavní trendy

- Dobudování chybějících úseků dálnic a rychlostních silnic pro pokrytí nároků stále rostoucích objemů individuální automobilové dopravy a nákladní silniční dopravy;
- Postupné převádění externích nákladů na rozvoj a údržbu infrastruktury na její uživatele formou výkonového zpoplatnění;
- Eliminace negativních vlivů silniční dopravy (rozvoj alternativních dopravních segmentů, například podporou kombinované dopravy, nebo opatřeními souvisejícími přímo se silniční infrastrukturou a navazujícími službami – např. budování protihlukových bariér).
- Přetrvávající problém nedostatku financí na údržbu a z toho plynoucí špatný technický stav komunikací

Pokud jde o financování dopravní infrastruktury, stát zodpovídá za výstavbu silnic I., třídy, dálnic, rychlostních silnic, železnic a vnitrozemských vodních cest. Kraje pak odpovídají za silnice II. a III. třídy a za místní komunikace příslušné obce.

Je nutno rovněž uvést, že rychlostní silnice v ČR jsou svými parametry komunikacemi dálničního typu. Rychlostní silnice (viz. dohoda AGN), tj. 2 – 3 pruhové silnice s usměrněnými vjezdy a výjezdy vedené výhradně v extravilánu, nejsou v ČR budovány. Proto se navrhuje komunikace dálničního typu i v těch úsecích, kde to ekonomicky není opodstatněné (tj. na prognózované intenzity od 12 – 14 tis vz/den namísto od 17 – 20 tis. vz/den, jak bývá v okolních státech obvyklé).



## SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>vysoká hustota silniční sítě jako celku s dostatečným podílem silnic I. třídy zajišťujících obsluhu regionu</li> <li>nejefektivnější způsob zajištění plošné obslužnosti území, zejména na lokální/regionální úrovni na kratší vzdálenosti</li> <li>flexibilita a efektivita silniční přepravy při potřebě vysoké rychlosti a přesnosti dodávky zboží</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>nejvyšší nehodovost ze všech odvětví (počty obětí)</li> <li>nadměrné využívání silniční dopravy na úkor jiných druhů dopravy</li> <li>nejhorší dopad na životní prostředí ze všech odvětví dopravy</li> <li>vyčerpání kapacity silniční infrastruktury – vytváření kongescí z důvodu neustálého nárůstu silniční dopravy (úroveň hlavních silničních tahů a měst)</li> <li>nižší kvalita veřejné linkové dopravy a nedostatečné provázanost na ostatní veřejné spoje podporující nárůst individuální automobilové dopravy</li> <li>špatný technický stav komunikací v důsledku nedostatku financí na údržbu</li> <li>úroveň telematických služeb zaostává za poptávkou (např. v oblasti optimalizace zásobování měst – citylogistika)</li> <li>není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť</li> <li>nákladnost údržby komunikací, i s ohledem na jejich hustotu</li> </ul>
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> <li>zavedení výkonového zpoplatnění služeb – přenesení nákladů na externality na uživatele</li> <li>zavádění telematických aplikací na zvýšení bezpečnosti pro intenzifikaci kapacity komunikací</li> <li>snížení některých negativních vlivů dopravy výstavbou dálnic, rychlostních silnic a obchvatu měst a obcí</li> <li>rozvoj inteligentních dopravních systémů</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>pokračování nárůstu silniční dopravy jak v osobní tak nákladní přepravě na úkor ostatních druhů dopravy</li> <li>nárůst objemu externalit</li> <li>nedostatečné zabezpečení financování infrastruktury vedoucí k nedostatku prostředků na údržbu a odstraňování závad</li> <li>významný vliv na životní prostředí při budování infrastruktury i následném provozu</li> </ul>

### 2.4.2 Železniční doprava

V současnosti je v České republice v provozu celkem 9,5 tisíc km železničních tratí, což je vzhledem k rozloze území ČR jedna z nejhustějších železničních sítí na světě. Na druhé straně pouze zhruba 31 % délky vybudovaných tratí je elektrifikovaných. Mapa železniční sítě v České republice je součástí Přílohy 11.





V roce 1993 bylo zahájeno postupné budování 4 tranzitních železničních koridorů, tvořících páteřní síť jak z hlediska vnitrostátní dopravy, tak z hlediska tranzitní dopravy a napojení ČR na klíčové železniční tahy v sousedních zemích. Do dnešního dne byly dokončeny, s výjimkou několika úseků, zatím I. a II. koridor (Děčín – Praha – Pardubice – Brno – Břeclav a Břeclav – Hodonín – Přerov – Ostrava). V následujícím období bude pozornost věnována zejména modernizaci a přestavbě hlavních železničních uzlů a dobudování dalších dvou koridorů, které je plánováno v horizontu let 2012 – 2016.

Po roce 2004 byla zhoršující se situace v železniční dopravě stabilizována a odklon od železniční k jiným odvětvím dopravy se podařilo zpomalit. Tento trend byl zaznamenán v osobní i nákladní železniční přepravě. V evropském měřítku zároveň dochází k liberalizaci nákladní železniční dopravy a neustále je vyvíjen tlak na přesun větší části nákladní silniční přepravy na železnici. Hlavním konkurentem osobní železniční dopravy na středních a krátkých tratích se stává díky rostoucí motorizaci IAD, u dálkových tras se pak prosazuje stále více i letecká doprava.

Dálková rychlíková přeprava osob je v současné době zajišťována výlučně společností České dráhy. V nejbližší budoucnosti by mělo dojít prostřednictvím vyhlášení výběrového řízení k otevření tohoto odvětví i dalším soukromým subjektům. Očekává se, že stát konkurenci otevře až 75 % železniční dálkové přepravy. Jedním ze základních požadavků a cílů bude přitom zvýšení kvality a komfortu vozů.

### Hlavní trendy

- Probíhající modernizace a elektrifikace železničních sítí – budování III. a IV. železničního koridoru
- Zvyšování intermodality a interoperability
- Zpřístupnění provozování osobní železniční dopravy soukromým subjektům
- Konkurence osobní individuální dopravě v souvislosti s postupným zvyšováním kvality služeb železniční dopravy provozované na modernizované dopravní infrastrukturu a v souvislosti s již započatým trendem uplatňování intervalového jízdního řádu s kratšími intervaly
- Konkurence letecké dopravy na delších tratích
- Zastavení trendu poklesu poptávky způsobené mimo jiné i nasycením kapacit silniční nákladní dopravy a s tím související přesun poptávky do železničního odvětví
- Setrvalý stav v případě poptávky po osobní dopravě s případným očekávaným mírným nárůstem



## SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>• poměrně hustá železniční síť spojující většinu hlavních center a zajišťující poměrně dobrou dostupnost pro osobní a nákladní dopravu</li> <li>• kombinace relativně vysokého komfortu, uspokojivé rychlosti a nízké ceny na některých středních tratích zakládá konkurenční výhodu pro železniční dopravu (např. vyšší preference železničního spojení mezi Prahou a Ostravou díky zavedení linky Pendolino)</li> <li>• nízká nehodovost v porovnání se silniční dopravou (za rok 2007 v silničním provozu usmrceno 1 222 a zraněno 29 243 osob, v železniční dopravě usmrceno 25 osob, přičemž ani jeden cestující, a zraněno 157 osob)</li> <li>• nízké zatížení životního prostředí v porovnání se silniční přepravou (10 – 33 % emisí ve srovnání s kamionovou přepravou)</li> <li>• vedení přepravních proudů v os. dopravě do městských center bez velkých územních nároku</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nedostatečná úroveň služeb spojených s přepravou oproti jiným odvětvím (např. vybavenost nádraží vs. vybavenost letišť)</li> <li>• nedostatečné napojení odlehlejších regionů na moderní síť, elektrifikace a dobudování přímých vlakových spojení. Příklad: Praha – Karlovy Vary, Praha – Liberec</li> <li>• zatím nebylo dokončeno budování III. a IV. železničního koridoru</li> <li>• rychlostní omezení max. 160 km/hod na železničních tratích; špatný technický stav sítí</li> </ul> <p>ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu vysoká nehodovost na železničních přejezdech</p>
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> <li>• dobudování III. a IV. železničního koridoru – napojení na TEN – T</li> <li>• napojení železničních tratí na významná letiště – Praha Ruzyně, Ostrava, Brno</li> <li>• propojení železniční dopravy s městskou dopravou – integrované dopravní systémy</li> <li>• přesun části silniční přepravy (zejména nákladní) na železnici</li> <li>• zvýšení kvality služeb prostřednictvím výběrových řízení při zadávání zakázek pro zajišťování osobní dopravy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• špatný technický stav a nedostatečné parametry tratí celostátní sítě a regionálních tratí významných pro páteřní osobní dopravu, včetně zastaralého rozmístění některých žel. stanic a zastávek neodpovídajícího vývojovým změnám, včetně zpřístupňování pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace</li> <li>• snižování kapacity pro nákladní dopravu redukcí rozsahu kolejíšť v rámci modernizace</li> <li>• nedostatečné napojení nových průmyslových a logistických areálů na železniční síť</li> <li>• nedostatek politické vůle k umožnění vstupu dalším subjektům do provozování osobní přepravy</li> <li>• hustá železniční síť může vést k situaci, kdy budou existovat ve větší míře málo využívané tratě</li> </ul>



### 2.4.3 Letecká doprava

V České republice je poměrně hustá síť civilních letišť. Ve většině případů se nicméně jedná o regionální letiště menšího významu, která mají často i rekreační/sportovní charakter.

Mezi významné letiště z pohledu dopravy lze jednoznačně zařadit mezinárodní letiště v Praze Ruzyni a dále mezinárodní letiště v Brně, Ostravě, Karlových Varech a Pardubicích, která jsou ve vlastnictví krajů. Jediným letišťem, které je dosud v majetku státu je Letiště Praha. Tato letiště jsou technicky vybavena pro výkon obchodní letecké dopravy a disponují rovněž potřebným navigačním zařízením a dráhovým systémem včetně služeb, které mohou cestujícím nebo leteckým společnostem nabídnout.

Při analýze aktuální situace letecké dopravy je třeba zohlednit i mezinárodní letiště sousedních států, která bývají často využívána rovněž cestujícími z České republiky. Jedná se např. o letiště Vídeň (pokrytí regionu Jižní Moravy, konkurence letiště Brno) či Mnichov, případně Drážďany a Lipsko

Letištní infrastruktura byla v minulých letech rekonstruována mimo jiné s ohledem na splnění bezpečnostních požadavků vyplývajících ze vstupu ČR do Schengenského prostoru.

Roztříštěná vlastnická struktura nicméně limituje prosazování přímého strategického přístupu.

#### Hlavní trendy

- Pokles poptávky po nákladní přepravě od listopadu 2008 jako důsledek hospodářské krize (snížení exportu)
- Po překonání hospodářské krize lze očekávat, že se objemy přepravy vrátí postupně na aktuální úroveň a do budoucna opět porostou

#### SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"><li>• Významné mezinárodní letiště ve středoevropském prostoru (Praha-Ruzyně)</li><li>• Ve srovnání s ostatními odvětvími dopravy vysoký podíl soukromého kapitálu a atraktivita pro investory</li><li>• Letiště jako centrum ekonomického růstu – vytváří vysoký počet pracovních míst a poptávku po kvalifikované pracovní síle</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Slabší pozice ve vnitrostátní přepravě související mimo jiné s kratšími vnitrostátními vzdálenostmi a posilováním rychlých a kvalitních způsobů přepravy</li><li>• Přetíženost a nedostačující kapacita vzletových a přistávacích drah letiště Praha Ruzyně</li><li>• Zátěž životního prostředí emisemi</li><li>• Vysoká hluková náročnost pro obce v bezprostřední blízkosti letišť</li><li>• Nedostatečné dopravní napojení mezinárodního letiště Ruzyně na centrum Prahy (k dispozici pouze silniční spojení)</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nižší atraktivita ostatních center mimo Prahu pro mezinárodní dopravu</li> <li>V rámci vnitrostátní dopravy konkurence ostatních odvětví</li> </ul>
<b>Příležitosti</b>	<b>Hrozby</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvýšení objemu přepravy prostřednictvím nízkonákladových linek (i pro letiště mimo Prahu)</li> <li>Využití kapacity letišť mimo Prahu</li> <li>Výstavba paralelní vzletové a přistávací dráhy v Praze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konkurence zahraničních letišť</li> <li>Zvýšená zátěž ovzduší – emise</li> </ul>

#### 2.4.4 Vnitrozemská vodní doprava

Vodní doprava je reprezentována především nákladní dopravou a osobní dopravou pro rekreační účely a provozováním přívozů. Podíl na přepravním trhu tvoří pouze necelé jedno procento z celkového objemu nákladní přepravy. Přírodní podmínky v České republice umožňují plavbu pouze na dvou vodních cestách – Labsko-vltavské vodní cestě (viz Příloha 12) a Baťově kanálu na Moravě, který ale slouží jen pro rekreační dopravu. Vzhledem k nízkým dopadům na ŽP, bezpečnosti spojené s touto dopravou a příležitosti pro mezinárodní nákladní plavbu je vhodné podpořit rozvoj této dopravy.

#### Hlavní trendy

- Stagnace přepravního výkonu s očekávaným nárůstem v případě vyřešení problému se splavností

#### SWOT analýza

<b>Silné stránky</b>	<b>Slabé stránky</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bezpečný způsob přepravy</li> <li>Nízké náklady na přepravu ve srovnání s ostatními dopravními odvětvími</li> <li>Ve srovnání s ostatními odvětvími dopravy nízký negativní dopad na životní prostředí</li> <li>Dokončení telematického systému vodní dopravy LAVDIS (Labsko Vltavský Informační Systém) umožňujícímu navigaci dle GPS a poskytování včasných informací o splavnosti apod.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimum vhodných toků pro splavňování (de facto pouze Labe a část Vltavy)</li> <li>Problémy se splavností úseku na Labi – Pardubice-státní hranice</li> <li>Nedostatečné propojení vodní dopravy s logistickými procesy (zajištění přepravy door-to-door, zajištění konsolidace a dekonsolidace zásilek)</li> </ul>
<b>Příležitosti</b>	<b>Hrozby</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozvoj rekreační plavby</li> <li>Rozvoj mezinárodní plavby v labském úseku</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vliv na životní prostředí při zajišťování vyšší spolehlivosti splavnosti na přírodních úsecích vodních toků</li> </ul>





## 2.5 Shrnutí konkurenceschopnosti jednotlivých odvětví v České republice

Níže uvedený obrázek shrnuje aktuální pozice jednotlivých dopravních odvětví v České republice tak, jak vyplývají z předchozích SWOT analýz. Komparativní výhody odvětví jsou porovnávány na základě faktorů poptávky. Pozice jednotlivých sektorů nejsou neměnné a mohou se vyvíjet v čase. V případě některých odvětví je navíc takový posun žádoucí, neboť jde ve směru trendů ostatních evropských států. Jako příklad lze uvést komfort a kvalitu služeb v případě železniční dopravy, která v případě České republiky zaostává za silniční dopravou a má potenciál získat v tomto faktoru vyšší komparativní výhodu. Posílení konkurenceschopnosti odvětví může proběhnout i bez změny pořadí, pouhým posunem směrem k pravé části tabulky,

	Komparativní nevýhoda			Komparativní výhoda		
Flexibilita	VVD	LD		ŽD		SD
Komfort a kvalita služeb		VVD		ŽD	SD	LD
Bezpečnost/nehodovost	SD		ŽD	LD	VVD	
Cena za užívání	LD			SD	ŽD	VVD
Časová a prostorová dostupnost	VVD	LD			ŽD	SD
Přepravní doba	VVD			ŽD	SD	LD
Dopad na ŽP	SD	LD		ŽD		VVD
Nákladnost výstavby a náklady na údržbu	SD	LD	VVD	ŽD		

**Obrázek 4** Rámcový přehled komparativních výhod jednotlivých odvětví v České republice, vysvětlivky: SD – silniční doprava, LD – letecká doprava, ŽD – železniční doprava, VVD – vnitrozemská vodní doprava

Z analýzy konkurenceschopnosti jednotlivých odvětví vyplývá následující.

### Silniční doprava

Silniční doprava je nenahraditelná především při plošné obsluze území, jak v osobní dopravě individuální i veřejné, tak i v dopravě nákladní. K tomu v případě ČR přispívá i



jedna z nejhustších silničních sítí v Evropě. Nedostatkem z hlediska infrastruktury jsou především nedokončené úseky sítě TEN-T, tedy některé důležité úseky dálnic a rychlostních silnic. Problémem je rovněž nevyhovující stav silnic I. a nižších tříd, daný především zanedbanou údržbou. Dopravní problémy působí absence obchvatů obcí a měst, což negativně ovlivňuje i životní prostředí a bezpečnost dopravy.

Prudký růst silniční dopravy během posledních 20 let s sebou nese i množství negativních stránek. Jejich snižování je možné prostřednictvím zkvalitňování silniční infrastruktury, odváděním hlavních přepravních proudů z center měst, protihlukovými opatřeními a zatraktivňováním hromadné osobní dopravy, v případě nákladní dopravy pak konkurenceschopnější železniční dopravou.

### **Železniční doprava**

Železniční doprava se může uplatnit především při existenci silných přepravních proudů. V těchto případech může být plně konkurenční alternativou k silniční dopravě při zachování předností, mezi něž patří především nižší negativní vliv na ŽP, nízká nehodovost a menší zábor území při stejné nebo vyšší kapacitě, než má infrastruktura silniční dopravy. Výhodou z hlediska českých podmínek je i stále poměrně hustá železniční síť, zabezpečující dostupnost železniční dopravy ve všech hlavních centrech. Nevyhovující je z hlediska infrastruktury naopak technický stav některých nemodernizovaných tratí, především úroveň zabezpečovacího zařízení.

V osobní dopravě patří k perspektivním segmentům především regionální doprava v okolí hlavních sídel, kde je potřeba dále pokračovat ve vytváření integrovaných dopravních systémů, zvyšovat kapacitu tratí a nabídnout komfortnější vozidla. Dalším perspektivním segmentem může být dálková doprava, jejíž atraktivita je do značné míry závislá na postupující modernizaci tranzitních železničních koridorů.

Železniční nákladní doprava by se měla soustředit na diverzifikaci zákazníků, tak aby nebyla závislá pouze na některých tradičních oborech těžkého průmyslu a těžby surovin. Útlum v těchto odvětvích pak působí i odliv zakázek pro železnici. Je třeba soustředit se na obsluhu nově vznikajících průmyslových center a logistických parků. Dále je potřeba působit na koncentraci přepravních proudů, a to například podporou vzniku VLC a nebo podporou kombinované dopravy.

### **Letecká doprava**

Letecká doprava je nezastupitelná v dálkové osobní, především v mezikontinentální dopravě. Mezi negativa naopak patří především velká energetická náročnost tohoto odvětví a negativní vliv na životní prostředí, jak hlukovou zátěží v okolí letišť, tak emisemi z motorů. Nejvýznamnější letiště v Praze Ruzyni má v současnosti vyhovující parametry odbavovacích terminálů, stejně jako většina ostatních mezinárodních letišť v Brně, Ostravě, Karlových Varech a Pardubicích. Výhledově lze očekávat nedostatečnou kapacitu dráhových systémů v Praze Ruzyni.

### **Vnitrozemská vodní doprava**

Mezi silné stránky vnitrozemské vodní dopravy patří především menší vliv



provozu vodní dopravy na životní prostředí a nižší energetická náročnost. Slabou stránku v ČR naopak představuje velmi omezená dostupnost vodní dopravy, daná především jedinou souvisle splavnou vodní cestou na Labi a Vltavě. I labsko-vltavská vodní cesta pak trpí nespolehlivostí danou kolísavým stavem plavební hloubky. K přirozeným slabým stránkám vodní dopravy pak patří především její nízká přepravní rychlost, takže její uplatnění je možné především v případě nákladní dopravy u přeprav hromadných substrátů a nebo v případě velkých nedělitelných zásilek, které lze jinými druhy dopravy realizovat jen velmi obtížně.

### **Kombinovaná doprava**

Podíl kombinované dopravy na přepravním trhu nákladní přepravy ČR nepřesahuje 1 % z celkových výkonů. Jde ovšem o jeden z nejrychleji rostoucích segmentů s potenciálem na převedení zboží ze silniční dopravy a tím snížení jejích negativních vlivů. V ČR se prakticky veškerá KD odehrává v kombinaci silnice – železnice. Základním předpokladem je existence sítě terminálů KD a odpovídající parametry železniční sítě, především pokud jde o prostorovou průchodnost. Slabou stránkou terminálů KD v ČR je především závislost na investicích z vlastních zdrojů provozovatelů, daná především jejich neveřejným charakterem a nedostatečnou podporou z veřejných zdrojů.



# 3

## Základní služby a potřeby jednotlivých dopravních odvětví ČR



Operační program  
Doprava



PRICEWATERHOUSECOOPERS  40



Cílem této kapitoly je identifikovat základní služby a potřeby jednotlivých dopravních odvětví v ČR. V následujícím textu jsou shrnuty priority cílového stavu. Specifikace konkrétních technických nároků na služby v jednotlivých segmentech dopravy je uvedena v příloze 2. V návaznosti na to jsou ve druhé podkapitole určeny základní služby a k nim přiřazena opatření, kterými má být těchto služeb dosaženo.

### 3.1 Priority cílového stavu sektoru dopravy

V této kapitole jsou formulovány priority cílového stavu sektoru dopravy v České republice, kterých by mělo být dosaženo, aby byl rozvoj tohoto sektoru trvale udržitelný. Tyto priority jsou výsledkem:

- Analýzy faktorů poptávky po dopravě
- Analýzy očekávaných důsledků trendů, které ovlivňují dopravu v EU i v ČR
- SWOT analýz jednotlivých sektorů dopravy
- Analýzy technických nároků na služby v dopravě (viz Příloha 2)

Níže vymezené priority cílového stavu jsou zároveň v souladu s prioritami uvedenými v dokumentu Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 a dalšími dokumenty klíčovými dokumenty jako Politika územního rozvoje nebo Strategie udržitelného rozvoje ČR.

Priorit cílového stavu může být dosaženo různými nástroji, které byly rozděleny do následujících skupin:

- Budování nové infrastruktury;
- Zkvalitňování a zkapacitňování stávající infrastruktury;
- Obnova a modernizace vozového parku a plavidel;
- Zavádění moderních technologií včetně ITS;
- Legislativní opatření.

Priorit cílového stavu v oblasti dopravy:

#### 1. Zabezpečení šetrnosti dopravních služeb k životnímu prostředí a lidskému zdraví

Analýza účinnosti evropské dopravní politiky<sup>8</sup> ukázala, že „EDP napomohla sociální a hospodářské soudržnosti a podpořila konkurenceschopnost evropského průmyslu, a výrazně tak přispěla k lisabonské agendě pro růst a zaměstnanost. Omezenější však byly výsledky, pokud jde o cíle strategie udržitelného rozvoje EU: jak uvádí zpráva o pokroku z roku 2007, evropský dopravní systém v některých ohledech ještě stále nenastoupil cestu

<sup>8</sup> Dokument Evropské komise KOM(2009) 279 v konečném znění.





udržitelosti“. To je velmi závažné zjištění a je zřejmé, že veřejným zájmem je, aby doprava měla co nejmenší negativní dopad na životní prostředí a lidské zdraví. Eliminace jejích negativních dopadů je proto jedním z hlavních faktorů, který by měl být zohledňován při zajišťování přepravních služeb. Důležitost tohoto faktoru vzrůstá s rostoucí poptávkou po mobilitě, především v oblasti silniční dopravy. Důraz je kladen i na omezování podílu lidské činnosti na klimatických změnách.

V oblasti zabezpečování šetrnosti dopravních služeb k životnímu prostředí a lidskému zdraví je potřeba realizovat především následující opatření:

- Podpora zavádění principu komodality a využití komparativních výhod všech druhů dopravy;
- Zavádění tzv. Zelených koridorů;
- Optimalizace logistických procesů;
- Zavádění integrovaných dopravních systémů v osobní dopravě;
- Výzkum a vývoj nových zdrojů energie pro dopravu a vývoj účinnějších pohonných jednotek;
- Odstraňování ekologických zátěží vyvolaných stávající infrastrukturou;
- Zvyšování průchodnosti dopravní infrastruktury pro volně žijící živočichy;
- Uplatňování opatření na ochranu před hlukem (přednostně v místech s překročenými limitními hodnotami);
- Zajištění dodržování platných limitních hodnot pro emise z dopravy;
- Podpora projektů vedoucích k hospodárnějšímu využívání energetických zdrojů v dopravě
- Podpora elektrizace železničních tratí;
- Kvalitnější řešení tranzitní dopravy obcemi (zklidňování dopravy, budování obchvatů);
- Podpora maximálního využití kapacit forem dopravy příznivých k životnímu prostředí.

Převažujícími nástroji realizace uvedených opatření jsou zkvalitňování stávající či budované infrastruktury, ale také obnova vozových parků a plavidel, nebo zavádění legislativních opatření.

## 2. Zajištění návaznosti různých druhů dopravy

Trend zpoplatňování silniční infrastruktury pro nákladní dopravu se stále více promítá do celkových logistických nákladů přepravců a změna poměru nákladů mezi dopravou a skladováním přispěje k rozvoji nových logistických technologií. Navíc s rostoucími objemy přepravovaného zboží vykazuje silniční a dálniční síť přetíženou kapacitu, což snižuje její spolehlivost jak pro nákladní, tak i pro osobní dopravu. Na druhou stranu železniční, popř. vodní doprava jsou schopny zvýšení kvality poskytovaných služeb. V důsledku preference co nejnižší ceny mohou tyto trendy u přepravců v určitých segmentech nákladní dopravy



vyvolat změnu poptávky, a to od silniční směrem k železniční dopravě, popř. vodní dopravě.

Z pohledu železniční dopravy lze vyspecifikovat tyto klíčové segmenty přepravního trhu, ve kterých je moderní železniční doprava schopna plnit nároky přepravců na konkurenceschopné úrovni:

- Velká množství zboží hromadného charakteru na dlouhé, střední i krátké vzdálenosti – v tomto segmentu se může dobře uplatnit i vnitrozemská vodní doprava.
- Větší množství zboží (vozové zásilky) běžného (nespěchavého) charakteru na dlouhé vzdálenosti – tento segment se může dobře uplatňovat při obsluze hospodářských center, průmyslových zón, veřejných logistických center.
- Větší, střední i malá množství zboží jakéhokoli charakteru na dlouhé vzdálenosti – s využitím intermodální (kombinované) dopravy – jde o nejperspektivnější segment, kde existuje velký potenciál, s přihlédnutím ke globalizačním vlivům.

Veřejný sektor se snaží eliminovat negativní jevy a externality spojené s nárůstem objemu nákladní automobilové dopravy. Výsledkem této snahy je také podpora optimalizace distribučních procesů v nákladní dopravě, bez níž by změna preferencí přepravců byla mnohem obtížnější. V souladu s tímto cílem je součástí dopravní politiky ČR i EU podpora vzniku veřejných logistických center (VLC) umožňujících zvýšení podílu železniční dopravy na přepravním trhu a rozvoj kombinované dopravy.

Podpora návaznosti různých druhů dopravy se netýká jen nákladní, ale také osobní dopravy. Má velký význam především v souvislosti s odstraňováním kongescí ve městech a jejich aglomeracích, které se potýkají s nadměrnou individuální automobilovou dopravou. Další oblastí je podpora kvalitní provázanosti systémů hromadné dopravy, např. zaváděním integrovaných dopravních systémů.

V oblasti zabezpečování zajištění návaznosti různých druhů dopravy je potřeba realizovat především následující opatření:

- Podpora rozvoje veřejných logistických center (VLC)
- Podpora multimodální a kombinované dopravy;
- Podpora vývoje a zavedení nových multimodálních technologií a telematických systémů pro multimodální dopravu;
- Podpora nových konceptů zásobování měst na principech citylogistiky a počítající s návazností na systém VLC;
- Podpora systémů záchytných parkovišť a návaznosti individuální automobilové a hromadné dopravy;
- Budování integrovaných dopravních systémů a zajištění koordinace činností jednotlivých odpovědných objednatelů veřejných služeb stejných i různých úrovní
- Napojení ČR na budovaný celoevropský multimodální informační systém;
- Podpora návaznosti jednotlivých druhů hromadné dopravy.

Převažujícími nástroji realizace uvedených opatření jsou podpora budování nové infrastruktury (VLC), zkvalitňování stávající či budované infrastruktury a zavádění moderních technologií.



### 3. Zvýšení bezpečnosti dopravy a informovanosti jejích uživatelů

S rostoucí poptávkou po mobilitě se zvyšují nároky na opatření zvyšující bezpečnost a plynulost dopravy. Dopravní nehody, kongesce, nepřehledné značení apod. snižují kvalitu dopravy pro její konečné uživatele. Tyto negativní jevy indukují ve společnosti další nepříznivé důsledky včetně vysokých celospolečenských nákladů, které nejsou hrazeny přímo uživateli dopravy. Reakce na tyto jevy je proto jednou z hlavních priorit dopravních politik států.

V oblasti zvýšení bezpečnosti dopravy a informovanosti jejích uživatelů je potřeba realizovat především následující opatření:

- Realizace opatření v oblasti technické bezpečnosti silnic (přednostní úprava křižovatek s vysokou nehodovostí, odstraňování úrovnových přejezdů na silnicích první třídy a hlavních železničních tratích, zvyšování bezpečnostních parametrů na železničních přejezdech);
- Zavádění modernějších zabezpečovacích zařízení v železniční dopravě;
- Zajistit interoperabilitu a dálkové řízení provozu v železniční dopravě, např. rozvoj v oblasti technologií pro bezpečné řízení jízdy vlaků v souladu s celoevropskými trendy
- Zavádění informačních a telematických systémů za účelem minimalizace rizika vzniku kongescí a realizace cílů projektu Jednotný systém dopravních informací (JSDI);
- Realizace telematických systémů na dálniční síti;
- Zvýšení informovanosti uživatelů v osobní přepravě vybudováním komplexního informačního systému.

Převažujícími nástroji realizace uvedených opatření jsou především zavádění moderních technologií a zkvalitňování stávající či budované infrastruktury.

### 4. Zajištění podmínek pro kvalitní leteckou dopravu

V souvislosti s postupující integrací v EU, posilováním vnějších ekonomických vazeb států EU, tržními inovacemi (např. nízkonákladové letecké společnosti) či růstem výkonů v cestovním ruchu dochází dlouhodobě k nárůstu poptávky po mobilitě zajišťované leteckou dopravou. Úkolem veřejného sektoru je podpora letecké dopravy spočívající v budování infrastruktury a v zajištění potřebných kvalitativních požadavků u letišť, které jsou v jeho vlastnictví.

V oblasti zajištění podmínek pro kvalitní leteckou dopravu je potřeba realizovat především následující opatření:

- Příprava podmínek pro zvýšení kapacity letiště Praha – Ruzyně;
- Vytvoření podmínek pro modernizaci technické letištní infrastruktury veřejných letišť, která bude směřovat ke zvýšení kapacity, kvality a bezpečnosti leteckého provozu.



Převažujícími nástroji realizace uvedených opatření jsou především budování nové infrastruktury, zkvalitňování stávající či budované infrastruktury a zavádění moderních technologií.

## 5. Zajištění podmínek pro kvalitní vodní dopravu

V důsledku dlouhodobého nárůstu poptávky (přepravních výkonů) v nákladní dopravě roste význam vodní dopravy. Za předpokladu uspokojivé eliminace dopadů vodních děl na ekologii krajiny je negativní vliv vodní dopravy na životní prostředí minimální, především ve vztahu k energetické náročnosti. Dalším přínosem vodní dopravy je částečně možné odlehčení silniční nákladní dopravy v segmentu hromadných substrátů a s tím související zvýšení bezpečnosti silniční dopravy a snížení škod na silniční infrastruktuře.

V oblasti zajištění podmínek pro kvalitní vodní dopravu je potřeba realizovat především následující opatření:

- Řešení problémů splavnosti na dopravně využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu;
- Modernizace infrastruktury vodních cest – dovybavení vodních cest a přístavů prvky protipovodňové ochrany, zajištění bezpečného tankování pohonných hmot a ukládání odpadů v přístavech, podpora dovybavení přístavů a přístavišť veřejnými funkcemi (bezbariérový přístup, přístup k plavidlům apod.);
- Modernizace plavidel;
- Příprava projektů pro dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách.

Převažujícími nástroji realizace uvedených opatření jsou především budování nové infrastruktury, zkvalitňování stávající či budované infrastruktury a obnova vozového parku.

## 6. Podpora rozvoje nemotorové dopravy

Kromě rekreační funkce má nemotorová doprava potenciál hrát významnou roli v dojížděce na krátké vzdálenosti. Tuto funkci může plnit především v rámci rostoucích aglomerací a v okolí měst. Investice do nemotorové dopravy generují nezanedbatelné přínosy, jakými jsou redukce znečištění individuální automobilovou dopravou, prevence kongescí, šetření kapacity hromadné dopravy nebo podpora zdraví obyvatelstva (boj proti obezitě apod.).

V oblasti podpory nemotorové dopravy je potřeba realizovat především následující opatření:

- Budování infrastruktury cyklistické dopravy s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti;
- Segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy dosáhnout snížení počtu nehod za účasti cyklistů;
- Rozvoj, inovace a obnova pěších tras a zón.



Převažujícími nástroji realizace uvedených opatření jsou především budování nové infrastruktury a zkvalitňování stávající či budované infrastruktury.

## 7. Podpora moderní veřejné dopravy

Potřeba dostupné a kvalitní veřejné dopravy vyplývá z několika dlouhodobých trendů. Kvůli problému kongescí a zhoršování životního prostředí automobilovou dopravou ve městech je potřeba zefektivňovat městskou hromadnou dopravu, nejen pokud jde o časovou a prostorovou dostupnost, ale o komfort dopravy. Tato potřeba souvisí s očekávaným pokračováním procesu urbanizace a suburbanizace, jehož výsledkem budou rozsáhlejší aglomerace a konurbace. S rostoucí sociální diverzifikací (nejen městské) společnosti se zvyšují nároky na schopnost (městské) hromadné dopravy reagovat na odlišné potřeby jednotlivých skupin jejích uživatelů. Schopnost uspokojit jejich poptávku pokud jde o rychlost, náklady či pohodlí je rozhodujícím faktorem konkurenceschopnosti veřejné dopravy oproti individuální.

Zároveň veřejné hromadné dopravě zůstává její tradiční úkol zabezpečovat dostatečnou obslužnost území pro osoby, které individuální dopravu nechťejí nebo nemohou využívat. V této oblasti hrají značnou roli veřejné politiky rozhodující o žádoucím objemu a kvalitě služeb, dotacích dopravcům či o pravidlech vstupu na trh.

V oblasti podpory moderní veřejné dopravy je potřeba realizovat především následující opatření:

- Vypracování podmínek dopravní obslužnosti tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému veřejné dopravy osob;
- Rozšiřování územní působnosti a funkčnosti integrovaných dopravních systémů;
- Zpřístupňování všech druhů dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace;
- Podpora rozvoje vozidlového parku veřejné dopravy osob a speciálních technických prostředků pro nedoprovázenou kombinovanou dopravu;
- Lepší vypracování standardů ve veřejné osobní dopravě, podle nichž se bude vybírat dopravce pro zajišťování základní dopravní obslužnosti území.

Převažujícími nástroji realizace uvedených opatření jsou především budování nové infrastruktury, a zkvalitňování stávající či budované infrastruktury, obnova stávající infrastruktury a vozových parků a zavádění legislativních opatření a změn v tržním prostředí.

## 8. Zlepšování dostupnosti regionů prostřednictvím kvalitní silniční dopravy

Jednou z klíčových priorit dopravní politiky ČR zůstává rozvoj silniční dopravy, která je schopna nejefektivněji zajistit plošnou obsluhu území, zejména na lokální/regionální úrovni na kratší vzdálenosti. V nákladní dopravě má nezastupitelnou roli při potřebě vysoké rychlosti a přesnosti dodávky zboží, tedy především při přepravě celovozových a kusových zásilek. Zlepšování dostupnosti regionů je tak plně v souladu s očekávaným trendem nárůstu poptávky po mobilitě.





Z makroekonomického hlediska stimuluje napojení všech regionů na kvalitní síť dálnic či rychlostních komunikací vyrovnaný ekonomický rozvoj regionů a usnadňuje jejich zapojení do mezinárodní dělby práce (význam pro zahraniční obchod, příliv investic, cestovní ruch atd.). Část investic do silniční dopravy je zároveň zaměřena na eliminaci jejích negativních dopadů na životní prostředí a bezpečnost jejích uživatelů.

V oblasti zlepšování dostupnosti regionů pro kvalitní silniční dopravu je potřeba realizovat především následující opatření:

- Pokračování ve výstavbě úseku transevropské sítě TEN-T v ČR;
- Napojení všech krajů na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; v méně zatížených úsecích budovat v první etapě rychlostní silnice v polovičním profilu;
- Zabezpečení dostatečné kapacity silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech.

Převažujícími nástroji realizace uvedených opatření jsou především budování nové infrastruktury, a zkvalitňování stávající či budované infrastruktury a obnova stávající infrastruktury.

## 9. Zlepšování dostupnosti regionů prostřednictvím kvalitní železniční dopravy

Jak osobní (především dálková a příměstská) tak nákladní železniční doprava mají značný potenciál zvýšit tržní podíl ve svých segmentech prostřednictvím zvýšení rychlosti a dostupnosti služeb. Zlepšování prostorové a časové dostupnosti regionů pro železniční dopravu je nezbytným předpokladem pro snížení nárůstu objemu silniční dopravy a s ní souvisejících negativních jevů. Železniční doprava by tak mohla uspokojit významný podíl z očekávaného nárůstu poptávky po mobilitě.

V oblasti zlepšování dostupnosti regionů pro kvalitní železniční dopravu je potřeba realizovat především následující opatření:

- Dokončení modernizace tranzitních koridorů (III. a IV. koridor); modernizace rozhodujících železničních uzlů, včetně propojení koridorů v pražském železničním uzlu;
- Příprava podmínek pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť;
- Podpora rozvoje přeshraničních projektů železniční dopravy;
- Rekonstrukce dalších tratí zařazených do mezinárodních dohod (např. síť TEN-T, AGC, AGTC) a dalších důležitých tratí s cílem zajistit doporučené parametry;
- Uvedení ostatních celostátních a významných regionálních tratí (kde je úloha železnice důležitá) do optimálního stavu včetně kolejových systémů regionální a městské dopravy v případě jejich kombinace.

Převažujícími nástroji realizace uvedených opatření jsou především budování nové infrastruktury, a zkvalitňování stávající či budované infrastruktury a obnova stávající infrastruktury.



## 10. Zvyšování kvality železniční dopravy

Zatímco předchozí služba byla zaměřena na zlepšování dostupnosti regionů pro železniční dopravu, cílem této služby je zvýšit kvalitu železniční dopravy jako celku. Železnice by pak mohla vedle vyšší bezpečnosti získávat další komparativní výhody oproti silniční dopravě (na určitých úsecích a z hlediska určité skupiny uživatelů) – kromě vyšší rychlosti a časové dostupnosti také vyšší komfort a flexibilitu. Tyto změny pak umožní přesunout část osobní i nákladní dopravy ze silnic na železnici.

V oblasti zvyšování kvality železniční dopravy je potřeba realizovat především následující opatření:

- Zavádět moderní technologie v kolejové dopravě (např. kombinace lehkých kolejových systémů s klasickou železnici);
- Rozvojem služeb v železniční dopravě přispět k řešení nárůstu letecké dopravy na kratší vzdálenosti;
- Zajištění dodržování podmínek podnikání na železniční síti nediskriminačním způsobem pro všechny dopravce, a to dořešením vztahů mezi dotčenými subjekty;
- Realizovat program EU "Revitalizace železnic a zabezpečení interoperability postupnými kroky".

Převažujícími nástroji realizace uvedených opatření jsou především zkvalitňování stávající či budované infrastruktury, obnova stávající infrastruktury a vozových parků, zavádění moderních technologií a zavádění legislativních opatření a změn v tržním prostředí.

## 11. Údržba a obnova stávající infrastruktury a dokončení rozestavěných staveb

Tato základní služba reaguje především požadavek uživatelů i poskytovatelů přepravních služeb na racionální využití veřejných finančních zdrojů. Odráží skutečnost, že v případě nutnosti volby mezi výstavbou nové infrastruktury a nezbytnou údržbou infrastruktury stávající (resp. dokončení rozestavěné) je vyšší užitek zpravidla generován údržbou, resp. dokončením infrastruktury. Důvodem jsou nižší jednotkové náklady na zabezpečení dopravní služby. Například výstavba 1 km nové dálnice je zpravidla stejně nákladná jako uvedení několika kilometrů stávající dálnice do požadovaného technického stavu.

- Zajistit kvalitní údržbu a obnovu dopravní infrastruktury a preferovat ji před stavbou nové infrastruktury v případě nedostatečných finančních prostředků;
- Přednostně dokončit rozestavěné (ne administrativně připravené) stavby a logické dopravní celky, které souvisejí s rozestavěnými stavbami.

Převažujícími nástroji realizace uvedených opatření jsou především (do)budování nové infrastruktury a obnova stávající infrastruktury.



## 3.2 Stanovení základních služeb

Na základě analýz z obou předchozích kapitol byly v tomto oddílu pro jednotlivé tržní segmenty nákladní a osobní dopravy specifikovány následující základní služby (tučně).

### a) Doprava obecně

- regulace ze strany státu za účelem optimalizace a zajištění trvale udržitelného rozvoje dopravy – **zajištění udržitelné dopravy a konkurenceschopnosti jednotlivých odvětví**

### b) Osobní doprava

- cestující obecně – **zlepšení podmínek v osobní dopravě;**
- cestující dálkové dopravy (cesty na větší vzdálenost zpravidla služebního případně rekreačního charakteru) – **spojení center mezinárodního významu**
- cestující meziregionální dopravy – **spojení mezi tuzemskými regionálními centry**
- cestující regionální přepravní páteře (dojíždka za službami v rámci regionu, např. do krajského centra)
  - **zajištění příměstské dopravy**
  - **propojení větších sídel s regionálními centry (radiální síť)**
- cestující na krátké vzdálenosti (denní dojíždka za prací, do škol a za běžnými službami apod.)
  - **zajištění městské hromadné dopravy**
  - **propojení menších sídel navzájem a napojení na páteřní síť**
  - **zajištění podmínek pro rekreační dopravu**

### c) Nákladní doprava

- přepravci obecně – **podpora udržitelnosti nákladní dopravy**
- přepravci hromadného zboží – **zajištění optimálních podmínek pro přepravu**
- přepravci celovozových zásilek – **zajištění optimálních podmínek pro přepravu**
- přepravci kusového zboží – **zajištění optimálních podmínek pro přepravu**

Každá základní služba je realizována prostřednictvím konkrétního opatření – viz Příloha 2. U jednotlivých opatření je dále uvedeno zaprvé, zda jsou infrastrukturní, kombinované nebo neinfrastrukturní povahy a zadruhé, v jakém sektoru/sectorech jsou opatření realizována.



### 3.3 Hlavní rozvojové oblasti a osy ČR

Klíčovým podkladem pro plánování dalšího rozvoje dopravní infrastruktury je znalost hlavních rozvojových oblastí a vztahů mezi nimi. Hlavní rozvojové oblasti, u nichž lze v budoucnu očekávat také zvýšené nároky na dopravu, jsou vyznačeny v mapce.

Rozvojové osy jsou vymezeny územím, kde lze očekávat zvýšení dopravních vazeb, které vyvolají požadavky na vybudování a nebo modernizaci dopravní infrastruktury a na kterých budou realizovány základní služby definované v kapitole 3.2.

**OB1** Největší a nejdůležitější rozvojovou oblastí je **Praha**. Dynamika jejího rozvoje je dána rozvojem hlavního města, spolu s dalšími centry v jeho okolí (Kladno, Beroun). Jde o největší koncentraci obyvatelstva na území ČR, spolu s velkou koncentrací průmyslu v okolí Prahy a přidružených služeb (logistika) má oblast klíčový význam pro vnitrostátní i mezinárodní dopravu.

Rozvojové lokality důležité z hlediska průmyslu a navazujících služeb jsou situovány kolem Prahy, především s ohledem na přístupnost z hlavních dálničních tahů z hlediska vnitrostátních i mezistátních vazeb. Další menší průmyslová centra v bezprostředním okolí Prahy jsou situována na Kladně, v Berouně a díky automobilovému průmyslu rozvíjející se průmyslové zóny v Mladé Boleslavi a Kolíně. Jako výhledová lokalita pro umístění VLC připadá v úvahu především okolí Lysé n/L nebo oblast býv. vojenského prostoru Milovice-Mladá.

**OB2 Ostrava** – představuje velkou koncentrací obyvatelstva v několika těsně sousedících sídlech. Spolu s tradičními průmyslovými odvětvími, těžbou nerostných surovin, chemickým průmyslem apod. vytváří mimořádně velké nároky na dopravu. Průmyslová centra regionu se nachází v okresech Ostrava – město, Karviná a Frýdek-Místek. Největší rozvoj lze očekávat v průmyslových zónách v okolí Nošovic a Mošnova, kde se také předpokládá umístění VLC. Dále probíhá restrukturalizace těžkého průmyslu přímo v Ostravě a okolí.

**OB3 Brno** – oblast druhého největšího města ČR představuje rovněž významné rozvojové území. Důležitá je rovněž vazba na blízká zahraniční centra v Rakousku a na Slovensku. Z hlediska oborového zaměření průmyslu je stále rozhodující strojírenská výroba. Rozvíjející průmyslové zóny jsou soustředěny v lokalitách Černovická terasa, Modřice nebo Slatina, která by byla vhodná i pro případné umístění VLC.

**OB4 Hradec Králové/Pardubice** – dvě blízká krajská města představují velkou koncentrací obyvatelstva. V oblasti je rovněž soustředěno množství ekonomických aktivit výrobního i nevýrobního charakteru a předpokládá se jejich další rozvoj s odpovídajícími nároky na dopravu. Rozvíjející průmyslové zóny se nachází především v okolí Pardubic. V Pardubicích je rovněž plánován přístav na Labi, tato lokalita by měla splňovat nároky na umístění VLC.

**OB5 Plzeň** – v okolí krajského města je koncentrace rozvojových ploch s množstvím nových investic do výroby a logistiky. Ty se koncentrují především podél dálnice D5. K největším rozvojovým plochám patří průmyslové zóny na Borských polích, Nýřany a plocha v okolí letiště Plzeň – Líně, kde je uvažováno s možnou výstavbou VLC.



**OB6 Ústí nad Labem** – kromě krajského města Ústí nad Labem jsou vedlejším centrem Teplice. Území je zasaženo povrchovou těžbou nerostných surovin, v poslední době vzrůstá však význam ostatních ekonomických aktivit. Rozvíjející průmyslové zóny jsou soustředěny v Lovosicích, Krupce, Havrani, největší je pak PZ Triangl u Žatce. Podmínky pro vybudování VLC v této aglomeraci sloužící i pro obsluhu podkrušnohoří je možné hledat v Lovosicích nebo v oblasti Ústí nad Labem.

**OB7 Liberec** – spojení krajského města s Jabloncem nad Nisou představuje souvislou aglomerační oblast. Do oblasti směřuje množství investic výrobního charakteru a souvisejících služeb. Tradiční textilní nebo sklářský průmysl je postupně nahrazován investicemi do nových průmyslových zón, z nichž největší jsou v okolí Liberce. Zde se nachází i nejvhodnější lokalita pro umístění VLC.

**OB8 Olomouc** – krajské město se silnou koncentrací obyvatelstva a množstvím průmyslových podniků, především v oboru strojírenství a elektrotechniky. Centrem průmyslu je také nedaleký Přerov, který je rovněž důležitým dopravním uzlem. Tato lokalita byla navržena i jako vhodná pro umístění VLC.

**OB9 Zlín** – kromě krajského města jde o další vedlejší centra Otrokovice a Vizovice. Centrum průmyslu se nacházejí ve Zlíně a Otrokovicích, další rozvojová průmyslová zóna se nachází v Tlumačově.

**OB10 České Budějovice** – krajské město a hlavní centrum jižní části Čech s mezinárodními vazbami na Rakousko. Okolní oblast má spíše rekreační a zemědělský charakter. Většina průmyslových podniků je soustředěna do okolí krajského města. Na jeho severozápadním okraji v Nemanicích je rovněž uvažováno s výstavbou VLC.

**OB11 Jihlava** – krajské město s koncentrací průmyslu a relativně velkou koncentrací obyvatel. Struktura průmyslu v této oblasti je orientována především na strojírenskou a dřevozpracující výrobu. Nové rozvíjející se podniky se nacházejí v průmyslových zónách v Jihlavě a Havlíčkově Brodě.

**OB12 Karlovy Vary** – kromě krajského města je dalším centrem Ostrov. Území je částečně zasaženo povrchovou těžbou nerostných surovin, jeho charakter je dále významně ovlivněn lázeňstvím a turistickým ruchem. Rozvíjí se nové průmyslové zóny v okolí Karlových Var, Ostrova nebo Bochova.

Vazba vybraných projektů dopravní infrastruktury, posuzovaných multikriteriální analýzou, na rozvojové oblasti a specifická opatření k zajištění základních služeb v jednotlivých tržních segmentech je zřejmá z Přílohy č. 4, vazby projektů vnitrozemské vodní dopravy na rozvojové oblasti a specifická opatření jsou uvedeny v tabulce v Příloze č. 5.

Rozvojové osy jsou vymezeny územím, kde lze očekávat zvýšení dopravních vazeb, které vyvolají požadavky na vybudování a nebo modernizaci dopravní infrastruktury a na kterých budou realizovány základní služby definované v kapitole 3. 2.

Rozvojové osy mezinárodního významu spojují zejména pražskou aglomeraci a rozvojové lokality Středočeského kraje s Německem, Rakouskem a Polskem přes významné krajské rozvojové oblasti a dále Moravu a Slezsko s Rakouskem, Polskem a Slovenskem včetně





spojení dvou nejvýznamnějších rozvojových oblastí východní části České republiky Brna a Ostravy – viz obr č.6.

Rozvojové osy republikového významu doplňují rozvojové osy mezinárodního významu o spojení dalších důležitých rozvojových oblastí. Analýza mezer vychází ze zmapování nedostatků v kapacitě a kvalitě dopravní infrastruktury především ve směru rozvojových os.

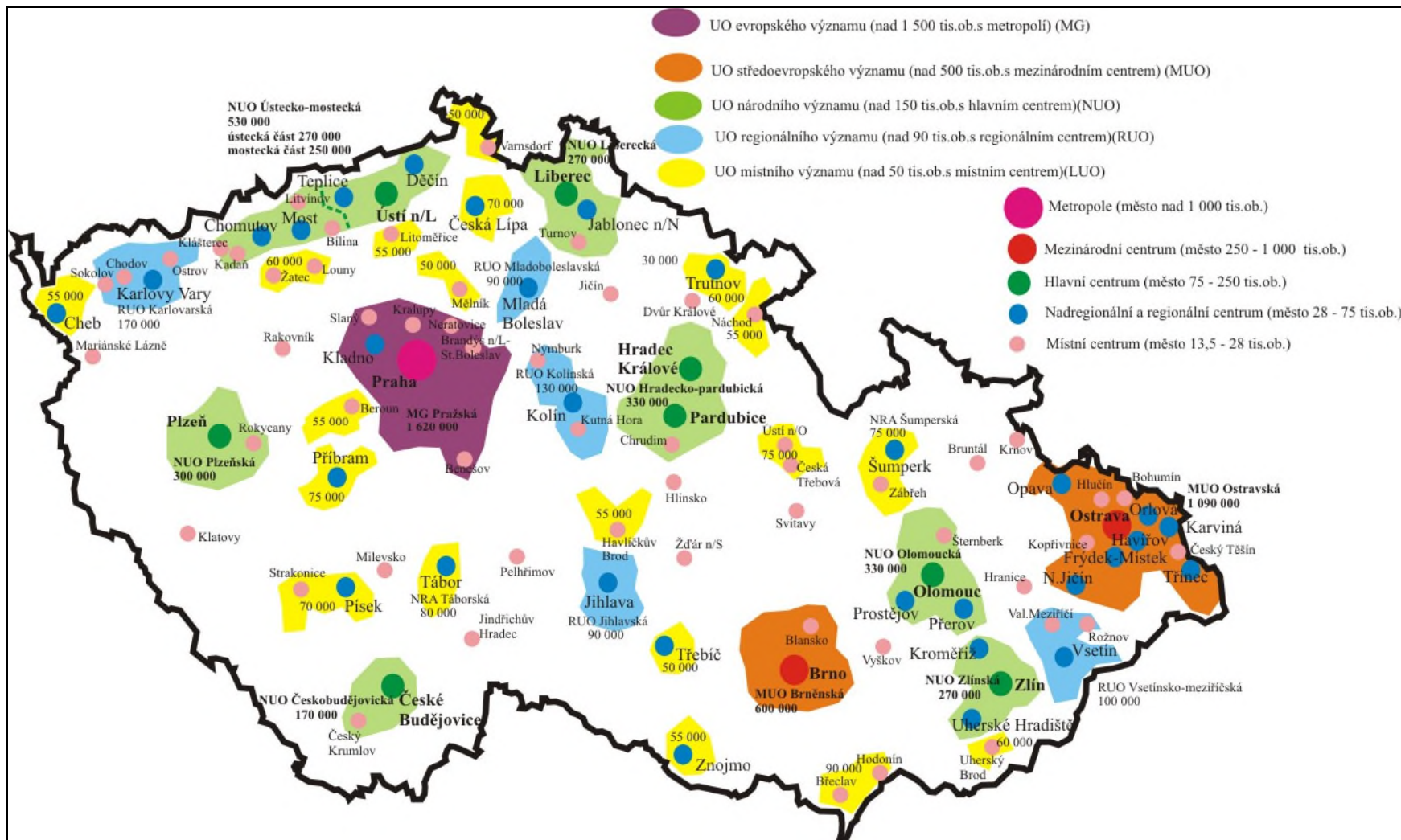


Operační program  
Doprava



CENTRUM  
DOPRAVNÍHO  
VÝZKUMU

PRICEWATERHOUSECOOPERS  52



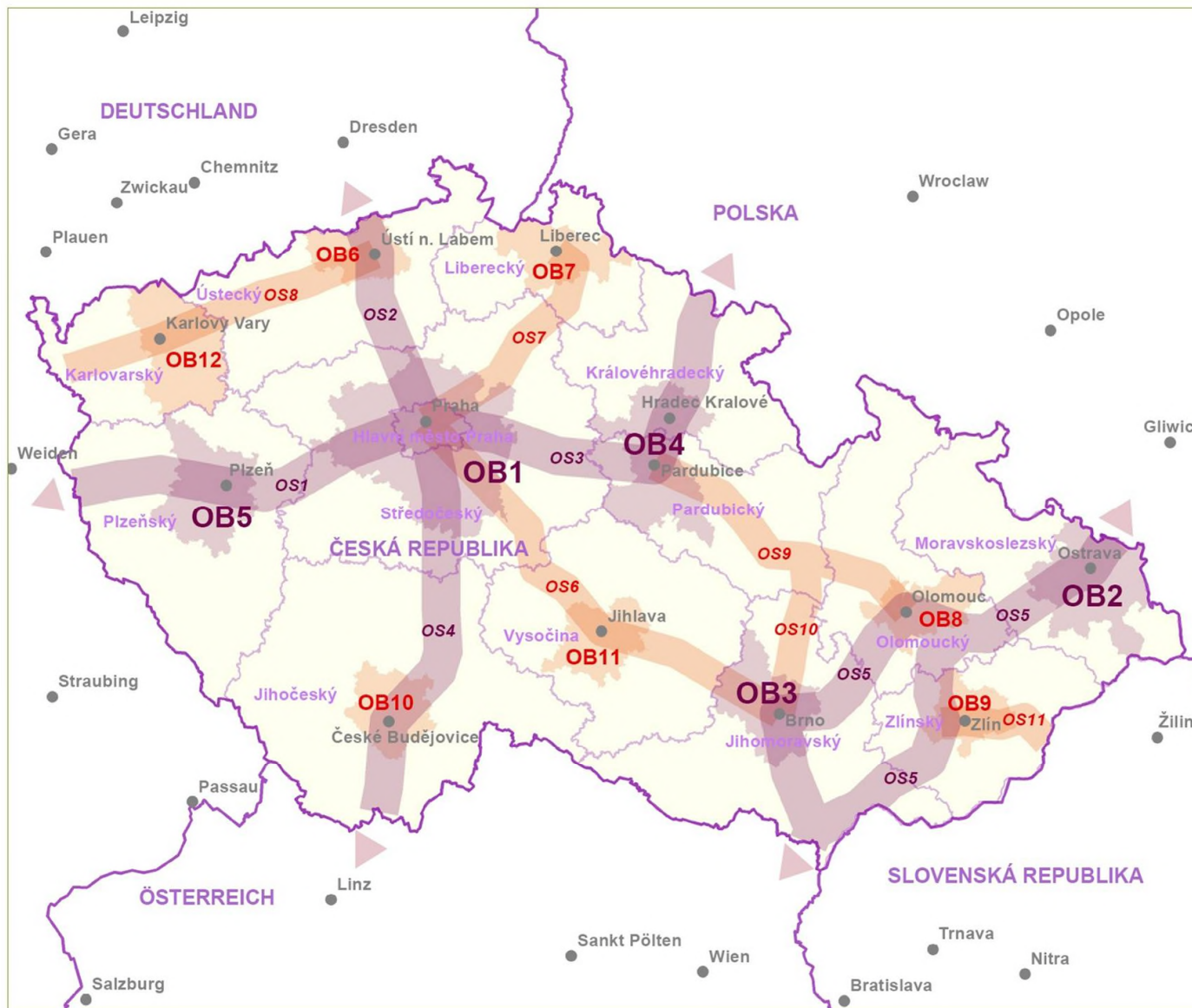
Obrázek 5 Návrh urbanizačních oblastí z PÚR podle dělení do pěti kategorií dle vzoru studie ESPON



Operační program  
Doprava



PRICEWATERHOUSECOOPERS PwC



## ROZVOJOVÉ OBLASTI A ROZVOJOVÉ OSY

- OB1** rozvojová oblast mezinárodního významu
- OS1** rozvojová osa mezinárodního významu
- OB6** rozvojová oblast republikového významu
- OS6** rozvojová osa republikového významu

Poznámka:  
Značení rozvojových oblastí a os na výkresu odpovídá jejich značení v kapitole 3. Rozvojové oblasti a osy.



### PÚR ČR 2005

ÚÚR BRNO 11/2005

MAPOVÉ PODKLADY: RETM - 500, ARC ČR 500,  
SOUBORY SPRÁVNÍCH A KATASTRÁL. HRANIC



Operační program  
Doprava



CENTRUM  
DOPRAVNÍHO  
VÝZKUMU

PRICEWATERHOUSECOOPERS PwC

Obrázek 6 Rozvojové oblasti a osy



Operační program  
Doprava



CENTRUM  
DOPRAVNÍHO  
VÝZKUMU

PRICEWATERHOUSECOOPERS 



# 4

## Analýza mezer



Operační program  
Doprava



PRICEWATERHOUSECOOPERS  56



## 4.1 Porovnání současného stavu a základních potřeb jednotlivých odvětví včetně sestavení seznamu relevantních projektů

### 4.1.1 Silniční doprava

Základním požadavkem české i evropské dopravní politiky je zajištění dostupnosti všech regionů. Česká dopravní politika tento požadavek vztahuje na regiony – kraje (NUTS III), a to ve smyslu jejich napojení na kvalitní silniční infrastrukturu. Kvalitní silniční spojení představuje především síť dálnic a rychlostních silnic. Z hlediska napojení jednotlivých regionů je třeba dokončit úseky dálnic a rychlostních silnic, popř. modernizovat významné tahy silnic I. třídy, které tuto dostupnost zajistí.

V posledních letech dochází k vytrvalému nárůstu dopravního zatížení silnic a dálnic. Kromě napojení krajů na kvalitní silniční infrastrukturu je tak třeba řešit úzká místa na silniční síti s nedostatečnou kapacitou pro zajištění plynulosti a bezpečnosti silniční dopravy a snížení jejich negativních vlivů na životní prostředí.

### Napojení krajů

#### Praha a Středočeský kraj

Klíčové je v této oblasti dokončení SOKP (silniční okruh kolem Prahy). Jedná se v první řadě o dokončení rozestavěných úseků Lahovice – Slivenec, D1 – Vestec a Vestec – Lahovice a poté i dobudování zbylých chybějících úseků Ruzyně – Suchdol, Suchdol – Březiněves, Březiněves – Satanice a Běchovice – D1. Dokončení SOKP významně ovlivní celý dopravní systém v Praze a okolních aglomeracích. Propojuje dálniční a rychlostní tahy a radiální komunikace I. a II. třídy směřující do hlavního města. Zejména uvolní od tranzitní dopravy kapacitní radiály I/2, R4, I/9, I/12, II/102 a budoucí D3.

#### Jihočeský kraj

Dokončení dálnice D3 a v jižní části (od Třebonína) navazující rychlostní silnice R3 v celé délce v trase Praha – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořiště státní hranice s Rakouskem. Dosud je dokončena pouze část dálnice mezi Tábořem a Mezmem ve směru na Prahu a pokračuje její výstavba na hranici Středočeského kraje. Ve výstavbě je úsek mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí.

Dokončení rychlostní silnice R4 Praha – Nová Hospoda ve vazbě na I/20 směr Písek. V současné době jsou ve výstavbě nebo ve stadiu přípravy úseky mezi Příbramí a Pískem, po jejichž dokončení bude zprovozněna R4 v celé délce. Modernizace a případně zkapacitnění silnice I/20 Písek – České Budějovice pro spojení Plzně s Českými Budějovicemi a dále dokončení zkapacitnění silnice I/34 v úseku České Budějovice – Třeboň.

#### Plzeňský kraj

Základní napojení kraje je dokončeno dálnicí D5 Praha – Plzeň – Rozvadov státní hranice s Německem.



## Karlovarský kraj

Pro hospodářsky slabý a strukturálně postižený kraj je důležitý tah rychlostí silnice R6 Praha – Karlovy Vary – Cheb – státní hranice s Německem. V současné době jsou ve výstavbě nebo v pokročilém stavu přípravy úseky R6, které umožní rychlé kapacitní spojení Karlových varů s Chebem. Dále je potřebné dokončit zkapacitnění silnice I/21 spojující Cheb a Mariánské Lázně s dálnicí D5.

## Ústecký kraj

Chybí dokončit poslední část dálnice D8 v úseku Lovosice – Řehlovice, který je v současné době ve výstavbě. Jedná se o poslední úsek uceleného dálničního tahu Praha – státní hranice s Německem, který je součástí IV. Evropského multimodálního dopravního koridoru a bude znamenat přímé dálniční spojení Prahy a Ústí nad Labem s Drážďany a Berlínem. Pro spojení mostecko – chomutovské aglomerace s Prahou je důležité dokončení rychlostní silnice R7 v úseku Slaný – Chomutov.

## Liberecký kraj

Liberecký kraj má základní síť téměř dokončenu. Napojení na síť dálnic a rychlostních silnic je zajištěna prostřednictvím R35 v úseku Liberec – Turnov a dále na Prahu po R10. Zbývá dokončit modernizaci úseku I/35 Bílý Kostel n. N. – Hrádek n.N. státní hranice (Polsko a SRN).

## Královehradecký kraj

Královehradecký kraj potřebuje dokončit dálnici D11 v úseku Sedlice resp. Praskačka – Hradec Králové (úsek Sedlice – Praskačka vybudován v polovičním profilu) a dále úsek Hradec Králové – Jaroměř s dalším pokračováním v parametrech rychlostní silnice (R11) ve směru k polské státní hranici u Trutnova (Královec). Význam dálnice D11 spočívá kromě spojení Prahy a Hradce Králové a Pardubic zejména v jejím napojení na budoucí rychlostní silnici R35 ve směru na Olomouc a vytvoření alternativního kapacitního spojení k přetížené dálnici D1 pro severní, východní a střední části Čech se střední a severní Moravou a Slezskem. Důležité je i spojení Hradce Králové s Libercem, jehož řešení v důsledku problémů s vedením trasy R 35 přes Geopark UNESCO Český ráj a v bezprostřední blízkosti stejnojmenné CHKO není zatím připraveno<sup>9</sup>.

## Pardubický kraj

Pardubický kraj má zatím možnost napojení na síť dálnic a rychlostních silnic prostřednictvím dálnice D11. Napojení na dálnici D11 je možné s využitím silnice I/37 ve směru na Hradec Králové a dále po silnici I/36 na Lázně Bohdaneč do mimoúrovňové křižovatky Chýšť ve směru na Prahu. Po dokončení výstavby R35 v úseku Sedlice –

<sup>9</sup> V úseku Jičín – Turnov není výstavba rychlostní silnice opodstatněná ani prognózovanými intenzitami, neboť u Jičína se přepravní proud dělí (Liberec, Mladá Boleslav). Je proto potřebné koncepci tohoto spojení znovu přehodnotit a navrhnout řešení, které by zároveň zlepšilo obsluhu průmyslových oblastí Mladoboleslavska a Kolínska.



Opatovice n. L. bude možné napojení pro směr na Hradec Králové – Jaroměř – Náchod přes mimoúrovňovou křižovatku Sedlice.

Pro Pardubický kraj je klíčová výstavba rychlostní silnice R35 v úseku Opatovice – Mohelnice a její napojení na již provozované úseky R 35 mezi Mohelnicí a Olomoucí a Olomoucí a Lipníkem nad Bečvou. Jediným rozestavěným úsekem R35 je úsek Sedlice – Opatovice, který propojí dálnici D11 Praha – Hradec Králové se silnicí I/37 Pardubice – Hradec Králové, a tím se stane jedním z přivaděčů Pardubic na dálnici D11 pro regionální i tranzitní dopravu.

### **Kraj Vysočina**

Kraj Vysočina má základní napojení na síť dálnic a rychlostních silnic dobudované – krajem prochází dálnice D1. Nevyhovující je ale silniční spojení Jihlavy s ostatními bývalými okresními městy kraje. Nutné je také zkapacitnit pomocí obchvatů silnici I/38 spojující krajské město s Rakouskem a Středočeským krajem.

### **Jihomoravský kraj**

Kraj má dobré napojení na síť dálnic a rychlostních silnic (dálnice D1, D2) Postrádá ale dokončení spojení s Rakouskem v úseku na státní hranici (alternativně R52 Pohořelice – Mikulov, nebo R55 Břeclav – státní hranice). Připravuje se výstavba R43 pro spojení D1 s budoucí R35. Z kapacitního hlediska je ale současné spojení Brno – Mikulov st.hr. zatím vyhovující.

### **Olomoucký kraj**

Kraj má základní napojení na síť dálnic a rychlostních silnic. Pro spojení s Pardubickým, Královohradeckým a Libereckým krajem je třeba dobudovat rychlostní silnici R 35, která bude zároveň znamenat i významné odlehčení pro dálnici D1.

### **Zlínský kraj**

Zlínský kraj potřebuje k napojení na síť dálnic a rychlostních silnic zprovoznit celý úsek D1 Vyškov – Hulín, který je již před dokončením, a dále vybudovat rychlostní silnici R49 Hulín – Fryšták – Střelná, st. hranice se Slovenskem a rychlostní silnici R55 alespoň v úseku Hulín – Uherské Hradiště.

### **Moravskoslezský kraj**

Moravskoslezský kraj potřebuje dokončit dálnici D1 v úseku Hulín – Přerov – Běloutín – Ostrava, dokončit celou rychlostní silnici R48 Běloutín – Český Těšín st. hranice s Polskem a modernizovat silnici I/11 v úseku Havířov – Mosty u Jablunkova, st. hranice se Slovenskem.

Dobudování celého dálničního tahu D1, včetně úseků stávající D47, spojujícího hlavní průmyslové oblasti a centra osídlení v ose Praha – Brno – Ostrava, je jednou ze základních silničních staveb s významem pro vnitrostátní vazby i pro napojení na



infrastrukturu Evropské unie. Dokončení D47 (budoucí D1) se bude podílet i na řešení kapacitních problémů komunikací v ostravské aglomeraci a umožní po dokončení úseku Bohumín – státní hranice napojení na budoucí polskou dálnici A1, která povede do Gdaňsku. R48 je významným spojením zejména pro dálkovou přepravu (do Polska přes hraniční přechod Chotěbuz). R48 kromě spojení s Polskem bude i částí kapacitního spojení se severním Slovenskem. Význam tohoto spojení vzrostl po vybudování velkých průmyslových podniků Hyundai v Nošovicích a KIA v Žilině. Spolu se silnicemi I/68 a I/11 tvoří dopravní vazbu mezi Frýdkem-Místkem a slovenskou Žilinou.

### Rozšíření kapacity vybraných úseků

Z hlediska vyčerpání kapacity je situace nejhorší v Praze a okolí. Kongesce se tvoří i na komunikacích s největší kapacitou, především v důsledku absence silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) – označovaného také jako rychlostní silnice R1. V Praze se jedná především o přetíženou část Jižní spojky v úseku mezi D1 a Barrandovským mostem a navazující ulici K Barrandovu, které jsou využívány pro tranzitní dopravu.

Řešení je v dokončení SOKP. Dopravní význam celého okruhu kolem Prahy spočívá především v tom, že dojde k odlehčení přetížených městských komunikací Prahy výrazným snížením tranzitní dopravy – dojde k omezení průjezdu přes centrum. Zároveň dojde ke snížení intenzit dopravy na komunikaci II/101 a tím ke zlepšení životního prostředí v obcích, ležících u této komunikace.

Důležitou roli pro zlepšení průjezdnosti komunikací v Praze bude mít i dokončení Vysočanské, Štěrboholské a Břevnovské radiály a vnitřního městského okruhu.

Úzká místa na silniční síti jsou dále:

- D1 na obchvatu Brna

Vysoké využití kapacity D1 na obchvatu Brna bude řešeno jeho plánovaným rozšířením na 6 jízdních pruhů v okolí Brna v úseku Kývalka – Holubice.

- I/2 v Pražském a Středočeském regionu je třeba řešit přeložkami a obchvaty obcí prakticky v celém průběhu až do Pardubic, a to zejména v Uhříněvsi, Říčanech, Zásmukách, Kutné Hoře, Přelouči.

- I/3 v úseku Mirošovice – Benešov

Silnice I/3 mezi Mirošovicemi a Benešovem je již dnes pro stávající provoz kapacitně nevyhovující. Co se týče dopravní zatíženosti, je to jeden z nejhorších úseků na celém území České republiky. Řešením situace bude výstavba dálnice D3, která propojí Prahu a oblast jižních Čech a napojí Tábořsko a Českobudějovicko na republikovou dálniční síť. Bohužel vzhledem k problémům při výběru trasy má být první část dálnice z Prahy na hranici Středočeského kraje v délce cca 60 km realizována až na posledním místě. Zprovozněním dálnice D3 v tomto úseku by došlo i k odlehčení silně využitého úseku D1 mezi Mirošovicemi a Prahou, který je již vybudován v šestipruhovém uspořádání.

- I/3 průtah Českými Budějovicemi



Překročení 75% hranice využití kapacity na komunikaci I/3 v odpolední špičce bude do budoucna řešeno dobudováním dálnice D3 a obchvatu města tzv. severní tangentou, která propojí dálnici se silnicemi I/20 a I/34.

- Pokračování I/4 ve vazbě na R4 v úseku Nová Hospoda – Strážný st. hranice, zejména MUK Nová Hospoda, obchvaty a přeložky Strakonice, Volyně, Vimperk, kde jsou nevyhovující technické a bezpečnostní parametry.
- D8 v chybějícím úseku dálnice – bude řešeno dokončením úseku Lovosice – Řehlovice.
- I/9 vykazuje nedostatečné kapacitní parametry resp. parametry v průchodu Mělníkem a je třeba dořešit nevyhovující úseky v oblasti České Lípy, Nového Boru a Rumburka.
- Konceptně je třeba dořešit úsek silnice I/10 Turnov – Harrachov.
- Nevyhovující poměry na silnici I/11 byly v úseku Praha – Hradec Králové odstraněny výstavbou D 11, v dalším průběhu lze očekávat snížení intenzit po realizaci R35 a řešení dopravních komunikací v oblasti Jeseníků. Zde se předpokládá zlepšení technických a bezpečnostních parametrů bodovými a liniovými úpravami. I/11 na průtahu Opavou a Ostravou /Poruba/ (bude řešeno severním obchvatem Opavy a přeložkou a rozšířením na čtyřpruh v Ostravě). V souvislosti s otevřením strategické průmyslové zóny Nošovice lze postupně očekávat kapacitní problémy i v úseku Dolní Tošanovice – Jablunkov, zejména v okolí Třince. Ty by měly být řešeny plánovanou modernizací – rozšířením na čtyřpruh v úseku Nebory – Bystřice, dosud byl zprovozněn obchvat Jablunkova.
- Silnice I/12 kapacitně nevyhovuje v oblasti mezi Prahou (Kyjemi) a Úvaly. Má být řešeno přeložkou do nové jižnější polohy.
- I/13 – průjezd Bílinou a Děčínem – bude třeba řešit obchvatem Bíliny, který dosud nebyl zařazen mezi připravované investiční akce, a dále přeložkami v Děčíně.
- Nedostatky z hlediska kapacity na silnici I/14 jsou v oblasti Liberec – Jablonec nad Nisou, v oblasti Náchoda a Ústí nad Orlicí. Budou řešeny lokálními a liniovými úpravami trasy.
- Nedostatky na silnici I/15 se dnes projevují Mezi Mostem a Lovosicemi, lze předpokládat, že budou částečně eliminovány po dokončení R7. Další průběh od Litoměřic na sever bude řešen lokálními úpravami.
- Rovněž bodovými a liniovými úpravami bude řešena silnice I/16 v oblasti Slaného, a Velvar. V oblasti Podkrkonoší se situace změní po dostavbě R11 přes Trutnov na hranice s Polskem.
- Lokální obchvaty a úpravy na silnici I/17 zlepší zejména bezpečnost na celém průběhu trasy.
- U silnic I/18 a I/19 budou lokální nedostatky odstraněny bodovými a směrovými úpravami.
- Na silnici I/20 je navrhována ke zlepšení parametrů řada lokálních přeložek v celém průběhu.





- Na silnici I/21 je v prostoru Františkových Lázní až po napojení na D5 navržena řada přeložek, protože tato exponovaná komunikace slouží jako přivaděč na D5 z Karlovarského kraje a její současný stav nevyhovuje výhledovým intenzitám.
- Na silnici I/22 je třeba odstranit bodové a směrové závady a realizovat obchvaty důležitých obcí.
- Nevyhovující úseky na silnici I/23 nutno nahradit přeložkami a obchvaty, které však v současné době nejsou zvažovány jako prioritní.
- Na silnici I/24 je prioritní přeložka Suchdol nad Lužnicí – Tušův a eliminace úrovněových přejezdů.
- Na silnici I/26 je třeba řešit obchvat obce Babylon, ostatní úpravy nejsou označovány jako priorita.
- I/27 na průtahu Plzní bude částečně řešeno dokončením dálničního přivaděče k D5 na Jižní předměstí a probíhajícím zkapacitněním městského úseku Tyršův Sad – Sukova rozšířením na čtyřpruh v délce 1 km. Připravují se i další investice v úseku Borská – Přemyslova a Sukova – Borská v celkové délce cca 2 km.
- I/27 v úseku Most – Litvínov – bude řešeno rozšířením na 4 jízdní pruhy.
- I/30 v Ústí nad Labem

Vysoké využití kapacity komunikací je v Ústí nad Labem a okolí, zejména silnice I/30 vedoucí mezi Lovosicemi a Ústím nad Labem po levém břehu Labe, která supluje nedokončenou dálnici D8. Řešení, které odvede tranzitní dopravu z města, je v dokončení rozestavěného úseku Lovosice – Řehlovice na trase D8.

- I/31 v Hradci Králové (městský okruh)

Vysoké využití kapacity vykazují komunikace v Hradci Králové a okolí zejména I/31 jako vnitřní městský okruh. Důležitou roli v řešení situace má dobudování dálnice D11, která je vybudována do provizorního ukončení před Hradcem Králové, a rychlostní silnice R35 a jejich napojení. Dostavba zbylého úseku do Hradce Králové naráží na problémy v oblasti majetkoprávních sporů týkajících se pozemků v projektované trase dálnice. Situace bude řešena po vybudování dálniční křižovatky Sedlice R35-D11 (R35 směr Olomouc). Kolem Hradce Králové povede D11 společně s R35 až k druhé dálniční křižovatce R35-D11, zde se R35 odpojí směrem na Liberec.

- Obchvaty a přeložky na silnici I/32 nejsou označovány jako priorita.
- I/33 v Náchodě a v Jaroměři

Nedostatečná kapacita I/33 v Náchodě a v Jaroměři bude řešena plánovanými obchvaty. Do budoucna bude spojení s Polskem řešeno pokračováním D11 z Jaroměře v podobě rychlostní silnice R11 na polskou hranici, které odlehčí stávající I/33 převedením části zátěže.

- I/34 v Pelhřimově nutno řešit dokončením obchvatu v návaznosti na další akce pokračující ke Kamenici nad Lipou. Rovněž je třeba řešit úsek mezi Českými Budějovicemi (včetně) a Jindřichovým Hradcem (včetně), zejména obchvaty Lišova, Lásenice, Stráže nad Nežárkou (ve stavbě). Rovněž úsek Humpolec – Svitavy, zejména Havlíčkův Brod, Česká Bělá, Humpolec, Hlinsko a Polička.
- I/35 v úseku Hradec Králové – Mohelnice



Vysoké využití kapacity na celém úseku Hradec Králové – Mohelnice, nutno řešit výstavbou R35. V úseku mezi Hranicemi na Moravě a hranicí se Slovenskem, kde se nepočítá s výstavbou rychlostní silnice, by mělo být napojení na síť rychlostních silnic a dálnic řešeno novou trasou v úseku Palačov – Valašské Meziříčí (napojení na R48).

- Na silnici I/36 budou řešeny obchvaty obcí včetně problematického úseku Bohdaneč – Pardubice.
- Na silnici I/37 nutno řešit problémy v oblasti Hradce Králové – v souvislosti s D11 a R35 a obchvat Chrudimi.
- Na silnici I/38 se jako priority uvažují obchvat Kolína (ve stavbě), Havlíčkova Brodu, dokončení obchvatu Jihlavy a realizace obchvatu Moravských Budějovic a Znojma.
- Silnice I/39 vykazuje některá úzká místa, která však prozatím nejsou uvažována jako prioritní.
- Silnice I/40 potřebuje obchvaty obcí, které však dosud nejsou prioritní
- I/42 v Brně. Vysoké využití kapacity komunikace I/42 v Brně bude řešeno investicemi do Velkého městského okruhu (I/42). Je počítáno se 4 investičními akcemi.
- Problémy na silnici I/43 vyřeší výstavba úseku 4301 a 4302 rychlostní silnice R43, dále jsou ve střednědobém horizontu navrhovány obchvaty obcí a další úpravy (v první fázi v oblasti Letovic).
- Na I/44 je dokončena homogenizace úseku přes Červenohorské sedlo a je připravována rekonstrukce úseku Vlachov – Rájec
- Na silnicích I/45 a I/46 se nacházejí úzká místa, která však dosud nejsou uvažována za prioritní, zvažuje se realizace tunelu pod Červenohorským sedlem, avšak ze současného pohledu v dlouhodobém horizontu.
- Úzká místa na silnici I/47 budou eliminována zprovozněním dálnice D1 (v úseku Lipník nad Bečvou – státní hranice s Polskem, dosud značení D47).
- I/48 ve Frýdku-Místku. Nedostatečnou kapacitu I/48 ve Frýdku-Místku a okolí by mělo vyřešit dokončení probíhající výstavby R48 v celé trase a zejména obchvat Frýdku-Místku. Stále oddalovaná stavba obchvatu Frýdku-Místku se opožděje z důvodu různých odvolání občanských sdružení.
- I/49 mezi Zlínem a Otrokovicemi. Nedostatečná kapacita je na komunikacích zlínské aglomerace. Jedná se zejména o I/49 od Otrokovic přes Zlín až po Vizovice a silnici II. třídy II/490 mezi Zlínem a Fryštákem. V plánu je řešení výstavbou rychlostních silnic R49 a R55. Rychlostní silnice R49 bude navazovat na dálnici D1 v mimoúrovňové křižovatce Hulín, kde se setká R55 a R49 s páteřním dálničním tahem v ČR. R49 tvoří základ dopravní kostry Zlínského kraje. Směřuje od Hulína přes Fryšták, Slušovice, Vizovice k hranici se Slovenskem.
- Silnice I/50 vykazuje řadu nedostatků, které je nutno řešit bodovými a liniovými úpravami, které však v současné době nejsou uvažovány jako prioritní. Problematický z hlediska provozu je především úsek přes Chřiby a Bučovice.
- Problematika I/51 je řešena obchvatem Hodonína v celé délce.



- Problematika silnice I/52 bude řešena dostavbou druhého jízdního pásu na R52 v chybějícím úseku Pohořelice – Mikulov st. Hranice.
- Silnice I/53 vykazuje řadu dopravních závad, které budou řešeny obchvaty a úpravami (Lechovice).
- Silnice I/54 vykazuje v celém průběhu řadu dopravních závad, není však považována za prioritu.
- Výhledově bude I/55 postupně nahrazována rychlostní silnicí R55. Prioritní je vybudování obchvatu Otrokovic na R55 a návazného úseku od Napajedel po Uherské Hradiště resp. Staré Město, které odstraní problém již dnes téměř vyčerpané kapacity průtahu oběma lokalitami.
- Problematiku I/56 nutno řešit v souvislosti s dopravní obsluhou dotčené oblasti Moravskoslezského kraje.
- Na silnici I/57 je řešen obchvat obce Hladké Životice.
- I/58 na předměstí Ostravy. Vysoké využití kapacity na I/58 v ostravské aglomeraci, zejména na průtahu Mošnovem bude řešeno plánovaným obchvatem Mošnova a Příboru a modernizací navazujícího úseku Příbor – Skotnice.
- Na silnici I/60 je předpokládán obchvat Jeseníku.
- Na ostatních úsecích silnic I. tříd nejsou uvažovány prioritní akce k odstranění úzkých, případně nebezpečných míst.

#### Doporučení priorit pro dopravní infrastrukturu silniční dopravy

S ohledem na současné a výhledové nároky by k nejvíce naléhavým opatřením na silniční infrastrukturu mělo patřit::

- urychlit přípravu na zahájení výstavby zbývajících úseků SOKP,
- na území Středočeského kraje urychlit přípravu výstavby D3 v celém úseku Praha – Nová Hospoda, aby po jeho realizaci bylo možno zprovoznit celý dálniční tah mezi Prahou a Českými Budějovicemi,
- vyvinout maximální úsilí k urychlenému projednání a schválení trasy rychlostní silnice R35 mezi Opatovicemi a Mohelnicí a zařadit ji do plánu výstavby,
- využít všech možností vedoucích ke schválení trasy R43 v úseku Troubsko – Kuřim, a zahájit přípravu stavby,
- urychlit přípravu a zahájení stavby úseku R55 mezi Napajedly a Uherským Hradištěm (ukončení je plánováno na závěr roku 2016),
- dořešit přípravu stavby obchvatu Frýdku-Místku a zkrátit termín výstavby (v plánu konec roku 2013),
- připravit stavbu obchvatu Bíliny a zařadit ji do plánu výstavby.

#### 4.1.2 Železniční doprava

Základem železniční dopravy je tak jako v ostatních dopravních oborech subsystém infrastruktury a vlastního provozu dopravních prostředků. Železniční síť je v naprosté



většinou tvořena veřejně přístupnou infrastrukturou, jejíž budování a provoz je zajišťován státem. Provoz lze pak rozdělit na osobní dopravu, jejíž rozsah a podobu ve valné většině opět určuje veřejný sektor na základě své objednávky. U dálkové dopravy je v ČR objednatelem přímo stát prostřednictvím Ministerstva dopravy, u regionální dopravy jsou pak objednatelem jednotlivé kraje. Kvalita vozového parku v osobní dopravě je dána možnostmi dopravců, i když objednatel si může stanovovat podmínky na jeho kvalitu. Problémem je, že prostředky na obnovu vozidlového parku byly doposud v rámci vyrovnávacích plateb přiznány pouze v autobusové dopravě. To je spolu s velkou investiční náročností pořizování nových železničních vozidel důvodem toho, že v provozu stále převažují zastaralá a nevyhovující vozidla. Tento faktor ovlivňuje atraktivitu osobní železniční dopravy především ve srovnání s kvalitativními parametry u konkurenčních druhů dopravy, u vozového parku autobusů a individuální automobilové dopravy. Nákladní doprava je po legislativní stránce zcela liberalizována a její rozsah závisí čistě na dopravcích v závislosti na poptávce jejich zákazníků – přepravců.

Z hlediska hierarchizace železniční infrastruktury jsou prioritou páteřní železniční tratě. Tato základní síť je tvořena především čtyřmi tzv. tranzitními železničními koridory důležitými i z celoevropského pohledu a proto jsou zahrnuty do řady mezinárodních dohod.

### **Dokončení vybudovaných tranzitních železničních koridorů**

**1. tranzitní železniční koridor** je součástí tras E 61 AGC E 61 Stockholm – Trelleborg – Sassnitz Hafen – Berlin – Bad Schandau – Děčín – Nymburk – Havlíčkův Brod – Brno – Břeclav – Bratislava – Komárom – Budapest, trasy C-E 61 Stockholm – Trelleborg – Sassnitz Hafen – Berlin / Seddin – Bad Schandau – Děčín – Nymburk – Brno – Břeclav – Komárom / Hegyeshalom – Budapest, části prioritního projektu č. 22 podle rozhodnutí č. 884/2004/EC Athina – Sofija – Budapest – Wien – Praha – Nürnberg / Dresden a bývalého IV. panevropského koridoru Berlin/Nürnberg – Praha – Bratislava – Budapest – Bukuresti/Sofija – Constanta/Thessaloniki/Istanbul. Zprostředkovává hlavní železniční spojení ČR se západní Evropou – jde o jedinou výkonnou železniční trať mezi ČR a Německem. Je zde realizována naprostá většina dálkové mezinárodní osobní i nákladní dopravy s nejvýznamnějším obchodním partnerem ČR, Německem. Ve směru na východ umožňuje především spojení se Slovenskem a Maďarskem. V dálkové vnitrostátní osobní dopravě spojuje dvě nejvýznamnější sídla – Prahu a Brno a rovněž umožňuje spojení se severní Moravou. V regionální osobní dopravě zajišťuje důležitá spojení v okolí Prahy směr Kolín a Pardubice a směr Kralupy nad Vltavou a Ústí nad Labem. Na 1. koridoru zbývá dokončit modernizaci úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí (včetně železniční stanice), a Úvaly – Praha-Libeň (včetně železničních stanic), modernizaci Nelahozeveských a Děčínských tunelů a modernizaci průjezdů železničními uzly a stanicemi, které nebyly realizovány v rámci modernizace traťových úseků. Jejich modernizace zajistí stejné technické parametry průjezdů, jako mají navazující úseky koridorových tratí. Jedná o následující uzly: Kolín, Břeclav, Brno, Česká Třebová, Pardubice, Praha (Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč), Kralupy nad Vltavou a Ústí nad Orlicí. Dosud byly dokončeny průjezdy přes uzly Děčín, Ústí nad Labem a Choceň.

**2. tranzitní železniční koridor** je součástí trasy E 65 AGC Gdynia – Gdaňsk – Warszawa – Katowice – Petrovice u K. – Ostrava – Přerov – Břeclav – Wien – Bruck a.d. Mur –





Villach – Jesenice – Ljubljana – Rijeka, trasy C-E 65 AGTC Gdynia – Gdańsk – Katowice – Petrovice u K. – Ostrava – Břeclav – Wien – Villach – Jesenice – Ljubljana – Rijeka, a součástí prioritního projektu č. 23 podle rozhodnutí č. 884/2004/EC Gdańsk – Warszawa – Brno / Bratislava – Wien (hlavní trasa odpovídá bývalému panevropskému koridoru VI). Význam této trasy leží hlavně v oblasti nákladní dopravy, a to především tranzitní ve směru z Polska (především průmyslová oblast Slezska) na Slovensko, do Rakouska, Itálie a na Balkán. I pro vnitrostátní nákladní dopravu má trasa klíčový význam, neboť napojuje důležitou oblast Ostravska, kde se nachází množství podniků existenčně závislých na železniční nákladní dopravě. V dálkové osobní dopravě jde především o spojení s hlavním městem. Stavebně byla již modernizace 2. koridoru dokončena a poslední větší stavbu představuje probíhající modernizace uzlu Břeclav.

**3. tranzitní železniční koridor** je součástí trasy E 40 AGC Le Havre – Paris – Forbach – Frankfurt (M) – Schirnding – Cheb – Praha – Olomouc – Ostrava – Žilina – Košice – Čierna n/T – Lvov, trasy C-E 40 AGTC Le Havre – Paris – Forbach – Frankfurt (M) – Schirnding – Cheb – Plzeň – Praha – Olomouc – Hranice na M. – Ostrava / Púchov – Žilina – Košice – Čierna n/T – Lvov, součástí prioritního projektu č. 22 podle rozhodnutí č. 884/2004/EC v části Břeclav – Praha – Nürnberg s přeshraničním úsekem Nürnberg – Praha a podle stejného Rozhodnutí je v úseku Přerov – Ostrava součástí evropského prioritního projektu č. 23. Je rovněž součástí části bývalého IV. a VI. panevropského koridoru. Význam koridoru leží především v oblasti vnitrostátní dopravy, resp. jeho okrajové části pro mezinárodní dopravu ve vazbě na Slovensko (případně státy SNS) a Německo. Tranzitní doprava přes ČR na této ose v současnosti realizována není, a to z důvodů nedostatečných parametrů infrastruktury. Existuje zde ale potenciál ve spojení Bavorsko – Slezsko (München – Wrocław / Katowice). Z větší části se trasa 3. koridoru kryje s trasou 1. koridoru, případně 2. koridoru v oblasti Ostravska. Úsek Česká Třebová – Přerov tvoří součást páteřního spojení Prahy a Ostravska, s významem pro dálkovou osobní i nákladní dopravu. Tento úsek byl částečně realizován v rámci modernizace 2. koridoru jako jeho odbočná větev. Velký potenciál by železnice mohla mít v západní části koridoru, především mezi Prahou a Plzní. Probíhá modernizace částí koridoru, které se nekryjí s trasou 1. a 2. koridoru tj. v úseku Praha – Cheb, státní hranice se SRN a Dětmárovice – Mosty u Jablunkova, státní hranice se Slovenskem. Dosud byla dokončena jen optimalizace traťového úseku Plzeň – Stříbro a spojovací větev Přerov – Česká Třebová.

**4. tranzitní železniční koridor** leží na trase E 61 AGC Stockholm – Trelleborg – Sassnitz Hafen – Berlin – Bad Schandau – Děčín – Nymburk – Havlíčkův Brod – Brno – Břeclav – Bratislava – Komárom – Budapest, na trasách C-E 55 AGTC Stockholm – Trelleborg – Sassnitz Hafen – Berlin / Seddin – Bad Schandau – Děčín – Praha – Linz – Salzburg – Villach – Tarvisio – Bologna / Trieste a C-E 551 AGTC Praha – Horní Dvořiště – Linz – Selzthal – St. Michael. Část z Prahy do Děčína a dále do Německa se kryje s částí 1. koridoru. Druhá část z Prahy na jih přes České Budějovice a dále do Rakouska má význam především jako spojení Prahy s největším městem v jižní části Čech. V osobní dopravě je hlavní význam především ve vnitrostátní dopravě zajišťující napojení regionu jižních Čech, ale i oblastí s významným rekreačním potenciálem (Českokrumlovsko, jižní část Šumavy, Třeboňsko atd.). V nákladní dopravě je důležitý především přeshraniční úsek s Rakouskem, který napojuje ČR na průmyslovou oblast v okolí Lince, a zejména pak ve směru k jadranským přístavům Rijeka, Koper a Terst, jejichž význam pro euro-





asijský obchod neustále vzrůstá. Probíhá modernizace úseku Praha – Horní Dvořiště, státní hranice s Rakouskem. Dosud jsou dokončeny jen dílčí úseky Praha-Hostivař – Stránčice a Doubí u Tábora – Tábor.

Kromě těchto koridorů je nutné počítat mezi páteřní tratě i tah pro nákladní dopravu Děčín-Prostřední Žleb – Ústí n/L-Střekov – Lysá n.L. – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno, který je zatížen tranzitní nákladní dopravou ve směru bývalého IV. panevropského koridoru. Jeho výhodou je, že je pražskou příměstskou i dálkovou osobní dopravou ovlivněn jen minimálně. Modernizace na tomto tahu provedena nebyla, a proto nebyla učiněna ani opatření na eliminaci vlivu na životní prostředí (zejména hluk v nočních hodinách).

## Rozšíření kapacity vybraných úseků

### Praha a Středočeský kraj

V Praze se sbíhají důležité tahy do všech směrů a prochází jí 3 ze 4 národních tranzitních koridorů. Na většině tratí dominuje příměstská osobní doprava, jejíž rozsah se v posledních několika letech každoročně zvyšuje. Z hlediska zátěžových proudů nákladní železniční dopravy Praha nehraje klíčovou úlohu.

V roce 2008 bylo uvedeno do provozu tzv. Nové spojení, zlepšující propojení centrálních nádraží na všechny zaústěné tratě, a to v požadované kvalitě a kapacitě. Kromě nové kapacity pro osobní dopravu, by postupně mělo docházet k odlehčení dalších úseků pražského uzlu a uvolnění kapacity pro nákladní dopravu.

Z tratí vycházejících z Prahy se kapacitním možností blíží úsek Praha – Vysočany – Lysá n.L. Vlivem intervalové příměstské i dálkové osobní dopravy a především s ohledem na zastaralé zabezpečovací zařízení není možné během dne přidat další vlaky. Tento úsek bude muset být řešen rekonstrukcí i s ohledem na potřebu odklonové vozby v průběhu připravované modernizace úseku Běchovice – Úvaly. Důležité je také zkvalitnění spojení Prahy s rychle se rozvíjející oblastí Milovic a výhledově rovněž s oblastí Mladoboleslava a Liberecka.

Zcela nedostatečná je výhledově kapacita železniční trati Praha – Kolín, a proto se v dlouhodobém horizontu počítá s vybudováním nové kapacity pro osobní dopravu (v souvislosti s dořešením a schválením koncepce vysokorychlostních tratí).

Z dalších úseků vycházejících z Prahy je třeba zmínit úsek Praha-Hostivař – Praha-Uhřetěves a dále směr Benešov a Tábor. Vlivem intervalové příměstské dopravy je silně zatížen především úsek z Hostivaře do Stránčic. Vzhledem k již proběhlé modernizaci v rámci výstavby 4. koridoru se však nepočítá v tomto úseku v nejbližší době s dalšími opatřeními. Ve střednědobém výhledu je možno uvažovat novou trasu vysokorychlostního spojení z Prahy do Benešova.

Trať podél Vltavy směr Kralupy nad Vltavou není dosud problematická z hlediska kapacity. Problémem je stále odkládaná modernizace úseku zahrnujícího Nelahozeveské tunely, které jsou omezující z hlediska průjezdného průřezu, a to především pro vlaky kombinované dopravy. Při její saturaci příměstskou dopravou lze uvažovat o nové vysokorychlostní trase.



K dalším tratím, klíčovým pro příměstskou dopravu, patří úsek Praha – Beroun. Zde je potřeba provést optimalizaci stávající tratě podél Berounky nutné pro obsluhu místních sídel a rozhodnout o výstavbě zcela nové trati v nové stopě vedené převážně tunelem. Ta bude mít význam především pro spojení Prahy s Plzní a jihozápadní částí Německa.

Pro nákladní dopravu je jedním z klíčových tah ze severních Čech podél pravého břehu Labe do Nymburka a dále směr Kolín. Z hlediska kapacitního je nejhorší situace v úseku Lysá n.L. – Nymburk, kde silná nákladní doprava koliduje s příměstskou i dálkovou dopravou od Prahy. Z hlediska kapacity by se měla zlepšením propustnosti projevit implementace jednotného evropského zabezpečovacího systému ETCS. Potřeba rozšíření kapacity v úseku Kolín – Lysá n. L. – Nymburk by zároveň měla být v budoucnu řešena nejen zavedením ETCS, ale také peronizací stanic, odstraněním úrovnových křížení směrů, případně přístavbou 3. koleje Lysá n. L. – Nymburk.

Z hlediska kapacitních rezerv je nejhorší situace ve středních Čechách na trati Nymburk hl.n. – Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav m. Tato trať byla v roce 2008 ze strany SŽDC prohlášena za přetíženou infrastrukturu. Tzn., že poptávka po kapacitě infrastruktury nemohla být uspokojena v určitých časových obdobích ani po koordinaci různých požadavků na kapacitu. Tato situace je vyvolána především zvyšujícími se nároky za strany závodu Škoda Auto a zároveň málo výkonnou jednokolejnou tratí se zastaralým zabezpečovacím zařízením. SŽDC za tímto účelem nechala zpracovat návrhy na opatření ke zlepšení situace. V úvahu přichází její elektrizace a vybavení moderním zabezpečovacím zařízením, zvýšení kapacity dopravních kolejí ve stanicích a případně využití alternativních tras.

Je třeba rovněž řešit dopravní obslužnost Letiště Ruzyně a severozápadní části pražské aglomerace s největším městem ve středních Čechách, Kladnem. Vzhledem k nedostatečným parametrům současného železničního spojení s Kladnem je přeprava obyvatel kladenského regionu dojíždějících do Prahy za prací realizována většinou silniční dopravou, což má negativní důsledky na zatížení silničních komunikací a na životní prostředí. Situace by měla být řešena vytvořením kvalitního kapacitního kolejového spojení. Připravuje se modernizace traťového úseku Praha – Kladno resp. výstavba rychlodráhy včetně odbočné větve na Letiště Ruzyně formou partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP).

### **Moravskoslezský a Olomoucký kraj**

Kromě dvou tranzitních železničních koridorů je z hlediska železniční dopravy klíčová i mimořádná koncentrace těžkého průmyslu s velmi vysokými nároky na objemy přeprav. Nacházejí se zde tři důležité železniční přechody do Polska a dva přechody na Slovensko. Tomu odpovídá i zatížení tratí, úsek Přerov – Hranice na Moravě je nejzatíženějším traťovým úsekem v ČR. Silně zatížené jsou i tratě procházející stanicí Ostrava hl.n. Zlepšení by mělo přinést zavádění DOZ (dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení) připravované pro úseky Česká Třebová – Přerov – Polanka nad Odrou, v delším časovém horizontu pak vybudování nové kapacity v rámci koncepce vysokorychlostních tratí v ČR.

Ve výstavbě se v současnosti nachází větev 3. tranzitního koridoru z Českého Těšína směr hranice se Slovenskem. Po dokončení modernizace větvě 3. tranzitního koridoru Česká Třebová – Přerov je propustnost v tomto úseku dostatečná. Důležitou stavbou bude dále modernizace samotného železničního uzlu Přerov.



V návaznosti na průmyslovou zónu Nošovice a zlepšení příměstské dopravy na Ostravsku by měla být v nejbližším období zahájena stavba Optimalizace trati č. 301 a 302 Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín, včetně předelektrizačních úprav a optimalizace žel. st. Český Těšín. Rovněž se počítá s elektrizací úseku Frýdek – Místek – Český Těšín. Velká pozornost by měla být věnována také řešení příměstského ramene v úseku Frýdek Místek – Frenštát a zvýšení kapacity přístavbou 2. koleje Ostrava-Kunčice – Frýdek Místek. Důležitou stavbou by mělo být i plánované napojení letiště v Mošnově, které bude mít význam i pro připravovanou průmyslovou a logistickou výstavbu v této lokalitě.

Nedostatek kapacity hlavních tratí je možné vyřešit výstavbou vysokorychlostní tratě.

### Jihomoravský a Zlínský kraj

Nejvýznamnější připravovanou investicí do železnice bude v této oblasti vlastní přestavba železničního uzlu Brno, jejíž dílčí části již probíhají. Z hlediska tratí vycházejících z Brna je dlouhodobě nejpřetíženější trať směr Přerov, protože se jedná o jednokolejnou trať. Trať Brno – Blažovice – Přerov zcela kapacitně nevyhovuje současným požadavkům zejména v osobní dopravě, neboť tvoří páteř Moravy spojující Brno s ostatními moravskými krajskými městy Ostravou, Olomoucí a Zlínem. Vzhledem k tomu, že souběžně s tratí Brno – Přerov je do budoucna navrhována k realizaci také vysokorychlostní trať, což je z hlediska potřebné kapacity jeví jako nadbytečné, je vhodné parametry modernizované tratě Brno – Přerov dimenzovat tak, aby mohla být trať do budoucna využita i v rámci vysokorychlostní sítě. S ohledem na malé rozdíly mezi variantou modernizace tratě pro rychlost 160 km/h a 200 km/h je z hlediska výhledových potřeb vhodnější modernizovat trať pro rychlost 200 km/h.

Z hlediska přepravních vztahů se Slovenskem a Rakouskem bude mít významný vliv dokončení rekonstrukce železničního uzlu Břeclav. To přispěje ke zrychlení dopravy na tratích č. 316 ve směru na Přerov a č. 320 ve směru na Brno.

Napojení krajského města Zlín by se mělo zkvalitnit modernizací tratě Otrokovice – Zlín - Vizovice a Hulín – Kojetín (pro spojení s Brnem).

### Kraj Vysočina

Páteřní tratí je dvoukolejná elektrifikovaná trať z Brna do Kolína a dále do Prahy. Její parametry jsou však nevyhovující a navíc leží mimo krajské město. Zlepšení situace je proto možné až výstavbou zcela vysokorychlostní tratě.

Z hlediska kapacitních rezerv je situace obtížná na úsecích z Havlíčkova Brodu a Jihlavy přes Jindřichův Hradec až do Veselí n. L. Celý úsek je jednokolejný s poměrně nepříznivým výškovým a směrovým vedením trasy. V současnosti je navíc silně zatížen odklonovou nákladní vozbou v důsledku budování 4. tranzitního koridoru mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Případná opatření pro zvýšení propustnosti a traťové rychlosti se v současnosti studijně prověřují.

Poměrně důležitá trať Jihlava – Okříšky – Brno je v současné době jednokolejná a neelektrizovaná. Pouze úsek Brno – Střelice je dvoukolejný. Ve výhledu je plánována její elektrizace a zdvoukolejnění úseku Střelice-Zastávka u Brna, čímž dojde k odlehčení zatížení tratě č. 324 v úseku Brno – Havlíčkův Brod. Současně s elektrizací tratě je třeba



rovněž v úsecích k tomu vhodných (zejména Náměšť nad Oslavou – Okříšky) řešit i zvýšení traťové rychlosti.

### **Pardubický a Královehradecký kraj**

Zde patří dlouhodobě k nejvytíženějším úsekům spojnice krajských měst Hradec Králové – Pardubice, jejíž zdvoukolejnění je připravováno již mnoho let a vyřešení nevyhovujícího napojení tratě od Chrudimi do pardubického železničního uzlu. K úsekům se silně omezenou kapacitou patří i celý tah z Velkého Oseku přes Hradec Králové, Týniště nad Orlicí až do Letohradu.

Pro spojení Praha – Hradec Králové je potřebné zajistit menší modernizační úpravy na trati Libice n.C. – Hradec Králové, tak, aby jízdní doba byla pod úrovní 75 min.

Lokální kapacitní problémy se projevují i v souvislosti s expandujícím závodem Škoda Auto v Kvasínách a se zvyšujícími se nároky na nákladní dopravu především v úseku Solnice – Častolovice – Týniště n.O. Úsek Týniště n.Orlicí – Letohrad by měl být v budoucnu zmodernizován.

Úzkým místem v důležitém úseku trasy 1. tranzitního koridoru zůstává úsek Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí, jehož realizace stále nebyla zahájena.

### **Ústecký kraj**

Tato oblast je vybavena poměrně kvalitní sítí elektrizovaných tratí, což platí především pro průmyslovou oblast kolem Ústí nad Labem a dále západním směrem, jižním na Prahu i východním směr Nymburk. Systémová jízdní doba na nejdůležitějším spojení Ústí nad Labem – Praha je 1:15. Po dokončení dálnice D8 to však nebude postačovat, i s ohledem na mezinárodní spojení do Drážďan.

V tomto kraji leží nejdůležitější železniční přechod spojující ČR s Německem a velkou částí západní a severní Evropy. Z hlediska kapacity zde zatím je problémem úsek Schöna – Pirna, který je pouze dvoukolejný a na němž je realizována intervalová příměstská doprava z Drážďan. Dalším problémem je omezená možnost přeprahu nákladních vlaků. To je dáno jednak nedostatečnou a neustále snižovanou kapacitou staničních kolejí především na straně DB Netz a zároveň stále nedostačující interoperabilitou infrastruktury a vozidel na obou stranách hranice, což je primární příčinou nutnosti přeprahání hnacích vozidel. Výhledově se předpokládá vyčerpání kapacity úseku Pirna – Děčín z důvodu nárůstu nákladní dopravy. Tento problém bude vyřešen až vybudováním nové tratě Ústí n. L. – Dresden, která bude určena pro rychlou osobní dálkovou a také nákladní dopravu.

Aktuální je rovněž potřeba modernizace tratě Ústí n.L. – Chomutov, která má potenciál ke zvýšení rychlosti. Tím by došlo ke zkrácení jízdní doby dálkových vlaků na tomto rameni. Spojení Prahy a mostecko-chomutovské aglomerace bude však i poté obtížně konkurenceschopné a bude vyřešeno až vybudováním odbočky z VRT Praha – Dresden.

### **Liberecký kraj**

Nejhůře vybaveným krajem, pokud jde o kvalitu železniční infrastruktury, je Liberecký kraj. Železniční síť je zde sice poměrně hustá, ale tvořena pouze málo výkonnými neelektrizovanými tratěmi s nevyhovujícími parametry. I za současného nepříliš vysokého rozsahu dopravy tak na některých úsecích dochází k vyčerpání volné kapacity.



Operační program  
Doprava



PRICEWATERHOUSECOOPERS  70



Nejzatíženější tratí je pokračování spojení s Prahou a Nymburkem přes Turnov do Liberce a dále do Polska přes Černousy a ev. do Německa přes Hrádek n.N. Nutnost vedení tratí náročným členitým terénem představuje překážku nejen pro osobní dopravu, ale i pro nákladní dopravu, neboť dochází k výraznému zvýšení nákladů na trakci.

Důležitý je proto záměr projektu rychlého železničního spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec (s odbočkou Mladá Boleslav – Nymburk) a další pokračování z Liberce s napojením v oblasti Zhořelce na důležitý koridor mezi Německem a Polskem. Jízdní doba Praha – Liberec by měla být pod úrovní 90 min. Tento projekt bude možné realizovat v závislosti na ekonomických možnostech až v období po dokončení tranzitních koridorů. Nicméně i přesto bude nezbytné provést opatření ke zvýšení kapacity alespoň v úseku Nymburk – Mladá Boleslav a eventuálně dále směr Turnov.

Z hlediska příměstské dopravy hraje důležitou úlohu především regionální trať Liberec – Tanvald. Její technický stav je ale velmi špatný a hrozí omezení rychlosti až na 20 km/h, čímž by nemohla plnit svou funkci (souběžná silnice I/14 pro svoje parametry rovněž nemůže převzít funkci páteřní obsluhy liberecko-jablonecké aglomerace). V rámci obnovy je třeba realizovat opatření tak, aby mohl být zaveden interval alespoň 30 minut.

### Jihočeský kraj

Zde jsou páteřní tratě spojující krajské město České Budějovice s okolními regiony ve všech případech elektrizovány. Přesto se projevují kapacitní problémy především na spojnici České Budějovice – Plzeň a Veselí n.L. – Havlíčkův Brod. Nejdůležitější tratí je 4. tranzitní koridor vedoucí z Prahy, jehož modernizace je v současnosti v realizaci a poté by měl být celý úsek zdvoukolejněn. Výhledová jízdní doba Praha – České Budějovice by měla být 90 min.

Modernizace by v budoucnu měla pokračovat dále v úseku České Budějovice – Horní Dvořiště a dále na Linz. Její vedení ve stávající trase a se současnými parametry ovšem v budoucnu nezaručí dostatečnou kapacitu pro mezinárodní nákladní dopravu, ani dostatečnou rychlost pro osobní dopravu. To by měla zajistit až zcela nová trasa.

Probíhající modernizace spojená s elektrizací v úseku České Budějovice – České Velenice a připravovaná elektrizace Veselí n.L. – České Velenice má význam především pro spojení s Rakouskem.

V přípravě je i modernizace tratě České Budějovice – Plzeň.

### Plzeňský a Karlovarský kraj

Páteřní tratí je v této části větev 3. tranzitního koridoru z Prahy přes Plzeň do Chebu. Jízdní doba Praha – Plzeň by měla být nejvýše 60 min, pro zachování konkurenceschopnosti se silniční dopravou. Modernizační práce probíhají na úseku Plzeň – Cheb, který bude částečně zdvoukolejněn, resp. již dvoukolejná část bude prodloužena. Z kapacitního hlediska by zde nemělo docházet k problémům, protože hustší osobní doprava bude vedena pouze v okolí Plzně. Problematictější z hlediska kapacity je již uvedený tah Plzeň – České Budějovice a proto bude nutné řešit primárně příměstský úsek Plzeň – Nepomuk.

Z hlediska potřeb nákladní i osobní dopravy je důležité spojení Plzeň – Domažlice – Furth im Wald, které je v současnosti jednokolejné a neelektrizované. Tato trať je významnou mezinárodní spojnici s Bavorskem, jejíž potenciál není kvůli nevyhovujícím parametrům



Operační program  
Doprava



PRICEWATERHOUSECOOPERS  71



zdaleka využít. Zdvoukolejnění trati a podstatné zvýšení rychlosti patří k hlavním prioritám rozvoje železniční sítě pro období po dokončení tranzitních koridorů.

Je třeba rozhodnout o rychlém spojení směrem na Bavorsko, a to výhledově přes Cheb resp. přes Domažlice.

Rovněž napojení Karlovarského kraje na centrum státu je nevyhovující. Řešení pomocí výstavby nové kapacity je ale dlouhodobou záležitostí a je možné jen za předpokladu vybudování vysokorychlostní tratě Praha – Dresden.

### Doporučení priorit pro dopravní infrastrukturu železniční dopravy

S ohledem na současné a výhledové nároky by k nejvíce naléhavým opatřením na železniční infrastrukturu mělo patřit:

- zkapacitnění a modernizace tratě (Milovice - ) Lysá n.L. – Praha – Vysočany,
- realizace opatření pro zkapacitnění tratě Děčín - Ústí n.L. – Nymburk – Kolín jako páteřní tratě pro tranzitní dopravu, včetně opatření na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví
- kapacitní spojení Praha – letiště Ruzyně / Kladno
- zkapacitnění tratě Brno – Nezamyslice – Přerov,
- modernizace tratě Plzeň – Česká Kubice
- modernizace tratě Praha/Nymburk – Mladá Boleslav – Turnov – Liberec - Polsko,
- zlepšení prostorové průchodnosti v Nelahozeveských tunelech a v Jakubském tunelu u Děčína a dalších úsecích s omezujícím vlivem na zásilky KD,
- východočeský diametr Hradec Králové – Pardubice – Chrudim,
- nová kapacita v úseku České Budějovice – Horní Dvořiště.

#### 4.1.3 Letecká doprava

Letecká doprava zažívá z dlouhodobého hlediska růst výkonů v osobní i nákladní dopravě, kde však má jen zanedbatelný podíl na přepravním trhu. V osobní dopravě na dlouhé vzdálenosti jde však o dominantní obor dopravy. V poslední době dochází k expanzi nízkonákladových dopravců. I letecká doprava se potýká s kongescemi ve vzdušném prostoru v okolí velkých mezinárodních letišť. Hlavního českého letiště v Praze Ruzyni se to zatím týká jen omezeně, ale problém nastane v souvislosti s dalším očekávaným nárůstem výkonů letecké dopravy.

Infrastruktura letecké dopravy je tvořena letišti. V ČR je 91 civilních letišť. Pro pravidelnou dopravu má ovšem význam pouze letiště Praha Ruzyně a dále regionální letiště s pravidelným mezinárodním provozem ve vlastnictví krajů, v první řadě letiště TEN-Tv Brně,-Tuřanech a Janáčkovo letiště v Ostravě, dále pak v Karlových Varech a v Pardubicích. Ostatní letiště slouží především pro sportovní účely a nepravidelnou neveřejnou dopravu. Významné investice byly vyvolány vstupem ČR do Schengenského



prostoru. Je potřeba rovněž pokračovat v investicích na ochranu životního prostředí, které je leteckou dopravou dotčeno především v důsledku znečišťování ovzduší spalováním fosilních paliv a také ve formě hluku v okolí letišť. Vzhledem k tomu, že regionální letiště spadají do samostatné působnosti krajů, nemůže centrum přímo zasahovat do jejich koncepce. Může však, bude-li zjištěna taková potřeba, vytvořit příslušný program na podporu jejich rozvoje. Ten však musí splňovat příslušné předpisy vyplývající z Římské smlouvy a musí být schválen Evropskou komisí.

### Doporučení priorit pro dopravní infrastrukturu letecké dopravy

S ohledem na současné a výhledové nároky by k nejvíce naléhavým opatřením na letištní infrastrukturu mělo patřit:

- výstavba nové vzletové a přistávací dráhy na letišti v Praze Ruzyni,
- kolejové napojení letiště Praha Ruzyně,
- kolejové napojení letiště Mošnov (Ostrava).

#### 4.1.4 Vodní doprava

Vnitrozemská vodní doprava má v dopravní soustavě ČR svůj nepopiratelný, byť omezený význam, což je dáno především přírodními podmínkami. Velkou výhodou je její nízká energetická spotřeba. Význam má v podstatě jen Labsko-vltavská vodní cesta v délce 303 km. Tato vodní cesta zprostředkovává i spojení v mezinárodní dopravě a proto je součástí sítě TEN-T v úseku od Pardubic po státní hranici se SRN, resp. od Třebenic po soutok Vltavy s Labem. Dále dle dohody AGN (Evropská dohoda o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu) je Labská vodní cesta vnitrozemská vodní cesta mezinárodního významu (vodní cesta E – hlavní vodní magistrála). Ostatní vodní cesty v ČR mají pouze regionální význam a jejich potenciál leží hlavně v oblasti zvýšení ekonomické výkonnosti cestovního ruchu.

Kromě malého podílu splavných úseků je problémem vnitrozemské vodní dopravy v ČR i nespolehlivost labské vodní cesty na úseku mezi Ústím nad Labem a Hřenskem na hranicích s Německem. Bez zlepšení infrastruktury na tomto úseku nedojde ke zkvalitnění spojení s Německem a budou ztíženy podmínky i pro využití zbývajících úseků labsko-vltavské vodní cesty. Pro nákladní dopravu je řešen problém nedostatečné podjezdové výšky na středním úseku Labe. Vzhledem k tomu, že stavební úpravy na přirozených vodních tocích jsou vysoce citlivé z hlediska ochrany přírodního prostředí, je nezbytné hledat uspokojivá řešení s ohledem na oba veřejné zájmy.

Je třeba vzít v úvahu, že problém zrychlujícího se snižování druhové diverzity není možné řešit jen pasivní ochranou jednotlivých ohrožených organismů. Daleko důležitější je zachování globálních (nejen klimatických) podmínek, neboť za zrychlení procesu vymírání mohou právě tyto překotné změny. Doprava přitom patří k odvětvím, které klima ovlivňují ve velké míře. A právě i větší využívání vodní dopravy může přispívat k eliminaci tohoto negativního jevu.



### Doporučení priorit pro dopravní infrastrukturu vodní dopravy

S ohledem na současné a výhledové nároky by k nejvíce naléhavým opatřením mělo patřit:

- zlepšení plavebních poměrů na regulovaném úseku dolního Labe (plavební stupeň Děčín),
- splavnění Labe z Chvaletic do Pardubic
- výstavba přístavu v Pardubicích,
- dokončení splavnosti Vltavy v úseku Třeбенice – České Budějovice.

#### 4.1.5 Kombinovaná doprava

Důležitou součástí infrastruktury pro nákladní dopravu jsou i terminály kombinované dopravy, které bývají součástí veřejných multimodálních logistických center, ve kterých se poskytují zákaznický orientované outsorcované logistické služby. Hlavním efektem je koncentrace přepravních proudů, která je důležitá pro větší využití železniční, vodní a kombinované dopravy, jakož i pro optimalizaci využití dopravy silniční.

V ČR zatím multimodální veřejná logistická centra nebyla zřízena. Na podporu jejich vzniku je připravován strategický dokument „Podpora logistiky z veřejných zdrojů“, který bude předložen ke schválení vládě ČR. Ani síť terminálů kombinované dopravy není dostatečná, jak rozmístěním terminálů, tak jejich vybavením a parametry. Největší terminály jsou soustředěny mezi Prahou a Lovosicemi (Praha-Žižkov, Praha-Uhřetěves, Mělník a Lovosice). Na Moravě je zatím prakticky jen jeden větší terminál u Zlína. Problém spočívá i v tom, že podle české legislativy nejsou terminály kombinované a multimodální dopravy považovány za součást dopravní infrastruktury, a nemohou být proto jako dopravní infrastruktura financovány.

### Doporučení priorit pro dopravní infrastrukturu kombinované dopravy

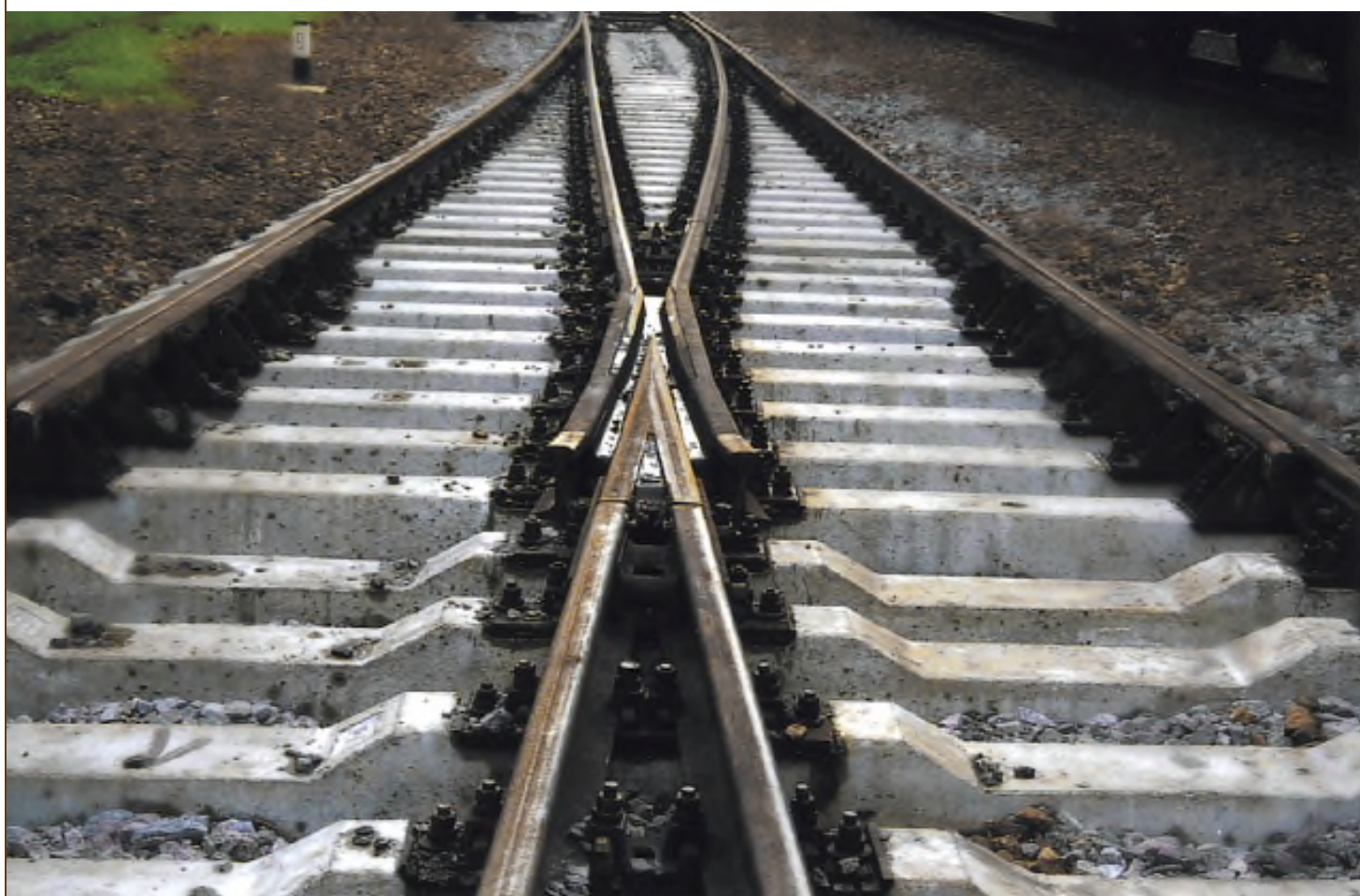
S ohledem na současné a výhledové nároky by k nejvíce naléhavým opatřením mělo patřit:

- Podpora zřizování terminálů kombinované dopravy a multimodálních veřejných logistických center.



5

## Multikriteriální analýza



Operační program  
Doprava



CENTRUM  
DOPRAVNÍHO  
VÝZKUMU

PRICEWATERHOUSECOOPERS  75



## 5.1 Metodika a parametry MKA v ČR

Pro hodnocení infrastrukturních projektů byla zvolena multikriteriální analýza.

Multikriteriální analýza (MKA) je nástrojem pro stanovení relativních priorit mezi záměry na základě bodového hodnocení několika vážených kritérií. Tento přístup je výhodný v případech, kdy není možné jednoznačně „finančně“ vyčíslit všechny přínosy nebo rizika určitého projektu a projekt např. plní několik cílů v souvislosti se závaznou politikou nebo strategií. Každé kritérium je bodováno pro každý projekt a celkový počet bodů všech kritérií určí konečné priority, nebo naopak přispějí k vyloučení projektu. Tento přístup, lze použít jak pro konkrétní projekty, tak na oblasti priorit (např. srovnání inteligentních dopravních systémů s výstavbou dopravní sítě). Klíčovým úkolem MKA je obecně stanovit zdůvodněná a zřetelná kritéria a odborně určit jejich váhu (tzn. procentuální podíl na výsledku hodnocení) co nejvíce konsensuálním a logickým způsobem.

Tato metoda byla upřednostněna před CBA analýzou zejména proto, že v České republice nebyla dosud stanovena standardní metodika finančního vyčíslení následujících přínosů/nákladů:

- regionální ekonomické přínosy (generování nových aktivit a lepší dostupnosti)
- snížení emisí a úrovně hluku
- dopad na přírodu a krajinu
- dopad na veřejné zdraví
- dopad na zaměstnanost

Vzhledem k současnému stavu dostupnosti sbíraných podkladových dat o jednotlivých projektech rozvoje dopravní infrastruktury byl zvolen přístup MKA, zpracovaný ve spolupráci s firmou Babtie spol. s r.o., který je vhodný pro strategické posouzení relativní atraktivity konkrétních významných projektů.

MKA je provedena:

- pouze pro projekty v silničním a železničním sektoru, kde je velké množství projektů „státního významu“ oproti projektům ve vodní a letecké dopravě
- v případě silnic pouze pro hlavní kategorii projektů v řazení podle priorit OPD: a) dálnice a rychlostní silnice zařazené do TEN-T a b) rychlostní silnice nezařazené do sítě TEN-T a silnice I. třídy.
- v případě železnic jsou provedeny samostatné analýzy: a) páteřní železniční úseky, páteřní železniční uzly, elektrizace na síti TEN-T a b) významné celostátní tratě, elektrizace a významné regionální projekty na síti mimo TEN-T.

Tato MKA je relativním porovnáním, které z důvodu kvality dostupných kvantifikovaných dat je založeno více na přínosech a strategickém významu, než na nákladech (i když tyto náklady jsou zohledněny jednak v tom, že přínosy jsou podle možnosti vztažené k délce úseků a jednak z posouzení jednotkové nákladovosti).





## 5.2 MKA analýza pro projekty hlavních odvětví

Pro MKA analýzu byly použity dvě skupiny kritérií:

- atraktivita
- proveditelnost

Pro první skupinu kritérií **atraktivita** byly zvoleny různé sety dílčích kritérií v následujícím členění:

- silniční projekty<sup>10</sup> (dálnice a rychlostní silnice a silnice I. třídy)
- železniční projekty

Důvodem odlišnosti setu hodnotících kritérií jsou zejména následující skutečnosti:

- modelové a kvantitativní podklady nebyly konsistentně k dispozici pro železnice, proto bylo třeba zvolit heurističtější přístup, který bohužel méně spoléhá na vyčíslené potenciální přínosy;
- železnice jsou preferovány v Dopravní politice hlavně pro jejich potenciál snížit externality ve srovnání se silniční dopravou. Převedení potenciálu cestujících i zboží na železnici je proto významně zastoupeno v MKA železnic;
- v případě železnic je většina projektů typu modernizace, kde se řeší degradovaný nebo zastaralý stav současné infrastruktury. Proto je potřeba brát v úvahu nejen technickou naléhavost projektu;
- v případě železnic není vliv nehodovosti tak podstatným rozlišovacím faktorem mezi projekty navzájem.

Tyto sety kritérií jsou upřesněny níže v kapitolách 5.2.1. A 5.2.2.

Skupina kritérií **proveditelnosti** obsahuje stejná dílčí kritéria s tím, že jsou pro projekty železniční a silniční stanoveny rozdílné váhy. Blíže viz opět níže. Vzhledem k tomu, že podklady nejsou u všech projektů k dispozici, nebylo hodnocení proveditelnosti použito a je předběžně připraveno pro následné aktualizace. U projektů s krátkodobým časovým horizontem realizace je kritérium proveditelnosti zohledněno v položce „stav přípravy“.

<sup>10</sup> Projekty dálnic a rychlostních silnic a projekty silnic I. třídy byly od sebe dále odlišeny různými vahami dílčích kritérií.



## 5.2.1 MKA pro silniční dopravu

### Dálnice a rychlostní silnice

- **Evropský význam**

Projekt je hodnocen kladně pokud je součástí Evropského prioritního koridoru dle nařízení č. 884/2004/ES, součástí sítě TEN-T, nebo jde o významnou spojnici zajišťující propojení se sítí sousedního státu a/nebo je předmětem mezinárodní dohody.

- **Zlepšení dostupnosti, úspory času a územní význam**

Kladně jsou hodnocené významné časové úspory cest. Kladně je hodnocen velký územní význam spojení, který je definován zejména ve smyslu kategorizace urbanizačních oblastí spojených projektem.

- **Zvýšení kvality provozu**

Kladně je hodnocena potřeba realizace projektu v roce 2010, 2015 z důvodu nedostatku kapacity na současné trase v těchto dvou letech.

- **Snížení nehodovosti**

Kladně je hodnocen počet a závažnost nehodových lokalit na současné trase, které se dají (částečně) odstranit projektem.

- **Vyrovnaný rozvoj regionů**

Kladně jsou hodnoceny projekty ve strukturálně postižených či v hospodářsky slabých regionech a v regionech s nadprůměrnou nezaměstnaností.

- **Snížení dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví**

Kladně je hodnocen větší vliv z pohledu odstraněných nadlimitních hlukových hodnot a dopadu emisí a znečištění.

- **Jednotková nákladovost**

Kladně jsou hodnoceny jednotkově levnější projekty, protože nemusí mít tak velké přínosy, aby byly efektivní (jiné přínosy jsou hodnoceny, kde je to možné a logicky vhodné, ve vztahu k délce úseků).



## Silnice

- **Význam**

Jednotlivé části sítě silnic I. třídy nejsou stejně významné. Silnice jsou proto rozděleny do tří základních kategorií:

- a) silnice, které doplňují dálniční síť (středoevropského významu);
- b) silnice propojující různé regiony (silnice celostátního významu);
- c) silnice mající význam zejména v rámci regionu, a které mají jinou atraktivnější alternativu (souběh s dálnicí nebo jinou silnicí I. třídy (silnice regionálního významu).

Vyšší kategorie silnice znamená vyšší ohodnocení. Projekt je hodnocen kladně pokud je součástí Evropského prioritního koridoru dle nařízení č. 884/2004/ES, součástí sítě TEN-T, nebo jde o významnou spojnici zajišťující propojení se sítí sousedního státu a/nebo je předmětem mezinárodní dohody.

- **Zlepšení dostupnosti, úspory času a územní význam**

Kladně jsou hodnocené významné časové úspory cest. Kladně je hodnocen velký územní význam spojení, který je definován zejména ve smyslu kategorizace urbanizačních oblastí spojených projektem.

- **Zvýšení kvality provozu**

Kladně je hodnocena potřebnost realizace projektu v roce 2010, 2015 z důvodu nedostatku kapacity na současné trase v těchto dvou letech.

- **Snížení nehodovosti**

Kladně je hodnocen počet a závažnost nehodových lokalit na současné trase, které se dají (částečně) odstranit projektem.

- **Vyrovnaný rozvoj regionů**

Kladně jsou hodnoceny projekty ve strukturálně postižených či v hospodářsky slabých regionech a v regionech s nadprůměrnou nezaměstnaností.

- **Snížení dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví**

Kladně je hodnocen větší vliv z pohledu odstraněných nad-limitních hlukových hodnot a dopadu emisí a znečištění.

- **Jednotková nákladovost**

Kladně jsou hodnoceny jednotkově levnější projekty, protože nemusí mít tak velké přínosy, aby byly efektivní (jiné přínosy jsou hodnoceny, kde je to možný a logicky vhodný, ve vztahu k délce úseků).



**Tabulka 2 Kritéria hodnocení v MKA – silnice**

Číslo	Kritéria MKA silniční doprava	Dálnice váha kritéria (%)	Silnice I. třídy váha kritéria (%)
1.1	Evropský význam/ Význam silniční třídy	13	13
1.2	Zlepšení dostupnosti, úspory času a územní význam	26	26
1.3	Zvýšení kvality provozu	15	15
1.4	Snížení nehodovosti	13	13
1.5	Vyrovnaný rozvoj regionů	10	10
1.6	Snížení dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví	7	7
1.7	Jednotková nákladovost	16	16
	Celkem atraktivita	100	100

### 5.2.2 MKA pro železniční dopravu

- **Evropský význam**

Projekt je hodnocen kladně pokud je součástí Evropského prioritního koridoru dle nařízení č. 884/2004/ES, součástí sítě TEN-T, nebo jde o významnou spojnici zajišťující propojení se sítí sousedního státu a/nebo je předmětem mezinárodní dohody.

- **Význam pro dostupnost a změnu dělby přepravní práce**

Kladně je hodnocen velký územní význam spojení dle popisu atraktivity silničních projektů. Klíčové údaje o poptávce po železniční dopravě nebyly k dispozici.

- **Technická naléhavost**

V případě rozvoje železniční sítě v České republice většina projektů modernizací nejen zvyšuje parametry trati, ale zároveň řeší akutně degradovaný stav současné infrastruktury. Kladně je proto hodnocena technická naléhavost projektů z důvodu bezpečnosti, spolehlivosti a provozní nákladovosti.

- **Naléhavost v kontextu udržitelného rozvoje dopravní sítě**

V případě železnic je hlavní prioritou české i evropské dopravní politiky a strategie udržitelného rozvoje přesun přepravních proudů na železniční dopravu z důvodu snížení negativních dopadů dopravy (externality). Kladně jsou hodnoceny projekty pokud je nebo bude postavena velmi kvalitní silniční alternativa (hrozba odlivu cestujících ze železnice) nebo je hlavní součástí strategie udržitelného rozvoje regionální/městské dopravy, kde externality silniční dopravy jsou řádově vyšší než v extravilánu

- **Vyrovnaný rozvoj regionů**

Kladně jsou hodnoceny projekty ve strukturálně postižených či v hospodářsky slabých regionech a v regionech s nadprůměrnou nezaměstnaností.



- **Snížení dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví**

Kladně je hodnocen větší vliv z pohledu odstraněných nad-limitních hlukových hodnot a dopadu emisí a znečištění.

- **Jednotková nákladovost**

Kladně jsou hodnoceny jednotkově levnější projekty, protože nemusí mít tak velké přínosy, aby byly efektivní (jiné přínosy jsou hodnoceny, kde je to možné a logicky vhodné, ve vztahu k délce úseků).

**Tabulka 3 Kritéria hodnocení v MKA – železnice**

Číslo	Kritéria MKA železniční doprava	váha kritéria (%)
1.1	Evropský význam/ Význam silni I.třídy	12
1.2	Zlepšení dostupnosti, úspory času a územní význam	27
1.3	Zvýšení kvality provozu	13
1.4	Snížení nehodovosti	18
1.5	Vyrovnaný rozvoj regionů	9
1.6	Snížení dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví	5
1.7	Jednotková nákladovost	16
	Celkem atraktivita	100

### 5.3 Prioritizace vybraných projektů – sestavení pořadí důležitosti projektů

Na základě uvedené metodiky MKA bylo provedeno vyhodnocení vybrané skupiny silničních a železničních projektů<sup>11</sup>. Projekty pro hodnocení MKA byly vybrány na základě provedené analýzy stavu úzkých míst a chybějících úseků dopravní infrastruktury a na základě prognózy přepravních výkonů. Seznam projektů je uveden v příloze, stejně jako výsledky hodnocení MKA – zvláště pro železniční a silniční dopravní infrastrukturu. V tabulce výsledků jsou projekty seřazené podle důležitosti. V samostatné tabulce jsou uvedeny projekty s návrhem financování v jednotlivých letech.

V následujícím textu jsou uvedeny hlavní charakteristiky nejdůležitějších projektů navržených k realizaci.

#### 5.3.1 Projekty železniční dopravy

V tabulce uvedený seznam železničních projektů je seřazen podle tří kritérií. V první skupině jsou projekty ležící na síti TEN-T. V druhé skupině jsou pak projekty mimo síť TEN-T. V rámci těchto skupin jsou projekty dále seřazené podle stupně připravenosti do šesti skupin. V poslední řadě jsou pak projekty seřazené podle výsledku bodového hodnocení prostřednictvím MKA.

<sup>11</sup> Pořadí projektů silniční a železniční dopravy viz Příloha 4.



Z železniční infrastruktury jsou klíčovými stavbami součástí tranzitních koridorů. Všechny čtyři tranzitní železniční koridory jsou součástí tras podle mezinárodních dohod. Z nich jde především o následující dohody:

- Rozhodnutí Evropského parlamentu č. 884/2004/EC – seznam 30 projektů v evropském zájmu.
- Dohoda AGC – evropská dohoda o mezinárodních železničních magistralách – (31. 5. 1985 – EHK/OSN), přístup ČSSR schválen vládou dne 8. 2. 1990 č. 78/90 a je zakotvena také v Zákoně č. 266 / 1994 Sb. o drahách.
- Dohoda AGTC – evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech - (1. 2. 1991-EHK/OSN), jménem ČSFR byla dohoda podepsána v Praze dne 30. 10. 1991 a pro nástupnickou Českou republiku vstoupila v platnost dnem 20. 11. 1994 a je zakotvena v zákoně č. 35 / 1995 Sb.

Kromě důležitosti pro mezinárodní přepravní vztahy plní tranzitní železniční koridory rovněž úlohu páteře železniční sítě pro vnitrostátní potřeby. Tyto čtyři trasy spojují velkou část hlavních hospodářských a společenských center v ČR. Jsou na nich realizovány hlavní přepravní vztahy v dálkové osobní dopravě, příměstské dopravě v okolí hlavních sídel a plní rovněž důležitou úlohu v národní i mezinárodní dopravě nákladní.

I. koridor je v celé délce dvou a více kolejný a elektrizovaný. V převážné většině své délky je již rovněž modernizován, s výjimkou několika kratších úseků a železničních uzlů. Z nedokončených staveb jde především o průjezd pražským uzlem. Ve fázi rozestavěnosti je úsek Praha Libeň – Úvaly. V přípravě je pak úsek Praha Libeň – Praha Bubeneč. Ve fázi realizace se nachází i přestavba uzlu Břeclav s navazujícím úsekem na hranice se Slovenskem. Ze staveb, které se dosud nepodařilo zahájit, jde především o modernizaci stanice Kralupy nad Vltavou s navazujícím úsekem s Nelahozeveskými tunely, stejně jako rekonstrukce Děčínských tunelů. Dosud nebyla stále realizována ani rekonstrukce posledního delšího úseku I. koridoru mezi stanicemi Brandýs nad Orlicí a Ústí nad Orlicí. Z dalších uzlů ležících na trase I. koridoru je ve fázi realizace Kolín, dosud nezahájena byla Česká Třebová. Ovšem zdaleka největší stavbu bude představovat brněnský uzel, kde jsou již některé stavby v realizaci.

Modernizace II. koridoru od hranic s Polskem až na hranice s Rakouskem je rovněž již prakticky dokončena. V současnosti je dokončována modernizace uzlu Břeclav a zbývá dokončit modernizaci uzlu Přerov a Ostrava.

Mimo II. železniční koridor, avšak součástí evropského prioritního projektu č. 23, je trať Brno – Blažovice – Přerov, která je dosud v rozhodující části jednokolejná a zcela kapacitně nevyhovuje současným požadavkům zejména v osobní dopravě, neboť tvoří páteř Moravy spojující Brno s ostatními moravskými krajskými městy Ostravou, Olomoucí a Zlínem. V budoucnu po dokončení vysokorychlostního spojení Praha – Brno by tato trať měla plnit v osobní dopravě i funkci spojnice Praha – Ostrava – Varšava a Varšava – Vídeň. Jedná se o rozsáhlý projekt, jehož příprava byla zahájena. Vzhledem k rozsahu projektu je příprava komplikovaná, a proto je v konečném důsledku projekt zařazen až na celkové 34. místo.

III. koridor lze podle významu rozdělit na dvě části: z Prahy do Ostravy a dál na Slovensko a na úsek z Prahy do Plzně a dále do Německa. V části mezi Českou Třebovou a Přerovem zbývá ještě dokončit modernizaci hlavních uzlů České Třebová,



Olomouc a Přerov. V části Praha – Plzeň – hranice s Německem probíhají stavební práce na úseku Plzeň – Cheb, kde dojde i k částečnému zdvoukolejnění. Nejnáročnější stavby se budou ovšem nalézat na části z Prahy do Plzně, především na úseku z Prahy do Berouna, kde doposud realizace nebyla zahájena.

V případě IV. koridoru je jeho severní část (shodná s trasou I. koridoru Děčín st. hr. – Praha) prakticky dokončená, na jižní části mezi Prahou a Českými Budějovicemi probíhá v současnosti modernizace hned na několika úsecích. Po modernizaci bude i tato část v celé délce zdvoukolejněna, včetně dosažení všech parametrů v souladu s mezinárodními dohodami.

Obchodní vztahy ČR se západní Evropou se neustále posilují, a proto je nevyhovující současný stav, kdy je ČR se SRN spojena pouze jediným kapacitním hraničním přechodem mezi Děčínem a Drážďany. ČR proto se SRN a se spolkovou zemí Bavorsko zahájila jednání o zřízení druhého kapacitního tahu, který by zahrnoval nejen spojení ve směru na Norimberk, ale důležité je dosáhnout křižovatky dvou evropských prioritních projektů v Mnichově. To by umožnilo kvalitní železniční spojení ČR nejen s Německem, ale rovněž Itálií a Švýcarskem. Jednání dosud probíhají. Nejvhodnější variantou je nové kapacitní spojení Plzeň – Česká Kubice s pokračováním do Řezna.

Jako samostatný projekt je zavádění evropského systému pro řízení železniční dopravy ETCS. Jde o součást zajišťování interoperability železniční infrastruktury. V současnosti probíhá realizace dvou projektů a to ve dvou navazujících úsecích Kolín – Břeclav – st.hr. Rakousko a st.hr Německo – Dolní Žleb – Praha Libeň – Kolín. Realizace těchto projektů je nezbytná pro možnost plného využití potenciálu modernizované infrastruktury v mezinárodní dopravě a jde i o splnění nároků kladených na tuto infrastrukturu evropskými směrnici o interoperabilitě, tak aby mohla být zapojena do jednotného evropského železničního systému.

Ze staveb ležících mimo trasy tranzitních koridorů je dokončována elektrizace a modernizace úseku Letohrad – Lichkov – st.hr. Polsko. Jde o součást trasy C 59 Swinoujscie – Szczecin – Wrocław – Miedzylesie – Lichkov – Česká Třebová podle dohody AGTC. Význam spojení leží především v nákladní dopravě. Měl by zajišťovat hlavní spojení ČR se západní částí Polska a především s baltskými přístavy.

Z dalších mimokoridorových tratí je potřeba dokončit taktéž modernizaci spojenou s elektrizací u úseků České Budějovice – České Velenice – st. hr. Rakousko a Veselí nad Lužnicí – České Velenice. Jde o úseky navazující na trasu IV. koridoru, tvořící paralelní spojení s Rakouskem k trase přes Summerau.

Z projektů zařazených do prioritní osy č. 3 OPD (projekty mimo síť TEN-T), jsou před dokončením projekty pro příměstskou dopravu na Ostravsku (Ostravská aglomerace má více než milion obyvatel). Ve fázi realizace je projekt racionalizace provozu na trati Zdice – Protivín, což by mělo vést k úspoře provozních nákladů. Projekt elektrizace trati Znojmo – Retz je projektem přeshraničním.

Nejdůležitějším projektem mimo síť TEN-T je napojení letiště Praha-Ruzyně na železniční síť, který v sobě zahrnuje rovněž napojení největšího satelitního města pražské aglomerace Kladna na Prahu. Jde o náročný projekt, jehož příprava je značně komplikovaná. Přestože se nejedná o trať sítě TEN-T, bude propojovat železniční síť TEN-T s letištěm TEN-T mezinárodního významu s prognózovaným ročním výkonem 20 milionů odbavených cestujících. V přípravě je rovněž napojení ostravského letiště Leoše Janáčka na železniční síť (letiště TEN-T regionálního významu).



Dále jsou vyhodnoceny další důležité projekty pro příměstskou dopravu ve významných aglomeracích (Praha – Karlštejn – Beroun, Praha – Lysá n/L, Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, Ostrava – Frýdlant n/O, Otrokovice – Zlín – Vizovice, Liberec – Tanvald).

Z dalších důležitých projektů je hodnocen projekt zvýšení kapacity a rychlosti v úseku Libice n/C – Hradec Králové (spojnice Praha – Hradec Králové), a to zejména v souvislosti se zprovozněním dálnice D11, neboť souběžná železniční trať by bez těchto opatření ztratila na tomto důležitém tahu pro osobní dopravu konkurenceschopnost.

Na nižších příčkách v pořadí projektů se umístil další důležitý projekt, jehož umístění je dáno především nízkým stupněm přípravy, která sama o sobě bude velmi zdoluhavým procesem, a realizace projektu bude proto možná až po roce 2015. Jde o napojení Prahy s posledním regionem v ČR, ve kterém není vybudována vyhovující železniční infrastruktura, a to s Libercem. Jde o trať významnou pro nákladní i osobní dopravu. V nákladní dopravě jde o obsluhu průmyslové oblasti Mladoboleslavska a Liberecka. V Mladé Boleslavi sídlí největší český průmyslový podnik Škoda Auto, jehož napojení na železniční dopravu je zcela nevyhovující, a proto převážná část přeprav je realizována po silnici (v podstatně větší míře než v případě existence kapacitního železničního spojení). V regionu rovněž sídlí řada dalších firem s prvovýrobou pro automobilový průmysl a ve Vrchlabí se počítá s výstavbou nového závodu Škoda Auto. Z hlediska osobní dopravy nejde jen o spojení Prahy s Mladoboleslavskem a s Libereckým krajem, ale trať je významná i pro rekreační dopravu v mezinárodním kontextu (Krkonosy, Jizerské a Lužické hory, Český ráj, Máchův kraj). Významná do budoucna bude i funkce spojnice z Bavorska, Horních Rakous a Čech na centrální osu a III. multimodální koridor (Drážďany – Vratislav – Katowice – Ukrajina).

Dále jsou hodnoceny menší projekty regionálního charakteru, a to včetně obnovy dříve zrušených hraničních přechodů.

V rámci MKA nebyly hodnoceny projekty vysokorychlostní sítě v ČR, se kterými se počítá po roce 2018, jejichž koncepce se v současné době aktualizuje. Bez realizace nejdůležitějších vysokorychlostních úseků ale nebude vyřešen problém nedostatečné kapacity některých úseků zejména v okolí Prahy, ale i jiných významných aglomerací, a nebude vytvořen dostatečný prostor pro nákladní dopravu ve všech potřebných směrech.

### 5.3.2 Projekty silniční dopravy

Pořadí důležitosti projektů dle výsledků MKA bylo stanoveno v první řadě podle toho, zda leží na síti TEN-T, ve druhé řadě podle stavu přípravy, resp. rozestavěnosti a ve třetí řadě dle bodového ohodnocení atraktivity, které vyplynulo z výsledků uplatnění jednotlivých kritérií atraktivity a jejich vah dle použité metodiky MKA.

Na předních místech se proto objevují projekty na síti TEN-T, které jsou před dokončením nebo ve fázi rozestavěnosti. Následují projekty v posloupnosti podle fáze přípravy, ve které se nacházejí a výši bodového ohodnocení. Na dalších místech jsou obdobně seřazeny projekty pro výstavbu a modernizaci rychlostních silnic mimo síť TEN-T a ostatních silnic I. třídy.

Pořadí projektů ovlivňuje významnou měrou stav připravenosti, resp. nepřipravenosti jednotlivých projektů (staveb) a tím dochází ke stavu, kdy projekty, jejichž potřeba je vysoká, se umísťují na pozicích neodpovídajících jejich důležitosti. Typickým příkladem je rychlostní silnice R 35. R 35 se svým významem řadí mezi nejdůležitější priority ve výstavbě silniční infrastruktury jako paralelní spojení českých krajů se střední Moravou a



dále i se severní Moravou a Slezskem, které by mělo odlehčit převodem části zátěže přetížené dálnici D1. Ale kvůli stavu přípravy se v hodnocení dostává na pozici, která jí objektivně nepřísluší. Týká se to zejména úseků Opatovice – Zámrsk a Zámrsk – Mohelnice. Spojení Hradce Králové s Libercem v důsledku problémů s vedením trasy přes Geopark UNESCO Český ráj a v bezprostřední blízkosti stejnojmenné CHKO není ani předmětem hodnocení. Spojení dálnice D11 Praha – Hradec Králové se silnicí I/37 Pardubice – Hradec Králové zajistí úsek Sedlice – Opatovice, který je jediný v současnosti ve stavbě.

Jako jeden z nejdůležitějších tahů se ukazuje Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), v první řadě dokončení rozestavěných úseků Lahovice – Slivenec, D1 – Vestec a Vestec – Lahovice. Jedná se o dopravní stavbu, která významně ovlivní celý dopravní systém v Praze a okolních aglomeracích. Propojuje dálniční a rychlostní tahy a radiální komunikace I. a II. třídy směřující do hlavního města. Dopravní význam celého okruhu kolem Prahy spočívá především v tom, že dojde k odlehčení přetížených městských komunikací Prahy výrazným snížením tranzitní dopravy. Okruh umožní rozptýlit radiální dopravy do jednotlivých částí města a tím sníží tranzitní dopravu přes jednotlivé pražské obytné čtvrti a obce nacházející se okolo Prahy. Zároveň dojde ke snížení intenzity dopravy na komunikaci II/101 a tím ke zlepšení životního prostředí v obcích, ležících u této komunikace. Z hlediska mezinárodní dopravy bude mít okruh pozitivní dopad na tranzitní kamionovou dopravu i na zásobování skladových a logistických areálů, které se nacházejí v hojně míře podél okruhu.

Na čelném místě v pořadí důležitosti je i trasa dálnice D1, jejíž další úsek Mořice – Hulín, resp. Kroměříž východ, je již od 17. 9. 2009 zprovozněn. D1 tvoří páteř základní kostry dálnic a rychlostních silnic České republiky. Dobudování celého tohoto dálničního tahu D1 včetně úseků stávající D47, spojujícího hlavní průmyslové oblasti a centra osídlení v ose Praha – Brno – Ostrava je jednou ze základních podmínek zajištění dalšího rozvoje ekonomiky ČR i efektivního napojení na infrastrukturu evropského významu. Zprovozněním budovaného úseku dojde díky vyvedení dopravy ze zastavěného území k zásadnímu zlepšení životního prostředí především v Kroměříži a Hulíně a dalším postupem stavby v rozestavěném úseku Hulín – Přerov pak i v Přerově. Důležitou investiční akcí na D1 je, kromě dobudování celého dálničního tahu Praha – Ostrava – hranice s Polskem, i rozšíření na 6 jízdních pruhů v okolí Brna v úseku Kývalka – Holubice. Tento projekt, který řeší nárůst intenzity dopravy na D1 v okolí Brna, je ve fázi přípravy.

Dalším důležitým navazujícím tahem ve vysokém stadiu rozestavěnosti je dálnice D47, po dokončení součást D1. Z mezinárodního hlediska je D47 významnou součástí evropské dálniční sítě, umožňující dopravní spojení sever – jih z oblasti baltských přístavů až na Střední východ. Na území České republiky je dálnice D47 propojena se západoevropskou silniční sítí dálnic D1 přes Prahu a dálnic D5 a D8. Na polské straně bude navazovat na budoucí dálnici A1, která povede do Gdaňsku. Vnitrostátní význam dálnice D47 spočívá především ve zpřístupnění ostravsko-karvinského regionu, očekává se výraznější ekonomické oživení a zlepšení dostupnosti regionu. Tato dálnice je technicky náročnou stavbou, vyhovující stále přísnějším nárokům na splynutí s krajinou a na zátěž okolí. Projekt přes 80 km dlouhé dálnice obsahuje více než 2000 objektů, z toho 14 velkých mostů, 14 mimoúrovňových křižovatek, jeden ražený tunel (1,08 km dlouhý). 13 % délky trasy tvoří mosty a estakády. S dálnicí budou spojeny i rozvojové komplexy, zahrnujících obchodní centra, čerpací stanice, logistická centra a služby.





Vysoce naléhavá je rovněž výstavba D3 – tah tvořený současnou silnicí I/3 je všeobecně pokládán, co se týče dopravní zatíženosti, za jeden z nejhorších na celém území České republiky. Z intenzit dopravy, které byly zjištěny při pravidelném celostátním sčítání dopravy v roce 2005, vyplývá, že stávající silnice I/3 mezi Mirošovicemi a Benešovem je totiž již dnes pro stávající provoz kapacitně nevyhovující. Denní intenzity v tomto úseku dosahovaly v roce 2005 hodnot přes 24 tisíc vozidel/den v obou směrech. V této souvislosti lze i očekávat, že velkým přínosem nového spojení bude pozitivní dopad na prevenci v bezpečnosti silničního provozu (u silnice dálničního typu bývá nehodovost vztažená na zatížení až 4x nižší než u běžné silnice I. třídy). Vzhledem k problémům při schvalování trasy má být ale první část dálnice z Prahy na hranici Středočeského kraje v délce cca 60 km realizována až na posledním místě.

V současnosti již zahájená výstavba tahu D3 má propojit Prahu a oblast jižních Čech a napojit Táborsko a Českobudějovicko na republikovou dálniční síť. Na svém jižním konci v podobě navazující rychlostní silnice R3 bude na hraničním přechodu Dolní Dvořiště napojena na silniční síť Rakouska, konkrétně na již připravovanou kapacitní komunikaci S10, jež povede do Unterweikersdorfu, kde začíná rakouská dálnice A7. Navržená trasa D3 (v návaznosti na D8) se po svém dokončení stane součástí sítě evropských dopravních koridorů, konkrétně leží na hlavním mezinárodním silničním tahu E55, vedoucím ze Skandinávie přes Německo, Česko, Rakousko a Itálii do Řecka. Celková délka tahu dálnice D3 a navazující rychlostní silnice R3 mezi Prahou a státní hranicí s Rakouskem je 171,40 km.

Ve výstavbě je krátký úsek (1,9 km) Nová Hospoda – Mezno, který naváže na dokončenou část D3 Tábor – Chotoviny – Mezno. V říjnu 2008 byla zahájena stavba 25 km dlouhého úseku mezi Táborem a Veselím nad Lužnicí, který je součástí úseku Tábor – Bošilec a obsahuje i 3 mosty. V roce 2011 by tak měl vzniknout celistvý 40 km dlouhý úsek mezi Novou Hospodou a Veselím nad Lužnicí.

Rychlostní silnice R6 má za cíl vytvořit kapacitní dopravní propojení Prahy s dopravně významnými lokalitami v severozápadních Čechách a v budoucnu se napojit i na německou dálniční síť. Je třeba zdůraznit, že oblast severozápadních Čech je nejproblémovějším regionem celé ČR, neboť se jedná o region strukturálně postižený, hospodářsky slabý a region s vysokou nezaměstnaností. Významným důvodem pro urychlení výstavby je rychle vzrůstající intenzita dopravy, která kromě nejkritičtějšího úseku mezi Pavlovem a SOKP, dosahuje 13 tisíc vozidel/24 hod u Kladna a 17 tisíc vozidel/24 hod u Chebu, nižší intenzity se vykazují v prostoru mezi Karlovými Vary a Řevničovem. Rychlostní silnice R6 je plánována v trase Praha – Nové Strašecí – Karlovy Vary – Cheb – státní hranice s Německem. Celková délka rychlostní komunikace je 168 km. Celý úsek Praha – Pavlov – Nové Strašecí je dlouhý 32,4 km; včetně západního průtahu Karlovými Vary (5,5 km v plném profilu je v provozu od 2007) a cca 7 km dlouhého obchvatu Chebu je nyní na R6 v provozu celkem 49,5 km.

V současné době je již zprovozněn úsek Praha – Pavlov o délce 10,5 km, který bude vůbec nejzatíženější v trase rychlostní silnice R6. Součástí stavby je i 10 mostů a 1 železniční most. Zahájeny jsou rovněž 4 stavby v úseku Kamenný Dvůr – Jenišov (Karlovy Vary), jejichž realizací budou spojeny Karlovy Vary s Chebem kapacitní čtyřpruhovou rychlostní komunikací. Zprovozněním tohoto úseku dojde k výraznému zlepšení plynulosti dopravy a podstatnému zkrácení přepravní doby mezi Karlovými Vary a Chebem.

Dalším důležitým rozestavěným úsekem je úsek Lovosice – Řehlovice na trase D8. Jedná se o poslední úsek uceleného dálničního tahu Praha – státní hranice





ČR/Německo. Výhledově, po dokončení dálnice D3 a silničního okruhu kolem Prahy R1, bude v dálničním systému ČR spojovat severočeskou a pražskou aglomeraci s tábořským a českobudějovickým regionem. Stavba prochází CHKO České Středohoří a obsahuje 2 tunely a 4 mosty. Vzhledem k aktivitám ekologických aktivistů je tento úsek ve výstavbě až od podzimu 2007, ačkoliv měl být podle původních plánů hotov dříve než úsek přes Krušné hory Trmice – hranice s Německem, který byl v délce 23 km dokončen v roce 2006.

Rychlostní komunikace R 49 navazuje na dálnici D1 v mimoúrovňové křižovatce Hulín, kde se setkávají rychlostní komunikace R 55 a R 49 s páteřním dálničním tahem v ČR. R 49 tvoří základ dopravní kostry Zlínského kraje. Směřuje od Hulína přes Fryšták, Slušovice, Vizovice k hranici se Slovenskem. Na slovenském území pokračuje jako R6 k Púchovu, kde navazuje na slovenskou dálnici D1. Stávající silniční síť nevyhovuje dynamicky se rozvíjejícím přepravním potřebám regionu. Zvýšená dopravní zátěž po silnicích II. třídy v trase budoucí R 49 je mimo jiné způsobena i narůstajícím počtem vozidel ze Zlínské aglomerace, která využívají trasu přes Fryšták, Holešov a Hulín k napojení na dálnici D1 u Kroměříže vzhledem k přetíženému průtahu I/55 v Otrokovicích, který je na hranici propustnosti stávající silnice I/55. Cílem nově budované R 49 je vybudování kapacitní komunikace, která umožní převést značnou část silniční dopravy z komunikací vedených zástavbou Zlína, Otrokovic, Holešova, Hulína a všech dalších obcí na stávající trase komunikací I/49, I/55, II/490 a II/432 v okresech Kroměříž a Zlín. Tím dojde ke zlepšení životního prostředí v dotčených aglomeracích a obcích, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu.

Stavbu rychlostní silnice R55 si vynucují přetěžované silniční tahy v poměrně hustě obydlené oblasti při řece Moravě. Na trase dnešní silnice I/55 leží mnoho měst v těsné blízkosti a doprava mezi nimi je vedena jejich centry (Napajedla, Uherské Hradiště, Veselí nad Moravou). Intenzita dopravy v této oblasti je již dnes vysoká. Ve výstavbě je úsek Hulín – Skalka (Otrokovice), který spolu s právě budovanými úseky dálnice D1 (stavba navazuje na stavbu dálnice D1 Kroměříž – Říkovice) a již zprovozněným severovýchodním obchvatem Otrokovic přispěje k lepšímu napojení Zlínského kraje na republikovou síť dálnic a rychlostních silnic.

Rychlostní silnice R 48 je součástí evropského prioritního projektu č. 25. Je významným spojením zejména pro dálkovou přepravu (do Polska přes hraniční přechod Chotěbuz). R48 bude také částí kapacitního spojení se severním Slovenskem. Spolu se silnicemi I/68 a I/11 tvoří dopravní vazbu mezi Frýdkem-Místkem a slovenskou Žilinou. V současnosti jsou v provozu dva ucelené úseky R48. První, cca 4,5 km dlouhý, propojuje stávající čtyřpruhovou silnici I/48 s dálnicí D1 (projekt D47) a zároveň vytváří obchvat Bělotína, zprovozněn byl v letech 2007 a 2008. Druhý, 25 km dlouhý, provozovaný úsek spojuje Frýdek-Místek s Českým Těšínem respektive s polskou rychlostní silnicí S1 směr Katowice. Byl zprovozněn v letech 1995 – 2007. Posledních 5 km R48 tvořících obchvat Českého Těšína a napojení na polskou S1 není označeno jako rychlostní silnice. Ze zbývajících částí R48 mezi Frýdkem – Místkem a Bělotínem je připravena výstavba úseku Rychaltice – Frýdek-Místek. Zřejmě nejpálčivějším problémem R48 je stále oddalovaná stavba obchvatu Frýdku-Místku, kde se zahájení výstavby neustále opoždjuje z důvodu odvolání občanských sdružení. Připravuje se rovněž výstavba MÚK Nošovice na již zprovozněné stavbě Dobrá – Nošovice, sloužící k napojení průmyslové zóny Nošovice.

Dálnice D11 Praha – Jaroměř a navazující úsek Jaroměř – Trutnov – hranice s Polskem, připravovaný jako rychlostní komunikace R11, který se napojí na plánovanou polskou dálnici A3 případně rychlostní silnici S3, byla vybudována z Prahy do provizorního



ukončení před Hradcem Králové u obce Sedlice. Dostavba zbylého úseku do Hradce Králové naráží na problémy v oblasti majetkoprávních sporů týkajících se pozemků v projektované trase dálnice. U provizorního konce D11 u Hradce Králové bude vybudována dálniční křižovatka Sedlice R35–D11 (R35 směr Olomouc). Kolem Hradce Králové povede D11 společně s R35 až k druhé dálniční křižovatce R35–D11, zde se R35 odpojí směrem na Liberec.

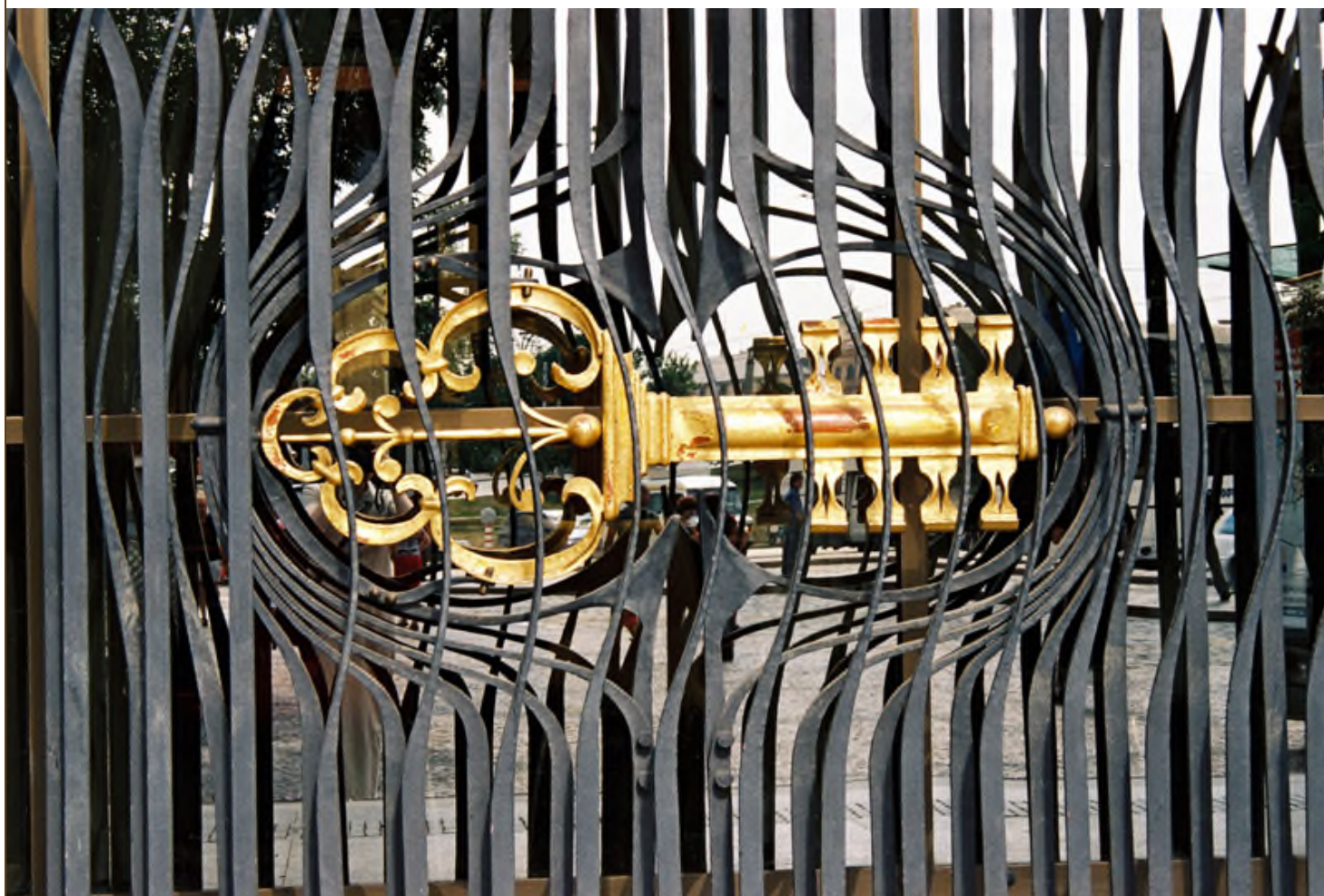
Hodnocené úseky silnic I. třídy jsou zaměřeny především na řešení nejkritičtějších úseků, a to zejména v obcích a na budování napáječů na současnou a budovanou dálniční síť. Řešení v obcích je nejčastěji realizováno obchvaty. V MKA jsou hodnoceny jen nejdůležitější případy s investičními náklady přesahující ½ miliardy Kč.

Obchvaty obcí tvoří samostatnou problematiku, je třeba zpracovat jejich koncepci na základě podrobné analýzy současné situace.



# 6

## Finanční zdroje



Operační program  
Doprava



PRICEWATERHOUSECOOPERS  89

## 6.1 Zdroje financování dopravních projektů v České republice (obecný přehled)

V následující kapitole jsou popsány všechny dostupné zdroje finančních prostředků určených pro financování dopravních projektů. Popis je přitom zaměřen na zdroje, které jsou určeny na projekty rozvoje a modernizace dopravní infrastruktury. Tabulka s podrobnou identifikací jednotlivých součástí zdrojů finančních prostředků, včetně krátkodobé predikce i dlouhodobé prognózy jejich vývoje tvoří Přílohu 6.

### 6.1.1 Státní fond dopravní infrastruktury

Převážná část výdajů na dopravu je v České republice realizována Státním fondem dopravní infrastruktury (SFDI), který byl zřízen podle zákona č. 104/2000 Sb. jako právnická osoba podřízená Ministerstvu dopravy ČR. Účelem Fondu je zabezpečit financování rozvoje, výstavby, údržby a modernizaci silnic a dálnic, vnitrozemských vodních cest a železničních dopravních cest. Z titulu přijetí zákona o rozpočtovém určení daní přešlo v roce 2005 financování infrastruktury silnic II. a III. třídy na kraje. Kromě vlastního financování výstavby a údržby Fond dále poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu a podporuje rozvoj sítě cyklistických stezek. SFDI však nefinancuje opravy a údržbu místních komunikací, opravy a údržbu vnitrozemských vodních cest, leteckou infrastrukturu, rozvoj pražského metra a výstavba a provoz infrastruktury inteligentních dopravních systémů a služeb.

Prostřednictvím Státního fondu infrastruktury jsou rovněž financovány projekty financované ze strukturálních fondů.

### 6.1.2 Rozpočty krajů

Od roku 2005 jsou v důsledku přijetí novely zákona č. 234/2000 Sb., o rozpočtovém určení daní, z rozpočtu krajů financovány veškeré výdaje na rozvoj infrastruktury silnic II. a III. třídy.

### 6.1.3 Soukromé zdroje

Jedním z významných nástrojů financování projektů zaměřených na rozvoj dopravní infrastruktury se v budoucnu může stát systém propojení kapacit soukromého a veřejného sektoru (PPP – Public Private Partnership). Podstatou je rozsáhlé zapojení soukromých zdrojů do financování projektu a zajištění provozování veřejné služby ze strany soukromého subjektu, přičemž od veřejného sektoru mu bude následně poskytnuta kompenzace jedním z následujících způsobů:

- poplatek za dostupnost veřejné služby,
- poplatek za poskytnutý rozsah veřejné služby resp.,
- koncese na přímý výběr poplatku od veřejnosti.





V současnosti není tento nástroj v České republice dostatečně rozšířený a využíváný. Stále se jedná o stav, kdy jsou v přípravě pilotní projekty. V roce 2005 vláda ČR schválila v rámci dvou vln pilotních projektů PPP i následující dopravní projekty:

- AirCon (Airport Connection)

Součástí projektu je „modernizace, provoz a údržba železniční trati v úseku Praha, Masarykovo nádraží – železniční stanice Praha Ruzyně a výstavba nového úseku, včetně provozu a údržby, v úseku železniční stanice Praha Ruzyně – Letiště Ruzyně“<sup>12</sup>.

- Projekt dálnice D3 v úseku Tábor – Soběslav – Bošilec

Projekt spočívá ve „výstavbě, financování, údržba a provozování dálnice D3 Tábor Bošilec“<sup>13</sup>, tedy úseku o délce cca 30km.

Investiční část těchto projektů nebyla nicméně dosud zahájena.

#### 6.1.4 Zdroje EIB

Evropská investiční banka byla zřízena za účelem spolufinancování projektů, které povedou k zajištění hospodářských a sociálních priorit Evropské unie. Rozvoj transnacionálních sítí a potažmo i dopravy a dopravní infrastruktury je jednou z priorit Evropské unie v programovém období 2007 – 2013. Finanční prostředky poskytnuté EIB jsou určeny na zajištění národního podílu pro spolufinancování projektů realizovaných v České republice, které jsou financovány ze zdrojů EU prostřednictvím Operačního programu Doprava. Tyto prostředky jsou poskytovány na základě úvěrové smlouvy mezi EIB a Ministerstvem financí ČR uzavřené v roce 2007. V programovém období 2007 – 2013 předpokládá Česká republika čerpání úvěrů EIB v celkové výši 34 mld. Kč.

<sup>12</sup> Usnesení Vlády ČR ze dne 19. ledna 2005 č. 76

<sup>13</sup> Usnesení Vlády ČR ze dne 17. srpna 2005 č. 1017





## 6.2 Predikce disponibilních zdrojů na projekty dopravní infrastruktury v letech 2010 – 2030

Sestavení investičního plánu pro projekty dopravní infrastruktury v letech 2010 – 2030 proběhlo následujícím způsobem.

### Krok 0 (viz kapitola 5)

Na základě MK analýzy bylo sestaveno pořadí silničních a železničních projektů. Pořadí projektů pro projekty vnitrozemské vodní dopravy bylo sestaveno na základě údajů ŘVC. Nad tyto projekty byly do potřeb železničních projektů přidány i potřeby pro budování vysokorychlostních tratí.

### Krok 1 (viz kapitola 6.2.1)

Stanovení relevantních skupin příjmů pro financování infrastrukturních projektů typu projektů uvedených v MK analýze<sup>14</sup>.

### Krok 2 (viz kapitola 6.2.2)

V druhém kroku byly doplněny plánované zdroje na roky 2010 – 2012 případně 2010 – 2015 (čerpání fondů EU a úvěrů EIB) ze známých zdrojů. Plánované zdroje vychází z následujících dokumentů.

- Rozpočet SFDI na rok 2010, střednědobý výhled SFDI do roku 2012 (září 2009);
- Celkové výdaje do infrastruktury 2004–2015;
- Rozšíření výkonového zpoplatnění a jeho vliv na podnikatelské prostředí (ČVUT);
- Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury (září 2009).

### Krok 3 (viz kapitola 6.2.2)

Odhad vývoje zdrojů pro roky, pro které není predikce k dispozici. Odhady jsou učiněny ve třech scénářích ve variantě restriktivní, minimalistické a rozvojové.

### Krok 4 (viz kapitola 6.2.3)

Očištění zdrojů od provozních nákladů a projektů nehodnocených MK analýzou.

### Krok 5 (viz kapitola 7)

Sestavení investičního plánu propojením predikce zdrojů pro jednotlivé roky a potřeb projektů hodnocených v multikriteriální analýze.

<sup>14</sup> projekty silniční a železniční dopravy z MK analýzy, kde se jedná jednak o projekty sítě TEN-T a projekty vyššího významu mimo tyto sítě, a dále projekty vnitrozemské vodní dopravy dle podkladů ŘVC



## **Krok 6** (následné řízení dokumentu)

Sestavený investiční plán by měl být v závislosti na změnách aktuální situace a zároveň zpřesňování dat v budoucnu jejich postupným přibližováním aktuálnímu datu aktualizovat. Tím bude docházet i k posunutí nejzazšího data, které bude plán zahrnovat. Při použití pětileté periody by např. další investiční plán byl v roce 2014 sestaven pro období 2015 – 2035 atd.

### **6.2.1 Přehled relevantních příjmových skupin pro projekty (krok 1)**

Relevantní příjmové skupiny byly stanoveny jako následující:

- Přímé provozní výnosy infrastruktury

Poplatky za užívání silničních cest – dálniční známky a elektronické mýtné

Poplatky za užívání vodních cest

- Rozpočtové / daňové zdroje

Silniční daň

Spotřební daň z minerálních olejů

Příspěvky ze státního rozpočtu, účelové dotace

- Dotace EU
- Úvěry EIB
- Soukromé zdroje

Do zdrojů, které nebyly zahrnuty z důvodu jejich irelevantnosti pro projekty MK analýzy, jsou následující:

- Zdroje, které jsou součástí krajských rozpočtů, ze kterých jsou financovány silniční komunikace nižších řádů, zejména pak jejich údržba a obnova;
- Zdroje, které jsou součástí městských rozpočtů, jako např. výběr poplatků za vjezd do městem vymezených zón a parkování obecně atd.;
- Výnosy z použití železničních cest (SŽDC), které přímo plynou do rozpočtu SŽDC a ze kterých jsou financovány provozní výdaje železničních cest.

### **6.2.2 Stanovení výše zdrojů pro jednotlivé příjmové skupiny (krok 2 a 3)**

Predikce vychází z toho, že zdrojové skupiny zůstanou po období do roku 2030 stejné. Jedinou výjimku tvoří příjmy ze strukturálních fondů a další příjmy z EU, které scénář uvažuje pouze do konce programovacího období 2014 – 2021.



## 6.2.2.1 Přímé provozní výnosy infrastruktury

### Poplatky za užívání silničních cest – dálniční známky a elektronické mýtné

Metoda zpoplatnění se v České republice liší dle kategorie vozidel. Jsou rozlišovány tři kategorie:

- Vozidla do 3,5 tun;
- Vozidla v rozmezí 3,5 tun do 12 tun;
- Vozidla nad 12 tun.

Kategorie vozidel nad 12 tun je od roku 2007 zpoplatněna na základě výkonového přístupu prostřednictvím výběru elektronického mýtného. Provoz vozidel spadajících do této kategorie je tak zpoplatněn v závislosti na parametrech vozidla (viz tabulka níže) a ujetých km.

Pro ostatní dvě kategorie (do 3,5 tuny; nad 3,5 tuny do 12 tun) byl v roce 2009 používán systém tzv. časového zpoplatnění prostřednictvím dálničních známek.

**Tabulka 4 Sazby mýtného pro jednotlivé skupiny automobilů a typy komunikací**

délka úseku	do Euro2			Od Euro3		
	2 nápravy	3 nápravy	4 a více	2 nápravy	3 nápravy	4 a více
D+R	2,30 Kč/km	3,70 Kč/km	5,40 Kč/km	1,70 Kč/km	2,90 Kč/km	4,20 Kč/km
I	1,10 Kč/km	1,80 Kč/km	2,60 Kč/km	0,80 Kč/km	1,40 Kč/km	2,00 Kč/km

Vysvětlivky: D+R – dálnice a rychlostní komunikace; I – silnice I. třídy

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

Od 1. 1. 2010 má dojít k zpoplatnění na základě výkonového přístupu rovněž kategorie vozidel od 3,5 tun do 12 tun. Zároveň od roku 2011 budou dálniční známky nahrazeny elektronickými vinětami, které budou přenositelné.

Při odhadu vývoje je nutné vzít v úvahu, že predikce vývoje těchto dvou příjmových stránek je komplementární. Ve variantách je proto třeba uvažovat tyto příjmové skupiny společně. Zpoplatnění kategorie vozidel od 3,5 tun do 12 tun od 1. 1. 2010, tak na jedné straně ponese zvýšení příjmů z mýtného, na druhé straně poklesnou příjmy z prodeje dálničních známek. Dle studie ČVUT<sup>15</sup> je předpokládán mírný nárůst příjmů v důsledku této změny (viz tabulka níže).

<sup>15</sup> Rozšíření výkonového zpoplatnění pro vozidla nad 3,5 až 12 tun a vliv na podnikatelské prostředí v ČR; září 2009 (ČVUT)



**Tabulka 5 Srovnání výnosů výkonového a časového zpoplatnění pro kategorii vozidel nad 3,5 až 12 tun**

Rok	2010	2011	2012
	mil. Kč	mil. Kč	mil. Kč
Výběr mýtného za vozidla nad 3,5 až 12 tun registrovaná v ČR	446	456	468
Prodej DK pro vozidla nad 3,5 až 12 tun registrovaná v ČR	312	317	324

Zdroj: Studie ČVUT

Pro jednotlivé varianty je předpokládáno následující:

- Po celé období zůstane zachováno výkonové zpoplatnění kategorie vozidel od 3,5 tun do 12 tun a nad 12 tun. Pro kategorii vozidel do 3,5 tun bude používán systém časového zpoplatnění prostřednictvím dálničních známek.
- Délka a typ zpoplatněných úseků zůstane stejná.
- Bude docházet k nárůstu sazeb mýtného. Jednotlivé scénáře se budou odlišovat v závislosti na růstu poplatků následujícím způsobem meziročně zvyšovat:
  - **RES** v souladu s inflací,
  - **MINIM** v souladu s růstem HDP,
  - **ROZ** o 2,5 % více než bude růst HDP.

### Poplatky za užívání vodních cest

V České republice, stejně jako v ostatních evropských státech, nejsou zpoplatněny vodní cesty. Důvodem je podpora ekologicky šetrného druhu dopravy. Jejich zavedení není uvažováno ani v jedné z variant.

### 6.2.2.2 Rozpočtové / daňové zdroje

#### Silniční daň

Silniční dani podléhají vozidla, která jsou užívána pro podnikatelské účely s tím, že vozidla nad 12 tun<sup>16</sup> podléhají této dani vždy. Pro predikci se předpokládá, že zůstane zachováno toto zpoplatnění a že počet vozidel již nebude v budoucnu narůstat.

Jednotlivé scénáře předpokládají následující růst:

- **RES** růst v souladu s inflací,
- **MINIM** růst v souladu s růstem HDP,
- **ROZ** růst o 2,5 % nad růstem HDP.

<sup>16</sup> Od 1. 1. 2009





### Spotřební daň z minerálních olejů

V současné době je relokováno 9,1 % výnosů ze spotřební daně z minerálních olejů do dopravních projektů prostřednictvím rozpočtu SFDI. Jednotlivé varianty vývoje, které shodně předpokládají, že spotřební daň poroste v souladu s HDP, se liší podílem spotřební daně, která bude alokována do rozpočtu SFDI:

- **RES** uvažuje stávající podíl 9,1% po celé období,
- **MINIM** podíl je od roku 2013 uvažován ve výši 20 %,
- **ROZ** podíl je od roku 2013 uvažován ve výši 30 %.

Pro období 2010 – 12 byla použita data ze „Střednědobého výhledu SFDI do roku 2012“ ze září 2009.

Predikce od roku 2013 je nastavena oproti průměru let 2010 – 12.

### Příspěvky ze státního rozpočtu, účelové dotace

Pro období 2010 – 2012 byla použita data ze „Střednědobého výhledu SFDI do roku 2012“ ze září 2009.

Predikce od roku 2013 počítá po celé období s příspěvkem ze státního rozpočtu v následujícím vývoji oproti průměru let 2010 – 2012.

- **RES** růst v souladu s inflací od roku 2013,
- **MINIM** růst v souladu s růstem HDP od roku 2013,
- **ROZ** růst o 2,5 % nad růstem HDP od roku 2013.

Tento příspěvek by měl vyrovnávat chybějící ostatní zdroje.

S účelovými dotacemi je počítáno v modelu pouze pro rok 2010, kdy byla schválena dotace ze státního rozpočtu z emisí st. dluhopisů dle zákona č. 220/2003 Sb. ve výši 11,65 mld. Kč.

#### 6.2.2.3 Dotace EU

Předpokládané čerpání dotace z EU v programovacím období 2007 – 2013 v letech 2010 – 2015 bylo převzato z dokumentu „Celkové výdaje do dopravní infrastruktury 2004 – 2015“.

Pro programovací období 2014–20 je v jednotlivých scénářích uvažována různá míra snížení dotace oproti programovacímu období 2007 – 2013:

- **RES** příjmy z EU na 25 % celkových příjmů za období 2007 – 2013,



Operační program  
Doprava



PRICEWATERHOUSECOOPERS  96

- **MINIM** příjmy z EU na 30 % celkových příjmů za období 2007 – 2013,
- **ROZ** příjmy z EU na 40 % celkových příjmů za období 2007 – 2013.

Náběhová křivka počítá s postupně narůstající měrou čerpání dotace během programovacího období 2014 – 2021. Model uvažuje s dočerpáním dotace do roku 2023 v souladu s pravidlem n+2.

V následných programovacích obdobích je předpoklad, že Česká republika se dostane nad průměr HDP EU a příjmy na dopravní infrastrukturu budou výrazně omezeny až pozastaveny. V těchto obdobích tak nejsou tyto zdroje uvažovány ani v jedné z variant.

#### 6.2.2.4 Úvěry EIB

Predikce výše poskytnutých úvěrů vychází z dokumentu „Celkové výdaje do dopravní infrastruktury 2004 – 2015“, ze kterého byla použita data pro roky 2010 – 2015.

Pro období počínaje rokem 2016, byly nastaveny následující scénáře:

- **RES** nejsou uvažovány úvěry ze strany EIB,
- **MINIM** úvěry na úrovni 50 % ročního průměru poskytnutých úvěrů v období 2010 – 2015,
- **ROZ** úvěry na úrovni 70 % ročního průměru poskytnutých úvěrů v období 2010 – 2015.

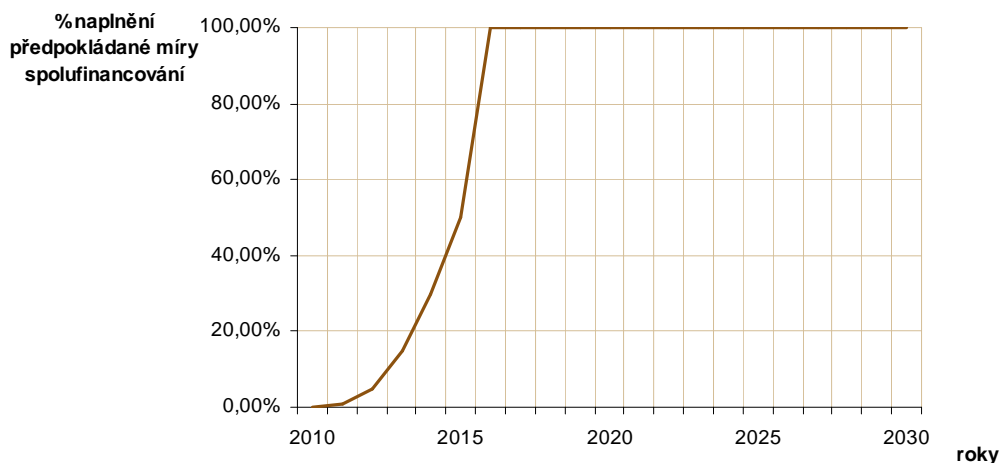
Splátky jsou nastaveny na 10 % ročně. Je počítáno pouze splacení jistiny bez navýšení.

#### 6.2.2.5 Soukromé zdroje

Náběhová křivka (viz obr. 7) počítá od roku 2011 s postupně narůstající měrou zapojení soukromých zdrojů na následující předpokládanou úroveň, které bude dosaženo v roce 2016<sup>17</sup>:

<sup>17</sup> S výjimkou restriktivní varianty, kdy nejsou soukromé zdroje uvažovány





**Obrázek 7 Náběhová křivka pro financování ze soukromých zdrojů**

- **RES** nejsou uvažovány prostředky PPP,
- **MINIM** od roku 2016 zapojení všech zdrojů ve výši 15 % všech zdrojů,
- **ROZ** od roku 2016 zapojení všech zdrojů ve výši 30 % všech zdrojů.

Splátky jsou nastaveny na 10 % ročně.

### 6.2.3 Očištění disponibilních zdrojů o irelevantní výdaje (krok 4)

Od zdrojů stanovených na základě kroku 2 a 3 byly odečteny výdaje na opravy a údržbu a dále výdaje na menší infrastrukturní projekty neanalyzované v MK analýze. Výdaje na opravy a údržbu infrastruktury v letech 2016 – 2030 byly pro všechny scénáře ve všech rocích stanoveny ve stejné výši, tj. na úrovni průměru za roky 2010 – 2015. Tento přístup zohledňuje skutečnost, že výdaje na údržbu jsou nutným a relativně konstantním nákladem, který musí být v nezbytné míře upřednostněn před projekty výstavby nové infrastruktury).

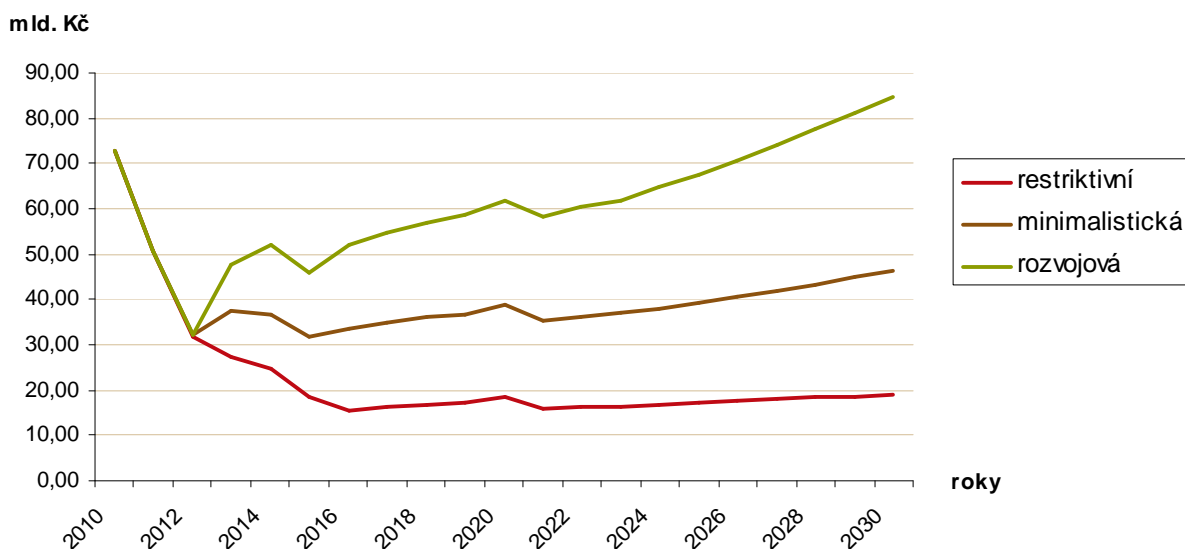
### 6.2.4 Střednědobý a dlouhodobý výhled zdrojů

Na základě výše popsané metodiky byly stanoveny hodnoty pro tři rozvojové scénáře. Celkové zdroje jednotlivých scénářů jsou srovnány v níže uvedeném grafu.

V období 2010 – 2012 jsou zdroje pro všechny varianty shodné, což je zřejmé ze společné křivky. V tomto období dochází v celkových zdrojích k poklesu disponibilních prostředků.

Počínaje rokem 2013 dochází k různému vývoji jednotlivých variant. V případě restriktivní varianty zdroje nadále klesají. K obratu a následnému mírnému nárůstu dochází až kolem roku 2016/2017. Skokový nárůst zdrojů v minimalistické a rozvojové variantě v roce 2013 je způsoben zejména navýšením podílu příjmů ze spotřební daně z minerálních olejů pro SFDI (na 20, resp. 30 % vybraného objemu).

Z křivek je dále patrné čerpání EU dotací v programovacím období 2014 – 2021. Čerpání bylo v tomto období nastaveno náběžovou křivkou, tzn. V prvních letech období je čerpání dotace na nízké úrovni a narůstá dále ke konci období. Propad zdrojů v roce 2022 je způsobený tím, že v tomto a následných programovacích obdobích již nejsou zdroje EU uvažovány.



Obrázek 8 Jednotlivé vývojové scénáře pro období 2010 – 2030, disponibilní zdroje pro infrastrukturní projekty

Tabulka 6 Přehled předikovaných zdrojů v jednotlivých variantách (mld. Kč)<sup>18</sup>

varianta	2 010	2 015	2 020	2 025	2 030
restriktivní	72,93	18,48	18,58	17,36	19,05
minimalistická	72,92	31,88	38,63	39,29	46,18
rozvojová	72,91	46,06	61,91	67,51	84,79

<sup>18</sup> Podrobný přehled za jednotlivé roky včetně rozkladu na jednotlivé příjmové skupiny je uveden v příloze č. 6

7

## Implementační a investiční plán



Operační program  
Doprava



PRICEWATERHOUSECOOPERS 100  
R&D



## 7.1 Potřeby pro financování plánovaných projektů

Celková výše potřeb financování projektů dopravní infrastruktury byla stanovena součtem předpokládaných nákladů počínajíc rokem 2010 na všechny projekty, které byly zahrnuty do MK analýzy a předpokládaných nákladů na plánované vodní projekty<sup>19</sup>. Jejich poměr vyjadřuje podíl konkrétního odvětví na těchto celkových nákladech. Při určování poměrů byla přitom zachována struktura rozdělení projektů do oblastí podle jejich rozdělení v MK analýze tj. základní dělení dle dopravního odvětví na silniční, železniční a vodní a dále u silniční a železniční dopravy na projekty, které jsou součástí sítí TEN-T a které jejich součástí nejsou. Přehled podílů v jednotlivých odvětvích a jejich částech zobrazuje Tabulka 7.

Tabulka 7 Potřeby financování v dopravních odvětvích

mil. Kč

Potřeby financování celkem	853 712	%
<b>silniční v tom:</b>	<b>516 952</b>	<b>61%</b>
Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T	391 101	46%
Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	125 851	15%
<b>železniční v tom:</b>	<b>319 595</b>	<b>37%</b>
Modernizace železniční sítě TEN-T	209 226	25%
Modernizace železniční sítě mimo sítí TEN-T	110 369	13%
<b>vodní</b>	<b>17 165</b>	<b>2%</b>

Pokud porovnáme výši finančních potřeb v železniční a vodní dopravě ve vztahu k dopravě silniční, jako finančně nejnáročnějšímu odvětví, představují potřeby silniční dopravy zhruba 1,6 násobek potřeb železniční dopravy a 30,1 násobek vodní dopravy.

## 7.2 Akční plán realizace vybraných projektů (východiska modelu)

**Přidělení zdrojů jednotlivým odvětvím.** Poměry stanovené pro všechna dopravní odvětví a jejich části dle jejich podílů na celkových potřebách financování (viz tabulka č.7) byly východiskem také pro rozdělení zdrojů dostupných na jejich financování (popis stanovení predikce celkové výše zdrojů v letech 2010 – 2030 je součástí kapitoly 6).

**Přidělování zdrojů konkrétním projektům** v jednotlivých odvětvích a jejich částech probíhalo vždy vzhledem k celkové výši zdrojů pro danou část, do které byl projekt zařazen. Model přidělování prostředků jednotlivým projektům vychází z následujících premis:

- Pořadí přidělování zdrojů jednotlivým projektům. Bylo použito pořadí projektů dle významnosti stanovené MK analýzou, které rovněž odráží stupně přípravy a realizace projektů – prostředky byly projektům dle disponibility přidělovány postupně v tomto pořadí;

<sup>19</sup> Údaje o nákladech plánovaných projektů v odvětví vodních a říčních cest byly čerpány z dokumentace ŘVC.



- Vazby mezi jednotlivými projekty. Pro zjednodušení byly projekty převážně nahlíženy, stejně jako v MK analýze, jako samostatné úseky a vazby mezi nimi týkající se např. potřeby časové závislosti výstavby apod. byly zohledněny pouze ve specifických případech pro zachování realističnosti projekce;
- Rozdělení celkových nákladů projektů do jednotlivých let. Rozdělení bylo použito na základě dat MK analýzy. Tam kde data nebyla k dispozici, bylo použito lineární rozdělení do jednotlivých let;
- Financování projektů bez odstavek. Prostředky byly projektům přiděleny pouze v případě, kdy bylo umožněno jejich financování v návazné časové řadě bez přerušení.

### 7.3 Účel a použití akčního plánu

Vzhledem k tomu, že použitý model obsahuje zákonitě zjednodušující předpoklady, nemůže postihnout všechny skutečnosti, které ovlivňují pořadí výstavby jednotlivých dopravních infrastrukturních projektů. Jde např. o

- Již stanovené závazky vyplývající např. z mezinárodně uzavřených dohod apod.;
- Rozdíly v aktuálním stavu přípravy projektů v rámci stanovených kategorií MK analýzy;
- Skutečnosti, které nastanou do budoucna a které ovlivní možnost zahájení jednotlivých staveb jako např. komplikace během územního řízení, výkupu pozemků apod.
- Další.

Akční plán je tak třeba vnímat spíše než jako prostředek než pro detailní plánování jednotlivých dopravních staveb, zejména jako prostředek poskytující:

- Rámcový přehled pokrytí potřeb ve střednědobém až dlouhodobém horizontu;
- Informaci o dopadu změny celkových zdrojů na aktuální potřeby (porovnáním tří scénářů);
- Další.

### 7.4 Scénáře vývoje

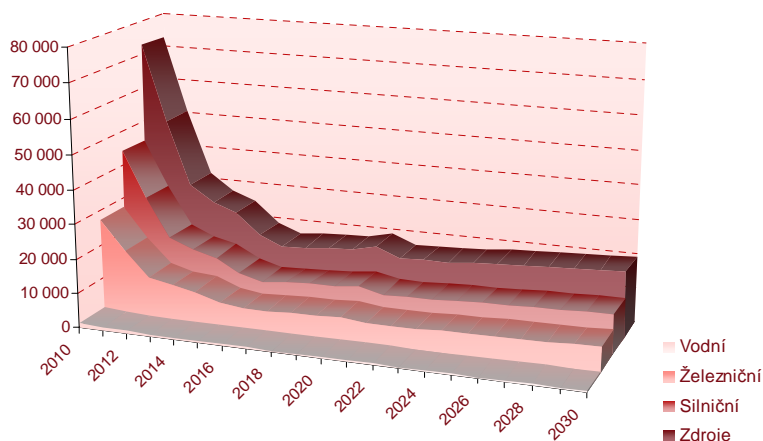
Vzhledem k délce predikovaného období a citlivosti výše disponibilních zdrojů na vývoj příjmových položek rozpočtu, není možné stanovit jednoznačný scénář financování plánovaných projektů dopravní infrastruktury. Pro zajištění komplexního pohledu byly proto načrtnuty tři možné scénáře vývoje zdrojů a potažmo i vývoje financování dopravních projektů. Jednotlivé navrhované varianty se navzájem odlišují zejména v předpokládaném vývoji dostupných zdrojů, které jsou závislé na rozdílných předpokladech pro vývoj příjmových položek rozpočtu (viz kapitola 6).



Pro přehlednost jsou varianty v celém dokumentu odlišeny barevně<sup>20</sup>. Podrobný investiční plán ve všech variantách, včetně specifikace základních předpokladů a vstupů pro stanovení výše zdrojů je součástí přílohy č. 7, 8 a 9.

### Restriktivní varianta

Restriktivní varianta financování projektů se odvíjí od nejpesimističtější predikce dostupných zdrojů v období let 2016 – 2030. Varianta předpokládá, že výnosy z časových a výkonových poplatků a výnosy ze spotřební daně se budou pohybovat na úrovni infalce a jejich reálná hodnota bude tudíž konstantní. Varianta zároveň nepředpokládá žádné dodatečné soukromé zdroje v rámci PPP projektů, neuvažuje žádné výnosy z privatizace, ani úvěry EIB. Dotace z EU na financování projektů představují v letech 2014 – 2020 25 % z průměru čerpání v programovém období 2007 – 2013 a po roce 2021 nejsou uvažovány vůbec. Vývoj celkových dostupných zdrojů má tudíž ze začátku klesající a po roce 2016 stagující tendenci.



Obrázek 9 Financování projektů dopravní infrastruktury – restriktivní varianta

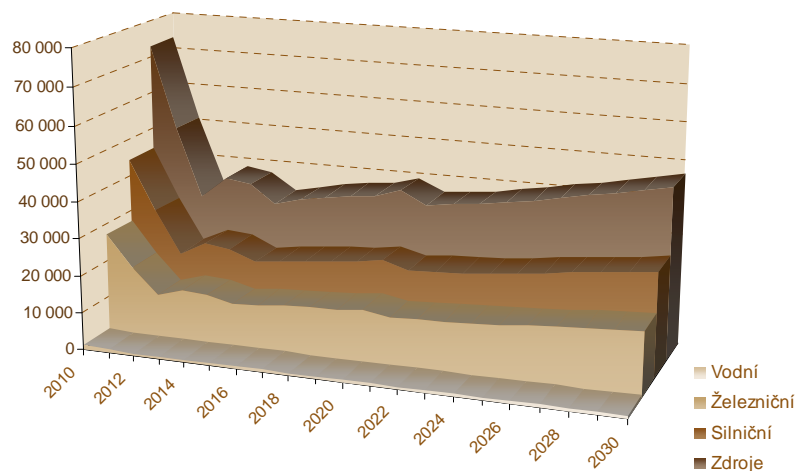
Nedostatek příjmových položek v rozpočtu vytváří poměrně velký deficit dostupných zdrojů, který se projevuje na nedostatečném pokrytí finančních potřeb plánovaných projektů. V restriktivní variantě představuje celkové pokrytí potřeb dostupnými zdroji pouze 57 %.

### Minimalistická varianta

Minimalistická varianta vychází z mírně pozitivního trendu vývoje většiny příjmových faktorů rozpočtu. Výnosy z časových a výkonových poplatků jakož i výnosy ze zdanění silnic rostou stejným tempem jako HDP v daném roce. Podíl na spotřební dani představuje pro SFDI 20 % a zároveň se předpokládá 15% zapojení soukromých zdrojů. Varianta dále předpokládá čerpání prostředků z evropských zdrojů (30 % průměru čerpání 2007 – 2013 pro období 2014 – 2020, žádné dotace po roce 2021) a úvěrů od

<sup>20</sup> Rozvojová varianta – zelená barva; minimalistická varianta – hnědá barva; restriktivní varianta – červená barva

EIB. Celkové dostupné zdroje tak mají po počátečním výrazném snížení do roku 2015 mírně rostoucí vývoj.

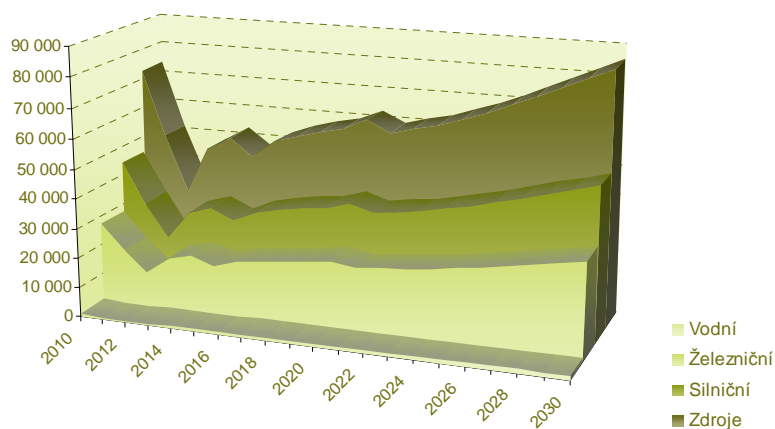


**Obrázek 10** Financování projektů dopravní infrastruktury – minimalistická varianta

Vzhledem ke zvýšení dostupných zdrojů, dojde oproti restriktivní variantě také ke zlepšení pokrytí plánovaných projektů, které je v minimalistické variantě na úrovni 99 %. Minimalistická varianta tak v horizontu 2010 – 2030 pokrývá stanovené potřeby.

### Rozvojová varianta

Rozvojová varianta je založena na neoptimističtějším předpokladu vývoje příjmových faktorů rozpočtu a dostupných zdrojů. Všechny výnosové faktory se vyvíjejí intenzivním tempem, což předznamenává i pozitivní vývoj dostupných zdrojů. Zároveň tato varianta předpokládá významné zapojení zdrojů z úvěrů EIB a významné zapojení soukromých zdrojů formou PPP projektů.



**Obrázek 11** Financování projektů dopravní infrastruktury – rozvojová varianta

Po výrazném poklesu dostupných zdrojů v období 2010 – 2015 nastane díky předpokládanému pozitivnímu vývoji příjmových faktorů v rozvojové variantě po roce 2016 jejich opětovné zvýšení s další rostoucí tendencí. Při této tendenci vznikne kolem roku 2026 prostor pro zařazení nových dodatečných projektů k financování, např. potřeby pro vysokorychlostní tratě.



Operační program  
Doprava



PRICEWATERHOUSECOOPERS  105



8

## Závěr



Operační program  
Doprava



PRICEWATERHOUSECOOPERS  106

Hlavním cílem dokumentu „Dopravní sektorové strategie“ bylo zejména zpřesnění předpokládaného plánu uskutečňování kroků k naplnění klíčových cílů v oblasti dopravy stanovených v OP Doprava a nastínění středně a krátkodobého výhledu možností financování konkrétních projektů dopravní infrastruktury.

Důkladným posouzením stávající situace v dané sféře a její porovnáním s konceptem základních služeb byly zhodnoceny aktuální potřeby a byly identifikovány základní problémové oblasti, kterým je nutné v dalším období věnovat zvýšenou pozornost. **Tato zjištění v zásadě potvrdila cíle a priority stanovené již Operačním programem Doprava v krátkém horizontu (do roku 2013).** Po zhodnocení všech klíčových aspektů, které mají vliv na vývoj v dané oblasti byl zároveň načrtnut i další plán realizace projektů výstavby dopravní infrastruktury (jako prostředku pro dosažení dlouhodobějších cílů) po skončení aktuálního programovacího období až do roku 2030.

Plán financování projektů dopravní infrastruktury vychází z vývoje disponibilních zdrojů, kterých výše je determinována vývojem příjmových položek rozpočtu. Každá z navrhovaných variant přitom vychází z různých vstupních parametrů pro jednotlivé příjmové položky v průběhu celého období. Porovnáním všech variant (viz Příloha č. 8, 9 a 10) se jeví jako nejvhodnější struktura příjmových položek v minimalistické variantě, která zajišťuje téměř stoprocentní pokrytí finančních potřeb projektů (v globálním měřítku), případně rozvojová varianta, která umožní ke konci období 2010 – 2030 financovat i další potřeby. Naproti tomu restriktivní variantu doporučit nelze, vzhledem k omezenému pokrytí potřeb. S ohledem na plánování zdrojů bude zejména vhodné do budoucna zpřesnit prognózu a sestavit citlivostní analýzu jednotlivých příjmových skupin a na základě ní dále plánovat potřebná opatření pro zajištění finančních prostředků.

Z povahy použitých vstupních dat a informací, které byly použity při sestavování jednotlivých kapitol vyplývá, že dokument „Dopravní sektorové strategie“ představuje „živý“ dokument, u kterého je nutná pravidelná aktualizace v závislosti na potřebách aktuálního politického a ekonomického vývoje. Tato aktualizace by měla přispět k zajištění vypovídací schopnosti dokumentu.

V neposlední řadě je třeba podotknout, že stávající verze dokumentu představuje jeho první fázi zpracování. K plnému dokončení dokumentu je zapotřebí zpracovat či zajistit následující časově náročné body:

- Zpracování hodnocení SEA,
- Aktualizaci prognostických modelů přepravních a dopravních proudů pro všechny druhy dopravy,
- Zpracování výstupy evropské dopravní politiky a politiky TEN-T, které jsou zatím ve stádiu projednávání,

Dokument tak bude moci být dokončen až ve druhé fázi, která bude zaměřena na střednědobý a dlouhodobý výhled.



# 9

## Seznamy



Operační program  
Doprava



PRICEWATERHOUSECOOPERS  108



## 9.1 Seznam tabulek

Tabulka 1 Členové Společného řídicího výboru .....	8
Tabulka 2 Kritéria hodnocení v MKA – silnice.....	80
Tabulka 3 Kritéria hodnocení v MKA – železnice.....	81
Tabulka 4 Sazby mýtného pro jednotlivé skupiny automobilů a typy komunikací.....	94
Tabulka 5 Srovnání výnosů výkonového a časového zpoplatnění pro kategorii vozidel nad 3,5 až 12 tun .....	95
Tabulka 6 Přehled předikovaných zdrojů v jednotlivých variantách (mld. Kč) .....	99
Tabulka 7 Potřeby financování v dopravních odvětvích .....	101

## 9.2 Seznam obrázků

Obrázek 1 Rámcový přehled strategických dokumentů pro oblast Dopravy.....	6
Obrázek 2 Logický rámec dokumentů .....	10
Obrázek 3 Faktory poptávky na straně uživatelů a státu, jako hlavního iniciátora dopravní výstavby .....	18
Obrázek 4 Rámcový přehled komparativních výhod jednotlivých odvětví v České republice .....	37
Obrázek 5 Návrh urbanizačních oblastí z PÚR podle dělení do pěti kategorií dle vzoru studie ESPON .....	53
Obrázek 6 Rozvojové oblasti a osy .....	55
Obrázek 7 Náběhová křivka pro financování ze soukromých zdrojů.....	98
Obrázek 8 Jednotlivé vývojové scénáře pro období 2010 – 2030, disponibilní zdroje pro infrastrukturní projekty .....	99
Obrázek 9 Financování projektů dopravní infrastruktury – restriktivní varianta .....	103
Obrázek 10 Financování projektů dopravní infrastruktury – minimalistická varianta .....	104
Obrázek 11 Financování projektů dopravní infrastruktury – rozvojová varianta .....	104

## 9.3 Seznam příloh

Příloha 1 Prognóza vývoje základních objemových a výkonových ukazatelů v ČR ve střednědobém a dlouhodobém výhledu .....	112
Příloha 2 Základní služby .....	116
Příloha 3 Metodika MKA.....	121
Příloha 4 Prioritizace projektů dle MKA .....	133
Příloha 5 Přehled projektů vnitrozemské vodní dopravy .....	143
Příloha 6 Příjmové skupiny pro jednotlivé scénáře financování v letech 2013/16 – 30.....	145
Příloha 7 Investiční plán – restriktivní varianta.....	149
Příloha 8 Investiční plán – minimalistická varianta.....	150
Příloha 9 Investiční plán – rozvojová varianta.....	151
Příloha 10 Silniční síť v ČR.....	152
Příloha 11 Železniční síť v ČR.....	153
Příloha 12 Síť vodních a říčních cest v ČR.....	154



## 9.4 Seznam zkratek

AirCon	Airport Connection
AKAD	Akademické a výzkumné instituce
CBA	Analýza nákladů a výnosů
Dohoda AGC	Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách
Dohoda AGN	Evropské dohody o důležitých vodních cestách mezinárodního významu
Dohoda AGTC	Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech
DOZ	Dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení
EDP	Evropská dopravní politika
EIB	Evropská investiční banka
EK	Evropská komise
FS	Fond soudržnosti
GEPARDI	Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury
HDP	Hrubý domácí produkt
IAD	Individuální automobilová doprava
ITS	Inteligentní dopravní systémy (intelligent transport systems)
LD	Letecká doprava
MD	Ministerstvo dopravy
MKA	Multikriteriální analýza
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MP	Majoritní příjemci
MUK	Mimoúrovňová křižovatka
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NPR	Národní plán rozvoje
OPD	Operační program Doprava
PPP	Partnerství veřejného a soukromého sektoru
PRK	Programech rozvoje krajů
PÚR	Politika územního rozvoje
ŘVC	Ředitelství vodních cest
SD	Silniční doprava
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SNS	Společenství nezávislých států
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy
SŘV	Společného řídicího výboru
STRAPODOU	Strategie podpory dopravní obslužnosti území
SUR	Strategie územního rozvoje
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	Transevropská dopravní síť
UO	Urbanizační oblast
VLC	Veřejné logistické centrum
VRT	Vysokorychlostní tratě
VVD	Vnitrozemská vodní doprava
ZO	Zájmová organizace
ŽD	Železniční doprava
ŽP	Životní prostředí





10

## Přílohy

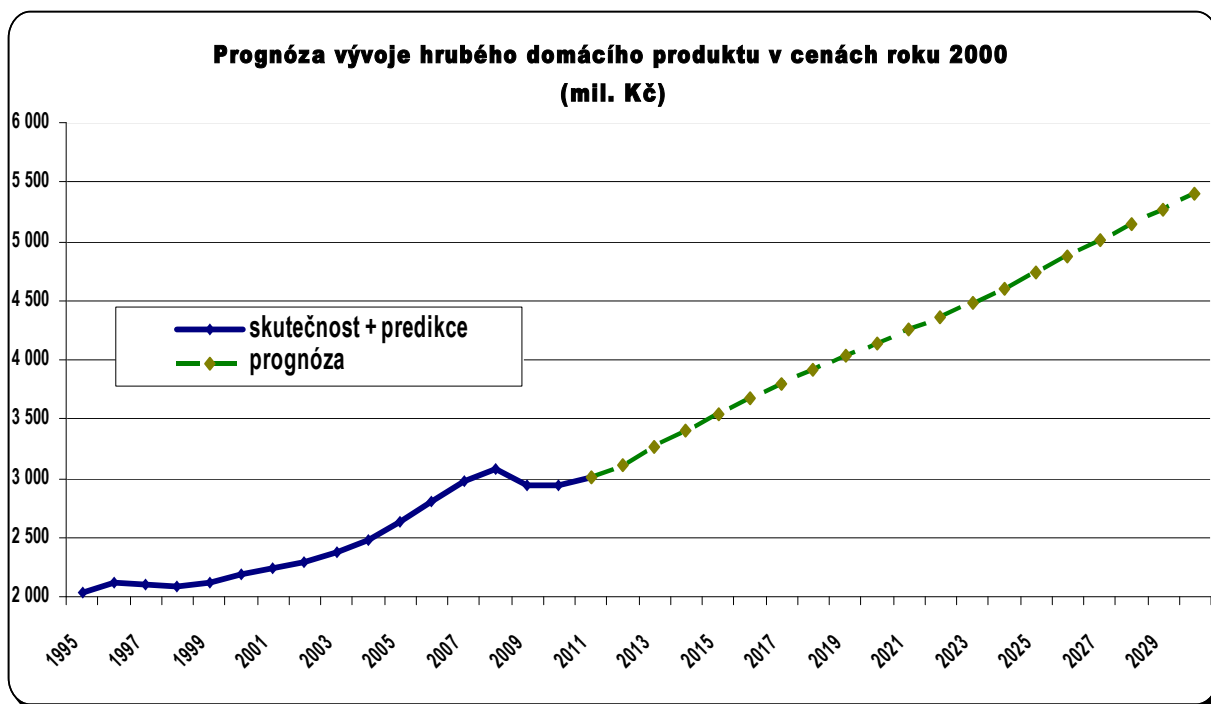


Operační program  
Doprava

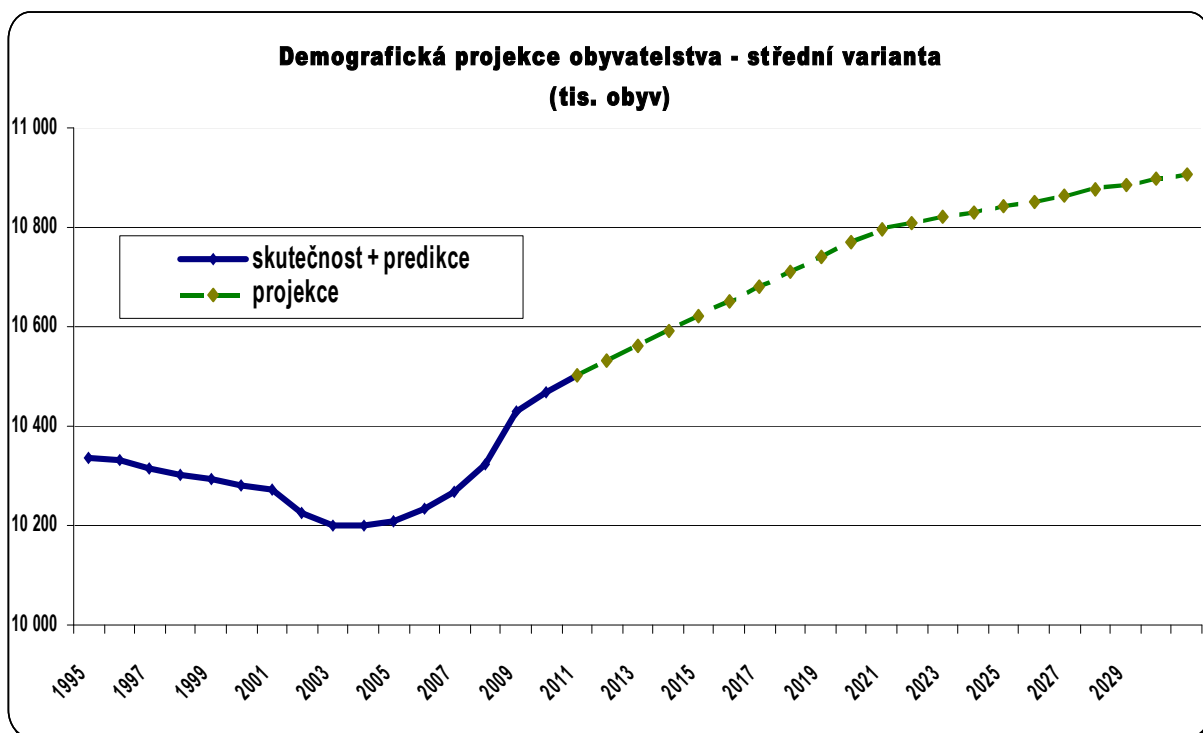


PRICEWATERHOUSECOOPERS  111

**Příloha 1 Prognóza vývoje základních objemových a výkonových ukazatelů<sup>21</sup> v ČR ve střednědobém a dlouhodobém výhledu**

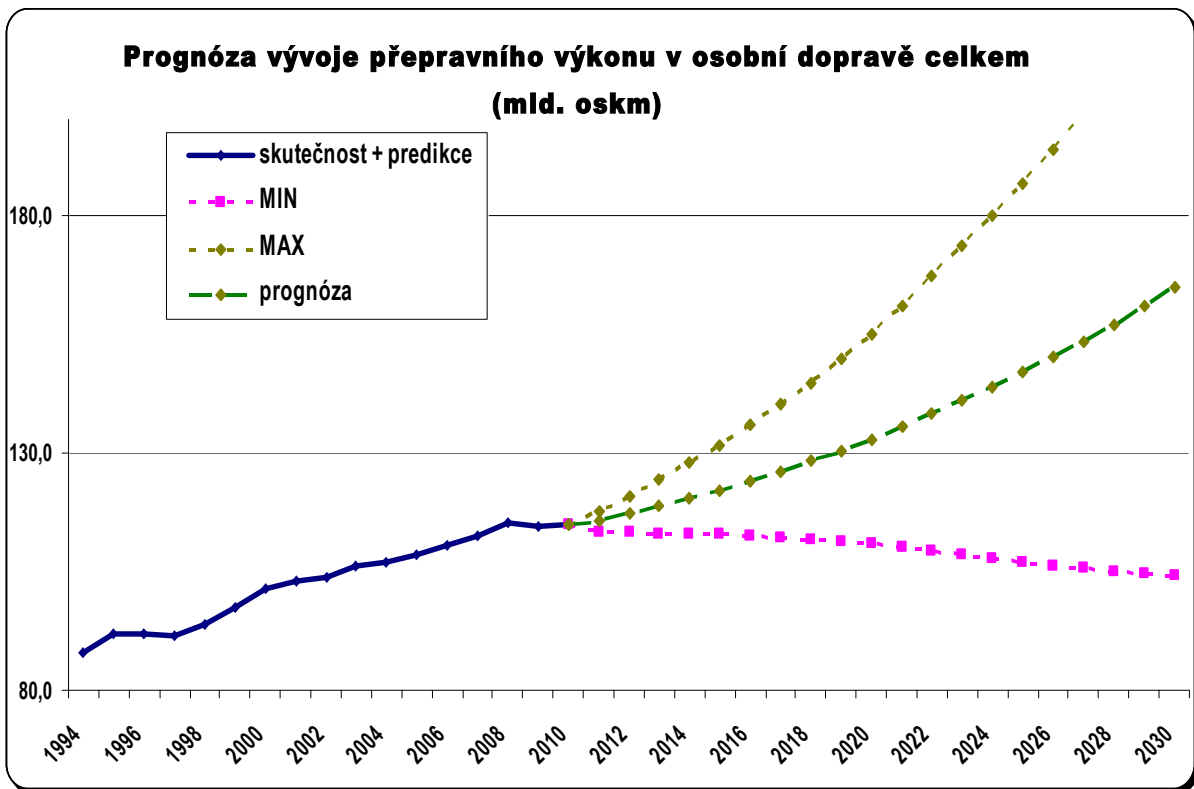


Zdroj: MF

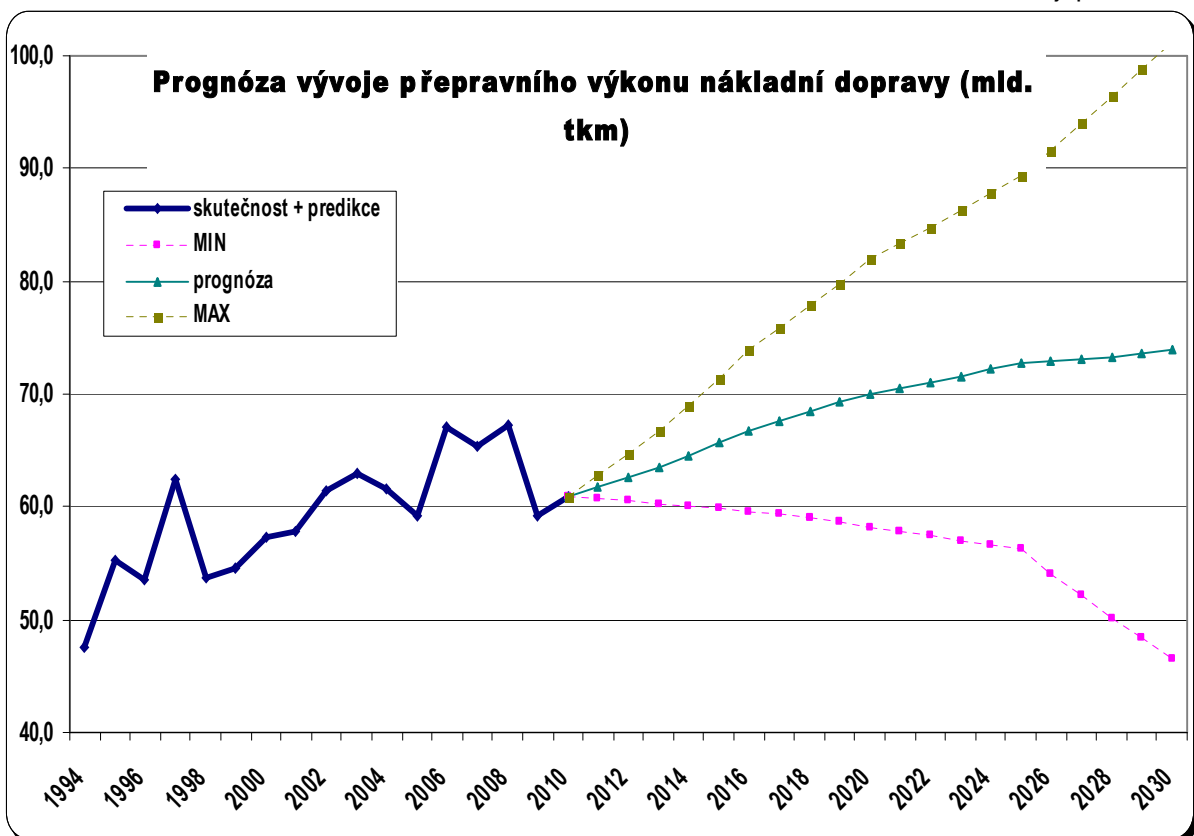


Zdroj: ČSÚ

<sup>21</sup> Železniční osobní i nákladní, silniční nákladní, autobusové, městské hromadné, vnitrozemské vodní nákladní a letecké osobní i nákladní dopravy.



Zdroj: predikce CDV



Zdroj: predikce CDV

**Prognóza vývoje osobní dopavy v České republice (pouze dopravci registrovaní v ČR)**

Ukazatel	Jednotka	Skutečnost			Odhad	Predikce			Prognóza				
		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2020	2025	2030	
Přeprava osob	celkem	mil.osob	4 975,5	5 034,6	5 160,1	5 089,9	5 101,8	5 111,0	5 153,8	5 323,9	5 718,9	6 350,0	7 171,6
<b>v tom doprava</b>													
veřejná	celkem	mil.osob	2 815,5	2 824,6	2 910,1	2 839,9	2 841,8	2 848,4	2 872,8	2 967,4	3 196,3	3 524,1	3 975,9
<b>v tom doprava</b>													
železniční		mil.osob	183,0	184,2	177,4	169,7	168,0	171,1	173,5	186,4	205,3	230,8	270,4
autobusová		mil.osob	387,7	375,0	401,7	377,2	378,0	379,9	383,0	399,8	430,1	464,2	525,7
městská hromadná		mil.osob	2 238,0	2 258,4	2 323,8	2 286,0	2 288,8	2 290,4	2 308,9	2 373,7	2 552,3	2 819,6	3 169,1
letecká		mil.osob	6,7	7,0	7,2	7,0	7,0	7,1	7,3	7,6	8,6	9,5	10,8
IAD <sup>1)</sup>	celkem	mil.osob	2 160,0	2 210,0	2 250,0	2 250,0	2 260,0	2 262,6	2 280,9	2 356,4	2 522,6	2 825,9	3 195,7
	celkem	mld.oskm	110,6	112,5	115,2	114,6	114,9	116,1	116,4	121,8	132,1	146,0	163,9
<b>v tom doprava</b>													
veřejná	celkem	mld.oskm	41,0	41,2	42,8	42,0	41,8	42,3	43,0	45,0	49,7	54,6	60,7
<b>v tom doprava</b>													
železniční		mld.oskm	6,9	6,9	6,8	6,6	6,5	6,6	6,7	7,2	8,0	8,9	10,4
autobusová		mld.oskm	9,5	9,5	9,4	9,2	9,2	9,3	9,4	9,8	10,8	12,0	13,4
městská hromadná		mld.oskm	14,3	14,4	15,9	15,7	15,7	15,7	15,9	16,5	17,7	19,1	20,6
letecká		mld.oskm	10,2	10,5	10,7	10,5	10,5	10,7	11,0	11,5	13,1	14,6	16,4
IAD <sup>1)</sup>	celkem	mld.oskm	69,6	71,2	72,4	72,6	73,1	73,8	73,4	76,8	82,4	91,4	103,2
doprava veřejná	celkem	%	37,04	36,67	37,15	36,62	36,41	36,41	36,95	36,96	37,60	37,38	37,04
<b>v tom doprava</b>													
železniční		%	6,26	6,13	5,91	5,76	5,66	5,65	5,76	5,92	6,09	6,11	6,36
autobusová		%	8,59	8,46	8,12	8,01	8,01	7,98	8,07	8,06	8,19	8,21	8,16
městská hromadná v rámci IDS	%	12,94	12,76	13,79	13,69	13,62	13,55	13,64	13,54	13,40	13,08	12,54	
letecká		%	9,25	9,31	9,33	9,16	9,13	9,23	9,48	9,44	9,93	9,98	9,98
IAD <sup>1)</sup>	celkem	%	62,96	63,33	62,85	63,38	63,59	63,59	63,05	63,04	62,40	62,62	62,96

Poznámky: 1) odborný odhad

Zpracováno: 7.9.2009

**Prognóza vývoje nákladní dopravy v České republice (pouze dopravci registrovaní v ČR)**

Ukazatel	Jednotka	Skutečnost			Odhad	Predikce			Prognóza				
		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2020	2025	2030	
Přeprava věcí	celkem	mil.tun	544,1	555,6	528,9	466,9	482,7	490,6	498,4	524,6	559,8	599,4	645,5
<b>v tom doprava</b>													
železniční		mil.tun	97,5	99,8	95,1	78,8	80,4	83,3	84,8	94,0	104,8	113,7	125,8
silniční		mil.tun	444,6	453,5	431,9	386,3	400,5	405,7	411,9	428,8	452,9	483,3	516,9
vnitrozemská vodní		mil.tun	2,03	2,24	1,91	1,72	1,70	1,60	1,68	1,82	2,12	2,34	2,68
letecká		mil.tun	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,04	0,05
<b>Přeprava věcí</b>													
celkem		mld.tkm	67,0	65,4	67,2	59,2	60,8	61,7	62,6	65,6	70,1	72,8	73,9
<b>v tom doprava</b>													
železniční		mld.tkm	15,8	16,3	15,4	13,1	13,4	14,1	14,3	15,6	17,6	19,2	20,4
silniční		mld.tkm	50,4	48,1	50,9	45,3	46,6	46,7	47,4	49,1	51,5	52,4	52,2
vnitrozemská vodní		mld.tkm	0,82	0,90	0,86	0,81	0,80	0,81	0,83	0,88	0,98	1,11	1,27
letecká		mld.tkm	0,05	0,04	0,04	0,03	0,04	0,04	0,04	0,05	0,06	0,07	0,08
<b>v tom doprava</b>													
železniční		%	23,55	24,94	22,97	22,06	22,03	22,91	22,91	23,81	25,06	26,43	27,56
silniční		%	75,16	73,63	75,69	76,52	76,60	75,71	75,70	74,79	73,47	71,96	70,61
vnitrozemská vodní		%	1,22	1,37	1,28	1,37	1,31	1,32	1,33	1,34	1,40	1,52	1,73
letecká		%	0,07	0,06	0,05	0,05	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,10	0,11

Zpracováno: 7.9.2009



## Příloha 2 Základní služby

tržní segment	dílčí tržní segment	základní služba	č. opatření	opatření	I / N	odvětví			
osobní	cestující obecně	zlepšení podmínek v dopravě	1	Zavádění integrovaných dopravních systémů v osobní dopravě, rozšiřování jejich územní působnosti a zajištění koordinace činností jednotlivých odpovědných objednatelů veřejných služeb stejné i různých úrovní;	N	SD	ŽD		
			2	Podpora návaznosti jednotlivých druhů hromadné dopravy.	I / N	SD	ŽD		
			3	Vypracování podmínek dopravní obslužnosti tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému veřejné dopravy osob;	I / N	ŽD			
			4	Zvýšení informovanosti uživatelů v osobní přepravě vybudováním komplexního informačního systému.	N	DOPRAVA			
			5	Zpřístupňování všech druhů dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace;	I / N	SD	ŽD		
	cestující dálkové dopravy (cesty na větší vzdálenost zpravidla služebního případně rekreačního charakteru)	spojení center mezinárodního významu	6	Příprava podmínek pro zvýšení kapacity letiště Praha – Ruzyně;	I	LD			
			7	Vytvoření podmínek pro modernizaci technické letištní infrastruktury veřejných letišť, která bude směřovat ke zvýšení kapacity, kvality a bezpečnosti leteckého provozu.	I / N	LD			
			8	Pokračování ve výstavbě úseku transevropské sítě TEN-T v ČR;	I	SD	ŽD		
			9	Napojení všech krajů na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; v méně zatížených úsecích budovat budování v první etapě rychlostních silnic v polovičním profilu;	I	SD			
			10	Dokončení modernizace tranzitních koridorů (III. a IV. koridor); modernizace rozhodujících železničních uzlů, včetně propojení koridorů v pražském železničním uzlu;	I	ŽD			
			11	Realizace telematických systémů na dálniční síti;	I / N	SD			
			12	Podpora rozvoje přeshraničních projektů železniční dopravy;	I / N	ŽD			
			13	Rozvojem služeb v železniční dopravě přispět k řešení nárůstu letecké dopravy na kratší vzdálenosti;	N	ŽD			
	cestující meziregionální dopravy	spojení mezi tuzemskými regionálními centry	7	Vytvoření podmínek pro modernizaci technické letištní infrastruktury veřejných letišť, která bude směřovat ke zvýšení kapacity, kvality a bezpečnosti leteckého provozu.	I / N	LD			
			8	Pokračování ve výstavbě úseku transevropské sítě TEN-T v ČR;	I	SD	ŽD		
9			Napojení všech krajů na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; v méně zatížených úsecích budovat budování v první etapě rychlostních silnic v polovičním profilu;	I	SD				

tržní segment	dílní tržní segment	základní služba	č. opatření	opatření	I / N	odvětví			
						ŽD	SD	LD	VVD
nákladní			10	Dokončení modernizace tranzitních koridorů (III. a IV. koridor); modernizace rozhodujících železničních uzlů, včetně propojení koridorů v pražském železničním uzlu;	I	ŽD			
			11	Realizace telematických systémů na dálniční síti;	I / N	SD			
			13	Rozvojem služeb v železniční dopravě přispět k řešení nárůstu letecké dopravy na kratší vzdálenosti;	N	ŽD			
	cestující regionální přepravní páteře (dojíždka za službami v rámci regionu, např. do krajské centra)	zajištění příměstské dopravy	14	Podpora systémů zachytných parkovišť a návaznosti individuální automobilové a hromadné dopravy;	I / N	SD	ŽD		
			15	Budování infrastruktury cyklistické dopravy s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti;	I	SD			
			16	Segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy dosáhnout snížení počtu nehod za účasti cyklistů.	I	SD			
			17	Lepší vypracování standardů ve veřejné osobní dopravě, podle nichž se bude vybírat dopravce pro zajišťování základní dopravní obslužnosti území.	N	SD	ŽD		
			11	Realizace telematických systémů na dálniční síti;	I / N	SD			
			17	Lepší vypracování standardů ve veřejné osobní dopravě, podle nichž se bude vybírat dopravce pro zajišťování základní dopravní obslužnosti území.	N	SD	ŽD		
			17	propojení větších sídel s regionálními centry (radiální síť)					
	cestující na krátké vzdálenosti (denní dojíždka za prací, do škol a za běžnými službami apod.)	zajištění městské hromadné dopravy	14	Podpora systémů zachytných parkovišť a návaznosti individuální automobilové a hromadné dopravy;	I / N	SD	ŽD		
			17	Lepší vypracování standardů ve veřejné osobní dopravě, podle nichž se bude vybírat dopravce pro zajišťování základní dopravní obslužnosti území.	N	SD	ŽD		
		zajištění podmínek pro rekreační dopravu	18	Příprava projektů pro dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách.	I	VVD			
			15	Budování infrastruktury cyklistické dopravy s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti;	I	SD			
			16	Segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy dosáhnout snížení počtu nehod za účasti cyklistů.	I	SD			
			12	Podpora rozvoje přeshraničních projektů železniční dopravy;	I / N	ŽD			
	obecně pro přepravce	podpora udržitelnosti	19	Podpora zavádění principu komodality a využití komparativních výhod všech druhů dopravy;	I / N	SD	ŽD	LD	VVD

tržní segment	dílní tržní segment	základní služba	č. opatření	opatření	I / N	odvětví			
						SD	ŽD	LD	VVD
	přepravci hromadného zboží	nákladní dopravy	20	Optimalizace logistických procesů;	N	SD	ŽD	LD	VVD
		zajištění optimálních podmínek pro přepravu	21	Řešení problémů splavnosti na dopravně využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu a jejichž dopady na životní prostředí schválilo MŽP;	I	VVD			
			22	Modernizace infrastruktury vodních cest – dovybavení vodních cest a přístavů prvky protipovodňové ochrany, zajištění bezpečného tankování pohonných hmot a ukládání odpadů v přístavech, podpora dovybavení přístavů a přístavišť veřejnými funkcemi (bezbariérový přístup, přístup k plavidlům apod.);	I	VVD			
			23	Modernizace plavidel;	N	VVD			
			10	Dokončení modernizace tranzitních koridorů (III. a IV. koridor); modernizace rozhodujících železničních uzlů, včetně propojení koridorů v pražském železničním uzlu;	I	ŽD			
			24	Příprava podmínek pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť;	I	ŽD			
			12	Podpora rozvoje přeshraničních projektů železniční dopravy;	I	ŽD			
	přepravci celozozových zásilek	zajištění optimálních podmínek pro přepravu	25	Podpora rozvoje veřejných logistických center (VLC)	I / N	SD	ŽD	LD	VVD
			26	Podpora nových konceptů zásobování měst na principech citylogistiky a počítající s návazností na systém VLC;	I / N	SD	ŽD		
			6	Příprava podmínek pro zvýšení kapacity letiště Praha – Ruzyně;	I	LD			
			7	Vytvoření podmínek pro modernizaci technické letištní infrastruktury veřejných letišť, která bude směřovat ke zvýšení kapacity, kvality a bezpečnosti leteckého provozu.	I / N	LD			
			21	Řešení problémů splavnosti na dopravně využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu;	I	VVD			
			22	Modernizace infrastruktury vodních cest – dovybavení vodních cest a přístavů prvky protipovodňové ochrany, zajištění bezpečného tankování pohonných hmot a ukládání odpadů v přístavech, podpora dovybavení přístavů a přístavišť veřejnými funkcemi (bezbariérový přístup, přístup k plavidlům apod.);	I	VVD			
			23	Modernizace plavidel;	N	VVD			
8	Pokračování ve výstavbě úseku transevropské sítě TEN-T v ČR;	I	SD	ŽD					

tržní segment	dílní tržní segment	základní služba	č. opatření	opatření	I / N	odvětví						
						SD	ŽD	LD	VVD			
			9	Napojení všech krajů na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; v méně zatížených úsecích budovat budování v první etapě rychlostních silnic v polovičním profilu;	I	SD						
			10	Dokončení modernizace tranzitních koridorů (III. a IV. koridor); modernizace rozhodujících železničních uzlů, včetně propojení koridorů v pražském železničním uzlu;	I	ŽD						
			24	Příprava podmínek pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť;	I	ŽD						
			11	Realizace telematických systémů na dálniční síti;	I / N	SD						
			12	Podpora rozvoje přeshraničních projektů železniční dopravy;	I	ŽD						
	přepravci kusového zboží	zajištění optimálních podmínek pro přepravu	25	Podpora rozvoje veřejných logistických center (VLC)	I / N	SD	ŽD	LD	VVD			
			26	Podpora nových konceptů zásobování měst na principech citylogistiky a počítající s návazností na systém VLC;	I / N	SD	ŽD					
			8	Pokračování ve výstavbě úseku transevropské sítě TEN-T v ČR;	I	SD	ŽD					
			9	Napojení všech krajů na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; v méně zatížených úsecích budovat budování v první etapě rychlostních silnic v polovičním profilu;	I	SD						
			11	Realizace telematických systémů na dálniční síti;	I / N	SD						
			13	Rozvojem služeb v železniční dopravě přispět k řešení nárůstu letecké dopravy na kratší vzdálenosti;	N	ŽD						
			osobní a nákladní	regulace ze strany státu za účelem optimalizace a zajištění trvale udržitelného rozvoje dopravy	zajištění udržitelné dopravy a konkurenceschopnosti jednotlivých odvětví	19	Podpora zavádění principu komodality a využití komparativních výhod všech druhů dopravy;	I / N	DOPRAVA			
						27	Výzkum a vývoj nových zdrojů energie pro dopravu a vývoj účinnějších pohonných jednotek;	N	DOPRAVA			
28	Odstraňování ekologických zátěží vyvolaných stávající infrastrukturou;	I / N				SD	ŽD					
29	Zvyšování průchodnosti dopravní infrastruktury pro volně žijící živočichy;	I				SD	ŽD					
30	Uplatňování opatření na ochranu před hlukem (přednostně v místech s překročenými limitními hodnotami);	I / N				SD	ŽD	LD				
31	Zajištění dodržování platných limitních hodnot pro emise z dopravy;	I / N				SD	ŽD	LD				
32	Podpora projektů vedoucích k hospodárnějšímu využívání energetických zdrojů v dopravě	I / N				DOPRAVA						
33	Podpora elektrizace železničních tratí;	I				ŽD						
34	Kvalitnější řešení tranzitní dopravy obcemi (zklidňování dopravy, budování obchvatů);	I				SD						

tržní segment	dílčí tržní segment	základní služba	č. opatření	opatření	I / N	odvětví				
			35	Podpora maximálního využití sektorů dopravy příznivých k životnímu prostředí;	I / N	ŽD	VVD			
			36	Podpora multimodální a kombinované dopravy;	I / N					DOPRAVA
			37	Podpora vývoje a zavedení nových multimodálních technologií a telematických systémů pro multimodální dopravu;	N					DOPRAVA
			38	Napojení ČR na budovaný celoevropský multimodální informační systém;	N					DOPRAVA
			39	Realizace opatření v oblasti technické bezpečnosti silnic (přednostní úprava křižovatek s vysokou nehodovostí, odstraňování úrovnových přejezdů na silnicích první třídy a hlavních železničních tratích, zvyšování bezpečnostních parametrů na železničních přejezdech);	I	SD	ŽD			
			40	Zavádění modernějších zabezpečovacích zařízení v železniční dopravě;	I / N	ŽD				
			41	Zajistit interoperabilitu a dálkové řízení provozu v železniční dopravě, např. rozvoj v oblasti technologií pro bezpečné řízení jízdy vlaků v souladu s celoevropskými trendy	I / N	ŽD				
			42	Zabezpečení dostatečné kapacity silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech.	I	SD				
			43	Rekonstrukce dalších tratí zařazených do mezinárodních dohod mimo síť TEN-T (např. AGTC) a dalších důležitých tratí s cílem zajistit doporučené parametry;	I	ŽD				
			44	Uvedení ostatních celostátních a významných regionálních tratí (kde je úloha železnice důležitá) do optimálního stavu včetně kolejových systémů regionální a městské dopravy v případě jejich kombinace.	I	ŽD				
			45	Zavádět moderní technologie v kolejové dopravě (např. kombinace lehkých kolejových systémů s klasickou železnici);	I / N	ŽD				
			46	Zajištění dodržování podmínek podnikání na železniční síti nediskriminačním způsobem pro všechny dopravce, a to dořešením vztahů mezi dotčenými subjekty;	N	ŽD				
			47	Realizovat program EU "Revitalizace železnic a zabezpečení interoperability postupnými kroky".	I / N	ŽD				
			48	Zajistit kvalitní údržbu a obnovu dopravní infrastruktury a preferovat ji před stavbou nové infrastruktury v případě nedostatečných finančních prostředků;	I					DOPRAVA

vysvětlivky

I – infrastrukturní projekty; N – neinfrastrukturní projekty; SD – silniční doprava; LD – letecká doprava; VVD – vnitrozemská vodní doprava; ŽD – Železniční doprava



## Příloha 3 Metodika MKA

### A Dálniční MKA

#### A. 1 Atraktivita

##### A. 1.1 Evropský význam

Evropský význam projektu je důležitým faktorem vzhledem k ekonomické integraci s Evropskou unií a vzhledem k značnému podílu financování z Fondu soudržnosti v plánovacím období.

Stupeň evropského významu je dán úrovní priority, naléhavosti a závaznosti, která je kladena na projekt (nebo balíček) převážně v rámci nařízení, dohody anebo priority finančního programu (např. přední jsou evropské prioritní projekty a pak transevropská síť: TEN-T)

##### Index – evropský význam

Index 1.1.1: Evropský význam	Základní body
Evropský prioritní koridor dle nařízení 884/2004/ES	+15
Součást sítě TEN-T	+15
Významná spojnice zajišťující propojení se sítí sousedního státu a/nebo předmětem mezinárodní dohody	+10
Zdroj dat	Definice sítí, posouzení zpracovateli

##### A. 1.2 Zlepšení dostupnosti, úspory času a územní význam

Primárním důvodem výstavby nové dálniční infrastruktury je zlepšit dostupnost konkrétního území. Hlavním přínosem zlepšení dostupnosti je:

- úspora nákladů uživatelů infrastruktury
- generování nových socioekonomických činností prostřednictvím snížených cestovních nákladů do, z a přes oblasti.
- Ideálním přístupem při hodnocení komplexního přínosu dostupnosti území je posouzení následujících bodů:
- dopad projektu na časové a provozní náklady uživatelů přes multimodální analýzu budoucích přepravních vztahů
- ekonomický dopad zvýšené dostupnosti při zvýšené mobilitě a s tím spojené zvýšení HDP, zaměstnanosti a jiných společenských činností.

Tyto analýzy nejsou v ČR v současnosti k dispozici, a proto bylo v rámci této MKA zvoleno následující měřítko přínosu dostupnosti:

- byl využit dopravní model k vyčíslení časových úspor přepravních vztahů pro (z pohledu regionu) tranzitní, vnější a vnitřní přepravní vztahy
- indikátor významu územního spojení ve smyslu kategorizace urbanizačních oblastí spojených projektem, které jsou navrženy v Politice územního rozvoje.

**Indexy: Zlepšení dostupnosti, úspory času a územní význam**

Indexy kritéria 1.2	Základní body	Zdroj dat
Index 1.2.1 Přínos pro tranzit krajem, v němž je projekt umístěn: snížení osobohod./den/délka projektu v km	nejlepší skóre - 7	Dopravní model
Index 1.2.2 Nadregionální přínos – zdroj nebo cíl cest v kraji, v němž je projekt umístěn: snížení osobohod./den/délka projektu v km	nejlepší skóre - 7	
Index 1.2.3 Vnitro-regionální přínos – zdroj a cíl cest v kraji, v němž je projekt umístěn: snížení osobohod./den/délka projektu v km	nejlepší skóre - 6	
Index 1.2.4 Význam územního spojení	max. = 20	Obrázky 2, 3 posouzení zpracovatelů
1. Propojení sousedních urbanizačních oblastí (dále UO) mezinárodního významu	+2	
2. Propojení dle bodu 1 nebo propojení UO národního významu s jeho spádovým UO mezinárodního významu	+2	
3. Propojení dle bodu 2 nebo napojení UO nadregionálního významu	+2	
4. První napojení UO národního nebo mezinárodního významu na kvalitní a kapacitní síť 22	+2	
5. Úsek pro kapacitní příměstskou dopravu UO mezinárodního významu	+2	
6. Úsek pro kapacitní příměstskou dopravu UO mezinárodního a národního významu a v UO nadregionálního významu v případě existence velkého zaměstnavatele 23	+2	
7. Páteří propojení dvou měst nad 40 tis. obyvatel do cca 50 km	+2	
8. Úsek propojující rekreační oblast národního významu s UO mezinárodního významu v ČR i zahraničí	+1	
9. Úsek je významný pro zaměstnavatele / zdroj nákladní dopravy mimořádného státního významu	+5	

### A. 1.3 Zvýšení kvality provozu (úroveň saturace kapacity)

Investice do rozvoje dopravní infrastruktury by měly zohledňovat hustotu a typ provozu (požadavek zvýšení kapacity, možnosti předjíždění, apod.). Převážně jde o odstranění úzkých hrdel, nestability provozu a bezpečnostních rizik jednak v běžném provozu, a jednak v případě plánovaných a neplánovaných výluk.

Z důvodu potřeby modelového výpočtu budoucího provozu, resp. poměru zatížení ke kapacitě, byl použit existující dopravní model k analýze kvality provozu (úroveň saturace kapacity výzkumného úkolu MD č. 804/210/105 Rozvoj dopravních sítí v ČR do roku 2010 s výhledem do roku 2015, DÚ 16, 17).

#### Indexy – Zvýšení kvality provozu

Indexy kritéria 1.3	Základní body
Index 1.3.1 kvalita provozu 2005 – potřeba: úroveň saturace kapacity na infrastruktuře současných tras v roce 2015	Úroveň kvality D (dostatečná) = 4 Úroveň kvality E (nestabilní) = 12 Úroveň kvality F (nevyhovující) = 20
Index 1.3.2 kvalita provozu 2015 – potřeba: úroveň saturace kapacity na infrastruktuře současných tras v roce 2015	Úroveň kvality D (dostatečná) = 4 Úroveň kvality E (nestabilní) = 12 Úroveň kvality F (nevyhovující) = 20
Zdroj dat	výzkumný úkol Rozvoj dopravních sítí v ČR do roku 2010 s výhledem do roku 2015

### A. 1.4 Snížení nehodovosti

Důležitým sekundárním důvodem pro výstavbu dálniční infrastruktury je příznivý dopad na snížení nehodovosti. V Dopravní politice ČR i EU, v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, v prioritách Fondu soudržnosti (odstranění dopadů na lidské zdraví), v Strategii udržitelného rozvoje i v Národním programu reform je kladen velký důraz na snížení nehodovosti.

Dálnice a rychlostní silnice jsou až čtyřikrát bezpečnější ve vozokm než silnice I. třídy. Čím je silnice I. třídy zatíženější, tím je nebezpečnější. Konkrétní úseky silnic I. třídy vykazují velkou relativní nehodovost, kterou však lze razantně snížit stavbou dálnic a rychlostních silnic.

Podle cílů Dopravní politiky má být do roku 2013 dosaženo snížení úmrtnosti následkem dopravních nehod nejméně o 50 %, což je velmi ambiciózní cíl. Výstavba sítě dálnic a rychlostních silnic k tomu významně přispěje. Proto je snížení nehodovosti důležitou částí MKA.

#### Indexy – Snížení nehodovosti

Indexy kritéria 1.4	Základní body
Index bezpečnosti 1.4.1: Počet nehodových lokalit na úsecích současných tras*průměrná relativní nehodovost nehodových lokalit/délka úseku v km	Max. skóre = 40 Min. skóre = 7

Zdroj dat	Rozbor dat od ŘSD o nehodových lokalitách pro dálnice a rychlostní silnice na stávajících trasách řešených přepravních vztahů (v mála případech kde poklady nebyly k dispozici bylo zvoleno průměrné hodnocení), pro silnice I. třídy nebyla data k dispozici.
-----------	--

### A. 1.5 Vyrovnaný rozvoj regionů

Princip sociální soudržnosti a související cíl snižování ekonomických rozdílů mezi regiony jsou hlavními prioritami národního plánu rozvoje FS, ERDF. V praxi to znamená, že je nutné preferenčně zohlednit regiony, které mají vyšší nezaměstnanost, jsou strukturálně postižené a mají nižší ekonomický výkon.

Územní dopad výstavby dopravní infrastruktury může mít velký vliv na hospodářský růst a zaměstnanost, pokud projekt významně zvýší dostupnost regionu.

Proto jsou v analýze zvýhodněné projekty v oblastech s vysoce nadprůměrnou nezaměstnaností a v hospodářsky slabých regionech.

#### Indexy – Vyrovnaný rozvoj regionů

Indexy kritéria 1.5	Základní body	Zdroj dat
Index vyrovnaného rozvoje regionu 1.5.1: projekt umístěný z celé nebo podstatné části v okrese hospodářsky slabém okrese dle HDP/obyvatele	0 – 20	Statistika ČSÚ za rok 2007
Index vyrovnaného rozvoje regionu 1.5.2: projekt lokalizován v okrese s nadprůměrnou nezaměstnaností	Od 0 (průměrná nezaměstnanost) do 20 (nejvyšší nezaměstnanost)	Oficiální statistika MPSV o nezaměstnanosti 1. 1. 2007

### A. 1.6 Snížení dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví

Dopravní politika ČR a EU, priority fondů EU, Strategie udržitelného rozvoje i Národní program reformů kladou velký důraz na snížení dopadu dopravy na ŽP. Výstavba dálnic a rychlostních silnic i železnic je důležitým elementem ve strategii řešení problémů ŽP, zejména při řešení hlukových problémů i snížení významu emisních problémů.

Proto je dopad projektu na životní prostředí z pohledu hlukových a emisních důvodů zahrnut do multikriteriální analýzy. Bohužel dostupná a zpracovatelná data o potenciálním dopadu konkrétních projektů jsou na nízké úrovni, proto je možné dopad posoudit pouze obecně.

### Indexy – Snížení dopadu na ŽP a zdraví obyvatelstva

Indexy kritéria 1.6	Základní body
Index dopadu na ŽP 1.6.1: Pozitivní vliv z pohledu odstraněných nadlimitních hlukových hodnot (přímý vliv projektu)	0–20 podle významu urbanizační oblasti, kterou úsek prochází a podle významu hlavních obydlených center, které úsek obchází
Index dopadu na ŽP 1.6.2: Pozitivní vliv z pohledu dopadu emisí, znečistění (přímý vliv projektu)	0–20 podle významu urbanizační oblasti, kterou úsek prochází a podle významu hlavních obydlených center, které úsek obchází
Zdroj dat	Posouzení zpracovatelů

### A. 1.7 Jednotková nákladovost

V případě silničních projektů nelze vždy z důvodu nedostatku finančně vyčíslitelných přínosů přímo porovnat přínosy ve vztahu k nákladům realizovaného opatření. Z tohoto důvodu je přidáno kritérium, které vyjadřuje náklady projektu na km řešené trasy. Projekty s nižší jednotkovou nákladovostí jsou potom lépe ohodnoceny.

### Indexy – Jednotková nákladovost staveb

Index kritéria 1.7	Základní body
Index jednotkových nákladů staveb 1.7.1: 1 km stavby / investiční náklady	0 - 40(nejlevnější)
Zdroj dat	ŘSD

### A. 2 Proveditelnost

Je nutné brát v úvahu proveditelnost projektu z pohledu úsilí a času, který bude třeba pro dokončení přípravy a z pohledu rizika jeho eventuálního neuskutečnění po vynaložení značného úsilí. Vzhledem k tomu, že nerealizovatelné projekty nebyly identifikovány, kritéria proveditelnosti nebyla do konečného hodnocení zahrnuta.

### A. 2.1 Dopad na životní prostředí

Toto kritérium zohledňuje úroveň potenciálních problémů z pohledu průběhu EIA, případně posouzení vlivů na soustavu NATURA a z protestů z pohledu dopadů na životní prostředí.

### Indexy – Proveditelnost

Index kritéria 2.1	Označení / Základní body
Index dopadu na ŽP 2.1.1: Potencionálně nepřekonatelný problém : (PNP) / potenciálně obtížněji překonatelný problém (POPP) / bezproblémový (BP)	PNP = 0 POPP = 5 BP = 10
Zdroj dat	Odborné posouzení zpracovatelů



## A. 2.2 Obtížnost projektu z jiných důvodů

Toto kritérium zohledňuje úroveň potenciálních problémů z jiných důvodů než životní prostředí, například řešení územního plánu, výkupu pozemků, protesty obcí, technická proveditelnost atd.

### Indexy – Obtížnost projektu z jiných důvodů

Index kritéria 2.2	Označení
Index obtížnosti 2.2.1: potencionálně nepřekonatelný problém / potenciálně obtížněji překonatelný problém / bezproblémový	PNP = 0 POPP = 5 BP = 10
Zdroj dat	Odborné posouzení zpracovatelů na základě podkladů ŘSD

## B Silniční MKA

### B. 1 Atraktivita

#### B. 1.1 Podkategorie silnice

Význam projektu v rámci ČR je dán významem silnice v silniční a dálniční síti ČR. Opatření na silnicích jednotlivých podkategorií se budou poměrně významně lišit.

### Index – Evropský význam

Index 1.1.1: Evropský význam	Základní body
Podkategorie 1 – silnice středoevropského významu	+25
Podkategorie 2 – silnice celostátního významu	+15
Podkategorie 3 – silnice regionálního významu	0
Zdroj dat	Rozdělení sítě silnic I. třídy zpracovateli

Ostatní kritéria jsou shodná s kritérii dálničními.

## C Železniční MKA

### C. 1 Atraktivita

#### C. 1.1 Evropský význam

Stejně jako pro dálniční MKA.

#### C. 1.2 Význam pro dostupnost a změnu dělby přepravní práce

Primárním důvodem výstavby nové železniční infrastruktury je zlepšit dostupnost konkrétního území. Hlavním přínosem zlepšení dostupnosti je:

- úspora nákladů uživatelů infrastruktury

- generování nových socioekonomických činností prostřednictvím snížených cestovních nákladů do, z a přes oblasti.

V případě železnic je hlavní prioritou české i evropské Dopravní politiky a Strategie udržitelného rozvoje přesun přepravních proudů na železniční dopravu z důvodu snížení negativních dopadů dopravy. Ideálním přístupem při hodnocení komplexního přínosu dostupnosti území je posouzení následujících bodů:

- dopad projektu na časové a provozní náklady uživatelů a externality dopravního systému prostřednictvím multimodální analýzy budoucích přepravních vztahů
- ekonomický dopad zvýšené dostupnosti při zvýšené mobilitě a s tím spojené zvýšení HDP, zaměstnanosti a jiných společenských činností

Tyto analýzy nejsou v ČR v současnosti k dispozici, a proto bylo v rámci této MKA zvoleno následující měřítko přínosu dostupnosti:

- indikátor významu územního spojení ve smyslu kategorizace urbanizačních os a oblastí spojených s projektem, které jsou navrženy ve Plánu územního rozvoje a v Strategii regionálního rozvoje

### C. 1.3 Význam územního spojení

#### Indexy – Význam územního spojení

Index 1.2.1 Význam územního spojení	Typ 1-3 Modernizace TEN-T + , Hlavní uzly Samostatná elektrizace	Typ 4 Aglomerační/ městské projekty
1. Propojení sousedních urbanizačních oblastí (dále UO) mezinárodního významu	+1-4	
2. Propojení dle bodu 1 nebo propojení UO národního významu s jeho spádovým UO mezinárodního významu <sup>24</sup>	+1-4	
3. Propojení dle bodu 2 nebo napojení UO nadregionálního významu	+1-4	
4. První napojení UO národního nebo mezinárodního významu na kvalitní a kapacitní síť	+1-3	
5. Úsek pro kapacitní příměstskou dopravu UO mezinárodního významu	+1-3	+1-8
6. Úsek pro kapacitní příměstskou dopravu UO mezinárodního / národního významu	+1-3	+1-7
7. Úsek pro kapacitní příměstskou dopravu UO mezinárodního / národního významu / nadregionálního významu	+1-3	+1-7

<sup>24</sup> Spádovým UO mezinárodního významu je pro UO v Čechách pražská UO, na Moravě s výjimkou Moravskoslezského kraje brněnská UO a pro UO z Moravskoslezského kraje UO ostravská.

8. Pátevní propojení dvou měst nad 40 tis. ob. do cca 50 km	+1-3	+1-4
9. Úsek propojující rekreační oblast národního významu s ÚO mezinárodního významu v ČR i zahraničí	+1-3	+1-4
10. Úsek je významný pro zaměstnavatele / zdroj nákladní dopravy velkého významu	+1-10	+1-10
Zdroj dat : Obrázky 1,2,3, posouzení zpracovatelů		

### C. 1.4 Technická naléhavost

V případě české železniční sítě, ve které většina projektů modernizace nejen zvyšuje parametry trati, ale zároveň řeší degradovaný stav a zastaralost infrastruktury. Proto je potřeba brát v úvahu technickou naléhavost projektu (vzhledem však k jeho potřebnosti) při stanovení priorit z důvodu bezpečnosti, spolehlivosti a provozní nákladovosti.

#### Indexy – Technická naléhavost – železnice

Index 1.3.1: Technická naléhavost <sup>25</sup> (z pohledu technického stavu, zastaralost současného úseku)	Typ 1 modernizace TEN-T +	Typ 2 Hlavní uzly	Typ 3 Samostatná elektrizace hlavní sítě	Typ 4 Aglomerační/městské projekty
bezpečnost spolehlivost provozní nákladovost	0-10 0-15 0-15	0-10 0-15 0-15	hodnotí se jen když jde o modernizaci	0-10 0-15 0-15
Zdroj dat			Posouzení SŽDC, zpracovatelů	

### C. 1.5 Naléhavost v kontextu udržitelného rozvoje dopravní sítě

V případě železnic je hlavní prioritou české i evropské Dopravní politiky, Strategie udržitelného rozvoje přesunout přepravní proudy na železniční dopravu z důvodu snížení negativních dopadů dopravy (externality). Kvalitní železniční spojení je obzvláště důležité tam kde:

- je velmi kvalitní silniční alternativa (zejména rychlostní)
- železnice mohou řešit naléhavé problémy silniční dopravy např. na radiálních cestách do města.

Proto jsou hodnoceny tyto faktory zvláště v rámci tohoto kritéria.

<sup>25</sup> Původní návrhy SŽDC byly mírně upraveny jen v určitých případech, kdy se usoudilo, že nebyl správně odhadnut význam tahu. U bezpečnosti je důležitý stav zabezpečovací zařízení, jednokolejnost a další bezpečnostní záležitosti. U stupnice spolehlivostní je důležitý vliv na spolehlivost provozu (jednokolejky, velké rozdíly v rychlostech, míchání druhů dopravy – tj. dle požadavku Dopravní politiky – schopnost zajistit pravidelný provoz. Stupnice nákladovostní zohledňuje nákladnost provozování infrastruktury (např. zaměstnanci), samotného provozu (např. časté zastavování z důvodů dopravních), druh trakce a další.

### Indexy – Naléhavost v kontextu udržitelného rozvoje dopravní sítě

Indexy kritéria 1.4	Max. 40 bodů
Index 1.4.1 rozvoj silniční sítě v paralelní trase	předběhla již „paralelní“ silniční infrastruktura po technické stránce železnici (tj. existuje již dálnice nebo obdobná komunikace), nebo to v průběhu hodnoceného období nastane a do jaké míry je to konkurenční hrozba pro stávající železniční dopravu? 0–20
Index 1.4.2 potenciál řešit problémy silniční dopravy	je železniční doprava, zejména osobní, schopna přispět ke snížení kongescí na silnicích, nebo zda je těžko řešitelný problém v rozvoji silniční sítě (např. ve Zlínském kraji Otrokovice – Zlín nebo Liberec – Tanvald)? 0–20
Zdroj dat	Posouzení zpracovatelů

### C. 1.6 Vyrovnaný rozvoj regionů

Stejně jako pro silniční MKA.

### C. 1.7 Snížení dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví

Dopravní politika ČR a EU, priority fondů EU, Strategie udržitelného rozvoje i Národní rozvojový plán kladou velký důraz na snížení dopadu dopravy na ŽP. Výstavba dálnic a rychlostních silnic i železnic je důležitým elementem v strategii řešení problémů ŽP, zejména při řešení hlukových problémů i snížení významu emisních problémů.

Bohužel dostupná a zpracovatelná data o potenciální dopad konkrétních projektů jsou na velmi nízké úrovni a je možné posoudit dopad pouze velmi obecně. V případě železnic z pohledu dopadu na ŽP je velmi podstatné, jestli projekt řeší elektrizaci trati nebo ne, a proto v indexech tuto vlastnost rozlišujeme.

### Index – Snížení dopadu na ŽP a veřejné zdraví – železnice

Indexy kritéria 1.6	Základní body
Index dopadu na ŽP 1.6.1: Positivní vliv z pohledu odstraněných nadlimitních hlukových hodnot (přímý vliv projektu)	Podle významu urbanizační oblasti / hlavních obydlých center, kterými úsek prochází 0–10
Index dopadu na ŽP 1.6.2: Positivní vliv z pohledu dopadu emisí, znečištění (přímý vliv projektu)	Podle významu urbanizační oblasti / hlavních obydlých center, kterými úsek prochází 0–10 s elektrizací: = zvýšení hodnoty na 3násobek
Zdroj dat	posouzení zpracovatelů

### C. 1.8 Jednotková nákladovost

V případě železničních projektů nelze z důvodu nedostatku finančně vyčíslitelných přínosů vždy přímo porovnat přínosy ve vztahu k nákladům realizovaného opatření.

Z tohoto důvodu je přidáno kritérium, které vyjadřuje náklady projektu na km řešené trasy. Projekty s nižší jednotkovou nákladovostí jsou potom lépe ohodnoceny.

#### Indexy: Jednotkové náklady staveb

Index kritéria 1.7	Základní body
Index jednotkových nákladů staveb 1.7.1: 1 délka stavby (km) / investiční náklady (mil. Kč)	0 – 40 (nejlevnější)
Zdroj dat	SŽDC

## C. 2 Proveditelnost

Stejně jako pro silniční MKA s využitím podkladů SŽDC.

### D Váhy kritérií atraktivity MKA a jejich zdůvodnění

Váhy konkrétních kritérií v rámci dvou MKA byly stanoveny na základě rozboru důležitosti těchto kritérií v rámci následujících faktorů:

- status kritéria jako argument pro rozvoj dopravní infrastruktury  
hlavní smysl tohoto faktoru je zajistit dominanci aktivních důvodů investičního záměru a cílem podpořit mobilitu a dostupnost konkrétních území
- obvyklý význam faktoru v rámci CBA (analýza nákladů a výnosů)  
tento faktor je použit k posílení významu kritérií, které obvykle figurují dominantně v rozboru nákladů a přínosů projektů (např. u stavby dálnic, časové úspory bývají dominantní)
- konkrétní priority Fondu soudržnosti (FS)  
jako jeden z hlavních zdrojů financování projektů v rámci MKA tento faktor zohledňuje priority Evropské unie při utrácení tohoto fondu (např. evropský význam je hlavní faktor z pohledu FS, ale jiné faktory jako dopad na ŽP a bezpečnost jsou také silně zastoupeny)
- priority dopravních politik a dalších sektorových politik a strategií (např. PÚR, SUR, NPR)  
kvalitní plán rozvoje dopravní infrastruktury musí brát v úvahu hlavní priority různých politik a strategií, proto tento faktor maximálně zohledňuje kritéria, která jsou maximálně v souladu se všemi těmito politikami a strategiemi
- komplexnost, kvalita a úroveň kvantifikací dat pro daná kritéria  
z důvodu velkého rozpětí v kvalitě dostupných podkladů k hodnocení projektů se úroveň dat značně liší. Ideální data jsou taková, která jsou k dispozici komplexně pro všechny projekty, jsou maximálně důvěryhodná a přesná, a jsou kvantitativně vyčíslená. Pokud jsou data nedostatečná, kritérium má sníženou váhu.

V rozboru vah konkrétních kritérií jsou faktorům připsané následující váhy:

#### Váhy faktorů

Faktor	Váha	
1	primární důvod výstavby	20
2	běžný význam faktoru v rámci CBA	10
3	priorita Fondu soudržnosti	5



4	priorita politik a strategií	5
5	komplexnost, kvalita a úroveň kvantifikací dat	10

### D. 1 Váhy kritérií atraktivity MKA dálnic a silnic

Výsledek rozboru je pro dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy následující (je výsledkem společné práce zpracovatelů)

#### Váhy kritérií atraktivity MKA dálnic a silnic

Dálniční projekty Faktor – Dálnice	faktory určení vah kritérií MKA						celkem	váha z 280
	1 primární / sekundární důvod výstavby	2 běžný význam faktoru v rámci CBA	3 priorita FS	4 priorita politik a strategií	5 komplexnost, kvalita a kvantitativnost dat			
<b>Max</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>50</b>		
1.1 Evropský význam (ev.podkategorie silnice)	4	2	5	5	6	22	35	
1.2 Zlepšení dostupnosti, úspory času a územní význam	20	10	3	3	9	45	72	
1.3 Zvýšení kvality provozu	6	6	3	3	9	27	43	
1.4 Snížení nehodovosti	4	4	3	5	6	22	35	
1.5 Vyrovnaný rozvoj regionů	4	2	3	3	6	18	29	
1.6 Snížení dopadu na ŽP a veřejné zdraví	2	2	3	5	1	13	21	
1.7 Jednotková nákladovost	2	10	2	4	10	28	45	
<b>Celkem</b>						<b>175</b>	<b>280</b>	

## D. 2 Váhy kritérií atraktivity MKA železniční dopravy

Výsledek rozboru pro železniční dopravu je následující.

### Váhy kritérií atraktivity MKA železniční dopravy

Železniční projekty – alternativa s jednotkovými náklady	Faktory určení vah kritérií MKA						
	1	2	3	4	5	Celkem	váha z 281
Faktor – Železnice	primární/ sekundární důvod	běžný význam faktoru v rámci CBA	priorita FS	priority politik a strategií	komplexnost, kvalita a kvantitativnost dat		
Max	20	10	5	5	10	50	
1.1 Evropský význam	4	2	5	5	6	22	34
1.2 Význam pro dostupnost a změnu dělby přepravní práce	20	10	5	5	6	46	72
1.3 Technická naléhavost	6	6	3	3	6	24	38
1.4 Naléhavost v kontextu udržitelného rozvoje dopravní sítě	15	6	3	3	6	33	52
1.5 Vyrovnaný rozvoj regionů	4	2	3	2	6	17	27
1.6 Snížení dopadu na ŽP a veřejné zdraví	2	2	3	1	1	9	14
1.7 Jednotková nákladovost	2	10	2	4	10	28	44
Celkem						179	281

**Příloha 4 Prioritizace projektů dle MKA  
Dálnice a rychlostní silnice**

Pořadí	Tah	Projekt	Celkem bodů- atraktivita	Stupeň přípravy projektu <sup>26</sup>	Náklady celkem mil. Kč	Náklady zbývající od roku 2010	Vazba na rozvojové oblasti <sup>27</sup>	Vazba na opatření <sup>28</sup>
1	R6	Praha – Pavlov	169,52	1	3 885,4	0,0	1,12	8,9
2	D3	Nová Hospoda – Chotoviny	161,11	1	1 135,6	163,8	1,10	8,9
3	D1	Mořice – Hulín (kříž. S R49 a R55)	126,68	1	6 116,3	262,2	3,8	8,9
4	D47	Lipník n. B. – Běloutín	122,73	1	9 386,1	0,0	8,2	8,9
5	D11	Sedlice – Hradec Králové	177,80	2	5 494,5	1 448,5	1,4	8,9
6	R1	D1 – Vestec	170,23	2	8 495,4	2 428,4	1	8,34
7	R1	Vestec – Lahovice	168,64	2	9 968,5	1 898,1	1	8,34
8	R1	Lahovice – Slivenec	165,23	2	13 037,1	2 358,4	1	8,34
9	R35	Sedlice – Opatovice	151,43	2	3 610,5	1 788,1	4	8,9
10	R49	Hulín – Fryšták	148,14	2	9 276,2	8 809,3	9,8,3	9
11	D47	Běloutín – Ostrava, Rudná	143,18	2	25 354,3	1 061,0	8,2	8,9
12	D1	Hulín – Přerov	133,87	2	13 498,0	9 113,2	3, 8	8
13	D8	Lovosice – Řehlovice	133,00	2	16 256,0	12 670,2	1,6	8,9
14	D3	Tábor – Bošilec	128,41	2	15 265,0	11 192,2	1,10	8,9
15	R6	K. Vary západ – Kamenný dvůr	124,43	2	11 672,8	5 328,7	12	8,9
16	D47	Bohumín – státní hranice	100,96	2	3 946,7	1 824,3	2	8,42
17	R55	Hulín – Otrokovice (obchvat sever)	100,71	2	4 573,1	2 555,3	9,8,3	8,9
18	R48	Rychaltice - Frýdek-Místek (zač. obchvatu)	150,16	3	3 706,1	2 858,6	8,2	8,9
19	R48	MÚK Nošovice	178,98	4	377,5	366,0	2	42
20	R48	Nový Jičín (křížení s I/57) – Rychaltice	174,62	4	4 502,2	4 437,3	8,2	8,9
21	R48	Frýdek-Místek obchvat	174,10	4	4 478,1	4 241,0	2	8,9,34
22	R1	Běchovice – kříž. s D1	166,66	4	10 801,4	10 660,4	1	8,34

<sup>26</sup> 1 – dokončeno v roce 2009, 2 – ostatní rozestavěné, 3 – připraveno k zahájení v roce 2009, 4 – připraveno zahájit po roce 2009, 5 – připravuje se, 6 – nepřípraveno

<sup>27</sup> Vazba na rozvojové oblasti uvedené v kapitole 3. 3.

<sup>28</sup> Vazba na opatření nedefinované k základním službám v příloze č. 2; Opatření č. 30 se týká všech silničních projektů, pokud by došlo zprovozněním příslušných úseků k překročení limitů; Opatření č. 34 se týká všech projektů na silnicích I. třídy a většiny dálnic a rychlostních silnic, neboť jejich výstavbou dojde ke zklidnění dopravy v obcích na původní trase.

23	R48	Běloutín – Nový Jičín (křížení s I/57)	163,99	4	3 008,0	2 941,1	2,8	8,9
24	D11	Smiřice – Jaroměř	157,78	4	2 717,8	2 658,8	4	8
25	R55	Otrokovice (obchvat jih – po Napajedla)	140,27	4	1 171,0	1 130,2	9	8
26	D1	Přerov – Lipník n. Bečvou	131,29	4	7 459,2	7 055,5	8,2	8,9
27	D11	Hradec Králové – Smiřice	120,82	4	8 064,0	7 735,9	4	8
28	R6	Nové Strašecí – Bošov	97,44	4	20 797,8	20 618,0	1,12	8,9
29	R56	kříž. s I/48 – kříž. s R48	88,22	4	1 274,1	1 214,2	2	39
30	R1	Suchdol – Březiněves	165,59	5	10 714,9	10 528,1	1	8,34
31	D3	Praha – Nová Hospoda	156,48	5	27 355,0	27 303,6	1	8,9
32	R1	Ruzyně – Suchdol	155,06	5	17 862,9	17 686,5	1	8,34
33	R55	Napajedla – Uh. Hradiště (po kříž. s I/50)	141,52	5	5 661,5	5 585,1	9	8
34	R35	Úlibice – kříž. s D11	139,39	5	1 362,2	1 352,0	4	8,9
35	R1	Březiněves – Satalice	132,91	5	16 675,4	16 622,2	1	8,34
36	D3	Bošilec – Třebonín	132,56	5	20 846,3	20 687,3	10	8,9
37	R55	Vsisko – Přerov	124,60	5	2 618,0	2 601,7	8	8,9
38	D1	Kývalka – Černovická terasa (rozšíření)	110,04	5	9 640,3	9 448,2	3	8,34
39	R6	Bošov – Karlovy Vary východ	109,48	5	8 050,6	7 960,3	1,12	8,9
40	R43	Troubsko (kříž. S D1) – Kuřim	109,12	5	10 111,0	10 095,7	3	8,34
41	R49	Fryšták – Zádveřice	108,31	5	7 138,6	7 138,6	9	8
42	R52	Pohořelice – Mikulov, státní hranice	106,10	5	10 000,0	9 816,5	3	8,42
43	R55	Uh. Hradiště (od kříž. s I/50) – Hodonín jih (I/51)	104,03	5	4 310,3	4 204,4	9	8
44	R3	Třebonín – státní hranice	94,59	5	11 988,0	11 924,6	10	8,42
45	R55	Hodonín jih – D2	91,41	5	3 559,7	3 556,5	9	8
46	R35	Opatovice Zámorsk	152,01	6	2 419,0	2 419,0	4,8	8,9
47	R43	Kuřim – Sebranice	148,20	6	4 165,0	4 165,0	3,4	8
48	R35	Zámorsk - kříž.s R43 – Mohelnice (J)	133,40	6	21 000,0	21 000,0	4,8	8,9
49	R43	Sebranice – Mor. Třebová (kříž. s R35)	124,97	6	6 690,0	6 690,0	3,4	8,9
50	R35	Turnov – Úlibice	114,56	6	5 680,0	5 680,0	4,7	8,9
51	R35	Křelov – Slavonín	108,77	6	3 123,8	1 829,4	8	8,34
52	R6	Cheb (obchvat konec) – Bříza – hranice	101,29	6	1 350,0	1 350,0	12	8,34,42
53	R11	Jaroměř – Trutnov	96,90	6	11 255,0	11 228,5	4	8
54	R49	Zádveřice – státní hranice	94,57	6	13 116,4	13 116,4	9	42
55	R43	Troubsko (D1) – Modřice (R52) – Chrlice (D2)	92,89	6	12 500,0	12 500,0	3	8,34
56	R11	Trutnov – státní hranice	66,27	6	15 265,0	15 242,4	4	8,42

## Silnice I. třídy

Pořadí <sup>29</sup>	Tah	Projekt	Celkem bodů- atraktivita	Stupeň přípravy projektu <sup>30</sup>	Náklady celkem mil. Kč	Náklady zbývající od roku 2010	Vazba na rozvojové oblasti <sup>31</sup>	Vazba na opatření <sup>32</sup>
1	I/11	Jablunkov obchvat	179,03	1	935,6	0,0	2	34
2	I/57	Semetín – Bystřička I. stavba	112,54	1	1 530,1	83,3	2	34
3	I/47	Severní spoj I. stavba	63,68	1	1 093,5	2,0	2	34
4	I/11	Hrádek – průtah (SŽDC)	155,89	2	1 054,6	845,0	2	34
5	I/42	Brno VMO MÚK Dobrovského Svitavská radiála	150,14	2	1 527,0	1 176,9	3	30
6	I/38	Kolín obchvat	149,38	2	2 695,2	1 255,1	1	34
7	I/56	Ostrava - Prodloužená Místecká II.stavba	149,04	2	940,4	510,5	2	31
8	I/56	Ostrava - Prodloužená Místecká I.stavba	147,22	2	2 382,0	1 787,3	2	31
9	I/11	I/11 a I/56 propojení spojka S1 v Opavě	146,29	2	896,9	93,8	2	34
10	I/42	Brno VMO Dobrovského B	146,23	2	9 060,1	4 258,1	3	34
11	I/38	Nymburk přeložka II. a III. stavba	139,97	2	1 368,4	702,4	1	34
12	I/38	Moravské Budějovice obchvat	122,19	2	1 354,2	508,8	11	34
13	I/13	Děčín most ev.č. 13-085 Pravobřežní estakáda	117,98	2	596,2	16,4	6	31
14	I/9	Líbeznice obchvat	117,42	2	732,1	366,0	1	34
15	I/21	Nová Hospoda – Kočov přeložka	116,59	2	893,2	453,0	5,12	34
16	I/57	Hladké Životice – obchvat	108,45	2	992,5	106,0	2	34
17	I/13	Stráž n.N. - Krásná Studánka	97,58	2	980,0	388,0	7	34
18	R7	MÚK Bitozveves – Chomutov	94,52	2	8 311,5	6 957,0	6	34
19	R7	Slaný – Louny (začátek obchvatu)	87,94	2	9 346,1	8 616,5	1,6	34

<sup>29</sup> Projekty v pořadí na 74.až 77. místě není možno spolufinancovat z OPD, neboť prostředky z ERDF není možné použít pro region soudržnosti NUTS II. Praha.

<sup>30</sup> 1 – dokončeno v roce 2009, 2 – ostatní rozestavěné, 3 – připraveno k zahájení v roce 2009, 4 – připraveno zahájit po roce 2009, 5 – připravuje se, 6 – nepřipraveno

<sup>31</sup> Vazba na rozvojové oblasti uvedené v kapitole 3. 3.

<sup>32</sup> Vazba na opatření nedefinované k základním službám v příloze č. 2; Opatření č. 30 se týká všech silničních projektů, pokud by došlo zprovozněním příslušných úseků k překročení limitů; Opatření č. 34 se týká všech projektů na silnicích I. třídy a většiny dálnic a rychlostních silnic, neboť jejich výstavbou dojde ke zklidnění dopravy v obcích na původní trase.



20	I/34	Česká Bělá obchvat	85,85	2	553,0	167,7	11	34
21	I/27	Třemošná – přeložka	85,03	2	1 094,8	424,1	5	34
22	I/27	Plzeň Tyršův Sad – Sukova 2. stavba	76,23	2	988,0	205,0	5	34
23	R4	kříž. s I/19 – Nová Hospoda	66,13	2	6 908,9	4 702,2	1,10	34
24	I/11	Ostrava Prodloužená Rudná	152,15	3	3 676,5	3 348,1	2	31,34
25	I/58	Příbor obchvat	146,70	3	1 530,3	1 010,3	2	34
26	I/11	Mokré Lazce – hranice okresů Opava Ostrava	123,67	3	5 151,6	4 058,1	2	34
27	I/37	Hrobice – Ohrazenice	116,51	3	898,8	827,1	4	34
28	I/35	Valašské Meziříčí – Lešná 2.etapa	115,70	3	816,3	657,4	8	34
29	I/35	Valašské Meziříčí – Lešná 3.etapa	112,13	3	974,4	816,0	8	34
30	I/37	Březhrad – Opatovice	96,53	3	1 798,0	1 728,3	4	34
31	R4	Příbram (Skalka) – Milín	93,97	3	1 875,1	1 816,9	1,10	34
32	I/34	propojení DO České Budějovice	93,67	3	895,8	559,7	10	34
33	I/44	Vlachov – Rájec	89,88	3	1 273,4	1 140,1	8	34
34	I/51	Hodonín obchvat	74,59	3	1 488,0	1 411,1	9	34
35	I/49	Malenovice – Otrokovice okres Zlín	169,63	4	936,2	892,8	9	34
36	I/11	Oldřichovice – Bystřice	162,14	4	2 952,7	2 922,8	2	34
37	I/11	Třanovice – Nebory	161,41	4	2 922,9	2 892,8	2	34
38	I/11	Nebory – Oldřichovice	160,12	4	2 367,1	2 341,2	2	34
39	I/42	Brno VMO Tomkovo náměstí	150,98	4	1 336,1	1 313,5	3	31,34
40	I/11	Opava severní obchvat východní část	145,38	4	996,8	941,2	2	34
41	I/57	Semetín – Bystřička 2.stavba	142,25	4	909,7	889,5	2	34
42	R7	Louny (zač. obchvatu) – MÚK Bitozeves	131,99	4	3 645,9	3 595,0	1,6	34
43	I/20	I/20 a II/231 Plzeň Plaská – Na Roudné – Chrástecká	119,83	4	964,5	943,0	5	31,34
44	I/37	Chrudim obchvat úsek kříž. I/17 – Slatiňany	114,16	4	439,6	423,5	5	34
45	I/37	Chrudim obchvat úsek Medlešice – I/17	100,46	4	1 782,5	1 677,2	4	34
46	I/16	Slaný – Velvary	99,54	4	2 833,9	2 773,4	1	34
47	I/38	Havlíčkův Brod JV obchvat	97,02	4	2 240,0	2 215,9	11	34
48	I/57	Krnov SV obchvat	93,49	4	1 980,1	1 937,7	2	34
49	I/16	Nová Paka – obchvat	92,00	4	1 484,6	1 470,3	4	34
50	I/37	Pardubice – Trojice	90,69	4	789,4	777,0	4	31,34
51	R4	Milín - kříž. s I/19	78,00	4	3 721,5	3 671,8	1,10	34
52	I/36	Pardubice Trnová – Fáblovka – Dubina	149,11	5	823,0	814,7	4	31,34
53	I/13	Kladrubská spojka	141,38	5	2 683,0	2 664,1	6	34

54	I/50	Bučovice přeložka	133,25	5	1 195,3	1 185,3	9	34
55	I/27	Most – Litvínov	131,37	5	1 758,9	1 751,0	6	34
56	I/9	I/9, I/16 Mělník obchvat 2. stavba	130,16	5	227,6	224,7	1	34
57	I/38	Luštěnice – Újezd	129,26	5	1 303,2	1 302,1	1	34
58	I/9	I/9, I/16 Mělník obchvat 3. stavba	128,84	5	309,1	306,7	1	34
59	I/43	Letovice – Rozhraní	123,77	5	613,2	589,9	3	34
60	I/36	Sezemice obchvat	122,61	5	673,6	668,8	4	34
61	I/27	Žiželice obchvat a přemostění	120,50	5	766,5	751,5	6	34
62	I/12	R1 – Úvaly	120,47	5	5 588,1	5 570,4	1	34
63	I/38	Církvice obchvat	115,23	5	674,9	669,3	1	34
64	I/35	Lešná – Palačov	111,75	5	4 239,0	4 221,3	8	34
65	I/33	Náchod – obchvat	103,97	5	1 666,7	1 641,2	4	34
66	I/21	Trstěnice – Drmoul	101,78	5	1 043,2	1 029,3	5,12	34
67	I/27	Šlovice – Přeštice přeložka	91,79	5	1 488,1	1 476,0	5	34
68	I/18	Příbram – Jihovýchodní obchvat	84,92	5	1 021,8	1 010,2	1	34
69	I/4	Vimperk – Solná Lhota	82,09	5	713,8	708,6	10	34
70	I/26	obchvat Babylon	81,25	5	707,6	701,0	5	34
71	I/33	Jaroměř – obchvat	145,73	6	1 087,7	1 087,7	4	34
72	I/34	Lišov	80,41	6	772,2	769,9	10	34
73	I/21	MÚK Střížov – Horní Ves	55,60	6	720,9	720,9	12	34
74	I/10	Praha Vysočanská radiála	158,72	2	2 441,8	659,7	1	31,34
75	I/12	Štěrboholská radiála	124,18	2	1 150,0	654,1	1	31,34
76	I/4	MÚK a připojení V. a M. Chuchle soubor staveb	102,26	2	969,7	71,5	1	39, 31,34
77	I/6	Břevnovská radiála	141,58	5	11 924,2	11 924,2	1	31,34

## Železnice sít' TEN-T

Pořadí	Druh akce	Název sdružené akce	Body - Atraktivita	Stupeň přípravy projektu <sup>33</sup>	Náklady celkem mil. Kč	Náklady od r. 2010	Vazba na rozvojové oblasti <sup>34</sup>	Vazba na specifická opatření <sup>35</sup>
1	IV. koridor	Horní Dvořiště – České Budějovice (mimo) úpravy cca 29km úseku	216	1	1 299,2	0,0	10	8,10,12
2	interoperabilita	ETCS Kolín – Břeclav – st.hr. Rakousko	179	1	1 187,0	1 079,6	1,4,3	41
3	uzly	Sokolov – modernizace	140	1	536,0	0,0	12	5
4	elektrizace	Letohrad – Lichkov státní hranice Polsko	53	1	1 607,3	0,0	4	8,12,33
5	IV. koridor	Benešov u Prahy – Praha Hostivař (mimo)	195	2	8 162,4	1 156,7	1	5,8,10,24
6	uzly	Praha Nové spojení	190	2	9 287,6	428,8	1	5,10
7	III. koridor	St. hranice Slovensko – Český Těšín (včetně)	188	2	9 281,0	5 707,9	2	10,12
8	uzly	Úvaly (včetně) – Praha Libeň (včetně)	186	2	7 160,4	4 941,5	1	8,10
9	uzly	Kolín průjezd uzlem	180	2	1 748,2	100,0	1	5,10
10	IV. koridor	Veselí nad Lužnicí (mimo) – Benešov u Prahy (mimo)	172	2	28 445,4	23 793,8	1,10	5,8,10,24
11	nekoridorové tratě	Plzeň (mimo) – Domažlice – st. hranice Německo	167	2	12 475,1	12 262,6	5	43,8
12	III. koridor	Plzeň (mimo) – Cheb (mimo)	167	2	13 554,4	4 043,8	5,12	5,8,10
13	III. koridor	Beroun (mimo) – Rokycany (včetně)	163	2	9 641,2	7 295,4	1,5	5,8,10,24
14	uzly	Břeclav průjezd uzlem	149	2	4 036,3	1 835,5	3	5,10
15	nekoridorové tratě	Č.Velenice - Veselí n/L. – optimalizace 1. stavba	95	2	851,3	455,5	10	8,12,33
16	nekoridorové tratě	České Velenice – České Budějovice + elektrizace	92	2	1 913,3	853,9	10	8,33,12
17	uzly	Přerov průjezd uzlem (i žst. Dluhonice a Dluhonická spojka II. etapa)	178	3	4 108,1	4 108,1	8	5,10
18	uzly	Ústí nad Orlicí průjezd uzlem	136	3	2 041,7	1 967,4	4	5,10
19	interoperabilita	ETCS st.hr. – Dolní Žleb – Praha Libeň – Kolín	185	4	1 045,0	1 045,0	1,6	41

<sup>33</sup> 1 – dokončeno v roce 2009, 2 – ostatní rozestavěné, 3 – připraveno k zahájení v roce 2009, 4 – připraveno zahájit po roce 2009, 5 – připravuje se, 6 – nepřipraveno

<sup>34</sup> Vazba na rozvojové oblasti uvedené v kapitole 3. 3.

<sup>35</sup> Vazba na opatření nadefinované k základním službám v příloze č. 2

20	uzly	uzel Praha nekoridorové	146	4	2 316,6	2 316,6	1	43
21	III. koridor	traťový úsek Beroun – Praha Smíchov (tunelová varianta)	194	5	20 512,8	20 512,8	1	8,10,24
22	III. koridor	Český Těšín (mimo) – Dětmárovice u Karviné (včetně)	193	5	3 168,0	3 167,5	2	5,8,10,12
23	uzly	Brno	190	5	20 410,5	19 817,7	3	5,10
24	uzly	Praha – směr I. koridor	190	5	2 198,2	1 215,5	1	5,10
25	uzly	Praha – směr IV. koridor	190	5	5 351,0	5 351,0	1	5,10
26	uzly	Praha – směr III. koridor	190	5	4 700,0	4 700,0	1	5,10
27	IV. koridor	České Budějovice severní zhlaví (včetně) – Veselí nad Lužnicí (včetně)	180	5	16 572,7	16 403,2	10	5,8,10,24
28	III. koridor	Rokycany (mimo) – Plzeň (mimo)	179	5	9 970,3	9 789,2	5	5,8,10,24
29	uzly	Plzeň průjezd uzlem	174	5	3 276,8	3 133,1	5	5,10
30	uzly	Olomouc průjezd uzlem	159	5	2 999,0	2 999,0	8	5,10
31	uzly	Pardubice průjezd uzlem	156	5	500,0	498,0	4	5,10
32	uzly	Česká Třebová	142	5	1 620,0	1 620,0	4,	5,10
33	uzly	Strakonice	90	5	450,0	443,0	10	5,8
34	nekoridorové tratě	trať Blažovice – Přerov zdvoukolejnění, elektrizace Hulín – Kojetín	194	6	21 500,0	21 500,0	8	43,33,24
35	uzly	Ostrava hlavní nádraží průjezd uzlem	188	6	800,0	25,0	2	5,10
36	IV. koridor	Horní Dvořiště – České Budějovice (mimo) – rychlostní trať	173	6	17 000,0	17 000,0	10	8,10
37	uzly	České Budějovice jižní zhlaví + staniční koleje	169	6	500,0	500,0	10	10
38	uzly	Kralupy nad Vltavou průjezd uzlem	164	6	740,0	740,0	1	5,10
39	III. koridor	Cheb (mimo) – Pomezí nad Ohří, státní hranice Německo	159	6	1 212,8	1 212,8	12	8,10,12, 33
40	I. koridor	Ústí nad Orlicí (mimo) – Brandýs nad Orlicí (včetně)	156	6	1 446,6	1 446,6	4	5,8,10
41	I. koridor	Děčínské tunely	149	6	1 100,0	1 100,0	6	8,10,36
42	uzly	Praha Malešice, modernizace	146	6	1 500,0	1 500,0	1	10
43	I. koridor	Nelahozeveské tunely	144	6	1 212,8	960,0	1	8,10,36
44	IV. koridor	odbočka Rožnov – odbočka na nákladové nádraží České Budějovice 2. kolej	139	6	200,0	200,0	10	10

## Ostatní železniční projekty

Pořadí	Druh akce	Název sdružené akce	Body - Atraktivita	Stupeň přípravy projektu <sup>36</sup>	Náklady celkem mil. Kč	Náklady od r. 2010	Vazba na rozvojové oblasti <sup>37</sup>	Vazba na spracifická opatření <sup>38</sup>
1	regionální projekty	Zdice – Protivín, racionalizace	247	1	450,8	0,0	1,10	40,44
2	uzly	Kroměříž – modernizace žst.	128	2	444,2	33,5	8	5,44
3	elektrizace	úsek Zábřeh na Moravě – Šumperk	83	2	1 635,1	321,5	8	44,33
4	přeshraniční projekty	Dolní Pustevna – Sebnitz	62	2	38,7	0,0	6	12
5	přeshraniční projekty	Slavonice – Fratres	53	2	144,1	0,0	11	12
6	elektrizace	státní hranice Rakousko (Retz) – Znojmo	49	2	1 230,9	199,2	3	12,3
7	elektrizace	Lysá n/L – Milovice	66	3	300,0	146,3	1	44,33
8	aglomerační projekty	Praha – Kladno – Ostrovec včetně letiště	206	4	22 700,0	22 439,2	1	6,44,33
9	regionální projekty	Studénka – Sedlnice – letiště Mošnov	162	4	698,7	686,0	2	44
10	regionální projekty	Kostelec u Jihlavy – Slavonice	70	4	401,5	397,6	11	44,12
11	nekoridorové tratě	Praha Vysočany – Lysá n/L optimalizace	172	5	4 599,0	4 479,8	1	41,44
12	uzly	Mladá Boleslav	147	5	498,0	498,0	1,7	5,44
13	aglomerační projekty	Otrokovice – Zlín zdvoukolejnění + Vizovice – elektrizace	146	5	3 270,0	3 216,8	9	44,33,36
14	aglomerační projekty	Liberec – Tanvald	145	5	750,0	750,0	7	5,44
15	aglomerační projekty	Hradec Králové – Pardubice – Chrudim – Slatiňany	140	5	5 241,0	5 203,2	4	43,44,24
16	nekoridorové tratě	Velký Osek – Hradec Králové vč. Kanínské spojky	130	5	400,0	400,0	4	43,44

<sup>36</sup> 1 – dokončeno v roce 2009, 2 – ostatní rozestavěné, 3 – připraveno k zahájení v roce 2009, 4 – připraveno zahájit po roce 2009, 5 – připravuje se, 6 – nepřipraveno

<sup>37</sup> Vazba na rozvojové oblasti uvedené v kapitole 3. 3.

<sup>38</sup> Vazba na opatření nadefinované k základním službám v příloze č. 2; Opatření č. 30 a 32 se týká všech železničních projektů.



17	elektrizace	Ostrava Kunčice – Frýdek Místek – Český Těšín	126	5	8 959,1	8 779,0	2	44,33
18	aglomerační projekty	Kutná Hora – Kutná Hora město	98	5	712,6	712,6	1	44
19	elektrizace	Brno Horní Heršpice – Okříšky – Jihlava	92	5	5 117,0	5 066,1	3,11	44,33
20	regionální projekty	České Budějovice – Volary, racionalizace	82	5	1 545,0	1 527,2	10	44
21	regionální projekty	Boskovická spojka	72	5	160,0	160,0	3	44
22	elektrizace	Klatovy – Železná Ruda	71	5	945,0	943,1	5	44,33
23	nekoridorové tratě	Mladá Boleslav – Liberec	171	6	19 300,0	19 300,0	7,1	44,43,33,24
24	nekoridorové tratě	Lysá n/L – Mladá Boleslav	167	6	8 750,0	8 750,0	1	44,43,33,24
25	nekoridorové tratě	Praha – Všetaty (s odbočkou k metru Letňany)	158	6	450,0	450,0	1	44,43,33
26	nekoridorové tratě	zkapacitnění Bludov – Hanušovice – Jeseník	110	6	2 900,0	2 900,0	8	44
27	nekoridorové tratě	Všetaty – Mladá Boleslav	100	6	450,0	450,0	1	43,44
28	regionální projekty	Tanvald – Harrachov město / st.hr.	96	6	2 500,0	2 500,0	7	12
29	nekoridorové tratě	traťový úsek Praha Smíchov – Hostivice + elektrizace	94	6	230,0	230,0	1	44,33
30	elektrizace	Liberec – Frýdlant v Č. – Černousy	92	6	1 000,0	1 000,0	7	44,43,33,12
31	aglomerační projekty	Most – Hrob	92	6	300,0	300,0	6	44
32	aglomerační projekty	Opava – Hlučín	89	6	600,0	600,0	2	44
33	elektrizace	Frýdlant n. Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm	81	6	1 000,0	1 000,0	2	44,33
34	regionální projekty	Šumavské elektrické dráhy (Lipno – Černá v Pošumaví a další)	81	6	8 000,0	8 000,0	10	44,33
35	aglomerační projekty	Zbýšovská (Křenovická) spojka	79	6	1 000,0	1 000,0	3	44
36	regionální projekty	Hustopeče u Brna – Rakvice	73	6	350,0	350,0	3	44
37	regionální projekty	Hrušovany u Brna – Židlochovice	72	6	500,0	500,0	3	44

38	regionální projekty	Náchod – Česká Skalice (nová spojovací trať)	71	6	1 000,0	1 000,0	4	44
39	regionální projekty	Bělská spojka (trať Turnov – Trutnov)	69	6	600,0	600,0	7	44
40	elektrizace	Jaroměř – Trutnov hlavní nádraží	61	6	2 200,0	2 200,0	4,7	44,33
41	přeshraniční projekty	Aš – Selb	57	6	60,0	60,0	12	12
42	elektrizace	Znojmo – Okříšky	57	6	2 700,0	2 700,0	11	44,33
43	regionální projekty	Hrob – Moldava	56	6	500,0	500,0	6	44,12
44	přeshraniční projekty	Moldava – Holzhau	55	6	20,0	20,0	6	12
45	přeshraniční projekty	Hevlín – Laa a.d. Thaya	40	6	350,2	0,1	3	12

## Příloha 5 Přehled projektů vnitrozemské vodní dopravy

Pořadí	Název akce	Stupeň přípravy projektu <sup>39</sup>	Náklady celkem mil. Kč	Náklady od r. 2010	Vazba na rozvojové oblasti <sup>40</sup>	Vazba na specifická opatření <sup>41</sup>
1	Kilometráž a značení labské vodní cesty	1	49	17	1,6,4	21, 35
2	Úprava plavební úžiny Chvatěruby	1	352	98	1	21, 35
3	Železniční most Kolín	1	1229	754	1	21, 35
4	Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice Hluboká n.Vlt.	1	880	440	10	21, 35
5	Ústí n.L. – Vaňov, přístavní zeď	1	136	114	6	22, 35
6	Rozšíření systému RIS v rámci projektu IRIS II	1	46	30	-	35
7	Dokončení vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice - Týn nad Vltavou	1	734	700	10	21, 35
8	Dokončení vltavské vodní cesty v úseku Hl.n.Vlt. – VD Hněvkovice	3	550	535	10	21
9	Lodní zdvihadlo Orlík	3	630	620	1,10	18
10	Příst. rekr.plavby na LVVC (6 úvazišť osobní vodní dopravy na dolním Labi)	3	98	98	6	18, 35
11	Přístaviště Spytihněv (Bařův kanál)	3	12	12	9	35
12	Přístaviště Sudoměřice – výklopník (Bařův kanál)	3	11	11	9	35
13	Stupeň Přelouč II	4	2928	2928	4	21, 35
14	Lodní zdvihadlo Slapy	4	2159	2132	1	18, 35
15	Sportovní přístav Bílé Břehy	4	49	19	-	35
16	Prodloužení splavnosti Otrokovice – Rohatec	4	125	117	9	35
17	Stání plavidel Strážnice (Bařův kanál)	4	12	12	9	35
18	Ochranná stání na LVVC	4	190	190	1,6,4	22, 35
19	Plavební stupeň Děčín	5	4189	3849	6	21, 35
20	Přístav Děčín, překladiště Staré Loubí	5	88	88	6	35
21	Plavební komora Bělov	5	182	173	9	35

<sup>39</sup> 1 – rozestavěné, 2 – připravené, 3 – ve stádiu stavebního řízení, 4 – ve stádiu územního řízení, 5 – zpracovaný investiční záměr, 6 - definována koncepce řešení

<sup>40</sup> Vazba na rozvojové oblasti uvedené v kapitole 3. 3.

<sup>41</sup> Vazba na opatření nadefinované k základním službám v příloze č. 2

22	Splavnění Berounky v Radotíně	5	1245	1237	1	21
23	Zabezpečení podj.výšek na Vltavě	6	400	400	1	21, 35
24	Překladiště 7 ks na Vltavě pro nadměrnou přepravu	6	1050	1050	-	35
25	2. plavební komora Brandýs n/L.	6	1036	1028	-	35
26	Přístav Hluboká n/VI.	6	230	230	-	35
27	Mosty Týn n/VI.	6	270	270	-	35
28	Baťův kanál – 4 vývaziště os.lodí	6	15	15	-	35

**Příloha 6 Příjmové skupiny pro jednotlivé scénáře financování v letech 2013/16 – 30**

Příjmová kategorie	A - RESTRIKTIVNÍ VARIANTA	B - MINIMALISTICKÁ VARIANTA	C - ROZVOJOVÁ VARIANTA
<b>Výnosy z použití infrastruktury</b>			
Silniční doprava: časové poplatky	Bude kopírovat míru inflace	Bude kopírovat růst HDP	Bude kopírovat růst HDP + navýšení o 2,5 %
Silniční doprava: výkonové poplatky	Zpoplatněna vozidla nad 3,5 t - bude kopírovat míru inflace	Zpoplatněna vozidla nad 3,5 t - bude kopírovat růst HDP	Zpoplatněna vozidla nad 3,5 t - bude kopírovat růst HDP + navýšení o 2,5 %
Vodní doprava: použití cesty	Žádné příjmy z využití vodních cest	Žádné příjmy z využití vodních cest	Žádné příjmy z využití vodních cest
<b>Rozpočtové (daňové) zdroje</b>			
Silniční daň	Bude kopírovat míru inflace	Bude kopírovat růst HDP	Bude kopírovat růst HDP + navýšení o 2,5 %
Spotřební daň	Výnos poroste v souladu s vývojem HDP, schválený podíl na dopravu bude 9,1%	Výnos poroste v souladu s vývojem HDP, schválený podíl na dopravu bude 20 %	Výnos poroste v souladu s vývojem HDP, schválený podíl na dopravu bude 30 %
Příspěvek ze státního rozpočtu na krytí deficitu	Bude kopírovat míru inflace	Bude kopírovat růst HDP	Bude kopírovat růst HDP + navýšení o 2,5 %
<b>Dotace EU</b>			
Programy zaměřené na dopravu, komunitární programy	Evropské zdroje na 25 % objemu evropských zdrojů čerpaných v letech 2007 – 2013; po roce 2021 nejsou tyto zdroje uvažovány vůbec	Evropské zdroje na 30 % objemu evropských zdrojů čerpaných v letech 2007 - 2013; po roce 2021 nejsou tyto zdroje uvažovány vůbec	Evropské zdroje na 40 % objemu evropských zdrojů čerpaných v letech 2007 - 2013; po roce 2021 nejsou tyto zdroje uvažovány vůbec
<b>Soukromé zdroje</b>			
Soukromé financování, např. PPP projekty	Neuvažuje soukromé zapojení soukromých zdrojů	Postupný náběh od roku 2016 s tím soukromé zdroje tvoří od roku 15 % všech zdrojů; splátky jsou nastaveny na 10% ročně	Postupný náběh od roku 2016 s tím soukromé zdroje tvoří od roku 30 % všech zdrojů; splátky jsou nastaveny na 10 % ročně
<b>Úvěry a další finanční zdroje</b>			
Úvěry od EIB	Žádné dodatečné úvěry od EIB	Úvěry od EIB na 50 % objemu z let 2010 - 2015; splátky jsou nastaveny na 10 % ročně	Úvěry od EIB na 70 % objemu z let 2010 - 2015; splátky jsou nastaveny na 10 % ročně



## Přehled zdrojů pro restriktivní variantu

mld.Kč	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Výnosy z použití infrastruktury</b>																					
- silniční doprava: časové poplatky	2,29	2,28	2,48	2,44	2,54	2,64	2,75	2,86	2,97	3,09	3,21	3,34	3,48	3,62	3,76	3,91	4,07	4,23	4,40	4,58	4,76
- silniční doprava: výkonové poplatky	7,75	7,76	5,47	7,27	7,56	7,86	8,18	8,50	8,84	9,20	9,57	9,95	10,35	10,76	11,19	11,64	12,10	12,59	13,09	13,62	14,16
- vodní cesty	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>součet</b>	<b>10,03</b>	<b>10,04</b>	<b>7,94</b>	<b>9,71</b>	<b>10,10</b>	<b>10,51</b>	<b>10,93</b>	<b>11,36</b>	<b>11,82</b>	<b>12,29</b>	<b>12,78</b>	<b>13,29</b>	<b>13,82</b>	<b>14,38</b>	<b>14,95</b>	<b>15,55</b>	<b>16,17</b>	<b>16,82</b>	<b>17,49</b>	<b>18,19</b>	<b>18,92</b>
<b>Rozpočtové (daňové) zdroje</b>																					
- silniční daň	5,50	5,80	6,20	6,07	6,31	6,56	6,82	7,10	7,38	7,68	7,98	8,30	8,63	8,98	9,34	9,71	10,10	10,51	10,93	11,36	11,82
- spotřební daň	8,10	8,20	8,40	8,97	9,78	10,62	11,49	12,39	13,30	14,26	15,28	16,32	17,43	18,61	19,88	21,25	22,72	24,29	25,97	27,73	29,57
- příspěvek ze SR	12,6	12,2	13,7	13,35	13,88	14,44	15,01	15,61	16,24	16,89	17,56	18,27	19,00	19,76	20,55	21,37	22,22	23,11	24,04	25,00	26,00
- dotace ze státního rozpočtu z emisí st. dluhopisů dle zákona č. 220/2003 Sb.	11,65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>součet</b>	<b>37,85</b>	<b>26,20</b>	<b>28,30</b>	<b>28,39</b>	<b>29,97</b>	<b>31,62</b>	<b>33,33</b>	<b>35,10</b>	<b>36,92</b>	<b>38,83</b>	<b>40,82</b>	<b>42,89</b>	<b>45,06</b>	<b>47,35</b>	<b>49,76</b>	<b>52,33</b>	<b>55,05</b>	<b>57,91</b>	<b>60,93</b>	<b>64,09</b>	<b>67,39</b>
<b>Dotace EU</b>																					
Programy zaměřené na dopravu, komunitární programy, období 2007-2013	35,91	28,80	15,94	13,60	10,80	3,80	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Programy zaměřené na dopravu, období 2014 a dále	NA	NA	NA	NA	1,61	2,68	5,36	5,90	6,43	6,43	6,97	1,34	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>součet</b>	<b>35,91</b>	<b>28,80</b>	<b>15,94</b>	<b>13,60</b>	<b>12,41</b>	<b>6,48</b>	<b>5,36</b>	<b>5,90</b>	<b>6,43</b>	<b>6,43</b>	<b>6,97</b>	<b>1,34</b>	<b>0,80</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Úvěry</b>																					
EIB	12,21	10,80	6,90	5,10	4,00	2,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>součet</b>	<b>12,21</b>	<b>10,80</b>	<b>6,90</b>	<b>5,10</b>	<b>4,00</b>	<b>2,80</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Soukromé zdroje</b>																					
zdroje PPP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>součet</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>celkem (v běžných cenách)</b>	<b>96,00</b>	<b>75,84</b>	<b>59,09</b>	<b>56,80</b>	<b>56,48</b>	<b>51,40</b>	<b>49,62</b>	<b>52,36</b>	<b>55,17</b>	<b>57,55</b>	<b>60,57</b>	<b>57,52</b>	<b>59,69</b>	<b>61,72</b>	<b>64,71</b>	<b>67,88</b>	<b>71,22</b>	<b>74,73</b>	<b>78,42</b>	<b>82,29</b>	<b>86,31</b>
<b>Splátky</b>																					
splátky PPP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
splátky úvěrů *pouze jistina	1,22	2,30	2,99	3,50	3,90	4,18	4,18	4,18	4,18	4,18	2,96	1,88	1,19	0,68	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>součet (v běžných cenách)</b>	<b>1,22</b>	<b>2,30</b>	<b>2,99</b>	<b>3,50</b>	<b>3,90</b>	<b>4,18</b>	<b>4,18</b>	<b>4,18</b>	<b>4,18</b>	<b>4,18</b>	<b>2,96</b>	<b>1,88</b>	<b>1,19</b>	<b>0,68</b>	<b>0,28</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Celkové zdroje na dopravní infrastrukturu</b>	<b>94,78</b>	<b>73,53</b>	<b>56,09</b>	<b>53,30</b>	<b>52,58</b>	<b>47,22</b>	<b>45,43</b>	<b>48,18</b>	<b>50,99</b>	<b>53,37</b>	<b>57,61</b>	<b>55,64</b>	<b>58,50</b>	<b>61,04</b>	<b>64,43</b>	<b>67,88</b>	<b>71,22</b>	<b>74,73</b>	<b>78,42</b>	<b>82,29</b>	<b>86,31</b>
<b>Výdaje na neinfrastrukturní projekty</b>																					
provozní výdaje SFDI	17,60	18,50	19,40	20,40	21,40	22,50	23,40	24,34	25,31	26,32	27,37	28,47	29,61	30,79	32,02	33,31	34,64	36,02	37,46	38,96	40,52
výdaje na drobné projekty mimo MKA	1,70	1,72	1,79	1,86	1,94	2,02	2,10	2,18	2,27	2,36	2,45	2,55	2,65	2,76	2,87	2,98	3,10	3,23	3,36	3,49	3,63
<b>součet (v běžných cenách)</b>	<b>19,30</b>	<b>20,22</b>	<b>21,19</b>	<b>22,26</b>	<b>23,34</b>	<b>24,52</b>	<b>25,50</b>	<b>26,52</b>	<b>27,58</b>	<b>28,68</b>	<b>29,83</b>	<b>31,02</b>	<b>32,26</b>	<b>33,55</b>	<b>34,89</b>	<b>36,29</b>	<b>37,74</b>	<b>39,25</b>	<b>40,82</b>	<b>42,45</b>	<b>44,15</b>
<b>Celkové zdroje na analyzované projekty (v běžných cenách)</b>	<b>75,48</b>	<b>53,31</b>	<b>34,90</b>	<b>31,03</b>	<b>29,24</b>	<b>22,71</b>	<b>19,94</b>	<b>21,67</b>	<b>23,41</b>	<b>24,69</b>	<b>27,79</b>	<b>24,62</b>	<b>26,24</b>	<b>27,49</b>	<b>29,54</b>	<b>31,59</b>	<b>33,48</b>	<b>35,48</b>	<b>37,60</b>	<b>39,83</b>	<b>42,15</b>
<b>Celkové zdroje na analyzované projekty (v cenách roku 2009)</b>	<b>72,93</b>	<b>50,75</b>	<b>31,95</b>	<b>27,31</b>	<b>24,74</b>	<b>18,48</b>	<b>15,60</b>	<b>16,30</b>	<b>16,94</b>	<b>17,17</b>	<b>18,58</b>	<b>15,84</b>	<b>16,23</b>	<b>16,35</b>	<b>16,89</b>	<b>17,36</b>	<b>17,70</b>	<b>18,03</b>	<b>18,37</b>	<b>18,72</b>	<b>19,05</b>

## Přehled zdrojů pro minimalistickou variantu

mln.Kč	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Výnosy z použití infrastruktury</b>																					
- silniční doprava: časové poplatky	2,29	2,28	2,48	2,56	2,79	3,03	3,28	3,54	3,80	4,07	4,36	4,66	4,97	5,31	5,67	6,06	6,48	6,93	7,41	7,91	8,44
- silniční doprava: výkonové poplatky	7,75	7,76	5,47	7,62	8,30	9,02	9,76	10,52	11,29	12,11	12,97	13,86	14,80	15,80	16,87	18,04	19,29	20,62	22,05	23,55	25,11
- vodní cesty	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>součet</b>	<b>10,03</b>	<b>10,04</b>	<b>7,94</b>	<b>10,18</b>	<b>11,09</b>	<b>12,05</b>	<b>13,03</b>	<b>14,06</b>	<b>15,09</b>	<b>16,18</b>	<b>17,33</b>	<b>18,52</b>	<b>19,77</b>	<b>21,11</b>	<b>22,55</b>	<b>24,10</b>	<b>25,77</b>	<b>27,56</b>	<b>29,45</b>	<b>31,46</b>	<b>33,54</b>
<b>Rozpočtové (daňové) zdroje</b>																					
- silniční daň	5,50	5,80	6,20	6,36	6,93	7,52	8,14	8,78	9,42	10,10	10,82	11,57	12,35	13,19	14,08	15,05	16,10	17,21	18,40	19,65	20,95
- spotřební daň	8,10	8,20	8,40	19,72	21,49	23,34	25,25	27,23	29,23	31,35	33,57	35,88	38,31	40,90	43,68	46,70	49,94	53,39	57,07	60,95	64,99
- příspěvek ze SR	12,6	12,2	13,7	13,35	13,88	14,44	15,01	15,61	16,24	16,89	17,56	18,27	19,00	19,76	20,55	21,37	22,22	23,11	24,04	25,00	26,00
- dotace ze státního rozpočtu z emisí st. dluhopisů dle zákona č. 220/2003 Sb.	11,65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>součet</b>	<b>37,85</b>	<b>26,20</b>	<b>28,30</b>	<b>39,43</b>	<b>42,30</b>	<b>45,30</b>	<b>48,41</b>	<b>51,63</b>	<b>54,90</b>	<b>58,34</b>	<b>61,96</b>	<b>65,71</b>	<b>69,66</b>	<b>73,85</b>	<b>78,31</b>	<b>83,12</b>	<b>88,26</b>	<b>93,72</b>	<b>99,50</b>	<b>105,60</b>	<b>111,94</b>
<b>Dotace EU</b>																					
Programy zaměřené na dopravu, komunitární programy, období 2007-2013	35,91	28,80	15,94	13,60	10,80	3,80	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Programy zaměřené na dopravu, období 2014 a dále	NA	NA	NA	NA	1,93	3,22	6,43	7,08	7,72	7,72	8,36	1,61	0,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>součet</b>	<b>35,91</b>	<b>28,80</b>	<b>15,94</b>	<b>13,60</b>	<b>12,73</b>	<b>7,02</b>	<b>6,43</b>	<b>7,08</b>	<b>7,72</b>	<b>7,72</b>	<b>8,36</b>	<b>1,61</b>	<b>0,97</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Úvěry</b>																					
EIB	12,21	10,80	6,90	5,10	4,00	2,80	3,48	3,48	3,48	3,48	3,48	3,48	3,48	3,48	3,48	3,48	3,48	3,48	3,48	3,48	3,48
<b>součet</b>	<b>12,21</b>	<b>10,80</b>	<b>6,90</b>	<b>5,10</b>	<b>4,00</b>	<b>2,80</b>	<b>3,48</b>	<b>3,48</b>	<b>3,48</b>	<b>3,48</b>	<b>3,48</b>	<b>3,48</b>	<b>3,48</b>	<b>3,48</b>	<b>3,48</b>	<b>3,48</b>	<b>3,48</b>	<b>3,48</b>	<b>3,48</b>	<b>3,48</b>	<b>3,48</b>
<b>Soukromé zdroje</b>																					
zdroje PPP	0,00	0,02	0,08	0,27	0,56	0,89	1,89	2,02	2,15	2,27	2,41	2,36	2,49	2,61	2,76	2,93	3,11	3,30	3,51	3,72	3,94
<b>součet</b>	<b>0,00</b>	<b>0,02</b>	<b>0,08</b>	<b>0,27</b>	<b>0,56</b>	<b>0,89</b>	<b>1,89</b>	<b>2,02</b>	<b>2,15</b>	<b>2,27</b>	<b>2,41</b>	<b>2,36</b>	<b>2,49</b>	<b>2,61</b>	<b>2,76</b>	<b>2,93</b>	<b>3,11</b>	<b>3,30</b>	<b>3,51</b>	<b>3,72</b>	<b>3,94</b>
<b>celkem (v běžných cenách)</b>	<b>96,00</b>	<b>75,86</b>	<b>59,16</b>	<b>68,58</b>	<b>70,68</b>	<b>68,05</b>	<b>73,25</b>	<b>78,26</b>	<b>83,34</b>	<b>87,99</b>	<b>93,55</b>	<b>91,68</b>	<b>96,37</b>	<b>101,05</b>	<b>107,10</b>	<b>113,63</b>	<b>120,63</b>	<b>128,06</b>	<b>135,95</b>	<b>144,26</b>	<b>152,91</b>
<b>Splátky</b>																					
splátky PPP	0,01	0,01	0,01	0,03	0,09	0,18	0,37	0,57	0,79	1,01	1,25	1,49	1,73	1,96	2,18	2,39	2,51	2,64	2,77	2,92	3,07
splátky úvěrů *pouze jistina	1,22	2,30	2,99	3,50	3,90	4,18	4,53	4,88	5,23	5,57	4,70	3,97	3,63	3,47	3,42	3,48	3,48	3,48	3,48	3,48	3,48
<b>součet (v běžných cenách)</b>	<b>1,23</b>	<b>2,31</b>	<b>3,00</b>	<b>3,54</b>	<b>3,99</b>	<b>4,36</b>	<b>4,90</b>	<b>5,45</b>	<b>6,01</b>	<b>6,59</b>	<b>5,96</b>	<b>5,46</b>	<b>5,36</b>	<b>5,43</b>	<b>5,60</b>	<b>5,87</b>	<b>5,99</b>	<b>6,12</b>	<b>6,26</b>	<b>6,40</b>	<b>6,56</b>
<b>Celkové zdroje na dopravní infrastrukturu</b>	<b>94,77</b>	<b>73,55</b>	<b>56,16</b>	<b>65,04</b>	<b>66,69</b>	<b>63,69</b>	<b>68,35</b>	<b>72,82</b>	<b>77,33</b>	<b>81,40</b>	<b>87,59</b>	<b>86,22</b>	<b>91,01</b>	<b>95,61</b>	<b>101,50</b>	<b>107,76</b>	<b>114,64</b>	<b>121,93</b>	<b>129,69</b>	<b>137,86</b>	<b>146,36</b>
<b>Výdaje na neinfrastrukturní projekty</b>																					
provozní výdaje SFDI	17,60	18,50	19,40	20,40	21,40	22,50	23,40	24,34	25,31	26,32	27,37	28,47	29,61	30,79	32,02	33,31	34,64	36,02	37,46	38,96	40,52
výdaje na drobné projekty mimo MKA	1,70	1,72	1,79	1,86	1,94	2,02	2,10	2,18	2,27	2,36	2,45	2,55	2,65	2,76	2,87	2,98	3,10	3,23	3,36	3,49	3,63
<b>součet (v běžných cenách)</b>	<b>19,30</b>	<b>20,22</b>	<b>21,19</b>	<b>22,26</b>	<b>23,34</b>	<b>24,52</b>	<b>25,50</b>	<b>26,52</b>	<b>27,58</b>	<b>28,68</b>	<b>29,83</b>	<b>31,02</b>	<b>32,26</b>	<b>33,55</b>	<b>34,89</b>	<b>36,29</b>	<b>37,74</b>	<b>39,25</b>	<b>40,82</b>	<b>42,45</b>	<b>44,15</b>
<b>Celkové zdroje na analyzované projekty (v běžných cenách)</b>	<b>75,47</b>	<b>53,32</b>	<b>34,97</b>	<b>42,78</b>	<b>43,35</b>	<b>39,18</b>	<b>42,86</b>	<b>46,30</b>	<b>49,75</b>	<b>52,72</b>	<b>57,76</b>	<b>55,20</b>	<b>58,75</b>	<b>62,06</b>	<b>66,61</b>	<b>71,47</b>	<b>76,90</b>	<b>82,68</b>	<b>88,87</b>	<b>95,41</b>	<b>102,20</b>
<b>Celkové zdroje na analyzované projekty (v cenách roku 2009)</b>	<b>72,92</b>	<b>50,76</b>	<b>32,01</b>	<b>37,65</b>	<b>36,69</b>	<b>31,88</b>	<b>33,53</b>	<b>34,83</b>	<b>35,99</b>	<b>36,67</b>	<b>38,63</b>	<b>35,50</b>	<b>36,33</b>	<b>36,90</b>	<b>38,08</b>	<b>39,29</b>	<b>40,65</b>	<b>42,02</b>	<b>43,43</b>	<b>44,83</b>	<b>46,18</b>

## Přehled zdrojů pro rozvojovou variantu

mln.Kč	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Výnosy z použití infrastruktury</b>																					
- silniční doprava: časové poplatky	2,29	2,28	2,48	2,62	2,93	3,26	3,62	4,00	4,40	4,84	5,31	5,82	6,37	6,97	7,63	8,36	9,16	10,04	11,00	12,04	13,16
- silniční doprava: výkonové poplatky	7,75	7,76	5,47	7,81	8,72	9,71	10,77	11,90	13,10	14,39	15,80	17,31	18,94	20,73	22,69	24,87	27,26	29,87	32,73	35,83	39,16
- vodní cesty	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>součet</b>	<b>10,03</b>	<b>10,04</b>	<b>7,94</b>	<b>10,43</b>	<b>11,65</b>	<b>12,97</b>	<b>14,39</b>	<b>15,90</b>	<b>17,50</b>	<b>19,23</b>	<b>21,11</b>	<b>23,12</b>	<b>25,31</b>	<b>27,70</b>	<b>30,32</b>	<b>33,22</b>	<b>36,42</b>	<b>39,91</b>	<b>43,72</b>	<b>47,87</b>	<b>52,32</b>
<b>Rozpočtové (daňové) zdroje</b>																					
- silniční daň	5,50	5,80	6,20	6,52	7,28	8,10	8,99	9,93	10,93	12,01	13,19	14,44	15,81	17,30	18,94	20,75	22,75	24,93	27,31	29,90	32,68
- spotřební daň	8,10	8,20	8,40	29,58	32,24	35,01	37,88	40,85	43,85	47,02	50,36	53,81	57,47	61,35	65,53	70,05	74,91	80,09	85,61	91,43	97,49
- příspěvek ze SR	12,6	12,2	13,7	13,99	15,24	16,55	17,91	19,32	20,73	22,23	23,81	25,44	27,17	29,01	30,98	33,12	35,42	37,87	40,47	43,23	46,09
- dotace ze státního rozpočtu z emisí st. dluhopisů dle zákona č. 220/2003 Sb.	11,65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>součet</b>	<b>37,85</b>	<b>26,20</b>	<b>28,30</b>	<b>50,09</b>	<b>54,77</b>	<b>59,67</b>	<b>64,78</b>	<b>70,10</b>	<b>75,52</b>	<b>81,26</b>	<b>87,36</b>	<b>93,70</b>	<b>100,45</b>	<b>107,66</b>	<b>115,45</b>	<b>123,92</b>	<b>133,08</b>	<b>142,88</b>	<b>153,39</b>	<b>164,56</b>	<b>176,26</b>
<b>Dotace EU</b>																					
Programy zaměřené na dopravu, komunitární programy, období 2007-2013	35,91	28,80	15,94	13,60	10,80	3,80	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Programy zaměřené na dopravu, období 2014 a dále	NA	NA	NA	NA	2,57	4,29	8,58	9,44	10,29	10,29	11,15	2,14	1,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>součet</b>	<b>35,91</b>	<b>28,80</b>	<b>15,94</b>	<b>13,60</b>	<b>13,37</b>	<b>8,09</b>	<b>8,58</b>	<b>9,44</b>	<b>10,29</b>	<b>10,29</b>	<b>11,15</b>	<b>2,14</b>	<b>1,29</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Úvěry</b>																					
EIB	12,21	10,80	6,90	5,10	4,00	2,80	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88
<b>součet</b>	<b>12,21</b>	<b>10,80</b>	<b>6,90</b>	<b>5,10</b>	<b>4,00</b>	<b>2,80</b>	<b>4,88</b>	<b>4,88</b>	<b>4,88</b>	<b>4,88</b>	<b>4,88</b>	<b>4,88</b>	<b>4,88</b>	<b>4,88</b>	<b>4,88</b>	<b>4,88</b>	<b>4,88</b>	<b>4,88</b>	<b>4,88</b>	<b>4,88</b>	<b>4,88</b>
<b>Soukromé zdroje</b>																					
zdroje PPP	0,00	0,04	0,16	0,63	1,33	2,21	4,90	5,31	5,73	6,12	6,59	6,56	6,98	7,42	7,98	8,58	9,23	9,94	10,69	11,50	12,36
<b>součet</b>	<b>0,00</b>	<b>0,04</b>	<b>0,16</b>	<b>0,63</b>	<b>1,33</b>	<b>2,21</b>	<b>4,90</b>	<b>5,31</b>	<b>5,73</b>	<b>6,12</b>	<b>6,59</b>	<b>6,56</b>	<b>6,98</b>	<b>7,42</b>	<b>7,98</b>	<b>8,58</b>	<b>9,23</b>	<b>9,94</b>	<b>10,69</b>	<b>11,50</b>	<b>12,36</b>
<b>celkem (v běžných cenách)</b>	<b>96,00</b>	<b>75,88</b>	<b>59,24</b>	<b>79,85</b>	<b>85,12</b>	<b>85,74</b>	<b>97,53</b>	<b>105,63</b>	<b>113,91</b>	<b>121,79</b>	<b>131,09</b>	<b>130,40</b>	<b>138,91</b>	<b>147,67</b>	<b>158,62</b>	<b>170,59</b>	<b>183,61</b>	<b>197,60</b>	<b>212,69</b>	<b>228,81</b>	<b>245,81</b>
<b>Splátky</b>																					
splátky PPP	0,02	0,02	0,02	0,08	0,21	0,43	0,92	1,45	2,03	2,64	3,30	3,95	4,64	5,32	5,98	6,62	7,05	7,51	8,01	8,55	9,12
splátky úvěrů *pouze jistina	1,22	2,30	2,99	3,50		4,18	4,67	5,16	5,64	6,13	5,40	4,81	4,60	4,58	4,67	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88	4,88
<b>součet (v běžných cenách)</b>	<b>1,24</b>	<b>2,32</b>	<b>3,01</b>	<b>3,58</b>	<b>0,21</b>	<b>4,61</b>	<b>5,59</b>	<b>6,61</b>	<b>7,67</b>	<b>8,77</b>	<b>8,70</b>	<b>8,76</b>	<b>9,24</b>	<b>9,90</b>	<b>10,65</b>	<b>11,50</b>	<b>11,93</b>	<b>12,39</b>	<b>12,89</b>	<b>13,43</b>	<b>14,00</b>
<b>Celkové zdroje na dopravní infrastrukturu</b>	<b>94,76</b>	<b>73,56</b>	<b>56,23</b>	<b>76,27</b>	<b>84,91</b>	<b>81,12</b>	<b>91,93</b>	<b>99,02</b>	<b>106,24</b>	<b>113,02</b>	<b>122,39</b>	<b>121,64</b>	<b>129,67</b>	<b>137,77</b>	<b>147,97</b>	<b>159,10</b>	<b>171,68</b>	<b>185,21</b>	<b>199,80</b>	<b>215,38</b>	<b>231,81</b>
<b>Výdaje na neinfrastrukturní projekty</b>																					
provozní výdaje SFDI	17,60	18,50	19,40	20,40	21,40	22,50	23,40	24,34	25,31	26,32	27,37	28,47	29,61	30,79	32,02	33,31	34,64	36,02	37,46	38,96	40,52
výdaje na drobné projekty mimo MKA	1,70	1,72	1,79	1,86	1,94	2,02	2,10	2,18	2,27	2,36	2,45	2,55	2,65	2,76	2,87	2,98	3,10	3,23	3,36	3,49	3,63
<b>součet (v běžných cenách)</b>	<b>19,30</b>	<b>20,22</b>	<b>21,19</b>	<b>22,26</b>	<b>23,34</b>	<b>24,52</b>	<b>25,50</b>	<b>26,52</b>	<b>27,58</b>	<b>28,68</b>	<b>29,83</b>	<b>31,02</b>	<b>32,26</b>	<b>33,55</b>	<b>34,89</b>	<b>36,29</b>	<b>37,74</b>	<b>39,25</b>	<b>40,82</b>	<b>42,45</b>	<b>44,15</b>
<b>Celkové zdroje na analyzované projekty (v běžných cenách)</b>	<b>75,46</b>	<b>53,33</b>	<b>35,04</b>	<b>54,00</b>	<b>61,57</b>	<b>56,61</b>	<b>66,44</b>	<b>72,50</b>	<b>78,66</b>	<b>84,34</b>	<b>92,56</b>	<b>90,62</b>	<b>97,41</b>	<b>104,22</b>	<b>113,08</b>	<b>122,81</b>	<b>133,94</b>	<b>145,96</b>	<b>158,98</b>	<b>172,93</b>	<b>187,66</b>
<b>Celkové zdroje na analyzované projekty (v cenách roku 2009)</b>	<b>72,91</b>	<b>50,77</b>	<b>32,07</b>	<b>47,53</b>	<b>52,11</b>	<b>46,06</b>	<b>51,98</b>	<b>54,54</b>	<b>56,90</b>	<b>58,66</b>	<b>61,91</b>	<b>58,28</b>	<b>60,23</b>	<b>61,96</b>	<b>64,64</b>	<b>67,51</b>	<b>70,79</b>	<b>74,18</b>	<b>77,69</b>	<b>81,26</b>	<b>84,79</b>

Příloha 7 Investiční plán – restriktivní varianta



Prognóza financování projektů dopravní infrastruktury v letech 2010 – 2030

restriktivní varianta

Vstupní parametry:

Meziroční změna výnosů z časových poplatků inflace
Meziroční změna výnosů z výkonových poplatků inflace
Silniční daň inflace
Spotřební daň – podíl pro SFDI 9,1%
Příspěvek ze SR inflace
Podíl dotací z EU na průměru čerpání 2007 – 13 25,0%
Soukromé financování, např. PPP projekty 0,0%
Podíl úvěrů od EIB na průměru čerpání 2010 – 15 0,0%

Metodika sestavení investičního plánu a jeho účel

Model přidělování prostředků jednotlivým projektům vychází z následujících premis:
Pořadí přidělování zdrojů jednotlivým projektům. Bylo použito pořadí projektů dle významnosti stanovené MK analýzou, které rovněž odráží stupně přípravy a realizace projektů – prostředky byly projektům dle disponibility přidělovány postupně v tomto pořadí;

- o Vazby mezi jednotlivými projekty. Pro zjednodušení projekty byly naházeny, stejně jako v MK analýze, jako samostatné úseky a nebyly tedy zohledněny vazby mezi nimi týkající se např. potřeb časové závislosti výstavby apod.;
o Rozdělení celkových nákladů projektů do jednotlivých let. Rozdělení bylo použito na základě dat MK analýzy. Tam kde data nebyla k dispozici, bylo použito lineární rozdělení do jednotlivých let;
o Financování projektů bez odstávek. Prostředky byly projektům přidělovány pouze v případě, kdy bylo umožněno jejich financování v návazné časové radě bez přerušení.

Použitý model obsahuje zjednodušující předpoklady, nemůže postihnout všechny skutečnosti, které ovlivňují pořadí výstavby jednotlivých dopravních infrastrukturálních projektů. Jde např. o

- o Jíž stanovené závazky vyplývající např. z mezinárodních uzavřených dohod apod.;
o Rozdíly v aktuálním stavu přípravy projektů v rámci stanovených kategorií MK analýzy;
o Skutečnosti, které nastanou do budoucna a které ovlivní možnost zahájení jednotlivých staveb jako např. komplikace během uzemňovacího řízení, výkupu pozemků apod.

Prognóza financování je tak třeba vnímat spíše než jako prostředek než pro detailní plánování jednotlivých dopravních staveb, zejména jako prostředek poskytlující:

- o Rámcový přehled pokrytí potřeb ve střednědobém až dlouhodobém horizontu;
o Informaci o dopadu změny celkových zdrojů na aktuální potřeby (porovnáním tří scénářů).

mil. Kč

Summary table showing total available sources, road, railway, and waterway needs from 2010 to 2030. Total available sources reach 19,046 mil. Kč by 2030. Total needs reach 26,383 mil. Kč by 2030.

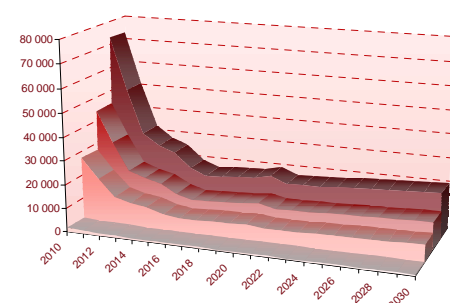
Summary table for 'restriktivní varianta' showing available sources and needs for roads, railways, and waterways from 2010 to 2030.

Summary table for 'restriktivní varianta' showing available sources and needs for roads, railways, and waterways from 2010 to 2030 (continued).

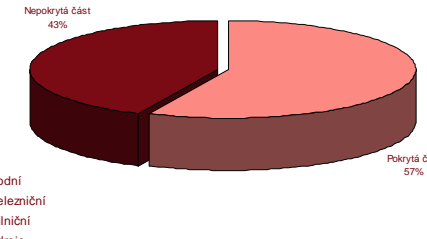
Main project list table with columns for project name, category, start year, duration, and completion year. Includes projects like D1, D2, D3, etc.

Main project list table with columns for project name, category, start year, duration, and completion year (continued).

Vývoj dostupných zdrojů pro financování projektů



Pokrytí plánovaných projektů dostupnými zdroji - restriktivní varianta



Summary table showing the total funding available for projects from 2010 to 2030, broken down by source type.

Main project list table with columns for project name, category, start year, duration, and completion year (continued).



## Příloha 8 Investiční plán – minimalistická varianta

# Prognóza financování projektů dopravní infrastruktury v letech 2010 – 2030

### minimalistická varianta

#### Vstupní parametry:

Meziroční změna výnosů z časových poplatků	HDP
Meziroční změna výnosů z výkonových poplatků	HDP
Silniční daň	HDP
Spotřební daň – podíl pro SFDI	20,0%
Příspěvek ze SR	HDP
Podíl dotací z EU na průměru čerpání 2007 – 13	30,0%
Soukromé financování, např. PPP projekty	15,0%
Podíl úvěrů od EIB na průměru čerpání 2010 – 15	50,0%

mil. Kč

<b>Potřeby financování celkem</b>	<b>853 712</b>	<b>%</b>
<b>silniční v tom:</b>		
Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T	391 101	46%
Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	125 851	15%
<b>železniční v tom:</b>	<b>319 595</b>	<b>37%</b>
Modernizace železniční sítě TEN-T	209 226	25%
Modernizace železniční sítě mimo sítě TEN-T	110 369	13%
<b>vodní</b>	<b>17 165</b>	<b>2%</b>

#### Metodika sestavení investičního plánu a jeho účel

Model přidělování prostředků jednotlivým projektům vychází z následujících premis:

- Podíl přidělování zdrojů jednotlivým projektům. Bylo použito pořadí projektů dle významnosti stanovené MK analýzou, které rovněž odráží stupně připravenosti realizace projektů – prostředky byly projektům dle dostupnosti přidělovány postupně v tomto pořadí;
- Vazby mezi jednotlivými projekty. Pro zjednodušení projekty byly nahrazeny, stejně jako v MK analýze, jako samostatné úseky a nebyly tedy zohledněny vazby mezi nimi týkající se např. potřeby časové závislosti vstupu apod.;
- Rozdělení celkových nákladů projektů do jednotlivých let. Rozdělení bylo použito na základě dat MK analýzy. Tam kde data nebyla k dispozici, bylo použito lineární rozdělení do jednotlivých let;
- Financování projektů bez odstávek. Prostředky byly projektům přiděleny pouze v případech, kdy bylo umožněno jejich financování v návazné časové řadě bez přerušení.

Použitý model obsahuje zjednodušující předpoklady, nemůže postihnout všechny skutečnosti, které ovlivňují pořadí výstavby jednotlivých dopravních infrastrukturálních projektů. Jde např. o

- Již stanovené závazky vyplývající např. z mezinárodních uzavřených dohod apod.;
- Rozdíly v aktuálním stavu přípravy projektů v rámci stanovených kategorií MK analýzy;
- Skutečnosti, které nastanou do budoucna a které ovlivní možnost zahájení jednotlivých staveb jako např. komplikace během územního řízení, výkupu pozemků apod.

Prognóza financování je tak třeba vnímat spíše než jako prostředek než pro detailní plánování jednotlivých dopravních staveb, zejména jako prostředek poskytující:

- Rámcový přehled pokrytí potřeb ve střednědobém až dlouhodobém horizontu;
- Informaci o dopadu změny celkových zdrojů na aktuální potřeby (porovnáním tří scénářů).

mil. Kč

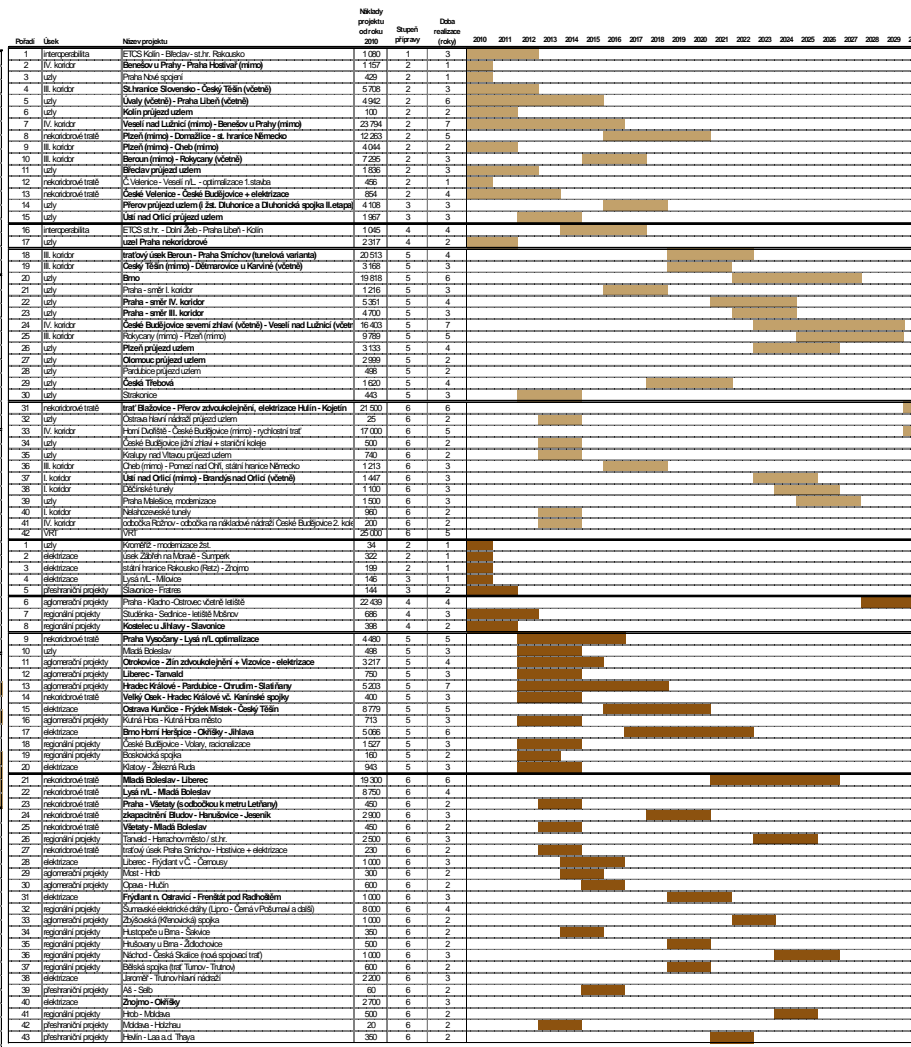
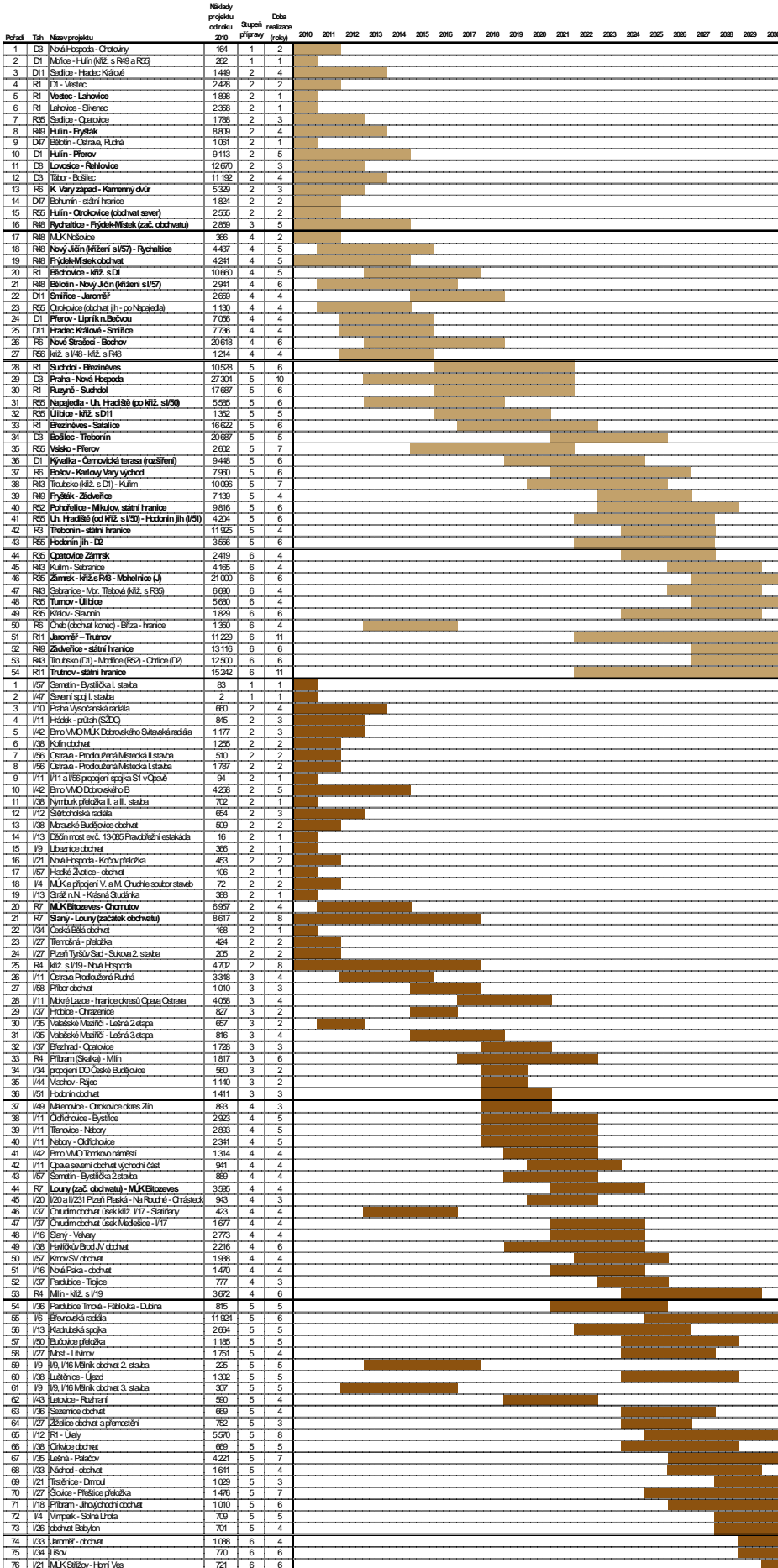
Odvětví dopravy / Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Dostupné zdroje celkem	72 920	50 758	32 010	37 647	36 688	31 877	33 530	34 831	35 989	36 672	38 633	35 497	36 325	36 900	38 081	39 289	40 646	42 022	43 429	44 830	46 177
<b>silniční v tom:</b>	<b>44 156</b>	<b>30 736</b>	<b>19 383</b>	<b>22 796</b>	<b>22 216</b>	<b>19 303</b>	<b>20 304</b>	<b>21 092</b>	<b>21 792</b>	<b>22 206</b>	<b>23 394</b>	<b>21 495</b>	<b>21 996</b>	<b>22 344</b>	<b>23 059</b>	<b>23 791</b>	<b>24 612</b>	<b>25 446</b>	<b>26 298</b>	<b>27 146</b>	<b>27 962</b>
Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T	33 406	23 253	14 664	17 247	16 808	14 604	15 361	15 957	16 487	16 800	17 698	16 262	16 641	16 905	17 446	17 999	18 620	19 251	19 896	20 537	21 155
Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	10 750	7 483	4 719	5 550	5 408	4 699	4 943	5 135	5 305	5 406	5 695	5 233	5 355	5 440	5 614	5 792	5 992	6 195	6 402	6 609	6 807
<b>železniční v tom:</b>	<b>27 298</b>	<b>19 002</b>	<b>11 983</b>	<b>14 093</b>	<b>13 735</b>	<b>11 934</b>	<b>12 552</b>	<b>13 039</b>	<b>13 473</b>	<b>13 728</b>	<b>14 463</b>	<b>13 289</b>	<b>13 599</b>	<b>13 814</b>	<b>14 256</b>	<b>14 708</b>	<b>15 216</b>	<b>15 731</b>	<b>16 258</b>	<b>16 783</b>	<b>17 287</b>
Modernizace železniční sítě TEN-T	17 871	12 440	7 845	9 226	8 991	7 812	8 218	8 536	8 820	8 987	9 469	8 700	8 902	9 043	9 333	9 629	9 961	10 299	10 643	10 987	11 317
Modernizace železniční sítě mimo sítě TEN-T	9 427	6 562	4 138	4 867	4 743	4 121	4 335	4 503	4 653	4 741	4 995	4 589	4 696	4 770	4 923	5 079	5 255	5 433	5 615	5 796	5 970
<b>vodní</b>	<b>1 466</b>	<b>1 021</b>	<b>644</b>	<b>757</b>	<b>738</b>	<b>641</b>	<b>674</b>	<b>700</b>	<b>724</b>	<b>737</b>	<b>777</b>	<b>714</b>	<b>730</b>	<b>742</b>	<b>766</b>	<b>790</b>	<b>817</b>	<b>845</b>	<b>873</b>	<b>901</b>	<b>928</b>

SILNIČNÍ - minimalistická varianta

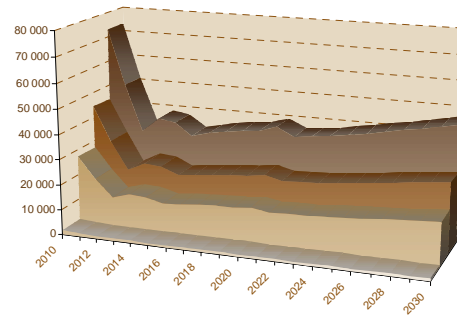
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T - celkem	33443	23253	14664	17247	16808	14604	15361	15957	16487	16800	17698	16262	16641	16905	17446	17999	18620	19251	19896	20537	21155
Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T - celkem	10750	7483	4719	5550	5408	4699	4943	5135	5305	5406	5695	5233	5355	5440	5614	5792	5992	6195	6402	6609	6807
Modernizace železniční sítě mimo sítě TEN-T - celkem	9427	6562	4138	4867	4743	4121	4335	4503	4653	4741	4995	4589	4696	4770	4923	5079	5255	5433	5615	5796	5970

ŽELEZNIČNÍ - minimalistická varianta

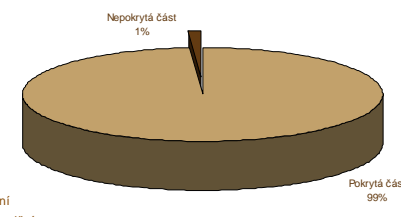
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Modernizace železniční sítě TEN-T - celkem	17871	12440	7845	9226	8991	7812	8218	8536	8820	8987	9469	8700	8902	9043	9333	9629	9961	10299	10643	10987	11317
Modernizace železniční sítě mimo sítě TEN-T - celkem	9427	6562	4138	4867	4743	4121	4335	4503	4653	4741	4995	4589	4696	4770	4923	5079	5255	5433	5615	5796	5970



#### Vývoj dostupných zdrojů pro financování projektů

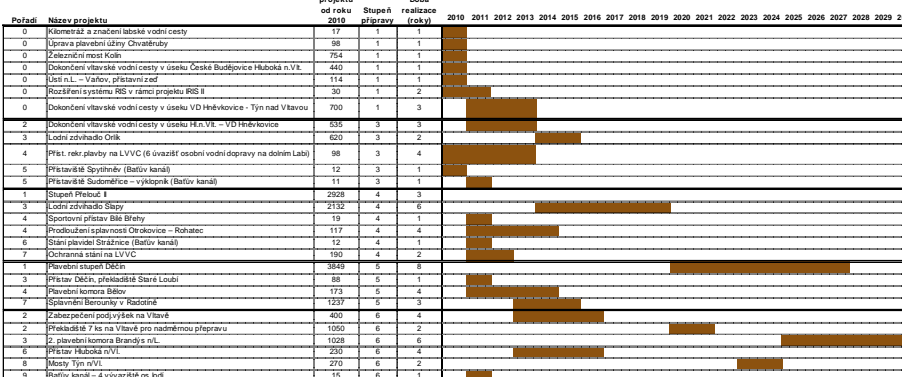


#### Pokrytí plánovaných projektů dostupnými zdroji - minimalistická varianta



VODNÍ A RČNÍ CESTY - minimalistická varianta

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Vodní	1466	1021	644	757	738	641	674	700	724	737	777	714	730	742	766	790	817	845	873	901	928
Rční cesty	1466	1021	644	757	738	641	674	700	724	737	777	714	730	742	766	790	817	845	873	901	928





# Příloha 9 Investiční plán – rozvojová varianta



## Prognóza financování projektů dopravní infrastruktury v letech 2010 – 2030

### rozvojová varianta

#### Vstupní parametry:

Meziroční změna výnosů z časových poplatků	HDP + 2,5%
Meziroční změna výnosů z výkonových poplatků	HDP + 2,5%
Silniční daň	HDP + 2,5%
Spotřební daň – podíl pro SFDI	30,0%
Příspěvek ze SR	HDP + 2,5%
Podíl dotací z EU na průměru čerpání 2007 – 13	40,0%
Soukromé financování, např. PPP projekty	30,0%
Podíl úvěrů od EIB na průměru čerpání 2010 – 15	70,0%

#### Metodika sestavení investičního plánu a jeho účel

Model přidělování prostředků jednotlivým projektům vychází z následujících premis:

- Pořadí přidělování zdrojů jednotlivým projektům. Bylo použito pořadí projektů dle významnosti stanovené MK analýzou, které rovněž odráží stupně připravy a realizace projektů – prostředky byly projektům dle dostupnosti přidělovány postupně v tomto pořadí;
- Vazby mezi jednotlivými projekty. Pro zjednodušení projekty byly naházeny, stejně jako v MK analýze, jako samostatné úseky a nebyly tedy zohledněny vazby mezi nimi týkající se např. potřeby časové závislosti výstavby apod.;
- Rozdělení celkových nákladů projektů do jednotlivých let. Rozdělení bylo použito na základě dat MK analýzy. Tam kde data nebyla k dispozici, bylo použito lineární rozdělení do jednotlivých let;
- Financování projektů bez odstávek. Prostředky byly projektům přiděleny pouze v případě, kdy bylo umožněno jejich financování v návazné časové řadě bez přerušení.

Použitý model obsahuje zjednodušující předpoklady, nemůže postihnout všechny skutečnosti, které ovlivňují pořadí výstavby jednotlivých dopravních infrastrukturálních projektů. Jde např. o

- Již stanovené závazky vyplývající např. z mezinárodních uzavřených dohod apod.;
- Rozdíly v aktuálním stavu přípravy projektů v rámci stanovených kategorií MK analýzy;
- Skutečnosti, které nastanou do budoucna a které ovlivní možnost zahájení jednotlivých staveb jako např. komplikace během územního řízení, výkupu pozemků apod.

Prognózu financování je tak třeba vnímat spíše než jako prostředek než pro detailní plánování jednotlivých dopravních staveb, zejména jako prostředek poskytlující:

- Rámcový přehled pokrytí potřeb ve střednědobém až dlouhodobém horizontu;
- Informaci o dopadu změny celkových zdrojů na aktuální potřeby (porovnáním tří scénářů).

mil. Kč

Okres/část	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Dostupné zdroje celkem</b>	<b>72 911</b>	<b>50 768</b>	<b>32 075</b>	<b>47 529</b>	<b>52 107</b>	<b>46 063</b>	<b>51 980</b>	<b>54 544</b>	<b>56 904</b>	<b>58 660</b>	<b>61 907</b>	<b>58 277</b>	<b>60 230</b>	<b>61 962</b>	<b>64 645</b>	<b>67 509</b>	<b>70 795</b>	<b>74 182</b>	<b>77 691</b>	<b>81 257</b>	<b>84 787</b>
<b>silniční v tom:</b>	<b>44 150</b>	<b>30 741</b>	<b>19 422</b>	<b>28 780</b>	<b>31 553</b>	<b>27 893</b>	<b>31 476</b>	<b>33 028</b>	<b>34 457</b>	<b>35 250</b>	<b>37 487</b>	<b>35 289</b>	<b>36 472</b>	<b>37 520</b>	<b>39 145</b>	<b>40 879</b>	<b>42 869</b>	<b>44 920</b>	<b>47 044</b>	<b>49 204</b>	<b>51 342</b>
Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T	33 402	23 258	14 694	21 774	23 871	21 102	23 813	24 987	26 069	26 873	28 361	26 698	27 593	28 396	29 615	30 927	32 432	33 984	35 592	37 225	38 843
Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	10 748	7 484	4 728	7 007	7 681	6 790	7 663	8 041	8 389	8 647	9 126	8 591	8 879	9 134	9 530	9 952	10 436	10 936	11 453	11 979	12 499
<b>železniční v tom:</b>	<b>27 295</b>	<b>19 005</b>	<b>12 007</b>	<b>17 793</b>	<b>19 507</b>	<b>17 244</b>	<b>19 459</b>	<b>20 419</b>	<b>21 302</b>	<b>21 960</b>	<b>23 175</b>	<b>21 817</b>	<b>22 548</b>	<b>23 196</b>	<b>24 200</b>	<b>25 273</b>	<b>26 503</b>	<b>27 771</b>	<b>29 084</b>	<b>30 419</b>	<b>31 741</b>
Modernizace železniční sítě TEN-T	17 869	12 442	7 861	11 648	12 770	11 289	12 739	13 367	13 946	14 376	15 172	14 282	14 761	15 186	15 843	16 645	17 500	18 480	19 404	19 914	20 779
Modernizace železniční sítě mimo sítě TEN-T	9 426	6 563	4 147	6 145	6 736	5 955	6 720	7 051	7 357	7 584	8 003	7 534	7 787	8 011	8 357	8 728	9 152	9 590	10 044	10 505	10 961
<b>vodní</b>	<b>1 466</b>	<b>1 021</b>	<b>645</b>	<b>956</b>	<b>1 048</b>	<b>926</b>	<b>1 045</b>	<b>1 097</b>	<b>1 144</b>	<b>1 179</b>	<b>1 245</b>	<b>1 172</b>	<b>1 211</b>	<b>1 246</b>	<b>1 300</b>	<b>1 357</b>	<b>1 423</b>	<b>1 492</b>	<b>1 562</b>	<b>1 634</b>	<b>1 705</b>

ROZLIŠENÉ - rozvojová varianta  
Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T - celková  
Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T - celková

ROZLIŠENÉ - rozvojová varianta  
Modernizace železniční sítě TEN-T - celková  
Modernizace železniční sítě mimo sítě TEN-T - celková

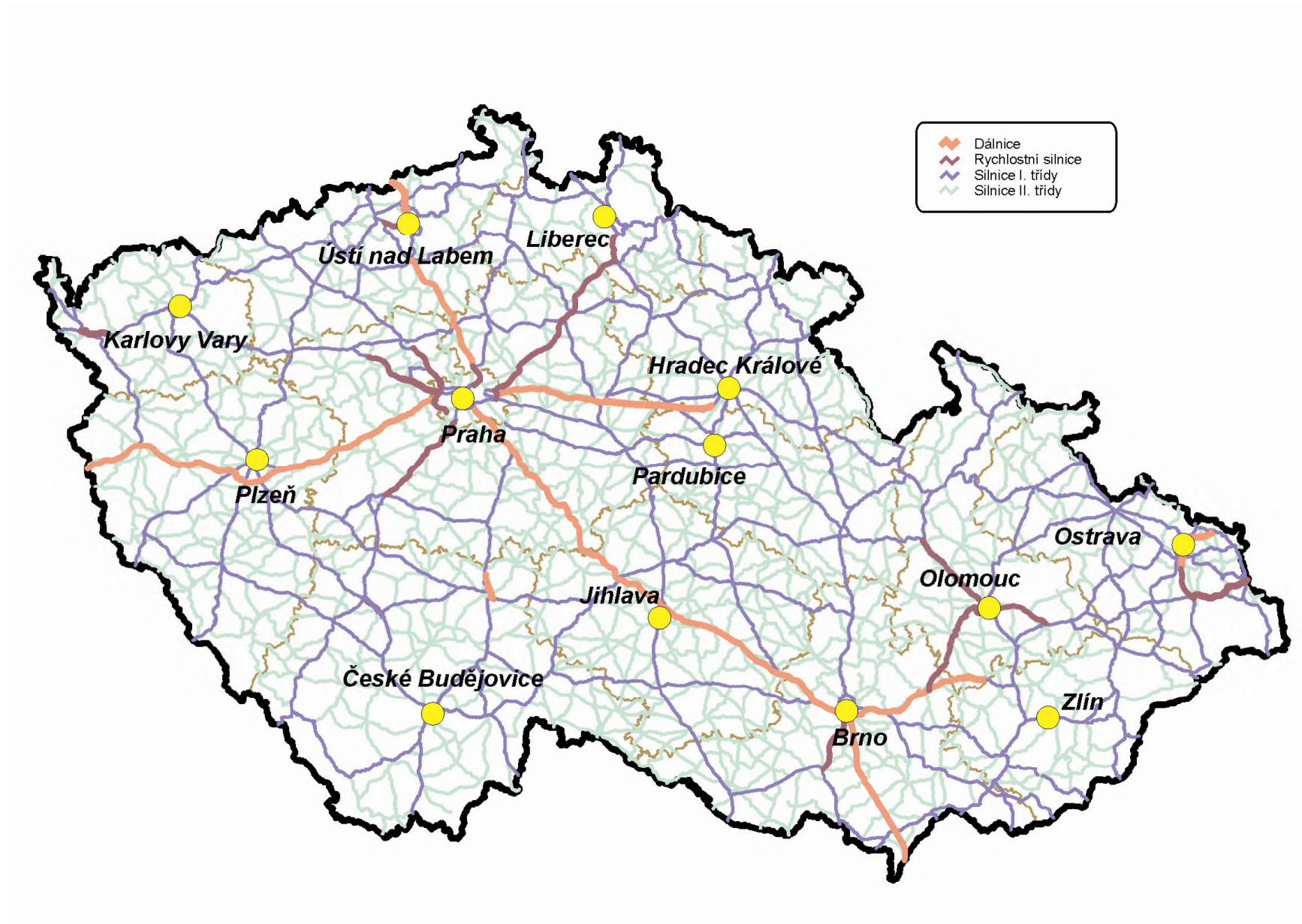
Náklady projektu od roku 2010 (mil. Kč) - 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030

Pořad. č. / Název projektu	Okres/část	Doba realizace (rok)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	D3 Noháňsko-Opatovice	194	1	2																			
2	D1 Mlýnský náhon s Rásova RŠ	252	1	1																			
3	D11 Sádka - Hadčická Kácha	1489	2	4																			
4	R1 Veleč - Lahočovice	1498	2	1																			
5	R1 Lahočovice - Slavonice	238	2	1																			
6	R5 Sádka - Opatovice	1788	2	3																			
7	R6 Hlína - Přebítice	880	2	4																			
8	D12 Sádka - Opatovice Ruda	1081	2	1																			
9	D1 Hlína - Přestavlky	9113	2	5																			
10	D8 Lovčovice - Přibyslav	1260	2	3																			
11	D8 Tábor - Bělá	1192	2	4																			
12	R6 K. Vary západ - Kamenný důl	5329	2	3																			
13	D7 Dobruška - státní hranice	1581	2	2																			
14	R5 Hlína - Opatovice (část státní hranice)	2363	2	2																			
15	R16 Rychtalce - Ryčanská (část obč. závazku)	2889	3	5																			
16	R16 MUKŠtvo	308	4	2																			
17	R16 Náv. Jón (část státní hranice)	4427	4	5																			
18	R16 Ryčanská (část obč. závazku)	4281	4	5																			
19	D12 Dobruška - Mlýnský náhon	9393	4	5																			
20	R16 Sádka - Opatovice (část státní hranice)	2581	4	6																			
21	D11 Sádka - Jaroměř	2889	4	4																			
22	R16 Dobruška (část obč. závazku)	1130	4	4																			
23	D1 Přerov - Lipná-Bábová	7086	4	4																			
24	D11 Havlíčkův Brod - Smilava	7738	4	4																			
25	R6 Nová Slatava - Březov	2058	4	6																			
26	R16 Mlýnský náhon - Mlýnský náhon s RŠ	1254	4	4																			
27	R16 Mlýnský náhon - Mlýnský náhon s RŠ	1058	5	6																			
28	D3 Praha - Nová Hrozovka	2734	5	10																			
29	R6 Ryčanská - Sádka	1707	5	6																			
30	R5 Noháňsko - Opatovice (část obč. závazku)	5325	5	6																			
31	R16 Libáň - Mlýnský náhon	1325	5	5																			
32	R16 Přibyslav - Sádka	1622	5	6																			
33	D3 Bělá - Přibyslav	2087	5	7																			
34	R16 Sádka - Přibyslav	2022	5	7																			
35	D3 Mlýnský náhon - Mlýnský náhon (část obč. závazku)	9488	5	6																			
36	R6 Březov - Přerov (část obč. závazku)	790	5	6																			
37	R6 Nová Slatava - Březov	1008	5	7																			
38	R16 Ryčanská - Židčovice	7139	5	4																			
39	R6 Přibyslav - Mlýnský náhon	9856	5	6																			
40	R16 Mlýnský náhon - Mlýnský náhon s RŠ	4281	5	6																			
41	R16 Přibyslav - Mlýnský náhon s RŠ	1126	5	6																			
42	R16 Přibyslav - Mlýnský náhon	3388	5	6																			
43	R16 Přibyslav - Mlýnský náhon	2489	6	4																			
44	R16 Přibyslav - Mlýnský náhon	4465	6	4																			
45	R16 Přibyslav - Mlýnský náhon	2100	6	6																			
46	R16 Přibyslav - Mlýnský náhon	660	6	4																			
47	R16 Přibyslav - Mlýnský náhon	580	6	4																			
48	R16 Přibyslav - Mlýnský náhon	1589	6	4																			
49	R6 Opatovice - Mlýnský náhon	1380	6	4																			
50	R16 Jaroměř - Přerov	11229	6	11																			
51	R16 Přibyslav - Mlýnský náhon	3116	6	6																			
52	R16 Přibyslav - Mlýnský náhon	1215	6	6																			
53	R16 Přibyslav - Mlýnský náhon	2500	6	6																			
54	R16 Přibyslav - Mlýnský náhon	6542	6	11																			

Náklady projektu od roku 2010 (mil. Kč) - 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030

Pořad. č. / Název projektu	Okres/část	Doba realizace (rok)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	Interpazita	1080	1	3																			
2	IV. kolož.	1957	2	1																			
3	IV. kolož.	459	2	1																			

Příloha 10 Silniční síť v ČR





Příloha 11 Železniční síť v ČR



Příloha 12 Síť vodních a říčních cest v ČR

