

Dopravní sektorové strategie

Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem

Souhrnný dokument
Aktualizace 2017

Obsah

1	Úvod	11
Kniha 1 – Výchozí podmínky pro tvorbu dopravní strategie		20
2	Výchozí podmínky	21
3	Shrnutí SWOT analýzy	41
Kniha 2 – Strategický dopravní model ČR.....		45
4	Úvod	46
5	Struktura dopravního modelu	47
6	Kartogramy	49
Kniha 3 – Scénáře budoucího rozvoje		51
7	Scénáře budoucího rozvoje	52
8	Pracovní semináře	53
9	Pravděpodobný vývoj: scénář 5	55
Kniha 4 – Model dopravních prognóz		57
10	Úvod	58
11	Vstupní parametry prognostického modelu	60
12	Prognóza osobní dopravy	62
13	Prognóza nákladní dopravy	64
14	Kartogramy	66
Kniha 5 – Principy a cíle Dopravních strategií		68
15	Shrnutí východisek	69
16	Horizontální princip tvorby Dopravních strategií	72
17	Priority a cíle Dopravních strategií	73
18	Ex-ante proces posuzování vlivů na životní prostředí (SEA).....	75
Kniha 6 – Identifikace opatření pro dopravní infrastrukturu		84
19	Základní východiska pro zpracování Knihy 6	85
20	Hledání nedostatků	90
21	Identifikace sledovaných opatření	108
22	Identifikace opatření řešících nedostatky	109
23	Varianty opatření.....	123
24	Identifikace opatření zaměřených na regionální rozvoj.....	125
25	Identifikace opatření pro regionální dopravu	127
26	Identifikace opatření pro rozvoj veřejné logistiky.....	128
27	Rozvoj v oblasti ITS	132
28	Opatření ke zlepšení bezpečnosti a kvality životního prostředí.....	136
29	Roztřídění identifikovaných opatření	138
30	Racionalizace existující dopravní infrastruktury.....	144
31	Racionalizace řízení provozu na železniční infrastruktuře	146
Kniha 7 – Finanční potřeby projektů dopravní infrastruktury.....		149

32	Finanční potřeby – provozování dopravních sítí	150
33	Finanční potřeby – provozuschopnost dopravních sítí	152
34	Finanční potřeby – rozvojová opatření	158
35	Scénáře vývoje finančních nároků dopravní infrastruktury – údržba, provoz a opravy	160
36	Obecné předpoklady snížení finanční náročnosti nových opatření	160
37	Shrnutí hlavních problémů	161
Kniha 8 – Hodnocení rozvoje dopravní infrastruktury		168
38	Shrnutí metodiky	169
39	Metodika vícestupňového multikriteriálního hodnocení (VMH)	171
40	Metodika multikriteriální analýzy (1. a 2. pilíř)	173
41	Metodika zjednodušené analýzy výnosů a nákladů – 3. pilíř	175
42	Výsledná metodika hodnocení 1., 2. a 3. pilíře	177
43	Metodika stanovení výsledného pořadí clusterů	186
44	Výsledné pořadí clusterů	195
45	Software pro hodnocení 1. a 2. pilíře VMH	196
Kniha 9 – Finanční možnosti pro zajištění rozvoje dopravní infrastruktury		197
46	Problematika financování dopravní infrastruktury	198
47	Stávající systém financování DI	198
48	Parametry jednotlivých zdrojů financování a jejich využitelnost	199
49	Maximalizace, stabilizace a lepší předvídatelnost zdrojů	204
50	Simulace zdrojů financování DI	205
51	Dluhové financování splatné z vlastních zdrojů resortu	206
52	Projekce dostupných zdrojů v Návrhové variantě financování 2017	207
53	Multiplikační efekty výstavby DI	207
54	Vyšší objem národních zdrojů financování	208
55	Projekty PPP	209
Kniha 10 – Realizace dopravních sektorových strategií		210
56	Manažerské shrnutí	211
57	Principy tvorby strategie	214
58	Vstupní údaje	225
59	Zajištění udržitelnosti strategie	253
60	Konstrukce strategie	257
61	Dílčí dopravní strategie pro období	263
62	Podpůrné a doplňující činnosti	318
63	Rizika realizace Dopravních strategií	332
64	Shrnutí návrhu strategie	336
65	Přílohy	344

Seznam obrázků

Obrázek 1.1 Schéma analytické části projektu (Knihy 1 až 3)	14
Obrázek 1.2 Schéma návrhové části projektu (Knihy 4 až 10)	14
Obrázek 4.3 – Typy dopravních modelů dle podrobnosti a horizontu prognózy....	46
Obrázek 6.4 – Kartogram zatížení IAD, dopravní model rok 2015, VOZIDLA/24H..	49
Obrázek 6.5 – Kartogram zatížení železniční osobní dopravou, dopravní model rok 2015; osoby/24 hod	49
Obrázek 6.6 – Kartogram zatížení silniční nákladní dopravou, dopravní model rok 2015; voz/24 hod.....	50
Obrázek 6.7 – Kartogram zatížení železniční nákladní dopravou, dopravní model rok 2015; tuny/24 hod.....	50
Obrázek 8.8 – Výsledné kvadranty pro popis scénářů	54
Obrázek 13.9 – Prognóza přepravy dle komoditních skupin (tuny)	64
Obrázek 14.10 – Kartogram zatížení IAD, dopr. model rok 2050, VOZIDLA/24H....	66
Obrázek 14.11 – Kartogram zatížení železniční osobní dopravou, dopr. model rok 2050, osoby/24h.....	66
Obrázek 14.12 – Kartogram zatížení železniční nákladní dopravou, dopravní model rok 2050, tuny/24h.....	67
Obrázek 19.13 – Kategorizace železničních tratí (návrh MD ČR)	86
Obrázek 19.14 – Klasifikace existující státní silniční sítě	88
Obrázek 22.15 – Relace VD s obdobnou kvalitou s IAD (šance na převedení dopravy z IAD)	122
Obrázek 22.16 – Relace VD s vyšší kvalitou než IAD (hrozba převedení dopravy na IAD)	122
Obrázek 26.17 – Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030 (Zdroj: MD ČR) Identifikované regiony – maximální varianta (Zdroj: MD ČR)	129
Obrázek 29.18 – Schéma hierarchické struktury základních pojmů	139
Obrázek 39.19 Metodika vícestupňového multikriteriálního hodnocení (VMH)..	172
Obrázek 40.20 Ve VMH se hodnotí generální skupina balíčků A	173
Obrázek 40.21 Návaznost kritérií v pilíři 1 na průřezové priority	174
Obrázek 40.22 Metodika VMH – silniční doprava – postup při nesplnění podmiňujícího subkritéria <i>Návrhová kapacita odpovídá dopravní poptávce</i>	174
Obrázek 42.23 Vyhodnocovací křivka ekonomického kritéria dle IEF	185
Obrázek 43.24 Aplikace metodiky vícestupňového multikriteriálního hodnocení (VMH)	194
Obrázek 57.25: Schéma procesu realizace Dopravních strategií	218
Obrázek 57.26: Dopravní síť ČR jako součást TEN-T dle nařízení 1315/2013/EU	222
Obrázek 57.27: Schéma procesu přípravy Dopravní strategie v časových horizontech.....	224

Obrázek 60.28: Grafické znázornění principu přidělování zdrojů k jednotlivým projektům	258
Obrázek 62.29 Schéma řízení (dle preferovaného modelu)	319
Obrázek 62.30 Schéma doporučených činností v rámci strategie investora	320
Obrázek 62.31 Sledování procesu naplňování principů Dopravních sektorových strategií.....	323
Obrázek 62.32 Schéma procesu monitoringu	327

Seznam tabulek

Tabulka 2.1 - Dostupnost socioekonomických dat ovlivňující osobní dopravu na úrovni SO ORP	35
Tabulka 2.2 - Dostupnost socioekonomických dat ovlivňující nákladní dopravu na úrovni SO ORP	36
Tabulka 5.3 – Model ČR, základní informace	48
Tabulka 11.4 – Souhrn vstupních parametrů	62
Tabulka 12.5 – Prognóza přepravy (osobokilometry), souhrn pro scénáře	64
Tabulka 13.6 – Prognóza přepravy (tunokilometry), souhrn pro scénáře	65
Tabulka 17.7 Průřezové priority a specifické cíle Dopravních strategií.....	75
Tabulka 19.8 – Typy silnic I. třídy dle provedené klasifikace.....	89
Tabulka 20.9 – Úzká místa z hlediska mezer v železniční síti	91
Tabulka 20.10 – Úzká místa z hlediska nedostatečných parametrů	92
Tabulka 20.11 – Úzká místa z hlediska nedostatečné kapacity (část 1)	93
Tabulka 20.12 – Úzká místa z hlediska nedostatečné kapacity (část 2)	94
Tabulka 20.13 – Úzká místa z hlediska nedostatečné kapacity (část 3)	95
Tabulka 20.14 – Nedostatky na síti TEN-T Core Network	97
Tabulka 20.15 – Nedostatky na síti TEN-T Comprehensive Network.....	98
Tabulka 20.16 – Nedostatky na síti dálnic – doplňkové úseky k úsekům na síti TEN-T	99
Tabulka 20.17 – Kapacitní nedostatky na síti dálnic.....	100
Tabulka 20.18 – Kapacitní nedostatky na síti silnic (část 1)	100
Tabulka 20.19 – Kapacitní nedostatky na síti silnic (část 2)	101
Tabulka 20.20 – Nedostatky v kompletnosti sítě vodních cest TEN-T (Core Network)	102
Tabulka 20.21 – Nedostatky v kompletnosti ostatní sítě vodních cest	103
Tabulka 20.22 – Kapacitní nedostatky vodních cest TEN-T (Core Network)	103
Tabulka 20.23 – Nedostatky z hlediska parametrů vodních cest TEN-T	104
Tabulka 20.24 – Nedostatky z hlediska parametrů ostatních vodních cest (mimo TEN-T)	104
Tabulka 20.25 – Nedostatky přístavní infrastruktury pro nákladní plavbu.....	105
Tabulka 20.26 – Nedostatky přístavní infrastruktury pro osobní plavbu.....	105

Tabulka 20.27 – Ostatní vodní cesty - Nedostatky přístavní infrastruktury pro osobní plavbu	105
Tabulka 20.28 – Síť TEN-T - Nedostatky pro plynulost a bezpečnost plavby	106
Tabulka 22.29 – Opatření řešící mezery a nedostatky v síti TEN-T	109
Tabulka 22.30 – Opatření řešící nedostatečné parametry sítě TEN-T a dalších vybraných tratí	109
Tabulka 22.31 – Opatření řešící nedostatečnou kapacitu na železniční síti.....	110
Tabulka 22.32 – Opatření řešící nedostatky na síti TEN-T Core Network	111
Tabulka 22.33 – Opatření řešící nedostatky na síti TEN-T Comprehensive Network	111
Tabulka 22.34 – Opatření řešící nedostatky na síti dálnic– doplňkové úseky k úsekům na síti TEN-T	111
Tabulka 22.35 – Časová dostupnost – přehled provedených analýz	112
Tabulka 22.36 – Opatření řešící kapacitní nedostatky na síti dálnic	113
Tabulka 22.37 – Opatření řešící kapacitní nedostatky na síti silnic (část 1)	114
Tabulka 22.38 – Opatření řešící kapacitní nedostatky na síti silnic (část 2)	115
Tabulka 22.39 – Opatření řešící kapacitní nedostatky na síti silnic (část 3)	116
Tabulka 22.40 – Další kapacitní nedostatky na síti silnic vyvolané zprovozněnými opatřeními dle dopravního modelu a opatření řešící tyto kapacitní nedostatky ..	117
Tabulka 22.41 – Opatření řešící kapacitní nedostatky na síti vodních cest (část 1)	118
Tabulka 22.42 – Opatření řešící kapacitní nedostatky na síti vodních cest (část 2)	119
Tabulka 22.43 – Opatření řešící kapacitní nedostatky na síti vodních cest (část 3)	120
Tabulka 24.44 – Dostupnost krajů z pohledu napojení na dopravní infrastrukturu	125
Tabulka 24.45 – Dostupnost krajů z pohledu napojení na dopravní infrastrukturu opatření zajišťující zlepšení dostupnosti	126
Tabulka 25.46 – Nejdůležitější nevyhovující místa z hlediska přestupních vazeb železnice – ostatní doprava	127
Tabulka 26.47 – Koncepce v oblasti veřejné logistiky	131
Tabulka 26.48 – Identifikace opatření v oblasti terminálů kontinentální kombinované dopravy.....	132
Tabulka 29.49 – Skupiny, kategorie a balíčky projektů (skupina A)	140
Tabulka 29.50 – Skupiny, kategorie a balíčky projektů (skupina B)	141
Tabulka 29.51 – Skupiny, kategorie a balíčky projektů (skupina C)	142
Tabulka 29.52 – Skupiny, kategorie a balíčky projektů (skupina D).....	142
Tabulka 29.53 – Skupiny, kategorie a balíčky projektů (skupina E)	143
Tabulka 31.54 – Vybrané tratě doporučené k prioritnímu prověření racionalizačních opatření provozu.....	147

Tabulka 32.55 Prognóza nákladů řízení provozu na železniční síti (stálé ceny roku 2016).....	150
Tabulka 33.56 Prognóza ideální potřeby celkových ročních nákladů provozuschopnosti na železniční síti v časových řezech (stálé ceny roku 2016 bez DPH).....	153
Tabulka 33.57 Stav nadřazené silniční sítě.....	154
Obrázek 41.58 Metodika zjednodušené CBA (zCBA).....	175
Tabulka 42.59 1. pilíř – Silniční doprava.....	178
Tabulka 42.60 1. pilíř – Železniční doprava.....	180
Tabulka 42.61 1. pilíř – Vodní doprava.....	182
Tabulka 42.62 1. pilíř – Letecká doprava.....	183
Tabulka 42.63 2. pilíř.....	184
Tabulka 42.64 Tabulka ohodnocení.....	185
Tabulka 43.65 Příklad výsledného bodového hodnocení projektových clusterů..	186
Tabulka 43.66 Výsledná bodová stupnice (10-1) v jednotlivých pilířích.....	187
Tabulka 43.67 Váhy hledisek (pilířů) hodnocení.....	187
Tabulka 43.68 Úrovně hodnocení clusterů v 1. pilíři.....	188
Tabulka 43.69 Úrovně hodnocení clusterů ve 2. pilíři.....	188
Tabulka 43.70 Úrovně hodnocení clusterů ve 3. pilíři podle IEF.....	189
Tabulka 43.71 Pásma výsledků hodnocení ke stanovení pořadí clusterů.....	192
Tabulka 58.72: Finanční zdroje odpovídající Návrhové variantě financování 2017 ve variantě s a bez přijetí stabilizačních opatření.....	234
Tabulka 58.73 Roční finanční potřeby na balíčky opatření.....	238
Tabulka 58.74 Mandatorní výdaje v letech 2017 - 2050.....	240
Tabulka 58.75 Finanční náklady na rozvojové balíčky identifikované v Knize 6 ...	241
Tabulka 58.76 Projektové balíčky ve skupině balíčků A – roční prostředky. Šipka (->) znamená trend výdajů.....	242
Tabulka 58.77 Projektové balíčky ve skupině balíčků A.....	244
Tabulka 58.78 Možné zdroje financování DI (fondy EU).....	248
Tabulka 60.79 Celkové zdroje financování DI - Návrhová varianta financování 2017, směnný kurz CZK/EUR dle dlouhodobé predikce – posilující, stálé ceny roku 2016.....	257
Tabulka 62.80 SWOT analýza institucionálních změn.....	321
Tabulka 62.81 Indikátory přínosů.....	324
Tabulka 62.82 Indikátory výstupu.....	325
Tabulka 62.83 Ukazatele monitoringu strategie.....	326
Tabulka 63.84 Ukazatele monitoringu strategie v oblasti rizik.....	332
Tabulka 63.85 Rizika realizace Dopravních strategií.....	335

Seznam použitých zkratk a pojmů

B	Přínosy (benefit)
C	Náklady (cost)
CSD	Celostátní sčítání dopravy
CBA	Analýza výnosů a nákladů
CSHS	Český systém hodnocení silnic
CÚ	Cenová úroveň
ČSÚ	Český statistický úřad
Horizont K/ S/D	Časový horizont krátkodobý/střednědobý/dlouhodobý
D	Dálnice
DI	Dopravní infrastruktura
DSS2	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze
EIA	Proces posuzování vlivů záměrů na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
ESÚS	Evropské seskupení pro územní spolupráci
HDP	Hrubý domácí produkt
IEF	Indikátor ekonomické efektivity
IN	Investiční náklady
IT JŘ	Integrovaný taktový jízdní řád
ITS	Intelligent transport system (inteligentní dopravní systémy)
IVI	Indikátor využití investice
MCA resp. MKA	Multikriteriální analýza
MD	Ministerstvo dopravy
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
OaM	Náklady na údržbu a opravu infrastruktury
ON	Ostatní náklady
PP	Průjezdny průřez
PÚR	Politika územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č.1, schválena usnesením vlády č. 276 ze dne 15.4.2015
RS	Rychlá železniční spojení
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic České republiky, příspěvková organizace Ministerstva dopravy
ŘVC	Ředitelství vodních cest České republiky, organizační složka státu
SEA	Proces posuzování vlivů koncepcí a územně plánovacích dokumentací na životní prostředí (Strategic Environmental Assessment)
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury, dle zákona č. 104/2000 Sb., o státní fondu dopravní infrastruktury v platném znění
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace dle zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, v platném znění
TEN-T	Transevropská dopravní síť
TSI CCS	Technické specifikace pro interoperabilitu subsystém Řízení a zabezpečení
TSI ENE	Technická specifikace pro interoperabilitu týkající se elektrizace tratí
TSI PRM	Technická specifikace pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace
TTZ	Traťová třída zatížení
ÚKD (stupeň A, B, C, D, E)	Úroveň kvality dopravy (ČSN 73 6101)
ÚKD	Úroveň kvality (silniční) dopravy
UV	Užitkové vozidlo

VMH	Víceúrovňové multikriteriální hodnocení
VRT	Vysokorychlostní železniční trať
VOC	Provozní náklady vozidel
VTTS	Hodnota úspor cestovního času
zCBA	Zjednodušená analýza výnosů a nákladů
ZÚR	Zásady územního rozvoje

Opatření	Jednotlivá navrhovaná aktivita pro údržbu a rozvoj dopravní infrastruktury
Cluster	Funkčně propojená skupina jednotlivých projektů či námětů, které vzájemně souvisejí. Clustery jsou předmětem dopravního modelování a víceúrovňového multikriteriálního hodnocení (VMH). Clustery jsou vytvořeny separátně pro projekty a separátně pro náměty, a to z důvodu odlišného hodnocení těchto typů opatření v multikriteriální analýze.
Projekt	Navrhované infrastrukturní opatření, ke kterému jsou dostupné detailnější informace například z již zpracovaných dokumentací. Projekty jsou uvažovány k realizaci především ve střednědobém horizontu (v letech 2014 až 2020 s přesahem do roku 2023)
Námět	Navrhované infrastrukturní opatření blíže nespecifikované (např. v oblasti technických parametrů, investičních nákladů aj.), jehož realizaci lze předpokládat obvykle až v dlouhodobém horizontu. Pro střednědobý horizont je u námětů uvažováno s projektovou přípravou.
Generální skupina balíčků	Základní dělení opatření podle jejich vztahu k plánované či stávající dopravní infrastruktuře a podle jejího vlastnictví (A, B, C ... E)
Kategorie balíčků opatření	Soubor typově obdobných skupin opatření (A1, A2... , B1, B2... atd.)
Nezpochybnitelné projekty	Projekty rozestavěné, jejichž stavbu by bylo neefektivní nebo z pohledu následků na dopravu nepřijatelné zastavit, případně stavby, které jsou zasmulvněné a jejich nezahájení by vedlo k obdobně závažným důsledkům.
Nehodnotitelné projekty	Jedná se o takové projekty, které nelze hodnotiti strategickým dopravním modelem (silniční křižovatky, železniční uzly, aj.).
Víceúrovňové multikriteriální hodnocení (VMH)	Metodika hodnocení clusterů skládající se z 3 pilířů hodnocení
Pilíř hodnocení	Hledisko hodnocení ve víceúrovňovém multikriteriálním hodnocení (VMH)
Dopravní a společenský pilíř	1. pilíř hodnocení VMH hodnotí důvody realizace opatření pomocí MKA
Územní a environmentální pilíř	2. pilíř hodnocení VMH hodnotí očekávané překážky realizace opatření a negativní dopady pomocí MKA.
zCBA	Zjednodušené ekonomické hodnocení (zjednodušená analýza výnosů a nákladů) je 3. pilíř VMH
Zásada 3P	Cílem hodnocení je identifikace infrastrukturních opatření naplňujících zásadu 3P - Potřebnost, Průchodnost a Proveditelnost
Nedostatky na dopravní infrastruktuře	Úseky sítě s výskytem závad znemožňujícími efektivní a bezpečné využití dané infrastruktury (např. nedostatečná kapacita, nehodová lokalita, nízká cestovní rychlost a komfort). Mezi nedostatky rovněž patří absence úseků sítě (chybějící úseky).

Síť TEN-T, Nařízení TEN-T	Síť definovaná v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU
Hlavní síť TEN-T (Core Network)	Hlavní síť se rozumí dopravní infrastruktura vymezená v kapitole III v Nařízení o TEN-T
Globální síť TEN-T (Comprehensive Network)	Globální síť se rozumí dopravní infrastruktura vymezená v kapitole II v Nařízení o TEN-T
Typy komunikací I. třídy	Rozdělení komunikací I. třídy do pěti skupin dle jejich významu v dopravním systému stanoveného hledisky uvedenými v kapitole 5.2 Zprávy 6.1.
Preferenční subkritérium	Subkritéria, která preferují železniční a vodní dopravu v MKA 1. pilíře.
Mutliplikátor α	Hodnota násobku výsledného bodového hodnocení clusteru preferenčních módů (železniční a vodní doprava)
Bodový zisk	Vážený součet hodnot kritérií daného clusteru v jednotlivých pilířích.
Bodový zisk pro stanovení úrovně známky hodnocení	Přepočtený bodový zisk sloužící ke sjednocení výsledků všech tří pilířů.
Bodová stupnice	Slouží k rovnoměrnému rozřídění bodových zisků jednotlivých projektů shodně ve všech pilířích (bodový stupeň 10 nejlepší, 1 nejslabší)
Vážený součet bodových stupňů	Vážený součet bodových stupňů (1-10) z jednotlivých pilířů, které získal hodnocený cluster.
Úroveň známky hodnocení	Výsledky hodnocení v jednotlivých pilířích kategorizovány do jednotlivých úrovní známky hodnocení A, B, C, D, E (A= nejlepší)
Pásmo hodnocení	Na základě hodnocení clusterů v jednotlivých pilířích (úroveň známky hodnocení A-B-C-D-E) můžeme jejich kombinací sestavit matematicky celkem 125 pásem hodnocení, ve kterých se na základě svých bodových zisků budou umisťovat jednotlivé clustery (1 odpovídá projektu dopravně a společensky přínosnému, ekonomicky efektivnímu bez environmentálních rizik – 125 znamená projekt dopravně a společensky nepřínosný, ekonomicky neefektivní a s velkými environmentálními riziky).
Indikátor ekonomické efektivity	Výstup zCBA. Ukazatel IEF informuje o tom, jestli diskontovaným poměrem přínosů a nákladů jsou přínosy z projektu vyšší než náklady na jeho životní cyklus.
Indikátor využití investice	Náhrada 3. pilíře pro možnost porovnání námětů z ekonomického hlediska. IVI clusteru stanovuje poměr investičních nákladů a průměrného dopravního výkonu na clusteru.

1 Úvod

Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (dále též DSS, DSS2 nebo Dopravní strategie) definují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahují principy pro určení prioritizace připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Dokument představuje základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050. Dopravní sektorové strategie byly schváleny usnesením vlády č. 850 ze dne 13.11. listopadu 2013. Vláda v rámci tohoto usnesení uložila ministru dopravy předložit v návaznosti na ukončení Operačního programu doprava 2007 – 2013 vyhodnocení a aktualizaci této koncepce a to ke konci roku 2016. Tato „Aktualizace 2017“ je předkládána vládě ČR jako plnění tohoto úkolu, přičemž zároveň reaguje na hlavní výzvy střednědobého i dlouhodobého horizontu. V rámci tohoto vyhodnocení a aktualizace nejsou prováděny zásadní změny nastavené koncepcí tak, jak byla v roce 2013 dokončena, platně projednána a následně schválena. Předmětem je výhradně vyhodnocení uložených úkolů a aktualizace úkolů, kterými je třeba se zabývat v následujícím období 5 let, neboť ve smyslu výše zmíněného usnesení vlády budou další vyhodnocení a aktualizace zpracovávány a předkládány vždy po uplynutí 5 let. Hlavními důvody pro průběžné vyhodnocování a periodické aktualizace je zejména:

- zajištění postupného rozvoje dopravní infrastruktury v jednotlivých dopravních módech na území České republiky v souladu se schválenou koncepcí při zohlednění aktuálních poznatků

Globálním cílem Dopravních strategií je zajištění stabilního rámce pro plánování udržitelného rozvoje dopravní infrastruktury.

- **Cíle realizace procesu Dopravních strategií jsou:**
- zajištění stabilních finančních zdrojů
- zajištění údržby, oprav a rekonstrukcí
- dosažení sítě bezpečné infrastruktury s minimálními environmentálními vlivy s respektováním dopravní poptávky
- přednostní příprava a realizace preferovaných projektů rozvoje dopravní infrastruktury
- nástroj řízení rizik nepředvídatelných událostí

Dokument vychází z priorit státní politiky v oblasti dopravy, které jsou obsaženy v **Dopravní politice ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050** schválené usnesením vlády č. 449 ze dne 12.6. června 2013 vč. souhlasného stanoviska SEA (č.j. 15412/ENV/13). Dopravní politika ČR je zastřešujícím koncepčním dokumentem resortu doprava, který je veřejně dostupný na <http://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/>. Dopravní politika ČR předpokládá zpracování dvanácti návazných strategií, koncepcí nebo procesů pro jednotlivé oblasti, které jsou návazně rozpracovány do větší podrobnosti.

Pro oblast zajištění udržitelnosti a rozvoje dopravní infrastruktury plní roli této návazné koncepce právě Dopravní sektorové strategie. Ty stanovují priority pro zajištění udržitelnosti existující dopravní infrastruktury, stejně jako definují přístup k prioritám přípravy a následné realizace dopravní infrastruktury s ohledem na stav a hlavní problémy dopravy v ČR včetně mezinárodních závazků a přeshraničních souvislostí. DSS představují rovněž klíčový dokument pro jednotlivé resortní investorské organizace, které zajišťují přípravu a realizaci staveb. Dokument je i základem pro přípravu dalších koncepčních materiálů resortu dopravy řešících problematiku dopravní infrastruktury.

Doprava jako taková má negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Tyto vlivy lze částečně eliminovat vymístěním části dopravy mimo hlukem a emisemi nejvíce exponovaná území. V mnoha případech jsou to však právě ty nejvíce zatížené oblasti, které sami generují značnou poptávku po dopravě, resp. jsou významným zdrojem a cílem dopravy v daném území. Jedná se především o velké aglomerace.

Rozvoj dopravní infrastruktury znamená lepší příležitost pro realizaci dopravy, čímž nelze zcela vyloučit riziko dalšího potenciálního navýšení negativních vlivů. Infrastruktura samotná však není tím, co zátěž životního prostředí a veřejného zdraví nejvíce ovlivňuje. K největšímu ovlivnění dochází při realizaci samotné dopravy využíváním dopravní infrastruktury.

Dopravní politika ČR proto mimo zpracování Dopravních sektorových strategií předpokládá **zpracování celé škály samostatných, avšak vzájemně úzce provázaných, návazných strategických dokumentů nebo procesů**, které se věnují potenciálu dalšího snižování vlivů samotné dopravy na životní prostředí. Struktura Dopravní politiky a návazných strategií, koncepcí a procesů je popsána v kap. 2.1.3.

Dopravní sektorové strategie uplatňují koncepční přístup k problematice zajištění udržitelnosti a rozvoje dopravní infrastruktury na mezinárodní, celostátní i krajské úrovni. Tento přístup je aplikován prostřednictvím tří základních aktivit:

- průběžná údržba a aktualizace **multimodálního dopravního modelu** (prognóza budoucích přepravních proudů v jednotlivých oblastech dopravy),
- **identifikace (souhrn) opatření na dopravní infrastrukturu** řešící identifikované potřeby ve střednědobém a dlouhodobém časovém horizontu **včetně souhrnu finanční náročnosti jednotlivých opatření**,
- **analýza možných zdrojů financování infrastrukturních projektů** a propojení těchto zdrojů s jednotlivými prioritními opatřeními za účelem umožnění jejich realizace.

Z hlediska celého projektu lze formulovat dva základní cíle v oblasti zajištění dopravy a dopravní infrastruktury:

- optimální využití jednotlivých prvků dopravní infrastruktury,
- realizace ekonomicky efektivních rozvojových projektů.

Proces přípravy tohoto dokumentu lze popsat pomocí zpracovaných okruhů, jichž je celkem 10 a výstupy řešení představují jednotlivé Knihy:

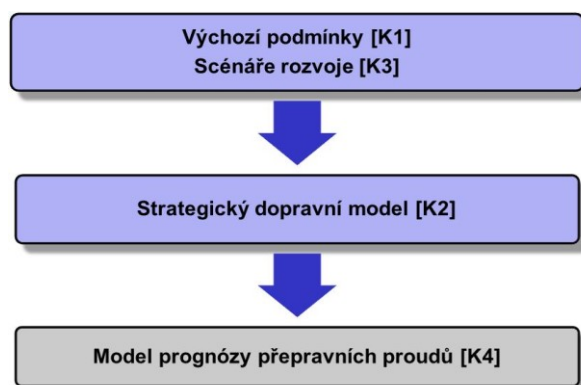
- **analytická část, Knihy 1 – 3**
- **návrhová část, Knihy 4 – 10**

Souhrn výstupů těchto jednotlivých Knih je zároveň předmětem vyhodnocení a aktualizace v rámci zpracování tohoto dokumentu s názvem „Dopravní sektorové strategie - Aktualizace 2017“. Dopravní strategie vycházejí z poznání, že dopravní infrastruktura tvoří logický a ucelený systém, který je potřeba udržovat, vybavovat a jen v případě oprávněných potřeb rozvíjet. Uspokojení potřeby formou investice může výrazně přispět k rozvoji i mimo dopravu (CBA).

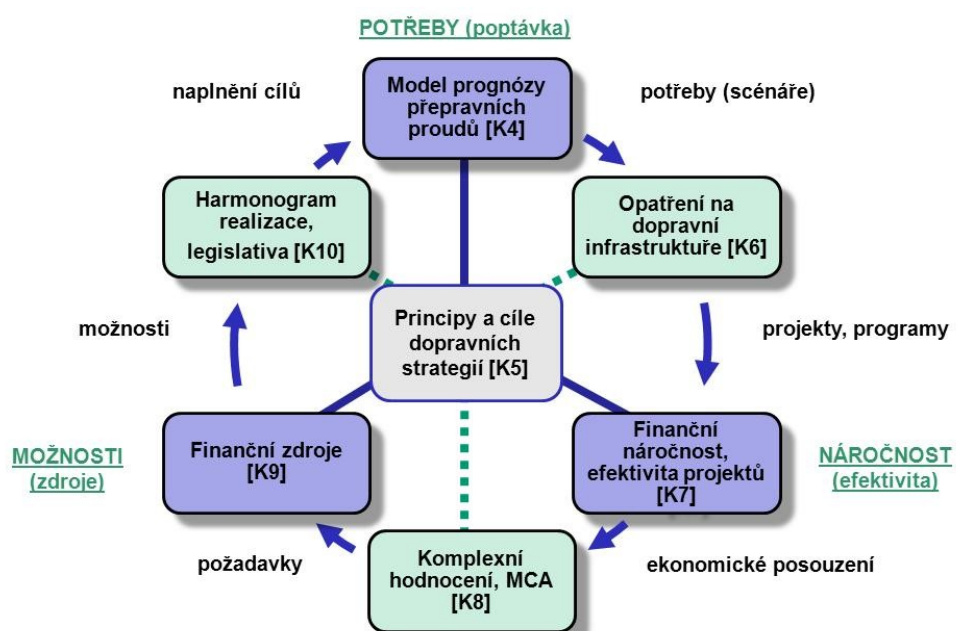
Celý proces pořízení Dopravních sektorových strategií proběhl postupným vytvořením 10 samostatných, avšak vzájemně provázaných částí – Knih v období 09/2011 – 06/2013. Samostatné Knihy byly vytvářeny z dílčích Zpráv. Souhrnný dokument schválený vládou v listopadu 2013 představuje ucelený výsledek vyplývající z vykonané práce a představuje koncepci ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Hodnotitel SEA spolupracoval s projektovým týmem po celou dobu práce. Výsledek jeho posuzování se tak do značné míry odráží i v konečné podobě koncepce, která byla v rámci vypořádání připomínek z procesu SEA ještě dále upravena v těch částech, kde připomínky byly akceptovatelné a zpracovatelné. Dokument byl následně po schválení Vládou ČR doplněn o Akční plán, který definoval zejména harmonogram jednotlivých kroků vedoucích k naplnění DSS.

„Aktualizace 2017“ je prováděna v relativně krátké době od schválení koncepce, jedná se tudíž o aktualizaci malého rozsahu, tzn. nedochází mimo jiné ke změně metodiky vyhodnocování významu projektů a námětů. Nové přehodnocování priorit není účelné, neboť tyto priority byly v rámci původní koncepce stanoveny správně, při maximální transparentnosti procesu hodnocení, a jsou i nadále platné. Předmětem aktualizace bylo zejména zapracování nových informací o projektech a námětech získaných v letech 2014 – 2016. V roce 2015 byl rovněž aktualizován dopravní model.

Jednotlivé samostatné Knihy, resp. Zprávy, které byly východiskem pro vytvoření této koncepce, nejsou její přímou součástí, avšak jsou pro všechny zájemce k dispozici na webových stránkách www.dopravnistrategie.cz s ohledem na to, že obsahují více věcných informací i informací o celém průběhu prací, které nebylo možné či vhodné (primárně z důvodů rozsahu) zanést přímo do samotného výsledného textu koncepce. Předmětem „Aktualizace 2017“ je s ohledem na výše zmíněné skutečnosti pouze samotná koncepce, tedy Souhrnný dokument, v rámci kterého je zpracováno i vyhodnocení a aktualizace parametrů jednotlivých Knih dle povahy informací v nich obsažených.



Obrázek 1.1 Schéma analytické části projektu (Knihy 1 až 3)



Obrázek 1.2 Schéma návrhové části projektu (Knihy 4 až 10)

Kniha 1 - Výchozí podmínky pro tvorbu dopravní strategie

Kniha 1 předkládá přehled výchozích a souvisejících dokumentů, významných pro tvorbu Dopravních strategií, a to jak na vertikální (evropské, národní, regionální) ose, tak v horizontální rovině (dokumenty jednotlivých rezortů s přímým dopadem na Dopravní strategie, resp. plánování rozvoje dopravní infrastruktury). Kniha 1 tak vytvořila rámec pro návrhovou část projektu. Vyhodnotila data o zaznamenaných a očekávaných trendech v jednotlivých dopravních módech v letech 1990 – 2040, obsahuje analýzu přepravních nákladů času, spolehlivosti, dále také hodnocení celkových dopadů emisí a dalších externalit na životní prostředí. Součástí je také SWOT analýza jednotlivých dopravních módů a metodika pro posouzení finančního, regulačního a sociálního rámce, která zavdala zaznamenané trendy rozvoje v ČR jako podklad pro přípravu rozvojových scénářů v Knize 3. Hlavní identifikované oblasti a výsledky z nich vyplývající jsou dosud platné a neměnné.

Kniha 2 - Strategický dopravní model ČR

V rámci Knihy 2 byl zpracován Strategický dopravní model ČR (model současného stavu). Kniha navazuje na analýzy dostupných dat a zhodnocení jejich kvality provedené v rámci Knihy 1. Cílem dopravního modelování je prognóza dopadů změn v hospodářství, území, společnosti a infrastruktuře na přepravní poptávku a zatížení dopravní sítě. Základním mechanismem dopravního modelu je interakce dopravní nabídky a přepravní poptávky. Přepravní poptávku ovlivňují informace o obyvatelstvu, výrobě, socioekonomických charakteristikách atd. Aplikace multimodálního strategického dopravního modelu podporuje rovnovážný rozvoj všech dopravních módů a pomáhá optimálně definovat priority dopravní politiky a následně analyzovat její naplňování. Dopravní model byl aktualizován v roce 2015 za účelem zjištění, zda hlavní parametry schválené koncepce jsou i nadále platné, což se potvrdilo.

Kniha 3 - Scénáře budoucího rozvoje

Kniha 3 se věnovala stanovení scénáře nejpravděpodobnějšího vývoje společnosti, vědy a techniky v horizontu následujících 30 let. Tento vybraný scénář definoval prostředí, v rámci něhož je kalibrován dopravní model a jeho proměnné. Scénáře jsou analytickým materiálem, tedy nepředvídají budoucnost. Je proto nutné uvážit dopady současné politiky a rozhodovacích procesů na možné výhledové varianty rozvoje. Z více variant scénářů byl jmenovanou multioborovou skupinou odborníků vybrán nejvíce pravděpodobný, který dále slouží jako jeden z podkladů pro stanovení prognózy dopravy a kvantifikaci parametrů prognostického dopravního modelu Knize 4. V rámci aktualizace dopravního modelu v roce 2015 bylo shledáno, že ani dlouhé krizové období, kterým si globální ekonomika prošla v období let 2009 – 2014, neovlivnilo zásadním způsobem scénář celospolečenského rozvoje v dlouhodobějším horizontu. V rámci aktualizace dopravního modelu 2015 byly pouze mírně korigovány vybrané makroekonomické předpoklady.

Kniha 4 - Model dopravních prognóz

Kniha 4 popisuje metodologii tvorby dopravního modelu prognóz a jeho výsledky. Navazuje na zpracovaný dopravní model současného stavu, popsany a kalibrovány v rámci Knihy 2. Dopravní model slouží v rámci sektorových strategií jako jeden z hodnotících nástrojů navrhovaných opatření v průběhu prací na projektu, resp. V průběhu prací na vyhodnocování a aktualizaci. Výchozí předpoklady vstupující do modelu prognóz byly definovány v rámci Knihy 3. Model dopravních prognóz slouží i nadále Ministerstvu dopravy jako nástroj na průběžné hodnocení projektů rozvoje dopravní infrastruktury.

Kniha 5 - Principy dopravní strategie

Kniha 5 definuje východiska, cíle a principy Dopravních strategií. Stanovuje účel a směr Dopravních strategií. Kniha 5 byla podkladem ke stanovení kritérií hodnocení projektů, postupu a pravidel pro sestavení plánu rozvoje dopravní infrastruktury a potažmo doporučeného plánu realizace jednotlivých infrastrukturních projektů v Knize 10. Kniha 5 tvoří přechod mezi analytickou a návrhovou částí.

Kniha 6 - Opatření na dopravní infrastrukturu

Kniha 6 shromažďuje údaje o plánovaných projektech na síti využívané dopravou silniční, železniční, vodní a leteckou a identifikuje další dosud nesledovaná opatření na dopravní infrastrukturu (omezující místa nebo chybějící úseky). Údaje jsou předmětem přehledné databázové struktury, která byla využita při zpracování koncepce a dále je průběžně využívána v rámci prací z koncepce vycházející. Databáze vznikala za spolupráce velkého počtu zainteresovaných subjektů včetně Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správy železniční dopravní cesty, Ředitelství vodních cest ČR nebo jednotlivých Krajských úřadů.

Kniha 7 - Finanční potřeby projektů dopravní infrastruktury

Kniha 7 předkládá finanční hodnocení uvažovaných opatření na dopravní infrastrukturu identifikované v Knize 6. Navrhuje i případné náměty na úpravy v další fázi předrealizační přípravy u projektů, jejichž finanční náročnost neodpovídá na základě indikace dopravním ani celospolečenským přínosům. Kniha shrnuje nároky na investiční prostředky pro rozvoj dopravních sítí. Zároveň stanovuje potřebný finanční rámec na zajištění provozuschopnosti (údržba a opravy) a případně provozování (řízení dopravy) dopravních sítí.

Kniha 8 - Metodika hodnocení projektů dopravní infrastruktury

Hodnocení identifikuje taková infrastrukturní opatření, která naplňují zásadu 3P – Potřebnost, Průchodnost a Proveditelnost, což je zohledněno ve třech pilířích hodnocení. U opatření, která tuto zásadu zcela nenaplní, dále metodika umožňuje stanovit potřebu změn jednotlivých parametrů tak, aby byla tato zásada dodržena. Hodnocení je založeno jednak na metodě Multikriteriální analýzy (MKA), a dále na metodě zjednodušené Cost-benefit analýzy (zCBA). Zvláště jsou hodnoceny „projekty“ (infrastrukturní opatření, pro které jsou dostupné detailnější informace na základě již zpracovaných dokumentací) a „náměty“ (opatření, která jsou dosud v rovině úvah bez konkrétního návrhu technického řešení). Pro účely hodnocení byly jednotlivé projekty a náměty sloučeny do tzv. clusterů – ucelených souborů staveb dopravní infrastruktury. Každý cluster se tak může skládat z více projektů resp. námětů, které na sebe v dopravní soustavě logicky navazují a uspokojují indikovanou potřebu. Předmětem „Aktualizace 2017“ není přehodnocování priorit, neboť není účelné. Priority byly v rámci původní koncepce stanoveny správně, při maximální transparentnosti procesu hodnocení, a jsou i nadále platné. Předmětem vyhodnocení a aktualizace bylo zejména zpracování nových informací o projektech a námětech získaných v letech 2014 – 2016.

Kniha 9 - Finanční možnosti pro zajištění rozvoje dop. infrastruktury

Kniha 9 identifikuje všechny potenciální zdroje využitelné pro financování dopravní infrastruktury. Je rozpracován potenciál jednotlivých, v budoucnu teoreticky dostupných, zdrojů. Základním výstupem Knihy 9 je požadavek na stabilizaci zdrojové stránky resortu doprava. Tohoto kýženého cíle nebylo od doby schválení koncepce dosaženo (neprojednání doporučovaných legislativních úprav), ačkoliv je možné konstatovat, že v uplynulém období let 2014 – 2016 byl v rámci rozpočtu SFDI vždy zajištěn dostatečný objem finančních zdrojů minimálně ve výši tzv. Návrhové varianty financování. Pouze stabilní resp. meziročně jednoznačně predikovatelný a v rámci resortu částečně ovlivnitelný objem zdrojů umožní realizaci koncepčního přístupu k zajištění dopravní infrastruktury i v dlouhodobějším horizontu. Na základě výsledků předchozích knih je prokazatelné, že dopravní infrastruktura jako ucelený systém musí být stále vnímána jako veřejná služba, která se neobejde bez výrazné participace zdrojů veřejných rozpočtů i v případě, že zvyšování role přímého zpoplatnění uživatelů bude postupně posilováno. Tento princip je adresován již v Dopravní politice ČR 2014 – 2020, z jejichž principů Dopravní strategie vychází.

Kniha 10 - Realizace Dopravních sektorových strategií

Kniha 10 předurčuje možnosti realizace principů Dopravních sektorových strategií v kontextu současné situace v resortu dopravy, která nutně ovlivňuje období let 2017 - 2023. Obsažen je návrh zajištění udržitelnosti a rozvoje dopravní infrastruktury na toto období včetně návrhu harmonogramu realizace jednotlivých opatření a finančních nároků. Strategie je primárně zaměřena na období let 2017 až 2023 s přesahem i do dlouhodobého horizontu. V letech 2017 – 2023 je především třeba zahájit přípravu záměrů, které bude potřebné realizovat po tomto období, pokud tato příprava dosud zahájena nebyla.

Účastníci procesu pořízení Dopravních sektorových strategií, 2. fáze

Přípravy a postupného projednávání dílčích výstupů projektu se účastnilo mnoho subjektů. Účelem této kapitoly je shrnout informace o těchto procesech.

Garant projektu: Odbor strategie Ministerstva dopravy ČR

Hlavní konzultant: Konsorcium + subdodavatelé uvedení na str. 2

Ex-ante hodnotitel: IKP Consulting Engineers, s.r.o. + subdodavatel

Úkolem ex-ante hodnotitele bylo posoudit kriticky každou dílčí Zprávu (primární verze). Připomínky ex-ante hodnotitele byly následně zapracovány spolu s připomínkami garanta projektu (sekundární verze Zpráv). Ex-ante hodnotitel se účastnil většiny setkání projektového týmu a byl jeho plnohodnotnou součástí.

SEA hodnotitel: Společnost Integra Consulting s.r.o. byla účastna procesu pořízení od úvodních fází (12/2011). Celý proces identifikace potřeb a stanovení jednotlivých opatření tak byl podrobován konstruktivní kritice z pohledu životního prostředí a veřejného zdraví již od počátku. Proces SEA byl oficiálně zahájen v 04/2012. Celý proces SEA je dokumentován samostatně na webových stránkách MŽP http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP129K kde jsou veřejně k dispozici všechny informace a dokumenty požadované ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. V rámci vyhodnocení SEA jsou hodnoceny i všechny potenciální projekty resp. náměty, které byly v procesu pořízení identifikovány a mohou se stát předmětem samotné koncepce v rámci jejích aktualizací. Všechny tyto hodnocené části jsou součástí dokumentů předložených a zveřejněných MŽP v rámci procesu SEA a to včetně mapových podkladů v měřítku odpovídajícím celostátní koncepci. Podrobněji se problematice provedeného ex-ante procesu SEA věnuje Kapitola 18.

Společný řídicí výbor: řídicí a monitorovací orgán, který projednával a hodnotil jednotlivé výstupy, předkládané v rámci projektu, včetně hodnocení provázanosti činnosti jednotlivých subjektů. Zástupci jednotlivých organizací, které byly členy SŘV, spolupracovali s Ministerstvem dopravy v rámci meziresortní pracovní skupiny. Složení SŘV (meziresortní pracovní skupiny): EK - DG Regio, EK - DG MOVE, JASPERS, 1. náměstek ministra dopravy, Odbor strategie MD, Odbor fondů EU MD, Odbor zahraničních vztahů MD, Odbor infrastruktury a územního plánu MD, Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta ČVUT, Ministerstvo financí, Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo zdravotnictví, Ministerstvo průmyslu a obchodu, Asociace krajů, Svaz dopravy, zástupce nevládních organizací, Státní fond dopravní infrastruktury, Ředitelství silnic a dálnic, Správa železniční dopravní cesty, Ředitelství vodních cest.

Advisory board: Poradní výbor byl ustanoven po vzájemné dohodě MD, Evropské komise a agentury Jaspers. Účelem poradního výboru je přenos nejlepší zahraniční praxe do realizovaného projektu. Z tohoto důvodu byl poradní výbor tvořen evropsky uznávanými odbornými kapacitami s dlouholetými zkušenostmi z oboru dopravy, stavebnictví, resp. financování (čtyři zahraniční a tři domácí experti z akademické sféry). Poradní výbor spolupracoval s Ministerstvem dopravy již od zadávacího řízení. Advisory board posuzoval každý dílčí výstup projektu (Zprávy resp. Knihy).

„Aktualizace 2017“ byla s ohledem na její rozsah zpracována interně pracovníky Odboru strategie MD, přičemž následně byla konzultována s věcně příslušnými odbory MD, resortními investory, SFDI a následně předložena do meziresortního připomínkového řízení v souladu s Jednácím řádem vlády tak, aby mohla být následně vládou projednána. V souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, byla „Aktualizace 2017“ po provedení meziresortního připomínkového řízení předložena Ministerstvu životního prostředí k provedení zjišťovacího řízení dle §10a tohoto zákona. Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 18.1.2018 závěr zjišťovacího řízení, ze kterého vyplývá, že na základě oznámení koncepce a jeho příloh, doručených vyjádření v rámci zjišťovacího řízení a porovnání aktualizace koncepce s kritérii uvedenými v příloze č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, dospělo MŽP k závěru, že v případě „Aktualizace 2017“ se jedná o takovou změnu koncepce, u které není předpoklad významných vlivů na životní prostředí, které by odůvodňovaly nutnost posouzení dle tohoto zákona.

Kniha 1 – Výchozí podmínky pro tvorbu dopravní strategie

2 Výchozí podmínky

Hlavním cílem Knihy 1 bylo zpracovat přehled výchozích a souvisejících dokumentů, významných pro tvorbu Dopravních strategií, a to jak na vertikální (evropské, národní, regionální) ose, tak v horizontální rovině (dokumenty jednotlivých rezortů s přímým dopadem na Dopravní strategie, resp. plánování rozvoje dopravní infrastruktury) a vytvořit tak rámec pro návrhovou část projektu. V rámci „Aktualizace 2017“ je provedeno upřesnění reflektující období 2014 – 2016.

2.1 Přehled politických a strategických dokumentů

2.1.1 Dokumenty evropské a mezinárodní povahy

Obsah a priority Dopravních strategií do podstatné míry ovlivňují závazky vyplývající z členství ČR v Evropské unii a v omezené míře i závazky dané mezinárodními úmluvami, ke kterým ČR přistoupila.

S ohledem na členství ČR v Evropské unii byl v průběhu procesu přípravy Sektorových strategií brány v potaz zejména následující nelegislativní i legislativní dokumenty EU:

1) Dokumenty strategické (nelegislativní) povahy

- **Evropa 2020** Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, KOM (2010) 2020 v konečném znění
- **Plán přechodu** na konkurenceschopné nízkouhlíkové hospodářství do roku 2050, KOM (2011) 112 v konečném znění
- **Pařížský klimatický protokol**, který zavazuje většinu světa, včetně České republiky k odklonu od používání fosilních paliv tak, aby cílové oteplení Země nepřesáhlo hodnotu 1,5 až 2 ° C ve srovnání s obdobím před průmyslovou revolucí. Souhlas vlády ČR s ratifikací Pařížského klimatického protokolu je ze dne 22. 9. 2016.
- **BÍLÁ KNIHA: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje**, KOM (2011) 144 v konečném znění
- **Integrovaná průmyslová politika** pro éru globalizace, KOM(2010) 614 v konečném znění
- **Integrovaný akční program** pro vnitrozemskou vodní dopravu pro období 2006 - 2013 "NAIADES" KOM (2006) 6 v konečném znění
- **Akční plán k logistice** pro nákladní dopravu KOM (2007) 607 v konečném znění
- **Akční plán pro podporu** zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS) KOM (2008) 886 v konečném znění/2

2) Legislativa EU

- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013/EU** o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě

- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1316/2013/EU**, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy
- **Nařízení Evropské parlamentu a Rady č. 1300/2013** o Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1084/2006
- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1301/2013** o Evropském fondu pro regionální rozvoj, o zvláštních ustanoveních týkajících se cíle Investice pro růst a zaměstnanost a o zrušení nařízení (ES) č. 1080/2006
- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1303/2013** o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti, Evropském zemědělském fondu pro rozvoj venkova a Evropském námořním a rybářském fondu, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1083/2006
- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010** o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu
- **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES** o interoperabilitě železničního systému ve Společenství
- **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES** o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury
- **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES** o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (SEA)
- **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU** o posuzování vlivů některých záměrů na životní prostředí, včetně revize této směrnice 2014/53/EU s transpoziční lhůtou do 16.5.2017
- **Směrnice Evropského hospodářského společenství 92/43/EHS** o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (tzv. habitatová směrnice)
- **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES**, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky (tzv. rámcová směrnice o vodách)¹.
- **Nařízení Komise 2016/919/EU** ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu, týkající se subsystému „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii
- **Rozhodnutí Komise 2009/5607/ES**, kterým se mění rozhodnutí Komise 2006/679/ES, pokud jde o provádění technické specifikace pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému

¹ K zajištění aplikace viz dále v kapitole národní multisektorové dokumenty.

- **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU** o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy
- **Směrnice 2011/76/EU**, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly
- **Směrnice 2014/94/EU**, o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva
- **Směrnice 2012/34/EU**, o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru
- **Nařízení 2016/2338/EU**, novelizující nařízení 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70

Z mezinárodních úmluv se problematiky obsažené v Dopravních strategiích dotýkající tyto dokumenty:

- **Dohoda AGR** (European Agreement on Main International Traffic Arteries) - (1983)
- **Dohoda AGC** (European Agreement on Main International Railway Lines) - (1985)
- **Dohoda AGTC** (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations/Protocol on Combined Transport on Inland Waterways to the European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations) - (1993/2009)
- **Dohoda AGN** (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) - (2009)

2.1.2 Národní multisektorové dokumenty

Mezi dokumenty s multisektorovým dosahem relevantní pro tvorbu Dopravní strategie patří:

- **Dohoda o partnerství 2014-2020**

Dohoda mezi EU a Českou republikou je strategickým dokumentem stanovujícím cíle a priority ČR pro efektivní využívání Evropských strukturálních a investičních fondů v programovém období 2014–2020. Dohoda obsahuje mimo jiné výčet jednotlivých (operačních) programů včetně jejich zaměření a způsobu jejich realizace na národní úrovni. Hlavním cílem pro oblast dopravy je efektivní a ekologicky šetrná doprava osob a zboží.
- **Politika územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č.1**

Celostátní nástroj územního plánování, vymezuje mimo jiné plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury mezinárodního a republikového významu nebo které svým významem přesahují území jednoho kraje. Využito bylo znění schválené usnesením vlády č. 276 ze dne 15. dubna 2015. včetně souvisejících dokumentů.

▪ **Aktualizovaná Státní energetická koncepce (ASEK)**

Státní energetická koncepce ve své vizi konkretizuje státní priority a stanovuje cíle, jichž chce stát dosáhnout, při ovlivňování vývoje energetického hospodářství ve výhledu příštích 30 let, v podmínkách tržně orientované ekonomiky. Pro oblast dopravy jsou velmi důležité části týkající se energetických zdrojů pro dopravu a výhled vývoje jejich využívání (energetický mix). Optimalizací energetického mixu bude postupně docházet ke snižování emisí vztahených na jednotkový dopravní výkon. ASEK byla schválena usnesením vlády č. 362/2015. Úkolem Dopravní politiky je potom v návaznosti na SEK zpracování „Akčního plánu čisté mobility“, který potenciál a směry rozvoje udržitelné mobility rozpracovává do většího detailu. Národní akční plán čisté mobility byl schválen vládou usnesením č. 941 ze dne 20. listopadu 2015. Základním úkolem pro rezort dopravy je snížit spotřebu ropných paliv v dopravě z 59 miliard kWh/rok v roce 2015 na 50 miliard kWh/rok v roce 2030 a zvýšit využití elektrické energie v dopravě z 2,4 miliard kWh/rok v roce 2015 na 4,3 miliard kWh/rok v roce 2030.

▪ **Státní politika životního prostředí 2012 – 2020**

Dokument vymezuje plán na realizaci efektivní ochrany životního prostředí v České republice do roku 2020. Hlavním cílem je zajistit zdravé a kvalitní životní prostředí pro občany žijící v České republice, výrazně přispět k efektivnímu využívání veškerých zdrojů a minimalizovat negativní dopady lidské činnosti na životní prostředí, včetně dopadů přesahujících hranice státu, a přispět tak ke zlepšování kvality života v Evropě i celosvětově.

▪ **Plány povodí**

Za klíčový nástroj v oblasti ochrany vod lze pokládat směrnici 2000/60/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Evropského společenství v oblasti vodní politiky. Hlavní nástroj k dosažení cílů směrnice představují v ČR Plány povodí, respektive jimi stanovený program opatření. Byl vydán metodický pokyn MZe pro jednotlivé vodoprávní úřady k zajištění správné správní praxe při aplikaci § 23a zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon (č.j.: 20380/2016-MZE-15120). U projektů, které již jsou ve fázi zahájených/pokročilých povolovacích procesů je aplikace rámcové směrnice o vodách zajištěna v rámci navazujících řízení dle stavebního zákona, kdy jednotlivé vodoprávní úřady jsou dotčenými orgány. Resortní investoři jsou s potřebou řešit problematiku v souladu s tímto metodickým pokynem MZe obeznámeni a přijaly v této věci své interní předpisy pro přípravný proces jednotlivých staveb.

▪ **Národní program snižování emisí**

Dokument schválený usnesením vlády č. 978/2015, který vychází spolu s navazujícími Plány zlepšování kvality ovzduší z projektu „Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší ČR“. Dokument mimo jiné obsahuje ambiciózní cíl převést do roku 2030 30 % nákladní dopravy ze silnice na železnici. Tento cíl bude však s ohledem na omezenou kapacitu železniční sítě pouze velmi obtížně splnitelný. Z velké části mohou jeho

naplnění pomoci nástroje určené na podporu kombinované dopravy, viz dále. Cíle a opatření sledovaná v tomto dokumentu jsou v souladu s cíli jednotlivých projektů obsažených v Dopravních sektorových strategiích, a pokud jsou v nich obsaženy konkrétní stavby, jsou tyto patřičně preferovány v projektové přípravě staveb.

▪ **Programy zlepšování kvality ovzduší**

Programy zlepšování kvality ovzduší jsou spolu s Národním programem snižování emisí ČR hlavními nástroji zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, pro řízení kvality ovzduší v ČR. Programy zlepšování kvality ovzduší se vydávají v případě, že je v konkrétním území překročen stanovený imisní limit. Programy zlepšování kvality ovzduší pro zóny resp. aglomerace provádějí povinnost uvedenou v čl. 23 směrnice 2008/50/ES, který ukládá vydat tyto plány pro oblasti s překročenými imisními limity za účelem dosažení kvality ovzduší v souladu se touto směrnicí. V roce 2015 byl dokončen projekt Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší ČR, v rámci kterého vznikly nové programy zlepšování kvality ovzduší, které v souladu s § 41 odst. 3 zákona č. 201/2012 Sb. nahrazují programy ke zlepšení kvality ovzduší vydané za platnosti zákona č. 86/2002 Sb. Programy zlepšování kvality ovzduší zpracované v rámci projektu Střednědobá strategie byly vydány MŽP formou opatření obecné povahy v první polovině roku 2016. Cíle a opatření sledovaná v těchto plánech jsou v souladu s cíli jednotlivých projektů obsažených v Dopravních sektorových strategiích, a pokud jsou v nich obsaženy konkrétní stavby, jsou tyto patřičně preferovány v projektové přípravě staveb.

▪ **Plán odpadového hospodářství**

Plán odpadového hospodářství České republiky 2015 – 2024 byl schválen nařízením vlády č. 352/2014 Sb. Na něj navazují plány odpadového hospodářství jednotlivých krajů. Závazná část Plánu odpadového hospodářství České republiky, včetně jejích změn, je závazným podkladem pro zpracování plánů odpadového hospodářství krajů, pro rozhodovací a jiné činnosti příslušných správních úřadů v oblasti odpadového hospodářství a podkladem pro zpracování územně plánovací dokumentace krajů a obcí. V rámci stavební činnosti související s plněním opatření obsažených v Dopravních sektorových strategiích jsou plány odpadového hospodářství respektovány, neboť i pro každé povolení stavby je třeba učinit formální zákonné kroky, které aplikaci jednotlivých ustanovení zákona o odpadech respektují.

▪ **Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR a Národní akční plán adaptace na změnu klimatu**

Strategie byla schválena usnesením vlády ČR ze dne 26. října 2015 č. 861. Navazující a jednotlivá opatření dále rozpracovávající národní akční plán byl schválen usnesením vlády ČR ze dne 16. ledna 2017 č. 34. Strategie strukturovaně seznamuje s riziky a předpokládanými dopady změny klimatu v těchto oblastech, definuje obecné principy adaptačních opatření,

naznačuje priority, upozorňuje na mezisektorové vazby a provázanost s mitigačními opatřeními a uvádí směry a příklady vhodných adaptačních opatření. Strategie analyzuje současný stav legislativy v daném kontextu a navrhuje potřebné legislativní změny. Strategie rovněž uvádí rámcové vyhodnocení finanční náročnosti realizace navržených adaptačních opatření, analýzu vlivu na podnikatelské prostředí a kvantifikaci nákladů v případě nečinnosti, v návaznosti pak přehled stávajících i perspektivních ekonomických nástrojů a možnosti jejich využití. Adaptační strategie ČR je připravena na roky 2015-2020 s výhledem do r. 2030 a je implementována Národním akčním plánem adaptace na změnu klimatu. Průběžné plnění Adaptační strategie ČR bude vyhodnoceno v roce 2019 a dále každé 4 roky. Jednotlivá opatření na dopravní infrastrukturu (včetně provozních), sledovaná v Dopravních sektorových strategiích se budou v rámci možností přizpůsobovat i podmínkám měnícího se klimatu tak, aby byla zajištěna jejich dostatečná odolnost proti zvýšenému výskytu extrémních projevů počasí a aby na nich mohl být i v případě výskytu těchto jevů zajištěn provoz v požadované kvalitě (včasné odstranění následků výskytu extrémních projevů počasí).

▪ **Strategický rámec udržitelného rozvoje (2010)**

Dokument s cílem vzájemně provázat opatření, cíle a politiky, které již mohou být součástí stávajících sektorových strategií, určení problémů, které tyto materiály zatím neřeší (tři základní oblasti rozvoje – ekonomická, sociální a environmentální). V roce 2017 bude Strategický rámec nahrazen dokumentem *Česká republika 2030*, který bude představovat vrcholový strategický dokument ČR závazný pro všechny sektory a regionální úrovně. Dokument aplikuje pro podmínky ČR 17 hlavních cílů udržitelného rozvoje definovaných OSN.

▪ **Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti České republiky pro období 2012 až 2020**

▪ **Surovinová politika České republiky v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů**

Politika byla schválena usnesením vlády ČR ze dne 14. června 2017 č. 441. S problematikou obsaženou v této politice je dále úzce provázána Politika druhotných surovin České republiky schválena usnesením vlády ČR ze dne 15. září 2014 č. 755. Tyto dokumenty jsou dále rozpracovávány na krajské úrovni se zohledněním místních specifik. Cílem při přípravě stabilizace koridorů dopravní infrastruktury musí být, aby se vyhýbaly definovaným chráněným ložiskovým územím a evidovaným dobývacím prostorům. V případě, kdy střet je nevyhnutelný, je žádoucí minimalizovat rozsah zásahů do významných využívaných a nevyužívaných ložisek nevyhrazených nerostů a prognózních zdrojů nerostných surovin. V některých případech z relevantních dokumentací surovinové politiky vyplývá riziko nedostatečného množství kvalitních stavebních materiálů v blízkosti plánovaných opatření, což si vyžádá delší dovozové vzdálenosti.

▪ Strategie regionálního rozvoje ČR 2014 - 2020

Základní dokument regionální politiky ČR. Jednou z priorit je zajištění regionální a nadregionální dopravní dostupnosti. Dokument byl schválen usnesením vlády ze dne 15. května 2013 č. 344. Jde o základní koncepční dokument v oblasti regionálního rozvoje. Poskytuje potřebná východiska a stanovuje rozvojové cíle a zásady pro vypracování regionálních programů rozvoje. SRR je nástrojem realizace regionální politiky a koordinace působení ostatních veřejných politik na regionální rozvoj. SRR propojuje odvětvová hlediska (témata a priority) s územními aspekty.

2.1.3 Národní dokumenty z dopravního sektoru

Výchozím sektorovým dokumentem pro “Aktualizaci 2017” je **Dopravní politika 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050**. Jde o základní koncepční dokument, který má vliv na dopravně-politický proces. Dopravní sektorové strategie jsou dokumentem, který rozpracovává hlavní zásady a principy stanovené Dopravní politikou pro oblast rozvoje a údržby dopravní infrastruktury. Dopravní politika je dále rozpracována v následujících návazných strategiích, koncepcích a procesech, které tvoří provázanou strukturu (viz příloha S1), a jejichž součástí jsou i Dopravní sektorové strategie:

▪ Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy

Cílem Bílé knihy Koncepce veřejné dopravy 2015-2020 s výhledem do roku 2030 (usnesení vlády ČR č. 467 ze dne 15. června 2015) je především zajistit dlouhodobou finanční udržitelnost a provázanost systému objednávky veřejné dopravy na základě Plánů dopravní obslužnosti zpracovávaných dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících (zákon provádějící nařízení ES 1370/2007), v platném znění. S ohledem na skutečnost, že dimenzování infrastruktury úzce souvisí s rozsahem dopravy, je pro identifikaci infrastrukturních opatření zcela klíčová provázanost těchto dvou plánovacích procesů.

V rámci rozhodnutí o způsobu řešení organizace a financování regionální dopravy ze třech předložených variant bylo vybráno řešení podobné švýcarskému modelu financování, a to:

Objednávka regionální dopravy bude i nadále v samostatné působnosti krajů. Veřejná silniční doprava bude financována z RUD (rozpočtové určení daní), veřejná drážní doprava financována z RUD s příspěvkem státu za stanovení konkrétních spravedlivých podmínek potřebných pro získání dotace ze státního rozpočtu.

Nevýhodou této varianty je přetrvávající nesoulad mezi financujícím subjektem a objednavatelem regionální drážní dopravy, tento problém je však řešen nastavením standardů (kritérií), na základě kterých bude příspěvek státu poskytován.

Po roce 2019 by měl být zachován stávající systém regionální dopravní obslužnosti, kdy objednávka regionální dopravy bude i nadále v samostatné působnosti krajů a kdy drážní doprava bude částečně financována s příspěvkem státu za stanovení konkrétních spravedlivých podmínek. Proto

byl na základě sjednaných pravidel připraven návrh právního zajištění, protože memorandum se v minulém období jevílo jako nedostatečná záruka stability financování v čase. Bylo navrženo přistoupit k uzavření smlouvy mezi státem a kraji s cílem nastavit pravidla spolufinancování. Usnesením vlády České republiky č. 645 ze dne 20. července 2016 byl schválen návrh Smlouvy o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy.

Veřejné služby jsou organizovány na regionální úrovni v souladu s principem subsidiarity. Jako nejjednodušší způsob financování se jeví koncentrace krajské a obecní objednávky v rukou regionálního organizátora podle paragrafu 5 zákona o veřejných službách, který je zodpovědný za objednávku veškeré dopravní obslužnosti obce a kraje.

V letech 2020-2034 bude regionální železniční doprava financována sdruženými prostředky státu a krajů. Krajům bude poskytnuta částka se standardní inflační valorizací za jednotlivé kalendářní roky (např. prostředky pro rok 2020 budou vycházet z hodnoty nastavené cenové hladiny roku 2014 o meziroční míru inflace za roky 2014 až 2019). Prostředky však nebudou poskytovány na dopravní výkony na dráhách, na nichž nejsou objednávány alespoň čtyři páry vlaků v každém pracovním dni.

MD navrhlo, aby proběhlo rozdělení dotací na jednotlivé kraje jednotným spravedlivým podílem, který bude dán rozsahem financování regionální železniční dopravy z prostředků krajů v roce 2014 (v posledním účetně ukončeném kalendářním roce). Úpravy koeficientů jsou kdykoliv možné, pokud se na tom jednomyslně shodne MD a všechny kraje. Státní příspěvek nejenže umožní pokrýt výdaje na zajištění dopravní obslužnosti, ale zároveň přispěje k urychlení modernizace zastaralého vozidlového parku v železniční dopravě. Pro kraje je rozhodující výše státního příspěvku. Kraje vnímají jako nezbytný vstřícný krok, aby celková výše státní dotace odpovídala přinejmenším hodnotě z roku 2010, navýšené o všechny meziroční inflační nárůsty.

Problematice ve vztahu k návazným plánům dopravní obslužnosti a propojení procesů dopravní obslužnosti a zajištění potřebné dopravní infrastruktury se blíže věnuje kapitola 2.4.

▪ **Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050).**

Vláda ČR dne 15. dubna 2015 schválila *Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020* (AP ITS), který se zaměřuje na využití a zavádění systémů ITS nejen v silniční dopravě, ale i v ostatních druzích dopravy. Jde tedy o plán zavádění telematických aplikací v dopravě.

Globálním cílem je prostřednictvím telematiky trvale zvyšovat efektivitu dopravního systému v ČR. Konkrétně zvyšovat bezpečnost a plynulost dopravního provozu, koordinovat, synchronizovat a optimalizovat přepravu cestujících a pohyby zásilek po síti jednotlivých druhů dopravy, dále snižovat účinky dopravy na životní prostředí a tím pomáhat zvyšovat kvalitu života všech obyvatel.

Mezi strategické a specifické cíle AP ITS patří následující:

- efektivní, inteligentní a dopravní infrastruktura s kvalifikovaným obslužným personálem,
- zajištění plynulosti dopravního provozu a s tím spojené snížení celkových časových ztrát v dopravním provozu,
- zvýšení bezpečnosti dopravního provozu,
- snížení závažného porušování pravidel silničního provozu a zamezení závažného protiprávního jednání v dopravě,
- rozvoj systémů telematiky harmonizovaným způsobem,
- podpora rozvoje společensky žádoucích technologií a služeb,
- podpora vzdělávacích a výcvikových programů.

Zavádění ITS v budoucím období představuje dva základní směry:

1) **dražší infrastruktura – levnější vozidlo**: přednostně je vybavována dopravní infrastruktura zařízeními telematiky. Například v případě liniového řízení silničního provozu je osazován příslušný úsek proměnnými dopravními značkami. Tento směr bude zejména uplatňován na úsecích kapacitní silniční sítě a na tratích zařazených do evropského železničního systému;

2) **dražší vozidlo – levnější infrastruktura**: přednostně jsou vybavována vozidla palubním zařízením. Tento směr podporuje využívání družicových systémů.

Z hlediska dálnic v extravilánu je cílem dosáhnout standardní vybavenosti silniční sítě aplikacemi ITS sloužícími k monitorování aktuálního stavu dopravy/počasi a získávání dat pro statistické/dopravně-inženýrské analýzy.

Odhadovaná finanční náročnost v podrobném členění dle kategorií jednotlivých aplikací je podrobně uvedena v AP ITS a je východiskem pro jejich realizaci v rámci objemu disponibilních finančních zdrojů přidělovaných v souladu s principy DSS.

- **Implementační plán k Akčnímu plánu rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v České republice do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)**

„Implementační plán k Akčnímu plánu rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v České republice do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)“, schválila vláda svým usnesením č. 538 ze dne 15. června 2016.

Implementační plán rozvoje ITS, který není pouhým zásobníkem projektů ITS, ale také nastavuje postupy pro přípravu a realizaci systémů ITS ať už v rámci staveb dopravní infrastruktury nebo jako samostatných systémů ITS, které jsou zcela nebo jen částečně financovány SFDI anebo jsou spolufinancovány z příslušných operačních programů EU. Dále Implementační plán rozvoje ITS řeší otázky přípravy rozsáhlých projektů ITS, v rámci kterých sdílí infrastrukturu nebo některé aplikace více rezortních organizací Ministerstva dopravy, případně více resortů či více subjektů veřejné správy a také řeší právní otázky při zpracování a sdílení dat v dopravních systémech, případy předávání dat třetím osobám a v neposlední řadě otázky využívání technických norem, standardů a systémových parametrů při zadávání veřejných zakázek.

Implementační plán rozvoje ITS není koncipován pouze jako jednorázový dokument, ale jako otevřený a živý dokument, který bude do roku 2020 průběžně aktualizován a doplňován na základě dlouhodobého i krátkodobého plánování a programového výběru konkrétních projektových záměrů, resp.

rozvojových projektů k financování. V implementačním plánu jsou u jednotlivých projektů jasně přiřazeny konkrétní úkoly, jejich řešitelé a termíny pro jejich splnění.

Do Implementačního plánu ITS nebyly zařazeny projekty krajů a měst, jelikož pravomoc k realizaci těchto aktivit mají základní územní samosprávné celky a jsou hrazeny z jejich rozpočtů. Nicméně je třeba z úrovně státu jak při přípravě, tak při realizaci projektů ITS zajistit spolupráci s kraji i s městy tak, aby ve vztahu k systémům ITS na úrovni státu i sousedních zemí nevznikaly nesourodé systémy, pro které neplatí jednotná technická politika a jednotná pravidla kvality a technických předpisů.

V Implementačním plánu k Akčnímu plánu rozvoje ITS je uvedeno 66 projektových záměrů, které jsou rozděleny do čtyř kategorií: silniční doprava, železniční doprava, vnitrozemská vodní doprava a veřejná osobní doprava.

Celkový objem finančních prostředků pro rozvoj ITS v ČR do roku 2020 byl dle Akčního plánu rozvoje ITS odhadován na 17 mld. Kč. Celkové náklady u všech 29 sledovaných projektů, které byly dokončeny, jsou dnes v realizaci anebo jsou v přípravě s plánovanou realizací v roce 2017, činí přibližně 4,6 mld. Kč.

Pro oblast ITS je implementační plán hlavním řídicím strategickým dokumentem, z něhož musí příprava i následná realizace, včetně zajištění finanční podpory, vycházet.

- **Koncepce nákladní dopravy**

Koncepce je předjímana Dopravní politikou ČR 2014 – 2020. Nově zpracovávaná Koncepce nákladní dopravy, která se dokončovala paralelně s "Aktualizací 2017", zohledňuje vývoj v oblasti multimodální nákladní dopravy od roku 2009, kdy byla vládou schválena Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů a zabývá se problematikou nákladní dopravy v širším kontextu. S touto koncepcí souvisí i podpora v rámci OPD 2014-2020: Program modernizace a výstavba překladišť kombinované dopravy, přičemž již byla ukončena 1. výzva a připravuje se program Výstavba a modernizace veřejných přístavů pro nákladní dopravu a připravuje se program na podporu rozvoje vnitrozemských přístavů. Koncepce nákladní dopravy byla schválena vládou usnesením č. 57 ze dne 25. ledna 2017.

- **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020**

Dokument určuje základní principy a cíle vedoucí ke snížení nehodovosti na silniční síti. Dokument je v pravidelných cyklech vyhodnocován a aktualizován. Část cílů se věnuje vlivům závad na silniční síti na bezpečnost provozu.

- **Národní akční plán čisté mobility**

Jedná se o dokument navazující jak na Dopravní politiku ČR, tak na Aktualizovanou Státní energetickou koncepci. Jeho cílem je nastavení koncepčního přístupu vedoucího k efektivnímu uplatnění nových technologií v pohonu automobilů tak, aby byl dále podpořen pozitivní trend uplynulých let a i nadále docházelo ke snižování jednotkových emisí na jednotkové vozokilometry.

- **Proces zpoplatnění provozu a internalizace externalit**

Rozsah zpoplatnění sítě je výrazným impulzem pro změnu směřování dopravních proudů s možnými výraznými vlivy na životní prostředí (možné pozitivní i negativní vlivy). Pro zákazníky, kteří si zadávají přepravu, jsou jistě důležitá různá hlediska (rychlost a zejména cílová časová přesnost přepravy, bezpečnost a spolehlivost dopravy, související služby a jejich četnost), ale rozhodující je především hledisko cenové. Zákazníkům je prakticky lhostejné, že bezpečnost železničního provozu je mnohonásobně vyšší, a že většina emisí je na nižší úrovni. To souvisí s tím, že tyto externí náklady nejsou internalizovány. Dle Bílé knihy EU je poměr průměrných externalit silniční a železniční nákladní dopravy v poměru cca 4,5 : 1. Nezahrnutí externalit do ceny za přepravu výrazným způsobem pokrývá tržní prostředí v dopravě. Internalizace externalit je jednou z nejproblematičtějších otázek v dopravě a nebyla vzhledem ke své komplikovanosti ani v ČR, ani v žádném jiném státě EU zatím uspokojivě vyřešena.

Výkonové zpoplatnění celé silniční sítě zatím ale nebude možné, a to z důvodů vysokých režijních nákladů systému v případě zavádění zpoplatnění na silnicích s menší intenzitou provozu. Dopravní politika uvádí, že režie zpoplatnění nesmí přesáhnout 30 %. I to je ale nutné považovat za krajní případ. Výše režie a rozsah zpoplatnění je v každém případě především rozhodnutím politickým. V současné době se uvažuje o zpoplatnění přibližně dalších 900 km silnic I. třídy, na kterých by režie výběru neměla přesáhnout 20 %. V době zpracování „Aktualizace 2017“ však o rozsahu zpoplatnění nebylo definitivně rozhodnuto.

- **Proces přípravy výstavby tratí Rychlých spojení**

Proces je popsán v kapitole 61.1.5 V současné době jsou dokončeny územně technické studie pro provozní ramena Praha – Lovosice/Litoměřice – Ústí n, L.–st.hr., Brno – Vranovice, Praha – Havlíčkův Brod – Brno, variantně Praha – Benešov - Brno a Přerov – Ostrava. V procesu zpracování je Technicko-provozní studie VRT. MD interně současně s „Aktualizací 2017“ zpracovalo „Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR“, který částečně nahrazuje původně předpokládanou Studii příležitostí RS, pro kterou se nepodařilo v disponibilním časovém rámci zajistit externího konzultanta. Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR bude sloužit pro rozhodnutí vlády o dalším osudu přípravy projektu Rychlých spojení. Její projednání vládou se předpokládá ve shodném časovém období jako projednání „Aktualizace 2017“. Na tento materiál navážou studie proveditelnosti, které vyhodnotí relevantní varianty jednotlivých tras a doporučí optimální z nich k územní ochraně. Při zpracování studií proveditelnosti se bude vycházet především z územně technických studií zpracovaných v letech 2014 – 2016, ale i z materiálů zpracovaných dříve.

- **Koncepce letecké dopravy**

Koncepce letecké dopravy byla schválena usnesením vlády č. 613 ze dne 7. července 2016. Koncepce má souhlasné stanovisko SEA. Koncepce se zabývá všemi aspekty leteckého sektoru, především pak jejím dopravním potenciálem na území ČR. V případě letištní infrastruktury se zabývá otázkou, která regionální letiště jsou perspektivní z hlediska mezinárodní dopravy. Cílem je

zajistit dostupnost letecké dopravy do všech významných center celonárodního významu (tzv. póly růstu). Důvodem je skutečnost, že většina těchto letišť je ve vlastnictví krajů. Ty ale vzhledem ke své velikosti potřebují z celostátní úrovně posoudit perspektivy dalšího rozvoje (kraje ČR jsou z tohoto pohledu příliš malé). Koncepce rozděluje perspektivní mezinárodní letiště do tří kategorií.

- **Koncepce vodní dopravy, Studie proveditelnosti průplavního spojení D-O-L**

V době zpracování „Aktualizace 2017“ prošla Koncepce vodní dopravy meziresortním připomínkovým řízením a probíhal proces SEA. Koncepce má za úkol zabývat se potenciálem vodní nákladní a rekreační dopravy a řešit otázky údržby vodních cest. V případě infrastruktury vodních cest má za úkol identifikovat potřebné projekty, a to jako vstup pro „Aktualizaci 2017“.

Problematika průplavního spojení D-O-L není v koncepci vodní dopravy řešena, neboť vzhledem k dlouhodobosti záměru bylo rozhodnuto o zajištění samostatného procesu. V době zpracování „Aktualizace 2017“ byly zahájeny práce na Studii proveditelnosti průplavního spojení D-O-L. Cílem studie je prověřit potřebnost, průchodnost a proveditelnost projektu, a to nejen na základě posouzení dopravních funkcí, ale i funkcí vodohospodářských, protipovodňových, energetických a dalších. Budou samostatně hodnoceny i pouze dílčí části zvažovaného průplavního spojení. Úseky, které budou vyhodnoceny pozitivně, budou dále následně podrobeny procesu SEA. Na základě výsledků studie se rozhodne o dalším případném pokračování územní ochrany projektu, která je dnes zajištěna formou územní rezervy v ZÚR jednotlivých krajů.

- **Národní kosmický plán** (schváleno)
- **Národní strategie cyklistické dopravy** (schváleno)

Horizontální i vertikální provázanost a vzájemné ovlivňování jednotlivých dokumentů, navazujících na Dopravní politiku ČR, v čase znázorňuje schéma uvedené v příloze S1. Každá aktualizace dílčího dokumentu se po schválení stává automaticky podkladem pro další aktualizace ostatních návazných dokumentů. Tímto způsobem je zajištěna vždy aktuální interakce mezi jednotlivými zpracovanými dokumenty. U těch koncepcí, které naplňují požadavky na posouzení vlivů na životní prostředí (SEA), je toto hodnocení samostatně prováděno.

Poptávce po dopravě lze velmi obtížně zabránit. Umělé restriktce by navíc měly velmi negativní vliv na makroekonomickou hospodářskou situaci a mezinárodní konkurenceschopnost ČR. Proto je nutné **vnímat tyto zmíněné návazné strategie Dopravní politiky jako zcela zásadní pro možnost výhledového snižování vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví**. Zároveň platí, že všechny návazné strategické dokumenty se vzájemně ovlivňují a vždy při aktualizaci resp. zpracování příslušné koncepce jsou přebírány principy ze všech ostatních, čímž je v důsledku zajištěna jejich vzájemná provázanost.

- **Další dokumenty krajské a místní úrovně**

- **Strategické plány udržitelné městské mobility (SUMP)**

Dopravní problémy se koncentrují zejména ve větších městech a městských aglomeracích. Z toho důvodu Evropská komise přišla s iniciativou, aby města

zpracovávala v rámci programu tzv. chytrých měst (Smart Cities) Strategické plány udržitelné městské mobility. Mělo by jít o komplexnější dokument než je městská dopravní politika, neboť by mělo jít o řešení takových procesů (včetně mimodopravních), které by umožnily ovlivňovat dopravní poptávku hned od prvopočátku, a dále již vzniklou poptávku usměrňovat s ohledem na způsob jejího uspokojování. Zjednodušeně řečeno jde o vytváření alternativ k individuální dopravě (z důvodů emisí škodlivých látek, ale i z důvodů velké prostorové náročnosti individuální dopravy). Jde tak o postupné přetváření měst tak, aby jejich veřejný prostor plnil funkce pro kvalitní život občanů, kde doprava nebude zabírat většinu tohoto prostoru. Jde tedy o to, aby byly všechny druhy dopravy (včetně individuální) využívány efektivním způsobem ve vzájemné provázanosti.

Pro tyto účely pro česká města MD certifikovalo metodiku pro zpracování SUMP. Zpracování metodiky bylo financováno prostřednictvím Technologické agentury ČR.

2.2 Přehled dostupných datových zdrojů o socioekonomických ukazatelích ovlivňujících dopravu

2.2.1 Socioekonomické ukazatele ovlivňující osobní dopravu

V následující tabulce je popsána dostupnost charakteristik ovlivňující osobní dopravu, které byly zvoleny v rámci přípravy strategického dopravního modelu. Základní územní jednotkou (zónou) byl zvolen správní obvod s rozšířenou působností (dále jen SO ORP).

Podrobný popis modelu je v Knize 2 Strategický dopravní model ČR², resp. v průvodní zprávě k aktualizaci dopravního modelu z roku 2015, která je zveřejněna u Knihy 2 na webu www.dopravnistrategie.cz

² V Knize 1 a 2 je popsán pouze model stávajícího stavu. Informace o metodách konstrukce prognóz jsou uvedeny v Knize 4 Model prognóz. Demografický vývoj, včetně věkové struktury, byl převzat z projekcí zpracovaných ČSÚ.

Charakteristika	Popis dostupnosti v požadovaném územním rozdělení	Datum	Dostupnost
HDP	HDP se územně dělí na kraje	2014	Ano
Počet obyvatel v SO ORP	Počty obyvatel je možné získat ve Veřejné databázi Českého statistického úřadu (VDB ČSÚ).	31.12.2014	Ano
Počet obyvatel ve věku 6-18 let	Věkové rozdělení ve VDB ČSÚ je pětileté 0-4, 5-9, 10-14, 15-19 atd. Specifické věkové rozdělení podle SO ORP bylo ČSÚ zpracováno pro potřeby DSS2 na objednávku.	31.12.2014	Ano
Počet zaměstnaných obyvatel mzda nižší než průměrná hrubá mzda v ČR	ČSÚ statistiku počtu zaměstnaných obyvatel na úrovni obcí ani SO ORP nevede. Portál Ministerstva práce a sociálních věcí (MPSV) uvádí počty ekonomicky aktivních obyvatel ³ , od kterých byly odečteny počty nezaměstnaných. Rozdělení počtu dle příjmu není k dispozici. Průměrnou hrubou měsíční mzdu uvádí ČSÚ na úrovni kraje. Mzda jistě ovlivňuje výběr dopravního prostředku, jedná se však pouze o jeden z několika faktorů, se kterými dopravní model pracuje při výpočtu výběru dopravního prostředku.	12.2014	Ne, pouze celkový počet
Počet zaměstnaných obyvatel mzda vyšší než průměrná hrubá mzda v ČR	Viz. Výše	Viz. výše	Viz. výše
Počet nezaměstnaných	Portál Ministerstva práce a sociálních věcí (MPSV) uvádí počty nezaměstnaných resp. dosažitelných uchazečů o zaměstnání ⁴ .	12.2014	Ano
Počet důchodců	Na webových stránkách České správy sociálního zabezpečení (ČSSZ) je k dispozici Ročenka důchodového pojištění. Údaje o počtech důchodců jsou rozděleny podle krajů a okresů.	12.2014	Ano
Počet registrovaných osobních automobilů	Na webu Ministerstva vnitra v sekci Registr vozidel je k dispozici databáze počtu vozidel dle druhu v obcích a SO ORP.	2014	Ano

³ Ekonomicky aktivní obyvatelstvo, čili pracovní sílu, tvoří zaměstnaní a nezaměstnaní.

⁴ Jedná se o uchazeče o zaměstnání, kteří mohou bezprostředně nastoupit do zaměstnání při nabídce vhodného pracovního místa, tj. evidovaní nezaměstnaní, kteří nemají žádnou objektivní překážku pro přijetí zaměstnání. Za dosažitelné se nepovažují uchazeči o zaměstnání ve vazbě, ve výkonu trestu, uchazeči v pracovní neschopnosti, uchazeči, kteří jsou zařazeni na rekvalifikační kurzy, nebo uchazeči, kteří vykonávají krátkodobé zaměstnání, a dále uchazeči, kteří pobírají peněžitou pomoc v mateřství nebo kterým je poskytována podpora v nezaměstnanosti po dobu mateřské dovolené.

Počet obyvatel s řidičským oprávněním	Evidenci obyvatel s řidičským oprávněním vede Ministerstvo dopravy, územní rozdělení počtu je však pouze na úrovni krajů.	2014	Ano
Počet pracovních míst	Data o počtu pracovních míst nejsou nikde k dispozici. Registr ekonomických subjektů ČSÚ (RES) vede údaje o počtech zaměstnanců ekonomických subjektů ⁵ , avšak je závislý na odevzdání těchto informací na zaměstnavatelích. Více než polovina ekonomických subjektů údaje neohlašuje.	12.2014	Ano, ale s nepřesností
Počet pracovních míst v terciéru	RES dělí ekonomické subjekty dle činností.	12.2014	Ano, ale s nepřesností
Počet míst v základních školách	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy poskytuje na objednávku data o počtech žáků i kapacitě škol v okresech. MŠMT nahradilo v tomto ohledu činnost Ústavu pro informace ve vzdělávání.	30.9.2014	Ano
Počet míst ve středních a vyšších odborných školách	UIV poskytuje na objednávku data o počtech žáků i kapacit škol v okresech, vytvořili na objednávku databázi v SO ORP.	30.9.2014	Ano
Počet míst ve vysokých školách	Kapacity vysokých škol se nevedou. UIV poskytlo údaje o počtech studentů v okresech.	31.12.2014	Ano
Prodejní plochy maloobchodních zařízení	Jednorázové šetření "Census sítě maloobchodních, ubytovacích a pohostinských provozoven (Provozovny 2009)" bylo připravováno na rok 2009 a bylo tehdy zapsáno ve - vyhlášce Program statistických zjišťování (vyhláška č. 398/2008 Sb.)- nakonec se bohužel neuskutečnilo, zejména z důvodu vysoké finanční náročnosti, v době rozpočtových škrtnů nebyly k dispozici dostatečné finanční prostředky. ČSÚ provedl jednorázové šetření o provozovnách maloobchodu v roce 1999 - data jsou v tuto chvíli samozřejmě zcela zastaralá.	1999	Ne
Počet přenocování v ubytovacích zařízeních tuzemskými hosty	ČSÚ uvádí návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení ve veřejné databázi.	Za rok 2014	Ano
Počet přenocování v ubytovacích zařízeních zahraničními hosty	ČSÚ uvádí návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení ve veřejné databázi.	Za rok 2014	Ano

Tabulka 2.1 - Dostupnost socioekonomických dat ovlivňující osobní dopravu na úrovni SO ORP

⁵ Každá právnická osoba, fyzická osoba s postavením podnikatele a organizační složka státu, která je účetní jednotkou.

2.2.2 Socioekonomické ukazatele ovlivňující nákladní dopravu

Charakteristika	Popis dostupnosti v požadovaném územním rozdělení	Datum	Dostupnost
HDP	HDP se územně dělí na kraje	2014	Ano
Počty obyvatel v SO ORP	Počty obyvatel jsou možné získat ve VDB ČSÚ	31.12.2014	Ano
Počet zaměstnanců v ekonomických sektorech	Na objednávku v RES byla zpracována databáze počtu zaměstnanců podle převažující činnosti CZ-NACE v obcích	31.12.2014	Ano
Funkční využití území	Využití území vzhledem k produkci/atraci komodit dle komoditních skupin NST 2007	2008-2010	Ano

Tabulka 2.2 - Dostupnost socioekonomických dat ovlivňující nákladní dopravu na úrovni SO ORP

2.3 Systém sběru dat o přepravě a dopravě

Vrcholným orgánem pro vedení resortní dopravní statistiky je Ministerstvo dopravy ČR. Výsledky za jednotlivé dopravní obory jsou zveřejněny jednou ročně v Ročence dopravy a ve čtvrtletních přehledech základních ukazatelů dopravy.

Ročenky dopravy

Ročenky dopravy poskytují ucelený přehled o stavu dopravy v daném roce a jeho vývoji oproti rokům minulým. Data jsou v ročenkách dopravy dělena do šesti základních kapitol:

- Ekonomické ukazatele vývoje národního hospodářství a dopravního sektoru
- Dopravní infrastruktura
- Dopravní park
- Přeprava
- Nehody v dopravě
- Vliv dopravy na životní prostředí

Čtvrtletní přehledy základních ukazatelů z dopravy

Kromě Ročenek dopravy jsou na webových stránkách Ministerstva dopravy pravidelně uveřejňovány rovněž čtvrtletní přehledy základních ukazatelů z odvětví dopravy, které obsahují:

- Souhrnný přehled o přepravě cestujících a věcí po železnici
- Stručný přehled údajů o autobusové dopravě
- Stručný přehled o silniční nákladní dopravě
- Stručný přehled o MHD
- Souhrnný přehled o obchodní letecké přepravě cestujících, nákladu a pošty
- Výkony letišť ČR

Dalšími zdroji informací a dat o jednotlivých druzích dopravy jsou:

- Český statistický úřad – údaje o nákladní dopravě, autobusové dopravě, dopravní obslužnost kraje (dle údajů přebíraných od Ministerstva dopravy)
- Centrální registr vozidel – informace ohledně motorových vozidel registrovaných v ČR – lze sledovat vozidla dle místa registrace, dle kategorie, značky a typu
- Intenzity dopravy na silniční síti – sledovány v pětiletých intervalech – celostátní sčítání dopravy – zjišťovány intenzity dopravy na dálnicích, silnicích I. třídy a na vybraných komunikacích II. a III. třídy
- Dopravní nehodovost – sledováno Policií ČR na silničních komunikacích
- Data o přepravě v železniční osobní a nákladní dopravě – realizováno dvakrát ročně, sledují se počty cestujících, obraty v železničních stanicích a zastávkách; zdrojem o pohybu vlaků (zdroj/cíl přepravy) je dokument Sběrka služebních pomůcek pro jízdní řád.
- Státní plavební správa – údaje o výkonech nákladní plavby
- LAVDIS (labsko-vltavský dopravní informační systém) – údaje o výkonech tuzemských rejdařů, všeobecné informace o lodní dopravě, o výkonech zahraničních rejdařů na českých vodních cestách
- Úřad pro civilní letectví – sledování dat o letištích v ČR a další informace
- Eurostat – informace o všech státech EU, včetně údajů o ČR
- Celostátní informační systém o jízdních řádech
- Centralizovaný informační systém STK
- Databáze České kanceláře pojistitelů

Obecně je v České republice dostupnost kvalitních dat pro konstrukci dopravního modelu podstatně obtížnější než v západní Evropě. Důvodem je zřejmě historicky nízké povědomí o dopravních analýzách a jejich významu pro společnost.

Data nutná pro konstrukci dopravního modelu lze řadit do několika skupin:

- Dopravní síť a její parametry – je poměrně dobře dostupná zčásti i ve formě GIS
- Vedení linek veřejné dopravy
- Socioekonomická data – většina demografických a socioekonomických dat je v dostatečné podrobnosti sledována ČSÚ
- Informace o atraktivitách území – v této oblasti je získávání dat obtížnější, většinou pocházejí z několika zdrojů. Data většinou nejsou sledována ve struktuře vhodné pro přímý import do dopravního modelu.
- Dopravní chování obyvatelstva – rozsáhlé průzkumy dopravního chování, které jsou v západní Evropě běžným a dostupným podkladem, v ČR stále chybí. K datu zpracování aktualizace dopravního modelu se Ministerstvu dopravy z procesních důvodů nepodařilo zajistit zpracování průzkumu dopravního chování obyvatelstva ČR, které by do značné míry přispělo ke zpřesnění výsledků dopravního modelování. Tento úkol je tedy žádoucí zajistit v budoucnu. Aktualizace dopravního modelu proto vychází z průzkumů zahraničních upravených na české podmínky a dále doplněných ze statistik dostupných pro ČR.
- Obchodní data o nákladní dopravě – konkrétní složení logistických řetězců, náklady na přepravu pro různé módy apod. jsou vysoce citlivá data, která

nejsou poskytována ani pro účely dopravního modelování. Tato data bylo nutné odhadnout na základě českých i zahraničních studií zabývajících se touto oblastí.

- Přepravní proudy v osobní i nákladní dopravě – jedná se o citlivá data, jsou sledována v agregované formě a byla poskytnuta pro účely konstrukce dopravního modelu.
- Dopravní zatížení v osobní i nákladní dopravě – je sledováno a bylo poskytnuto pro účely kalibrace modelu.
- Struktura dopravního modelu musela být částečně přizpůsobena dostupnosti vstupních dat. Více je uvedeno v Knize 2.

2.4 Provázanost Dopravních sektorových strategií s Plány dopravní obslužnosti

V České republice v návaznosti na požadavky nařízení ES 1370/2007, které je do českého právního řádu zakotveno zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, měli objednatelé na úrovni státu a krajů za povinnost zpracovat do konce roku 2011 Plány dopravní obslužnosti státu a krajů s platností nejméně 5 let a tyto plány dále aktualizovat. Tyto Plány dopravní obslužnosti byly poprvé zpracovány na základě tehdy platného strategického dokumentu Strategie podpory dopravní obslužnosti území a jako takové se tyto Plány dopravní obslužnosti staly východiskem pro zanesení rozsahu veřejné dopravy do dopravního modelu Dopravních sektorových strategií v roce 2013.

V návaznosti na Dopravní politiku ČR byla schválena Koncepce veřejné dopravy, která je základním podkladem pro následnou aktualizaci Plánů dopravní obslužnosti území po skončení jejich platnosti v roce 2016.

Je obligatorně požadováno, na základě § 5 zákona o veřejných službách, v platném znění, aby každý objednatel s výjimkou objednatelů na úrovni obce, dopravní plán pravidelně připravoval a aktualizoval. V rámci dopravního plánování je nutné zohlednit následující aspekty:

- přístup objednatelů k hierarchickému způsobu objednávky veřejné dopravy (specifika jednotlivých oborů dopravy, plošné a přestupní modely dopravní obsluhy, přestupní koncepce),
- způsob tvorby jízdního řádu (zejména zásady tzv. integrálního taktového jízdního řádu),
- možnosti standardizace systému a zlepšení jeho vnitřní provázanosti,
- možnosti zvýšení efektivity systému veřejné dopravy prostřednictvím nástrojů plánování,
- problematika dálkové autobusové dopravy a
- vztah systému veřejné dopravy ke službám na jejím pomezí (např. k systémům Park and Ride).

Je nutné zkvalitnit způsob organizace dopravní obslužnosti a koordinovat kvalitnější prolínání obslužnosti jednotlivých krajů jak v horizontálním měřítku (přeprava mezi kraji) tak i vertikálním měřítku (provázanost celostátní, krajské a obecní objednávky).

Dopravní plánování je velmi důležité pro plánování sítí dopravní infrastruktury, a to zejména železniční. Zákonná úprava dopravního plánování je velmi obecná s ohledem na samostatnou působnost veřejné správy. Vzhledem k praxi, kdy stát významnou měrou přispívá na regionální dopravní obslužnost, je možné toto propojit s podrobnější specifikací dopravního plánování. Důležitým úkolem v oblasti veřejné dopravy je integrace dopravní obslužnosti v krajích a zajištění kompatibility na hranicích krajů, popřípadě hranicích států. Úroveň integrace v jednotlivých krajích je velmi rozdílná. Integrované musí být vždy jízdní řády v souladu s přístupem unijního práva. Struktura objednávky krajů a obcí musí v dopravním plánování navazovat na objednávku státu, neboť při celostátní objednávce nelze vyhovět požadavkům všech krajů zároveň a současná praxe vede proto k prodlužování jízdních dob dálkové dopravy s ohledem na dopravu regionální. Kvalita dopravní obslužnosti není zcela souvislá v celém území státu. Vývoj veřejné dopravy nicméně ukazuje, že pro měření kvality systému dopravní obslužnosti je velmi důležitá správná funkce páteřních služeb, která rozhoduje o celkovém využívání veřejné dopravy cestující veřejností.

Cíle *Koncepce veřejné dopravy* jsou zaměřeny na zkvalitnění obsahu plánů dopravní obslužnosti s tím, že bude optimalizován rozsah veřejné dopravy v plánech dopravní obslužnosti území a budou vytvořeny podmínky pro její stabilizaci a vzájemnou koordinaci prostřednictvím systémových organizačních, právních, technických a finančních opatření včetně provázanosti financování s dopravně-inženýrským obsahem dopravního plánu.

V rámci zkvalitňování plánů dopravní obslužnosti budou zohledněny další aspekty:

- Bude se brát důraz na systémové i místní podmínky v systému regionální obslužnosti.
- Železniční objednávka bude přednostně zaměřena na rychlou páteřní dopravu, včetně kapacitní a atraktivní dopravní obslužnosti hustě osídlených celků.
- Je snaha zavést dopravní plánování i v obcích, a to alespoň o velikosti nad 15 tisíc obyvatel, které objednávají veřejné služby v přepravě cestujících.
- Obsluhu malých obcí autobusovou dopravou je nutné řešit dopravními prostředky s odpovídající kapacitou.
- Je nutné zohlednit zavádění alternativních systémů obsluhy méně osídlených území a nastavit standardy služeb ve veřejné dopravě pro jednotlivé části veřejné dopravy příslušným objednatelem, smluvně zajistit naplnění těchto standardů a požadovat je při realizaci veřejné služby a přizpůsobit minimální hodnoty celostátních standardů kvality a bezpečnosti reálným potřebám trhu.
- Bude postupně zaváděna integrace veřejné dopravy na celém území krajů a státu. Integrace bude zahrnovat propojení jízdních řádů všech segmentů veřejné dopravy na bázi páteřního a rozvozového systému, integraci tarifní a informační.
- Při změnách cen za použití infrastruktury bude nutné důsledně analyzovat možnosti řešení, při kterých se bude dbát na vyrovnání finančního propadu pro objednatele veřejných služeb.
- Nezbytné je provázovat plánování dopravní obslužnosti a plánování rozvoje dopravní infrastruktury, při tom brát v úvahu dopravní plány krajů a státu, a to zejména jejich nejvyšší priority.

- Při dalším postupu železniční reformy bude nutné zajistit nediskriminační přístup k zařízení služeb.
- V rámci modernizace trati by mělo jít ruku v ruce i budování přestupních terminálů (tedy i pro přestup na autobusovou dopravu), aby na dráze nebyla provozována jen uzavřená linka mezi dvěma body, ale linka zajišťující přepravní vztahy v rámci sítě.

Opatření na dopravní infrastrukturu, která byla hodnocena v rámci VMH, vycházejí z potřeby zlepšení parametrů infrastruktury pro možnost lepšího fungování a plánování rozsahu veřejné dopravy dle Plánů dopravní obslužnosti. Hodnocena a k realizaci následně doporučena tak byla opatření sloužící k odstranění identifikovaných úzkých míst, které dnes limitují možnost objednávky a realizace potřebného rozsahu veřejné dopravy, případně dosažení potřebné časové polohy taktových uzlů dle zpracované analýzy (zkrácení jízdních dob). Koncepce veřejné dopravy a návazné plány dopravní obslužnosti vychází z předpokladu dalšího rozvoje dopravní infrastruktury definované v Dopravních sektorových strategiích, neboť Dopravní politiku a její jednotlivé návazné dokumenty je třeba vnímat jako jeden provázaný, vzájemně se ovlivňující funkční systémový celek.

Uvedeným způsobem tak je nastaven kontinuální proces vzájemného ovlivňování rozsahu veřejné dopravy a úprav na dopravní infrastrukturu, která této dopravě slouží. Problematika zajištění veřejné dopravy nemůže být oddělena od plánování rozsahu infrastruktury. Vzájemně se ovlivňujícími podmínkami pro ekonomicky efektivní fungování systému jsou rozsah objednávky, frekvence spojů, kvalitativní resp. kapacitní parametry vozidel a rozsah disponibilní infrastruktury.

Každý z projektů doporučený pro realizaci v následujících obdobích tak vždy vychází z potřeby uspokojení požadavků dopravy, což je individuálně prokázáno v rámci zpracovávaných studií proveditelnosti, resp. záměrech projektů, resp. bude moci být rozpracováno v návaznosti na stanovení podmínek definovaných v kapitole 59.

V rámci zajištění efektivního vynakládání zdrojů na objednávku veřejné dopravy budou v plánech dopravní obslužnosti dle systémových i místních podmínek analyzovány a projednány limitní hodnoty počtu cestujících, při nichž je objednávka konkrétního druhu veřejné dopravy rentabilní.

Z pohledu správného fungování veřejné dopravy musí být v rámci Plánů dopravní obslužnosti všech úrovní zajištěna návaznost jednotlivých spojů (především autobusových) na páteřní železniční dopravu. Již současné plány dopravní obslužnosti tuto návaznost v dobré míře zajišťují (byť zatím ne ve všech regionech). Provázanost je rovněž závislá na dispečerském řízení veřejné dopravy, a tedy na telematických aplikacích.

Další efektivní rozvoj systémů veřejné dopravy je třeba také podpořit zajištěním financování průběžné obnovy vozového parku a jednotlivými investicemi menšího rozsahu pro zajištění dostatečných parkovacích kapacit, úschovny kol u vlakových stanic atd.

3 Shrnutí SWOT analýzy⁶

Tato kapitola shrnuje hlavní silné stránky, slabé stránky, příležitosti a hrozby podle jednotlivých druhů dopravy. Tyto aspekty byly dále analyzovány v Knize 5 a následujících knihách.

3.1 Silniční doprava

Mezi **silné stránky** silniční dopravy jako celku patří rychlost přepravy, mobilita, flexibilita a dobrá dostupnost cílů díky vysoké hustotě sítě. Silniční doprava má poměrně vysokou spolehlivost, problémy jsou spíše lokálního charakteru (kongesce a nehody). Silniční doprava také přináší finanční přínosy pro společnost ve formě daňových výnosů a příjmů z mýta a dálničních kupónů.

Za **slabé stránky** u silniční dopravy je třeba považovat vysoké dopady na životní prostředí (hluk, prašnost, emise, fragmentace ekosystémů), energetickou náročnost provozu a finanční náročnost udržování a správy sítě. V souvislosti s navýšením prostředků na údržbu, které vyplynulo ze schválených DSS pak v letech 2014 – 2016 byl realizován značně zvýšený rozsah opravných prací, což pro uživatele znamenalo výraznější omezení plynulosti dopravy. Na řadě silnic existují bezpečnostní rizika pro jejich uživatele plynoucí z parametrů, ve kterých jsou tyto silnice provozovány. Slabou stránkou je, že chybí obchvaty měst a nadále je, byť se snižující se intenzitou, provozován zastaralý vozový park. Velkým nedostatkem jsou pak významné mezery v nabídce služeb a poskytovaném komfortu.

Hlavními **příležitostmi** do budoucna je rozvoj a větší využívání moderních informačních technologií, které povedou k optimalizaci využívání silniční sítě a snížení problémů s kongescemi. Ke zlepšení poskytovaných služeb by přispívají řádné opravy a pravidelná údržba, dobudování potřebné infrastruktury (včetně obchvatů měst, k odstranění negativních dopadů dopravy) a dále také rozvoj služeb dle potřeb uživatelů a specifik místa jejího využívání (např. využití mikrobusů v místech s malou poptávkou). Příležitostí pro zkvalitnění silniční dopravy a snížení negativních dopadů dopravy na ŽP je využívání alternativních paliv a energií (zejména v městském provozu), zpoplatnění externalit a rozvoj kombinované dopravy.

Za největší **hrozbu** je třeba považovat nedostatek finančních zdrojů na údržbu a rozvoj sítě infrastruktury a tím rostoucí riziko pravidelných kongescí, snížení spolehlivosti, přetrvávající negativní dopady na zdraví obyvatel ve městech zatížených tranzitní dopravou. Hrozbou pro realizaci některých významných silničních staveb je vnímání negativního vlivu provozu na životní prostředí i přes dodržení zákonných hlukových a emisních limitů. Hrozbou pro rozvoj silniční dopravy je zvyšování cen paliv a mýtného, regulace provozu z důvodu nasycení kapacity sítě, bezpečnostní rizika při zahraničních cestách a zpoplatnění externalit. Velmi významnou hrozbou je též nedostatek kvalifikovaných řidičů ve veřejné osobní dopravě, resp. v silniční nákladní dopravě, což primárně souvisí s nedostatečným finančním ohodnocením těchto profesí.

⁶ Plné znění SWOT analýzy je obsaženo v Analytickém dokumentu, kniha 1, kapitola 8 (str. 42-61).

3.2 Železniční doprava

Mezi **silné stránky** železniční dopravy patří v porovnání se silniční dopravou nižší negativní vliv na životní prostředí, ve vztahu k přepravním výkonům nízká nehodovost, pozitivní vývoj ve veřejné osobní dopravě, její uplatnění v integrovaných dopravních systémech, růst výkonů kombinované dopravy. Přínosem je i nižší náročnost na zábor území vztážená k možnému přepravnímu výkonu.

Mezi **slabé stránky** železniční dopravy patří zejména její špatná pružnost, zastaralost vozového parku (i přes částečnou obnovu v posledních letech tato obnova stále nepostupuje dostatečným tempem) a obecně přístup k zákazníkovi, který se podařilo částečně zlepšit v souvislosti s rozvojem konkurenčního prostředí na hlavní páteřní trati Praha – Ostrava. Orientace na cestujícího – zákazníka – se však pozitivně projevila i na jiných linkách provozovaných ČD a.s. Částečně je železniční doprava limitována infrastrukturou, především pak její kapacitou a traťovou rychlostí. V železniční dopravě jsou nedostatečné související služby jak v osobní tak nákladní dopravě, které by mohly železniční dopravu zatraktivnit. Za slabou stránku železniční dopravy a nejvýraznější externí náklad s negativním dopadem na zdraví obyvatel lze označit její hlučnost. V případě novostaveb je třeba v návrhových parametrech maximálně respektovat snahu o minimalizaci fragmentace ekosystémů.

Významným faktorem mezi **příležitostmi** v rámci rozvoje a zlepšení dopravní obslužnosti území je využití možností trvale podporovat ekologičtější železniční dopravu. V oblasti osobní dopravy jde především o podporu veřejné hromadné dopravy při zajišťování silných přepravních proudů v dálkové, příměstské i regionální dopravě a vytváření integrovaných dopravních systémů při současném zajištění kvalitnějšího vozového parku a zajištění dobrého standardu nádražních budov, včetně služeb, které odpovídají svými parametry 21. století.

V nákladní železniční dopravě se jedná o zaměření na silné přepravní proudy na větší vzdálenosti, zejména u hromadných substrátů, rozšiřování kombinované dopravy. Velkým přínosem pro mezinárodní dopravu by mělo být i zavádění interoperability a výstavba rychlých spojení, která umožní snížit počty osobních vlaků v nejkritičtějších úsecích a zlepšit podmínky pro provoz nákladních vlaků v nejkritičtějších úsecích.

Hlavními **hrozbami** jsou silná konkurence flexibilní silniční dopravy a nedostatek finančních prostředků na údržbu, rozvoj a modernizaci infrastruktury, cyklickou obnovu vozového parku a nedostatek financí na zajištění veřejných služeb. Hrozbou je rovněž neujasněná politická koncepce ohledně neefektivních regionálních tratí, jejichž zachování stojí značné množství finančních prostředků s nízkou mírou návratnosti.

3.3 Vodní doprava

Za **silné stránky** vodní dopravy je možno považovat její šetrnost vůči životnímu prostředí v případě dokončené vodní cesty, vysokou kapacitu dopravní cesty, efektivnost při stabilních plavebních podmínkách, turistickou atraktivitu a z velké části dokončenou síť základních vodních cest na Labi a Vltavě.

Slabými stránkami je její negativní vnímání částí veřejnosti, závislost na plavebních podmínkách souvisejících s výkyvy počasí a změnou klimatu, nízká rychlost, nedostatečná přístavní síť, omezená splavnost jinak ucelené a moderní vodní labsko-vltavské cesty v úseku mezi státní hranicí a vodním dílem Střekov, možné negativní ovlivnění vodních ekosystémů v případě údržby vodních cest, finanční náročnost údržby vodní cesty.

Mezi hlavní **příležitosti** patří zajištění spolehlivé splavnosti ucelené labsko-vltavské vodní cesty, napojení nákladní dopravy do logistických center a námořních přístavů, širší využití pro přepravu nákladů, rozvoj rekreační plavby jako podpora cestovního ruchu.

Za hlavní **hrozby** je možno považovat omezení rozsahu investic, které může vyústit v nevyužívání stávající infrastruktury a lodního parku a následně k výraznému omezení vodní dopravy. Další hrozbou jsou stále přetrvávající obtíže s přípravou staveb pro zlepšení parametrů splavnosti labsko-vltavské vodní cesty z důvodu negativního vnímání vlivu staveb na ochranu přírody. Významnou hrozbou jsou též dlouhodobé dopady měnícího se klimatu, kdy hrozí, že i přes realizovaná opatření nebude z důvodů nedostatku vody možné zajistit požadované parametry a počet požadovaných dní splavnosti vodních cest.

3.4 Letecká doprava

Silnými stránkami letecké dopravy je rychlost přepravy především na dlouhé vzdálenosti, vysoká bezpečnost přepravy, komfort cestování a kvalita poskytovaných služeb. V České republice je také kvalitní letištní infrastruktura s vyhovujícími parametry vybavení. Na leteckou dopravu je navázána řada podpůrných služeb.

Mezi **slabé stránky** patří energetická náročnost přepravy, negativní vlivy na životní prostředí, časová a místní dostupnost letišť a časové ztráty při návazné dopravě, případně drahé parkování přímo na letištích, nutné bezpečnostní procedury. Mezi slabé stránky bezesporu patří nedostatečné kapacity dráhového systému na Letišti Václava Havla v Praze.

Mezi **příležitosti** patří rozvoj infrastruktury (jednak další rozvoj nízkonákladových letišť, ale i zvýšení kapacity stávajících letišť), využívání moderních technologií (např. pro automatické odbavení), modernizace parku letadel a investice do kapacitních dopravních prostředků návazné hromadné dopravy, zejména železniční, čímž se myslí především napojení Letiště Václava Havla Praha na železniční dopravu.

Velkými **hrozbami** pro leteckou dopravu je zejména vysoká citlivost na hospodářskou a geopolitickou situaci špatná ekonomická situace (krachy leteckých

společností) a zvýšená bezpečnostní rizika. Růst cen a nedostatek paliv by také ovlivnil další rozvoj letecké dopravy.

3.5 Kombinovaná doprava

Mezi **silné stránky** patří efektivní a ekonomický způsob přepravy, zlepšená dělba dopravní práce směrem k ekologicky šetrnějším módům.

Mezi **slabé stránky** patří vysoké náklady na budování terminálů a omezené možnosti podpory státu při jejich budování i uvádění do provozu

Mezi **příležitosti** patří rozvoj služeb ve veřejných logistických centrech, aktivní podpora státu při budování infrastruktury.

Mezi **hrozby** patří nezáměr o logistické služby, nerovné podmínky při přístupu na trh a zaostávání realizace rozvojových projektů.

Kniha 2 – Strategický dopravní model ČR

4 Úvod

Strategický dopravní model obecně

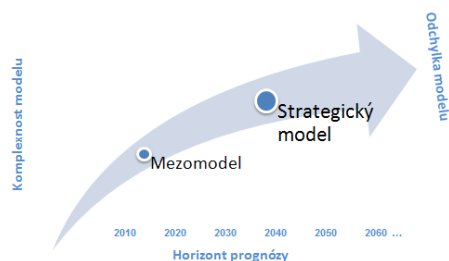
Dopravní model stejně jako všechny modely představuje určitý zjednodušený obraz reálného světa. Cílem dopravního modelování je prognóza dopadů změn v hospodářství, území, společnosti a infrastruktury na přepravní poptávku a zatížení dopravní sítě.

Základním mechanismem dopravního modelu je interakce dopravní nabídky a přepravní poptávky. Dopravní model obsahuje informace o dopravní nabídce, kterou reprezentuje dopravní infrastruktura a její parametry (kapacita, rychlost atd.). Dále jsou v dopravním modelu obsaženy informace o přepravní poptávce, kterou reprezentují přepravní objemy v jednotlivých módech pro osobní a nákladní dopravu, vázané na tzv. zóny, které slouží jako zdroj či cíl cest pro určitou oblast dopravního modelu. Přepravní poptávku v dopravním modelu ovlivňují informace o obyvatelstvu, výrobě, socioekonomických charakteristikách atd. Hlavním výstupem dopravního modelu je dopravní zatížení, přepravní objemy a výkony a další odvozené indikátory. Změnami vstupních parametrů, jak na straně přepravní poptávky, tak dopravní nabídky, lze modelovat jejich dopady na dopravu.

Strategický dopravní model většinou reprezentuje nástroj pro hodnocení dopravní politiky a jejích dopadů na úrovni státu. Aplikace multimodálního strategického dopravního modelu podporuje rovnovážný rozvoj všech dopravních módů a pomáhá optimálně definovat priority dopravní politiky a následně analyzovat její naplňování.

Cíle a využití dopravního modelu

Dopravní model byl využit jako jeden z nástrojů pro zpracování a vyhodnocení dále uvedených analýz prováděných v rámci Sektorových strategií. Analýzy jsou prováděny především pro hlavní dopravní síť a hlavní přepravní vazby na území ČR. Zpracovatel si je vědom, že v daném časovém rámci nebylo možné vytvořit dokonalý multimodální dopravní model osobní i nákladní dopravy. Využil však maximálně svých zkušeností, aby vytvořil základní nástroj pro kvalitní dopravní analýzu v rámci sektorových strategií. Silná i slabá místa dopravního modelu ve vztahu k jednotlivým analýzám jsou vždy pojmenována tak konkrétně, aby byl dopravní model vnímán jako platný a věrohodný nástroj. Multimodální model osobní dopravy i základní model nákladní dopravy jsou opatřeny dokumentací a předány v otevřené formě zadavateli k dalšímu využití.



Obrázek 4.3 – Typy dopravních modelů dle podrobnosti a horizontu prognózy

Kalibrace a validace dopravního modelu

Kalibrace dopravního modelu byla prováděna pro všechny kroky výpočtu dopravního modelu za pomoci dostupných českých dat. Tam, kde česká data nebyla k dispozici, byly využity srovnatelné zahraniční zdroje. Vytvořený dopravní model je multimodální, byly tedy kalibrovány hodnoty v systémech individuální a veřejné dopravy a v hlavních systémech nákladní dopravy. Model vykazuje na hlavní dopravní síti, pro kterou je určen, poměrně dobrou shodu s kalibračními daty.

Kvalita kalibrace byla statisticky vyhodnocena softwarem VISUM. Testována byla shoda modelovaných a kalibračních dat. Z tohoto hodnocení byla vybrána hodnota spolehlivosti R2, která by v ideálním případě dosahovala hodnoty 1. Dále byla kvalita kalibrace popsána GEH statistikou. Pro ideální shodu modelovaných a kalibračních dat je GEH 100 %, v případě tohoto modelu je minimální požadovaná hodnota GEH 70 %.

U osobní dopravy je hodnota spolehlivosti R2 pro IAD 0,95, pro železniční dopravu 0,94, pro autobusovou linkovou dopravu 0,82 a pro leteckou dopravu 0,68. Hodnota GEH je pro IAD 80,9 %, pro železniční dopravu 81,9 %, pro autobusovou linkovou dopravu 73,8 % a pro leteckou dopravu 73,9 %.

Pro silniční nákladní dopravu je hodnota spolehlivosti R2 rovna 0,90, pro železniční nákladní dopravu pak 0,95. U ostatních druhů nákladní dopravy byla kvalita kalibrace vzhledem k neexistenci podrobných kalibračních dat popsána zjednodušeně. Hodnota GEH odpovídá pro silniční nákladní dopravu 70,1 %, pro železniční nákladní dopravu 73,5 %.

Vytvořený strategický dopravní model vykazuje s ohledem na počet obsažených zón nižší míru přesnosti především v prostoru větších měst, kde se modelováním silniční dopravy dochází k výrazně nižší úrovni zatížení, než je v realu dosahována. To je dáno především nepřesností modelování cest na krátké vzdálenosti – dopravní obsluha v rámci města a jeho okolí. Tyto nepřesnosti však nezkreslují výsledky posouzení potřeb v rámci celé ČR, pro které je tato úroveň modelování dostatečná. To zároveň nevyklučuje potřebu zpřesnění výsledků modelování např. pro účely procesů územního plánování či pro konkrétní studie proveditelnosti či záměry projektů.

5 Struktura dopravního modelu

Strategický dopravní model byl založen tak, aby maximální možnou měrou bylo možno provádět analýzy určené v zadání sektorových strategií.

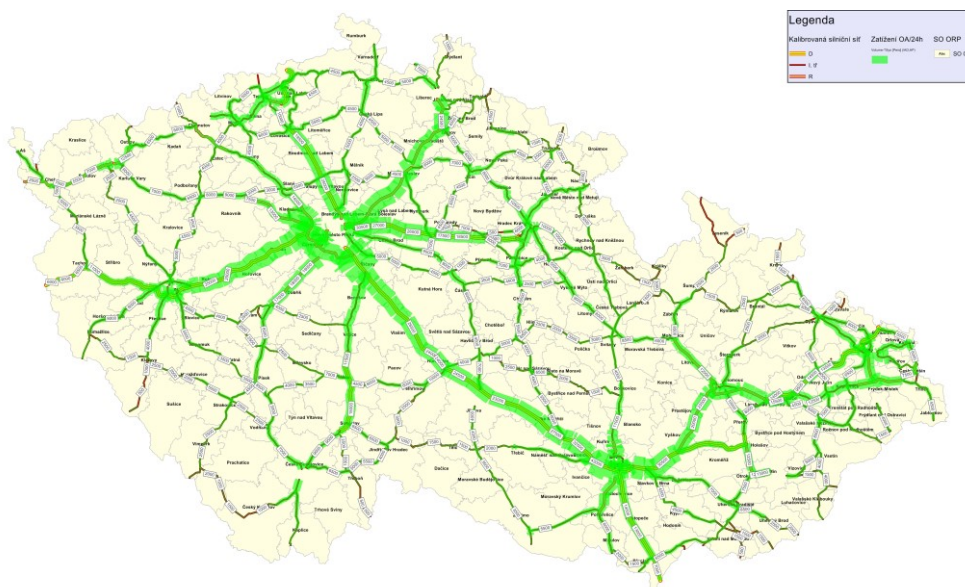
Jméno	Strategický dopravní model ČR	
Rok aktualizace	2015	
Cíle	Modelování opatření na klíčové dopravní infrastruktuře v rámci ČR, nové stavby, úpravy stávajících, výstupy pro další hodnocení MCA, CBA	
Doprava	Osobní (OD)	Nákladní (ND)
Základní jednotka	AADT-průměrný den v roce	roční hodnoty
Počet zón	486 (375 ČR, 111 zahraničí)	486

Jméno	Strategický dopravní model ČR	
Intrazonální doprava	ano (pouze pro účely kalibrace)	ano
Výchozí rok	2015	2015
Prognóza	2020, 2035, 2050	2020, 2035, 2050
Síť	silnice, železnice, vodní, letecká + dopravní nabídka OD	silnice, železnice, vodní, letecká + dopravní nabídka ND
Základní výstupy	Objemy, výkony, přepravní proudy	Objemy, výkony, přepravní proudy
Módy	1. Pomalý, 2. IAD, 3. veřejná (vlak, bus, letadlo)	Silniční, železniční, vodní, letecká, kombinovaná (multimodální)
Účely cest	Krátké: 1. práce, 2. služební, 3. vzdělání, 4. nákupy (služby), 5. rekreace. Dlouhé: 6. soukromé, 7. služební = 20 activity pairs	Ne
Skupiny	1. věk 6 - 18, 2. nižší příjem, 3. vyšší příjem, 4. ekon. neaktivní (vlastnictví auta řešeno přímo v poptávkovém modelu dle skupin)	NSTR 2007 agregováno do 10 skupin
Poptávkový model	trip based, 4step, sekvenční	1. a 2. krok výpočtu nahrazen OD maticemi z průzkumů, 3. a 4. krok řešen dopravním modelem
Variace během dne, roku	přepočítání AADT, dle dostupných průzkumů, na špičkové či roční hodnoty	možný přepočítání na průměrné denní hodnoty
Algoritmus zatížení sítě	Equilibrium - individuální doprava, Timetable - veřejná doprava	Equilibrium
Zdroje dat	ČSÚ, MD, ŘSD, SŽDC, ČD a další.	ČSÚ, MD, ŘSD, SŽDC, ČD a další.

Tabulka 5.3 – Model ČR, základní informace

6 Kartogramy

V této kapitole je uveden vybraný kartogram dopravního zatížení stávajícího stavu k roku 2015, generovaný zpracovaným strategickým modelem. Tloušťka pentle odpovídá výši dopravního zatížení.



Obrázek 6.4 – Kartogram zatížení IAD, dopravní model rok 2015, VOZIDLA/24H



Obrázek 6.5 – Kartogram zatížení železniční osobní dopravou, dopravní model rok 2015; osoby/24 hod



Obrázek 6.6 – Kartogram zatížení silniční nákladní dopravou, dopravní model rok 2015; voz/24 hod



Obrázek 6.7 – Kartogram zatížení železniční nákladní dopravou, dopravní model rok 2015; tuny/24 hod

Kniha 3 – Scénáře budoucího rozvoje

7 Scénáře budoucího rozvoje

Scénář nejpravděpodobnějšího vývoje společnosti, vědy a techniky v horizontu následujících 30 let je základním podkladem pro stanovení prognózy dopravy pro návrhové horizonty 2035 a 2050. Scénář byl s využitím metody *Future foresight planning* stanoven na dvou seminářích s účastí osob s rozhodovací pravomocí z různých oborů různých ministerstev i odborných ústavů a škol při původním zpracování DSS. Stejně tak byli k účasti přizváni zástupci veřejnosti. Celý seznam účastníků podílejících se na tvorbě scénáře je obsažen ve Zprávě 3.1, resp. 3.2 zveřejněné na webu projektu. V rámci „Aktualizace 2017“ byl tento scénář podroben kritickému vyhodnocení, které potvrdilo, že i přes dlouhodobější ekonomickou krizi mezi lety 2009 – 2014, je tento scénář ve svých základních obrysech nadále platný a využitelný. Dílčí odlišností od předpokladu je pouze nižší než očekávaný růst ceny dopravy, což je způsobeno především dlouhodobě stagnující cenou pohonných hmot při současném poměrně vysokém růstu HDP. Tento faktor vede k mírně výraznějšímu než očekávanému růstu dopravy. Tento vývoj lze však označit za dlouhodobě neudržitelný a je velmi obtížné hodnotit jeho vývoj pouze po uplynutí dvou let od stanovení tohoto dlouhodobého očekávaného scénáře celospolečenského vývoje.

Cílem prvního semináře bylo stanovit hybatele ovlivňující dopravní poptávku a dělbu přepravní práce, cílem druhého semináře potom definice nejpravděpodobnějšího scénáře rozvoje společnosti v příštích třiceti letech.

Podkladem pro práci účastníků seminářů byla současná evropská dopravní politika obsažená v Bílé knize z roku 2011 „Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému“ a další relevantní studie pořizené Evropskou komisí.

Postup prací a výstupy jednotlivých seminářů a jejich projednání:



Kniha 3 tedy představuje ucelený přehled činností, které bylo nutné zajistit, aby mohla být vytvořena prognóza vývoje dopravy s výhledem třiceti let.

8 Pracovní semináře

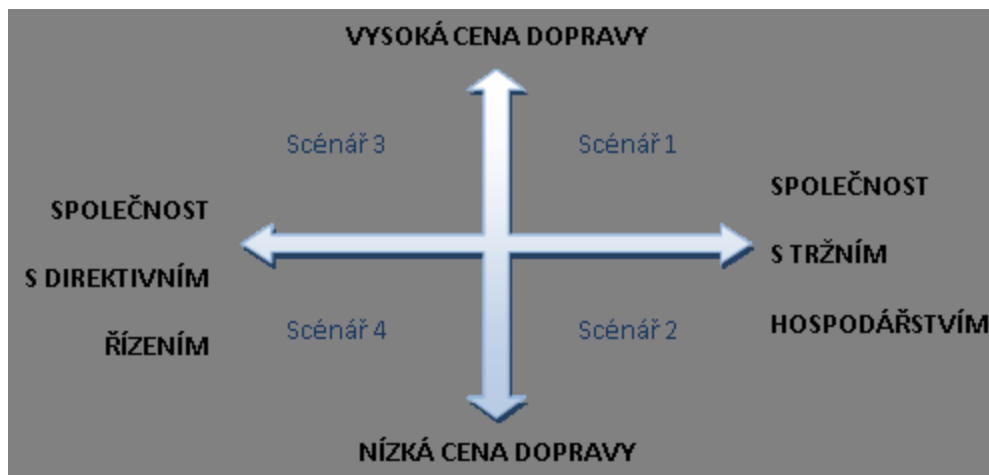
8.1 První pracovní seminář

První seminář byl věnován definici hybatelů a jejich posouzení, přičemž účastníci semináře sami navrhli jednotlivé hybatele mající podle jejich názoru významný vliv na budoucí vývoj dopravní poptávky a výběr dopravního módu. Účelem setkání bylo dále tyto hybatele podrobně analyzovat a stanovit míru jejich vlivu na budoucí podobu a chování dopravního systému.

Pomocí diskusních metod byla ve skupinách provedena analýza definovaných hybatelů a jejich zmapování podle významu a nejistoty jejich vývoje, přičemž podstatným hlediskem bylo, aby jednotlivé hybatele byly vzájemně nezávislé.

První pracovní seminář poskytl zpracovateli projektu základní informace a výchozí podmínky pro další definování scénářů, které se následně staly vstupním materiálem pro diskusi na druhém semináři.

Výsledkem prvního semináře je definice dvou klíčových os (hybatelů s největší nejistotou a velkým dopadem na vývoj dopravní poptávky a výběr dopravního módu), v jejichž čtyřech kvadrantech jsou nedefinované příslušné scénáře vývoje.



Obrázek 8.8 – Výsledné kvadranty pro popis scénářů

8.2 Druhý pracovní seminář

Požadovaným výstupem z tohoto semináře bylo jednak vyhodnocení nejpravděpodobnějšího scénáře vývoje v následujících 30 letech a dále definice trendů a vstupních parametrů pro dopravní model a vytvoření dopravní prognózy.

Druhý pracovní seminář byl věnován procesu návrhu upřednostňovaného (nejpravděpodobnějšího) scénáře vývoje společnosti. Na tomto semináři byly předloženy k posouzení a připomínkám čtyři scénáře možného vývoje společnosti.

Pracovní názvy scénářů:

- Scénář 1 – Vysoká cena a Otevřená společnost – SPOLEČNOST V POHYBU, UDRŽITELNÝ ROZVOJ
- Scénář 2 – Nízká cena a Otevřená společnost – INOVATIVNÍ A TECHNOLOGICKÝ ROZVOJ
- Scénář 3 – Vysoká cena a Direktivní společnost – ENERGETICKÁ KRIZE, ŘÍZENÁ MOBILITA
- Scénář 4 – Nízká cena a Direktivní společnost – LOKALIZACE EKONOMIKY, NÍZKÁ MOBILITA

Nedílnou součástí metodiky práce byla i analýza scénářů z pohledu požadovaných parametrů vstupujících do dopravního modelu. Po práci ve skupinách byly výsledné upravené scénáře vyhodnoceny pomocí tzv. matice pravděpodobnosti, která pomohla určit, který ze scénářů je nejpravděpodobnější s ohledem na přijatelnost pro občany, podnikatele a různé organizace.

Na základě dokončených čtyř základních scénářů vznikl následně pátý, nejpravděpodobnější scénář, který se nejvíce ztotožňuje s očekáváními členů pracovní skupiny. V rámci semináře byly navrženy předpoklady k jeho dosažení a popsány parametry dopravního modelu včetně jejich alternativ (pro varianty pesimistická a optimistická).

9 Praviděpodobný vývoj: scénář 5

Výsledné znění nejvíce pravděpodobného vývoje - **scénáře 5** - je tedy po zapracování všech připomínek následující:

Nové technologie pomohou naplňovat řadu cílů dopravní politiky EU. Ve společnosti převládají tržní principy, moc je rozptýlená a společnost otevřená. Vzhledem k růstu cen energií a poklesu těžby ropy je potřebné a s využitím tržních principů i možné změnit přístup k využívání energií. Zdroje energií jsou diverzifikovány a výrazně se využívají obnovitelné energie. Zároveň dochází k postupné zásadní dekarbonizaci výroby energií, a to včetně zdrojů znečištění dopravou. V tomto směru jsou cíle evropské dopravní politiky plněny. Cenou za to je **vysoká** a postupně dále **rostoucí cena energie** a proto i dopravy.

Doprava je s ohledem na vysoké náklady (což zvyšuje cenu výrobků) využívána s větším důrazem na efektivitu a volbu dopravního módu. Ekonomika je více lokalizována a spotřeba se odehrává blízko zdrojů. Růst mobility pokračuje výrazně pomaleji než v předchozím období.

Pro pravidelné cesty osob vzrůstá využívání hromadné dopravy, využívá se společná jízda osobními automobily a dodávkami, dosahuje se vyšší obsazenosti vozidel.

Pro příměstskou i městskou dopravu se více využívá železniční doprava na elektrizovaných tratích. Vysoké náklady na dojíždění vedou k práci doma, ať již s využitím IT technologií nebo v domácích hospodářstvích. Produkty vyžadující dálkovou přepravu jsou drahé a tato skutečnost zásadně ovlivňuje strukturu výroby.

Poptávka po individuální automobilové dopravě se mění, nedochází k výraznému růstu; stupeň automobilizace ve městech a regionech s kvalitní obsluhou HD se snižuje. Výroba velmi úsporných vozidel zabrání výraznějšímu snížení poptávky, movitější domácnosti mají více typů vozidel – na krátké a dlouhé vzdálenosti. Proběh vozidel se nesnižuje, jsou však méně využívány pro delší cesty. Více se používají městské elektromobily.

Struktura zaměstnanosti v České republice se výrazně mění, vytváří se pracovní příležitosti v oblasti nových průmyslových odvětví v souvislosti s novými technologiemi a službami. Význam automobilového průmyslu pro zaměstnanost postupně klesá, avšak je stále významným zaměstnavatelem. Vyrábí se automobily s novými druhy pohonů a způsobově fungující – tzv. inteligentní auta.

Není zaznamenán pokles ve využívání dálkové dopravy, ekonomická situace se projevuje ve změně volby druhu dopravy, jednotlivé druhy jsou ovlivněny změnou struktury energetického mixu a změnou pohonů v dopravních prostředcích.

Ekonomika a společnost se transformuje postupně a plynule, nedochází proto k výrazným krizím. Vyšší cena a nové způsoby dopravy změnil významně složení dopravních proudů ve městech a městských regionech. Suburbanizace příměstských regionů se liší podle atraktivity území, kde jedním z významných faktorů výběru lokality se postupně stává kvalitní dopravní napojení s narůstajícím důrazem na vzrůstající potřebu kvalitního napojení hromadnou dopravou. Ani tento faktor však nezabraňuje rostoucímu tlaku na kvalitní dopravní infrastrukturu v mezidobí postupně budovanou v blízkosti významných aglomerací.

Některé rozvojové země zvládají obtížně novou situaci na trhu s energií, s následnou migrací do České republiky, ve zvládnutelném rozsahu. Napomáhá k tomu i situace, že k vyspělému světu se postupně připojí i další oblasti dříve rozvojového světa (snižování velikosti rozvojového světa).

Rozvoj dopravní infrastruktury je vzhledem k vyšším cenám energií a změnám v poptávce po dopravě konzervativnější, více se zaměřuje na HD. Přednost má údržba infrastruktury, v lokálním měřítku se vyskytují nadbytečné kapacity či parametry silniční sítě zatěžující ekonomiku náklady na údržbu (tam, kde nebyly nové kapacity adekvátně plánovány). Existují problémy se zajištěním údržby rozsáhlé infrastruktury, je opravována selektivně, některé regionální dráhy jsou zrušeny. Základní dopravní síť je v potřebném rozsahu k dispozici, příměstské železnice se postupně budují či zkapacitňují, stejně tak se zkapacitňují či budují nové silniční komunikace v blízkosti velkých aglomerací, na kterých roste jejich využití výrazně více než na jiných částech sítě.

Kniha 4 – Model dopravních prognóz

10 Úvod

Prognóza byla zpracována za pomoci strategického modelu ČR zpracovaného v Knize 2. Časové horizonty, pro které byl dopravní model zpracován, jsou 2020, 2035 a 2050. Výchozí předpoklady vstupující do modelu prognóz byly definovány na základě Knihy 3, dostupné literatury, dalších odborných jednání a poskytnutých podkladů. Výchozí předpoklady byly zachovány i v aktualizaci dopravního modelu 2015 s pouze dílčí modifikací vyplývající z vývoje výhledu makroekonomických ukazatelů. Tyto změny jsou spolu s dalšími poznatky promítnuty i do tohoto textu.

Scénář Knihy 3 byl pro účely modelu prognóz upraven na základě odborné literatury či dalších expertních jednání a poskytnutých podkladů. Na základě oficiálního vyjádření MPO (2) byl snížen předpokládaný růst ceny dopravy. Také některé předběžné důsledky vyjádřené v Knize 3 se při podrobnějších analýzách nepotvrdily. Upravený scénář Knihy 3 převzatý do modelu prognóz lze zjednodušeně popsat následovně:

Ekonomická situace ČR je dobrá, růst HDP je poměrně vysoký se snižující se tendencí, dochází k výraznému stárnutí populace, které je částečně zmírňováno migrací do ČR. Společnost je soudržná bez výrazných sociálních rozdílů. Počet obyvatel mírně roste, po roce 2027 dochází ke stagnaci a mírnému poklesu⁷. Střední scénář pravděpodobného vývoje ukazuje na rychlejší pokles počtu obyvatel v ČR k roku 2050 na 9,78 mil. obyvatel. Výrazný vliv na počet počtu obyvatel bude mít migrace, která vede k tomu, že dopravní model se přiklání spíše k optimistické variantě vývoje počtu obyvatel. Produkce v sektorech těžby a těžkého průmyslu se snižuje včetně zaměstnanosti v těchto odvětvích, naopak roste počet zaměstnaných v sektoru služeb. V ČR se produkuje více zboží s vyšší přidanou hodnotou. Trend suburbanizace pokračuje ve stávajících lokalitách a osách, avšak se snižující se intenzitou a rostoucí vzdáleností od centra, což více než jinde v rámci sítě zvyšuje využití dopravní infrastruktury mezi těmito oblastmi a hlavním centrem. Lze očekávat, že vývoj růstu dopravy na postupně budovaných obchvatových komunikacích hlavních aglomerací bude tímto trendem postižen zcela nejvíce, lze proto očekávat nadprůměrný růst intenzit dopravy na tomto typu komunikací. Cena paliv v dlouhodobém trendu roste, z důvodu rostoucích cen ropy je více využíváno alternativních paliv a je také snižována spotřeba vozidel. Stupeň automobilizace roste se snižující se intenzitou. EU se dále politicky i ekonomicky propojuje⁸.

Pro dopravní model prognóz bylo uvažováno s nejpravděpodobnějším průběhem vstupních parametrů a předpokladů ovlivňujících přepravní poptávku se zahrnutím předpokladů z Knihy 3, kde nebyly s nejpravděpodobnějším průběhem ve výrazném rozporu. Možné odchylky prognózy byly popsány ve formě nízkého (pesimistického) a vysokého (optimistického) scénáře. Ani v případě alternativních prognóz není uvažováno s katastrofickými scénáři, jako velmi hluboká ekonomická krize (výrazně

⁷ <https://www.czso.cz/csu/czso/projekce-obyvательства-ceske-republiky-do-roku-2100-n-fu4s64b8h4>

⁸ Dopady na rozvoj evropské společnosti vyplývající z realizace tzv. brexitu lze v tuto chvíli jen velmi obtížně předvídat. Lze však i nadále předpokládat určitou míru spjatosti Velké Británie s EU, minimálně v rozsahu jednotného trhu a relativně volného pohybu osob, byť pravděpodobně s částečnými restrikcemi a zvýšenými kontrolami.

hlubší než 2009 – 2014), války na evropském kontinentu, pandemie, dlouhodobě nezastavitelná exploze migrace, apod.

Vzhledem k uvedeným výsledkům je nutno předeslat že jsou vygenerovány pro nulový stav rozvoje dopravní infrastruktury. V případě vyššího rozvoje dopravní infrastruktury, který pravděpodobně nastane, lze předpokládat i vyšší hodnoty přepravních výkonů (indukce dopravy). Nulový scénář byl však zvolen jako výchozí základna pro další posuzování v rámci projektu. Cílem tohoto přístupu je na základě dopravního modelování přesně vyhodnotit samostatnou funkci jednotlivého opatření v rámci dnešního rozsahu sítě v krátkodobém horizontu a následně vyhodnotit jeho funkčnost v kontextu všech ostatních identifikovaných opatření, řešících indikované potřeby, v dlouhodobém horizontu.

Dopravní model je zpracován v aplikaci VISUM, bez této aplikace není plně funkční. Některá data modelu lze však exportovat do dalších aplikací (např. Excel, Acces, ArcGIS). Jeden soubor obsahuje model osobní dopravy a jeden soubor model nákladní dopravy. Tyto soubory a přídatné filtry dat obsahují všechna data potřebná k výpočtům modelu. Model prognóz je v případě osobní dopravy tvořen třemi soubory pro časové horizonty 2020, 2035 a 2050. V případě nákladní dopravy je možné používat jediný soubor pro výpočty výhledových horizontů pouze se změnou výpočetních parametrů.

Osobní doprava

U osobní dopravy je předpokládán růst celkových přepravních výkonů (osobokilometry) mezi lety 2010 – 2050 o 51 %. Předpokládaný trend je mírně vyšší než hodnoty prognózované EC pro EU 12 (nové členské země). Prognóza automobilové dopravy však vychází spíše nižší než doposud prognózované hodnoty ŘSD.

Z hlediska dělby přepravní práce je předpokládán mírný pokles podílu individuální automobilové a autobusové dopravy a nárůst letecké a železniční dopravy. Spolu s postupně se rozvíjející infrastrukturou však rostou přepravní vzdálenosti, což výrazněji zatěžuje klíčové dopravní uzly.

Hlavním důvodem mírně se zvyšující preference veřejné dopravy je změna v dopravním chování obyvatel způsobená stárnutím populace. Do roku 2050 má dle prognóz ČSÚ počet ekonomicky neaktivních obyvatel vzrůst o 30 %. Vyšší poptávce po dopravě bude třeba postupně přizpůsobovat i rozsah veřejné dopravy (resp. její objednávky) s přihlédnutím k disponibilním zdrojům na její finanční podporu z veřejných zdrojů. V tomto ohledu je třeba zasadit se o vzájemnou provázanost všech koncepčních materiálů navazujících na Dopravní politiku ČR.

Nákladní doprava

U nákladní dopravy je předpokládán růst celkových přepravních výkonů (tunokilometry) mezi lety 2010 – 2050 o 74 %. Předpokládaný trend se pohybuje v rozmezí hodnot prognózovaných EC pro ČR.

Z hlediska dělby přepravní práce je předpokládán mírný pokles podílu silniční dopravy a mírný nárůst podílu železniční a vodní dopravy. Letecká nákladní doprava by i přes svůj růst stále tvořila z hlediska přepravní poptávky okrajový mód.

Hlavním důvodem růstu nákladní dopravy jako celku je zejména předpoklad dobré a stabilní ekonomické situace dle prognózy vývoje HDP poskytnuté MF. Dalším

klíčovým faktorem pro růst dopravních výkonů je pokračující trend rostoucí mezinárodní dopravy. Z důvodu předpokladu vyšších cen paliv dochází k procentuálně vyššímu růstu využívání železniční dopravy ve srovnání s procentuálním růstem silniční dopravy. Silniční doprava však stále zůstává výrazně dominantním módem.

11 Vstupní parametry prognostického modelu

Osobní doprava

Jako klíčoví hybatelé pro vývoj osobní dopravy se po odborných seminářích a analýzách přepravních statistik i odborné literatury jeví ekonomický vývoj EU a ČR a socioekonomická struktura obyvatelstva. Dalším významným hybatelem je i cena dopravy vázaná na cenu paliv.

Dynamika rozvoje hospodářství v rámci parametrizace modelu je vyjádřena kumulovaným růstem HDP.

Z hlediska vývoje HDP vychází zpracovatel z prognózy MF. Tato prognóza se může jevit jako optimistická, je však v souladu s parametry upřednostňovaného scénáře z Knihy 3, kde je popisován ekonomický výhled ČR a EU jako dobrý a stabilní.

Změny v socioekonomické struktuře obyvatelstva budou mít asi nejvýznamnější dopad na výhledový vývoj dopravy. Celkový počet obyvatel vzroste i dle neoptimističtějších předpokladů ČSÚ pravděpodobně jen velmi mírně do roku 2027, pak je predikována víceméně stagnace s trendem velmi mírného poklesu (v optimistické variantě predikce ČSÚ). Střední scénář pravděpodobného vývoje ukazuje na rychlejší pokles počtu obyvatel v ČR k roku 2050 na 9,78 mil. obyvatel. Výrazný vliv na počet počtu obyvatel bude mít migrace, která vede k tomu, že dopravní model se přiklání spíše k optimistické variantě vývoje počtu obyvatel. Populace bude stejně jako ve většině zemí EU výrazně stárnout, bude přibývat ekonomicky neaktivních obyvatel, a vzhledem ke stáří populace se bude měnit i dopravní chování. Vývoj celkového počtu obyvatel i zastoupení sledovaných socioekonomických skupin tedy věk 6-18 let, ekonomicky aktivní a ekonomicky neaktivní je odvozen z prognóz ČSÚ⁹. Důsledkem stárnutí populace bude pokles pravidelných cest za prací a služebních cest a naopak nárůst cest za nákupy a volným časem a za rekreací, přičemž toto dopravní chování bude do značné míry ovlivněno finanční situací této skupiny obyvatel, které je s ohledem na absenci dlouhodobější koncepce důchodového systému obtížně predikovatelné – předpokládá se, že odpovědnější roli pro odpovídající zabezpečení ve stáří do značné míry musí převzít v současné době ekonomicky aktivní jedinci.

V Knize 3 byly definovány výrazné dopady zvýšení cen paliv na dopravu. Předpoklad vyššího růstu cen paliv byl převzat, i když ne ve své extrémní variantě vzhledem k datům a prognózám růstu paliv poskytnutých MPO (předpoklady Státní energetické koncepce). Dopady růstu cen paliv však pravděpodobně nebudou tak výrazné jak bylo definováno v Knize 3. Důvodem je poměrně vysoké daňové zatížení paliv v ČR, kde růst cen ropy nemá na koncovou cenu paliv tak výrazný dopad. Dále je to předpokládaná snižující se spotřeba vozidel a využívání alternativních paliv.

⁹ <https://www.czso.cz/csu/czso/projekce-obyvatelstva-ceske-republiky-do-roku-2100-n-fu4s64b8h4>

Je předpokládáno, že cena paliv v tomto scénáři nebude mít výrazný vliv na směřování přepravních proudů, nepředpokládá se zkracování přepravních vzdáleností či lokalizace výroby.

Na vývoj přepravní poptávky mají vliv však nejen tyto globální změny ale i regionální rozvoj. Je předpokládána pokračující suburbanizace v tradičních lokalitách ovšem se snižující se intenzitou a rostoucí vzdáleností od hlavních aglomerací. Dále je předpokládán pokles pracovních příležitostí v lokalitách spojených s těžbou či těžkým průmyslem (viz. SEK). Naopak je předpokládán nárůst zaměstnanosti ve službách.

Nákladní doprava

Jako klíčoví hybatelé pro vývoj nákladní dopravy se po odborných seminářích a analýzách přepravních statistik i odborné literatury jeví ekonomický vývoj EU a ČR a trend vývoje vnitrostátní a mezinárodní dopravy. Dalším významným hybatelem je i cena dopravy vázaná na cenu paliv.

Dynamika rozvoje hospodářství je svázána s dynamikou vývoje nákladní dopravy a v rámci parametrizace modelu je vyjádřena kumulovaným růstem HDP. V rámci rozvoje hospodářství byl sledován i vývoj vnitrostátní a mezinárodní dopravy, kde lze sledovat posledních 15 let pokles vnitrostátní a růst mezinárodní dopravy (s výjimkou „krizového“ roku 2009). Značná část mezinárodní nákladní dopravy však má v ČR svůj zdroj i cíl a není tak vůči ČR čistě tranzitní (viz Sčítání na hraničních přechodech 2013).

Z hlediska vývoje HDP vychází zpracovatel z prognózy MF. Tato prognóza se může jevit jako optimistická, je však v souladu s parametry upřednostňovaného scénáře z Knihy 3, kde je popisován ekonomický výhled ČR a EU jako dobrý a stabilní.

S trendem rozvoje hospodářství souvisí i předpokládaný trend dynamického růstu mezinárodní a tranzitní dopravy a velmi mírného růstu vnitrostátní dopravy. Dynamický růst mezinárodní dopravy je způsoben stále se zvyšujícím efektem globalizace i dále rostoucími obchodními vazbami v rámci EU.

Ve vnitrostátní přepravě lze předpokládat pouze mírný růst vzhledem k další restrukturalizaci průmyslu a energetiky a předpokladu produkce zboží s vyšší přidanou hodnotou. Možný je teoreticky i pokles vnitrostátní přepravy, tento trend je předpokládán a vyjádřen v minimálním scénáři přepravní prognózy.

Dalším předpokladem uvedeným v Knize 3 byl výrazný růst ceny paliv. V Knize 3. byly definovány výrazné dopady zvýšení cen paliv na dopravu. Předpoklad vyššího růstu cen paliv byl převzat, i když ne ve své extrémní variantě vzhledem k datům a prognózám růstu paliv poskytnutých MPO (SEK). Dopady růstu cen paliv však nebudou tak výrazné jak bylo definováno v Knize 3. Hlavním důvodem je velmi nízká cena dopravy v poměru k hodnotě komodit. Dalším důvodem je poměrně vysoké daňové zatížení paliv v ČR, kde růst cen ropy nemá na koncovou cenu paliv tak výrazný dopad. Dále je to předpokládaná snižující se spotřeba vozidel a využívání alternativních paliv (v silniční nákladní dopravě především LNG, případně CNG).

Je předpokládáno, že cena paliv nebude mít výrazný vliv na směřování přepravních proudů, nepředpokládá se zkracování přepravních vzdáleností či lokalizace výroby. Jak je zřejmé z předchozího textu, trend bude spíše opačný. Je však předpokládána snaha snižovat náklady na stávajících přepravních relacích a tedy více než doposud

využívat železniční a v menší míře i vodní nákladní dopravu. Dominantní postavení v nákladní dopravě však zůstane na silničním módu.

Vstup	Zdroj	Změna oproti roku 2010			
		TREND			
		2010	2020	2035	2050
HDP	MF	1,00	1,27	1,74	1,88
Počet obyvatel	ČSÚ + scénář	1,00	1,02	1,06	1,05
Podíl ekonomicky neaktivních obyvatel	ČSÚ + scénář	1,00	1,07	1,15	1,30
Automobilizace	MD, UN	1,00	1,14	1,19	1,20
Ceny PHM	MPO, IEA	1,00	1,20	1,54	1,70
Efektivita pohonu vozidel	Freightvision + vlastní	1,00	1,07	1,13	1,16
Spotřeba uhlí a ropy	SEK 2010	1,00	0,91	0,75	0,63

Tabulka 11.4 – Souhrn vstupních parametrů

12 Prognóza osobní dopravy

Přepravní objem - osoby

Celkový objem cest (osobokilometry) vzroste vždy oproti roku 2010 v roce 2020 o 11 % v roce 2035 o 20 % a v roce 2050 o 22 %.

V důsledku změněné socioekonomické skladby k roku 2050 poklesne celkový počet cest za prací a služebních cest o 11 %. Počet cest za vzděláním zůstane konstantní, počet cest za volnočasovými aktivitami (kratší cesty) vzroste o 11 %, počet cest za rekreací klesne o 2 % a počet dálkových cest klesne o 8 %.

Přepravní výkon - osobokilometry

Pro účely zobrazení výsledků prognózy byly vygenerovány i výkony na sledované dopravní síti v ČR. Je vhodné zmínit, že v absolutních hodnotách se odchylují od statistik sledovaných MD, zejména z důvodu nižšího rozsahu sledované silniční sítě a leteckých linek dopravním modelem. U železniční a autobusové dopravy byly v modelu sledovány pouze pravidelné spoje na území ČR. U letecké dopravy byly sledovány pouze pravidelné spoje v rozsahu modelu (pouze významné destinace).

Vzhledem k uvedeným výsledkům je nutno předeslat, že jsou vygenerovány pro nulový stav rozvoje dopravní infrastruktury. V případě vyššího rozvoje dopravní infrastruktury, který pravděpodobně nastane, lze předpokládat i vyšší hodnoty přepravních výkonů. Nulový scénář byl však zvolen jako výchozí základna pro další posuzování.

Automobilová doprava roste mírně vyšším tempem, než je předpokládáno v zahraničních prognózách pro EU 12. Naopak oproti prognózám ŘSD je tempo růstu nižší. Výraznější nárůsty lze očekávat výhradně v blízkosti aglomerací a na kvalitních a rychlých spojnicích aglomerací (zvyšující se cestovní vzdálenosti). Je třeba znovu upozornit na to, že prognóza je v této fázi zpracována pro nulový stav rozvoje dopravní sítě. Prognózám ŘSD se blíží spíše výsledky modelu pro vysoký scénář. Z hlediska kategorií komunikací je nejvyšší nárůst zatížení předpokládán na dálnicích, na komunikacích I. a II. třídy je předpokládána nižší dynamika růstu a na některých komunikacích II. třídy může docházet i k poklesu. Nejedná se tedy o

plošný růst, ale o vývoj odpovídající změněnému dopravnímu chování obyvatel i změnám v regionálním rozvoji.

U autobusové dopravy je předpokládán obdobný trend růstu jako v posledních letech. Projekt iTREN předpokládá u autobusové dopravy v EU 12 stagnaci, což se však v případě ČR jeví jako nepravděpodobné. Tempo růstu autobusové dopravy a jeho důvody jsou obdobné jako u železniční dopravy.

Z uvedených výsledků je patrný poměrně vysoký růst železniční dopravy, který se postupně naplňuje, neboť ještě v době pořízení DSS v roce 2013 byl tento trend setrvale sestupný. Tento růst je možné vysvětlit zejména zkvalitněním služeb, omezeními v rámci silniční dopravy a změnou v socioekonomickém složení společnosti (více seniorů) a z toho plynoucích změnách v dopravním chování (více volnočasových cest, nižší cena času). Dalším důvodem je i v Knize 3 předpokládaný růst cen PHM a tedy i vyšší náklady na dopravu individuální než veřejnou. Při porovnání s výsledky modelu TRANS TOOLS aplikovaného v rámci projektů iTREN a TEN CONNECT se prognóza blíží spíše optimističtějšími hodnotám projektu TEN CONNECT, což odpovídá i vybranému scénáři z Knihy 3. Případné odchylky prognózy jsou popsány formou nízkého a vysokého scénáře. Vyšší poptávce po veřejné železniční dopravě bude třeba postupně přizpůsobovat i rozsah veřejné dopravy (resp. její objednávky) s přihlédnutím k disponibilním zdrojům na její finanční podporu z veřejných zdrojů. V tomto ohledu je třeba zasadit se o vzájemnou provázanost všech koncepčních materiálů navazujících na Dopravní politiku ČR.

U letecké dopravy je předpokládán výrazný růst. Letecká doprava mezi lety 2000 a 2010 vzrostla o 81 %. V posledních letech se její dynamický růst zpomalil zejména z důvodů ekonomického oslabení v EU a USA. Ekonomická prognóza v rámci scénáře Knihy 3 je však dobrá a tomu odpovídá i prognózovaný další růst tohoto módu, který výrazně neoslábí ani rostoucí cena dopravy. Prognóza v rámci projektu je však poněkud pesimističtější, než trendy růstu předpokládané v rámci projektů iTREN a TEN CONNECT. Případné odchylky prognózy jsou popsány formou nízkého a vysokého scénáře.

Na základě zpracovaných scénářů je vyjádřena možná kladná i záporná odchylka prognózy ke scénáři trend v celkových hodnotách i pro jednotlivé módy. Vždy jsou uvažovány nejnižší a nejvyšší hodnoty přepravního výkonu dosažené v rámci testovaných scénářů. Dále může být prognóza zatížena možnou odchylkou modelu, která je vyšší pro méně využívané módy, či módy s nedostatkem kalibračních dat, kde je prognóza zatížena vyšší měrou nejistoty. U osobní dopravy se jedná zejména o autobusovou a leteckou dopravu.

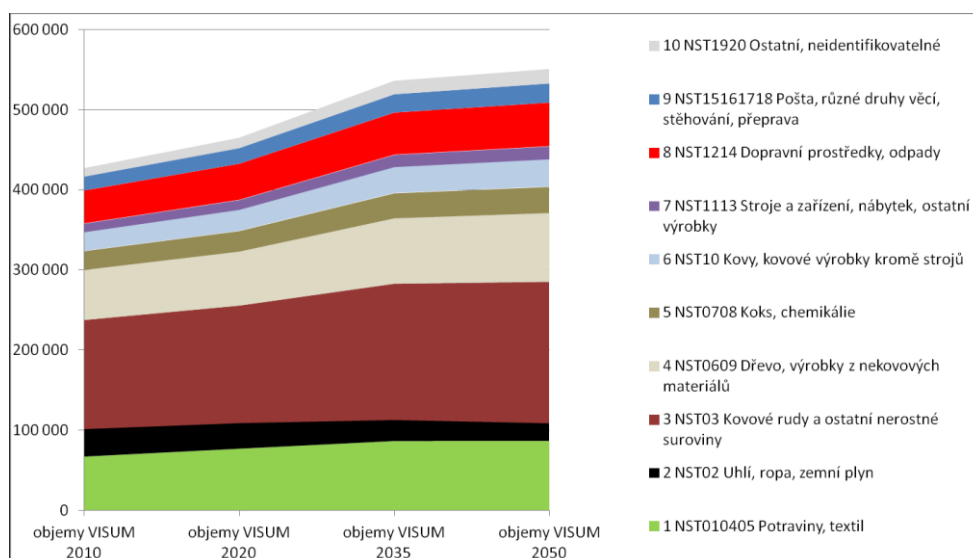
Mód	Scénář	2000	2010model=100%	vývoj oskm pro scénáře		
				2020	2035	2050
Automobilová doprava	vysoký	88%	51511mil.oskm=100%	122%	138%	149%
	trend			114%	123%	133%
	nízký			102%	99%	80%
Autobusová doprava	vysoký	89%	3972mil.oskm=100%	125%	180%	191%
	trend			112%	153%	150%
	nízký			105%	125%	132%
Železniční doprava	vysoký	107%	6955mil.oskm=100%	125%	180%	193%
	trend			112%	152%	155%
	nízký			100%	120%	123%
Letecká doprava	vysoký	55%	3791mil.oskm=100%	160%	210%	236%
	trend			140%	164%	172%
	nízký			95%	85%	66%
Celkem	vysoký	88%	66228mil.oskm=100%	125%	149%	161%
	trend			115%	130%	138%
	nízký			102%	102%	87%

Tabulka 12.5 – Prognóza přepravy (osobokilometry), souhrn pro scénáře

13 Prognóza nákladní dopravy

Přepravní objem - tuny

Vývoj dopravních objemů pro jednotlivé komoditní skupiny (tuny/rok) je patrný z následujícího grafu. Jsou zde uvedeny sumy OD matic pro vnitrostátní a mezinárodní dopravu (bez tranzitu). Je předpokládán růst přepravního objemu mezi lety 2010 a 2050 o 29 %. Z pohledu historického vývoje 1995 - 2010, kdy přepravní objemy klesaly, tak pravděpodobně půjde o růst velmi mírný, který tyto hodnoty výrazněji nepřekročí.



Obrázek 13.9 – Prognóza přepravy dle komoditních skupin (tuny)

Přepravní výkon - tunokilometry

Přepravní výkon vykazuje výrazněji vyšší trend růstu než přepravní objem. Důvodem je zejména předpoklad dále se zvyšujícího podílu mezinárodní dopravy a v důsledku toho i růstu průměrné přepravní vzdálenosti. Z důvodu předpokladu vyšších cen paliv by mělo docházet k růstu využívání železniční dopravy zejména na úkor silniční dopravy. Jelikož je prognóza zpracována pro nulovou variantu rozvoje dopravní sítě, dochází zejména na železnici ke zpomalení růstu z důvodu nedostatečné kapacity. Silniční doprava tedy stále zůstává dominantním módem. Výrazný růst oproti současným výkonům je předpokládán i u vodní dopravy, a to zejména jako důsledek vyšších cen dopravy, ale i z důvodu předpokládatelného rozvoje labské vodní cesty. Dalším důvodem růstu může být převedení dopravy z železniční dopravy na vodní cesty z důvodu nedostatečné kapacity na železniční síti. Labská vodní cesta vede v souběhu s hlavní tratí, kde se realizuje cca 90 % železniční přepravy se SRN.. Vzhledem k nízkým výkonům, které se na vodních cestách realizují, se však bude stále jednat o mód nepříliš využívaný. U letecké dopravy je také předpokládán růst výkonů, z hlediska celkového modal splitu se ale jedná o zanedbatelné hodnoty. Důvodem růstu letecké dopravy je předpoklad pokračujícího trendu růstu mezinárodní dopravy a dále předpoklad trendu růstu přepravy komodit s vyšší přidanou hodnotou resp. předpoklad růstu přeprav zboží s omezenou trvanlivostí.

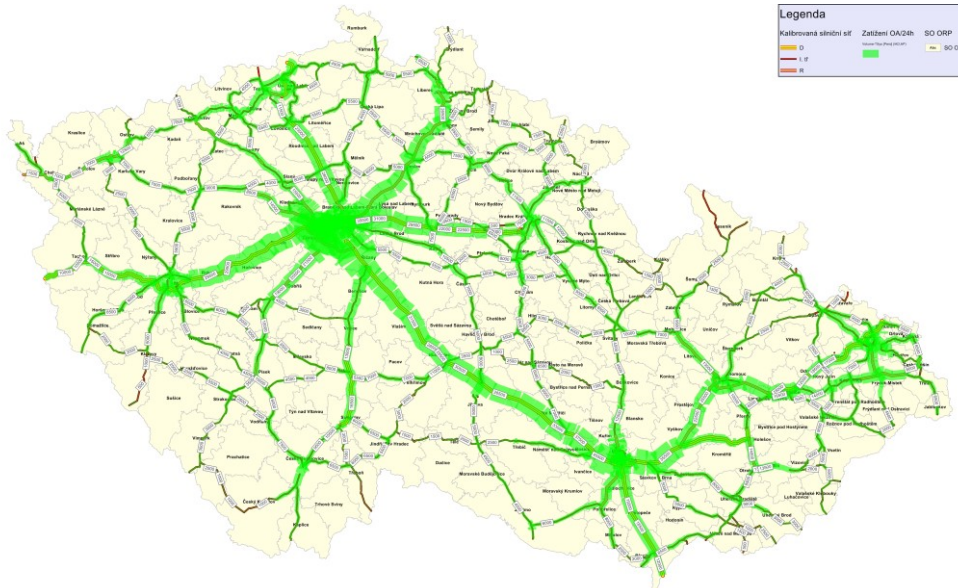
Na základě zpracovaných scénářů je vyjádřena možná kladná i záporná odchylka prognózy ke scénáři trend v celkových hodnotách i pro jednotlivé módy. Vždy jsou uvažovány nejnižší a nejvyšší hodnoty přepravního výkonu dosažené v rámci testovaných scénářů. Dále může být prognóza zatížena možnou odchylkou modelu, která je vyšší pro méně využívané módy, či módy s nedostatkem kalibračních dat, kde je prognóza zatížena vyšší měrou nejistoty. U nákladní dopravy se jedná zejména o vnitrozemskou vodní a leteckou dopravu.

Mód	Scénář	2000	2010=100%	vývoj tkm pro scénáře		
				2020	2035	2050
Železniční doprava	vysoký	126%	13770 mil. tkm=100 %	123%	138%	152%
	trend			123%	133%	146%
	nízký			91%	101%	104%
Silniční doprava	vysoký	75%	51832 mil. tkm=100 %	163%	207%	220%
	trend			128%	166%	174%
	nízký			117%	119%	104%
Vnitrozemská vodní doprava	vysoký	114%	679 mil. tkm=100 %	180%	235%	271%
	trend			170%	215%	234%
	nízký			119%	139%	146%
Letecká doprava	vysoký	169%	22 mil. tkm=100 %	106%	133%	146%
	trend			105%	118%	132%
	nízký			100%	97%	87%
Celkem	vysoký	86%	66304 mil. tkm=100 %	155%	193%	206%
	trend			127%	160%	169%
	nízký			118%	122%	114%

Tabulka 13.6 – Prognóza přepravy (tunokilometry), souhrn pro scénáře

14 Kartogramy

V této kapitole je uveden vybraný kartogram dopravního zatížení stávajícího stavu k roku 2050, generovaný zpracovaným strategickým modelem. Tloušťka pentle odpovídá výši dopravního zatížení. **Výsledky jsou vygenerovány pro nulový stav rozvoje dopravní infrastruktury.** V případě vyššího rozvoje dopravní infrastruktury, který pravděpodobně nastane, lze předpokládat i vyšší hodnoty dopravních intenzit. Nulový scénář byl však zvolen jako výchozí základna pro další posuzování v rámci projektu.



Obrázek 14.10 – Kartogram zatížení IAD, dopr. model rok 2050, VOZIDLA/24H



Obrázek 14.11 – Kartogram zatížení železniční osobní dopravou, dopr. model rok 2050, osoby/24h



Obrázek 14.12 – Kartogram zatížení silniční nákladní dopravou, dopravní model rok 2050, voz/24h



Obrázek 14.12 – Kartogram zatížení železniční nákladní dopravou, dopravní model rok 2050, tuny/24h

Kniha 5 – Principy a cíle Dopravních strategií

15 Shrnutí východisek

Hlavními vnějšími východisky Dopravních strategií jsou priority vyplývající z Evropské dopravní politiky a Dopravní politiky České republiky, pro návrh jsou zásadní též indikátory plnění národní dopravní politiky. Hlavní vnitřní východiska jsou základní výstupy uvedené ve SWOT analýze výchozích podmínek a ve scénáři budoucího rozvoje, navrženém podle výše popsaných principů.

Oblast	Vnější východiska		Vnitřní východiska – předpoklad rozvoje společnosti
	EU	Národní	
Snížení vlivu na životní prostředí, převedení dopravy z konvenčně poháněné silniční dopravy	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Snížení závislosti Evropy na dovozu ropy a pokles emisí uhlíku v dopravě ▪ Převedení silniční přepravy na jiné druhy dopravy ▪ Snížení používání konvenčně poháněných automobilů v městské dopravě ▪ Zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO2 ▪ Začít plně uplatňovat zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ ▪ Spolufinancované projekty by měly odrážet potřebu infrastruktury, která minimalizuje dopad na životní prostředí, je odolná vůči možnému dopadu změny klimatu a zdokonaluje bezpečnost a ochranu uživatelů 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Podpořit zlepšení stavu vozového parku ČR s cílem dosáhnout v roce 2020 10% podílu energie z obnovitelných zdrojů v dopravě a snížení emisí z dopravy ▪ Zajistit náhradou fosilních pohonných hmot obnovitelnými zdroji energie v dopravě, snížení emisí CO2 ▪ Vytvořit podmínky pro rozvoj elektromobility 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nové technologie pomohou naplnit řadu cílů dopravní politiky EU ▪ Doprava bude realizována s větším ohledem na efektivitu tj. ekonomicky a ekologicky nejvhodnějším druhem dopravy ▪ Budou provozovány různé typy osobních automobilů, městské a dálkové. ▪ Řešení mobility ve městech, větší využívání veřejné dopravy, nemotorové dopravy a městských elektromobilů
Bezpečnost	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Snížení počtu úmrtí v silniční dopravě 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Urychlit výstavbu obchvatů obcí ▪ V rámci výstavby nových dálnic realizovat objekty a prostranství bezprostředně sloužící k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu ▪ Podporovat implementaci inteligentních dopravních systémů, které zvyšují bezpečnost a plynulost silniční i železniční dopravy (ERTMS) ▪ Využít možností družicových navigačních systémů pro lokalizaci nehodových míst a upozornění řidičů 	

Oblast	Vnější východiska		Vnitřní východiska – předpoklad rozvoje společnosti
	EU	Národní	
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ V závislosti na intenzitě provozu od sebe v maximální míře oddělovat motorovou a nemotorovou dopravu 	
Železniční doprava	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Do roku 2030 převedení 30% silniční přepravy nákladu nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu, a do roku 2050 více než 50% (celoevropský ukazatel) ▪ Dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030, globální sítě do roku 2050 ▪ Zvýšení účinnosti konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy ▪ Dokončení evropské vysokorychlostní železniční sítě do roku 2050 ▪ Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici. ▪ Do roku 2050 propojení všech letišť na hlavní síti na železniční síť 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Akcelarovat přípravu pro možnost zahájení realizace nových VRT v systému Rychlých spojení ▪ Dle finančních možností a připravenosti dokončit modernizaci tranzitních koridorů ▪ Pokračovat v modernizaci rozhodujících železničních uzlů včetně propojení koridorů v železničních uzlech ▪ Připravovat podmínky pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť ▪ Provádět racionalizaci provozu vybraných regionálních drah v krajích ▪ Podporovat zavedení systému ERTMS nejen na tratích, ale i ve vozidlech ▪ Zajistit postupné sjednocení napájecí soustavy železničních tratí na 25 kV střídavých. ▪ Podporovat rozvoj přeshraničních projektů železniční dopravy tam, kde je předpoklad silných přepravních proudů ▪ Zabezpečit rozvoj kolejových systémů regionální a městské dopravy včetně jejich kombinace a rozvoj terminálů osobní hromadné dopravy ▪ Pokračovat v přípravě železničního spojení Letiště Václava Havla Praha 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Větší využití železniční dopravy na elektrizovaných tratích zabezpečených ERTMS pro příměstskou i městskou dopravu ▪ Přechem dálkové dopravy na hromadnou dopravu, především železniční ▪ Celkově u silniční nákladní dopravy klesne podíl na přepravním výkonu, zvýšení podílu železniční dopravy ▪ Využít kvalitní železniční dopravu k vytváření vyvážené polycentrické struktury osídlení v ČR s cílem zabránit vzniku odlehklých chudých regionů v kontrastu s bohatým centrem
Silniční doprava	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030, globální sítě do roku 2050 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pokračovat v přípravě všech úseků transevropské sítě TEN-T v ČR a akcelarovat jejich realizaci ▪ Zefektivnit dosavadní systém údržby dopravní infrastruktury, zajistit její zkvalitnění a preferovat ji před výstavbou nové infrastruktury 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Růst mobility bude pokračovat pomaleji ▪ Pro pravidelné cesty osob se předpokládá růst využívání hromadné dopravy ▪ Vyšší podíl hromadné dopravy v dálkové přepravě osob.

Oblast	Vnější východiska		Vnitřní východiska – předpoklad rozvoje společnosti
	EU	Národní	
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Postupně napojovat všechny kraje na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; kapacita nově budovaných silnic musí odpovídat prognózovaným intenzitám provozu ▪ Zabezpečit kvalitnější řešení tranzitní dopravy obcemi (zkldňování dopravy, obchvaty) ▪ Zabezpečit dostatečnou kapacitu silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech ▪ Pokračovat v přípravě a realizaci staveb pro zkvalitnění napojení průmyslových zón a oblastí rozvojových investic. ▪ Podpořit zajištění dostatečného pokrytí území ČR dobíjecími a plnicími stanicemi pro alternativní pohonné hmoty. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zvyšování podílu obyvatel s menším využíváním IAD, především ve městech ▪ Využití společné jízdy osobními automobily a dodávkami ▪ Proběh na vozidlo se nemění, ubývá velmi dlouhých cest ▪ Pokles dálkové nákladní dopravy ▪ Vyšší využití domácí produkce – bude se tudíž zvyšovat podíl dopravy na kratší vzdálenosti.
Vodní doprava	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Do roku 2030 převedení 30% silniční přepravy nákladu nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu, a do roku 2050 více než 50% (celoevropský ukazatel) ▪ Plné využití tržního potenciálu vnitrozemské plavby a zatraktivnění jejího využívání. ▪ Rozšíření vnitrozemských vodních cest pro nový růst trhů, vytvoření multimodálních služeb. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Řešit problémy splavnosti na dopravně významných vodních cestách využívaných a dalších vodních cestách ▪ Podpora nových projektů rozvoje sítě vodních cest. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nedojde k výraznému rozvoji vnitrozemské vodní dopravy kvůli omezeným možnostem sítí
Letecká doprava	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Do roku 2030 převedení 30% silniční přepravy nákladu nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu, a do roku 2050 více než 50% a to i z dopravy letecké na vzdálenosti do 1000 km, zatímco letecké dopravě se</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernizace technické letištní infrastruktury veřejných letišť směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti leteckého provozu. ▪ Efektivní využití letištní kapacity a vyšší propustnost letištní infrastruktury ▪ Rozvoj sítě regionálních letišť s cílem zajistit dostupnost 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Letecká doprava bude pro většinu obyvatel velmi nákladná, lze očekávat částečné nahrazení potřebných cest videokonferencemi a rychlou železniční dopravou. Výrazněji poroste jen na dlouhé vzdálenosti.

Oblast	Vnější východiska		Vnitřní východiska – předpoklad rozvoje společnosti
	EU	Národní	
	<p>tím uvolní vzdušný prostor pro dálkové lety.</p> <ul style="list-style-type: none"> Zavedení modernizované infrastruktury uspořádání letového provozu v Evropě do roku 2020 a dokončení společného evropského leteckého prostoru 	<p>tzv. pólů růstu k letecké dopravě (tři kategorie mezinárodních letišť).</p>	
Multimodální doprava	<ul style="list-style-type: none"> Do roku 2030 plně zprovoznění celounijní multimodální „hlavní sítě“ TEN-T. Součástí sítě jsou rovněž bimodální a trimodální terminály/překladiště 	<ul style="list-style-type: none"> Hledat logistická řešení s cílem podpořit multimodalitu přeprav Podpora nových projektů z veřejných zdrojů v oblasti kombinované a multimodální dopravy a logistiky Zpřístupnit logistické služby malým a středním podnikatelským subjektům v sektoru průmyslu a obchodu 	<ul style="list-style-type: none"> Růst objemu kombinované dopravy Zájem o silniční nákladní dopravu na krátké vzdálenosti, vyvolá potřebu řešení logistiky včetně výstavby logistických center Klíčové bude umístění multimodálních center (poblíž křížení multimodálních koridorů) a využití moderních logistických procesů, rozvoj citylogistiky
ITS	<ul style="list-style-type: none"> Zavést příslušné systémy řízení pozemní dopravy a vnitrozemské plavby. Rozmístit evropský globální navigační družicový systém (Galileo) Do roku 2020 vytvořit rámec pro informační, řídicí a platební systém evropské multimodální dopravy Podpora zavádění kooperativních systémů ITS pro datově propojená vozidla navzájem nebo propojení vozidel se zařízeními na dopravní infrastruktuře 	<ul style="list-style-type: none"> Zavádět opatření k minimalizaci vzniku kongescí implementací telematických systémů, které pomohou optimalizovat a řídit provoz na dopravní síti Na hlavních dálničních tazích instalovat inteligentní dopravní systémy pro řízení provozu, zvýšení bezpečnosti a efektivity dopravy Zajištění implementace globálních navigačních družicových systémů v dopravě, především evropského programu EGNOS a GALILEO Podporovat zavádění a rozvoj ITS systémů pro nákladní dopravu ve veřejné logistice včetně optimalizace zásobování měst (citylogistika) 	<ul style="list-style-type: none"> Orientace na již identifikované problémy v bezpečnosti a kapacitě silnic a dálnic IT technologie nahradí některé typy cest (práce z domova, videokonference)

16 Horizontální princip tvorby Dopravních strategií

Hlavním principem tvorby strategie je nalezení vyváženého přístupu k rozvoji dopravní infrastruktury, tj. optimálního vztahu tří základních vstupů:

- potřeb rozvoje infrastruktury – globálně a v jednotlivých sektorech (dopravních módech),

- finančních zdrojů a jejich alokace s ohledem na celospolečenské přínosy, vyjádřené ekonomickým hodnocením staveb,
- reálných časových horizontů implementace strategie.

Strategie musí rovněž zohledňovat principy udržitelného rozvoje – respektování zásad ochrany životního prostředí, socioekonomických a společenských otázek.

17 Priority a cíle Dopravních strategií

Priority a cíle Dopravních strategií jsou formulovány na základě výstupů analytické části Dopravních strategií, která uvádí přehled hlavních vstupních dokumentů včetně Dopravní politiky ČR, která je základním koncepčním dokumentem pro oblast dopravy ČR jako celku a na níž Dopravní sektorové strategie navazují jako klíčový strategický dokument určující principy zajištění dopravní infrastruktury. Důležitým východiskem je také vize dalšího celospolečenského rozvoje dle závěrů Knihy 3 a navazující prognózy zpracované v Knize 4.

V podstatě se jedná o aplikaci globálních a specifických priorit a cílů Dopravní politiky pro stanovení cílů Dopravních strategií na základě již zpracovaných částí.

Globálním cílem Dopravních strategií je zpracování flexibilního plánovacího nástroje rozvoje dopravní infrastruktury.

Priority a návazné cíle Dopravních strategií vycházejí z globálního cíle a jsou dále členěny na:

- průřezové priority a cíle tvorby strategií,
- specifické cíle jednotlivých segmentů/módů včetně nástrojů k dosažení těchto cílů.

Průřezové priority

- PP 1: Budování kvalitní, moderní dopravní infrastruktury odpovídající potřebám uživatelů a poptávce
- PP 2: Uplatnění podmínek pro soudržnost regionů
- PP 3: Vybudování operativního a flexibilního systému plánování a přípravy projektů dopravní infrastruktury
- PP 4: Zavádění moderních technologií v oblasti informací a řízení dopravy
- PP 5: Zajištění kvalitní údržby stávající i nově budované dopravní infrastruktury
- PP 6: Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy
- PP 7: Realizace opatření vedoucích k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví
- PP 8: Uplatňování ekonomické a tarifní politiky směrem k rozvoji harmonizace podmínek na přepravním trhu
- PP 9: Uplatnění multimodálního přístupu v dopravě

Specifické cíle silniční dopravy

- SC 1.1: Silniční síť dimenzovaná s ohledem na reálné potřeby uživatelů
- SC 1.2: Napojení na evropskou dopravní infrastrukturu
- SC 1.3: Dokončení kapacitní páteřní sítě dálnic
- SC 1.4: Kvalitní a dostatečně kapacitní síť silnic I. třídy zabezpečující propojení jednotlivých regionů a jejich napojení na dálnice
- SC 1.5: Optimální technický stav stávající i nové silniční sítě
- SC 1.6: Silniční síť bezpečná
- SC 1.7: Možnost regulace silniční dopravy a zajištění části prostředků pro údržbu a rozvoj infrastruktury přímo od jejích uživatelů
- SC 1.8: Zlepšení městské mobility

Specifické cíle železniční dopravy

- SC 2.1: Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty
- SC 2.2: Zajištění odůvodněných potřeb objednávky regionů a podpora příměstské dopravy
- SC 2.3: Zajištění dostatečné kapacity a parametrů pro nákladní dopravu v prostoru a čase
- SC 2.4: Zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty
- SC 2.5: Optimalizace nákladů železniční dopravní cesty
- SC 2.6: Odpovědné plánování dopravní infrastruktury včetně Rychlých spojení

Specifické cíle vodní dopravy

- SC 3.1: Zvýšení spolehlivosti plavebních podmínek
- SC 3.2: Prodloužení sítě vodních cest
- SC 3.3: Zvýšení efektivity vodní dopravy umožněním plavby plavidel s definovanými parametry
- SC 3.4: Efektivní přístavní a servisní infrastruktura
- SC 3.5: Omezení ztrátových časů při plavbě
- SC 3.6: Širší rekreační využívání vodních cest
- SC 3.7: Zvýšení bezpečnosti plavby

Specifické cíle letecké dopravy

- SC 4.1 Optimálně dimenzovaná síť letišť
- SC 4.2 Dobrá dostupnost letišť prostřednictvím ostatních módů
- SC 4.3 Zajištění dostatečné kapacity a bezpečnosti vzdušného prostoru

Specifické cíle multimodální dopravy

- SC 5.1: Rozvoj nákladní multimodální dopravy
- SC 5.2: Rozvoj osobní multimodální dopravy
- SC 5.3: Rozvoj městské dopravy v elektrické trakci

Specifické cíle pro inteligentní dopravní systémy

- SC 6.1: Zlepšení dopravního stavu na pozemních komunikacích, v městských aglomeracích a ve veřejné osobní dopravě
- SC 6.2: Zajištění mobility osob a zboží, ovlivňování poptávky po mobilitě, zejména v městských a příměstských oblastech
- SC 6.3: Zlepšení interoperability dopravně-přepravního řetězce
- SC 6.4: Zvýšení bezpečnosti provozu v dopravním systému

Tabulka 17.7 Průřezové priority a specifické cíle Dopravních strategií

18 Ex-ante proces posuzování vlivů na životní prostředí (SEA)

Proces posouzení vlivů koncepce na životní prostředí (SEA) probíhal v souladu s dobrou praxí a doporučením zainteresovaných stran paralelně s přípravou koncepce. Hodnotitel vybraná společnost Integra Consulting, s.r.o. - byla účastna procesu pořízení DSS od úvodních fází (12/2011). Celý proces identifikace potřeb a stanovení jednotlivých opatření tak byl podrobován konstruktivní kritice z pohledu životního prostředí a veřejného zdraví již od počátku. Proces SEA byl oficiálně zahájen v 04/2012. Celý proces SEA je dokumentován samostatně na webových stránkách MŽP http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP129K, kde jsou veřejně k dispozici všechny informace a dokumenty požadované ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. V rámci vyhodnocení SEA jsou hodnoceny i všechny potenciální projekty resp. náměty, které byly v procesu pořízení identifikovány a mohou se stát předmětem samotné koncepce v rámci jejích aktualizací. Všechny tyto hodnocené části jsou součástí dokumentů předložených a zveřejněných MŽP v rámci procesu SEA, a to včetně mapových podkladů v měřítku odpovídajícím celostátní koncepci. **Pojednání v této kapitole nenahrazuje kompletní provedené vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a provedené hodnocení vlivů na Natura 2000**, které je nutné vnímat jako nedílnou součást celého koncepčního dokumentu Dopravní sektorové strategie. V souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění byla „Aktualizace 2017“ předložena Ministerstvu životního prostředí k provedení zjišťovacího řízení dle §10a tohoto zákona. Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 18.1.2018 závěr zjišťovacího řízení, ze kterého vyplývá, že na základě oznámení koncepce a jeho příloh, doručených vyjádření v rámci zjišťovacího řízení a porovnání aktualizace koncepce s kritérii uvedenými v příloze č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, dospělo MŽP k závěru, že v případě „Aktualizace 2017“ se jedná o takovou změnu koncepce, u které není předpoklad významných vlivů na životní prostředí, které by odůvodňovaly nutnost posouzení dle tohoto zákona.

18.1 Klíčové parametry hodnocení SEA – výběr z netechnického shrnutí vyhodnocení SEA

Posouzení vlivů DSS2 na životní prostředí bylo provedeno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Významným podkladem byla Metodika posuzování vlivů koncepcí na životní

prostředí (MŽP, edice Planeta 7/2004). Součástí vyhodnocení vlivů na životní prostředí je i posouzení vlivů na soustavu lokalit Natura 2000. V návaznosti na zpracování Aktualizace 2017 bylo zpracováno Oznámení SEA včetně doprovodného dokumentu hodnotícího možné vlivy Aktualizace 2017 na lokality soustavy Natura 2000 (zpracováno autorizovanou osobou), přičemž důraz byl kladen především na možný vliv Aktualizace 2017 na nově rozšířené či nově vyhlášené lokality soustavy Natura 2000, přičemž byla stanovena opatření k prevenci, eliminaci a zmírnění negativních vlivů.

V procesu SEA, který doprovázel zpracování původní koncepce, byl pro obecnou úroveň hodnocení byl jednak zkoumán soulad priorit koncepce s referenčními cíli ochrany životního prostředí a dále provedeno hodnocení potenciálních vlivů realizace koncepce na jednotlivé složky životního prostředí. Zvažovány byly možné vlivy na ovzduší, veřejné zdraví (včetně hluku), vodu, přírodu a krajinu, památkové a kulturní dědictví, a dopady klimatických změn. Dále byly hodnoceny též vlivy na zemědělský půdní fond, lesní pozemky a možnost střetů s chráněnými ložiskovými územími. V souladu s požadavky legislativy, respektive závěrů původního zjišťovacího řízení bylo rovněž provedeno vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví.

Jako klíčová pro hodnocení jednotlivých clusterů dopravních staveb byla v původním procesu SEA uplatněna následující kritéria:

Ovzduší, zohledňující potenciální dotčení oblastí citlivých z hlediska zdraví lidí a oblastí citlivých z hlediska ekosystémů, účinnost odvedení dopravy ze stávajících komunikací v obytné zástavbě a potenciální kumulativní působení navržených clusterů

Příroda a krajina zohledňující potenciální dotčení sítě Natura 2000; zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů s národním významem, oblasti s vysokým výskytem zvláště chráněných druhů; úbytek přírodních stanovišť, biodiverzitu; vlivy na územní systémy ekologické stability a významné krajinné prvky; vlivy na přírodní parky a krajinný ráz, fragmentaci krajiny a její migrační propustnost; vlivy na vodní režim krajiny a velké lesní komplexy.

Veřejné zdraví zohledňující potenciální vlivy územního rozdělení emisí do ovzduší, hluku a sociálně-ekonomické dopady navrhovaných opatření na lidské zdraví.

Hodnocení SEA vycházelo především z podkladových informací poskytovaných v průběhu zpracování DSS2 (10 Knih) a souvisejících podkladových materiálů poskytnutých zpracovatelem DSS2. Hodnocení jednotlivých clusterů se vzhledem k úrovni detailu, s nímž DSS2 pracovala, soustředilo zejména na identifikaci rizik spojených s novou výstavbou dopravních staveb. Na základě hodnocení na úrovni jednotlivých clusterů byl poté rovněž v relevantních případech proveden odhad rizik kumulativních vlivů.

V případech, kdy DSS2 zahrnovala posouzení variantních řešení dopravních tras, bylo v rámci SEA pro původní koncepci provedeno srovnání alternativních návrhů na úrovni detailu odpovídajícímu úrovni řešené koncepce. Vzhledem k limitům ve vypovídající schopnosti dopravního modelu DSS2 (který nebyl konstruován ke srovnávání dílčích variant jednotlivých staveb) je ovšem srovnání variant zaměřeno pouze na míru rizika přímých negativních vlivů jejich realizace, **nemůže**

však být náhradou za komplexní porovnání environmentálních nákladů a přínosů jednotlivých variant.

Do harmonogramu prioritních opatření pro sledovaný návrhový horizont jsou zařazeny stavby, které v rámci procesu EIA získaly kladné stanovisko a splňují tedy, při dodržení požadavků zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, formální podmínky k realizaci. Mezi tyto prioritní opatření jsou zařazeny i záměry obsažené v nařízení vlády č. 283/2016, které stanovisko EIA získaly ve zrychleném režimu v souladu s §23a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Z hodnocení DSS2 jako celku (zahrnující soubory projektů a námětů k realizaci do roku 2050) nicméně vyplývá, že v případě realizace dopravní sítě v navrhovaném rozsahu a s předpokládanými dopravními intenzitami, bude implementace koncepce spojena s rizikem nárůstu emisí ze silniční dopravy. U řady projektů byla v DSS2 s ohledem na indikovaný převis kapacity dosud sledovaného řešení navrhována kapacitní redukce, aby bylo sníženo riziko indukce nové dopravy. Jednotlivé významné silniční tahy a stavby železniční dopravní cesty byly v návaznosti na schválení DSS podrobeny samostatným podrobnějším analýzám, jejichž výsledky jsou shrnuty v dalších částech „Aktualizace 2017“.

Do roku 2050 dojde s velkou pravděpodobností k významnému poklesu emisních faktorů silničních vozidel. Pokud by však došlo k nárůstu dopravních intenzit předpokládanému v DSS2, lze na úrovni obecných národních trendů v ČR očekávat zejména celkové zvýšení prioritních polutantů suspendovaných částic a benzo(a)pyrenu, protože ty jsou generovány také resuspenzí a otěry brzd či pneumatik, tedy nezávisle na případném poklesu emisních faktorů motorů silničních vozidel.

Na druhé straně, z hlediska místního územního rozložení emisí by však mělo v řadě oblastí (zejména v sídlech na stávající síti, která bude realizací DSS2 odlehčena) dojít ke zlepšení imisní situace. Zlepšení lze očekávat zejména v těch městských oblastech, kde jsou navrhována opatření na silniční síti, jež mají za cíl odvést dopravu ze zastavěných a hustě obydlených oblastí.

V regionálním měřítku lze na základě provedeného posouzení jednotlivých clusterů konstatovat, že nejvyšší potenciální vliv na ovzduší mohou mít navržené clustery v Praze. S velkým odstupem následují kraje Středočeský a Zlínský. Hodnocení vlivů na ovzduší bylo provedeno tak, aby nediskriminovalo rozvoj dopravní infrastruktury v regionech s nadlimitním znečištěním ovzduší. Je však potřebné zohlednit skutečnost, že umístěním nových vysoce kapacitních silničních staveb (např. dálniční komunikace s mezinárodním tranzitem, které jsou jako součást sítě TEN-T celospolečensky potřebné) dojde do těchto území k zavlečení nových dopravních emisí, které je nutno pro nezhoršování kvality ovzduší v těchto oblastech kompenzovat opatřeními na jiných zdrojích. To se týká zejména Moravskoslezského kraje.

Mezi skupiny staveb, které se dle provedeného hodnocení vyznačují největšími potenciálními vlivy na ovzduší lze zařadit tyto clustery:

Obchvat Prahy (clustery CS010,CS012,CS013), a to jak v předložené projektové podobě, tak i jeho variantní náměty. Důvodem je vysoká predikovaná intenzita dopravy na navržených clusterech ve spojení se zvýšeným stávajícím znečištěním ovzduší v oblasti, do kterých je umístění staveb navrhováno. Jejich umístěním však dojde k vymístění dopravy z mnohem hustěji zastavěných a emisemi více zasažených oblastí hlavního města Prahy, což povede ke snížení množství emisí v hustě zastavěných oblastech. Při teoretickém zachování současného stavu se budou dále zhoršovat kongesce na území hlavního města Prahy a existuje riziko, že celkové množství emisí bude v součtu vyšší než při realizaci Pražského okruhu. Navíc je nutné konstatovat, že současné vedení tranzitní nákladní dopravy okolo Prahy je z důvodů absence jednotlivých staveb Pražského okruhu vedeno delší než nezbytně nutnou trasou. Nákladní doprava nad 12 tun musí dle dopravního značení využívat trasu po existujících komunikacích minimalizující vedení dopravy přes zastavěná území – to vede k celkově delší trase a vzniku vyššího množství emisí. Jednotlivé stavby Pražského okruhu budou v návaznosti na dosavadní průběh infringementového řízení 2048/2013 opakovaně posouzeny v procesu EIA při respektování koridorů vymezených v platné územně plánovací dokumentaci (Aktualizace č.1 ZÚR hl. města Prahy, ke které bylo zpracováno a platně projednáno podrobné vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (SEA) ukončené vydáním opatření obecné povahy s následným nabytím účinnosti od 1.10.2014.

Jakékoliv aktivity, které směřují k potenciálnímu zvýšení intenzity dopravy na clusteru CS003 (D1 Kývalka - Holubice rozšíření), a to z důvodu již v současnosti vysokých imisních příspěvků, které působí tato komunikace v blízkosti obytné zástavby). Záměr byl vyhodnocen v procesu EIA, bylo vydáno souhlasné stanovisko. Byl prokázán pozitivní vliv na převedení dopravy z hustěji osídlených částí města Brna (snížení rizika vzniku kongescí). Kodlehčení intenzit v budoucnu navíc pravděpodobně významně přispěje postupná realizace D35 mezi Hradcem Králové a Mohelnicí.

Opatření, které mohou vést k dalšímu zvýšení intenzity dopravy v hustě osídleném koridoru Otrokovice – Babice - Staré Město – Rohatec. Koridor se vyznačuje také zvýšenou imisní zátěží a v úseku Staré Město – Rohatec i zvýšeným imisním dotčením ekosystémů. Všechny projekty D55 v tomto úseku však mají vydáno souhlasné stanovisko EIA. V rámci procesu byl prokázán příznivý vliv z převedení dopravy mimo zastavěná území obcí.

Koridor Lípa-Horní Lideč předpokládající přechod Vizovickými vrchy. Důvodem je zvýšené zasažení ekosystémů imisemi ve spojení se zhoršenou kvalitou ovzduší v údolní oblasti v okolí Vizovic a relativně vysokou předpokládanou intenzitou dopravy, včetně mezinárodního tranzitu. Ve vztahu k tomuto záměru bude proveden nový proces EIA reagující na předchozí nesouhlasné stanovisko EIA.

Ze strategického pohledu jsou významné i kumulativní vlivy na přírodu a krajinu, které však mohou být do určité míry minimalizovány v rámci územního plánování a technické přípravy projektů. V tomto ohledu je nutno zohlednit zejména možné významné kumulativní vlivy na přírodu a krajinu v Praze a Středočeském kraji, v Jihomoravském kraji a v ekosystému toku Labe.

Do Středočeského kraje (včetně Prahy) jako do hlavního dopravního centra republiky logicky směřuje největší počet velkých dopravních staveb. Zároveň je

tento region již nyní významně ovlivněný velkým množstvím dopravních staveb a rozšiřující se zástavbou. Dle posuzované koncepce je zde z velkých novostaveb plánováno celkem až 5 tras rychlých spojení (bez konkrétního návrhu technického řešení uspořádání výjezdu vlaků z pražského železničního uzlu), Pražský okruh (SOKP) a dálnice D3. Bude tak docházet k významným kumulativním vlivům zejména na biodiverzitu a celkovou zátěž území.

Z hlediska kumulativních vlivů plánovaných dopravních staveb na přírodu a krajinu je velmi problematickým regionem i Jihomoravský kraj. Kromě stávajících dálnic D1 a D2 jsou zde plánovány dálnice D52 (pokračování stávající dálnice na státní hranici u Mikulova, vedené v dnešní trase I/52), D55 od napojení na D2 u Břeclavi na SV a D43 z Brna na sever. Dále jsou zde navrhovány trasy rychlých spojení z Prahy přes Brno do Vídně a z Brna na Ostravu. Při kumulaci těchto záměrů dojde k významně negativním kumulativním vlivům zejména na biodiverzitu a přírodní biotopy a na migrační prostupnost. Z tohoto důvodu bylo v návaznosti na stanovisko SEA k DSS2 prověřeno, zda jsou všechny plánované stavby v regionu z dopravního hlediska skutečně nutné a zda je třeba je stavět v navrhované kapacitě. Tento přístup DSS2 předpokládala v navazujících projektových pracích u D43, D52 i D55, kde bylo uloženo samostatně prověřit potřebnou kapacitu a případně navrhnout redukci kapacitních parametrů při současném dodržení parametrů vyžadovaných pro síť TEN-T (výsledky těchto posouzení viz dále). Návrh DSS2 zvažuje zlepšení splavnosti Dolního Labe, což může mít významné kumulativní vlivy na ekosystém tohoto toku (v mezidobí po zpracování DSS2 byla vyhlášena nová EVL Porta Bohemica). Největší rizika z tohoto pohledu má případná realizace plavebního stupně Děčín. Jelikož tento záměr doposud není předmětem prioritních opatření určených pro realizaci, zpracovatel SEA zdůrazňuje potřebu zajistit jeho důkladné podrobné a nezávislé posouzení na celý ekosystém toku Labe, který bude tímto záměrem ovlivněn po proudu a proti proudu Labe v rámci již probíhajících procesů EIA a probíhajících přeshraničních konzultací. Také v CHKO České Středohoří může docházet ke kumulaci vlivů v současnosti nově zprovozněné dálnice D8, plánované přeložce silnice I/13 D8 - Děčín – Cvikov, trasy rychlého spojení RS4 Praha – Dresden a dalších menších staveb.

Z hlediska celkového zhodnocení vlivů DSS2 na zdraví lze konstatovat, že některé priority DSS2 mají potenciál působit ke zlepšení bezpečnosti dopravy a dopadů na zdraví z hlediska hluku a znečištění ovzduší. Samotný rozvoj silniční infrastruktury však povede k řadě dílčí rizik, mezi něž patří např. i nárůst prašných ploch, odkud se budou resuspendovat částice prachu a kde se budou generovat prekursory ozónu za příhodných meteorologických podmínek.

Nejvýznamnějším přínosem navrhované koncepce je příprava realizace opatření zahrnujících velký počet obchvatů obcí a dalších opatření podporujících přesun části dopravy z center zastavěných území a dalších dopravně závadných míst vyznačujících se vysokým stupněm imisní zátěže obyvatelstva (znečišťující látky, hluk). Mezi další pozitivní vlivy z hlediska veřejného zdraví patří pozitivní vliv na zaměstnanost a dostupnost služeb a zdravotní péče a podpora veřejné dopravy.

18.2 Vztah SEA a provedení víceúrovňového multikriteriálního hodnocení

U několika identifikovaných úzkých míst byly na žádost zainteresovaných nevládních organizací a občanských sdružení hodnoceny v rámci VMH při přípravě původní koncepce i variantní návrhy umístění konkrétních záměrů v území. Nástroj VHM však za tímto účelem nebyl konstruován, proto i dosahované výsledky porovnávaných variant nebyly dostatečným podkladem pro odborné rozhodnutí o dané věci. Jednalo se vesměs o varianty záměrů v místech, kde tyto záměry nejsou stabilizovány v územně plánovací dokumentaci. Dopravní sektorové strategie však nejsou primárně koncepcí, která by měla rozhodovat o umístění záměrů v území. Dopravní sektorové strategie nemohou nahrazovat zákonem předvídané a definované procesy pořízení jednotlivých stupňů územně plánovací dokumentace. O variantách územního vedení tak musí být rozhodováno primárně v rámci pořizování Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů, k nimž je vždy zpracovááno hodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (samostatný proces SEA).

Zpracovatelský tým v průběhu tvorby metodiky hodnocení clusterů opatření v Knize 8 pravidelně konzultoval s hodnotitelem SEA obsah 2. pilíře VMH (Územní a environmentální). SEA hodnotitel doporučil přesunout hodnocení všech vlivů na životní prostředí do druhého pilíře MKA, zaměřit se na hodnocení celkových vlivů na emise, přírodu a hluk a lidské zdraví a hodnotit je na základě kvalitativního expertního hodnocení, které postihne jejich rozsah a citlivost dotčeného prostředí. I přesto, že vzhledem k odlišnému přístupu k zohlednění environmentálních vlivů v multikriteriálním hodnocení nebyla část návrhů na úpravy MKA akceptována, zpracovatel DSS2 využil řadu dílčích návrhů a podkladů hodnotitele SEA.

SEA hodnotitel poskytl zpracovateli podkladové mapy velkoplošných zvláště chráněných území, NATURA 2000 a dále doporučil webové odkazy na podkladové mapy oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší a mapy přírodních parků. Dle doporučení SEA hodnotitele byl sledován koridor clusteru o šířce 1km s ohledem na celostátní měřítko koncepce. Při hodnocení zasažení území hlukem na strategické úrovni byla hodnocena hustota nového zasažení zastavěného území hlukovou zátěží nad 50 dB. Hlukové mapy byly předány k dalšímu zpracování SEA hodnotiteli. Kritická intenzita pro hodnocení zasažení citlivých oblastí emisemi byla stanovena na 10 000 voz./den, sledováno bylo zasažení koridorem clusteru s touto a vyšší intenzitou do oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší, intravilánu, velkoplošných zvláště chráněných území a NATURY 2000. Zpracovatel dále dle dohodnuté metodiky identifikoval veškeré potenciální střety koridoru clusteru s plochami zvláště chráněných území, NATURA 2000 a přírodními parky. Databázi těchto potenciálních střetů předal SEA hodnotiteli k dalšímu hodnocení. S výše uvedenými výsledky byly SEA hodnotiteli předány i výkresy celé sítě koridorů clusterů. Šíře koridoru byla stanovena jako jednotná i pro záměry, které již jsou specifikovány ve vyšší míře podrobnosti. Důvodem je vzájemná shodná srovnatelnost možných vlivů jednotlivých clusterů.

Environmentální kritéria navrhovaná zpracovatelem SEA byla využita při samotném hodnocení SEA, které tak může do značné míry poskytnout alternativní pohled na pořadí jednotlivých dopravních staveb z hlediska vlivů na životní prostředí. SEA hodnotitel doporučuje zařazení environmentálních kritérií použitých v rámci hodnocení SEA do budoucího systému multikriteriálního hodnocení DSS

následujících plánovacích cyklech a rozsáhlejších aktualizacích (přehodnocování clusterů není předmětem „Aktualizace 2017“). Při rozhodování o prioritizaci přípravy staveb ve výhledu příštích plánovacích horizontů je větší zohlednění environmentálních kritérií považováno za vhodné, neboť umožňuje porovnat environmentální aspekty různých záměrů, a to i těch které prošly vlastním detailním posouzením v rámci procesu EIA.

18.3 Hlavní závěry z provedeného hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví

Na základě provedených hodnocení lze konstatovat, že k realizaci v návrhovém horizontu jsou doporučena taková prioritní opatření, která splňují formální požadavky na ochranu životního prostředí.

Soubor všech zvažovaných projektů a námětů pro možnou realizaci do roku 2050 obsahuje řadu opatření, která mohou mít významné pozitivní vlivy na životní prostředí a lidské zdraví. Zejména se jedná o opatření vedoucí k podpoře železniční dopravy, multimodality, opatření na silniční síti mající za cíl odvést dopravu ze zastavěných a hustě obydlených oblastí nebo rámcová opatření v Generálních balíčcích B-E.

Na druhé straně soubor zvažovaných projektů a námětů pro možnou realizaci do roku 2050 obsahuje řadu opatření, která mohou mít významné negativní přímé či kumulativní vlivy na životní prostředí a lidské zdraví (viz text výše). Pro optimalizaci vlivů Dopravních sektorových strategií je nutno tyto aspekty důkladně průběžně vyhodnocovat. V tomto ohledu je nezbytné zajistit realizaci následujících opatření:

Zajistit, aby budoucí aktualizace Dopravních sektorových strategií přispívaly k nastolení klesajícího trendu dopravních imisních příspěvků suspendovaných částic, oxidů dusíku a benzo(a)pyrenu, tak, aby na celém území ČR velikost těchto příspěvků umožňovala plnění imisních limitů. Zajistit, aby budoucí strategie preferovala realizaci staveb a opatření, která aktivně směřují k naplnění tohoto cíle zejména v regionech se zvýšeným znečištěním ovzduší a v obytné zástavbě (plněno v rámci všech vzájemně provázaných koncepčních dokumentů navazujících na Dopravní politiku ČR, viz výše).

V rámci přípravy budoucích aktualizací Dopravních sektorových strategií, resp. ostatních návazných strategických dokumentů Dopravní politiky, je nutno iniciovat zpracování návrhu komplexních opatření na síti pro snížení intenzit silniční dopravy zejména v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší. Tato komplexní opatření zahrnující např. odvádění dopravy z citlivých oblastí, přeložky, zřizování nízkoemisních zón s dostatečnou parkovací kapacitou na obvodu zóny, zvyšování atraktivnosti a dostupnosti veřejné dopravy, propojování dopravních módů, atd. (plněno průběžně, viz výše)

Z hlediska snížení vlivů Dopravních sektorových strategií na ovzduší je nezbytné ve všech oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší prioritizovat proaktivní opatření na omezení emisí z dopravy; prioritizovat dopravní opatření spojená s realizací veřejně přístupných multimodálních terminálů / překladišť s vazbou na logistická centra, které mají za cíl zvýšit podíl nákladní železniční dopravy na úkor silniční nákladní

dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti (větší atraktivita a pružnost multimodální dopravy a železniční doprava jako služba pro silniční dopravce); prioritizovat opatření pro rozvoj infrastruktury pro cyklistickou dopravu ve městech a příměstských oblastech a zvýšit podrobnost informací o umístění, variantách, kapacitě a dalších relevantních parametrech opatření, která budou sloužit k posílení využití železnic a hromadné dopravy.

V rámci první aktualizace DSS stále nejsou k dispozici výsledky posouzení Plavebního stupně Děčín, a je proto před další aktualizací Dopravních sektorových strategií doporučeno komplexně zvážit souborné přínosy a negativa celého plánovaného rozvoje Labské vodní cesty. Tato analýza by měla podrobněji zohlednit potenciál přesunů dopravních výkonů na modernizovanou vodní cestu.

Při implementaci Dopravních strategií je nutno zajistit minimalizaci zásahů do ZCHÚ a území Natura 2000 (obzvláště v maloplošných a I. a II. zónách velkoplošných); migrační prostupnost staveb a minimalizovat zásahy do vodních toků a vodního režimu krajiny.

Navrhovaná opatření k prevenci, eliminaci a zmírnění negativních vlivů se týkají pouze nově vyhlášených a rozšířených EVL. Ve strategii nedošlo při Aktualizaci 2017 k žádným změnám, které by vyžadovaly návrh opatření ke zmírnění negativních vlivů.

Obecná opatření:

- Na projektové úrovni je třeba podrobně vyhodnotit vlivy a případně negativní vlivy eliminovat nebo zmírnit. Hodnocení -1 na úrovni strategie neznámá, že na projektové úrovni nemohou významné negativní vlivy nastat.

Opatření vztahovaná k jednotlivým clusterům:

I/37 Nasavrky - Žďár nad Sázavou (CS188N) – mírný negativní vliv na EVL Dívka

- Zachovat trasování silnice mimo EVL
- Navrhnout na projektové úrovni opatření během stavby: zajistit staveniště proti vnikání kuněk, zajistit biologický dozor, v případě vzniku kaluží kontrolovat přítomnost kuněk
- Navrhnout na projektové úrovni trvalá opatření: trvalé oboustranné zábrany proti obojživelníkům v místě přiblížení k EVL, propustky s dostatečnými parametry pro bezpečný průchod silnicí

Rychlé spojení RS4 (Praha - Dresden) (CZ030N) – mírný negativní vliv na EVL Porta Bohemica

- Trasu a provedení zvolit s ohledem na předměty ochrany EVL. Doporučuje se vedení celého úseku přes EVL v tunelu.
- Zajistit migrační prostupnost tratě pro bobra evropského (dostatečně kapacitní mosty a propustky se suchými břehy při všech kříženích s vodními toky)
- Zamezit znečištění vody a půdy během stavby

Modernizace tratě Děčín - Všetaty - Kolín vč. Mělnické spojky (CZ036N) – mírný negativní vliv na EVL Porta Bohemica

- Minimalizovat zásah do stanoviště 9180
- Zajistit migrační prostupnost tratě pro bobra evropského (dostatečně kapacitní mosty a propustky se suchými břehy při všech kříženích s vodními toky)
- Zamezit znečištění vody a půdy během stavby

Revitalizace tratě Litoměřice - Louny - Most / Rakovník (CZ047P) – mírný negativní vliv na EVL Porta Bohemica

- Zamezit znečištění vody a půdy během stavby

Modernizace tratě Brno - Veselí n. M. (CZ063N) – mírný negativní vliv na EVL Haluzický rybník

- Zamezit znečištění vody a půdy během stavby
- Zamezit ovlivnění hydrologických poměrů

Zkapacitnění tratě Plzeň – Klatovy (CZ081N) – mírný negativní vliv na EVL Dobřany

- Navrhnout na projektové úrovni opatření během stavby: zajistit staveniště proti vnikání kuněk, zajistit biologický dozor, v případě vzniku kaluží kontrolovat přítomnost kuněk
- Umožnit migraci podél stálých i občasných vodotečí (propustky dostatečné kapacity se suchým břehem)

Revitalizace trati Kostelec - Telč – Slavonice (CZ111P) – mírný negativní vliv na EVL Moravská Dyje

- Zamezit znečištění vody a půdy během stavby
- Podrobný biologický průzkum se zaměřením na vydrů říční, v případě obsazených nor v blízkosti trati provádět práce v tomto úseku mimo období péče o mláďata
- Umožnit migraci vyder podél stálých i občasných vodotečí (propustky a mosty dostatečné kapacity se suchými břehy)

Nová trať Praha - Mladá Boleslav (CZ123N) – mírný negativní vliv na EVL Stráně u Kochánek

- Trasu vést mimo EVL.

Zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – st. hr (CV001P) – potenciální vliv na EVL Porta Bohemica

- Realizovat takové projekty k dosažení cíle zlepšení plavebních podmínek, které nebudou mít významný negativní vliv na předměty ochrany.

Realizovat opatření ke zmírnění negativních vlivů, např. rybí přechody a migrační přechody pro savce, v závislosti na charakteru projektů a jimi vyvolaných negativních vlivů.

Kniha 6 – Identifikace opatření pro dopravní infrastrukturu

19 Základní východiska pro zpracování Knihy 6

V souladu se zadáním se Kniha 6 zabývala identifikací opatření v oblasti infrastruktury, která pomohou odstranit úzká místa a nedostatky, resp. napomohou k uspokojení identifikovaných potřeb. Kniha 6 neřeší organizaci provozu na infrastrukturu. Tento přístup je dán hierarchií strategických dokumentů ČR, kdy Dopravní sektorové strategie se jako jeden z dokumentů navazujících na Dopravní politiku ČR zabývají infrastrukturou, která musí být k dispozici v takovém stavu a rozsahu, aby umožnila provoz na této infrastrukturu v rozsahu odpovídajícímu uspokojení potřeb uživatelů. Otázky organizace a rozsahu provozu na této dostupibilní infrastrukturu tak jsou výhradně otázkou dopravního modelování, která v oblasti veřejné dopravy vychází z v současné době platných plánů dopravní obslužnosti celostátní a krajské úrovně. Výhledový rozsah zajištění veřejné dopravy, která vyžaduje ingerenci veřejného sektoru je součástí Koncepce veřejné dopravy, která je dalším z dokumentů navazujících na Dopravní politiku ČR.

Je třeba upozornit, že v rámci Knihy 6 byla provedena celá řada analýz, které nemohou být plně dokumentovány v tomto Souhrnném dokumentu. V případě zájmu o lepší pochopení veškerých kroků provedených v rámci identifikace opatření pro dopravní infrastrukturu, včetně konkrétní analýzy potřeb, lze odkázat na plnou verzi Knihy 6 zveřejněnou na webu www.dopravnistrategie.cz.

19.1 Kategorizace železničních tratí

Železniční tratě jsou rozděleny do 3 základních kategorií:

- Kategorie E – Část dráhy celostátní, v současné době zařazená do Evropského železničního systému (AGC)
- Kategorie C – Ostatní části dráhy celostátní
- Kategorie R – Regionální dráhy

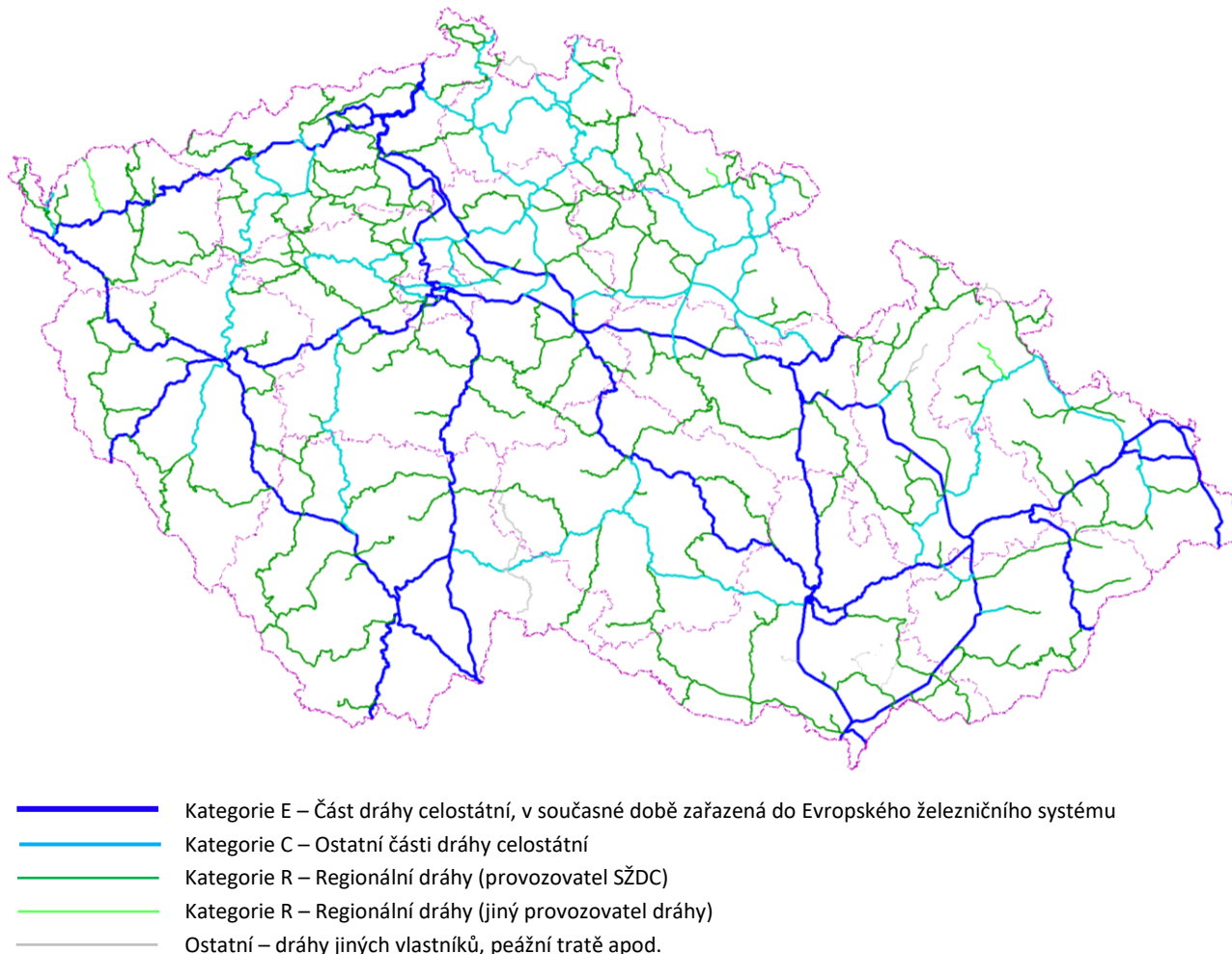
Současná kategorizace vychází z platné legislativy a je dostupná např. v „Prohlášení o dráze“ (vydává každoročně SŽDC či jiný vlastník dráhy). Zařazení železničních tratí se v době zpracování Aktualizace 2017 mírně změnilo oproti výchozímu stavu, který byl podkladem pro analytickou část koncepce, kde byla vzata v potaz kategorizace dle stavu k srpnu 2012.

Dopravní sektorové strategie navrhly kritéria, jimiž je žádoucí se řídit při přeřazování tratí mezi jednotlivými kategoriemi.

Zohledněna byla základní kritéria:

- Zařazení tratě do sítě TEN-T, Evropského železničního systému nebo dohod AGC, AGTC
- Intenzita nákladní dopravy
- Takt dálkové osobní dopravy
- Ostatní kritéria (hlavní dálkové spojení krajských měst, spojka významných tratí, obchvaty měst, význam z hlediska přeshraniční dopravy, další dopravní návaznosti)

V návrhové části DSS2 je ve výhledovém stavu u současných existujících železničních tratí uvažováno s cílovým návrhem dle uvedené koncepce. V grafické podobě ukazují navrhovanou cílovou kategorizaci následující obrázek.



Obrázek 19.13 – Kategorizace železničních tratí (návrh MD ČR)

19.2 Klasifikace silnic I. třídy

Silnice I. třídy jsou rozděleny do pěti skupin dle jejich významu v dopravním systému stanoveného níže uvedenými hledisky (dále jen „významu“). Provedená klasifikace se opírá o návrh Zpracovatele DSS2 a její výsledná podoba vzešla z jednání na MD ČR, na kterém byli přítomni kromě Zpracovatele zástupci MD ČR, ex-ante hodnotitele, ŘSD a další, a je výsledkem širokého názorového konsenzu.

Rozřazení do jednotlivých skupin bylo v návaznosti na schválenou koncepci reflektováno rovněž v rámci novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, která vyšla ve sbírce zákonů pod číslem 268/2015 Sb. s účinností od 31.12.2015. Touto novelou bylo do praxe zavedeno tzv. Nové pojetí dálniční sítě, v rámci kterého došlo k redefinici existující nadřazené sítě pozemních komunikací ČR spravovaných státem (zrušení rychlostních silnic a jejich převedení do kategorie dálnic). Klasifikace silnic I. třídy zpracovaná v rámci projektu DSS2 se zabývala

především stávajícím stavem, byla však provedena tak, aby byla s výhledovým konceptem představovaným Novým pojetím dálniční sítě kompatibilní a v návaznosti na výsledek projednání této novely ji bylo možné do tohoto konceptu jednoduše transformovat. Schválená novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích je v oblasti Nového pojetí dálniční sítě v souladu s principy DSS2 určujícími význam jednotlivých částí nadřazené sítě pozemních komunikací.

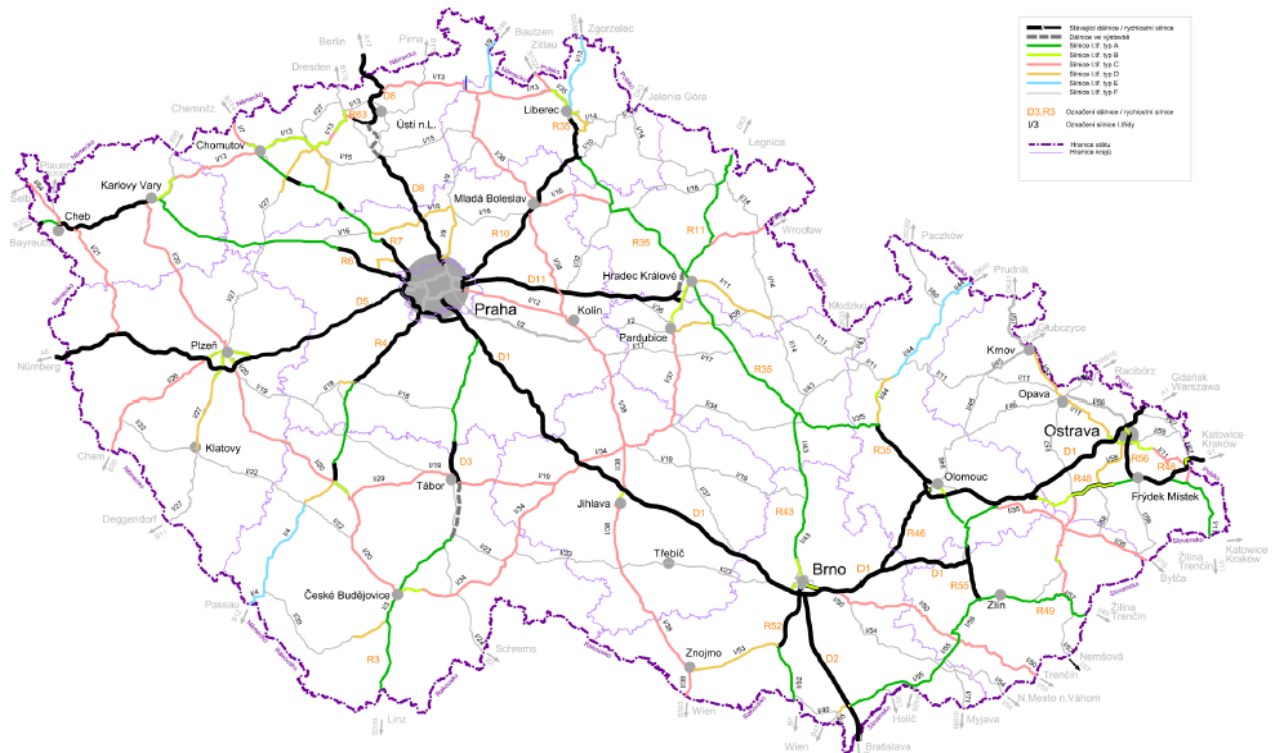
Očekávané přínosy Nového pojetí dálniční sítě v dlouhodobém horizontu

Smyslem iniciované legislativní úpravy bylo mimo jiné dosažení úspor při realizaci silničních dopravních staveb plynoucí ze změny dosud sledovaných návrhových parametrů vybraných komunikací a dosažení srozumitelnějšího označování pozemních komunikací příslušnými dopravními značkami.

V praxi se implementace „Nového pojetí dálniční sítě“ projevuje následujícím způsobem:

- Návrhové parametry připravovaných staveb: U vybraných, výhledově méně vytížených, komunikací dochází v návaznosti na vyhodnocení výsledků ekonomického hodnocení nákladů a přínosů k návrhu na optimalizaci jejich návrhových parametrů. Některé připravované novostavby pak budou moci být výhledově realizovány v úspornějších parametrech.
- Došlo k úpravě označování pozemních komunikací: Původní rychlostní silnice, na nichž zároveň i před novelou platila stejná pravidla silničního provozu jako na dálnicích, byly nově označeny značkou IP14 („dálnice“). Tím došlo k uvolnění značky IP15 („silnice pro motorová vozidla“) i pro jiné pozemní komunikace, než jsou pouze silnice dálničního typu. Přijetím navrhované legislativní úpravy dojde k přeřazení všech rychlostních silnic do kategorie „dálnice II. třídy“. Tyto pozemní komunikace budou postupně v terénu označeny standardně značkou IP14 - dálnice. Tím dojde k možnosti odlišného využití značky IP15, neboť současně s předmětnou novelou zákona č. 13/1997 Sb. byla přijata též novela zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, kde došlo ke stanovení nejvyšší standardně povolené rychlosti na silnicích pro motorová vozidla ve výši 110 km/h s možností lokálního snížení i zvýšení až na 130 km/h, minimální konstrukční rychlost vozidel 65 km/h. Značku IP15 (silnice pro motorová vozidla) je tak v dnes platném právním stavu možno po provedení bezpečnostního auditu využívat pro omezení nemotorového provozu a zvýšení rychlosti na značně rozsáhlé vybrané části naší silniční sítě. V rámci Nového pojetí dálniční sítě byly předběžně vytipovány vhodné úseky pozemních komunikací pro umístění značky IP15 s modifikovaným významem – ty jsou v klasifikaci silnic I. třídy označeny jako typ B.

Klasifikace silnic I. třídy



Obrázek 19.14 – Klasifikace existující státní silniční sítě

Charakteristika jednotlivých typů komunikací I. třídy, na které byla síť těchto silnic rozdělena, ukazuje Tabulka 19.8.

Účelem provedené klasifikace je zejména rozčlenění jednotlivých silnic I. třídy dle jejich významu. Výsledky klasifikace jsou použity v následných analýzách.

Typ	Charakteristika
Typ A	<p>Význam komunikace</p> <ul style="list-style-type: none"> silnice tvořící páteřní síť komunikačního systému v současné době doplňující síť dálnic <p>Dopravní zatížení</p> <ul style="list-style-type: none"> vysoké hodnoty dopravního zatížení <p>Souvislost s Novým pojetím</p> <ul style="list-style-type: none"> silnice, které by měly být nahrazeny kapacitní komunikací, zpravidla dálnicí či silnicí pro motorová vozidla vedoucí v jiné stopě či doplňující již vybudovaný poloviční profil dálnice <p>Tahovost</p> <ul style="list-style-type: none"> ucelené mezinárodní tahy či tahy s jinými nejvýznamnější vnitrostátními a přeshraničními vazbami
Typ B	<p>Význam komunikace</p> <ul style="list-style-type: none"> významné silnice I. třídy s 4pruhovým uspořádáním zajišťující jízdní komfort a plynulost dopravy <p>Dopravní zatížení</p> <ul style="list-style-type: none"> vysoké hodnoty dopravního zatížení <p>Souvislost s Novým pojetím</p> <ul style="list-style-type: none"> na prověřených úsecích těchto komunikací jsou, resp. po úpravách budou moci být, osazeny značky „silnice pro motorová vozidla“ <p>Tahovost</p> <ul style="list-style-type: none"> obvykle kratší více zatížené úseky v okolí velkých měst
Typ C	<p>Význam komunikace</p> <ul style="list-style-type: none"> 2pruhové komunikace propojující jednotlivé regiony či zajišťující méně významné přeshraniční vazby nebo přivádějící dopravu na nadřazenou dopravní síť (dálnice, a silnice I. třídy typu A a B) <p>Dopravní zatížení</p> <ul style="list-style-type: none"> střední hodnoty dopravního zatížení <p>Souvislost s Novým pojetím</p> <ul style="list-style-type: none"> na vybraných úsecích těchto komunikací lze do budoucna uvažovat o osazení značky „silnice pro motorová vozidla“, pokud to parametry dané komunikace umožní. <p>Tahovost</p> <ul style="list-style-type: none"> ucelené tahy
Typ D	<p>Význam komunikace</p> <ul style="list-style-type: none"> silnice I. třídy na nichž jsou realizovány významné příměstské přepravní vztahy <p>Dopravní zatížení</p> <ul style="list-style-type: none"> střední až vysoké hodnoty dopravního zatížení <p>Souvislost s Novým pojetím</p> <ul style="list-style-type: none"> na vybraných úsecích těchto komunikací lze do budoucna uvažovat o osazení značky „silnice pro motorová vozidla“, pokud to parametry dané komunikace umožní. <p>Tahovost</p> <ul style="list-style-type: none"> obvykle kratší více zatížené úseky v okolí velkých měst
Typ E	<p>Význam komunikace</p> <ul style="list-style-type: none"> silnice I. třídy napojující odlehle oblasti, zejména geografické výběžky ČR <p>Dopravní zatížení</p> <ul style="list-style-type: none"> nižší hodnoty dopravních zátěží <p>Souvislost s Novým pojetím</p> <ul style="list-style-type: none"> Silnice nezahrnuté v úpravách v Novém pojetí <p>Tahovost</p> <ul style="list-style-type: none"> Silnice navazující na ucelené tahy, zpravidla přeshraniční spojení
Typ F	<p>Význam komunikace</p> <ul style="list-style-type: none"> zajišťují regionální (případně meziregionální) vazby a propojení větších sídelních celků <p>Dopravní zatížení</p> <ul style="list-style-type: none"> silnice I. třídy s nižšími hodnotami dopravních zátěží <p>Souvislost s Novým pojetím</p> <ul style="list-style-type: none"> Silnice nezahrnuté v úpravách v Novém pojetí <p>Tahovost</p> <ul style="list-style-type: none"> zbylé silnice I. třídy, které nejsou přítomny ani v jednom z výše uvedených typů

Tabulka 19.8 – Typy silnic I. třídy dle provedené klasifikace

20 Hledání nedostatků

Pro jednotlivé módy byly v souladu se zadáním identifikovány nedostatky na dopravních sítích, které byly definovány v Knize 5.

Nedostatky na dopravních sítích byly definovány jako úseky sítě s výskytem závad znemožňujícími efektivní a bezpečné využití dané infrastruktury. Mezi nedostatky patří následující jevy:

- Nedostatečná kapacita úseku
- Nehodová lokalita
- Nízká cestovní rychlost a nízký cestovní komfort
- Environmentálně nevyhovující úsek
- Identifikace nedostatečného napojení existující nebo plánované významné průmyslové zóny na dopravní infrastrukturu

Vzhledem ke specifičnosti každého ze sledovaných dopravních módů jsou výsledky tohoto procesu popsány separátně v níže uvedených kapitolách.

20.1 Železniční infrastruktura

Nedostatky a úzká místa na železniční síti byly analyzovány ze tří základních pohledů:

- mezery a nedostatky v síti TEN-T,
- nedostatečné parametry sítě TEN-T a dalších vybraných tratí,
- nedostatečná kapacita na železniční síti.

Identifikované nedostatky a úzká místa byla porovnána s identifikovanými opatřeními. Pokud nebyly nedostatky či úzká místa odstraňovány v rámci jiného investičního opatření, bylo jejich odstranění nově zařazeno mezi projekty či náměty a dále v návaznosti na schválení DSS prověřováno. V rámci Aktualizace 2017 jsou **přeškrtnutým stylem písma vyznačena ta místa, která v mezidobí od schválení DSS byla vyřešena realizací modernizačního opatření** (tento přístup je aplikován i pro stavby, u nichž již byla zahájena realizace). **Zeleně jsou pak označena opatření, kde od doby schválení DSS došlo k významnému pokroku v přípravě opatření a kde realizace tohoto opatření (či jeho převažující části z pohledu významnosti) je otázkou krátkodobého horizontu.** Přípravě opatření pro odstranění ostatních identifikovaných mezer a nedostatků je věnováno adekvátní úsilí v rámci projektové přípravy staveb, viz dále.

20.1.1 Mezery a nedostatky v síti TEN-T

V této části analýzy jsou identifikována místa, jejichž modernizace vychází ze závazku sítě TEN-T a dokončení tranzitních železničních koridorů. Jedná se především o úseky dosud nemodernizované, ale i o úseky chybějící (nové úseky v rámci systému Rychlých spojení v síti TEN-T).

Číslo	Úsek	Trať	TEN-T	Síť TEN-T – chybějící úseky	Síť TEN-T – dosud nemodernizovaný úsek
ZUM001	Choceň - Ústí nad Orlicí	010	CORE		X
ZUM002	Žst. Pardubice hl.n.	010	CORE		X
ZUM003	Žst. Ústí nad Orlicí	010	CORE		X
ZUM004	Kralupy nad Vltavou - Nelahozeves	090	COMP		X
ZUM005	ŽUP, Praha-Bubeneč - Úvaly	091,011	CORE		X
ZUM006	Napojení Letiště Václava Havla Praha	(120),122	CORE (P)	X	
ZUM007	Praha – Beroun, nová trať	170	COMP	X	
ZUM008	Rokycany – Plzeň	170	CORE		X
ZUM009	Železniční uzel Plzeň	160,170,180, 183,190	CORE		X
ZUM010	Praha - Řevnice - Beroun	171	CORE		X
ZUM011	ŽUP, Praha hl.n. - Praha-Smíchov	171	CORE		X
ZUM012	Plzeň - Česká Kubice	180	CORE		X
ZUM013	Praha - České Budějovice	220,221	COMP		X
ZUM015	Praha - Lysá nad Labem	231	CORE (F)		X
ZUM016	Žst. Olomouc hl.n.	270	CORE		X
ZUM017	Žst. Ostrava hl.n.	270	CORE		X
ZUM018	Hranice - Horní Lideč	280	CORE (F)		X
ZUM019	Ostrava - Mosty u Jablunkova	320	COMP/CO RE (P)		X
ZUM020	Děčín - Lysá nad Labem - Kolín	072,073,231	CORE (F)		X
ZUM021	RS Praha - Ústí nad Labem	RS4	CORE/CO MP	X	
ZUM022	RS Praha –Wroclaw	RS5	COMP	X	
ZUM023	RS Praha – Brno	RS1	COMP	X	
ZUM024	RS Brno – Břeclav	RS2	CORE		X
ZUM025	RS Brno – Přerov	300,RS1	CORE (P)		X
ZUM026	RS Přerov – Ostrava	RS1	COMP	X	
ZUM027	ŽUP, Praha-Radotín -Praha-Běchovice	spojka tratí 171 - 011	CORE		X
ZUM028	ŽUP, Praha-Hostivař - Praha-Libeň	spojka tratí 091 - 221	CORE		X
ZUM029	Žst. Česká Třebová	010,260,270	CORE		X
ZUM030	Železniční uzel Brno	240,250,260, 300,340	CORE		X
ZUM031	Žst. Přerov	270,300,330	CORE		X
ZUM032	Žst. Břeclav	246,250,330	CORE		X

Tabulka 20.9 – Úzká místa z hlediska mezer v železniční síti

20.1.2 Nedostatečné parametry sítě TEN-T a dalších vybraných tratí

V této části bylo analyzováno naplnění základních parametrů na vybrané síti, a to především pro provoz nákladní dopravy a z pohledu bezpečnosti a plynulosti. Jsou zvoleny takové parametry, které pro své odstranění zpravidla vyvolávají investiční zásahy většího rozsahu. Analyzovány jsou tratě zařazené do sítě TEN-T a kromě toho i ostatní dvoukolejné tratě mimo tuto síť, kde lze uplatnit kritérium „Chybějící peronizace“ a „Zastávky s přístupem přes hlavní kolej“.

Číslo	Úsek	Trať	Omezení kódu KD	Omezení TTZ	Chybějící peronizace	Zastávky s přístupem přes hl. kolej
ZUP001	Choceň - Česká Třebová	010			x	
ZUP002	Ústí nad Labem západ - Lysá nad Labem	072			x	
ZUP003	Ústí nad Labem-Střekov - Děčín hl.n.	073	67/391		x	x
ZUP004	Praha-Holešovice-Stromovka - Praha Mas.n.	091		D3	x	
ZUP005	Kralupy nad Vltavou - Nelahozeves	091	47/360			
ZUP006	Děčín hl.n. - Dolní Žleb	098			x	
ZUP007	Most - odb. Vrbka	123			x	
ZUP008	Chomutov - Most	130		C4		
ZUP009	Oldřichov u Duchcova - Ústí n. Labem západ	130			x	
ZUP010	Bílina - Ústí nad Labem západ	131			x	
ZUP011	Cheb - Karlovy Vary	140		D3	x	
ZUP012	Vojkovice nad Ohří - Stráž nad Ohří (1 kolej)	140		D3		
ZUP013	Karlovy Vary - Chomutov	140			x	
ZUP014	Zdice - Beroun	170				x
ZUP015	Plzeň hl.n. - Rokycany	170		D3	x	
ZUP016	Rokycany - Beroun	170		D3		
ZUP017	Plzeň hl.n. - Plzeň-Jižní předměstí	170		D3		
ZUP018	Praha-Radotín - Beroun	171		D3		
ZUP019	Čičenice - Zliv	190			x	
ZUP020	Plzeň hl.n. - Plzeň-Koterov	190			x	
ZUP021	Nepomuk - Horažďovice předměstí	190			x	
ZUP022	Plzeň hl.n. - Výh Nemanice	190		D3		
ZUP023	Benešov u Prahy - Veselí nad Lužnicí	220		D3		
ZUP024	Veselí nad Lužnicí - České Budějovice	220			x	
ZUP025	Praha-Vršovice - Benešov u Prahy	221		D3		
ZUP026	Veselí nad Lužnicí - České Velenice-st. hr.	226		D3		
ZUP027	Kolín - Havlíčkův Brod	230	57/381		x	
ZUP028	Nymburk hl.n. - Odb Babín	231		D3		
ZUP029	Mstětice - Lysá nad Labem - Kolín	231			x	
ZUP030	Havlíčkův Brod - Brno hl.n.	250	57/381			
ZUP031	Břeclav - Lanžhot-st. hr.	250		D3		
ZUP032	Česká Třebová - Brno hl.n.	260			x	
ZUP033	Hranice na Moravě - Horní Lideč-st. hr.	280	67/391		x	
ZUP034	Brno hl.n. - Holubice	300	57/381	C3		
ZUP035	Holubice - Přerov	300		C3		
ZUP036	Dětmárovice - Mosty u Jablunkova	320			x	
ZUP037	Brno hl.n. - Blažovice	340		C3		
ZUP038	Brno hl.n. - Veselí nad Moravou	340			x	
ZUP039	Brno-Maloměřice St.3 - Odb Brno-Židenice	U	57/381			
ZUP040	Brno hl.n. - Brno-Horní Heršpice	U	57/381			
ZUP041	Brno hl.n. - Odb Brno-Černovice	U	57/381			
ZUP042	Praha-Libeň - Praha-Malešice	U		D3		
ZUP043	Praha M.n. výh.č.703 - Praha M.n. výh.č.107	U		D3		

Pozn.: Kurzívou jsou uvedeny úseky s omezením traťové třídy zatížení D3, které nejsou nadále sledovány jako zásadně omezující a není pro ně identifikováno opatření, řešící odstranění tohoto nedostatku.

Tabulka 20.10 – Úzká místa z hlediska nedostatečných parametrů

20.1.3 Nedostatečná kapacita na železniční síti

V této části je analyzována celá železniční síť z pohledu nedostatečné kapacity. Výchozím podkladem byla data a kapacitní propočty SŽDC, s.o. a dále jednání s objednateli a organizátory regionální osobní železniční dopravy. V rámci Aktualizace 2017 nebyli jednotliví objednatelé znovu dotazováni, ani nebyla opětovně prováděna analýza úzkých míst. S ohledem na provedení rozsáhlého množství prací na železniční síti v letech 2014 – 2016 je tak možné, že některá úzká místa / některé názory objednatelů by dnes byly mírně odlišné, resp. že tyto názory by dnes již nevyžadovaly zásah v podobě infrastrukturního opatření.

Číslo	Úsek	Trať	Špička	Celoden	GVD	Peronní hrany	Objednatel
ZUK001	Česká Třebová - Choceň	010	X	X	X		X
ZUK002	Choceň - Pardubice hl.n.	010	X	X	X		
ZUK003	Pardubice hl.n. - Kolín	010	X	X	X		
ZUK004	Kolín - Poříčany	011	X	X	X		X
ZUK005	Poříčany - Praha-Běchovice	011	X	X	X		X
ZUK006	Praha-Běchovice - Praha-Libeň	011	X	X	X		X
ZUK007	Choceň - Vysoké Mýto město	018		X			
ZUK008	Častolovice - Týniště n. O.	021		X			X
ZUK009	Častolovice - Rychnov n. Kn.	022		X			X
ZUK010	Václavice - Náchod	026	X	X			X
ZUK011	Turnov - Liberec	030		X			X
ZUK012	Žst. Turnov	030			X		X
ZUK013	Jaroměř - Stará Paka	030		X			
ZUK014	Turnov - Železný Brod	030					X
ZUK015	Pardubice hl.n. - H. Králové hl.n.	031	X	X			X
ZUK016	Hr. Králové hl.n. - Jaroměř	031	X	X			
ZUK017	Jaroměř - Starkoč	032		X			
ZUK018	Smržovka - Josefův Důl	034					X
ZUK019	Železný Brod - Tanvald	035					X
ZUK020	Liberec - Tanvald (Harrachov) vč. žst. Tanvald	036	X	X	X		X
ZUK021	Liberec - Frýdlant v Č.	037		X			X
ZUK022	Hradec Králové - Hněvčeves	041					X
ZUK023	Jičín - Kopidlno	061		X			
ZUK024	Mladá Boleslav hl.n. - Mladá Boleslav město	064	X	X			
ZUK025	Mladá Boleslav město - Dolní Bousov	064		X			
ZUK026	Bakov nad Jizerou - Turnov	070	X	X			

Tabulka 20.11 – Úzká místa z hlediska nedostatečné kapacity (část 1)

Číslo	Úsek	Trať	Špička	Celoden	GVD	Peronní hrany	Objednatel
ZUK027	Všetaty - Mladá Boleslav hl.n.	070		X			
ZUK028	Praha - Neratovice - Všetaty	070					X
ZUK029	Veleliby - Mladá Boleslav hl.n.	071		X			
ZUK030	Čelákovice - Brandýs n.L. - Neratovice	074		X			
ZUK031	Děčín východ - Benešov n.P.	081		X	X		X
ZUK032	Rumburk - Šluknov - Dolní Poustevna	083					X
ZUK033	Liberec - Česká Lípa	086					X
ZUK034	Žst. Česká Lípa	086					X
ZUK035	Lovosice - Litoměřice	087					X
ZUK036	Liberec - Hrádek n.N.	089		X			X
ZUK037	Ústí n.L. hl.n. os.n.	090			X		
ZUK038	Žst. Praha-Bubeneč	091			X		
ZUK039	Praha - Kralupy nad Vltavou	091					X
ZUK040	Chvatčubry - Neratovice	092		X			
ZUK041	Kladno - Kladno-Ostrovec	093	X	X			X
ZUK042	Kladno-Ostrovec - Kralupy n. Vlt.	093		X			
ZUK043	Žst. Děčín-Prostřední Žleb	098			X		
ZUK044	Lovosice - Louny	114					X
ZUK045	Praha-Bubny - Hostivice	120	X	X			X
ZUK046	Hostivice - Kladno	120	X	X			X
ZUK047	Praha Smíchov spol.n. – Praha-Zličín	122			X		X
ZUK048	Louny - Louny předm.	126		X			X
ZUK049	Ústí nad Labem západ	130				X	
ZUK050	Oldřichov u D. – Bílina	130		X			
ZUK051	Plzeň seř.n. - Plasy	160		X			X
ZUK052	Mariánské Lázně - Chodová Planá	170					X
ZUK053	Praha hl.n. - Praha-Smíchov	171	X	X			X
ZUK054	Praha-Smíchov - Beroun	171			X		X
ZUK055	Praha-Smíchov - Praha-Řeporyje (- Nučice)	173		X	X		X
ZUK056	Rokycany – Mirošov (- Příkosice)	175		X			X
ZUK057	Plzeň Již. předm. - Domažlice (vč.)	180	X	X	X		X
ZUK058	Domažlice - Česká Kubice	180		X			X
ZUK059	Janovice n.Ú. - Hamry H.Stráž	183		X			
ZUK060	Nýrske	183			X		
ZUK061	(Nepomuk -) Blovice - Plzeň hl.n.	190	X	X			X
ZUK062	České Budějovice - Ražice	190					X
ZUK063	České Budějovice - odb. Rožnov	194					X
ZUK064	Praha-Braník - Vrané n.V. - Čerčany / - Dobříš	210					X
ZUK065	Světlá n.S. - Zruč n.S.	212		X			
ZUK066	Nemanice – Ševětín - Veselí n. Luž.	220	X	X			X

Tabulka 20.12 – Úzká místa z hlediska nedostatečné kapacity (část 2)

Číslo	Úsek	Trať	Špička	Celoden	GVD	Peronní hrany	Objednatel
ZUK067	Praha - Benešov	221					X
ZUK068	Jindř. Hradec - H. Cerekev - Jihlava	225	X	X			X
ZUK069	Veselí n.Luž. - Jindř. Hradec	225		X			X
ZUK070	Žst. Kolín (směr Velim - Kutná Hora)	230			X		
ZUK071	Praha - Lysá nad Labem - Nymburk (vč.)	231			X	X	X
ZUK072	Velký Osek	231				X	
ZUK073	Odb. Balabenka	231			X		
ZUK074	Havlíčkův Brod - Žďárec u Sk. - Chrudim	238		X			
ZUK075	Chrudim - P.-Rosice n.L.	238		X			
ZUK076	Střelice - Zastávka u Brna	240	X	X			X
ZUK077	Zastávka u Brna - Náměšť n. O.	240		X			X
ZUK078	Třebíč - Náměšť n.O.	240					X
ZUK079	Brno hl.n. - Brno-Židenice	250	X	X			X
ZUK080	Brno - Hrušovany u Brna	250					X
ZUK081	Tišnov - Nedvědice - Žďár n.S.	251		X			X
ZUK082	(Letovice -) Blansko - Brno	260			X		X
ZUK083	Bohumín - Ostrava hl. n.	270	X	X			
ZUK084	Ostrava hl.n. – Ostrava- Svinov	270	X	X			
ZUK085	Prosenice - Dluhonice	270			X		
ZUK086	Žst. Olomouc hl.n. – os.nádraží	270			X		
ZUK087	Č.Třebová odj.sk - Třebovice v Č.	270				X	
ZUK088	Červenka - Prostějov	273					X
ZUK089	Olomouc - Šternberk - Uničov (vč.)	290			X		X
ZUK090	Brno - Přerov	300	X	X	X		X
ZUK091	Olomouc hl.n.-Prostějov hl.n. (- Nezamyslice)	301	X	X			X
ZUK092	Kroměříž - Hulín - Holešov (- Val. Meziříčí)	303					X
ZUK093	Opava východ - Krnov - Valšov	310		X			X
ZUK094	Odb.Odra - Ostrava Svinov	321	X	X			
ZUK095	Ostrava-Svinov - Opava východ	321					X
ZUK096	Č. Těšín - Frýdek Místek	322		X			
ZUK097	O.Kunčice - Frýdek Místek	323			X		X
ZUK098	žst. Ostrava střed	323			X		
ZUK099	Vízovice - Zlín střed - Otrokovice	331		X			X
ZUK100	Brno-Černovice - Brno hl.n.	340	X	X			
ZUK101	Bojkovice - Kunovice	341		X			X
ZUK102	Žst. Brno hl.n.	U			X		X
ZUK103	Žst. Liberec	U			X		X
ZUK104	ŽUP, Praha-Libeň - Praha-Malešice	U			X		X
ZUK105	Trutnov hl.n.	U			X		
ZUK106	ŽUP, Praha Masarykovo nádraží	U					X

Tabulka 20.13 – Úzká místa z hlediska nedostatečné kapacity (část 3)

20.2 Silniční infrastruktura

Nedostatky na silniční síti jsou analyzovány z těchto základních pohledů:

- Nedostatečná kapacita úseku
- Nedostatky z hlediska kompletnosti sítě
- Nedostatky na průtazích silnic I. třídy (negativní ovlivnění veřejného zdraví a parametrické nedostatky)
- Nehodové lokality
- Nízká cestovní rychlost a nízký cestovní komfort
- Environmentálně nevyhovující úsek

20.2.1 Nedostatky z hlediska kompletnosti sítě

Tyto nedostatky jsou identifikovány jednak z hlediska kompletnosti sítě TEN-T, jednak z hlediska dobudování plánované sítě dálnic. Potřebnost úseků, které byly identifikovány jako nedostatky, byla ověřena analýzou zlepšení časové dostupnosti.

Číslo silnice	Úsek	Nedostatek v době zpracování DSS2 (2013)	Stav k datu Aktualizace 2017
D1	Mirošovice - Kývalka	Nevyhovující technický stav	Probíhá ucelená modernizace v celém úseku
D1	Kývalka – Holubice	Nedostatečná kapacita	Probíhá příprava zkapacitnění
D1	Říkovice – Lipník nad Bečvou	Chybějící úsek	Probíhá realizace Přerov – Lipník nad Bečvou, dokončení přípravy stavby Říkovice – Přerov má prvořadou prioritu.
D1	Bohumín – státní hranice ČR - Polsko	Úsek zprovozněn pouze pro osobní automobily, nezprovozněný úsek navazující A1 v Polsko	Dálnice plnohodnotně zprovozněna včetně navazující polské A1
D0	Silniční okruh kolem Prahy – jihovýchodní, východní a severní část	Chybějící + nevyhovující úsek	Příprava pokračuje ve všech úsecích, trasa územně stabilizována vydáním Aktualizace č. 1 ZÚR hlavního města Prahy. Prvořadou prioritu má úsek 511 D1 – Běchovice.
D8	Bílinka – Řehlovice	Chybějící úsek	Zprovozněno v 12/2016
D11	Hradec Králové - Jaroměř	Chybějící úsek	Dokončení přípravy má prvořadou prioritu
D11	Jaroměř – státní hranice ČR/Polsko	Chybějící úsek	Dokončení přípravy má prioritu, schválena studie proveditelnosti, zpracovává se DÚR
D49	Hulín – státní hranice ČR/SR	Chybějící úsek	Všechny chybějící části v přípravě
D52	Pohořelice – státní hranice ČR/Rakousko	Nevyhovující, resp. chybějící úsek	Územně stabilizováno vydáním ZÚR Jihomoravského kraje v 10/2016, příprava pokračuje

Tabulka 20.14 – Nedostatky na síti TEN-T Core Network

Číslo silnice	Úsek	Nedostatek v době zpracování DSS2 (2013)	Stav k datu Aktualizace 2017
D3	Praha – Mezno	Chybějící úsek	Územně stabilizováno vydáním 1. aktualizace ZÚR Středočeského kraje, probíhá příprava DÚR, vč. ověření EIA
D3	Veselí n. L. – Třebonín	Chybějící úsek	Probíhá realizace v úseku Veselí n. L. – Úsilné, příprava úseku Úsilné – Třebonín má prvořadou prioritu.
D3	Třebonín – státní hranice ČR/Rakousko	Chybějící úsek	Platné ÚR v celém úseku v právní moci. Probíhá příprava DSP, paralelně bude zajištěna nová EIA.
D6	Nové Strašecí – Karlovy Vary	Chybějící úsek	Probíhá příprava všech částí s prioritou v místech tvořících obchvaty obcí.
D35	Ohrazenice (Turnov) – Hradec Králové	Chybějící úsek	Probíhá příprava ve všech částech
D35	Opatovice – Mohelnice	Chybějící úsek	Probíhá příprava ve všech částech.
D43	Brno – Staré Město (R35)	Chybějící úsek	Úsek D1 – Černá Hora předmětem územní studie vyplývající z vydaných ZÚR Jihomoravského kraje.
D48	Běloutín – Dobrá u Frýdku-Místku	Nevyhovující úsek/chybějící úsek mimo částí R48 Rychaltice – Frýdek-Místek a R48 Příbor, obchvat	Probíhá příprava ve všech částech
D55	Olomouc – Přerov	Chybějící úsek	Probíhá příprava ve všech částech
D55	Otrokovice – Břeclav	Chybějící úsek	Probíhá příprava ve všech částech
I/68, I/11	Třanovice – státní hranice ČR/SR	Chybějící úsek	Zprovozněno v úseku Nebory – Bystřice, úsek Třanovice – Nebory má prvořadou prioritu. Úsek Bystřice – státní hranice je vyhovující parametrům TEN-T.

Tabulka 20.15 – Nedostatky na síti TEN-T Comprehensive Network

Číslo silnice	Úsek	Nedostatek v době zpracování DSS2 (2013)	Stav k datu Aktualizace 2017
D4	Skalka – Mirovice	Chybějící úsek	Úsek Skalka – II/118 zprovozněn, úsek II/118 – Mirovice připravován dle usnesení vlády č. 4/2016 jako PPP. ÚR pravomocné na všechny úseky. Paralelně s pokračováním přípravy opakování EIA.
D7	Slaný – Panenský Týnec, začátek obchvatu	Chybějící úsek	Probíhá příprava k získání ÚR
D7	Panenský Týnec, konec obchvatu – MÚK Bitozeves	Chybějící úsek	Probíhá příprava ve všech částech.
D7	MÚK s I/27 – Chomutov	Chybějící úsek	Zprovozněno v 12/2013

Tabulka 20.16 – Nedostatky na síti dálnic – doplňkové úseky k úsekům na síti TEN-T

20.2.2 Kapacitní nedostatky na síti

Pro identifikaci kapacitních nedostatků jednotlivých úseků silniční sítě byl využit v rámci DSS2 vytvořený strategický dopravní model ČR a navazující model dopravních prognóz (Kniha 2 a Kniha 4).

Kapacitní nedostatky na silniční síti byly identifikovány jednak na základě dopravního modelu stávajícího stavu zkalibrovaného na intenzity dopravy z Celostátního sčítání dopravy ŘSD z roku 2010 (CSD), a dále na základě modelů zobrazujících přepravní vztahy ve výhledových časových horizontech. K datu zpracování Aktualizace 2017 nebyly k dispozici výsledky Celostátního sčítání dopravy, které proběhlo mimořádně v roce 2016 (realizaci v roce 2015 ve standardním 5-ti letém cyklu se z organizačních důvodů nepodařilo zajistit).

Číslo	Číslo silnice	Začátek úseku	Konec úseku	2014	2020	2035	2050
1	D1	km 0	km 18	**	**	**	**
2	D1	km 18	km 182	*	*	*	*
3	D1	km 182	km 203	*	**	**	**
4	D1	km 203	km 230	*	*	*	**
5	D5	km 0	km 28	*	*	*	*
6	D10	km 39	km 46		*	*	*
7	D35	km 281	km 290			*	*
8	D0	křiž. s D5 km 0	křiž. s D1 km 10		*	*	*

* Potenciální kapacitní nedostatky (dosahující maximálního stanoveného stupně ÚKD C)

** Kapacitní nedostatky (úseky výrazně překračující maximální stanovený stupeň ÚKD C tzn. dosahujícího stupně D a vyššího)

Tabulka 20.17 – Kapacitní nedostatky na síti dálnic

Číslo	Číslo silnice	Začátek úseku	Konec úseku	2014	2020	2035	2050
9	2	Uhřetěves	Mukařov	**	**	**	**
10	3	křiž. s D1	křiž. s D3 km 62	**	**	**	**
11	3	Veselí nad Lužnicí	České Budějovice		*	*	**
12	3	České Budějovice	křiž. s II/155	*	**	**	**
13	3	křiž. s II/155	Dolní Dvořiště (státní hranice ČR/Rakousko)		*	*	**
14	4	D4 exit 41	Milín	*	**	**	**
15	4	Milín	Mirotice		**	**	**
16	4	křiž. s I/22	křiž. s I/39		**	**	**
17	6	D6 exit 32	křiž. s II/227			*	*
18	7	D7 exit 18	Panenský Týnec	*	**	**	**
19	7	Toužetín	Bitov	*	**	**	**
20	7	Křimov	státní hranice ČR/SRN		**	**	**
21	8	I/13 („R63“) exit 1	Teplice křiž. s I/13	*	**	**	**
22	9	Jestřebí	Nový Bor	*	*	**	**
23	9	křiž. s II/268	Jiřetín pod Jedlovou	*	**	**	**
24	11	Hradec Králové	Doudleby nad Orlicí		*	**	**
25	11	křiž. s I/59 Šenov	křiž. s II/475 Havířov	*	**	**	**
26	11	Opava	Ostrava	*	*	*	*
27	12	Praha	Úvaly (křiž. s II/101)		*	*	*
28	13	Ostrov	Kláštevec nad Ohří (křiž. s II/568)		*	*	*
29	13	Zelená	křiž. s I/7		*	*	*
30	13	Bílina	Bílina	*	*	*	*
31	15	křiž. s I/13 (Most)	křiž. s D8 km 48 (Lovosice)		*	*	*
32	16	Křiž. s I/35 (Úlibice)	Křiž. s I/35 (Úlibice)			**	**

* Potenciální kapacitní nedostatky (dosahující maximálního stanoveného stupně ÚKD C, resp. C-D)

** Kapacitní nedostatky (úseky výrazně překračující maximální stanovený stupeň ÚKD tzn. dosahujícího stupně D, resp. E)

Tabulka 20.18 – Kapacitní nedostatky na síti silnic (část 1)

Číslo	Číslo silnice	Začátek úseku	Konec úseku	2014	2020	2035	2050
33	16	Nová Paka	křiž. s II/284 Nová Paka			**	**
34	16	křiž. s I/7 (Slaný)	křiž s II/240 (Velvary)			*	*
35	16	křiž. s I/35 (Jičín)	Jičín, Robousy	*	*	**	**
36	19	křiž. s I/29	křiž. s II/603		*	**	**
37	20	křiž s D5 km 76	křiž. s I/19	*	**	**	**
38	20	křiž. s I/19	křiž. s II/188		*	*	*
39	20	křiž. s I/29 (Písek)	křiž. s II/122		**	**	**
40	20	křiž. s II/145	křiž. s II/105 (Č. Budějovice)		*	**	**
41	23	křiž. s D1 km 182	Náměšť nad Oslavou			*	*
42	26	křiž s D5 km 89	Horšovský Týn			*	*
43	27	konec 4pruhového uspořádání	Vysoká Libyně		*	*	
44	27	konec 4pruhového uspořádání	Švihov	**	**	**	**
45	33	křiž. s I/35	Jaroměř	*	**	**	**
46	33	Jaroměř	státní hranice ČR/Polsko	*	**	**	**
47	34	křiž. s D1 km 90	křiž. s I/19 Pelhřimov	*	**	**	**
48	35	Hořice	Hradec Králové	*	*	**	**
49	35	Hradec Králové	Holice		*	*	*
50	35	Holice	křiž. s II/366	*	**	**	**
51	35	křiž. s I/34	Mohelnice		**	**	**
52	35	Prostřední Bečva	státní hranice ČR/SR			*	**
53	36	Pardubice - průtah (křiž. se sil. I/37)	konec Pardubic/ Sezemice		*	*	*
54	37	křiž. s I/33 (Jaroměř)	křiž.s I/16 (Trutnov)		*	*	*
55	37	Březhrad	Opatovice nad Labem		*	*	*
56	37	Pardubice	Nasavrky		*	*	*
57	38	Nymburk (křiž. s II/330)	křiž. s I/12 (Kolín)		*	**	**
58	38	Kolín (křiž. s I/12)	Habry (křiž. s II/346)	*	**	**	**
59	38	Havlíčkův Brod (křiž. s I/34)	křiž. s D1 km 112		*	**	**
60	38	křiž. s II/523	státní hranice ČR/ Rakousko		*	*	**
61	43	Lelekovice	křiž. s I/19	*	**	**	**
62	44	Mohelnice	Zábřeh	*	*	**	**
63	46	Šternberk	Horní Loděnice			*	*
64	49	Lípa	Vizovice			*	*
65	50	křiž. s D1 km 210	Kožušice		*	**	**
66	53	křiž. s R52 km 26	křiž. s II/415		**	**	**
67	55	Uherské Hradiště	Otrokovice			*	*
68	55	Říkovice	Olomouc			*	*
69	61	křiž. s D7 km 7	křiž. s II/101 Kladno		*	*	*
70	57	Valašské Meziříčí	Jablůnka		*	**	**
71	68	křiž. s R48 D48 km 62	křiž. s I/11			*	*
72	69	Vizovice (křiž. s I/49)	Jasenná				*

* Potenciální kapacitní nedostatky (dosahující maximálního stanoveného stupně ÚKD C, resp. C-D)

** Kapacitní nedostatky (úseky výrazně překračující maximální stanovený stupeň ÚKD tzn. dosahujícího stupně D, resp. E)

Tabulka 20.19 – Kapacitní nedostatky na síti silnic (část 2)

20.2.3 Nedostatky na průtazích silnic I. třídy

Značnou závadu na řadě silnic I. třídy představují průtahy těchto komunikací intravilánovými úseky, které mají negativní vliv jak na život místních obyvatel, tak na plynulost a bezpečnost dopravy. Proto byla provedena analýza těchto lokalit, viz kapitola 22.2.3 a která se zabývá identifikací potřeby výstavby obchvatů na silnicích I. třídy.

20.2.4 Nehodové lokality

Rovněž oblasti dopravní nehodovosti je věnována samostatná kapitola. Téma je komplexně řešeno v kapitole v 28.1.2.

20.2.5 Environmentální nedostatky na současné síti

Hledání environmentálních nedostatků na současné silniční síti bylo rovněž součástí provedených analýz projektu DSS2. Pozornost byla zaměřena na následující dvě oblasti:

- Převedení výkonů na ekologičtější dopravní módy
- Úseky na stávající síti s negativním vlivem na životní prostředí

20.3 Vodní infrastruktura

Nedostatky na síti vodních cest jsou analyzovány z těchto základních pohledů:

- Nedostatky z hlediska kompletnosti sítě
- Kapacitní nedostatky na síti
- Nedostatky z hlediska parametrů vodních cest (gabarity, ponory, podjezdové výšky, roční/denní využitelnost)
- Kapacitní nedostatky přístavní infrastruktury (nákladní/osobní)
- Nedostatky z hlediska plynulosti a bezpečnosti plavby

20.3.1 Nedostatky z hlediska kompletnosti sítě

Vodní cesta	Úsek	Nedostatek v době zpracování DSS2	Stav k datu Aktualizace 2017
Labe	Chvaletice-Pardubice	chybějící plavební stupeň (Přelouč II)	Mimo jiné na základě infringementu EIA a rozsudku NSS bude nutné opakovat proces EIA.

Tabulka 20.20 – Nedostatky v kompletnosti sítě vodních cest TEN-T (Core Network)

Vodní cesta	Úsek	Nedostatek v době zpracování DSS2	Stav k datu Aktualizace 2017
Vltava	České Budějovice-Týn nad Vltavou	Chybějící plavební komora (Hněvkovice), chybějící plavební stupeň (Hněvkovice II)	Úsek České Budějovice - VD Hněvkovice je již v provozu, úsek VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou je v realizaci s plánovaným dokončením do plavební sezóny 2017
Vltava	Týn nad Vltavou-Slapy (Třeбенice)	Chybějící lodní zdvihadla Orlík a Slapy	Příprava probíhá
Bařův kanál	Skalice-řeka Morava	Chybějící plavební komora Rohatec a plavební dráha (Radějovka)	Příprava probíhá, pro plavební komoru Rohatec vydáno územní rozhodnutí.
Bařův kanál	Bělov-Kroměříž	Chybějící plavební komora Bělov	Příprava probíhá

Tabulka 20.21 – Nedostatky v kompletnosti ostatní sítě vodních cest

Propojení Dunaj-Odra-Labe je dlouhodobě zvažovaným článkem v evropské síti vodních cest. Je součástí přístupové smlouvy ČR (a dalších států) k EU (AA 2003/ACT/Příloha II/CS/1645, AA 2003/ACT/Příloha II/CS/1648), není však součástí Nařízení č. 1315/2013 o TEN-T a to včetně úseku Odry na polském území, neboť tento úsek je dimenzován pouze na III. plavební třídu, která nevyhovuje pro možnost zařazení do TEN-T.. Ve vztahu k D-O-L je od 07/2016 zpracovávána na základě zadání Ministerstva dopravy komplexní studie proveditelnosti a probíhají příslušná mezistátní jednání a to především s představiteli Polska a Slovenska. D-O-L je také součástí Dohody o evropských vodních cestách mezinárodního významu (AGN).

Projekt D-O-L se v rámci tohoto dokumentu ani v rámci Aktualizace 2017 neřeší. Jedná se o koncepci přesahující hranice ČR. D-O-L má stanoven samostatný režim, v jehož rámci se podle platného Usnesení vlády České republiky č. 155 ze 14. března 2012 realizuje zpracování Studie proveditelnosti, po níž budou v případě pozitivních výsledků následovat samostatné dokumentace a posouzení SEA.

20.3.2 Kapacitní nedostatky na síti

Kapacitní nedostatky na síti vodních cest jsou identifikovány na základě skutečného technického a provozního stavu.

Vodní cesta	Úsek	Nedostatek v době zpracování DSS2	Stav k datu Aktualizace 2017
Vltava	Mělník-Praha/Jiráskův most	Nedostatečná kapacita plavební komory Praha-Smíchov;	Probíhá proces EIA pro novou plavební komoru na druhém břehu Vltavy pro posílení kapacity

Tabulka 20.22 – Kapacitní nedostatky vodních cest TEN-T (Core Network)

20.3.3 Nedostatky z hlediska parametrů vodních cest

Vodní cesta	Úsek	Nedostatek v době zpracování DSS2	Stav k datu Aktualizace 2017
-------------	------	-----------------------------------	------------------------------

Labe	státní hranice ČR/SRN - Střekov	nespolehlivé ponory, klesající pod využitelnou (definovanou) mez	Řešeno v rámci samostatné Koncepce vodní dopravy, resp. v přípravě pro pokračování procesu EIA.
Labe	Střekov-Mělník	ponory neodpovídají tř.IV; nejsou celoročně dosaženy normové podjezdové výšky 6,5 m	Řešeno v rámci samostatné Koncepce vodní dopravy, resp. jednotlivými záměry
Labe	Mělník-Přelouč	nestabilní ponory v přístavu Chvaletice; ponory v trati neodpovídají tř.IV	Klíčová omezení řešena samostatnými projekty, které jsou v přípravě
Labe	Přelouč-Pardubice	nedostatečné ponory ve zdrži jezu Přelouč; nespolehlivá plavební komora Srnojedy + neprůjezdné rejdy; minimální podjezdná výška mostu Valy-Mělice;	Klíčová omezení řešena samostatnými projekty, které jsou v přípravě
Vltava	Mělník-Praha/Jiráskův most	ponory neodpovídají tř.IV; omezené podjezdné výšky mezi Mělníkem a Prahou-Holešovicemi; nedostatečné šířky plavebních komor (zejména ohlaví), neumožňující plavbu lodí šířky 11,5m	Klíčová omezení řešena samostatnými projekty, které jsou v přípravě
Vltava	Praha/Jiráskův most-Slapy (Třebeňovice)	omezený ponor, plavební úžiny; nebezpečný vjezd do horní rejdy plavební komory Praha-Modřany; omezená podjezdná výška	Klíčová omezení řešena samostatnými projekty, které jsou v přípravě

Tabulka 20.23 – Nedostatky z hlediska parametrů vodních cest TEN-T

Vodní cesta	Úsek	Nedostatek
Vltava	Slapy (Třebeňovice) – České Budějovice	Omezená délka plavební komory Kamýk n/Vlt; plavební úžina Kořensko

Tabulka 20.24 – Nedostatky z hlediska parametrů ostatních vodních cest (mimo TEN-T)

20.3.4 Kapacitní nedostatky přístavní infrastruktury (nákladní/osobní)

Vodní cesta	Úsek	Nedostatek
Labe	Střekov-Mělník	nevyhovující zeď přístavu Lovosice - Prosmky
Labe	Mělník-Přelouč	nedostatečný rozvoj přístavních průmyslových zón;
Labe	Přelouč-Pardubice	chybí přístav Pardubice
Vltava	Mělník-Praha/Jiráskův most	nedostatečný rozvoj přístavních průmyslových zón;
Vltava	Praha/Jiráskův most-Slapy (Třebeňice)	chybí přístav Praha-Radotín;

Tabulka 20.25 – Nedostatky přístavní infrastruktury pro nákladní plavbu

Vodní cesta	Úsek	Nedostatek
Labe	státní hranice ČR/SRN - Střekov	chybí síť veřejných stání osobní lodní dopravy; chybí bezpečné sjezdy do vody pro malou rekreační plavbu
Labe	Střekov-Mělník	chybí síť veřejných stání osobní lodní dopravy; chybí bezpečné sjezdy do vody pro malou rekreační plavbu; chybí servisní centra pro čerpání PHM a odběr odpadů
Labe	Mělník-Přelouč	chybí síť veřejných stání osobní lodní dopravy; chybí bezpečné sjezdy do vody pro malou rekreační plavbu; chybí servisní centra pro čerpání PHM a odběr odpadů
Labe	Přelouč-Pardubice	chybí veřejné stání osobní lodní dopravy v Pardubicích; chybí přístav pro malá rekreační plavidla včetně servisního zázemí v Pardubicích
Vltava	Mělník-Praha/Jiráskův most	chybí síť veřejných stání osobní lodní dopravy; chybí bezpečné sjezdy do vody pro malou rekreační plavbu;
Vltava	Praha/Jiráskův most-Slapy (Třebeňice)	chybí síť veřejných stání osobní lodní dopravy; chybí bezpečné sjezdy do vody pro malou rekreační plavbu; chybí servisní centra pro čerpání PHM a odběr odpadů

Tabulka 20.26 – Nedostatky přístavní infrastruktury pro osobní plavbu

Vodní cesta	Úsek	Nedostatek
Vltava	České Budějovice- Slapy (Třebeňice)	chybí síť veřejných stání osobní lodní dopravy; chybí bezpečné sjezdy do vody pro malou rekreační plavbu; chybí servisní centra pro čerpání PHM a odběr odpadů
Bažův kanál	Celá trasa	dokončení sítě veřejných stání; doplnění o přístavy se servisními službami

Tabulka 20.27 – Ostatní vodní cesty - Nedostatky přístavní infrastruktury pro osobní plavbu

20.3.5 Nedostatky z hlediska plynulosti a bezpečnosti plavby

Vodní cesta	Úsek	Nedostatek
Labe	Střekov-Mělník	chybí síť označení mostů pro plavbu pomocí radarových odražečů. Došlo k osazení radarových odražečů umístěných na mostech, přičemž v úseku Mělník – st. hranice už takto chybí pouze jeden most v Děčíně, kde je provedena stavební připravenost
Labe	Mělník-Přelouč	chybí nouzová ochrana plavidel; nedostatečná spolehlivost provozu plavebních komor, dlouhé provozní odstávky;
Labe	Přelouč-Pardubice	chybí čekací stání u některých plavebních komor; čekací stání pro malá plavidla chybí u většiny plavebních komor
Vltava	Mělník-Praha/Jiráskův most	nedostatečná spolehlivost provozu plavebních komor, dlouhé provozní odstávky; chybí nouzová ochrana plavidel; chybí síť označení mostů pro plavbu pomocí radiolokátorů
Vltava	Praha/Jiráskův most-Slapy (Třebenice)	chybí nouzová ochrana plavidel (Štěchovice)

Tabulka 20.28 – Síť TEN-T - Nedostatky pro plynulost a bezpečnost plavby

Nedostatky identifikované v tabulkách Tabulka 20.24, Tabulka 20.25, Tabulka 20.26, Tabulka 20.27, Tabulka 20.28 jsou postupně řešeny samostatnými projekty, které jsou zařazovány do projektové přípravy.

20.4 Letecká infrastruktura

Z pohledu cílů stanovených v Knize 5 je pozornost zaměřena na tyto oblasti:

- Optimálně dimenzovaná síť letišť
- Dobrá dostupnost letišť prostřednictvím ostatních módů
- Zajištění dostatečné kapacity a bezpečného poskytování letových navigačních služeb ve vzdušném prostoru

V České republice se v současné době nachází 91 civilních letišť. Přibližně čtvrtina letišť disponuje zpevněnou dráhou, celkem se jedná o 22 letišť. Zbylých 69 letišť disponuje pouze nezpevněnou dráhou a jsou určena především pro sportovní létání.

S výjimkou Letiště Václava Havla Praha není žádné z významných letišť v majetku státu (a i to má podobu akciové společnosti). Ostatní jsou v majetku krajů, měst, případně soukromých subjektů.

Mezi letiště s největším potenciálem rozvoje patří mezinárodní letiště:

- Praha / Ruzyně (Václava Havla Praha) – LKPR
- Ostrava / Mošnov – LKMT
- Brno / Tuřany – LKTB
- Karlovy Vary / Olšová Vrata – LKKV
- Pardubice – LKPD
- Praha / Vodochody – LKVO
- Kunovice – LKKU

Dále je k nim možno přiřadit:

- letiště Přerov / Bochoř – LKPO
- letiště České Budějovice – LKCS

- letiště Hradec Králové – LKHK

Letiště Václava Havla Praha a Ostrava / Mošnov jsou zařazeny do Core network TEN-T, letiště Brno / Tuřany potom do Comprehensive network TEN-T.

- **Z pohledu rozsahu sítě letišť nelze na základě výše uvedeného klasifikovat současný stav jako nedostatečný.**
- Pokud jde o kapacitu každého z letišť je pozornost zaměřena na jediné největší letiště ve vlastnictví státu, tedy Letiště Václava Havla Praha. **Zde lze identifikovat ve výhledových letech potenciální problém z hlediska kapacity dráhového systému letišť** (nikoliv letišť jako takového, tato je limitována právě dráhovým systémem). Financování tohoto záměru se předpokládá z vlastních zdrojů letiště a nebudou proto nárokovány prostředky ze státního rozpočtu.
- Pokud jde o řízení letového provozu, pak bude nezbytné zavést nový hlavní systém pro řízení letového provozu v českém vzdušném prostoru, který nahradí stávající **systém pro poskytování letových provozních služeb (EUROCAT 2000, který přestane vyhovovat z hlediska kapacity a životnosti hardwaru, včetně nedostupnosti náhradních dílů a komponentů**. Životnost systému je limitována rokem 2020. Nový systém, jehož dodavatel byl již vybrán, bude dodán do konce roku 2018 a měl by sloužit minimálně do roku 2035. V oblasti poskytování letových provozních služeb v současné době ŘLP ČR, s.p. zajišťuje optimalizaci poskytování těchto služeb i za i s využitím zdrojů EU, a to prostřednictvím evropských programů SESAR 2020 a SESAR Deployment Manager a prostřednictvím výzev INEA CEF Transport Call nový systém pro zajištění plynulého poskytování služeb.
- Dostupnost letišť prostřednictvím ostatních dopravních módů je (zejména z pohledu železniční infrastruktury) sledována v rámci infrastruktury těchto módů, nikoliv v rámci letecké infrastruktury. Zbylé dva cíle jsou pak zaměřeny na optimální dimenzování sítě letišť s dostatečnou/odpovídající kapacitou každého z nich, ale zasahují rovněž do oblasti řízení letového provozu.
- Jako samostatný návazný dokument Dopravní politiky ČR byla usnesením vlády č. 613 ze dne 7. července 2016 schválena Koncepce letecké dopravy.

21 Identifikace sledovaných opatření

Účelem procesu identifikace opatření na dopravních sítích je primárně najít taková opatření, která by vyřešila nedostatky. V rámci zpracování DSS2 však bylo pracováno se všemi identifikovanými opatřeními, tj. i s těmi, která neřeší žádný z koncepčně identifikovaných nedostatků, avšak jsou sledována jednotlivými investory.

V rámci projektu DSS2 jsou vytvořeny databáze opatření na dopravních sítích jednotlivých módů. Základem těchto databází jsou informace od správců infrastruktury, každá z databází byla v průběhu prací doplněna o celou řadu dalších opatření, případně byly k opatřením převzatým doplněny nové relevantní údaje, které tato opatření charakterizují.

Při prvotní identifikaci jednotlivých infrastrukturních opatření se vycházelo z několika základních relevantních zdrojů:

- Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace – údaje o rozvojových záměrech SŽDC sledovaných v projektové přípravě
- Ředitelství silnic a dálnic ČR - údaje o rozvojových záměrech sledovaných v projektové přípravě
- Ředitelství vodních cest – údaje o rozvojových záměrech sledovaných v projektové přípravě
- Politika územního rozvoje České republiky.

Kromě toho bylo využito dalších relevantních zdrojů institucí, které jsou zainteresované na rozvoji dopravní infrastruktury. Jedná se o:

- Ministerstvo dopravy České republiky, odbor 130 – údaje o rozvoji páteřní železniční sítě do roku 2040,
- Ministerstvo dopravy České republiky, odbor 190 – Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy (zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2012-2016), pracovní verze plánu pro období 2017 – 2021.
- Další odbory Ministerstva dopravy ČR
- Krajské úřady a Magistrát hl.m. Prahy (včetně podkladů od pověřených organizátorů dopravy, pokud v regionu existují):
 - Plán dopravní obsluhy území,
 - Strategické dokumenty týkající se dopravní obsluhy a infrastruktury,
 - Zásady územního rozvoje,
 - Dotazníky a jednání.

Na úrovni Dopravní sektorové strategie je v návaznosti na Aktualizaci 2017 vhodné dále přednostně sledovat výhradně projekty, které mají celosíťový resp. velmi významný dopad alespoň na úrovni kraje či významného města. Ostatní menší opatření a jejich další projektová příprava pak musí vycházet z respektování obecných principů adresovaných Dopravními sektorovými strategiemi.

22 Identifikace opatření řešících nedostatky

Nedostatky na dopravních sítích, jejichž identifikace je popsána v předešlých kapitolách musí být jednotlivými investory zkoumána z hlediska jejich možného odstranění, resp. realizace opatření, která by tyto nedostatky odstranila.

22.1 Železniční infrastruktura

Na základě analýzy nedostatků železniční sítě byla databáze opatření na dopravní infrastrukturu doplněna o následující položky, které nebyly obsaženy v žádném dosud sledovaném opatření.

Číslo omezení	Úsek	Trat'	Popis	Navržené opatření
ZUM022	RS Praha – Wrocław	RS	Návrh nové tratě Praha – Wrocław vyplývající z návrhu sítě TEN-T jako opatření do roku 2050	Z262
ZUM027	ŽUP - Praha-Radotín - Praha-Malešice - Praha-Běchovice	ŽUP	Modernizace nákladní spojky 1. a 3. Tranzitního železničního koridoru, nutné opatření pro rozvoj městské železniční dopravy (dle výsledků studie tangent (ROPID))	Z263

Tabulka 22.29 – Opatření řešící mezery a nedostatky v síti TEN-T

Číslo omezení	Úsek	Trat'	Popis	Navržené opatření
ZUP007	Most – odb. Vrbka	123	Řešení peronizace žst. Počerady a další nevyhovující místa na trati	Z264
ZUP032	Česká Třebová – Brno	260	Řešení peronizace železničních stanic Adamov, Rájec-Jestřebí, Letovice, Březová nad Svitavou, Opatov a další nevyhovující místa na trati	Z265
ZUP038	Brno – Veselí nad Moravou	340	Řešení peronizace železničních stanic a dalších nevyhovujících míst na trati především v úseku Nesovice – Veselí nad Moravou	Z266
ZUP039	Brno-Maloměřice	ŽUB	Úpravy zařízení pro nákladní vlaky, zajištění průjezdného průřezu	Z267

Tabulka 22.30 – Opatření řešící nedostatečné parametry sítě TEN-T a dalších vybraných tratí

Číslo omezení	Úsek	Trať	Popis	Navržené opatření
ZUK002	Choceň - Pardubice hl.n.	010	Úprava železniční tratě. V rámci řešení nedostatečné kapacity úseku Choceň – Pardubice hl. n. bylo navrženo řešení pomocí modernizace paralelní trati Velký Osek – Choceň. Studie proveditelnosti tohoto úseku byla schválena., Výhledově také řešení pomocí nové VRT Praha – Brno.	Z053
ZUK003	Pardubice hl.n. - Kolín	010	Úprava železniční tratě. V rámci řešení nedostatečné kapacity úseku Pardubice hl.n. – Kolín bylo navrženo řešení pomocí modernizace paralelní trati Velký Osek – Choceň. Studie proveditelnosti tohoto úseku byla schválena., Výhledově také řešení pomocí nové VRT Praha – Brno.	Z053
ZUK004	Kolín - Poříčany	011	Nová trať / přístavba traťové koleje	Z055
ZUK005	Poříčany - Praha-Běchovice	011	Nová trať / přístavba traťové koleje	Z055
ZUK006	Praha-Běchovice - Praha-Libeň	011	Traťová spojka mimo žst. Praha-Malešice	Z098
ZUK008	Častolovice - Týniště n. O.	021	Zkapacitnění / přístavba koleje	Z064
ZUK009	Častolovice - Rychnov n. K.	022	Zkapacitnění / přístavba koleje	Z064
ZUK052	Chab. Mar. Lázně - Chodová Planá	170	Prověření možnosti vložení úseku pro letmé křižování v prostoru Chodové Plané	Z260
ZUK063	České Budějovice - odb. Rožnov	194	Zkapacitnění (dílní zdvoukolejnění nebo nová trať)	Z261
ZUK070	Žst. Kolín (směr Velim - Kutná Hora)	230	Nová spojka tratí 011-230	Z250
ZUK073	Odb. Balabenka	231	Zkapacitnění – přístavba koleje	Z254
ZUK095	Ostrava-Svinov - Opava východ	321	Zkapacitnění / přístavba koleje	Z256
ZUK103	Žst. Liberec	030,036,037 086,089	Rekonstrukce železničního uzlu	Z257

Tabulka 22.31 – Opatření řešící nedostatečnou kapacitu na železniční síti

22.2 Silniční infrastruktura

Nedostatky na stávající silniční síti byly podrobeny detailní analýze. Jejím výsledkem bylo přidělení jednotlivých opatření k patřičným nedostatkům na silniční síti.

Číslo silnice	Úsek	Opatření
D1	Mirošovice - Kývalka	S344 – S364
D1	Kývalka – Holubice	S219 – S223
D1	Říkovice – Lipník nad Bečvou	S202, S203
R1	Silniční okruh kolem Prahy – východní a severní část	S198, S199, S200, S201, 248
D8	Bílinka – Řehlovice	Zprovozněno v 12/2016
D11	Hradec Králové - Jaroměř	S183, S184
D11	Jaroměř – státní hranice ČR/Polsko	S185, S186
D49	Hulín – státní hranice ČR/SR	D49 Hulín – Fryšták –ve výstavbě prozatím v rozsahu dílčích stavebních objektů, S214, S215, S216, S217, S218
D52	Pohořelice – státní hranice ČR/Rakousko	S002, S003, S004

Tabulka 22.32 – Opatření řešící nedostatky na síti TEN-T Core Network

Číslo silnice	Úsek	Opatření
D3	Praha - Mezno	S187, S188, S189, S190, S191
D3	Tábor – Třebonín (úsek Tábor – Veselí nad Lužnicí ve výstavbě)	S192, S193, S194, S195, S196, S197
D3	Třebonín – státní hranice ČR/Rakousko	S134, S135, S136
D6	Nové Strašecí – Karlovy Vary (úsek Lubenec – Bošov v provozu, úsek Nové Strašecí – Krupá ve výstavbě)	S138, S139, S140, S141, S142, S143, 144, S145, S146, S148, S371
D6	Cheb – státní hranice ČR/SRN	-
D35	Ohrazenice (Turnov) – Hradec Králové	S478, S154, S287, S288, S289
D35	Opatovice – Mohelnice	S292, S293, S295, S296, S297, S298, S299, S343
D43	Brno – Staré Město (R35)	S165, S301, S321, S322
D48	Běloutín – Frýdek-Místek (úsek Rychaltice – Frýdek-Místek v provozu)	S155, S156, S157, S158
D55	Olomouc – Přerov	S204, S205
D55	Otrokovice – Břeclav	S062, S206, S207, S208, S209, S210, S211, S212, S213
I/68, I/11	Třanovice – státní hranice ČR/SR	S071, S072, S073

Tabulka 22.33 – Opatření řešící nedostatky na síti TEN-T Comprehensive Network

Číslo silnice	Úsek	Opatření
D4	Skalka – Mirovice	S129-S33, S137
D7	Slaný – Panenský Týnec, začátek obchvatu	S149, S150
D7	Panenský Týnec, konec obchvatu – MÚK Bitozeves	S151 – S153, S375
D7	MÚK s I/27 – Chomutov	v provozu

Tabulka 22.34 – Opatření řešící nedostatky na síti dálnic– doplňkové úseky k úsekům na síti TEN-T

22.2.1 Analýza časové dostupnosti

Pro ověření potřebnosti výše uvedených opatření byla na těchto tazích analyzována časová dostupnost současného spojení a ta následně porovnána s časovou dostupností po realizaci plánovaných opatření na těchto spojeních.

Analýza byla provedena za použití dopravního modelu vytvořeného v rámci projektu DSS2.

Zdroj	Cíl	Silnice zlepšující parametry spojení	Pásmo časové dostupnosti- stávající stav	Pásmo časové dostupnosti – výhledový stav
Praha	České Budějovice	D3, D4	1h 55min	1h 30min
Praha	Karlovy Vary	D6	1h 55min	1h 30min
Praha	Ostrava	D1, D35	4h	3h 30min
Praha	Chomutov	D7	1h 20min	1h 10min
Brno	Střelná, hranice ČR/SR	D49	1h 35min	1h 10min
Brno	Křižovatka se silnicí I/35 u Svitav	D43	1h 10min	1h
Brno	Mikulov, státní hranice ČR/Rakousko	D52	40min	35min
Ostrava	Mosty u Jablunkova - hranice ČR/SR	I/68, I/11	45min	35min
Olomouc	Český Těšín	D48	1h 10min	1h 10min
Olomouc	Liberec	D35	3h 20min	2h 20min
Olomouc	Břeclav	D55, D1	1h 20min	1h 10min
Hradec Králové	Královec, hranice ČR/Polsko	D11	56min	35min

Tabulka 22.35 – Časová dostupnost – přehled provedených analýz

22.2.2 Opatření řešící kapacitní nedostatky na síti

V průběhu prací byly identifikovány dva typy opatření:

- Přímou související opatření – Opatření realizované v bezprostřední blízkosti identifikovaného nedostatku (např. nahrazení stávající silnice I. třídy dálnicí)
- Nepřímou související opatření – Opatření realizované v jiné lokalitě, které dle výsledků z dopravního modelu pozitivně ovlivní identifikovaný nedostatek

Číslo	Číslo silnice	Potenciální kapacitní nedostatek/ Kapacitní nedostatek		Opatření		Časový horizont (dosahující maximálního stanoveného stupně ÚKD)	Časový horizont (překročení max. stupně ÚKD)
		Začátek úseku	Konec úseku	Přímou související	Nepřímou související		
1	D1	km 0	km 18	S232, S187, S189, S190, S476, S622	D35 (S292-S293, S295-S299, 343), D3 (S187-S191)	2014	2014
2	D1	km 18	km 182	S257, S344-S364, S307-S308	D35 (S292-S293, S295-S299, 343)	2014	po r. 2050
3	D1	km 182	km 210	S219-S223	D35 (S292-S293, S295-S299, 343)	2014	2020
4	D1	km 210	km 230	-	D35 (S292-S293, S295-S299, 343)	2014	2050
5	D5	km 0	km 28	-	-	2014	po r. 2050
6	D10	km 39	km 46	-	D35	2020	po r. 2050
7	D35	km 281	km 290	-	S202, S203	2035	po r. 2050
8	D1	křiž. s D5 km 0	křiž. s D1 km 10	-	S198-S199, S200-S201, S380, D3	2020	Po r. 2050

Tabulka 22.36 – Opatření řešící kapacitní nedostatky na síti dálnic

Číslo	Číslo silnice	Potenciální kapacitní nedostatek/ Kapacitní nedostatek		Opatření		Časový horizont (dosahující maximálního stanoveného stupně ÚKD)	Časový horizont (výrazné překročení max. stupně ÚKD)
		Začátek úseku	Konec úseku	Přímou související	Nepřímou související		
9	2	Uhřetěves	Mukařov	S625	Stavby kraje, dokončení Pražského okruhu	2014	2014
10	3	křiž. s D1	křiž. s D3 km 62	S250, S372, S012, S187-S191 /S251, S476, S583, S251	-	2014	2014
11	3	Veselí nad Lužnicí	České Budějovice	S192-S195, S262, S570	-	2020	2050
12	3	České Budějovice včetně průtahu	křiž. s II/155	S196-S197	-	2014	2020
13	3	křiž. s II/155	Dolní Dvořiště (st. hranice s Rakouskem)	S134-S136, S568-S569	-	2020	2050
14	4	R4 exit 41	Milín	S130-S131, S584	D3 (S187-S191, 192-197, 134-136)	2014	2020
15	4	Milín	Mirovice	S129, S132, S133-staví se, S137, S585	D3 (S187-S191, 192-197, 134-136)	2020	2020

16	4	křiž. s I/22	křiž. s I/39	S523	D3 (S187-S191, 192-197, 134-136)	2020	2020
17	6	D6 exit 32	křiž. s II/227	S138-S141, S586	-	2035	po r. 2050
18	7	D7 exit 18	Panenský Týnec	S149-S150	-	2014	2020
19	7	Toužetín	Bitozeves	S151-S153, S375	-	2014	2020
20	7	Křimov	státní hranice ČR/SRN	S091	-	2020	2020
21	8	I/13 („R63“) exit 1	Teplice křiž. s I/13	S037	D8 (805)	2014	2020
22	9	Jestřebí	Nový Bor	S040, S043, S513, S618	S521	2014	2035
23	9	křiž. s II/268	Jiřetín pod Jedlovou	S039, S286, S629	-	2014	2020
24	11	Hradec Králové	Doudleby nad Orlicí	S488, S487, S056	-	2020	2035
25	11	křiž. s I/59 Šenov	křiž. s II/475 Havířov	S397	-	2014	2020
26	11	Opava	Ostrava	S376, S426-S427, S444-S445	-	2014	po r. 2050
27	12	Praha	Úvaly (křiž. se sil. II/101)	S006	-	2020	po r. 2050
28	13	Ostrov	Kláštevec nad Ohří (křiž. s II/568)	S492, S516, S173	-	2020	po r. 2050

** Stanoveného stupně ÚKD je dosaženo pouze v uvedených letech.

Tabulka 22.37 – Opatření řešící kapacitní nedostatky na síti silnic (část 1)

Číslo	Číslo silnice	Potenciální kapacitní nedostatek/ Kapacitní nedostatek		Opatření		Časový horizont (dosahující maximálního stanoveného stupně ÚKD)	Časový horizont (výrazné překročení max. stupně ÚKD)
		Začátek úseku	Konec úseku	Přímo související	Nepřímo související		
29	13	Zelená	křiž. s I/7	S610	-	2020	po r. 2050
30	13	Bílina	Bílina	S035	-	2014	po r. 2050
31	15	křiž. s I/13 (Most)	křiž. s D8 km 48 (Lovosice)	-	D8 (805), D7 (S149-153, S375)	2020	po r. 2050
32	16	křiž. s I/35 (Úlibice)	křiž. s I/35 (Úlibice)	S478, S154	-	2035	2035
33	16	Nová Paka	křiž. s II/284 Nová Paka	S053	-	2035	2035
34	16	křiž. s I/7 (Slaný)	křiž. s II/240 (Velvary)	S005	-	2035	po r. 2050
35	16	křiž. s I/35 (Jičín)	Jičín, Robousy	S478	-	2014	2035
36	19	křiž. s I/29	křižovatka s II/603	S526, S576, S615, S617	-	2020	2035
37	20	křiž. s D5 km 76	křiž. s I/19	S268, S277	-	2014	2020
38	20	křiž. s I/19	křiž. s II/188	S268, S503 - S505	-	2020	po r. 2050
39	20	křiž. s I/29 (Písek)	křiž. s II/122	S527, S630	D3 (S187-S191, 192-197, 134-136)	2020	2020

40	20	křiž. s II/145	křiž. s II/105 (Č. Budějovice)	S259, S527	D3 (S187-S191, 192-197, 134- 136)	2020	2035
41	23	křiž. s D1 km 182	Náměšť nad Oslavou	S605, S406	-	2035	po r. 2050
42	26	křiž s D5 km 89	Horšovský Týn	S267, S273, S023, S501, S498, S589	-	2035	po r. 2050
43	27	konec 4pruhového uspořádání	Vysoká Libyně	S266	-	2020, 2035 **	po r. 2050
44	27	konec 4pruhového uspořádání	Švihov	S022, S276, S592	-	2014	2014
45	33	křiž. s I/35	Jaroměř	S183, S184	-	2014	2020
46	33	Jaroměř	státní hranice ČR/Polsko	S051, S054, S631	S185-S186	2014	2020
47	34	křiž. s D1 km 90	křiž. s I/19 Pelhřimov	S626	-	2014	2020
48	35	Hořice	Hradec Králové	S287, S289, S488, S608	-	2014	2035
49	35	Hradec Králové	Holice	S293	-	2020	po r. 2050
50	35	Holice	křiž. s II/366	S292, S295 - S298, S559, S598, S558, S597, S557	-	2014	2020

** Stanoveného stupně ÚKD je dosaženo pouze v uvedených letech.

Tabulka 22.38 – Opatření řešící kapacitní nedostatky na síti silnic (část 2)

Číslo	Číslo silnice	Potenciální kapacitní nedostatek/ Kapacitní nedostatek		Opatření		Časový horizont (dosahující maximálního stanoveného stupně ÚKD)	Časový horizont (výrazné překročení max. stupně ÚKD)
		Začátek úseku	Konec úseku	Přímo související	Nepřímo související		
51	35	křiž. s I/34	Mohelnice	S299, S343	-	2020	2020
52	35	Prostřední Bečva	státní hranice ČR/SR	-	D49 (S379, S214-S218)	2035	2050
53	36	Pardubice - průtah (křiž. se sil. I/37)	konec Pardubic/Sezemice	S044-S046, S481, S176, S096	-	2014	po r. 2050
54	37	křiž. s I/33 (Jaroměř)	křiž. s I/16 (Trutnov)	S184-S186, S599, S563	-	2020	po r. 2050
55	37	Březhrad	Opatovice nad Labem	zprovozněno	-	2020	po r. 2050
56	37	Pardubice	Nasavrky	S047-S048	-	2020	po r. 2050
57	38	Nymburk (křiž. s II/330)	křiž. s I/12 (Kolín)	S472, S477*	-	2020	2035
58	38	Kolín (křiž. s I/12)	Habry (křiž. s II/346)	S473, S011, S082, S587	-	2014	2020
59	38	Havlíčkův Brod (křiž. s I/34)	křiž. s D1 km 112	S049, S409	-	2020	2035
60	38	křiž. s II/523	státní hranice ČR/ Rakousko	S419-S420, S453-S455, S368, S064, S312, S451, S580, S633, S634	-	2020	2050
61	43	Lelekovice	křiž. s I/19	S165, S321-S322, S538, S539	-	2014	2020
62	44	Mohelnice	Zábřeh	S428-S429	-	2014	2035
63	46	Šternberk	Horní Loděnice	S438	-	2035	po r. 2050
64	49	Lípa	Vizovice	S379, S214-S216, S616	-	2035	po r. 2050
65	50	křiž. s D1 km 210	Kožušice	S063, S543, S458, S459, S628	-	2020	2035
66	53	křiž. s R52 km 26	křiž. s II/415	S627	-	2020	2020
67	55	Uherské Hradiště	Otrokovice	S062, S206, S207, S548	-	2035	po r. 2050
68	55	Říkovice	Olomouc	S202-S205, S325, S121, S555	-	2035	po r. 2050
69	61	křiž. s D7 km 7	křiž. s II/101 Kladno	S469, S635	-	2020	po r. 2050
70	57	Valašské Meziříčí	Jablůnka	S334, S061, S389	-	2020	2035
71	68	křiž. s D48 km 62	křiž. s I/11	S071	-	2035	po r. 2050
72	69	Vizovice (křiž. s I/49)	Jasenná	S620	-	2050	po r. 2050

** Stanoveného stupně ÚKD je dosaženo pouze v uvedených letech.

Tabulka 22.39 – Opatření řešící kapacitní nedostatky na síti silnic (část 3)

Číslo	Číslo silnice	Začátek úseku	Konec úseku	Opatření	
				Přímo související	Nepřímo související
1	9	křiž. s II/243 (Líbeznice)	křiž. s II/101 (Neratovice)	S621	-
2	37	křiž. s D11	křiž. s I/16 Trutnov	S622	-
3	35	Valašské Meziříčí	Lešná	S370	-

Tabulka 22.40 – Další kapacitní nedostatky na síti silnic vyvolané zprovozněnými opatřeními dle dopravního modelu a opatření řešící tyto kapacitní nedostatky

22.2.3 Opatření řešící nedostatky na průtazích silnic I. třídy

V rámci DSS2 byla provedena analýza průtahů na silnicích I. třídy, jakožto environmentálních, ale i dalších nedostatků.

Nedostatky byly analyzovány a následně charakterizovány z následujících hledisek:

- Typ silnice I. třídy
- Roční průměrná denní intenzita dopravy z celostátního sčítání dopravy 2010 (tato data jsou pro danou analýzu vhodnější než data z dopravního modelu)
- Počet obyvatel obce ležící na průtahu
- Zanesení řešení lokality v ZÚR
- Vedení průtahu vzhledem k obci (centrem/okrajovými částmi)

Plnohodnotné výsledky analýzy potřebnosti obchvatů jsou součástí příloh Knihy 6, zveřejněné na webu. Dle těchto výsledků bude postupováno v investorské přípravě. V rámci Knihy 10 jsou vybrané obchvaty zařazeny dle priorit do harmonogramu realizace.

22.3 Infrastruktura vodních cest

Na základě provedené analýzy nedostatků na síti vodních cest a jejich porovnání s databází opatření investora ŘVC lze konstatovat, že všechny identifikované nedostatky jsou pokryty investičními opatřeními. Zároveň naopak i každé investiční opatření pokrývá některý z identifikovaných nedostatků.

Číslo opatření	Název opatření	Odstranění nedostatku					Tok
		Kompletnost sítě	Kapacita	Parametry	Přístavní infrastruktura	Plynulost a bezpečnost	
V001	Plavební stupeň Děčín			X			Labe
V002	Stupeň Přelouč II	X					Labe
V003	Modernizace plavební komory Srnojedy	x				X	Labe
V004	VD Velký Osek, modernizace plavební komory					X	Labe
V005	Modernizace plavební komory Brandýs nad Labem					X	Labe
V006	Silniční most přes Labe mezi Valy a Mělicemi			X			Labe
V007	Stabilizace plavební dráhy v přístavu Chvaletice			X			Labe
V008	Veřejný přístav Pardubice				X		Labe
V009	Nové obchodní přístavy na Labi (Nymburk apod.)				X		Labe
V010	Úprava plavebního značení el. vedení na Labi, modernizace plavebního značení na plavebních komorách					X	Labe
V013	Přístaviště dolní Labe 2. vlna (Roudnice nad Labem, Děčín - Smetanovo nábřeží)				X		Labe
V015	Přístaviště Malé Žernoseky				X		Labe
V017	Přístaviště Mělník				X		Labe
V018	Úvaziště osobní vodní dopravy na dolním Labi (6 lokalit)				X		Labe
V020	Rekreační přístav Nymburk - stání pro sportovní plavidla a OLD				X		Labe
V021	Veřejný přístav Lázně Toušeň				X		Labe
V022	Přístaviště dolní Labe 3. vlna (5 lokalit)				X		Labe
V023	Přístaviště dolní Labe 4. vlna (7 lokalit)				X		Labe
V024	Přístaviště na Středním Labi (Neratovice, Brandýs, Čelákovice, Lysá, Poděbrady, Velký Osek + 4 další)				X		Labe
V025	Rekreační přístav Kolín				X		Labe
V027	Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice					X	Labe
V028	Čekací stání pro malá plavidla na Labi				X		Labe
V029	Přístaviště Ústí nad Labem - Vaňov				X		Labe
V030	Rekreační přístav Pardubice				X		Labe
V031	Síť servisních center na Labi				X		Labe
V032	Sjezdy do vody na Labi				X		Labe

Tabulka 22.41 – Opatření řešící kapacitní nedostatky na síti vodních cest (část 1)

	Název opatření	Odstranění nedostatku	Tok
--	----------------	-----------------------	-----

Číslo opatření		Kompletnost sítě	Kapacita	Parametry	Přístavní infrastruktura	Plynulost a bezpečnost	
V034	Ochranná stání plavidel na LVC					x	Labe
V035	Plavební komora Praha - Staré Město		X				Vltava
V036	Úprava ohlaví PK Hořín			X			Vltava
V037	Úprava plavebního značení na mostech, osazení radarových odražečů a vyznačení el. vedení na Vltavě					X	Vltava
V038	Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě			X			Vltava
V039	Zabezpečení podjezdů výšek na Vltavské vodní cestě			X			Vltava
V040	Úprava plavebních úžin Zbraslav, Štěchovice			X			Vltava
V041	Stání na vltavské vodní cestě					X	Vltava
V044	Lodní zdvihadlo Orlík	X					Vltava
V045	Lodní zdvihadlo Slapy	X					Vltava
V046	Prodloužení plavební komory Kamýk n.V.			X			Vltava
V047	Modernizace rejd PK Štvanice					x	Vltava
V048	Úprava rejd PK Praha - Modřany			X			Vltava
V049	Modernizace rejd PK Kořensko			X			Vltava
V050	Dokončení VVC v úseku VD Hněvkovice - Týn nad Vltavou	X					Vltava
V052	Přístav Hluboká n.V.				x		Vltava
V053	Ochranná stání plavidel na VVC				X	X	Vltava
V054	Rekreační přístav Husinec u Řeže				X		Vltava
V055	Rekreační přístav Kralupy nad Vltavou				X		Vltava
V056	Přístaviště Praha 1. vlna (6 lokalit)				X		Vltava
V057	Přístaviště Praha - Hodkovičky				X		Vltava
V058	Přístaviště v úseku Praha - Slapy 2. vlna (3 lokality)				X		Vltava
V059	Rekreační přístav Štěchovice				X		Vltava
V060	Přístaviště Purkarec				X		Vltava
V061	Přístaviště v úseku Mělník - Praha 1. vlna (3 lokality)				X		Vltava
V062	Přístaviště Davle				X		Vltava
V063	Přístaviště nádrže Slapy, Orlík - 1. vlna (Rabyně, Solenice, Zvíkovské Podhradí)				X		Vltava
V064	Čekací stání pro malá plavidla na dolní Vltavě				X		Vltava
V065	Síť servisních center na Vltavě (7 lokalit)				X		Vltava
V067	Sjezdy do vody na Vltavě				X		Vltava
V068	modernizace / výstavba druhých plavebních komor na Dolní Vltavě (Miřejovice, Dolánky, Roztoky)			X		x	Vltava

Tabulka 22.42 – Opatření řešící kapacitní nedostatky na síti vodních cest (část 2)

Číslo opatření	Název opatření	Odstranění nedostatku					Tok
		Kompletnost sítě	Kapacita	Parametry	Přístavní infrastruktura	Plynulost a bezpečnost	
V070	Splavnění Berounky v Radotíně (do Černošic)	X					Berounka
V071	Prodloužení splavnosti VC Otrokovice - Rohatec - PK Rohatec	X					BK
V072	PK Bělov	X					BK
V073	Plavební komora Hodonín	X					BK
V074	Rekreační přístav Petrov				X		BK
V075	Rekreační přístav Napajedla - Pahrbek				X		BK
V076	Přístaviště Baťův kanál - doplnění základní sítě (3 lokality) a servisní centra				X		BK
V077	Modernizace rejd plavebních komor					X	BK
V078	Přístaviště střední Labe 2. vlna (3 lokality)				X		Labe
V079	Přístaviště Poděbrady - zámek				X		Labe
V080	Přístav Nymburk - Drahelice				X		Labe
V081	Přístaviště střední Labe 3. vlna (6 lokalit)				X		Labe
V082	Přístaviště střední Labe - úsek Přelouč - Pardubice (4 lokality)				X		Labe
V083	Přístav Praha - Bráník - Ledárna				X		Vltava
V084	Přístaviště Praha 2. vlna (3 lokality)				X		Vltava
V085	Přístaviště Praha - Holar				X		Vltava
V086	Přístaviště Praha - Národní divadlo				X		Vltava
V087	Přístaviště Praha 3. vlna (3 lokality)				X		Vltava
V088	Přístav Praha - Libeň				X		Vltava
V089	Přístaviště v úseku Mělník - Praha 2. vlna (5 lokalit)				X		Vltava
V090	Přístaviště Ždán - Modrá loděnice				X		Vltava
V091	Přístaviště nádrže Slapy, Orlík - 2. vlna (2 lokality)				X		Vltava
V092	Přístaviště Orlík - zámek				X		Vltava
V093	Přístaviště nádrže Slapy, Orlík - 3. vlna (5 lokalit)				X		Vltava
V094	Přístaviště Vltava Týn n.V. - České Budějovice - 2. vlna (2 lokality)				X		Vltava
V095	Rekreační přístav Veselí nad Moravou				X		BK
V096	Rekreační přístav Kroměříž - letiště				X		BK
V097	Rekreační přístav Staré město, Uherské Hradiště				X		BK
V098	Rekreační přístav Babice				X		BK
V099	Rekreační přístav Hodonín				X		BK
V100	Rozšíření systému RIS v rámci projektu IRIS Europe III			x		x	síť
V101	Rozšíření infrastruktury pro radiofonní provoz na LVVC					x	síť

Tabulka 22.43 – Opatření řešící kapacitní nedostatky na síti vodních cest (část 3)

22.4 Letecká infrastruktura

Jak již bylo uvedeno, letecká doprava je v odlišné pozici než ostatní dopravní módy sledované v rámci DSS2. Problém je, že ministerstvo dopravy (potažmo stát) nemá prakticky žádný nástroj pro regulaci rozvoje jednotlivých letišť (s výjimkou plnění

technických podmínek), neboť tyto jsou plně v kompetenci jejich vlastníků a řídí se vlastními záměry a strategickými plány. Na druhou stranu se stát (potažmo SFDI) na provozu a rozvoji letišť nepodílí finančně (dle aktuálního znění zákona o SFDI je možné žádost o spolufinancování pouze pro úhradu nákladů souvisejících s vybavením letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy).

Ministerstvo dopravy v návaznosti na Dopravní politiku ČR interně zpracovalo samostatnou „Koncepti letecké dopravy“. Opatření vztahují se k letecké dopravě proto nejsou v rámci Aktualizace 2017 detailněji řešena, stejně tak, jako nebyla detailně řešena v rámci přípravy DSS2 před jejich prvním schválením.

V rámci DSS jsou proto uvažována pouze dvě opatření zaměřené na rozvoj letecké infrastruktury mající celostátní význam. Pozornost naopak není věnována letištím ve vlastnictví jiných subjektů (zejména krajů), neboť jejich význam hodnotí výše uvedený dokument.

V rámci identifikace sledovaných opatření pro infrastrukturu letecké dopravy byly z pohledu celostátního významu zaznamenány dvě opatření:

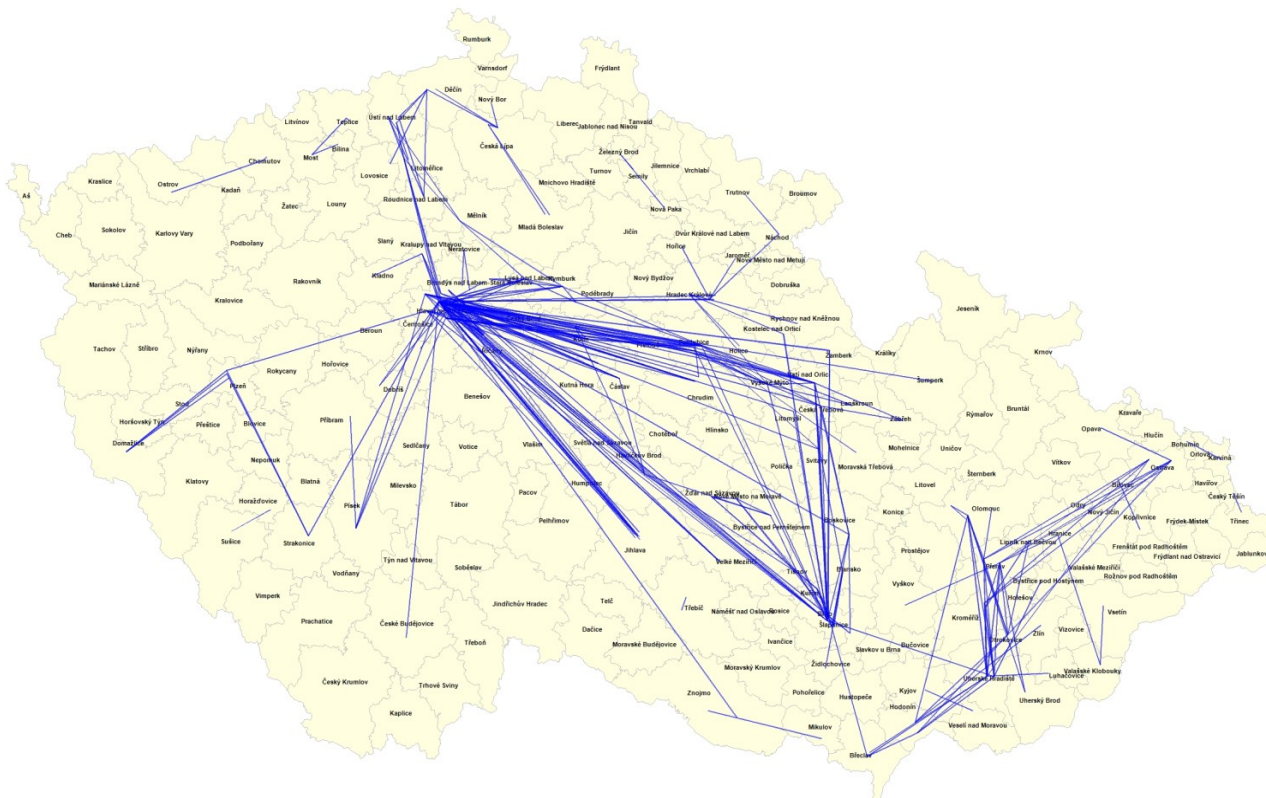
- Paralelní dráha RWY 06R/24L, letiště Praha/ Ruzyně
- Pořízení nového systému pro poskytování letových provozních služeb „Replacement of the Main System“ – ŘLP ČR, s.p.

22.5 Analýza potenciálu veřejné dopravy

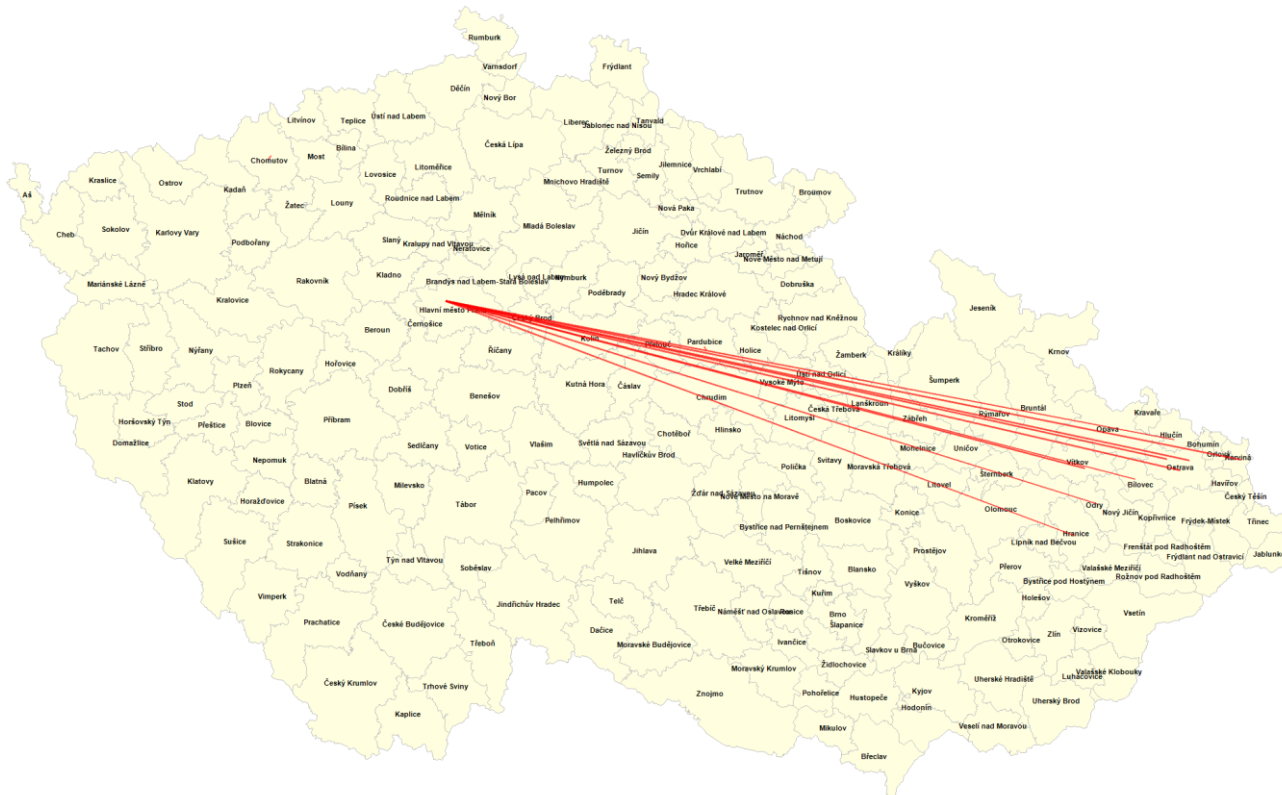
V rámci identifikace opatření řešících nedostatky byla provedena rovněž analýza potenciálu zvýšení poptávky po veřejné dopravě. K té byl využit multimodální dopravní model vytvořený v rámci DSS2 v rámci kterého bylo zjišťováno, jak velká část přepravní poptávky v současné době uspokojované individuální automobilovou dopravou potencionálně přejde na dopravu hromadnou. Do důsledků je pak zde nastíněný přístup aplikován v Knize 8 zabývající se hodnocením jednotlivých opatření.

V následujícím obrázku (Obrázek 22.15) jsou patrné ty relace, kdy po zvýšení počtu spojů, zkrácení cestovní doby, zkrácení čekání na spoj či odstranění přestupů případně kombinaci těchto faktorů mohlo dojít k vyššímu převedení dopravní zátěže z IAD. Na kartogramu jsou patrné relace s poměrně kvalitní obsluhou VD (např. Praha – Pardubice), naopak chybí ty relace kde je z pohledu dopravního modelu již obsluha tak kvalitní, že využívání IAD je již v současnosti velmi nízké (např. Praha – Ostrava).

V dalším obrázku (Obrázek 22.16) jsou uvedeny ty relace, kde je již v současnosti vyšší kvalita veřejné dopravy a tento mód je tedy více využíván než IAD pro uvedené relace. Je zde tedy vyjádřena i určitá potenciální hrozba pro veřejnou dopravu při změnách kvality dopravní sítě. Jedná se zejména o relace mezi Prahou a severní Moravou. Rozvoj tzv. „open access“, kdy na hlavní trati mezi Prahou a Moravou soutěží o přízeň zákazníků dlouhodoběji tři dopravci však toto riziko výrazně snižuje, neboť nabízené ceny a služby dávají v těchto relacích veřejné dopravě jednoznačné výhody.



Obrázek 22.15 – Relace VD s obdobnou kvalitou s IAD (šance na převedení dopravy z IAD)



Obrázek 22.16 – Relace VD s vyšší kvalitou než IAD (hrozba převedení dopravy na IAD)

23 Varianty opatření

Cílem Dopravních sektorových strategií není a do budoucna ani nemůže být navrhovat variantní opatření z územního hlediska, ale identifikovat taková místa, kde je s variantami uvažováno nebo kde nelze vyloučit zásadní změnu infrastrukturního opatření před jeho realizací a upozornit na související rizika.

Samotný harmonogram realizace opatření uvedený v závěrečné Knize 10 již pracuje pouze s jednou variantou opatření pro řešení indikované potřeby. Konečný výběr varianty k realizaci bude v případě nestabilizovaného řešení předmětem samostatného procesu každého z projektů, a to v rámci řešení Studie proveditelnosti, procesů územního plánování, procesu EIA a územního řízení. Dopravní sektorové strategie primárně dávají doporučení (indikují potřebu) řešení daného přepravního vztahu, avšak nedávají závazné stanovisko pro výběr varianty vedení v území, neboť jejich hlavním posláním není vyřešit varianty všech projektů, ale posoudit význam projektů jako základní vstup pro jejich prioritizaci. Problematika posuzování variant nebyla předmětem Aktualizace 2017, neboť tyto varianty jsou primárně prověřovány v navazujících studiích proveditelnosti.

23.1 Železniční infrastruktura

Obecně pro železniční infrastrukturu platí, že důvody k variantnímu řešení jednotlivých opatření nebo clusterů (souborů staveb) mohou být:

- Externího charakteru (mimo resort dopravy – změna řešení na základě stanoviska orgánů státní správy a samosprávy, dále nevládních, neziskových či ekologických organizací, dotčených obcí a krajů, občanských sdružení apod.)
- Interního charakteru (v rámci resortu dopravy – nejasná podoba nebo rozsah navrhovaných opatření v rámci jejich přípravy, ekonomická neefektivita navrhovaných opatření, nesplnění podmínek pro financování stavby apod.)

23.2 Silniční infrastruktura

K identifikaci variant opatření bylo přistupováno v následujících případech:

1. Malé využití plánovaných opatření, například připravovaných dálnic, ve výhledových časových horizontech. Tato opatření byla v mezidobí od schválení DSS2 ve většině případů variantně analyzována v nižší návrhové kategorii, viz dále.
2. Velká finanční náročnost a nízká ekonomická efektivita plánovaných opatření
3. Opatření v rozporu se stanovisky nevládních, neziskových či ekologických organizací a dotčených obcí
4. Další identifikovaná variantní opatření

23.3 Infrastruktura vodních cest

Ve vztahu k infrastruktuře vodních cest nebylo v rámci identifikace opatření možno identifikovat přímé alternativní varianty jednotlivých opatření na této strategické úrovni. Všechna opatření jsou sledována v tocích současných řek.

Je samozřejmě možné identifikovat alternativní řešení splavnosti některých částí vodních toků. Především v oblasti Dolního Labe (úsek Střekov – státní hranice ČR/SRN) nelze předvídat jaké stanovisko bude vydáno ve vztahu k probíhajícím u procesu posuzování konkrétního záměru „Plavební stupeň Děčín“ v rámci procesu EIA.

Dopravní sektorové strategie v rámci zpracovávané Aktualizace 2017 konkrétní formu opatření stále nepředjímají. Problematika je řešena paralelně ve zpracovávané a procesem SEA posuzované Koncepci vodní dopravy. Bude realizováno opatření v takové podobě, ve které získá potřebná souhlasná stanoviska, přičemž zároveň se musí jednat o opatření ekonomicky efektivní a zajišťující minimálně stanovené parametry vodní cesty tak, jak budou definovány v paralelně projednávané Koncepci vodní dopravy.

Alternativa nezlepšování parametrů dopravně významných vodních cest není pro Ministerstvo dopravy akceptovatelná.

24 Identifikace opatření zaměřených na regionální rozvoj

Napojení krajů na dopravní infrastrukturu

V rámci DSS2 byla analyzována rovněž opatření zaměřená na rozvoj jednotlivých regionů. Přístup k tomuto tématu je založen na skutečnosti, že ekonomická výkonnost a rozvoj regionů je přímo úměrný ke kvalitě dopravního spojení s ostatními oblastmi ČR i zahraničím.

Současný stav napojení krajů na dopravní infrastrukturu a identifikace slabých regionů					
Kraj	železniční infrastruktura	silniční infrastruktura	letecká infrastruktura	Slabé regiony	Podíl počtu obyvatel ¹⁾
Středočeský kraj	Ano	Ano	Ano	Ne	-
Praha	Ano	Ano	Ano	Ne	-
Plzeňský kraj	Ano	Ano	Ano	Ano	3,0%
Jihočeský kraj	Částečně	Ne	Ne	Ne	-
Karlovarský kraj	Částečně	Ne	Ano	Ano	41,2%
Ústecký kraj	Ano	Částečně	Ne	Ano	87,9%
Liberecký kraj	Ne	Ano	Ne	Ano	16,9%
Královehradecký kraj	Částečně	Ano	Ano	Ano	3,1%
Pardubický kraj	Ano	Ano	Ano	Ano	16,9%
Kraj Vysočina	Částečně	Ano	Ano	Ano	23,9%
Jihomoravský kraj	Ano	Ano	Ano	Ne	-
Olomoucký kraj	Ano	Ano	Ano	Ano	51,1%
Zlínský kraj	Částečně	Ano	Ano	Ano	15,6%
Moravskoslezský kraj	Ano	Ano	Ano	Ano	64,1%

1) Podíl počtu obyvatelstva ve slabých regionech a celkového počtu obyvatel kraje vypočtený dle postupu popsaného podrobněji v příslušné knize DSS2.

Tabulka 24.44 – Dostupnost krajů z pohledu napojení na dopravní infrastrukturu

Kraj	železniční infrastruktura	silniční infrastruktura	letecká infrastruktura	vodní infrastruktura
Středočeský kraj				
Praha				
Plzeňský kraj				
Jihočeský kraj	CZ005P	CS005P, CS006P	Jihočeské letiště České Budějovice, CS005P, CS006P	
Karlovarský kraj	CZ030N, CZ040N	CS016P, CS017P		
Ústecký kraj		D8 0805 Bílinka - Řehlovice	CS012P, D8 0805 Bílinka - Řehlovice	
Liberecký kraj	CZ035N, CZ123N		CS012P	
Královehradecký kraj	CZ010P, CZ019P, CZ039N, CZ055N			
Pardubický kraj				
Kraj Vysočina	CZ032N			
Jihomoravský kraj				
Olomoucký kraj				
Zlínský kraj	CZ009P, CZ011P, CZ087P			
Moravskoslezský kraj				

Tabulka 24.45 – Dostupnost krajů z pohledu napojení na dopravní infrastrukturu opatření zajišťující zlepšení dostupnosti

25 Identifikace opatření pro regionální dopravu

Železniční doprava, pokud je v regionu dostatečně kvalitní, je vnímána jako páteř pro regionální dopravní systémy. Tím vznikají přestupní místa – terminály veřejné dopravy, umožňující přestup zpravidla mezi železniční a autobusovou (popř. jinou městskou) dopravou a zároveň mezi veřejnou a individuální dopravou (parkoviště především typu P+R).

Na základě jednání se zástupci Krajských úřadů (včetně Magistrátu hl.m. Prahy) byla vytipována nevyhovující místa z hlediska optimálního plnění přestupních vazeb, která by měla být postupně budována. V tabulce Tabulka 25.46 jsou přeškrtnutým fontem písma označeny lokality, které se v mezidobí od schválení DSS2 do doby přípravy Aktualizace 2017 podařilo vyřešit výstavbou zásadního opatření.

Kraj	Lokalita / deficity
Hl.m. Praha	Neexistence železničních zastávek Podbaba , Rajska Zahrada, Kačerov , Malešice (Depo Hostivař metro), Zahradní město, Eden, Výtoň, propojení Masarykova a hlavního nádraží, výhledové propojení žst. Praha-Vršovice s metrem D stanice Nám. bří Synků (Otakarova), propojení železniční a letecké dopravy na Letišti Václava Havla Praha
Středočeský kraj	Železniční stanice na konci ramen pražských příměstských železničních linek, Mladá Boleslav
Jihočeský kraj	Potřebná úprava infrastruktury spojená zejména s přemístěním autobusových zastávek: Zliv, Číčenice (trať 190), Černá v Pošumaví (194), Kaplice nádraží (196), Volary (197), Borovany (199), Milevsko (201), Ševětín (220), Třeboň (226), Slavonice (227), přestupní vazby v terminálu České Budějovice, rozvoj terminálu Jindřichův Hradec
Plzeňský kraj	Přestupní uzly Plzeň (nový autobusový terminál), Klatovy, Kařez, Bezručovice, Žihle, Plasy, Nezvěstice, Stod, Domažlice
Karlovarský kraj	Karlovy Vary dolní nádraží, Aš, Chodov
Ústecký kraj	Benešov nad Ploučnicí, Česká Kamenice, Ústí nad Labem, Chomutov, Klášterec nad Ohří, Štětí, Roudnice nad Labem, Podbořany,
Liberecký kraj	Liberec, Jablonec nad Nisou, Česká Lípa, Semily, Železný Brod , Nový Bor
Královéhradecký kraj	Provizorní podmínky v přestupních uzlech Dvůr Králové nad Labem, Opočno, Hostinné, neexistující terminál v Novém Bydžově
Pardubický kraj	Nekonkurenceschopná jízdní doba Chrudim – Pardubice po železnici, omezená možnost elektrizace z důvodů blízkosti letiště (návrh řešení obsažen ve zpracované studii proveditelnosti)
Kraj Vysočina	Chybějící terminály Jihlava město, Třebíč, rozvoj terminálu Žďár nad Sázavou, Nové město na Moravě, Světlá nad Sázavou, chybějící bezbariérový přístup na nástupiště žst. Havlíčkův Brod
Jihomoravský kraj	Nevyhovující stav přestupních uzlů Břeclav , Letovice, Skalice nad Svit., Podivín, Vranovice, Vyškov, chybějící přestupní uzly Brno-St.Lískovec, Brno-Černovice, nedostatek P&R prakticky ve všech uzlech
Olomoucký kraj	Olomouc – velká vzdálenost mezi autobusovým a vlakovým nádražím (vazba na MHD dobrá)
Zlínský kraj	Zlín střed
Moravskoslezský kraj	Přestupní terminál Ostrava-Svinov

Tabulka 25.46 – Nejdůležitější nevyhovující místa z hlediska přestupních vazeb železnice – ostatní doprava

26 Identifikace opatření pro rozvoj veřejné logistiky

Vzhledem k neuspokojivému stavu v oblasti nákladní přepravy a její rozložení mezi jednotlivé dopravní módy a přetížení sítě silnic a dálnic nákladní dopravou je hledán způsob, jakým lze docílit převedení větší části dopravních výkonů na ekologičtější způsoby přepravy. Vláda ČR na svém zasedání dne 21. prosince 2009 přijala usnesení o Strategii podpory logistiky z veřejných zdrojů. Tato strategie předpokládala podporu z veřejných prostředků zaměřenou na vznik sítě veřejných logistických center. V následujícím krizovém období ale v důsledku úsporných opatření nebylo možné připravit příslušný program. Následný vývoj byl ve znamení dalšího rozvoje výstavby logistických a skladových hal napojených jen na silniční síť, což vedlo k dalšímu odlivu přeprav ze železniční dopravy. Paralelně s Aktualizací 2017 se dokončil nový dokument, *Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030*, který se zabývá celým sektorem nákladní dopravy. Tato koncepce již není zaměřena na výstavbu veřejných logistických center (VLC), ale na podporu zejména kontinentální kombinované dopravy, neboť to je jediná možnost, jak napojit existující síť logistických hal, dnes napojených výhradně na silniční síť, také na síť železniční a kde to bude účelné pak i vodní dopravu.

Provozování nákladní dopravy podle principu komodality je jedním z hlavních cílů evropské i české dopravní politiky. Zpracovaná Koncepce nákladní dopravy navazuje na evropské cíle. Síť terminálů / překladišť pro kontinentální kombinovanou dopravu založená na regionálním principu bude mít dopad na rozvoj regionů a pomůže řešit zásadní problémy v oblasti dopravy.

26.1 Priority v oblasti rozvoje veřejné logistiky

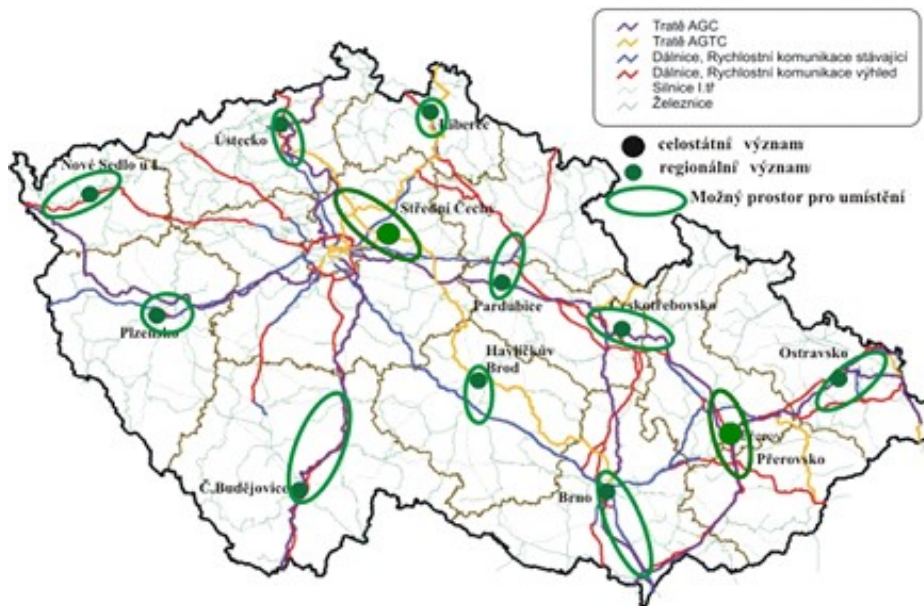
Budoucí potenciál železniční a částečně i vodní nákladní dopravy je v ČR nutné hledat zejména v kontinentální kombinované dopravě, proto je nutné se zaměřit mimo dalších opatření na dopravní infrastrukturu rovněž na podporu investic do veřejně přístupných terminálů / překladišť, které by optimálně měly tvořit ucelenou síť.

Na základě analýzy ekonomických aktivit v regionech jsou v rámci Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030 identifikovány regiony s největším potenciálem pro umístění terminálů / překladišť pro kontinentální kombinovanou dopravu. Tyto identifikované regiony jsou v souladu s definicí sítě bimodálních a trimodálních terminálů uvedených v nařízení č. 1315/2013/EU. Regiony jsou identifikovány na základě analýzy ekonomických činností na území ČR s ohledem na hlavní tahy dopravní infrastruktury. Jde tedy o stanovení oblastí s největším potenciálem pro existenci terminálu kombinované dopravy pro kontinentální přepravy, přičemž tuto funkci mohou plnit zejména terminály stávající za předpokladu zajištění jejich neutrality. Lze předpokládat, že zájemci o Program podpory modernizace a výstavby překladišť kombinované dopravy budou investovat zejména do těchto lokalit.

Rozhodnutí o konkrétních plochách terminálů v předpokládaných regionech musí být učiněno na základě podnikatelských záměrů. Předpokládá se, že ve většině případů půjde o využití existujících zařízení, v opačném případě je žádoucí, aby pro

nové terminály / překladiště byly přednostně využívány brownfieldy s cílem minimalizace vlivů jejich budování na přírodní prostředí.

V případě kombinované dopravy do námořních přístavů v ČR existuje funkční síť terminálů / překladišť, která se přizpůsobuje konkrétním požadavkům strategických průmyslových investic. S podporou investic z veřejných prostředků se v případě této sítě neuvažuje.



Obrázek 26.17 – Koncepte nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030 (Zdroj: MD ČR)
Identifikované regiony – maximální varianta (Zdroj: MD ČR)

V rámci podpory je nutné dále přesně definovat podmínky, které musí splňovat kontejnerový terminál nebo logistické centrum k tomu, aby splňovalo požadavky na neutralitu (veřejný přístup). Jedná se o okruh minimálně následujících aspektů:

- veřejný přístup na straně dopravců i koncových zákazníků,
- garantované a předem známé ceny a podmínky logistických služeb,
- využití alespoň dvou dopravních módů v logistickém procesu,
- poskytování vybraných návazných služeb při překládce a manipulaci se zbožím.

26.2 Identifikace konkrétních opatření

V rámci prací byla provedena analýza problematiky územního umístění terminálů / překladišť kombinované dopravy. Její výsledky včetně identifikace konkrétních možných opatření ukazují následující tabulky. Problematice vymezení veřejných terminálů a přístavů s vazbou na logistická centra se věnuje též článek 130 PÚR. V tomto kontextu je však třeba opakovaně zdůraznit, že z pozice státu lze tyto lokality pouze identifikovat jako vhodné na základě provedených analýz. Samotné

rozhodnutí o realizaci investice, s případnou finanční podporou státu, je na soukromém sektoru.

Kraj	Pohled kraje / ZÚR	Celostátní koncepce
Praha	Není dořešena koncepce nákladní dopravy, důraz je ale kladen na Citylogistiku. Pro umístění terminálu jsou uvažovány lokality Malešice a Smíchov, Radotín, alternativně Libeň a Krč. Do hlavní sítě TEN-T jsou zařazeny přístavy Holešovice (trimodální) a kontejnerový terminál Uhřetěves.	Terminál pro Prahu dle nařízení 1315/2013/EU – Praha-Holešovice a Praha-Uhřetěves. Rovněž se předpokládá dosah terminálu a logistického centra celostátního významu v oblasti Střední Čechy (Kolín – Mělník), v současnosti funkci plní přístav Mělník. Možnosti zajišťování dopravních funkcí v rámci přístavu Holešovice jsou v současné době s ohledem na probíhající transformaci území velmi omezené, v lokalitě hlavního města je však žádoucí usilovat o nahrazení této lokality jinou vhodnou a o realizaci záměru v této lokalitě.

Středočeský kraj	Problematika není přímo řešena.	Předpoklad dosahu terminálu a logistického centra celostátního významu v oblasti Střední Čechy (Kolín – Mělník) v současnosti funkci plní přístav Mělník, Nymburk bude plnit funkci terminálu pro automobilový průmysl.
Plzeňský kraj	Problematika není přímo řešena.	Předpoklad terminálu KD v oblasti Plzně (terminál Nýřany, případně v návaznosti na letiště Líně).
Jihočeský kraj	V ZÚR obsaženo a krajem podporováno VLC Nemanice.	Předpoklad VLC regionálního významu v oblasti České Budějovice (České Budějovice – Tábor).
Karlovarský kraj	Problematika není přímo řešena.	Předpoklad terminálu regionálního významu v rámci 5. fáze v oblasti Nové Sedlo u Lokte (Cheb – Karlovy Vary).
Ústecký kraj	Problematika není přímo řešena. Rozvoj se předpokládá v oblasti stávajícího terminálu v Lovosicích, připravují se investice v Ústí n/L.	Předpoklad VLC regionálního významu v oblasti Ústecko (Ústí n.L. - Lovosice).
Liberecký kraj	Problematika není přímo řešena.	Předpoklad terminálu v rámci 5. fáze regionálního významu v oblasti Turnov - Liberec. Preferována je lokalita Přepeře u Turnova.
Královehradecký kraj	Problematika není přímo řešena.	Předpoklad dosahu terminálu regionálního významu v oblasti Pardubic (Pardubice – Hradec Králové). Aktivita souvisí s prodloužením splavnosti Labe do Pardubic (trimodální přístav Pardubice je definován v hlavní síti TEN-T).
Pardubický kraj	V ZÚR obsažen přístav Pardubice včetně napojení vlečky.	Předpoklad dosahu terminálu regionálního významu v oblasti Pardubic (Pardubice – Hradec Králové). Aktivita souvisí s prodloužením splavnosti Labe do Pardubic (trimodální přístav Pardubice je definován v hlavní síti TEN-T). Předpoklad VLC regionálního významu v oblasti Pardubic (Pardubice – Hradec Králové). Dále v nedávné době vznikl terminál kombinované dopravy v České Třebové (oblast Českořebovsko).
Kraj Vysočina	Problematika není přímo řešena.	Předpoklad terminálu regionálního významu v rámci 5. fáze v oblasti Havlíčkova Brodu (Havlíčkův Brod – Jihlava).
Jihomoravský kraj	V ZÚR obsažena plocha pro veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno a plocha pro veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Břeclav.	Předpoklad terminálu celostátního významu v oblasti Brna a terminálu regionálního významu v oblasti Břeclavi.
Olomoucký kraj	V ZÚR obsažen terminál Přerov.	Předpoklad VLC celostátního významu v oblasti okolí Přerova (Olomouc – Otrokovice).
Zlínský kraj	V ZÚR vtipována místa pro překladiště a logistická centra: Hulín, Otrokovice, Valašské Meziříčí, Staré Město u U.H.	Předpoklad dosahu VLC celostátního významu v oblasti okolí Přerova (Olomouc – Otrokovice).
Moravskoslezský kraj	V ZÚR obsažen terminál Bohumín-Vrbice.	Předpoklad terminálu regionálního významu v oblasti Ostravsko (Mošnov – Bohumín), v síti TEN-T je zařazen terminál Paskov, připravuje se investice v rámci strategické průmyslové zóny Mošnov.

Tabulka 26.47 – Koncepte v oblasti veřejné logistiky

Opatření	Název	Kraj	Typ
J045	Terminál Střední Čechy	SCK	Terminál KD a logistické centrum – celostátní
J046	Terminál Střední Morava (Olomoucko / Přerovsko)	OCK	Terminál KD a logistické centrum – celostátní
J047	Terminál Brněnsko	JMK	Terminál KD
J048	Terminál Ostravsko	MSK	Terminál KD – regionální
J049	Terminál Plzeňsko	PLK	Terminál KD – regionální
J050	Terminál oblast Pardubice / Hradec Králové	PCK	Terminál KD – regionální

J051	Terminál Českobudějovicko	JCK	Terminál KD – regionální
J052	Terminál Ústecký kraj (Ústí nad Labem / Lovosice)	ULK	Terminál KD – regionální
J053	Terminál Vysočina	VYS	Terminál KD – regionální
J054	Terminál Liberecko	LBK	Terminál KD – regionální
J055	Terminál Karlovarsko	KVK	Terminál KD – regionální

Tabulka 26.48 – Identifikace opatření v oblasti terminálů kontinentální kombinované dopravy

27 Rozvoj v oblasti ITS

27.1 Priority a potřeby v oblasti rozvoje ITS v silniční dopravě

Priority rozvoje ITS v silniční dopravě jsou dány sloučením evropských legislativních požadavků a vlastních potřeb České republiky. Tyto dva aspekty formují níže uvedené rámce klíčových opatření, která byla v mezidobí od schválení DSS2 rozpracována v „**Akčním plánu rozvoje inteligentních dopravních systémů v ČR**“. Na tento plán, schválený usnesením vlády č. 268 z 15. dubna 2015 následně navázalo zpracování a schválení dokumentu „Implementační plán ITS“ (usnesení vlády č. 538 z 15. června 2016. Tento implementační plán obsahuje konkrétní opatření, která jsou nyní postupně připravována k realizaci. Zásadní potřebou ČR je zejména kontinuální zajištění funkčnosti mýtného systému, včetně zavedení Evropské služby elektronického mýtného (EETS). Smlouva s generálním dodavatelem mýtného systému, s původním termínem ukončení 31. prosince 2016, byla na podzim 2016 dodatkována a prodloužena v JŘBU nejdéle do 31. prosince 2019, včetně zavedení EETS. Další fungování mýtného systému, založeného na standardním zadávacím řízení, je tak třeba zajistit nejpozději od 1. ledna 2020. Dále se v silniční dopravě jedná o realizaci tzv. prioritních akcí definovaných Směrnicí 40/2010/EU. Pro rozvoj ITS v rámci balíčku B jsou za prioritní považovány akce pro koordinované zavádění a využívání ITS na celoevropské úrovni, přičemž zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, stanovuje povinnosti poskytovatele služby ITS užívat pouze takové součásti ITS, které jsou v souladu se specifikacemi vydanými Evropskou komisí (§ 39a odst. 2 zákona). Balíček B1 je tak dále rozdělen do následujících opatření:

- B1.1 – Sběr dat
- B1.2 - Poskytování dopravních informací a řízení dopravy
- B1.3 – Systém elektronického mýtného
- B1.4 – Interoperabilní služba eCall

27.2 Priority a potřeby v oblasti rozvoje ITS v železniční dopravě

Díky integraci evropských železnic je stále častěji vyžadována mezinárodní spolupráce v oblasti bezpečnosti železniční dopravy v rámci Evropské unie. Jedním

z hlavních úkolů, které je nutné uskutečnit, je proto zabezpečení interoperability vysokorychlostní a konvenční transevropské železniční sítě.

V roce 1995 definovala Evropská komise globální strategii pro vývoj Evropského systému řízení železniční dopravy **ERTMS** – European Rail Traffic Management System s cílem připravit jeho budoucí implementaci na evropské železniční síti a promítla ji do směrnic o interoperabilitě a následně do Technických specifikací pro interoperabilitu subsystému řízení a zabezpečení jak pro vysokorychlostní, tak i konvenční evropský železniční systém.

V cílovém stavu musí být interoperabilita dosažená na všech tratích, zařazených do evropského železničního systému. Technickou náplní interoperability je zejména zavedení evropských systémů řídicí a zabezpečovací techniky, tj. vlakového zabezpečovacího systému **ETCS** (European Train Control System) úrovně 2 a digitální mobilní radiové sítě zajišťující hlasové a datové služby **GSM-R** (Global System for Mobile Communication - Railways).

Zavádění těchto systémů je v ČR postupně realizováno. Pro všechny dotčené úseky sítě, kde již byla dokončena zásadní modernizační opatření, jsou následně v projektové přípravě zařazeny a rozpracovávány akce pro dovybavení trati příslušnými systémy.

27.3 Priority a potřeby v oblasti rozvoje ITS ve vnitrozemské vodní dopravě

V rámci rozvoje ITS ve vodní dopravě je potřeba dále pokračovat ve vytváření uceleného informačního systému RIS, průběžně jej aktualizovat a rozvíjet.

Konkrétní opatření v oblasti rozvoje ITS systémů pro vodní dopravu z pohledu celostátního významu je následující:

- **Rozšíření systému RIS v rámci projektu IRIS Europe III**
- **Implementace jednotného platebního systému za přístavní služby**
- **Úprava plavebního značení el. vedení**
- **Rozšíření infrastruktury pro radiofonní provoz**
- **Pokrytí signálem AIS (automatic identification system)**

Problematika ITS ve vodní dopravě je podrobněji řešena v paralelně zpracovávané Koncepci vodní dopravy. Opatření jsou postupně realizována, resp. zařazena do projektové přípravy ŘVC.

27.4 Priority a finanční potřeby v oblasti rozvoje ITS v letecké dopravě

Evropská komise započala projekt jednotného evropského vzdušného prostoru (Single European Sky Policy), který přesně kopíruje současné potřeby letecké dopravy.

Konkrétní definované opatření v oblasti rozvoje ITS systémů pro leteckou dopravu z pohledu celostátního významu je:

- Pořízení nového systémů pro poskytování letových provozních služeb „Replacement of the Main System“

Smlouvu o dílo, jejímž předmětem je vytvoření a dodání nového hlavního systému pro řízení letového provozu (projekt NEOPTERYX) v českém vzdušném prostoru podepsalo ŘLP s.p se společností THALES dne 23.10.2014. Podpisem smlouvy se projekt dostává do své aktivní realizační fáze. V souladu se smlouvou je společnost THALES povinna do 32 měsíců po jejím podpisu předat nový systém ŘLP ČR, s.p. a to po úspěšných testech přímo na provozních stanovištích ŘLP ČR, s.p.. ŘLP ČR, s.p. v rámci smlouvy získává pro svoji potřebu také kompletní zdrojové kódy, které umožní podniku flexibilnější úpravu nového systému podle budoucích požadavků provozu a vývoje legislativního prostředí v Evropě.

27.5 Zavádění inteligentních dopravních systémů ve městech a podpora rozvoje infrastruktury městské hromadné dopravy v elektrické trakci

Některá velká města v ČR již mají strategický dokument rozvoje ITS, ne vždy je však schválený zastupitelstvem.

Města se zabývají především instalací a provozem SSZ a řešením problematiky dopravy v klidu, rozvojem veřejné hromadné dopravy, popřípadě cyklistickou dopravou.

Město	Odhad celkových způsobilých výdajů (mil. Kč) - původní	Poznámka
Brno	574	Veškerá telematika, část ale půjde spíše do IROPu - např. Řídicí a informační systém pro řízení provozu, Poskytování dopravních informací, Odbavovací systém, Zabezpečování areálů příp. bude nezpůsobilá
Ostrava	300	Dostupné informace jsou pouze obecné - projekty na podporu veřejné dopravy, optimalizace SSZ, zahrnuta i Opava
Olomouc	N/A	Jedná se o veškeré výdaje, část bude pravděpodobně nezpůsobilá, navíc zahrnut i Přerov
Plzeň	56	
Liberec	21	Rozvoj systémů a služeb ITS, GIS a infrastruktur prostorových dat (SDI), sítě a služeb elektronických komunikací pro poskytování informací o dopravním provozu a o cestování v reálném čase, pro dynamické řízení dopravy, ovlivňování dopravních proudů a poskytování informací a služeb řidičům a cestujícím ve městech.
České Budějovice	130	Rok 2009 Strategický dokument Integrovaný plán organizace dopravy IPOD - aktualizace v roce 2015, 2012 - zpracován Projekt řízení dopravy v ČB (řešení SSZ křižovatek ve třech oblastech města a vybrané izolované křižovatkové uzly). Nová telematická koncepce Projekt řízení dopravy - rozšíření pro území ČB a navazující aglomerace. Zvýšení výkonu trakčních měniren trolejbusové dopravy. Část výdajů bude zřejmě nezpůsobilá

Ústí nad Labem	N/A	
Hradec Králové	89	Inteligentní dopravní systém města Hradec Králové; SUMP - Plán udržitelné mobility
Pardubice	83,5	Část výdajů bude zřejmě nezpůsobilá Inteligentní dopravní systém sběr dat: monitoring provozu na pozemních komunikacích, zvýšených intenzit provozu a detekce kolon, rozmístění klíčových detektorů (možná kombinace dat detektorů SSZ, FCD nebo CFCD, bluetooth detektory, atd.), modul meteorologického systému, komunikace s externími systémy (např. NDIC, sousedními DIC) řízení provozu: prostřednictvím SSZ, včetně modernizace (vybudování) dopravní ústředny, preference MHD v případě zpoždění, modul technologií kontroly a represe (např. dynamické vážení, měření úsekové rychlosti, detekce jízdy na červenou), modul parkování a navádění na parkoviště zpracování dopravních informací: dopravní informační centrum, modul distribuce a publikace dopravních dat a informací včetně specifikace potřebných zařízení, PR a marketing v dopravě na území města (spolupráce s médii, kanály pro šíření informací veřejnosti) dohled nad komunikační strukturou: modul kamerového systému, případně dalších opatření pro vynucení dodržování pravidel silničního provozu komunikaci (hlasovou a datovou) všech participujících subjektů a zařízení spolu s Hradcem Králové bude vybudováno společné datové centrum
Zlín	N/A	Navigační systém na parkovací plochy v centru města včetně automatického závorového systému; Rychlostní kamery 10x; Dynamické váhy 3x; Stacionární sčítače cykloprovozu na cyklostezkách 5x
Jihlava	N/A	Pouze naváděcí parkovací systém
Most	N/A	
Teplice	N/A	
Chomutov	N/A	
Opava	N/A	Plán udržitelné městské mobility Opava (PUMM) (2015)
Karlovy Vary	N/A	Identifikace a zavádění preferenčních prvků veřejné dopravy - bus pruhu; Identifikace a zavádění preferenčních prvků veřejné dopravy - dynamické řízení křižovatek
Kladno	N/A	N/A
Praha		Připraveno 7 projektových záměrů: <ul style="list-style-type: none"> • Technologické vybavení MOS Malovanka telematickými aplikacemi pro řízení městského silničního provozu v hl. m. Praze • Rozvoj systému řízení městského silničního provozu v hl. m. Praze

		<ul style="list-style-type: none">• Rozvoj Komplexního dohledového telematického systému hl. m. Prahy• Systém monitorování nákladní dopravy na území hl. m. Prahy• Rozšíření systému pro tvorbu a poskytování dopravních informací na území hl. m. Prahy• Modernizace technologického vybavení silničních tunelových staveb hl. m. Prahy• Sjednocení technologie a modernizace provozu P+R
--	--	--

Tabulka 27.51 Přehled záměrů v oblasti městské telematiky ve vybraných městech.

V rámci Operačního programu doprava 2014 – 2020 je rovněž alokována částka 10 mld. Kč na podporu rozvoje infrastruktury pro městskou hromadnou dopravu v elektrické trakci (metro, tramvaje, trolejbusy a lanové dráhy zařazené do systému MHD). Jedná se o modernizaci stávajících tratí, výstavbu nových tratí, modernizaci vozoven a technického zázemí a o modernizaci a výstavbu napájecí soustavy (měničny, trolejová vedení).

Dopravní problematiku ve městech je nutné řešit komplexně a výše uvedená opatření k nim mají přispět. Je ale nutné se zabývat již samotným vznikem přepravních potřeb, a dále pak způsobem jejich uspokojování. Jedná se tedy o komplexní systém zahrnující nejen problematiku dopravy a dopravní infrastruktury, ale rovněž problematiku urbanismu a problematiku funkčnosti území (tzn. nejen územního, ale rovněž krajinného plánování). Velká města proto zpracovávají strategické plány udržitelné městské mobility (SUMP). Dokument SUMP zatím není podmínkou pro evropské spolufinancování městských projektů přispívajících k udržitelné mobilitě, mají ale povinnost do roku 2018 zpracovat přechodný zjednodušený dokument SUMF (strategický rámec udržitelné městské mobility). Tato povinnost se týká měst nad 50 tis. obyvatel.

28 Opatření ke zlepšení bezpečnosti a kvality životního prostředí

28.1 Bezpečnost

28.1.1 Železniční infrastruktura

Z hlediska bezpečnosti na železniční síti lze rozdělit mimořádné události na dvě základní skupiny:

- Mimořádné události v rámci železničního provozu,
- Střety s osobami a silničními vozidly.

První skupina mimořádných událostí (cca 68 %) vzniká především vlastním provozem železničních vozidel a lze ji označit za události interního charakteru. Tyto mimořádné události zaujímají velký podíl z celkového počtu, ale dopady na zdraví a životy osob jsou minimální (cca 1,6 %).

Druhá skupina mimořádných událostí představuje střety drážních vozidel se silničními vozidly nebo s jednotlivými osobami. Tyto mimořádné události tvoří z hlediska počtu „pouze“ cca 32 %, ale z hlediska dopadů na lidské zdraví a životy pak velký podíl (cca 98 % úmrtí / 74 % zraněných).

Na základě statistiky příčin mimořádných událostí došlo k zařazení kritérií v rámci multikriteriálního hodnocení jak pro instalaci nového zabezpečovacího zařízení (zvýšení bezpečnosti eliminací vlivu lidského činitele na řízení dopravy), tak i úpravy, resp. redukce nevyužívaných úrovnových křížení a zřizování mimoúrovňových křížení.

V období od schválení DSS2 bylo do konce roku 2016 na české železniční síti realizováno výrazné zlepšení zabezpečení u desítek železničních přejezdů a to buď v rámci ucelené revitalizace traťových úseků, případně i samostatně.

28.1.2 Silniční infrastruktura

Snižování počtu a následků dopravních nehod by mělo být jednou z priorit při utváření resp. vývoji a rozvoji dopravní infrastruktury, neboť investice do bezpečné dopravní infrastruktury se mnohonásobně vrátí ve formě nezmařených životů, snížení počtu dopravních nehod a v další eliminaci negativních dopadů z dopravní nehodovosti.

Z hlediska zvyšování bezpečnosti dopravy jsou 3 primární oblasti, na které je potřeba se zaměřit a působit za účelem snížení počtu a následků dopravních nehod:

- A) Dopravní infrastruktura
- B) Lidský faktor
- C) Dopravní prostředek

Problematika bezpečnosti silničního provozu je řešena samostatným strategickým dokumentem navazujícím na Dopravní politiku ČR. Jedná se o dokument *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020*. Více viz www.ibesip.cz/cz/strategie.

28.2 Životní prostředí

Ochrana životního prostředí výraznou měrou přispívá ke zvyšování kvality našeho života. Z tohoto důvodu je nutné při plánování a výstavbě dopravní infrastruktury rovněž plánovat, resp. modernizovat a doplňovat opatření zaměřená na zlepšení kvality životního prostředí a veřejného zdraví.

Při plánování a při přípravném procesu nových infrastrukturních staveb je osoba (investor stavby), která žádá o vydání stavebního povolení nebo kolaudačního souhlasu povinna zajistit to, aby plánovaná stavba vyhovovala z hlediska ochrany životního prostředí a minimalizovala dopady na životní prostředí, účastníky provozu a další osoby. Z tohoto důvodu byla primární pozornost věnována pouze opatřením na stávající dopravní infrastrukturu – eliminace vlivů realizací konkrétních investičních opatření. U většiny stávajících staveb je nejzávažnějším nedostatkem především dopad hlukové a emisní zátěže na účastníky provozu a obyvatelstvo v okolí těchto staveb. Proto je žádoucí realizovat přednostně takové úseky sítě, které řeší obchvat hustě zastavěných oblastí a odlehčují dnes dopravou významně zatíženým průtahům. Realizací konkrétních opatření dochází ke zlepšení situace

v okolí současných staveb, které se dopravně odlehčí. Mnoho záměrů s těmito přínosy je doporučeno k prioritní realizaci na základě posouzení jejich potřebnosti.

29 Roztřídění identifikovaných opatření

29.1 Vysvětlení základních pojmů

V rámci řešení projektu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze byla navržena hierarchická struktura, vycházející ze základního rozdělení identifikovaných opatření:

- Generální skupina balíčků
- Kategorie balíčků opatření
- Balíčky konkrétních opatření

Následuje vysvětlení použitých pojmů a termínů (pro rekapitulaci uvádíme i některé již dříve definované pojmy):

Opatření – navrhovaná aktivita pro údržbu a rozvoj dopravní infrastruktury (zahrnuje stavební projekty i náměty, ale i další činnosti související s údržbou a zkvalitněním dopravní infrastruktury). Nejnižší úroveň, ze které jsou vytvářeny funkční clustery projektů či námětů. Dělí se na projekty a náměty.

Projekt – konkrétní stavební opatření na dopravní infrastrukturu, jednotlivý stavební projekt, jak je registrován investory podřízenými MD ČR. K projektům jsou dostupné detailnější informace například z již zpracovaných dokumentací.

Námět – Navrhované infrastrukturní opatření blíže nespécifikované (např. v oblasti technických parametrů, investičních nákladů aj.), jehož realizaci lze předpokládat obvykle až v dlouhodobém horizontu. Pro střednědobý horizont je u námětů uvažováno s projekční přípravou.

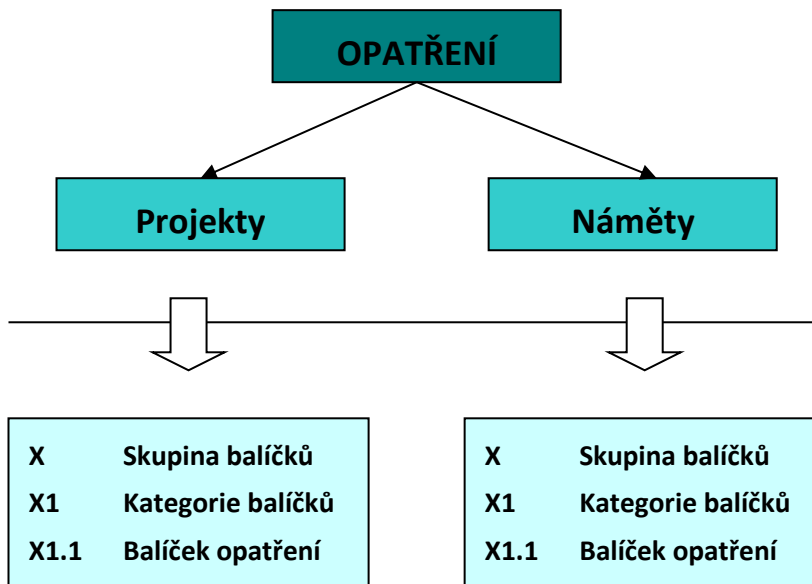
Cluster (soubor opatření) – funkčně propojená skupina jednotlivých projektů či námětů, které vzájemně souvisejí. Clustery byly následně předmětem dopravního modelování a vícestupňového multikriteriálního hodnocení (VMH). Clustery jsou vytvořeny separátně pro projekty a separátně pro náměty, a to z důvodu odlišného hodnocení těchto typů opatření v multikriteriální analýze.

Generální skupina balíčků (Skupina balíčků) – Základní dělení opatření podle jejich vztahu k plánované či stávající dopravní infrastrukturu a podle jejího vlastnictví (A, B, C, ... E). Tři skupiny (A, B, C) obsahují projekty v kompetenci státu a dvě skupiny (D, E) obsahují krajské či městské projekty s účastí státního či evropského financování.

Kategorie balíčků (Kategorie) – soubor typově obdobných skupin opatření (A1, A2, ... , B1, B2, ..., atd.) v rámci generálních skupin balíčků.

Balíček opatření (Balíček) – skupina opatření stejného druhu na daném typu dopravní infrastruktury (A1.1, A1.2, ..., atd.). Úroveň podrobnosti balíčků odpovídá strategické úrovni národního plánu rozvoje infrastruktury.

Schéma hierarchické struktury pojmů výše uvedených je na následujícím obrázku.



Obrázek 29.18 – Schéma hierarchické struktury základních pojmů

29.2 Hlavní kategorizace opatření

Základní členění, kategorizace jednotlivých projektů a námětů je rozděleno do následujících pěti tematických úrovní, protože na úrovni vytváření plánu realizace infrastrukturních opatření je nutné vytvořit prostor pro rozvoj projektů v rámci celkových finančních potřeb na zajištění fungující dopravní infrastruktury. Rozvoj dopravní infrastruktury souvisí i se zkvalitňováním poskytovaných služeb nebo zvyšováním bezpečnosti, nesmí však být preferován na úkor dalšího zvyšování deficitu v údržbě stávající infrastruktury.

Generální skupiny balíčků projektů jsou:

- A. Hlavní priority výstavby a modernizace dopravních sítí státního a mezinárodního významu (např. nové silnice, dálnice, modernizace tranzitních železničních koridorů, nové tratě, důležité vodní cesty, terminály atd.).
- B. Podpůrné balíčky pro rozvoje dopravní infrastruktury minimálně státního významu (např. odstranění nehodových lokalit, různé druhy ITS, zajištění interoperability železniční dopravy atd.).
- C. **Základní úkony v rámci správy infrastruktury (např. údržba, rekonstrukce).**
- D. Finanční podpora rozvoje důležité infrastruktury na regionální nebo městské úrovni (např. dotační programy).
- E. Regionální projekty předpokládané k financování z plánovaných operačních programů 2014 - 2020.

29.3 Skupiny, kategorie a balíčky projektů

A	Hlavní priority výstavby a modernizace dopravních sítí
A 1	Rozvoj dálnic a silnic I. tříd
A 1.1	Výstavba nových úseků dálnic I. třídy
A 1.2	Výstavba nových úseků dálnic II. třídy
A 1.3	Modernizace silnic I. třídy
A 1.4	Zkapacitnění a modernizace dálnic
A 1.5	Výstavba obchvatů a přeložek silnic I. třídy
A 2	Rozvoj železniční infrastruktury
A 2.1	Výstavba nových úseků konvenční železniční sítě
A 2.2	Modernizace/optimalizace/elektrizace stávajících tratí
A 2.3	Modernizace železničních uzlů a stanic
A 2.4	Revitalizace regionálních tratí
A 2.5	Odstranění úzkých míst a lokálních nedostatků
A 2.6	Výstavba nových úseků vysokorychlostních tratí
A 3	Rozvoj infrastruktury vodních cest
A 3.1	Projekty splavnění vodní cesty Labe
A 3.2	Zkapacitnění a modernizace vodních cest
A 3.3	Výstavba průplavů
A 3.4	Přístavní a servisní infrastruktura
A 3.5	Rozvoj vodních cest pro rekreační plavbu
A 4	Rozvoj infrastruktury letecké dopravy
A 4.1	Výstavba paralelní přistávací dráhy na Letišti Václava Havla Praha
A 4.2	Zkapacitnění a modernizace ostatních letišť
A 5	Rozvoj dopravních terminálů
A 5.1	Výstavba nových VLC a veřejných terminálů kombinované dopravy
A 5.2	Výstavba nových přestupních terminálů HD

Tabulka 29.49 – Skupiny, kategorie a balíčky projektů (skupina A)

B	Podpůrné aktivity pro rozvoj dopravní infrastruktury
B 1	Zavádění a rozvoj ITS pro silniční dopravu na dálnicích a silnicích I. třídy
B 1.1	Sběr dat
B 1.2	Poskytování dopravních informací a řízení dopravy
B 1.3	System elektronického mýtného
B 1.4	Interoperabilní služba eCall
B 2	Bezpečnost a životní prostředí
B 2.1	Využití systémů řízení silniční dopravy pro bezpečnost dopravy
B 2.2	Zařízení pro monitorování dodržování emisních limitů a podpora budování sítě dobíjecích stanic pro alternativní energie
B 2.3	Úpravy nehodových lokalit
B 3	Zařízení pro řízení provozu na železniční infrastruktuře
B 3.1	Modernizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení jako podmínka zajištění interoperability celostátních tratí (vč. ETCS / GSM-R)
B 3.2	Modernizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení na vedlejších celostátních a regionálních tratích (racionalizace)
B 3.3	Odstranění nebo zabezpečení úroňových přejezdů
B 4	Řízení provozu vodní infrastruktury
B 4.1	Projekty řízení vodní dopravy
B 4.2	Zařízení pro zvýšení spolehlivosti vodních cest
B 5	Řízení provozu letecké dopravy
B 5.1	Projekty řízení letecké dopravy
B 6	Vybavení dopravních terminálů
B 6.1	Vybavení terminálů nákladní dopravy
B 6.2	Vybavení terminálů osobní dopravy – letiště, přístavy

Tabulka 29.50 – Skupiny, kategorie a balíčky projektů (skupina B)

C	Základní úkony v rámci správy infrastruktury
C1	Zajištění systémového financování údržby, opravy, rekonstrukce železniční dopravní infrastruktury
C 1.1	Údržba a opravy železničních tratí, stanic a jejich částí
C 1.2	Rekonstrukce železničních tratí, stanic a jejich částí
C2	Zajištění systémového financování údržby, opravy, rekonstrukce státní silniční infrastruktury
C2.1	Údržba a opravy dálnic a silnic I. třídy
C2.2	Rekonstrukce dálnic, silnic I. třídy, opatření malého rozsahu řešící dílčí nedostatky a závady
C3	Zajištění systémového financování údržby, oprav a obnovy vodních cest
C3.1	Údržba a opravy vodních cest
C3.2	Rekonstrukce vodních cest
C4	Omezování dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví
C4.1	Opatření na ochranu před hlukem na stávající dopravní infrastrukturu v kompetenci státu
C4.2	Opatření ke zvýšení průchodnosti dálnic pro volně žijící živočichy
C4.3	Jiné investice na snížení negativních dopadů provozu železnice na životní prostředí

Tabulka 29.51 – Skupiny, kategorie a balíčky projektů (skupina C)

D	Finanční podpora rozvoje strategické klíčové infrastruktury na regionální nebo městské úrovni
D 1	Podpora rozvoje infrastruktury veřejné dopravy
D 2	Modernizace technické infrastruktury významných veřejných regionálních letišť s mezinárodním provozem
D 3	Budování cyklistické infrastruktury
D 4	Inteligentní dopravní systémy ve městech
D 5	Zlepšení bezpečnosti silniční infrastruktury v městech
D 6	Zpřístupnění veřejné dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace
D 7	Omezování dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví
D 8	Údržba, opravy a obnova silnic II. a III. třídy
D 9	Podpora rozvoje přístavů a logistických center v soukromém vlastnictví

Tabulka 29.52 – Skupiny, kategorie a balíčky projektů (skupina D)

E	Regionální projekty předpokládaná k financování z Operačních programů v období 2014 – 2020
E 1	Výstavba a obnova silnic II. třídy
E 2	Výstavba a obnova silnic III. třídy
E 3	Terminály regionální a veřejné dopravy
E 4	Řízení dopravy a informační systémy na silnicích II. a III. třídy
E 5	Zlepšení bezpečnosti na silnicích II. a III. třídy

Tabulka 29.53 – Skupiny, kategorie a balíčky projektů (skupina E)

29.4 Řazení projektů do balíčků

Jednotlivá opatření dopravní infrastruktury skupiny A (v členění na projekty a náměty), byla pro účely dopravního modelování a VMH řazena do Clusterů projektů (souborů staveb, komunikačních tahů). Tyto komunikační tahy definují jednotlivé projekty nebo náměty, které byly předmětem zjednodušeného hodnocení ekonomické efektivity a související multikriteriální analýzy.

30 Racionalizace existující dopravní infrastruktury

Obecně lze pojem „racionalizace“ vnímat jako zvyšování hospodárnosti určitého předmětu nebo činnosti, v tomto případě dopravní infrastruktury. Tato kapitola je zaměřena jednak na vlastní předmět – dopravní infrastrukturu, tak částečně i na činnost s ní spojenou, a tou je vlastní provozování dopravní infrastruktury. Tato kapitola se věnuje výhradně infrastrukturu existující. Návrhy na redukcí sledovaných opatření, která mají přispět k uspokojení potřeb uživatelů, byly předmětem prací na Knize 7 a jsou shrnuty v doporučeních v Knize 10.

Lze konstatovat, že z tohoto pohledu vykazují všechny posuzované dopravní módy zásadní odlišnosti, ať v podobě vlastního způsobu fungování, administrativních a vlastnických vztahů nebo jiných hledisek. Proto není u všech dopravních módů přistoupeno k pojmu „racionalizace“ podle jednotné metodiky.

30.1 Racionalizace železniční infrastruktury

Železniční infrastruktura spadá téměř v celém rozsahu do kompetence státu, proto je jistě na místě zabývat se její racionalizací. Protože je materiál Dopravní sektorové strategie, 2. fáze primárně zaměřen na oblast infrastruktury, lze definovat dva základní okruhy řešení:

- Racionalizace infrastruktury (optimalizace rozsahu infrastruktury)
- Racionalizace provozu (řízení provozu – provozování)

Z pohledu racionalizace železniční infrastruktury je základní otázkou využívání základních prvků infrastruktury – železničních tratí.

Racionalizace železničního provozu lze z infrastrukturního pohledu blíže specifikovat jako problematiku řízení provozu – provozování drážní dopravy. V tomto smyslu jde již u české železnice o zavedený pojem.

Je nutné konstatovat, že především v oblasti racionalizace infrastruktury se dlouhodobě nedaří rušit ani ty železniční tratě, na kterých není zajišťována pravidelná dopravní obsluha. Záměr na zrušení železniční trati je vždy spojen s velmi negativním ohlasem veřejnosti i dotčených obcí / krajů, kteří považují provozovatelnou železniční trať svým způsobem za veřejnou službu. Správci infrastruktury potom nezbyvá nic jiného, než zajistit svou zákonnou povinnost udržovat danou trať, byť z jeho pohledu se nejedná o zcela účelně vynaložené náklady, přičemž dodržení této povinnosti je však značně finančně náročné. Proces vedoucí k racionalizaci železniční sítě tak bude bez jednoznačného politického konsensu a jednoznačného zadání velmi dlouhodobý s nejistým výsledkem.

30.2 Racionalizace silniční infrastruktury

U silniční infrastruktury se, na rozdíl od železniční, nepředpokládá jakékoliv rušení existujících úseků silnic ve správě státu. Racionalizace v tomto smyslu slova tedy není ve vztahu k této infrastrukturu relevantním problémem. Pozemní komunikace nižší třídy, u nichž nelze nutnost redukce v dlouhodobějším horizontu zcela vyloučit, nejsou ve správě státu.

Z časového hlediska lze daný problém rozdělit do dvou úrovní:

- Vyřešení problému převodu úseků silnic I. třídy, kde již v minulosti byla zprovozněna souběžně vedoucí rychlostní silnice nebo dálnice, případně je nová komunikace ve výstavbě.
- Výhledové řešení problematiky převodu úseků silnic I. třídy, kde je v současnosti souběžná dálnice nebo rychlostní silnice připravována.

S ohledem na dlouhodobě nevyjasněnou finanční politiku ve vztahu k silnicím II. a III. třídy, viz dále, se dlouhodobě nedaří realizovat ani jeden z uvedených bodů. Kraje odmítají dané komunikace přebírat s odkazem na nedostatek finančních prostředků. Systémové řešení pro zvýšení objemu financování silnic II. a III. třídy nebylo dosud na politické rovině přijato. V období od schválení DSS2 došlo k navýšení podílu daňových příjmů krajů v rámci úprav rozpočtového určení daní. Rozpočtové určení daní krajům není účelově vázané a je tak pouze na rozhodnutí každého kraje, jaký objem finančních prostředků do svého majetku (silnic II. a III. třídy vkládá). Systémové politické vyřešení stabilního systému financování silnic II. a III. třídy by však bylo velmi žádoucí.

30.3 Racionalizace infrastruktury vodních cest

Síť vodních cest je v ČR nekompletní (nepropojená do ucelených tras), navíc vodní cesty jsou až na výjimky součástí vodních toků; proto nelze uvažovat o optimalizaci sítě vodních cest formou redukce některých existujících úseků.

O racionalizaci v oblasti vodních cest lze uvažovat zejména z pohledu racionalizace provozu a optimalizace řízení vodní dopravy.

31 Racionalizace řízení provozu na železniční infrastruktuře

Pod pojmem racionalizace řízení provozu se v českém železničním prostředí rozumí taková investice do infrastruktury, jejímž cílem je realizace nezbytných technických opatření na železniční dopravní cestě, které přinesou úsporu zaměstnanců podílejících se na řízení provozu a tím úsporu finančních prostředků, vynakládaných na zajišťování provozuschopnosti železniční dopravní cesty.

Mezi další důležité technické parametry a opatření racionalizačních akcí patří následující.

- Zabezpečovací zařízení
- Sdělovací zařízení
- Železniční svršek a další úpravy

31.1 Identifikace tratí doporučených k racionalizaci řízení provozu

Kromě zvýšení bezpečnosti (eliminace lidského faktoru při řízení provozu) je rozhodujícím požadavkem úspora nákladů na řízení provozu. Proto byla sestavena metodika vytipování tratí dle následujících kritérií:

- způsob řízení dopravy,
- náklady na řízení provozu.

Číslo tratě	Trať	Způsob řízení dopravy	Kategorie tratě (návrh)	Již řešeno v jiném opatření	Nově zařazeno do seznamu opatření
020	Choceň - Velký Osek	D2	C	X	
021	Letohrad - Týniště n/Orlicí	D2	C		X
024	Ústí nad Orlicí - Štítý (Lichkov - Dolní Lipka)	D2	R		
026	Týniště n/Orlicí - Otovice zastávka Meziměstí st.hr.	D2	C/R		X
030	Jaroměř - Liberec	DOZ/D2	C	(X)	(X)
031	Pardubice os.n. - Jaroměř	D2	C	X	
032	Jaroměř - Trutnov hl.n.	D2	C	X	
033	Václavice - Starkoč	D2	C	X	
036	Liberec - Tanvald - Harrachov	D2/D3D	R	X	
037	Liberec - Černousy st.hr.	D2	C	X	
040	Chlumeck nad Cidlinou - Trutnov hl.n.	D2	R		X
044	Kunčice n/Labem - Vrchlabí	D2	R		X
060	Nymburk hl.n. - Poříčany	D2	C		X
061	Jičín - Nymburk město	D2	R	X	
070	Praha-Vysočany - Turnov	D2	C	X	
071	Nymburk hl.n. - Mladá Boleslav hl.n.	D2	C	X	
081	Děčín východ-horní nádraží - Rumburk	D2	C/R	X	
083	Rumburk - Dolní Poustevna st.hr.	D2/D3D	R	X	
086	Liberec - Česká Lípa hl.n.	D2	C	X	
089	Rybniště - Varnsdorf st.hr.; Hrádek n.N. st.hr. - Liberec	D2	C/R	X	
092	Kralupy nad Vltavou - Neratovice	D2	C	X	
093	Kladno - Kralupy nad Vltavou	D2	C	X	
110	Kralupy nad Vltavou - Louny	DOZ/D2	R		(X)
120	Praha-Bubny - Rakovník	D2	C	X	
122	Praha-Smíchov - Rudná u Prahy	D2	C/R	(X)	
124	Lužná u Rakovníka - Chomutov-os.n.	D2	C/R	(X)	X
126	Most - Rakovník	D2	R	(X)	X
134	Litvínov - Oldřichov u Duchcova	D2/1D	R	(X)	
173	Praha-Smíchov - Beroun-Závodí	D2	R	(X)	
174	Rakovník - Beroun-os.n.	D2	R		X
185	Horažďovice předměstí - Domažlice	D2	R	X	
225	Havlíčkův Brod - Veselí nad Lužnicí	DOZ/D2	C	X	
238	Havlíčkův Brod - Pardubice-Rosice n.L.	DOZ/D2	C/R	X	
290	Olomouc hl.n. - Šumperk	D2	R	X	
301	Olomouc hl.n. - Nezamyslice	D2	C	X	
303	Valašské Meziříčí - Kojetín	D2	C/R	X	
310	Olomouc hl.n. - Opava východ	D2	C	(X)	X
323	Ostrava hl.n.-osobní nádr. - Valašské Meziříčí	D2	C/R	X	

Způsob řízení:

1D – trať ohraničená jen jednou dopravnou
DOZ – dálkově ovládané zabezpečovací zařízení (dispečerské řízení)
D3 – tratě provozované podle předpisu D3 bez dirigování
D3D – tratě provozované podle předpisu D3 s dirigováním
D2 – ostatní tratě, řízení provozu standardně podle předpisu D2

Kategorie tratě (návrh):

C – dráha celostátní, R – dráha regionální (návrh dle materiálu MD ČR „Kritéria kategorizace železniční sítě“)

Tabulka 31.54 – Vybrané tratě doporučené k prioritnímu prověření racionalizačních opatření provozu

31.2 Revitalizace železničních tratí

Vzhledem ke zkušenostem z již realizovaných racionalizačních opatření lze doporučit rozšíření činností o další úpravy infrastruktury (především kolejové úpravy a vybudování nástupišť o výšce 550 mm nad temenem kolejnice, posun či zřízení nových zastávek v případě oprávněných požadavků objednatelů při současném neomezení kapacity dráhy) a tyto projekty označovat jako **revitalizace**. Tyto úpravy lze provádět v rámci jednoho projektu, případně jako doprovodnou akci před nebo v průběhu vlastní racionalizace řízení provozu.

Jen tak lze dosáhnout zároveň zvýšení komfortu pro cestující veřejnost a zlepšit podmínky pro využívání železničních tratí.

V období od schválení DSS2 došlo, mimo jiné v souvislosti s potřebou dočerpání OPD 2007 – 2013 do konce roku 2015 k zajištění výrazně zvýšeného množství revitalizační prací.

Seznam akcí, které byly finančně podpořeny z OPD 2007 – 2013 lze získat z webu www.strukturalni-fondy.cz (přímý link [http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/ad174593-e72a-4688-8e9d-b87c170f6b96/Seznam-prijemcu-\(List-of-Beneficiaries\)-10_2016.xlsx?ext=.xlsx](http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/ad174593-e72a-4688-8e9d-b87c170f6b96/Seznam-prijemcu-(List-of-Beneficiaries)-10_2016.xlsx?ext=.xlsx)).

Kniha 7 – Finanční potřeby projektů dopravní infrastruktury

32 Finanční potřeby – provozování dopravních sítí

Z hlediska finančních potřeb na provozování dopravních sítí je nutné přistupovat ke každému z posuzovaných dopravních módů zcela individuálně. To vyplývá z technologických odlišností jednotlivých druhů dopravy. Finanční potřeby na provozování dopravních sítí hrají jednoznačně nejdůležitější roli v dopravě železniční.

32.1 Železniční infrastruktura

Výchozí stav

Měrná cena řízení provozu na železniční síti je určována především počtem dopravních zaměstnanců, podílejících se na řízení dopravy (signalisté, výpravčí, operátoři, dispečerů, správní aparát) a dále délkou řízených tratí.

V rámci prací na Knize 7 byla provedena analýza nákladů na provozování dráhy na tratích SŽDC (dle podkladů SŽDC).

Prognóza finanční náročnosti v dalších letech

Prognóza finanční náročnosti řízení provozu na železniční síti je založena na zachování stávajících měrných sazeb. Měněné parametry jsou:

- Délka železniční sítě (pro tratě dle stanovených charakteristik)
- Změna technického způsobu řízení dopravy

Souhrn prognózované finanční náročnosti řízení dopravy na železniční síti v rozhodujících časových řezech demonstruje následující tabulka:

	2020	2035	2050
Délka hodnocené sítě [km]	9 230	9 410	9 618
Celkové náklady na řízení dopravy [mld. Kč/rok]	5,438	5,282	5,150

Pozn.: v prognóze je zahrnut i přiměřený rozvoj sítě nových tratí (Rychlých spojení)

Tabulka 32.55 Prognóza nákladů řízení provozu na železniční síti (stálé ceny roku 2016)

Očekává se, že celkové náklady na řízení železničního provozu budou ve stálých cenách klesat spolu s rozšiřováním systémů DOZ (dálkové ovládání zařízení), neboť instalací tohoto systému dochází k výraznému snížení potřeby zaměstnanců obsluhujících tratí – výrazné snížení mzdových nákladů.

V období od schválení DSS2 do doby zpracování Aktualizace 2017 byl dokončen velmi významný investiční počín, výstavba Centrálního dispečerského pracoviště Praha (CDP). Obhajoba investice do tohoto projektu byla v době zahájení jeho přípravy založena především na přínosech plynoucích ze snižování nákladů na řízení provozu. Je proto nezbytně nutné, aby do CDP byly postupně zapojeny všechny předpokládané tratě.

32.2 Silniční infrastruktura

Silniční infrastruktura, na rozdíl od infrastruktury železniční, slouží zejména pro individuální dopravu. Z její povahy vyplývá, že kromě některých telematických systémů na dálnicích nebo v tunelech či telematických systémů na území obcí (včetně světelného zabezpečovacího zařízení), je tento druh dopravy neřízený.

32.3 Infrastruktura vodních cest

Řízení provozu na řešených vodních cestách (Labe, Vltava, Berounka, Baťův kanál) v současné době zajišťuje Státní plavební správa. Proplavování plavebními komorami je zajišťováno na náklady státních podniků Povodí.

Řízení provozu na vodních cestách není financováno ze zdrojů, řešených v rámci projektu DSS2.

Problematika financování infrastruktury vodních cest je podrobněji řešena v Koncepti vodní dopravy, která je připravována paralelně s Aktualizací 2017. V dokumentu je navrženo rozdělení činností mezi resort dopravy a resort zemědělství, přičemž každý resort financuje primárně ty činnosti, které spadají do jeho působnosti. Na základě novelizovaného zákona o SFDI je předpokládáno i zapojení zdrojů SFDI.

32.4 Letecká infrastruktura

Letecká doprava se z hlediska provozování vyznačuje oproti některým posuzovaným druhům dopravy řadou specifik. Letecký provoz je na území České republiky řízen Řízením letového provozu ČR, s.p. Tento podnik není financován ze státního rozpočtu (SFDI), ale svůj provoz hradí z poplatků vybíraných od provozovatelů letecké dopravy využívající jeho služeb.

Z výše uvedeného důvodu není započítání nákladů na řízení letové dopravy do celkových nákladů na provozování dopravních sítí relevantní.

Smlouva na vytvoření a dodání nového hlavního systému pro řízení letového provozu (projekt NEOPTERYX) na základě smlouvy mezi ŘLP ČR, s.p. a společností THALES, která zvítězila ve výběrovém řízení, je uzavřena na částku 35.500.000 EUR, což při současném měnovém kurzu 27 Kč/EUR znamená cca 960 mil. Kč.

32.5 Ostatní součásti dopravní infrastruktury

U ostatních součástí dopravní infrastruktury v majetku státu nebyly identifikovány finanční potřeby, které by vyžadovaly krytí ze zdrojů, se kterými uvažuje tento materiál. Vyskytnou-li se přesto takové případy, jejich vliv bude na celkový finanční objem pravděpodobně zanedbatelný. Výjimku v tomto ohledu tvoří ty součásti dopravní infrastruktury, jejichž financování není uvažováno ze zdrojů indikovaných v tomto materiálu (rozvoj metra, rozvoj sítě silnic II. a případně III. třídy).

33 Finanční potřeby – provozuschopnost dopravních sítí

Provozuschopnost dopravních sítí lze definovat jako udržování dopravní infrastruktury v takovém stavu, který zajistí bezpečnou a spolehlivou funkci těchto systémů. Míra finanční náročnosti pro jednotlivé druhy dopravy je značně rozdílná a vychází jednak z technologie dopravy, rozsahu sítě a dalších vlastností. V této kapitole jsou analyzovány používané přístupy k udržení provozuschopnosti dopravních systémů, jsou rovněž stanoveny optimální postupy vedoucí k co nejefektivnější údržbě a opravám těchto systémů a rovněž jsou v každé podkapitole vyčísleny náklady vyjadřující finanční potřeby jednotlivých dopravních systémů z hlediska udržení provozuschopnosti.

33.1 Železniční infrastruktura

Výchozí stav

V rámci prací na Knize 7 byla provedena analýza nákladů na zajištění provozuschopnosti na železničních tratích ve správě SŽDC.

Jednotlivé tratě byly rozděleny dle charakteristiky do 13 skupin. Stanovení měrných sazeb na zajištění provozuschopnosti (tedy údržby, oprav a drobných rekonstrukcí) bylo provedeno přiřazením konkrétních vynaložených finančních prostředků na jednotlivé tratě téže charakteristiky v minulých letech. Měrné sazby tedy zohledňují jak časový, tak prostorový průměr.

Součet násobků takto stanovených měrných sazeb a délek tratí v jednotlivých charakteristických skupinách udává průměrné celkové náklady na zajištění provozuschopnosti železniční sítě.

Prognóza finanční náročnosti v dalších letech

Prognóza finanční náročnosti zajištění provozuschopnosti železniční sítě v dalších letech vychází částečně z analýzy současného stavu.

Finanční náročnost zajištění údržby je prognózována na základě stávajících měrných sazeb se zohledněním změny délky tratí v jednotlivých charakteristických skupinách. Měrné sazby na údržbové práce jsou uvažovány jako 50 % stávajících celkových měrných sazeb na zajištění provozuschopnosti.

Potřeba celkové finanční alokace na zajištění provozuschopnosti železniční sítě v dalších letech je založena na základě expertního odhadu potřeb na obnovu (opravy a rekonstrukce) jednotlivých tratí.

Výpočet je obdobou stanovení celkové investiční náročnosti s tím, že jednotlivé částky nejsou uvažovány jednorázově, ale rozložené do let dle životnosti konkrétních prvků železniční infrastruktury. Celkové částky zároveň nejsou stanoveny na základě navrhovaného (normového) stavu, ale na základě současného rozsahu zařízení v jednotlivých charakteristických skupinách tratí.

Pro jednotlivé charakteristické skupiny tratí T0 až T7 byly spočteny měrné sazby na základě ohodnocení etalonového úseku (se zpětným ověřením celkových součtů

rozhodujících veličin – délky tratí, mostů, počty stanic atd.). Základními sledovanými ukazateli jsou:

- železniční svršek
- železniční spodek
- železniční mosty a tunely
- pozemní stavby (budovy)
- trakční vedení
- napájení
- elektro, silnoproud
- zabezpečovací zařízení
- sdělovací zařízení
- mechanizace pro údržbu

Ve výpočtu byly ohodnoceny počty měrných jednotek pro dílčí agregované položky každého ukazatele (délka koleje, počet výhybek, délka trakčního vedení, počet výhybkových jednotek zapojených do zabezpečovacího zařízení apod.) a oceněny jednotkovými náklady dle zjednodušeného sazebníku.

Pro každý sledovaný ukazatel je uvažován různý interval obnovy (např. železniční svršek 28 až 45 let dle kategorie tratě, provozní technologie cca 25 let dle kategorie tratě).

Výše uvedeným způsobem výpočtu byly stanoveny měrné sazby na obnovu (opravy a rekonstrukce) železničních tratí.

Při stanovení finančních potřeb v jednotlivých letech je zohledněn i předpokládaný rozvoj délek v jednotlivých charakteristických skupinách tratí.

Na rozdíl od existující konvenční sítě jsou v případě nových tratí (Rychlá spojení) započítány náklady na obnovu až 10 let po realizaci.

		2020	2035	2050
Délka hodnocené sítě	[km]	9 230	9 410	9 618
Údržbové práce	[mld. Kč]	4,34	5,09	7,85
Opravy a rekonstrukce	[mld. Kč]	8,11	17,48	20,15
Provoznuschopnost celkem	[mld. Kč]	12,45	22,56	28,00

Pozn.: v prognóze je zahrnut i přiměřený rozvoj sítě nových tratí (Rychlých spojení)

Tabulka 33.56 Prognóza ideální potřeby celkových ročních nákladů provozuschopnosti na železniční síti v časových řezech (stálé ceny roku 2016 bez DPH)

Potřeba výraznějšího nárůstu finančních prostředků v jednotlivých letech je dána značným rozsahem sítě, která je dlouhodobě z pohledu údržby podfinancována. Zanedbaná údržba a neprovádění rozsáhlejších oprav v potřebném rozsahu potom vede k potřebě řešit tento nedostatek investičními opatřeními, což je systémově nežádoucí. Včasnou a systematickou údržbou lze omezit neplánované výluky a

výrazně snížit i rozsah narušování provozu. Cílem doporučeného navýšení finanční alokace je zlepšení tohoto stavu. Nezbytným předpokladem pro dosažení požadovaného efektu tohoto navýšení je zajištění dostatečné a efektivní absorpční kapacity pro tyto navýšené finanční potřeby na straně SŽDC. Proces vynakládání těchto finančních prostředků musí být řízen dle plánu údržby a obnovy jednotlivých tratí dle jejich významnosti a fyzického stavu. Preferována by měla být rozsáhlejší opatření v podobě oprav ucelených úseků s jasně identifikovatelnými přínosy vynaložených prostředků a se zohledněním všech nákladů životního cyklu obnovené infrastruktury, včetně dopadů na dopravce plynoucích z narušení plynulosti provozu.

Je žádoucí, aby prostředky určené na zabezpečení těchto činností budou dlouhodobě zasmulnovány mezi SFDI a SŽDC ve smyslu požadavků tzv. I. železničního balíčku (směrnice 2012/34/EU) spolu se zavedením monitorovacích indikátorů výkonu.

V návaznosti na dočerpání OPD 2007 – 2013 do konce roku 2015 se podařilo výrazným způsobem snížit deficit nedostatečných finančních prostředků z minulosti. Mnoho železničních tratí i nižšího regionálního významu bylo revitalizováno v rámci investičních akcí, u nichž byly též kvantifikovány celospolečenské přínosy. Do budoucna však platí, že obnova v rámci životního cyklu by měla být periodická a zajišťovaná z prostředků určených na provozuschopnost.

33.2 Silniční infrastruktura

Opatření na silniční infrastrukturu jsou v souladu s přístupem ŘSD v textu a tabulkách této kapitoly vyčísleny včetně DPH.

V rámci správy Silniční databanky je průběžně evidován stav hlavní silniční sítě jako základ pro stanovení potřeb oprav a rekonstrukcí.

Kategorie/ Stav %	1	2	3	4	5
	velmi dobrý	dobrý	špatný	velmi špatný	nevyhovuj ící
Dálnice I. třídy	23,5	38,5	27,8	10,2	0
Dálnice II. třídy	35,7	12,3	27,3	18,3	6,4
Silnice I. třídy	6,0	18,0	44,0	22,0	10,0

Tabulka 33.57 Stav nadřazené silniční sítě

Předpoklad dalšího rozvoje sítě

Další plánovaný rozvoj silniční sítě je vyjádřen seznamem projektů (viz Zpráva 6.2). Tento seznam zahrnuje i požadavky na provedení některých zásadnějších rekonstrukcí.

Cílový stav ve střednědobém až dlouhodobém horizontu by dle rozvojových plánů MD ČR a ŘSD měl být:

- 2180 km dálnic
- Zhruba 6 300 km silnic I. třídy

Při plánování výstavby nových komunikací je nutno brát zřetel na přidělení adekvátních prostředků na údržbu a opravy komunikací. Zohlednit je nutné následující aspekty:

- Údržba, opravy a rekonstrukce jsou navzájem technicky propojené a je třeba zdůraznit potřebu (znovu)zavedení systému hospodaření s vozovkou.
- Údržba a opravy pozemních komunikací jsou finančně náročné a jejich zanedbávání může vyústit v nutnost ještě nákladnějších rekonstrukcí.
- Z hlediska finanční náročnosti jsou významné náklady na údržbu a opravy mostů a údržbu, opravy a provozování tunelů (vysoké jednotkové náklady, nikoliv náklady celkové – vzhledem k prozatím relativně malému počtu tunelů na síti ČR)
- Z výše uvedených důvodů je třeba pečlivě zvážit rozsah budoucí komunikační sítě (podle predikovaných dopravních intenzit a trasování komunikací s cílem omezení počtu mostů a dalších stavebních konstrukcí a zejména tunelů náročných nejen z pohledu investic, ale i z hlediska provozu a údržby)
- Z hlediska optimalizace stavebních i provozních nákladů a z hlediska předcházení rizikům je vhodné volit trasy dopravní infrastruktury na základě adekvátních geotechnických podkladů a minimalizovat vedení tras koridorů přes chráněná ložisková území a geologicky nestabilní území s rizikem např. sesuvů, skalních řícení atp.

Potřebné náklady na údržbu a opravy jsou vysoké, nadále porostou v závislosti na rozvoji sítě a jejich případné opomíjení, které bylo v období před schválení DSS2 charakteristické, povede ke zhoršujícímu se stavu sítě a ještě vyšším nákladům v budoucnosti ve formě rozsáhlejších rekonstrukcí.

Stejně jako v případě železniční infrastruktury, tak i v případě infrastruktury silniční nebylo v minulosti vynakládáno adekvátní množství finančních prostředků pro zajištění systémové údržby a oprav silničních komunikací. V rámci plné verze Knihy 7, zveřejněné na webu www.dopravnistrategie.cz byla identifikována potřeba navýšení finančních prostředků a systematizace jejich vynakládání. Prostředky je vhodné alokovat do rozsáhlejších oprav s dlouhodobější životností a jednoznačnou přidanou hodnotou pro uživatele při současné minimalizaci počtu dopravních omezení, které se navyšuje v případě vícenásobného provádění menších oprav.

Z analýzy zpracované v rámci Knihy 7 vyplývá, že převažují náklady na silnice I. třídy. Nárůst finančních alokací je doporučován ve vztahu k síti dálnic i ve vztahu k síti silnic I. třídy. Velmi důležité je zajištění efektivního vynakládání navýšených finančních prostředků na straně správce silniční sítě.

Tento zásadní cíl Dopravních sektorových strategií se daří postupně naplňovat. V rámci ŘSD ČR jsou v období od schválení DSS2 výrazně preferovány rozsáhlejší opravy ucelených úseků dálnic i silnic I. třídy. Podařilo se tak změnit negativní trend, kdy opravy byly z různých důvodů kouskovány a nebyly prováděny systematicky. V návaznosti na schválení DSS2 se podařilo i v kontextu s celkovým hospodářským oživením zajišťovat dostatek finančních prostředků na údržbu a opravy svěřených komunikací. V tomto trendu je třeba setrvat, jelikož má prokazatelné pozitivní efekty.

Dále je třeba si uvědomit i „skryté“ náklady na údržbu a opravy komunikací, které budou nahrazeny novými, ale fyzicky budou většinou nadále existovat, v některých případech pod jiným správcem. Tyto náklady nejsou v potřebách DSS2 zahrnuty.

DSS2 nepředpokládaly účast rozpočtu SFDI na financování údržby a obnovy silnic II. a III. třídy, resp. počítaly s finanční participací rozpočtu SFDI pouze v případech zásadního selhání správců těchto komunikací, které by mohlo v důsledku vést k ohrožení celosíťové funkce silniční dopravní infrastruktury, kde silnice II. a III. třídy hrají zásadní úlohu v zajištění potřebné plošné obsluhy území.

V rozporu s původním předpokladem DSS2 byly v letech 2015 a 2016 uvolněny ze SFDI finanční prostředky v celkové výši 7,4 mld. Kč. Tyto prostředky byly mezi jednotlivé kraje rozděleny dle celkové délky spravovaných silnic II. a III. třídy. Tyto finanční prostředky výrazněji pomohly v zajištění kvalitního stavu těchto komunikací. Vláda ČR v rámci schvalování rozpočtu SFDI na rok 2017 a střednědobý výhled rozhodla (usnesení č. 937 z 24. října 2016), že Ministerstvo dopravy má do 15.2. února 2017 předložit vládě návrh na zajištění financování oprav, rekonstrukce a modernizace silnic II. a III. třídy i v roce 2017 v obdobném rozsahu jako v roce 2016 (tj. 3 mld. Kč).

Opakovaně je nutné zdůraznit, že bez systémové stabilizace příjmové stránky SFDI nelze zajistit pravidelnost tohoto příspěvku krajům v následujících letech a uvedené finanční prostředky je z úrovně krajů nutné vnímat jako zdroje mimořádné, přispívající ke zlepšení stavu svěřeného majetku.

Mezi náklady relevantní pro balíček C jsme se rozhodli zařadit rovněž identifikované investiční náklady na výstavbu, či modernizaci středisek správy a údržby dálnic, nebo rychlostních silnic.

33.3 Infrastruktura vodních cest

Zajištění údržby a běžných oprav vodních děl na vodních cestách nebylo možné v době přípravy DSS2 financovat ze zdrojů SFDI, financování těchto potřeb tak nebylo řešeno v rámci projektu DSS2. V souvislosti se zákonem č. 129/2016 Sb., kterým byl novelizován zákon č. 104/2000 Sb., o SFDI však již je přípustné financovat ze SFDI i činnosti související s provozem a údržbou infrastruktury vodních cest. V současné době jsou tvořena pravidla pro přidělování finančních prostředků na tyto účely pro jednotlivé potenciální příjemce. Objem vynakládaných finančních prostředků bude vždy limitován výší rozpočtu dané položky v rozpočtu SFDI, kdy při sestavování rozpočtu SFDI je nezbytné přihlídnout k oprávněnosti potřeb, dostupnosti vlastních zdrojů potenciálních příjemců a k celkovému významu infrastruktury vodních cest v dopravní soustavě ČR. Rozsáhlé rekonstrukce / modernizace jsou identifikovány v rámci rozvojových opatření.

33.4 Letecká infrastruktura

Letecká doprava má oproti jiným druhům dopravy řadu specifik, mezi něž se řadí rovněž odlišnosti v oblasti infrastruktury potřebné pro provozování této dopravy.

Provozní schopnost jednotlivých letišť a náklady spojené s jejím zajištěním jsou plně v gesci vlastníků této infrastruktury. Ministerstvo dopravy tak nemá žádný vliv na tyto činnosti, což je spojeno i s odlišným přístupem k financování těchto činností. Ty jsou u letecké infrastruktury plně hrazeny z komerčních zdrojů vlastníků resp. provozovatelů letišť. Z tohoto důvodu nebyly brány v potaz v rámci prací na projektu DSS2 a nebyly kalkulovány do celkového objemu finančních potřeb na provozuschopnost dopravní infrastruktury. V souvislosti se zákonem č. 129/2016

Sb., kterým byl novelizován zákon č. 104/2000 Sb., o SFDI však již je přípustné financovat ze SFDI i činnosti související hradit náklady související s vybavením letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy. V současné době jsou tvořena pravidla pro přidělování finančních prostředků na tyto účely pro jednotlivé potenciální příjemce. Ve vztahu k celkové výši rozpočtu SFDI se nejedná o zásadně významné finanční částky.

33.5 Ostatní součásti dopravní infrastruktury

U ostatních součástí dopravní infrastruktury nebyly identifikovány finanční potřeby, které by vyžadovaly krytí ze zdrojů, se kterými uvažuje tento materiál. Vyskytnou-li se přesto takové případy, jejich vliv bude na celkový finanční objem pravděpodobně zanedbatelný.

34 Finanční potřeby – rozvojová opatření

Finanční potřeby rozvojových opatření tvoří jednu z podstatných částí celkového objemu finančních potřeb identifikovaných v rámci projektu DSS2. Celkové finanční potřeby pro rozvojová opatření jednotlivých dopravních módů vyčíslená rámci této kapitoly vycházejí z analýz provedených v Knize 6 a ostatních částech Knihy 7.

Všechny uváděné částky byly v DSS2 uváděny v cenové úrovni roku 2012 a do budoucna tak budou podléhat dalšímu vývoji vyvolanému inflací. V rámci Aktualizace 2017 byly zásadní relevantní cenové objemy přepočteny na cenovou úroveň 2016 využitím průměrného indexu cen stavebních děl dopravní infrastruktury dle ČSÚ¹⁰ ve výši 1,0372.

Opatření na silniční infrastrukturu jsou v souladu s přístupem správce v textu a tabulkách této kapitoly vyčísleny včetně DPH.

34.1 Železniční infrastruktura

Finanční potřeby rozvojových opatření na železniční infrastrukturu, původně vyčíslené v DSS2, je nezbytné po provedené Aktualizaci 2017 vnímat jako vstupní údaje, neboť v návaznosti na schválení DSS2, principy v nich obsažené a v návaznosti na zajištění dostatečného množství finančních prostředků pro projektovou přípravu bylo v letech 2014 – 2016 zpracováno značné množství koncepčních studií, resp. záměrů projektů pro jednotlivé tratě, ze kterých vyplynuly upřesněné finanční potřeby na jednotlivá opatření, viz podrobněji dále v části Kniha 10 – realizace Dopravních sektorových strategií. Celkové objemy finančních potřeb původně identifikované v rámci DSS2 jsou však nadále orientačně platné, neboť lze konstatovat, že výsledkem prací navazujících na schválení DSS2 byla toliko práce založená na jejích principech. Nedošlo tedy v uplynulém období k návrhům zcela nových námětů, nýbrž převážně k upřesnění rozsahu identifikovaných opatření v jednotlivých klíčových částech sítě.

34.2 Silniční infrastruktura

U silniční infrastruktury byly souhrnné náklady na sledovaná opatření vyčísleny zvlášť pro projekty a zvlášť pro náměty. Tyto náklady jsou rozděleny v souladu s rozdělením jednotlivých balíčků opatření definovaných v Knize 6. I pro silniční dopravní infrastrukturu platí, že v návaznosti na schválení DSS2, principy v nich obsažené a v návaznosti na zajištění dostatečného množství finančních prostředků pro projektovou přípravu bylo v letech 2014 – 2016 zpracováno značné množství koncepčních studií, resp. záměrů projektů pro jednotlivé úseky dálnic a silnic I. třídy, ze kterých vyplynuly upřesněné finanční potřeby na jednotlivá opatření, viz podrobněji dále v části Kniha 10 – realizace Dopravních sektorových strategií. Celkové objemy finančních potřeb původně identifikované v rámci DSS2 jsou však nadále orientačně platné, neboť lze konstatovat, že výsledkem prací navazujících na schválení DSS2 byla toliko práce založená na jejích principech. Nedošlo tedy

¹⁰ Tab. 4.1 Indexy cen stavebních děl v členění podle klasifikace CZ-CC na 4 místa (vážený průměr kódů 2111, 2121, 2141, 2142), viz https://www.czso.cz/csu/czso/ipc_cr.

v uplynulém období k návrhům zcela nových námětů, nýbrž převážně k upřesnění rozsahu identifikovaných opatření v jednotlivých klíčových částech sítě.

Samostatným tématem řešeným v rámci DSS2 byla oblast ITS (kategorie balíčků B1). Odhad finančních potřeb rozvoje ITS na dopravní infrastrukturu byl proveden na úrovni jednotlivých balíčků opatření. Konkrétněji jsou však finanční potřeby vyčíslené v samostatném Implementačním plánu ITS (usnesení vlády č. 538 ze dne 15. června 2016), jakožto dalším dokumentu navazujícím na Dopravní politiku ČR a DSS2 se jim tedy v rámci Aktualizace 2017 již podrobněji nevěnují.

34.3 Infrastruktura vodních cest

Finanční potřeby rozvojových opatření na infrastrukturu vodních cest byly stanoveny na základě podkladů investora – ŘVC. Od doby schválení DSS2 nedošlo k žádnému zásadnímu přehodnocení finanční náročnosti jednotlivých identifikovaných opatření a celková indikovaná finanční částka ve výši cca 24 mld. Kč (v cenách 2016) je nadále platná.

34.4 Letecká infrastruktura

Rozvojová opatření rozšiřující možnosti letecké infrastruktury jsou v rámci DSS2 identifikována pouze dvě. Je to paralelní vzletová a přistávací dráha na Letišti Václava Havla Praha a Replacement of System Data Processing pro Řízení letového provozu ČR, s.p. Tato dvě opatření, která byla v rámci letecké dopravy identifikována jako nejdůležitější, nejsou financována ze státního rozpočtu, resp. SFDI, ale jsou hrazena ze zdrojů provozujících subjektů.

Smlouva na vytvoření a dodání nového hlavního systému pro řízení letového provozu (projekt NEOPTERYX) na základě smlouvy mezi ŘLP ČR, s.p. a společností THALES, která zvítězila ve výběrovém řízení, je uzavřena na částku 35.500.000 EUR, což při současném měnovém kurzu 27 Kč/EUR znamená cca 960 mil. Kč, přičemž dodavatel systému je zavázán tento dodat do konce roku 2018.

Dle informací Ministerstva dopravy si Letiště Praha a.s. v průběhu roku 2016 dokončilo v samostatné působnosti tzv. Mmaster plan pro další dlouhodobý koncepční rozvoj, z něhož vyplývá, že definitivní rozhodnutí o realizaci paralelní vzletové a přistávací dráhy bude přijato až v roce 2019. Do té doby má Letiště Praha a.s. v plánu realizovat dílčí, méně finančně náročná, opatření pro zajištění dostatečné odbavovací kapacity reagující na opětovně rostoucí trend počtu přepravených cestujících (předpoklad pro 2017 = 13,5 mil. cestujících).

34.5 Ostatní součásti dopravní infrastruktury

Mezi ostatní součásti dopravní infrastruktury, zařazené do skupiny balíčků A, lze zařadit především dopravní terminály pro osobní i nákladní dopravu. Vzhledem k tomu, že se nejedná o konkrétní rozvojová opatření připravovaná státním investorem, ale o program finančních příspěvků, byla částka na pokrytí předpokládaných potřeb pro rozvoj těchto opatření alokována v rámci Knihy 10.

34.6 Balíčky neřešené v rámci Knihy 7

V rámci Knihy 7 byly řešeny balíčky opatření uvedené v předešlých podkapitolách. Náklady na ostatní balíčky jsou definovány v rámci Knihy 10, rovněž s ohledem na disponibilní finanční prostředky.

35 Scénáře vývoje finančních nároků dopravní infrastruktury – údržba, provoz a opravy

V průběhu prací na Knize 7 byly konstruovány scénáře vývoje finančních potřeb, a to především pro potřeby výpočtů v rámci finančního modelu, zpracovávaného v Knize 9. Scénáře se týkaly zejména prognózy finančních potřeb na zajištění údržby, oprav a rekonstrukcí silniční a železniční infrastruktury. Navrženy byly scénáře MIN (minimální), STŘED (střední) a MAX (maximální).

Zatímco scénář MIN vycházel z předpokladu dalšího nezhoršování stavu dopravní infrastruktury, scénář MAX předpokládal vynakládání takových prostředků, které umožní postupné zlepšení technického stavu dopravní infrastruktury. Scénář STŘED předpokládal přiměřené zachování výše výdajů na údržbu, opravy a rekonstrukce v úrovni roku 2012 až do roku 2015. V roce 2016 bylo předpokládáno výraznější navýšení prostředků na údržbu, opravy a rekonstrukce.

Aktualizovaný scénář potřebného vývoje finančních prostředků pro zajištění dostatečně kvalitní úrovně údržby, provozu a oprav je definován v aktualizované Knize 10 – realizace dopravních sektorových strategií.

36 Obecné předpoklady snížení finanční náročnosti nových opatření

Cílem snižování finanční náročnosti staveb je jednak snaha o absolutní úsporu finančních prostředků (v absolutní míře), a jednak snaha o dosažení maximální efektivity staveb (tedy relativní poměr nákladů a přínosů).

Tento cíl je nutné mít na paměti již v předprojektové přípravě. Každý projekt je třeba řádně zdůvodnit, a to především prostřednictvím studie proveditelnosti, která mimo jiných aspektů projektu stanoví také rámcové náklady i přínosy posuzovaných variant opatření. Všechna navrhovaná opatření musí být dostatečně zdůvodněná, proto je nutné prověření dostatečného množství variant, posouzení parametrů variant a jejich ekonomické vyhodnocení.

Spektrum variant musí vždy vycházet z „varianty bez projektu“ – tedy způsobu řešení problému, pokud z nějakého důvodu nedojde k investičnímu opatření. v dalších krocích je nutné zvážit různé stupně naplňování vstupních předpokladů – od dílčích rekonstrukcí přes modernizační opatření až po návrh nových kapacit (novostaveb). Jednotlivé navržené varianty je třeba vždy posoudit vzhledem k „variantě bez projektu“ především pomocí standardizovaného přístupu k analýze nákladů a přínosů, ale i z dalších aspektů, které jsou ve studii proveditelnosti sledovány.

V případě společného hodnocení více opatření je vhodné tento celek posoudit jako soubor staveb. Možné je posoudit samostatně i jednotlivé logické etapy, a to

i s ohledem na případnou nerealizaci dalších investičních kroků (posouzení samostatné funkčnosti jednotlivých etap).

Obecně lze tedy konstatovat, že nejlépe je realizovat tu etapu stavby, která vykazuje nejvyšší přínos a efektivitu, a to i v případě, kdy nedojde k realizaci dalších etap.

Ukazatelé ekonomické efektivity určují jen jednu z částí podmiňujících výběr doporučené varianty. Přesto, pokud jsou výsledky získané ze dvou nebo více variant se značně různými náklady přijatelné (nebo srovnatelné), je nutné při výběru investiční varianty postupovat následujícím způsobem:

- Pokud by byla hlavním faktorem cena, měla by být vybrána levnější varianta s cílem uvolnit rezervy pro další projekty,
- Pokud by dražší projekt lépe realizoval hlavní cíle (očekávání) a byly dostupné finanční prostředky, je přípustný výběr této varianty.
- Pokud by dražší projekt lépe realizoval hlavní cíle (očekávání) a potřebné finanční prostředky nebyly dostupné, je třeba vždy vážit, zda je možné přijmout levnější a méně komfortní řešení, či zda je vhodnější vyčkat situace, kdy budou potřebné finanční prostředky pro dražší projekt k dispozici. Kritériem je především míra, v jaké levnější projekt směřuje k naplnění hlavních cílů (očekávání), aniž vytváří zbytečné vícenáklady nebo překážky pro budoucí efektivní řešení.
- Veškeré varianty musí být posouzeny s ohledem na celý životní cyklus projektu.

V návrhu je však nutné vyjasnit způsob, jakým jsou přijímána výsledná rozhodnutí. V případě výběru varianty s horšími ekonomickými výsledky, ale s lepšími ostatními parametry, je nutné důkladné zdůvodnění tohoto rozhodnutí.

DSS2 předpokládaly, že pro zkvalitnění procesu výběru varianty projektů zajistí Ministerstvo dopavy přijetí metodiky pro zpracování jednotlivých částí studií proveditelnosti tak, aby jednotlivé zpracované části pokrývaly veškeré relevantní parametry projektu. V období bezprostředně následujícím po schválení DSS2 byly zahájeny práce na mnoha koncepčních studiích, v rámci kterých byl přístup investorů ke zpracování těchto studií koordinován ze strany věcně příslušných odborů Ministerstva dopavy. Tento přístup se ukázal jako využitelný při reflektování pravidel, která pro zpracováváné koncepční studie vyžaduje legislativa EU, resp. na ní navazující metodické příručky, které je třeba především reflektovat s cílem zajistit kofinancovatelnost akcí ze zdrojů EU.

37 Shrnutí hlavních problémů

Oblast výstavby nové dopravní infrastruktury a hospodaření se stávající dopravní infrastrukturou se v České republice dlouhodobě potýká s mnoha problémy, které mají negativní vliv na koncepční a efektivní rozvoj dopravních sítí, i správu a údržbu stávající infrastruktury. Celá řada těchto problémů již byla v minulosti identifikována a pojmenována, i přesto ale ke zlepšení tohoto stavu dochází pouze velmi postupně.

Tato kapitola v rámci dokumentu DSS2 shrnuje ty nejzásadnější problémy a nutné kroky k řešení za účelem zefektivnění zajištění správy a rozvoje dopravní infrastruktury.

Cílem této kapitoly nebylo vytvoření uceleného metodického materiálu, to je skutečně nad rámec dokumentu DSS2, cílem bylo spíše navrhnout v bodech hlavní zásady vedoucí k hospodárnému procesu pořizování staveb dopravní infrastruktury.

V minulosti byla publikována řada materiálů zabývajících se problematikou hospodárnosti a efektivity investic do dopravní infrastruktury. Jedním z hlavních problémů, který lze však bohužel identifikovat, je nerespektování doporučení obsažených v těchto materiálech. Vzhledem k tomu, že z nejrůznějších důvodů jsou prezentované zásady pouze v omezené míře převáděny do praxe., bylo by vhodné změnit celkový přístup k této problematice.

V návaznosti na schválení DSS2 bylo ze strany Ministerstva dopravy vyvíjeno maximální úsilí vedoucí ke zlepšení kritizovaných oblastí. Zároveň je však v rámci Aktualizace 2017 nezbytné poznamenat, že se vyskytly komplikace nové.

Cyklus přípravy, výstavby a provozování staveb je možné rozdělit do několika základních fází, které jsou popsány v následujících podkapitolách, přičemž jsou ke každé z nich uvedeny nejdůležitější oblasti, na které je třeba zaměřovat pozornost.

37.1 Rozvojová opatření – doporučení strategie

Jedním ze zásadních problémů v ČR je dlouhodobá absence strategického dokumentu věnujícího se oblasti rozvoje dopravní infrastruktury. Zlepšení této situace přineslo právě schválení DSS2. V rámci této oblasti je třeba zaměřit pozornost na následující zásady:

- Dodržovat doporučení zpracovaných a schválených strategických dokumentů typu DSS2 a zajistit jejich pravidelnou a odbornou aktualizaci. *(zajišťováno průběžnou spoluprací věcně příslušných odborů MD a resortních investorských organizací)*
- Stanovit priority a cíle pro jednotlivé oblasti rozvoje dopravní infrastruktury a ty dlouhodobě sledovat a vyhodnocovat *(nastavené procesy v resortních investorských organizacích jsou primárně zaměřeny na prioritní projekty, jejich příprava v čase však průběžně naráží na komplikace různého charakteru, přičemž tyto komplikace se daří překonávat jen velmi pomalu a obtížně).*
- Přijatá strategie musí být závazná pro jednotlivé správce dopravní infrastruktury – příprava staveb by měla následně probíhat tak, aby byla v souladu s přijatou koncepcí. *(zajišťováno aplikací směrnice V-1/2012 v platném znění, dle které jsou sestavovány tzv. rozpis globálních položek určených na přípravu staveb)*
- Musí být zajištěn soulad přijaté strategie s procesy územního plánování. *(zajišťováno Odborem infrastruktury a územního plánu MD, resp. příslušnými útvary resortních investorských organizací)*

- V návaznosti na strategické dokumenty by měly vzniknout další metodické materiály zaměřené na naplňování stanovených cílů s ohledem na efektivní proces přípravy a realizace jednotlivých opatření. Mezi tyto materiály musí nepochybně patřit:
 - Závazné podklady pro oceňování staveb ve všech fázích projektových stupňů včetně metodických pokynů pro jejich používání - musí být rovněž zajištěna pravidelná aktualizace. *(zajišťováno SFDI a zveřejňováno na <http://www.sfdi.cz/metodiky-a-ceniky/>)*
 - Metodika pro oceňování životního cyklu staveb (tzn. na stavbu a její efektivnost musí být nahlíženo s ohledem na náklady spojené s celou dobou její životnosti, nikoliv pouze z hlediska investičních nákladů). Tento přístup by měl být aplikován ve všech fázích přípravy projektu (v odpovídajícím stupni podrobnosti). *(zajišťováno v rámci zpracovávaných hodnocení ekonomické efektivity při používání metody CBA)*
 - Další metodické materiály zaměřené na stanovení závazných postupů vedoucích k efektivní přípravě a realizaci a provozování staveb dopravní infrastruktury *(kromě primární potřeby personální a finanční stability je problematika neadekvátně dlouhé projektové a majetkoprávní přípravy především otázkou stability a efektivnosti právního prostředí – systémové koncepční změny se však k datu zpracování Aktualizace 2017 nepodařilo prosadit. Praxe ukazuje, že v tomto ohledu pouze velmi omezeně mohou pomoci metodiky)*

37.2 Příprava projektu

Ve fázi přípravy projektu je třeba klást důraz na následující oblasti:

- Navrhovaný záměr zpracovat již v úvodní fázi ve více variantách včetně vyhodnocení dopadů na přírodu a krajinu a vyhodnocení ekonomické efektivity a následně vybrat variantu, která bude vycházet nejlépe, jak co se týče výsledků posouzení ekonomické efektivity, tak co se týče naplňování cílů stanovených koncepcí rozvoje infrastruktury. *(zásadní záměry jsou posuzovány ve variantách)*
- Významné stavební objekty zpracovávat ve variantách včetně ekonomického vyhodnocení zahrnujícího náklady celého životního cyklu. *(zajištěno vnitropodnikovými pravidly resortních investorů např. pro zásadní mostní objekty)*
- Zásadní změny v řešení již schválené varianty musí být prověřeny a potvrzeny včetně důvodu této změny a jejího dopadu do procesu přípravy a ekonomické efektivity stavby. *(aktualizace záměru projektu, resp. studie proveditelnosti je vždy před projednáním Centrální komisí MD řádně zdůvodněna)*
- Zavést povinnou kontrolu jednotlivých fází projektu nezávislým expertem a to včetně kontroly přiměřenosti/oprávněnosti výše investičních nákladů. *(kontrola velkých projektů zajišťována experty SFDI, resp. externě)*
- Bylo by účelné zavést a udržovat systém informací o připravovaných záměrech (obdobný pro všechny typy dopravní infrastruktury). Základní informace je nutné průběžně sledovat, evidovat a aktualizovat formou databáze (databáze rozvojových akcí) s uvedením rozhodujících ukazatelů přinejmenším z následujících oblastí:
 - Identifikační údaje stavby (úsek, číslo v rámci dopravní sítě, kategorie, popis projektu, zdůvodnění projektu apod.),
 - Stav přípravy a schvalování projektu (stav dosud zpracovaných dokumentací, schvalovacího procesu, základní milníky přípravy stavby),
 - Technické a technologické ukazatele projektu (délka, rychlost, prvky interoperability apod.),
 - Realizace a náklady stavby (celková investiční náročnost a předpokládané rozložení investičních nákladů v čase realizace),
 - Finanční a ekonomické ukazatele projektu (výsledky ekonomického hodnocení a nároky na zdroje z evropských fondů),
 - Případné další údaje pro potřeby administrativního zpracování investora, Ministerstva dopravy a dalších institucí.
- V rámci tzv. Jednotného systému informací ve výstavbě (JSIVV), který je dlouhodoběji využívaný u ŘSD, byla zvýšena úroveň kontroly aktuálnosti dat ze strany vedení. V rámci SŽDC byl zaveden obdobný systém s názvem CESTa. Výstupy obou rozdílných databází se společně mohou propojovat v rámci tzv. Manažerského informačního portálu (MIP), který spravuje SFDI.

Na rozvoji všech těchto informačních systémů je však třeba z úrovně jednotlivých gestorů dále pracovat a zdokonalovat je + účinnou motivací snížit chybovost v nich obsažených údajů vyplývající ze závislosti na lidském faktoru. Projektová dokumentace

- Aplikovat princip „hodnoty za peníze“, kterým bude zaručena kvalita navrhovaných řešení a přesně specifikovat požadavky na danou stavbu. *(projektová dokumentace musí vycházet z vhodně zvoleného řešení zpracovaného a vybraného v předchozím stupni studie proveditelnosti resp. záměru projektu či jiného stupně předprojektové přípravy)*

- Technické normy – i v rámci stávajících norem jsou možnosti, které ve svém důsledku mohou stavby zlevňovat i při zachování požadovaných parametrů, otázka je zda tyto možnosti budou využity. Zároveň je možno konstatovat, že v technických normách, předpisech a podmínkách lze nalézt řadu případů, kde by byla vhodná úprava požadavku na návrh technického řešení s pozitivním dopadem na finanční náročnost staveb, současně při zajištění potřebné kvality a bezpečnosti staveb.

(diskuse o technických normách je vedena průběžně. Dopad změn technického řešení do již rozprojektovaných či částečně projednaných / povolených staveb má však zcela fatální důsledky do doby přípravy stavby a je proto třeba ji vždy zvážit i z tohoto úhlu pohledu)

- Oceňování staveb - Stávající jednotkové ceny často neodpovídají reálným požadavkům na kvalitní provedení prací, některé z jednotkových cen jsou podhodnocené, v jiných případech jsou jednotkové ceny neúměrně vysoké (potřeba dostupnosti aktuálních podkladů pro oceňování - viz výše).

(přístup k systémové cenotvorbě je garantován SFDI, viz <http://www.sfdi.cz/metodiky-a-ceniky/>)

- Pro výběrové řízení na dodavatele stanovit dle projektové dokumentace předpokládanou cenu zakázky, která bude brána v soutěži jako nejvyšší přípustná a zároveň stanovit pravidla pro posuzování mimořádně nízkých nabídkových cen.

(závisí na konkrétní povaze poptávaného plnění, cenu by primárně měla určit právě vzájemná soutěž mezi dodavateli)

- Zadávací dokumentace vypracovat do fáze realizační dokumentace stavby, čímž se zamezí vzniku velké části víceprací. Podrobnost dokumentace však nesmí diskriminovat uchazeče o zakázku předurčováním zcela konkrétních typů částí díla.

(zadávací dokumentace jsou připravovány ve větší míře podrobnosti se všemi výhodami a nevýhodami z toho vyplývajícími)

- Úspěšnost zadávacího řízení je založena na všech předchozích fázích projektového cyklu (viz odstavce výše). Mimo jiné z tohoto důvodu by mělo být postupně zaváděna metoda BIM (building information modelling) do projektové i následné realizační fáze staveb.

37.3 Výstavba

- Nežadávat stavby před nabytím právní moci stavebního povolení, resp. většiny povolení vztažených k hlavní trase a zásadním stavebním objektům.
(systémově správné řešení, pokud neexistují oprávněné důvody zahájit zadávací řízení dříve. Pokud tyto existují, musí zadávací podmínky, resp. souhrn smluvních dohod obsahovat dostatečné bezpečnostní pojistky pro investora i zhotovitele pro případ, že se daná stavební povolení nepodaří včas získat)
- Posílit roli supervize staveb se zaměřením zejména co se týče oblasti kontroly kvality nebo kontroly fakturací
(množství kontrol bylo od doby přijetí DSS2 výrazně navýšeno. Supervize je částečně insourcována na SFDI)
- Posílení role správců stavby. Zásadní je důsledná kontrola realizovaného díla z pohledu kvality i rozsahu. Případný postih správce uplatnitelný i dle charakteru vad zjištěných v záruční lhůtě.
- Nepřipustit během výstavby zásadní změny projektu.
- Přesně definovat všechny požadavky nad rámec zadání stavby a jejich úhradu vždy připsat tomu, kdo je zapříčinil.
- Po vyhodnocení souvisejících rizik zvážit alternativní modely zadávání stavebních prací – tj. připustit vyšší míru invence ze strany zhotovitele. Toto však v první fázi aplikovat výhradně na menších projektech, resp. případně i zásadnějších opravách, které nebudou předmětem financování z EU. Nutno zvážit konsekvence tohoto způsobu zadání na celoživotní náklady. V případě pozitivních zkušeností rozvíjet tento model dále.
(poslední čtyři odrážkované zásady jsou obecně platné)

37.4 Vyhodnocení a údržba stavby

- Důsledně uplatňovat reklamace na zhotoviteli v rámci záruční doby. Vyhodnotit možnosti zainteresování zhotovitele na nákladech oprav a údržby v delším časovém horizontu oproti minulosti.
(u vybraných projektů byla délka záruční doby využita jako hodnotící kritérium, či je přímo požadována delší záruční doba v zadávací dokumentaci)
- Vyhodnocovat stavby s ohledem na plnění očekávaných efektů. V rámci staveb spolufinancovaných Evropskou investiční bankou se v minulosti praktikoval přístup závěrečného vyhodnocení realizovaného programu včetně vyhodnocení ekonomické efektivity staveb na základě reálně dosažených parametrů.
(bude aplikováno v budoucnu u vybraných zásadních projektů. Metodicky zahrnuto v tzv. „přechodové metodice pro hodnocení přínosů a nákladů projektů“ s předpokladem přenesení principů do aktuálně zpracovávané „národní metodiky“)
- Sledovat životnosti provedených prací a rozhodujících konstrukčních částí (např. konstrukcí vozovek, mostní závěry a ložiska, mostní vozovky). V praxi se

bohužel ukazuje, že je životnost u stejných konstrukcí mnohdy diametrálně rozdílná (výrazný dopad do nákladů životního cyklu stavby).

(nutné realizovat v rámci systému hospodaření se svěřenou infrastrukturou, je primárně úkolem správce infrastruktury)

- Účelné by bylo zabývat se rovněž analýzou chyb vzniklých v průběhu realizace jednotlivých staveb a následné vyvození důsledků a opatření zamezujících jejich opakování.

(pro uvedené opatření je zásadní především personální stabilita v rámci resortních investorských organizací)

- Dodržovat stanovené technické podmínky pro údržbu jednotlivých typů staveb.
- Sledovat a vyhodnocovat stavební údržbu, opravy a rekonstrukce z pohledu nákladů i životnosti prováděných prací.

(nutné realizovat v rámci systému hospodaření se svěřenou infrastrukturou, je primárně úkolem správce infrastruktury)

- Hospodárnost projektů oprav a rekonstrukcí je podmíněna dostatečnou úrovní (z pohledu kvality i rozsahu) diagnostických průzkumů. Současná praxe tomuto bohužel neodpovídá. Je vhodné zainteresovat projektanta na celoživotních nákladech stavby s cílem jejich optimalizace.

Ve vztahu k těmto doporučením, která byla, nikoliv poprvé, identifikována v rámci prací na DSS2 je nutné konstatovat tu skutečnost, že Ministerstvo dopravy i jednotlivé podřízené organizace (ŘSD, SŽDC, ŘVC) již v průběhu let 2011-2013 přijaly množství opatření (interní předpisy), která jsou s těmito doporučeními v souladu a měla by přispět k nápravě uváděných skutečností. Konkrétními opatřeními se částečně zabývá Kniha 10. V rámci Aktualizace 2017 bylo k jednotlivým doporučením uvedeno krátké shrnutí, jakým způsobem je na daná doporučení postupně reagováno – tyto údaje jsou uvedené kurzívou pod jednotlivými návrhy.)

Kniha 8 – Hodnocení rozvoje dopravní infrastruktury

38 Shrnutí metodiky

Kniha 8 Hodnocení projektů dopravní infrastruktury se skládá ze Zprávy Z.8.1 Hodnocení projektů pomocí CBA a MCA – metodika, Zprávy Z.8.2 Výsledné pořadí projektů a Zprávy Z.8.3 Podrobné výsledky CBA a MCA analýz.

Předmětem Zprávy Z.8.1 je popis zvoleného metodického přístupu pro hodnocení navrhovaných opatření v rámci projektu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem.

Zpráva Z.8.2 předkládá souhrnné výsledky provedeného víceetapového multikriteriálního hodnocení pro jednotlivé clusterly a následně i projekty a náměty na základě navržené metodiky.

Konkrétní bodová hodnocení jednotlivých kritérií a subkritérií pro jednotlivé clusterly jsou pak předmětem Zprávy Z 8.3, v rámci níž byl připraven softwarový nástroj pro hodnocení clusterů. Tento nástroj, který byl vytvořen v tabulkovém procesoru MS Excel, obsahuje databázi údajů a dat o jednotlivých clusterech a vyhodnocení definovaných kritérií a subkritérií.

Hlavním cílem hodnocení navrhovaných opatření v této strategii je umožnit sestavení efektivního, ale přitom praktického střednědobého a dlouhodobého plánu implementace větších rozvojových projektů a námětů, který:

- časově upřednostňuje dopravně naléhavější a celospolečensky přínosnější projekty, ale zároveň
- nechává přednostní prostor pro „nezpochybnitelné“ projekty,
- podle realizovatelného harmonogramu a reálné doby přípravy přiměřeně určuje horizont realizace opatření, a dále také
- vrací k přepracování projekty (popř. náměty), které jsou velmi obtížně proveditelné z důvodu slabého nebo nereálného konceptu.

Pro potřeby hodnocení jsou rozlišeny pojmy:

- „Projekt“ – navrhované infrastrukturní opatření, ke kterému jsou dostupné detailnější informace například z již zpracovaných dokumentací. Projekty jsou uvažovány k realizaci především ve střednědobém horizontu (v letech 2014 až 2020 s přesahem do roku 2023).
- „Námět“ – infrastrukturní opatření blíže nespécifikované, jehož realizaci lze předpokládat až v dlouhodobém horizontu. Pro střednědobý horizont je u námětů uvažováno s projekční přípravou.

Projekty a náměty jsou pro účely dopravního modelování a hodnocení řazeny do clusterů opatření (ucelených souborů opatření, komunikačních tahů).

Časové horizonty hodnocení jsou:

- Střednědobý „S“ – od roku 2014 do roku 2020 (s přesahem do roku 2023)
- Dlouhodobý „D“ – od roku 2020 do roku 2035 (období let 2035 až 2050 je vnímáno jako výhled obsahující rezervu opatření pro další rozvoj „R“)

Cílem hodnocení je identifikovat taková infrastrukturní opatření, která naplňují zásadu 3P – Potřebnost, Průchodnost a Proveditelnost, což je zohledněno v hodnocení.

U opatření, která tuto zásadu zcela nenaplní, dále umožní tato metodika stanovit potřebu změn jednotlivých parametrů tak, aby byla tato zásada dodržena. Praktický návrh změn týkajících se neúměrných investičních nákladů opatření je obsažen v Knize 7.

Hodnocení clusterů projektů či námětů je provedeno tzv. vícestupňovým multikriteriálním hodnocením (VMH). Hodnocení je nastaveno tak, aby se opatření posuzovala z hlediska plnění cílů evropské a národní Dopravní politiky a Dopravních strategií (Kniha 5).

VMH se skládá ze tří pilířů hodnocení (hledisek hodnocení), které jsou následující:

- 1. pilíř - Dopravní a společenský - hodnotí důvody realizace opatření.
- 2. pilíř - Územní a environmentální – hodnotí očekávané překážky realizace opatření a negativní dopady.
- 3. pilíř – Ekonomický – hodnotí ekonomickou efektivitu opatření u projektů.

1. pilíř a 2. pilíř tvoří multikriteriální analýza (MKA), 3. pilíř obsahuje zjednodušenou analýzu výnosů a nákladů (zCBA).

Náměty jsou hodnoceny pouze v 1. a 2. pilíři, z důvodu nedostatečných detailnějších informací pro ekonomickou analýzu s výjimkou opatření doporučených k zařazení do střednědobého horizontu hodnocených ve třech pilířích. Pro náměty je vypočten indikátor využití investice (IVI)

Hlavními vstupy do VMH je Kniha 6 (Opatření na dopravní infrastrukturu) a Kniha 4 (Model dopravních prognóz).

Váhy kritérií a pilířů byly stanoveny širokou skupinou zainteresovaných subjektů.

Výsledkem je pořadí clusterů v jednotlivých dopravních módech, které je porovnatelné a vytváří vstupní podklady do Knihy 10, kde je sestaven harmonogram realizace rozvoje dopravní infrastruktury v návaznosti na disponibilní finanční zdroje zvolené varianty financování.

Předmětem Aktualizace 2017 není přehodnocování výsledků Dopravní sektorové strategie tak, jak byla v roce 2013 schválena. Pro toto přehodnocování neexistuje 3 roky po přijetí strategie žádný zásadní důvod.

39 Metodika vícestupňového multikriteriálního hodnocení (VMH)

Do vícestupňového multikriteriálního hodnocení vstupují projekty a náměty zařazené do generální skupiny balíčků A (Hlavní priority výstavby a modernizace dopravních sítí).

VMH se skládá z následujících kroků:

1. Příprava navrhovaných opatření

- Přetřídění navrhovaných opatření, rozdělení clusterů na projekty a náměty, stanovení časového horizontu možného zahájení realizace

2. Multikriteriální analýza clusterů

- Projekty: 3 pilíře (dopravní a společenský, územní a environmentální, ekonomický)
- Náměty: 2 pilíře (dopravní a společenský, územní a environmentální)
- Indikátor využití investic pro náměty místo ekonomického pilíře

3. Stanovení výsledného pořadí

- Projekty k realizaci
- Náměty k přípravě
- Nedostatečně dokumentované náměty navrženy k doplnění informací a případné nové posouzení MKA v rámci další aktualizace DSS2.

Projekty byly přetříděny. Byly identifikovány ty, které jsou rozestavěné a o nichž bylo ve shodě se zadavatelem, ex-ante hodnotitelem a SEA hodnotitelem konstatováno, že případné zastavení prací by již bylo výrazně neekonomické nebo by vedlo k zásadním komplikacím v dopravě. Ostatní projekty, které jsou rozestavěné, zasmělněné či jsou předmětem závazku státu, jsou předmětem MKA i CBA.

Projekty, k nimž neexistují žádné podrobnější informace (není zpracovaná dokumentace a rozpočty investičních nákladů), **jsou dále hodnoceny jako náměty**. Pro každé opatření je stanoven nejdříve možný časový horizont zahájení výstavby. Vícestupňové multikriteriální hodnocení je provedeno ve 3 samostatných pilířích pro projekty (včetně zCBA) a ve 2 pilířích pro náměty (bez zCBA).

1. dopravní a společenský pilíř hodnotí pomocí MKA důvody realizace opatření.

Pro hodnocení v **2. územním a environmentálním pilíři** jsou využita v MKA kritéria zohledňující očekávané překážky realizace opatření.

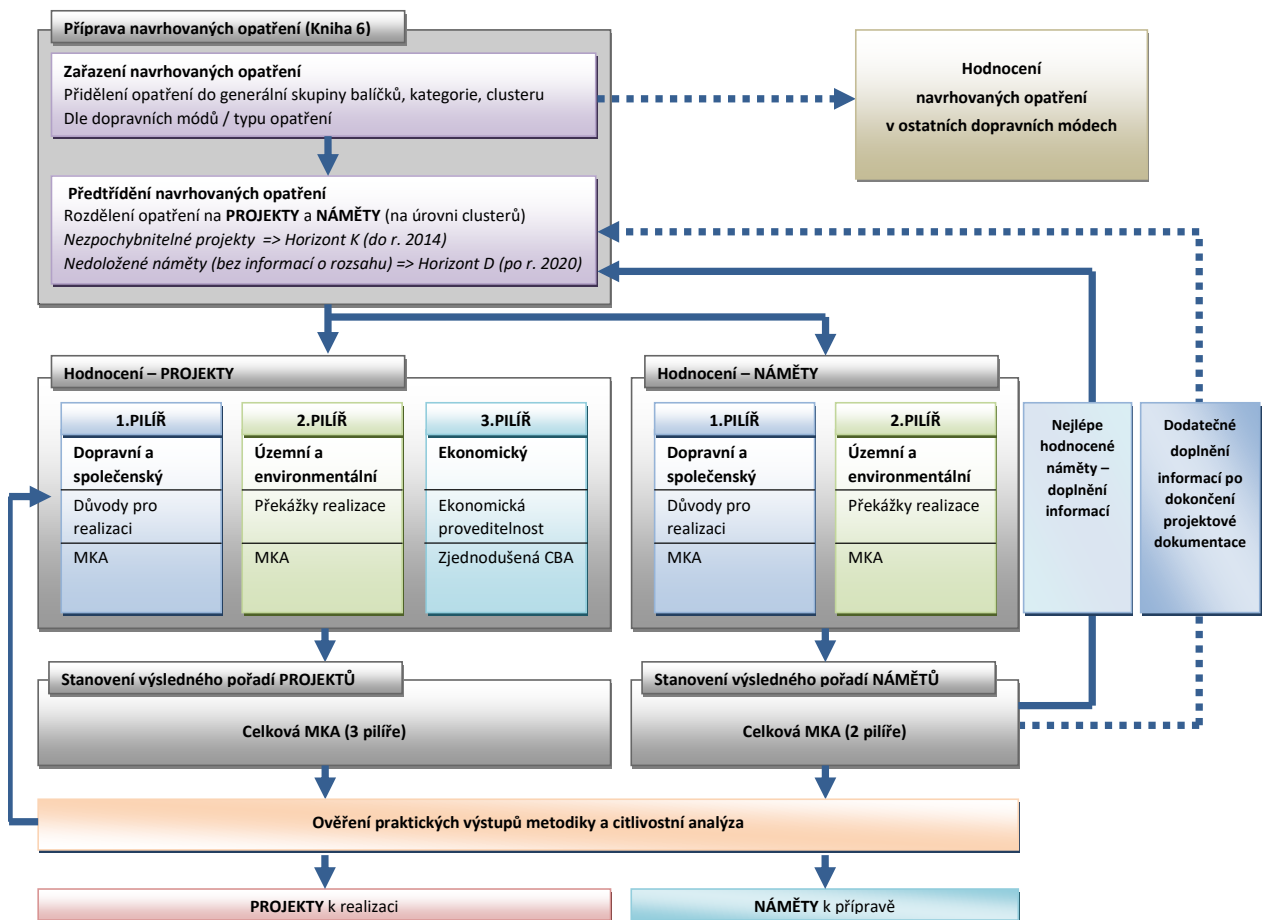
3. ekonomický pilíř obsahuje zjednodušenou analýzu výnosů a nákladů (zCBA). Výstupní veličinou je indikátor ekonomické efektivity. Tato hodnota je pomocí bodovací stupnice převedena na bodové ohodnocení. ZCBA se zpracovává pro clusterly projektů. U námětů nelze vytvořit smysluplnou zCBA, z důvodu nedostatečných vstupních informací.

Výsledkem VMH jsou bodová skóre z 3 resp. 2 pilířů. Mezi pilíři je v následném kroku opět provedena analýza za pomoci vah vzájemného významu těchto pilířů

a stanoveno celkové skóre clusteru projektů či námětů. Kromě hodnocení v pilířích je pro náměty vyčíslen indikátor využití investice, který obsahuje informace o investiční náročnosti dosažení výsledku, tzn. využití infrastruktury dopravou. Indikátor využití investice (IVI) byl vyčíslen v [Kč/osobokm] resp. [Kč/tunokm]. Čím nižší hodnota IVI, tím lepší předpoklad dosažení ekonomicky efektivních parametrů opatření. IVI byl dále přepočten na bodové stupně, kde vyšší hodnota bodů IVI již znamená příznivější výsledek pro srovnatelnost s bodovou stupnicí ostatních pilířů.

VMH opatření dopravní infrastruktury je otevřený a flexibilní nástroj, který je možno pravidelně aktualizovat, takže po dokončení projektové dokumentace námětů, je možno doplnit informace a námět je možno převést do hodnocení projektů. Aktualizaci hodnocení priorit je však vhodné provést teprve v okamžiku, kdy zásadní priority vyhodnocené v DSS2 v době jejich zpracování budou realizovány, resp. v době, kdy jednotlivé náměty budou rozpracovány do formy nových konkrétních opatření, které nebyly předmětem původního hodnocení. Tento stav k době zpracování Aktualizace 2017 nenastal.

Následující Obrázek 29.18 znázorňuje metodiku VMH.



Obrázek 39.19 Metodika víceetapového multikriteriálního hodnocení (VMH)

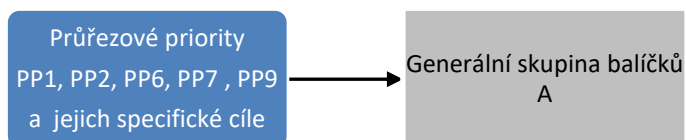
40 Metodika multikriteriální analýzy (1. a 2. pilíř)

Metodický postup MKA navržený v rámci tohoto projektu vycházel z následujících postupných kroků:

1. **Stanovení kontextu rozhodovacího procesu**
 - a. stanovení cílů MKA
 - b. identifikace klíčových a dalších zainteresovaných subjektů¹¹
2. **Identifikace posuzovaných variant** (balíčků opatření, opatření)
3. **Souhrn priorit a cílů dopravních strategií**
4. **Identifikace kritérií 1. pilíře – dopravní a společenský – důvody pro realizaci**
 - a. Silniční doprava
 - b. Železniční doprava
 - c. Vodní doprava
 - d. Letecká doprava
5. **Identifikace kritérií 2. pilíře – územní a environmentální – překážky realizace**
6. **Bodování** – návrh bodovací škály
7. **Vážení** – přiřazení váhy každému kritériu a subkritériu, které zohlední jejich relativní význam pro rozhodování.
8. **Kombinace vah a bodů** pro každou možnost k získání výsledné hodnoty.

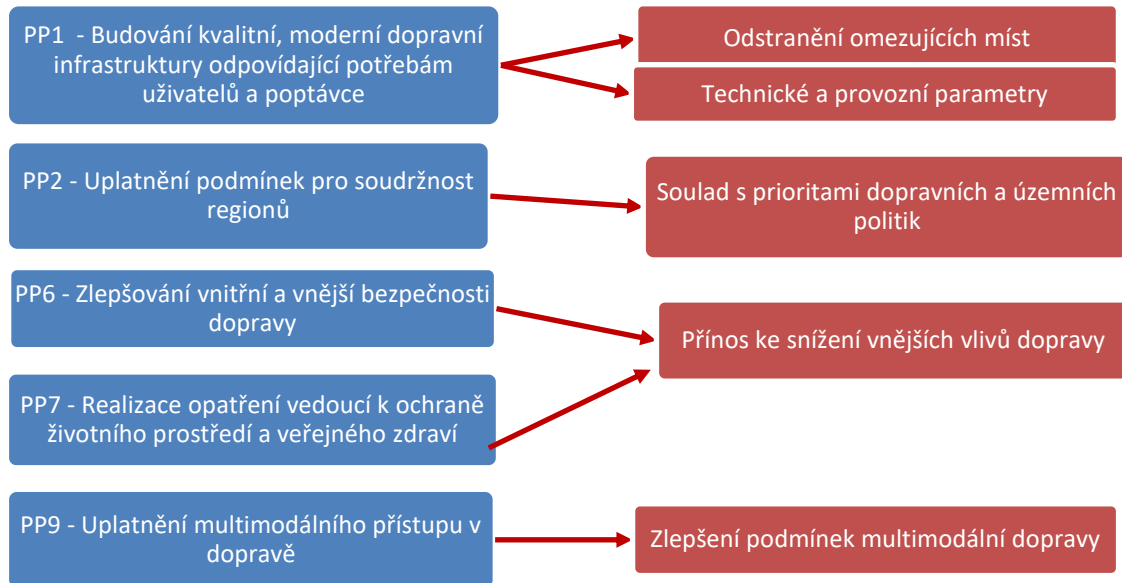
V rámci hodnocení je významným kritériem dopravní význam a reálná potřeba projektu v rámci národního dopravního systému.

Do VMH vstupuje generální skupina balíčků A a hodnotí se hlediska všech výše zmíněných průřezových priorit a cílů.



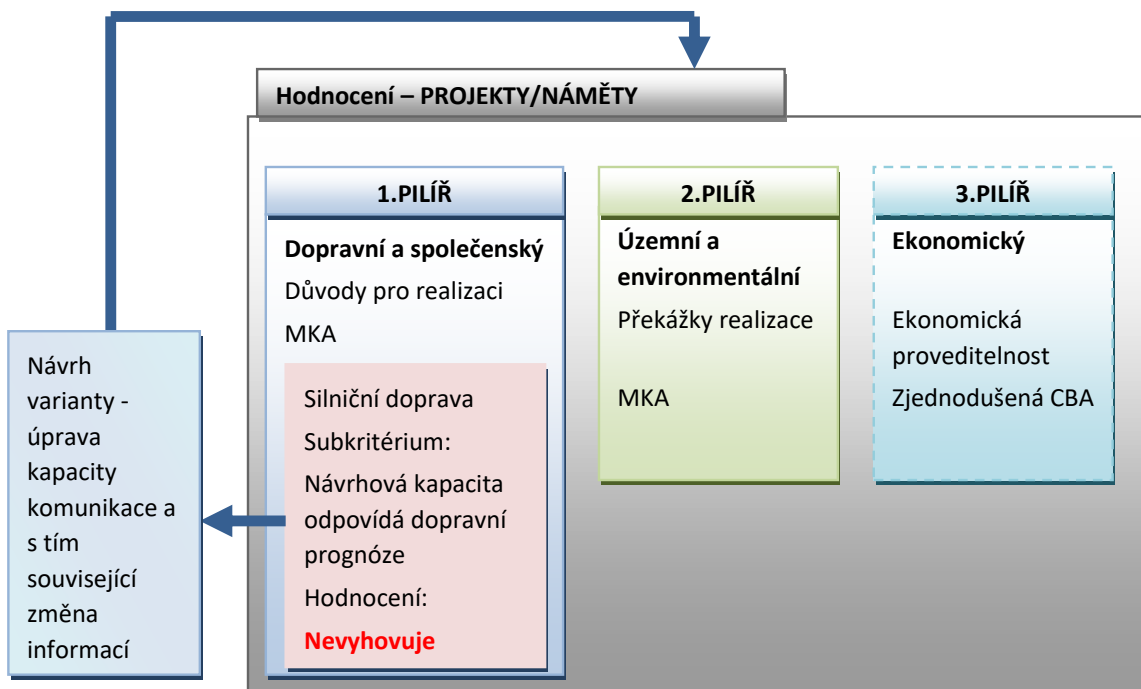
Obrázek 40.20 Ve VMH se hodnotí generální skupina balíčků A

¹¹ Včetně subjektů z nevládních organizací, zástupců veřejnosti, univerzit, relevantních státních úřadů a krajů



Obrázek 40.21 Návaznost kritérií v pilíři 1 na průřezové priority

V rámci prvního pilíře jsou pokryty všechny průřezové priority a specifické cíle jednotlivých dopravních módů uvedené v kapitole 17..



Obrázek 40.22 Metodika VMH – silniční doprava – postup při nesplnění podmiňujícího subkritéria *Návrhová kapacita odpovídá dopravní poptávce*

41 Metodika zjednodušené analýzy výnosů a nákladů – 3. pilíř

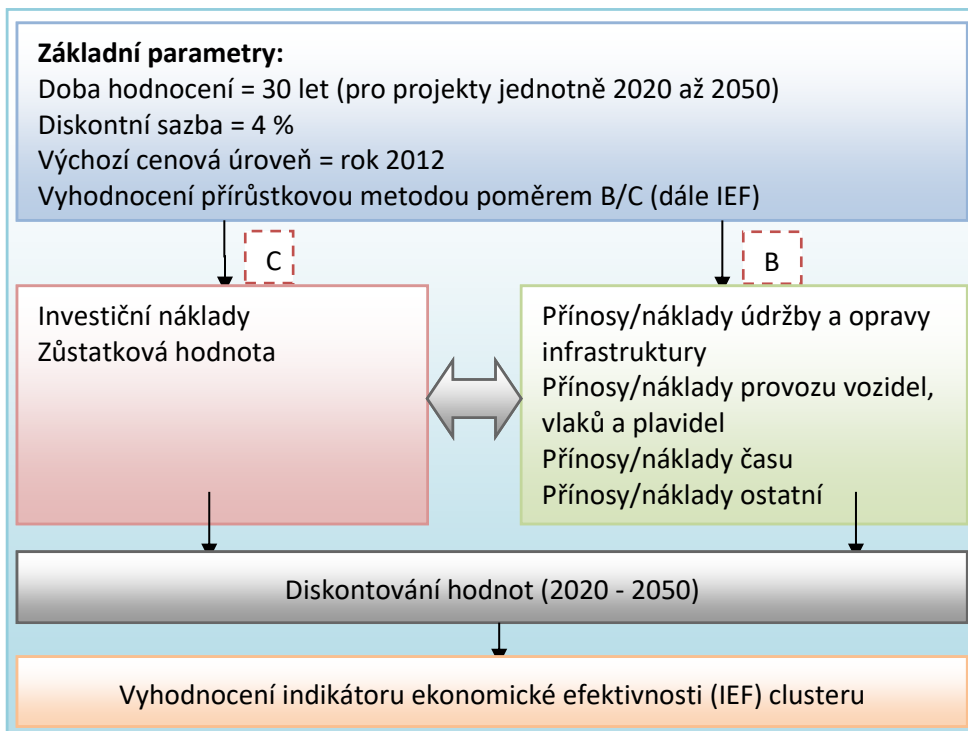
Zjednodušená analýza výnosů a nákladů (zCBA) představuje samostatný pilíř víceetapového hodnocení definovaných clusterů infrastrukturních opatření. Jedná se o ekonomické hodnocení sledovaných clusterů **projektů**.

Nejlépe hodnocené náměty, které mají ambici (z hlediska připravenosti) výstavby ve střednědobém horizontu a u kterých bylo možno doplnit informace (odhad investičních a provozních nákladů), byly dodatečně zhodnoceny i v rámci tohoto 3. pilíře tak, aby existovala orientační možnost porovnání s projekty.

Vzhledem k tomu, že se v rámci projektu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, jedná o hodnocení clusterů na strategické úrovni, kdy jsou hodnoceny clustery na různém stupni investorské připravenosti, rozhodujícím výsledkem nebude obvyklý ekonomický ukazatel BCR nebo NPV, ale tzv. **indikátor ekonomické efektivity (IEF)**. To tedy zároveň znamená, že indikátor IEF nenahrazuje potřebu podrobnější CBA, která musí být zpracována v rámci ekonomického hodnocení konkrétních projektů (studie proveditelnosti, záměry projektů).

Bodová škála bude stanovena na základě pravděpodobnostního rozložení výsledků hodnot indikátoru ekonomické efektivity, přičemž maximální počet bodů bude korespondovat s maximálním počtem bodů dosažitelným ve zbývajících dvou pilířích (200 bodů).

Základní schéma jednotného přístupu pro provedení zCBA (ke stanovení indikátoru ekonomické efektivity):



Obrázek 41.58 Metodika zjednodušené CBA (zCBA)

41.1 Výstupy zCBA

Výstupem zCBA je indikátor ekonomické efektivity (dále IEF).

Výsledný ukazatel zvaný IEF je definován následujícím vzorcem:

$$IEF_{(m-n)} = \frac{\sum_{y=1}^y \left(\frac{OaM_{y(m-n)} + VOC_{y(m-n)} + VOT_{y(m-n)} + ON_{y(m-n)}}{(1+i)^{y-1}} \right)}{IN - \frac{ZH}{(1+i)^{30}}}$$

kde je:

- IEF(m-n) poměrový ukazatel zvaný indikátor ekonomické efektivity
- m konečný rok hodnocení
- n referenční rok hodnocení
- i stanovená diskontní sazba
- y proměnná nabývající hodnot od n do m (rok hodnocení)
- VOC přínosy ze snížení provozních nákladů vozidel
- VOT přínosy z úspory času
- ON ostatní přínosy
- IN investiční náklady clusteru
- OaM náklady na údržbu a opravu infrastruktury
- ZH zůstatková hodnota clusteru

42 Výsledná metodika hodnocení 1., 2. a 3. pilíře

42.1 1. pilíř – Dopravní a společenský – MKA

Silniční doprava

Kritérium	Váha	Subkritérium	Váha	Stav	Body	
Soulad s prioritami dopravních a územních politik	26%	Součást sítě TEN-T, dálnice, I. třídy typ B, C, D	7%	TEN - T, dálnice	2	
				I. třída B, C, D, mezinárodní silnice E	1	
				Není součástí	0	
		Regionální dopravní priorita	5%		Schválená priorita	2
					Neschválená priorita	1
					Není součástí priorit	0
		Rozvojová osa, oblast (ZÚR, PÚR)	5%		Součást rozvojové osy - liniový charakter	2
					Součást rozvojové oblasti	1
					Není součástí	0
		Podpora územní soudržnosti – podpora hospodářsky slabých regionů	4%		Nové napojení na hlavní síť (TEN-T) nebo napojení spádového centra na krajské město/hl. město v rozsahu přímého spojení	2
					Zlepšení napojení na hlavní síť (TEN-T) nebo napojení spádového centra na krajské město/hl. město v rozsahu přímého spojení	1
					Nemá vliv	0
		Podpora evropské teritoriální koheze	5%		Přeshraniční projekt	2
					Ovlivnění příhraniční dopravy	1
					Nemá vliv	0
Odstranění omezujících míst	27%	Odstranění identifikovaných kapacitně úzkých míst	6%	Odstranění současného kapacitního omezení	2	
				Odstranění budoucího kapacitního omezení	1	
				Není problém, resp. nemá vliv	0	
		Odstranění kongescí – bodových omezení	6%		Odstranění kapacitního omezení – trvalý jev tvorby kongescí	2
					Odstranění kapacitního omezení – nárazový jev tvorby kongescí	1
					Není problém resp. nemá vliv	0
		Odstranění z hlediska podjezdých výšek a omezení nosnosti	5%		Odstranění z hlediska podjezdých výšek	+1
					Odstranění z hlediska omezení nosnosti	+1
					Není problém, resp. nemá vliv	0
		Oddělení pomalé dopravy	5%		Odděluje	2
					Odděluje po změně kategorie komunikace	1
					Není problém, nemá vliv	0
		Odstranění míst s lokálním omezením rychlosti	5%		Odstranění omezení	2
					Snížení omezení	1
					Není problém, resp. nemá vliv	0

Kritérium	Váha	Subkritérium	Váha	Stav	Body
-----------	------	--------------	------	------	------

Technické a provozní parametry	14%	Návrhová kapacita odpovídá dopravní prognóze		UKD C	2
				UKD B,D	1
				Nevyhovuje	!
Zlepšení podmínek multimodální dopravy	12%	Přínos pro zkvalitnění podmínek multimodální dopravy		Nákladní	+1
				Osobní	+1
				Není problém, resp. nemá přínos	0
Přínos ke snížení vnějších vlivů dopravy	21%	Snížení emisí a hlukové zátěže v zastavěném území	7%	Snížení emisí nebo odvedení dopravy mimo obytnou zástavbu v OZKO	+1
				Snížení hluku	+1
				Není problém, resp. nemá přínos	0
		Odvedení dopravy mimo ekologicky cenná území	5%	Odvedení dopravy	+1
				Omezení, odvedení části provozu	+1
				Není problém, resp. nemá přínos	0
		Odstranění nebezpečných lokalit	9%	Odstranění nebezpečné lokality	2
				Omezení, odvedení části provozu	1
				Nemá vliv	0
Maximální nevážený počet bodů					30
Maximální počet vážených bodů					2
Maximální počet vážených bodů x 100					200

Tabulka 42.59 1. pilíř – Silniční doprava

Železniční doprava

Kritérium	Váha	Subkritérium	Váha	Stav	Body	
Soulad s prioritami dopravních a územních politik	19%	Součást sítě TEN-T, RS, napojení krajského města na kvalitní železniční síť	5%	TEN - T, RS	2	
				napojení krajského města na kvalitní železniční síť	1	
				Není součástí	0	
		Regionální dopravní priorita	4%		Schválená priorita	2
					Neschválená priorita	1
					Není součástí	0
		Rozvojová osa, oblast (ZÚR, PÚR)	4%		Součást rozvojové osy - liniový charakter	2
					Součást rozvojové oblasti	1
					Není součástí	0
		Podpora územní soudržnosti – podpora hospodářsky slabých regionů	3%		Nové napojení na hlavní síť (TEN-T) nebo napojení spádového centra na krajské město/hl. město v rozsahu přímého spojení	2
					Zlepšení napojení na hlavní síť (TEN-T) nebo zlepšení napojení spádového centra na krajské město/hl. město v rozsahu přímého spojení	1
					Nemá vliv	0
		Podpora evropské teritoriální koheze	3%		Přeshraniční projekt	2
					Ovlivnění příhraniční dopravy	1
					Nemá vliv	0
Odstranění omezujících míst	27%	Odstranění identifikovaných kapacitně úzkých míst	10%	Nedostatek kapacity po celý den, případně více druhů kapacitních omezení	2	
				Nedostatek kapacity ve špičce, problémy při konstrukci GVD, nedostatek peronních hran	1	
				Není problém, resp. nemá vliv	0	
		Odstranění technického omezení (TTZ, PP, sklon)	7%		Odstranění lokálního omezení traťové třídy zatížení nebo průjezdného průřezu	+1
					Snížení podélného sklonu trasy nebo prodloužení normativu délky vlaků	+1
					Není problém, resp. nemá vliv	0
		Odstranění lokálních propadů traťové rychlosti	10%		Odstranění lokálních rychlostních omezení (pomalé jízdy na železničních přejezdech apod.) – 30 km/h a více	2
					Odstranění lokálních rychlostních omezení (pomalé jízdy na železničních přejezdech apod.) – do 30 km/h	1
					Není problém, resp. nemá vliv	0

Kritérium	Váha	Subkritérium	Váha	Stav	Body	
Technické a provozní parametry	23%	Zlepšení vybavenosti tratě	5%	Zavedení zabezpečovacího zařízení 3.kat.	+1	
				Zvýšení nástupištích hran na 550 mm	+1	
				Nemá vliv	0	
		Zkvalitnění IT JŘ a přestupních vazeb v uzlových stanicích	6%		Vliv na celostátní IT JŘ	+1
					Vliv na regionální IT JŘ	+1
					Nemá vliv	0
		Elektrizace	5%		Ano	2
					Ne	0
		Zásadní přínos ke zvýšení traťové rychlosti	7%		Zavedení vyšší traťové rychlosti o více než 20 km/h	2
					Zavedení vyšší traťové rychlosti do 20 km/h včetně	1
Není přínosem	0					
Změna dělby přepravní práce a rozhraní kombinované dopravy	19%	Převedená doprava ze silniční dopravy – nákladní přeprava	6%	Nad 10%	2	
				Do 10%	1	
				Nemá vliv	0	
		Převedená doprava ze silniční dopravy – osobní přeprava	5%		Nad 10%	2
					Do 10%	1
					Nemá vliv	0
		Přínos pro zkvalitnění podmínek multimodální dopravy	4%		Nákladní	+1
					Osobní	+1
					Nemá vliv	0
		Železniční napojení na mezinárodní letiště	4%		Dálková	+1
Regionální	+1					
Nemá vliv	0					
Přínos ke snížení vnějších vlivů dopravy	12%	Snížení hlukové zátěže v zastavěném území	5%	Odvedení tras části vlaků nákladní a dálkové dopravy ze zastavěného území	+1	
				Realizace protihlukových opatření	+1	
				Nemá vliv	0	
		Přínos k řešení bezpečnosti pro cestující a ostatní dopravu	7%		Realizace mimoúrovňového přístupu pro cestující	+1
					Realizace mimoúrovňového křížení se silniční komunikací	+1
					Nemá vliv	0
Maximální nevážený počet bodů					36	
Maximální počet vážených bodů					2	
Multiplikátor α					1,18	
Maximální vážená bodová hodnota soustavy kritérií (včetně preferenčních subkritérií)					2,36	
Maximální vážená bodová hodnota soustavy kritérií (včetně preferenčních subkritérií) x 100					236	

Tabulka 42.60 1. pilíř – Železniční doprava

Vodní doprava

Kritérium	Váha	Subkritérium	Váha	Stav	Body	
Soulad s prioritami dopravních a územních politik	23%	Součást sítě TEN-T, napojení na významné dopravní centrum	6%	TEN - T	2	
				Napojení na významné dopravní centrum	1	
				Není součást	0	
		Vliv na prodloužení vodní cesty	4%		Prodloužení vodní cesty tř. IV a vyšší	2
					Prodloužení vodní cesty ostatních tříd	1
					Nemá vliv	0
		Regionální dopravní priorita	4%		Schválená priorita	2
					Neschválená priorita	1
					Není součást	0
		Rozvojová osa, oblast (ZÚR, PÚR)	4%		Součást rozvojové osy - liniový charakter	2
					Součást rozvojové oblasti	1
					Není součást	0
		Podpora evropské teritoriální koheze	5%		Přeshraniční projekt	2
					Ovlivnění příhraniční dopravy	1
					Není součást	0
Odstranění omezujících míst	22%	Odstranění kapacitního omezení	11%	Odstranění omezení osobní i nákladní plavby	2	
				Odstranění omezení osobní /rekreační plavby	1	
				Nemá vliv	0	
		Odstranění omezení z hlediska podjezdových výšek a ponoru	11%	Odstranění omezení podjezdových výšek	+1	
				Odstranění omezení ponoru	+1	
				Neodstraňuje	0	
Technické a provozní parametry	17%	Zvýšení splavnosti z hlediska časové spolehlivosti		Zajištění splavnosti 345 dnů v roce	2	
				Zvýšení doby splavnosti v roce, prodloužení denní provozní doby	1	
				Nemá vliv	0	
Změna dělby přepravní práce a rozhraní kombinované dopravy	23%	Převedená doprava ze silniční dopravy - nákladní přeprava	12%	Nad 10%	2	
				Do 10%	1	
				Nemá vliv	0	
		Přínos pro zkvalitnění podmínek multimodální dopravy	11%		Nákladní	+1
					Osobní	+1
					Nemá vliv	0

Kritérium	Váha	Subkritérium	Váha	Stav	Body
Přínos ke snížení vnějších vlivů dopravy	15%	Přínos ke zlepšení prostupnosti území	7%	Zlepšení podmínek pro ostatní dopravu (zlepšení parametrů / nové mosty)	2
				Zlepšení podmínek pro pěší (nové mosty, lávky, přívozy)	1
				Nemá vliv	0
		Přínosy k bezpečnosti plavby	8%	Zvýšení bezpečnosti při povodňových stavech	+1
				Zvýšení bezpečnosti při snížené viditelnosti	+1
				Nemá vliv	0
Maximální nevážený počet bodů					26
Maximální počet vážených bodů					2
Multiplikátor α					1,14
Maximální vážená bodová hodnota soustavy kritérií (včetně preferenčních subkritérií)					2,28
Maximální vážená bodová hodnota soustavy kritérií (včetně preferenčních subkritérií) x 100					228

Tabulka 42.61 1. pilíř – Vodní doprava

Letecká doprava

Kritérium	Váha	Subkritérium	Váha	Stav	Body	
Soulad s prioritami dopravních a územních politik	21%	Součást sítě TEN-T	6%	TEN -T – hlavní síť	2	
				TEN-T – globální síť	1	
				Není součástí	0	
		Implementace projektu jednotné nebe	6%	Přispěje k implementaci projektu	-	-
					Nemá vliv	0
					Schválená priorita	2
		Regionální dopravní priorita	4%	Neschválená priorita	Není součástí	1
					-	0
					Není součástí	0
		Rozvojová oblast (ZÚR, PÚR)	5%	Součást rozvojové oblasti	-	-
					Není součástí	0
					-	0
Odstranění omezujících míst	18%	Odstranění kapacitního omezení	Odstranění současného kapacitního omezení	2		
			Odstranění budoucího kapacitního omezení	1		
			Není problém resp. nemá vliv	0		
Technické a provozní parametry	27%	Kapacita vzletových drah odpovídá výhledové poptávce	13,5%	Kapacita plně využita	2	
				Kapacita částečně využita	1	
				Kapacita minimálně využita	0	
		Zvýšení kvality leteckého provozu	13,5%	Snížení průměrného zpoždění na jeden let	2	
				-	-	
				Neovlivní průměrné zpoždění na jeden let	0	
Přínos ke snížení vnějších vlivů dopravy	34%	Zvýšení bezpečnosti leteckého provozu	16%	Povede ke zvýšení bezpečnosti	2	
				-	1	
				Nemá vliv	0	
		Snížení hlukové zátěže v zastavěném území	18%	Přínos ke snížení hluku	2	
				-	-	
				Nemá vliv	0	
Maximální nevážený počet bodů					18	
Maximální počet vážených bodů					2	
Maximální počet vážených bodů x 100					200	

Tabulka 42.62 1. pilíř – Letecká doprava

42.2 2. pilíř – Územní a environmentální – MKA

Kritérium	Váha	Stav	Záporné body
Soulad s územně plánovací dokumentací	36%	Projekt není zpracován v územně plánovací dokumentaci a lze očekávat významný územní střet	-2
		Projekt není zpracován v územně plánovací dokumentaci, ale není znám žádný významný územní střet	-1
		Projekt je zpracován v územně plánovací dokumentaci	0
Nové zasažení zastavěného území hlukem ¹² - silniční a železniční doprava	28%	Vysoká hustota zastavění území zasaženého hlukem	-2
		Střední hustota zastavění území zasaženého hlukem	-1
		Minimální hustota zastavění území zasaženého hlukem	0
Zasažení citlivých oblastí emisemi – silniční doprava	21%	Intenzita 15 000 vozidel/den a více v citlivých oblastech (intravilán, oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší, VZCHÚ, NATURA 2000)	-2
		Intenzita 10 000 vozidel/den a více v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší	-1
		Nemá vliv	0
Dopad na přírodu a krajinu	15%	Územní střet s plochami VZCHÚ nebo se sítí Natura 2000	-2
		Územní střet s plochami území s obecnou ochranou (přírodní parky)	-1
		Nemá významný vliv na VZCHÚ, síť Natura 2000 a území s obecnou ochranou (přírodní parky)	0
Maximální nevážený počet bodů			-8
Maximální počet vážených bodů			-2
Maximální počet vážených bodů x 100			-200

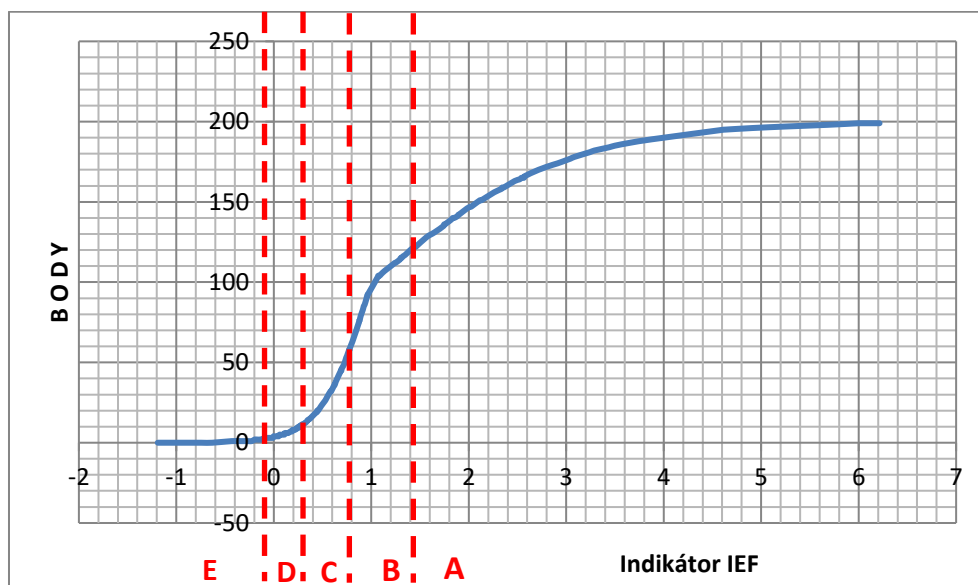
Tabulka 42.63 2. pilíř

¹² Navržená procenta hustoty zastavění byla upravena po dokončení modelace hlukové zátěže všech sledovaných clusterů a stanovení největšího a nejmenšího zásahu.

42.3 3. pilíř – Ekonomický - zCBA

Metodika 3. ekonomického pilíře zjednodušené analýzy výnosů a nákladů je popsána v kapitole 0. Výsledná hodnota 3. pilíře ukazatel ekonomické efektivity je rozškálována ve stupnici 200 bodů.

Pro kvalitativní vyhodnocení ekonomického kritéria je odvozena komparativní transformační funkce. Tato metoda je zvláště vhodná pro ryze technicko-ekonomické problémy analýzy a rozhodování. Transformační funkce je známa také jako vyhodnocovací křivka.



Obrázek 42.23 Vyhodnocovací křivka ekonomického kritéria dle IEF

Hodnocení	Indikátor IEF		
	IEF	Body	Poznámka
A	>1.5	>124	Nezpochybnitelný ekonom. přínos
B	0.85 – 1.5	71 – 124	Přiměřeně přínosné
C	0.4 – 0.85	17 – 71	Na hraně přínosnosti
D	0.0 – 0.4	0 – 17	Generuje přínosy nepřevyšující náklady
E	<0.0	0	Projekty s ekonom. náklady

Tabulka 42.64 Tabulka ohodnocení

43 Metodika stanovení výsledného pořadí clusterů

43.1 Výsledné body v jednotlivých pilířích

Pro každý cluster bylo zpracováno hodnocení podle jednotlivých kritérií a subkritérií ve třech pilířích. V každém z pilířů tedy může hodnocený cluster získat 0-200 bodů (u druhého pilíře se ale jedná o negativní hodnocení, čím větší bodový zisk, tím větší hrozba negativního ovlivnění území a ŽP, proto používáno znaménko mínus).

Každý cluster tedy získá určitý počet bodů v každém ze tří pilířů, jak dokumentuje tabulka níže.

Cluster - projekty	Bodové hodnocení		
	1. pilíř	2. pilíř	3. pilíř
Cluster 1	120	- 24	95
Cluster 2	95	0	120
Atd.	163	- 80	111

Cluster – náměty	Bodové hodnocení		
	1. pilíř	2. pilíř	3. pilíř
Cluster 1 - náměty	115	- 100	120
Cluster 2 - náměty	45	0	12
Atd.	35	- 80	9

Tabulka 43.65 Příklad výsledného bodového hodnocení projektových clusterů

Vzhledem k hodnocení clusterů na strategické úrovni (podrobnost vstupů strategického dopravního modelu), není vhodné, aby pořadí clusterů bylo stanoveno na základě každého jednotlivého získaného bodu.

Dále systém víceúrovňového hodnocení obsahuje jak pozitivně orientované body, tak negativní bodové hodnoty. Není metodicky správné výsledné bodové hodnoty v pilířích sečíst a získat tak pouze jednu bodovou hodnotu, na základě níž by bylo možné sestavit výsledné pořadí.

Z těchto důvodů byl pro sestavení výsledného pořadí zvolen postup, který je podrobně popsán v následující kapitole.

43.2 Metodika stanovení výsledného pořadí

Pro výsledné pořadí clusterů jsou stanoveny dva hodnotící výsledky:

- Výsledné bodové hodnocení clusterů v jednotlivých pilířích je rozděleno do deseti **bodových stupňů** (10 -1) a z toho vyplývá **vážený součet bodových stupňů**.
- Výsledné bodové hodnocení clusterů je následně rozděleno do pěti **úrovní známky hodnocení** A, B, C, D, E (vysoká, vyšší střední, střední, nižší střední, nízká) a z těchto úrovní známek vyplývá výsledné **pásmo hodnocení**.

43.2.1 Bodový stupeň a vážený součet bodových stupňů

Ekonomický pilíř nabývá pro nejlepší cluster bodový zisk 200 bodů (což je dáno metodikou stanovení bodů pro minimum a maximum výsledné hodnoty IEF)

a v ostatních dvou pilířích je bodový zisk dán mírou naplnění jednotlivých kritérií, kde ani v prvním ani ve druhém pilíři nedosahuje cluster maximální hodnoty. Tím pádem se zvyšuje význam ekonomického pilíře. K eliminaci tohoto jevu byly dosažené bodové výsledky ve zbylých dvou pilířích upraveny obdobně jako u ekonomického pilíře, tzn. clusteru, který získal nejvyšší bodové ohodnocení, bylo přiřazeno 200 bodů a ve stejném poměru povýšeny ostatní body.

Bodová stupnice 1-10 slouží k rovnoměrnému rozřídění bodových zisků jednotlivých clusterů shodně ve všech pilířích a to následovně:

Bodová stupnice	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
1. Pilíř - silnice	200 - 180	180 - 160	160 - 140	140 - 120	120 - 100	100 - 80	80 - 60	60 - 40	40 - 20	20 - 0
1. Pilíř - železnice	235-211,5	211,5-188	188-164,5	164,5-141	141-117,5	117,5-94	94-70,5	70,5-47	47-23,5	23,5-0
1. Pilíř - voda	227-204,3	204,3-181,6	181,6-158,9	158,9-136,3	136,2-113,5	113,5-90,8	90,8-68,1	68,1-45,5	45,5-22,7	22,7 - 0
<i>Vysoký dopravně-sociální přínos</i>						<i>nízký dopravně-sociální přínos</i>				
2. Pilíř	0- -20	-20 - -40	-40 - -60	-60 - -80	-80 - -100	-100 - -120	-120 - -140	-140 - -160	-160 - -180	-180 - -200
<i>Nízké územně-environmentální riziko/dopad</i>						<i>vysoké územně-environmentální riziko</i>				
3. Pilíř	200-180	180-160	160-140	140-120	120-100	100-80	80-60	60-40	40-20	20-0
<i>Vysoký socioekonomický přínos</i>						<i>nízký socioekonomický přínos</i>				

Tabulka 43.66 Výsledná bodová stupnice (10-1) v jednotlivých pilířích

Z výše uvedené tabulky vyplývá, čím vyšší bodový stupeň, tím lepší je hodnocení clusteru.

Vážený součet bodových stupňů

V rámci procesu stanovení vah určili oslovení experti¹³ i význam jednotlivých pilířů, a to následujícími vahami:

Pilíř	Váha
Dopravní a společenský – MKA	51%
Územní a environmentální – MKA	18%
Ekonomický – zCBA	31%

Pro stanovení výsledných vah byla použita Saatyho metoda.

Tabulka 43.67 Váhy hledisek (pilířů) hodnocení

Pomocí takto určených vah, byl pro každý cluster stanoven tzv. **vážený součet bodových stupňů**.

Pro hodnotu váženého součtu bodových stupňů platí, že čím vyšší je vážený součet bodových stupňů, tím lepší je hodnocení clusteru. Maximální vážený součet bodových stupňů je 10 bodů.

¹³ Zástupci resortních organizací a Ministerstva dopravy, ostatních relevantních státních úřadů, zástupců veřejnosti, SEA hodnotitele, zástupci všech krajů. Jmenný seznam osob je uveden v plné verzi Knihy 8, která je k dispozici na webu www.dopravnistrategie.cz

43.2.2 Úroveň známky hodnocení a pásmo hodnocení

Výsledné bodové hodnocení clusteru v jednotlivém pilíři je dále přiřazeno do tzv. úrovně známky hodnocení A – E.

Úroveň známky hodnocení je základní výstupní hodnotou pro stanovení výsledného pořadí clusterů, která výstižně charakterizuje výši důležitosti resp. efektivnosti clusteru.

Úroveň známky hodnocení 1.pilíře – dopravní a společenský

Výsledné bodové hodnocení všech clusterů v 1. pilíři bylo rozdělení do jednotlivých úrovní známky hodnocení A, B, C, D, E přiřazeno následovně:

Úroveň bodového hodnocení	Minimum bodů	Maximum bodů
Úroveň A	>150	200*
Úroveň B	>105	150
Úroveň C	>50	105
Úroveň D	>15	50
Úroveň E	0	15

Tabulka 43.68 Úrovně hodnocení clusterů v 1. pilíři

* U železniční dopravy je maximální hodnota 236 bodů, u vodní dopravy 228 z důvodu existence preferenčních kritérií (viz. kapitola 40 resp. 42.1)

Úroveň známky hodnocení A znamená vysokou dopravní a společenskou důležitost, úroveň B znamená vyšší střední dopravní a společenskou důležitost atd. až úroveň E znamená nízkou dopravní a společenskou důležitost.

Úroveň známky hodnocení 2.pilíře – územní a environmentální

Výsledné bodové hodnocení všech clusterů ve 2. pilíři dosahuje hodnot od -200 bodů, což znamená zásadní riziko průchodnosti územím a vysokou pravděpodobnost ohrožení ŽP realizací clusteru opatření, do 0 bodů, tedy žádný dopad. V tomto případě bylo zvoleno rozdělení do škál podle závažnosti dopadu clusteru vyjádřené jednotlivými kritérii. Na základě posouzení jednotlivých bodových hodnocení bylo rozdělení do jednotlivých úrovní známky hodnocení A, B, C, D a E zpracováno následovně:

Úroveň bodového hodnocení	Minimum bodů	Maximum bodů
Úroveň A	>-35	-0
Úroveň B	>-75	-35
Úroveň C	>-120	-75
Úroveň D	>-160	-120
Úroveň E	-200	-160

Tabulka 43.69 Úrovně hodnocení clusterů ve 2.pilíři

Úroveň známky hodnocení A znamená nízké riziko územní / environmentální projednatelnosti atd. až úroveň E znamená vysoké riziko územní / environmentální projednatelnosti.

Územně-environmentální pilíř má rozhodující vliv na pořadí clusterů shodného dopravního a ekonomického významu.

Úroveň známky hodnocení 3.pilíře – ekonomický

Cluster, jehož ekonomická efektivita je prokázána, dosahuje minimální hodnoty IEF = 1, pokud je IEF 1 a vyšší, cluster je ekonomicky více efektivní, pokud je hodnota nižší, cluster není ekonomicky efektivní. IEF rovné 0 a nižší již negeneruje žádné přínosy a má pouze náklady.

Rozdělení do jednotlivých úrovní známky hodnocení A, B, C, D a E je zpracováno následovně:

Úroveň bodového hodnocení	Hodnota IEF
Úroveň A	IEF > 1,5
Úroveň B	0,85 < IEF <=1,5
Úroveň C	0,4 < IEF <=0,85
Úroveň D	0 < IEF <=0,4
Úroveň E	IEF <=0

Tabulka 43.70 Úrovně hodnocení clusterů ve 3.pilíři podle IEF

Jak zobrazuje výše uvedená tabulka úroveň známky hodnocení A znamená vysokou ekonomickou efektivitu, úroveň B znamená, že cluster se pohybuje kolem hranice ekonomické efektivity, úroveň C je pod hranicí efektivity, úroveň D a E je hluboko pod hranicí ekonomické efektivity.

IEF je stanoven na základě výstupů dopravního modelu, který byl zpracován především pro hlavní dopravní síť a hlavní přepravní vazby v území ČR. Již dříve bylo avizováno, že jeho zapojení pro hodnocení potřebnosti lokálních opatření, jakými jsou křižovatky, železniční uzly, obchvaty a přeložky silnic I. třídy menšího rozsahu je velmi omezené. Hlavním důvodem je fakt, že nedochází k rozdílům mezi variantou s clusterem a bez clusteru v nákladech času a dopravních výkonech, tzn., že nejsou dostatečně zaznamenány přínosy clusteru (ty vznikají zejména na síti místních komunikací a průtahů obcemi, které nejsou v dostatečné podrobnosti součástí sítě strategického dopravního modelu). To tedy zároveň znamená, že indikátor IEF nenahrazuje potřebu podrobnější CBA, která musí být zpracována v rámci ekonomického hodnocení konkrétních projektů (studie proveditelnosti, záměry projektů). Jedná se pouze o indikaci možných rizik při další přípravě konkrétního opatření.

Vzhledem k odlišnému metodickému postupu hodnocení je nutné rozdělit výsledné pořadí clusterů do samostatných příloh pro projekty i náměty jednotlivých druhů dopravy. Vzájemné porovnání mezi jednotlivými seznamy a jejich srovnání s projekty podléhajícími výjimkám ze standardního způsobu hodnocení je součástí sestavení harmonogramu realizace projektů v rámci zpracování Knihy 10.

Indikátor IVI nahrazuje IEF u námětů, kde IEF nemohlo být dle metodiky vypočteno, resp. by výpočet nebyl relevantní (např. z důvodů chybějících dat).

Nelinearita v rozdělení pásem hodnocení je dána potřebou dostatečné vzájemné diverzifikace výsledků. Cílem nelineárního rozdělení tak je snaha nezískat výsledek, který by event. kumuloval vyšší množství projektů v jednom z pásem hodnocení a ztěžoval by tak názornost rozdílů mezi jednotlivými projekty / náměty.

Prahové hodnoty v jednotlivých pilířích

V případě, kdy hodnocené opatření získalo v 1. pilíři hodnocení známku D a horší, je nutné přistoupit k celkovému přehodnocení navrženého opatření a vyhodnocení možností řešení potřeby jiným možným způsobem. To samé platí pro opatření, která získala známku D a horší ve 3. pilíři hodnocení. V takovém případě by se opatření nemělo dále sledovat v dosud navrhovaných parametrech a mělo by se přistoupit k redukci návrhových parametrů. Zámka C ve 3. pilíři nepotvrzuje ekonomickou efektivitu opatření a je možné, že bude potřebné hledat úspory. Skutečná ekonomická efektivita může však být vyšší též vlivem vyvolání vyšší poptávky v závislosti na další související infrastruktuře a organizačních a provozních opatřeních. Strategická CBA může být také příliš hrubá a některé benefity mohou být skryté nebo podceněné. Poslední možností je, opatření opravdu nejsou životaschopná a ekonomicky obhajitelná. To vše bude třeba ověřit v samostatných navazujících procesech. Ve 2. pilíři hodnocení je nutné obdobně hodnotit riziko obtížné územně-environmentální projednatelnosti individuálně. Zvýšenou pozornost a řízení rizik projednatelnosti si zasluhují opatření, která v pilíři získala známku C a horší.

Pásmo hodnocení clusteru

Po stanovení úrovně známek hodnocení je možno stanovit tzv. pásmo hodnocení, které primárně rozhoduje o pořadí clusterů.

Pásmo hodnocení je stanoveno následujícím způsobem.

Na základě úrovně známky hodnocení A-B-C-D-E v jednotlivých pilířích můžeme jejich kombinací sestavit matematicky celkem 125 pásem hodnocení

Pásmo 1 odpovídá clusteru dopravně a společensky přínosnému, ekonomicky efektivnímu, bez rizik územní a environmentální projednatelnosti. Naopak pásmo 125 znamená cluster dopravně a společensky nepřínosný, ekonomicky neefektivní a s velkými riziky územní a environmentální projednatelnosti.

V prvním stupni hodnocení jsou clustery hodnoceny především podle výsledku v 1. dopravně-společenském pilíři a ve 3. ekonomickém pilíři. Pořadí pásem je sestaveno s použitím vah stanovených expertní skupinou. Ve druhém stupni hodnocení se přidává hledisko 2. environmentálního pilíře, což znamená, že environmentální pilíř má rozhodující vliv na pořadí clusterů shodného dopravní a ekonomického významu neboť tyto dva pilíře jsou zásadní z pohledu uspokojení potřeb uživatelů dopravy, kvůli nimž je dopravní infrastruktura primárně rozvíjena. Expertní skupina stanovením vah potvrdila, že hlavním cílem je vybrat opatření celospolečensky potřebná a ekonomicky efektivní, nikoliv vybrat primárně opatření, která budou nejméně komplikovaná z pohledu jejich územně-environmentální projednatelnosti. I druhý pilíř je samozřejmě velmi významný, neboť není možné rozvíjet dopravní infrastrukturu na úkor územní průchodnosti a na úkor životního prostředí – za účelem eliminace těchto vlivů je však třeba primárně optimalizovat technické řešení, nikoliv zcela rezignovat na realizaci opatření řešícího klíčovou potřebu.

Hodnocení na jednotlivých úrovních A, B, C, D, E, ukazuje míru naplnění jednotlivých kritérií. Hodnocení na úrovních C, D tedy znamená, že cluster opatření nesplňuje

některá dostatečně požadovaná kritéria, proto získal méně bodů. A priori to však neznamená, že by měl být kvůli úrovni C, D, E odsunut níže. Proto se v předních pásmech umisťují i cluster s horším ohodnocením v některém z pilířů. Zde hraje podstatnou roli váha pilíře, kterou stanovili experti. U takových clusterů je potřeba řešit podstatu problému (podrobněji posoudit trasování v citlivých oblastech, racionalizovat návrhové parametry, přezkoumat investiční náklady a přínosy v případě ekonomického problému, aj.). Taktový cluster může být doporučen k přepracování a zároveň zůstat prioritou do budoucna.

Pásma hodnocení primárně stanovuje pořadí clusterů. V případě, že se cluster nachází ve stejném pásmu hodnocení, rozhoduje vážený součet bodových stupňů.

V následujícím schématu jsou zobrazeny potřebné kroky ke stanovení pořadí clusteru.

Následující Tabulka Tabulka 43.71 Pásma výsledků hodnocení ke stanovení pořadí clusterů obsahuje všechny možné i teoreticky dosažitelné kombinace známek hodnocení, jejichž výsledkem je pásmo hodnocení konkrétního clusteru.

PÁSMO	1.pilíř	3.pilíř	2.pilíř	PÁSMO	1.pilíř	3.pilíř	2.pilíř	PÁSMO	1.pilíř	3.pilíř	2.pilíř	PÁSMO	1.pilíř	3.pilíř	2.pilíř	PÁSMO	1.pilíř	3.pilíř	2.pilíř
1	A	A	A	26	A	D	A	51	B	D	A	76	C	D	A	100	D	D	A
2	A	A	B	27	A	D	B	52	B	D	B	77	C	D	B	102	D	D	B
3	A	A	C	28	A	D	C	53	B	D	C	78	C	D	C	103	D	D	C
4	A	A	D	29	A	D	D	54	B	D	D	79	C	D	D	104	D	D	D
5	A	A	E	30	A	D	E	55	B	D	E	80	C	D	E	105	D	D	E
6	A	B	A	31	C	A	A	56	D	A	A	81	E	A	A	106	E	C	A
7	A	B	B	32	C	A	B	57	D	A	B	82	E	A	B	107	E	C	B
8	A	B	C	33	C	A	C	58	D	A	C	83	E	A	C	108	E	C	C
9	A	B	D	34	C	A	D	59	D	A	D	84	E	A	D	109	E	C	D
10	A	B	E	35	C	A	E	60	D	A	E	85	E	A	E	110	E	C	E
11	B	A	A	36	B	C	A	61	C	C	A	86	D	C	A	111	D	E	A
12	B	A	B	37	B	C	B	62	C	C	B	87	D	C	B	112	D	E	B
13	B	A	C	38	B	C	C	63	C	C	C	88	D	C	C	113	D	E	C
14	B	A	D	39	B	C	D	64	C	C	D	89	D	C	D	114	D	E	D
15	B	A	E	40	B	C	E	65	C	C	E	90	D	C	E	115	D	E	E
16	A	C	A	41	A	E	A	66	B	E	A	91	C	E	A	116	E	D	A
17	A	C	B	42	A	E	B	67	B	E	B	92	C	E	B	117	E	D	B
18	A	C	C	43	A	E	C	68	B	E	C	93	C	E	C	118	E	D	C
19	A	C	D	44	A	E	D	69	B	E	D	94	C	E	D	119	E	D	D
20	A	C	E	45	A	E	E	70	B	E	E	95	C	E	E	120	E	D	E
21	B	B	A	46	C	B	A	71	D	B	A	96	E	B	A	121	E	E	A
22	B	B	B	47	C	B	B	72	D	B	B	97	E	B	B	122	E	E	B
23	B	B	C	48	C	B	C	73	D	B	C	98	E	B	C	123	E	E	C
24	B	B	D	49	C	B	D	74	D	B	D	99	E	B	D	124	E	E	D
25	B	B	E	50	C	B	E	75	D	B	E	100	E	B	E	125	E	E	E

Tabulka 43.71 Pásma výsledků hodnocení ke stanovení pořadí clusterů

Z pohledu věcné náplně jednotlivých pilířů můžeme identifikovat **protichůdné kombinace – podbarveny v tabulce Tabulka 43.71 Pásma výsledků hodnocení ke stanovení pořadí clusterů šedě**. Např. pásmo 81, kde dopravní a společenský pilíř dosáhl pouze známky E, ovšem ekonomická efektivita je v nejvyšší úrovni známky A.

Prakticky tak nejsou a z logiky věci ani nemohou být všechny kombinace v hodnocení clusterů dosaženy.

Metodika vícestupňového multikriteriálního hodnocení byla primárně sestavena za účelem porovnání vzájemné prioritizace potřebných opatření a nemůže tak zároveň sloužit k vzájemnému porovnání variant, které v mírně odlišném územní řeší stejnou indikovanou potřebu.

I přes tuto skutečnost si nevládní organizace a občanská sdružení vyžádali posouzení alternativních územních stop touto metodikou hodnocení. Výsledky tohoto posouzení však nemohou sloužit jako podklad pro rozhodnutí o konkrétním územním vedení dané stavby tam, kde není stopa prozatím územně stabilizována. Proces územní stabilizace podléhá zákonným procesům, které Dopravní sektorové strategie nemohou nahradit.

Výsledky vzájemného posouzení alternativ územního vedení těch opatření, které řeší z pohledu celostátního de facto identickou potřebu, vykazaly v rámci VMH výsledky velmi podobné.

Přehodnocení opatření dle výsledné známky v pilířích hodnocení

V případě, kdy hodnocené opatření získalo v 1. pilíři hodnocení známku D a horší, je nutné přistoupit k celkovému přehodnocení navrženého opatření a vyhodnocení možností řešení potřeby jiným možným způsobem. To samé platí pro opatření, která získala známku D a horší ve 3. pilíři hodnocení. V takovém případě by mělo dojít k jeho dalšímu nesledování v dosud navrhovaných parametrech a mělo by být přistoupeno k redukci návrhových parametrů. Ve 2. pilíři hodnocení je nutné hodnotit riziko obtížné územně-environmentální projednatelnosti individuálně. Zvýšenou pozornost a řízení rizik projednatelnosti si zasluhují opatření, která v tomto pilíři získala známku C a horší.

Hodnocení naplnění soustavy kritérií v jednotlivých pilířích pro jednotlivé clustery opatření (MKA a zCBA)

1. Pilíř	2. Pilíř	3. Pilíř
Vážený bodový zisk (min.0 - max.200)	Vážený bodový zisk (min.-200 – max.0)*	Vážený bodový zisk (min.0 – max.200)*

* Ekonomický pilíř nabývá dle metodiky pro nejlepší cluster bodový zisk 200 bodů (nejhorší 0 bodů). Ve zbylých dvou pilířích je však bodový zisk dán mírou naplnění jednotlivých kritérií, kde ani v prvním ani ve druhém pilíři nedosahuje žádný hodnocený cluster maximální hodnoty. Tím se zvyšuje význam ekonomického pilíře.

Pro 1. a 2. Pilíř je tedy nutné použít:

Přepočtový koeficient bodů pro 1. a 2. Pilíř - k odstranění zvýšeného významu ekonomického pilíře.

Vynásobením získáme bodový zisk pro stanovení úrovně známky hodnocení.

1.pilíř –Bodový zisk Pozitivně orientovaný	2.pilíř –Bodový zisk Negativně orientovaný	3.pilíř –Bodový zisk Pozitivně orientovaný
---	---	---

Bodová stupnice 10-1 slouží k rovnoměrnému roztrídění bodových zisků jednotlivých clusterů shodně ve všech 3 pilířích (eliminace rozdílné orientace bodů).

Bodový stupeň: 10 – vysoké přínosy a dopady clusteru
1 – nízké přínosy a dopady clusteru

1. pilíř – bodový stupeň	2. pilíř – bodový stupeň	3. pilíř – bodový stupeň
--------------------------	--------------------------	--------------------------

Váhy pilířů

Vážený součet bodových stupňů
10 – nejlepší cluster dle VMH **1** – nejhorší cluster dle VMH

Úroveň známky hodnocení je základní výstupní hodnotou pro stanovení výsledného pořadí clusterů, která charakterizuje výši důležitosti resp. efektivnosti clusteru.

Úroveň známky hodnocení

- A**
1. Pilíř: vysoká dopravní a společenská důležitost,
 2. Pilíř: nízké riziko územní a environmentální projednatelnosti
 3. Pilíř: vysoká ekonomická efektivita
- E**
1. Pilíř: nízká dopravní a společenská důležitost,
 2. Pilíř: vysoké riziko územní a environmentální projednatelnosti
 3. Pilíř: pod hranicí ekonomické efektivity

Váhy pilířů

Pásmo hodnocení

- 1** - cluster dopravně a společensky přínosný, ekonomicky efektivní, bez územních a environmentálních rizik
125 - cluster dopravně a společensky nepřínosný, ekonomicky neefektivní a s velkými environmentálními riziky

Obrázek 43.24 Aplikace metodiky víceúrovňového multikriteriálního hodnocení (VMH)

43.3 Výjimky ze standardního způsobu hodnocení

- **Náměty** (nehodnotitelné ve 3. pilíři – nekvantifikovatelné IEF, nedostatek informací o výhledových opatřeních)
- **Strategicky nemodelovatelné clustery** – obchvaty malých obcí, jejichž přínos není postihnuteľný strategickým dopravním modelem

Náměty s potenciálem musí být dopracovány na úroveň projektů, aby při další aktualizaci DSS2 mohly být spolu s ostatními řádně vyhodnoceny. Prioritizace obchvatů byla zpracována samostatně v Knize 6.

43.4 Alternativní varianty clusterů

- Souběžná opatření (ve smyslu vedení paralelní trasy)
- Varianty opatření navržené občanskými iniciativami
- Autorské náměty z analýzy úzkých míst
- Racionalizace opatření

Více informací k variantám opatření a způsobu a výsledku jejich hodnocení uvádí kapitola 23.

44 Výsledné pořadí clusterů

V seznamu výsledného pořadí clusterů v příloze je uvedeno:

- popis clusteru - číslo clusteru, popis řešeného tahu, označení zda se jedná o projekt (P), námět (N) či kapacitně optimalizovaný námět (KON), variantní cluster, čísla projektů resp. námětů, ze kterých se cluster skládá, průchod kraji
- Bodový zisk pro stanovení úrovně známky hodnocení pro 1., 2. a 3. pilíř
- Hodnota IEF příp. IVI
- Bodový stupeň pro 1., 2. a 3. pilíř
- **Vážený součet bodových stupňů**
- Úroveň známky hodnocení pro 1., 2. a 3. pilíř – zelené podbarvení znamená nejlepší hodnocení, červené podbarvení nejhorší
- **Pásmo hodnocení** - zelené podbarvení znamená nejlepší hodnocení, červené podbarvení nejhorší
- Úroveň kvality dopravy pro clustery silniční infrastruktury
- Zasmulvněné stavby clusterů silniční infrastruktury
- Předpoklad nejbližšího možného zahájení

45 Software pro hodnocení 1. a 2. pilíře VMH¹⁴

Jak už bylo zmíněno výše, software byl navržen v tabulkovém procesoru MS Excel, přičemž pro každý dopravní mód je zpracován vlastní soubor. Celkem jsou tedy zpracovány 4 soubory pro vyhodnocení navržené soustavy kritérií 1. a 2. Pilíře:

- Silniční infrastruktura
- Železniční infrastruktura
- Vodní cesty
- Letecká infrastruktura

Soubor pro vyhodnocení kritérií jednotlivých clusterů silniční infrastruktury se skládá z následujících listů:

- 1) Projekty
- 2) Náměty
- 3) Clustery-vstupní data
- 4) Pilíř 1 Hodnocení
- 5) Pilíř 1 Výpočet
- 6) Pilíř 2 Hodnocení
- 7) Pilíř 2 Výpočet
- 8) Celkové hodnocení
- 9) Pásmo hodnocení
- 10) Nezpochybnitelné
- 11) Nehodnotitelné
- 12) ÚKD
- 13) Váhy
- 14) Grafy

¹⁴ Viz Analytický dokument, kniha 8, kapitola 13

Kniha 9 – Finanční možnosti pro zajištění rozvoje dopravní infrastruktury

46 Problematika financování dopravní infrastruktury

Výhled dostupných zdrojů pro financování dopravní infrastruktury (dále též „DI“) je jedním z klíčových faktorů pro efektivní plánování rozvoje DI. Budoucí vývoj dostupných zdrojů však závisí na řadě neznámých, mimo jiné i na politickém rozhodnutí ohledně kombinace využívaných zdrojů financování, váhy jednotlivých zdrojů a v neposlední řadě na celkovém objemu prostředků určených pro financování DI. Proto byl jako nástroj pro projekci objemu dostupných finančních prostředků pro údržbu a rozvoj DI sestaven interaktivní simulátor zdrojů financování DI. Tento nástroj umožňuje kdykoliv měnit předpoklady ohledně složení a výše zdrojů financování DI tak, aby odrážely aktuální vývoj. Simulátor zdrojů financování DI může být navíc využit jako podklad pro rozhodování o optimální kombinaci dostupných zdrojů a opatření pro jejich maximalizaci a stabilizaci, při znalosti požadovaného objemu prostředků pro financování DI.

Tento simulátor zdrojů financování byl sestaven v prostředí MS Excel. Umožňuje uživateli libovolné nastavení vstupních proměnných. Nastavit lze makroekonomické ukazatele, ovlivňujících výši jednotlivých zdrojů financování v následujících letech. Výstupem simulátoru je pak celkový objem disponibilních zdrojů financování na základě nastavení využitelnosti jednotlivých zdrojů a jejich objemu dle předpokládaného vývoje.

47 Stávající systém financování DI

Hlavním negativem současného systému financování je jeho volatilita (nestabilita finančních zdrojů v čase) a obtížná předvídatelnost ve střednědobém a dlouhodobém horizontu. Tento faktor se velmi negativně projevil v letech 2010 a 2011, kdy objem finančních prostředků byl velmi ponížen a mimo jiné v souvislosti s tímto faktem byla téměř zmrazena projektová příprava staveb. Důsledky těchto rozhodnutí jsou viditelné dodnes, kdy se pouze velmi pozvolna rozjíždí realizace nových zásadních výstavbových projektů a je tak do určité míry promeškáváno období relativní dostatečnosti finančních zdrojů, přičemž kumulace připravených zásadních projektů nastane převážně v letech 2018 a následujících, kdy je finanční situace opět velmi nejistá a výhled výše rozpočtu SFDI není v národních zdrojích dostatečný pro pokrytí všech indikovaných potřeb. Naopak přednosti stávajícího systému představují diverzifikace zdrojů a relativní stabilita některých zdrojů.

V současném systému jsou údržba a rozvoj DI¹⁵ financovány zejména z těchto zdrojů:

- Přímé zdroje
 - Poplatky za užívání nadřazené silniční sítě
 - Časové zpoplatnění (dálniční kupóny)
 - Výkonové zpoplatnění (mýto)
 - Zpoplatnění užívání železniční dopravní cesty
- Rozpočtové zdroje
 - Silniční daň

¹⁵ Pod DI zde rozumíme dálnice, silnice I. tříd, železnice a vodní cesty.

- Podíl na spotřební dani z minerálních olejů
- Dotace ze státního rozpočtu
- Dotace Evropské unie
- Dluhové zdroje (přiznávané jednorázově a splatné v rámci obsluhy státního dluhu)
 - EIB úvěry
 - Emise dluhopisů.

48 Parametry jednotlivých zdrojů financování a jejich využitelnost

Tato kapitola uvádí podrobnější informace o jednotlivých analyzovaných zdrojích financování, které je možné parametricky měnit v simulátoru zdrojů financování a teoreticky i prakticky je využít při inovaci strukturování příjmové stránky pro zajištění dopravní infrastruktury.

48.1 Spotřební daň z minerálních olejů

V budoucnu není očekávána výrazná změna celkového výběru spotřební daně z minerálních olejů. V případě navýšení sazeb spotřební daně by pravděpodobně došlo k dalšímu poklesu prodeje pohonných hmot. Případné snížení sazby by bylo přinejmenším částečně kompenzováno navýšením prodeje. Při úvahách o změně sazeb spotřební daně je nutné reflektovat nastavení výše této daně v okolních zemích, spolu se zohledněním celkové ceny paliva se započtením všech ostatních složek ceny.

Ačkoliv existuje přímá závislost mezi hospodářským růstem a dopravními výkony v silniční dopravě, současně lze očekávat z pohledu výběru spotřební daně i negativní efekt zvyšování podílu vozidel s nižší spotřebou a alternativními pohony. V případě, že by tento negativní efekt převážil a došlo by k výraznému poklesu výběru spotřební daně, bude třeba uvažovat o doplnění chybějících zdrojů buď vhodněji zpoplatněním externalit nebo určitou formou zdanění i vozidel s alternativními pohony. Lze však očekávat, že situace v okolních zemích bude obdobná a bude se muset řešit ve vztahu k vývoji ve všech okolních zemích.

Stávající podíl vybrané spotřební daně z minerálních olejů směřující přímo na financování DI činí 9,1 %. Ostatní výnosy ze spotřební daně nejsou účelově vázány na využití pro rozvoj DI.

V minulosti se pravidelně objevovaly úvahy o navýšení podílu vybrané spotřební daně z minerálních olejů určeného výhradně pro financování DI. Tento krok by za jinak stejných podmínek přispěl k navýšení objemu prostředků pro financování DI. Pokud by došlo k významnému navýšení tohoto podílu, mohl by se systém stát částečně nebo zcela nezávislý na objemu přímých dotací ze státního rozpočtu, což by z pohledu Ministerstva dopravy bylo velmi žádoucí.

48.2 Silniční daň

Právní úprava silniční daně je upravena zákonem č. 16/1993 Sb. o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. Současně pro některá vozidla jsou určitá pravidla

zdaňování touto daní stanovena směrnicí EU, proto není možné, podle stávajícího chápání, silniční daň zrušit a recipročně ji nahradit jinou formou výběru finančních prostředků. Subjekty platící tuto daň a další náležitosti vymezuje zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů.

V případě silniční daně do určité míry, s ohledem na stávající daňové úlevy, působí negativně efekt ekologizace vozového parku. Jako vhodná se proto z odborného pohledu nabízí taková úprava sazeb daně, která by tento efekt poklesu příjmů z velké části eliminovala a zároveň napomohla další ekologizaci vozového parku.

48.3 Výkonové zpoplatnění (mýto)

Zcela zásadní potřebou, indikovanou již v DSS2 v roce 2013, bylo okamžité zahájení prací směřujících k zajištění funkčnosti systému výkonového zpoplatnění minimálně v současném rozsahu zpoplatnění (D + R + cca 200 km silnic I. třídy) od 1. ledna 2017, kdy končila platnost většiny smluv ze souhrnu smluvních dohod uzavřených s generálním dodavatelem mýtného systému. Již v září 2013 bylo indikováno, že hrozí značná rizika pro včasné dokončení všech potřebných prací. Bylo indikováno, že teoreticky hrozící výpadek příjmů z výkonového zpoplatnění od 1.1. ledna 2017 by měl pro systém financování DI v ČR zcela zásadní dopady (výpadek příjmu cca 9 mld. Kč/rok). V důsledku mnoha okolností se nepodařilo zajistit fungování mýtného systému po 31. prosince 2016 formou standardního zadávacího řízení. Na podzim 2016 se však podařilo Ministerstvu dopravy formou JŘBU uzavřít dodatek smlouvy s generálním dodavatelem s dobou trvání nejvýše 3 let (tj. do 31. prosince 2019) a to včetně dílčích úprav znění smlouvy, která mimo jiné zajišťuje potřebnou implementaci Jednotné služby evropského mýta (EETS), což je povinností vyplývající z právní úpravy přijaté na úrovni EU. Standardní zadávací řízení pro pokračování výběru mýta by dle aktuálních předpokladů mělo být zahájeno nejpozději v první polovině roku 2017.

48.3.1 Zpoplatnění užívání silnic I. třídy

Rozšíření výběru mýtného na silnice I. třídy představuje dlouhodobě zvažovaný koncept. Volba vhodné technologie závisí mimo jiné také na určení rozsahu budoucí zpoplatněné sítě. Je vhodné zajistit systém interoperabilní a umožňující dostatečnou flexibilitu. Tuto flexibilitu mohou poskytnout různá technická řešení (např. satelitní technologie). Při přípravě nového systému je však třeba dbát i na ekonomickou efektivitu systému provozovaného v současné době (DRSC – mikrovlnný), který by měl být i v dalším období maximálně využitelný (např. forma otestovaného hybridního řešení).

Zpoplatnění užívání silnic I. třídy by mohlo znamenat zásadnější navýšení zdrojů pro financování dopravní infrastruktury, avšak rovněž by znamenalo další finanční zátěž pro dopravce, což by mohlo vést k dalšímu zhoršení jejich ekonomické situace s obtížně kvantifikovatelnými zásadními dopady. Přínos pro stabilizaci a lepší předvídatelnost objemu dostupných zdrojů by však byl nezpochybnitelný.

Cílem přípravy nové smlouvy o provozování mýtného systému je rovněž snížení relativních nákladů na jeho provoz, čímž dojde k dalšímu nárůstu čistých příjmů z výkonového zpoplatnění. V roce 2011 činily náklady na provozování mýtného systému přes 32 % z výnosů z mýtného (včetně investičních nákladů téměř 39 %).

Podmínky nové smlouvy by měly zajistit, aby toto procento nepřekročilo 25 %. Dopravní politika ČR stanovuje maximální hranici nákladů na 30 %.

V této souvislosti je nejaktuálnější dostupné rozhodnutí vlády, týkající se rozsahu zpoplatnění silnic I. třídy usnesení vlády č. 1000 ze dne 7. listopadu 2016, ve kterém vláda vzala na vědomí záměr Ministerstva dopravy rozšířit zpoplatnění silnic po roce 2019 o úseky silnic, kde to bude z hlediska regulační a nákladové funkce efektivní a současně půjde o významné silnice pro dopravu těžkých nákladních vozidel s tím, že **zvýšení rozsahu zpoplatněných silnic proti současnému stavu bude v předpokládaném rozmezí 850 km až 3 000 km** předloženo ministrem dopravy pro informaci vládě do 31. prosince 2016 na základě provedené analýzy Projektového manažera pro realizaci projektu výkonového zpoplatnění pozemních komunikací v České republice po roce 2019. Ke dni 31.12.2016 předložilo Ministerstvo dopravy vládě informaci o záměru zpoplatnění přibližně dalších 900 km silnic I. třídy, na kterých by režie výběru neměla přesáhnout 20 %. V době zpracování „Aktualizace 2017“ však o rozsahu zpoplatnění nebylo definitivně rozhodnuto.

V případě zpoplatnění týkajícího se i silnic II. třídy by bylo třeba nastavit mechanismus alokace, jak výnosů, tak nákladů na provozování mýtného systému, mezi správce příslušných komunikací. Nicméně podle stávajících odhadů by byl čistý příjem ze zpoplatnění silnic II. třídy v lepším případě nulový. Se zpoplatněním silnic II. třídy navíc nepočítají platná ustanovení zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, přičemž nelze připustit stav, kdy výběr dodavatele mýtného systému po roce 2019 by musel čekat na projednání potřebné legislativní změny. Tento skutkový stav vedl Ministerstvo dopravy k umožnění jiné formy omezení využívání silnic II. a III. třídy, těžkou nákladní dopravou. Současné znění zákona tak již umožňuje omezit nákladní dopravu nad 12 tun na silnicích II. a III. třídy v případech, kdy tato doprava nemá na dané komunikaci svůj zdroj, resp. cíl.. Tato možnost však je stále využívána jen ve velmi omezené míře a to především s odkazem na nedostatečnou kapacitu kontrolních orgánů, které by dodržování zákazu vjezdu měly kontrolovat.

Při rozšiřování mýtného systému, stejně jako při zvyšování sazeb mýtného, jsou omezujícím faktorem pravidla EU, která určují výši finanční mezery ve vztahu k EU fondům, a tím i výši případné dotace na konkrétní projekty.

48.3.2 Lokální diferenciací mýtných sazeb

V současné době jsou sazby mýta stanoveny plošně, jen s rozlišením typu komunikace (odlišné sazby pro dálnice a pro ostatní silnice I. třídy). Lokální diferenciací mýta umožňuje zohlednit odlišné investiční a provozní náklady jednotlivých úseků zpoplatněných komunikací. Může být rovněž využita jako nástroj pro udržení dálkové dopravy na komunikacích pro ni určených.

Lokální diferenciací mýtných sazeb by navíc mohla představovat způsob, jak eliminovat riziko snížení objemu poskytnutých EU dotací či vrácení dotací již proinvestovaných, vyplývajících z pravidel EU.

Toto opatření nepředstavuje velký přínos pro stabilizaci zdrojů financování DI, ale může mít pozitivní efekt na jejich celkový objem.

48.3.3 Časová diferenciacie mýtných sazeb

Pro regulaci objemu a zajištění plynulosti dopravy na silničních komunikacích lze rovněž stanovit odlišnou výši mýtného pro určité časové úseky týdne. Vyšší sazba mýtného platí v současné době pro páteční odpoledne. Lze rovněž uvažovat o nahrazení nedělního zákazu jízd kamionů výrazným zvýšením sazeb pro nedělní odpoledne. Toto opatření by mohlo mít pozitivní dopad na celkový objem zdrojů, nicméně neřeší riziko snížení míry kofinancování projektů z fondů EU.

48.3.4 Nahrazení časového zpoplatnění pro vozidla do 3,5 tuny výkonovým zpoplatněním

Dalším z možných opatření je nahrazení časového zpoplatnění pro vozidla do 3,5 tuny výkonovým zpoplatněním. Ve prospěch výkonového zpoplatnění hovoří jeho větší spravedlnost vůči uživatelům, kdy vyšší náklady nese ten, kdo dálniční/silniční infrastrukturu více užívá. Na druhou stranu jsou náklady na výkonové zpoplatnění podstatně vyšší než na zpoplatnění časové. Navíc příjmy z časového zpoplatnění, na rozdíl od příjmů ze zpoplatnění výkonového, nevstupují podle stávajících pravidel EU do výpočtu finanční mezery. Při zachování stávajícího plošného systému výběru mýta by zahrnutí vozidel do 3,5 tun do mýtného systému mělo stejný efekt jako navýšení sazeb mýtného a mohlo by vést ke snížení dotací EU, případně k vracení již poskytnutých dotací. Toto lze částečně eliminovat zavedením lokální diferenciacie mýta v rámci flexibilní tarifkace v souladu s evropskou směrnicí.

V mezidobí od přijetí DSS2 do doby zpracování Aktualizace 2017 bylo vyhodnoceno, že zachování systému časového zpoplatnění pro vozidla do 3,5 tuny je výnosově nejefektivnější, při současné minimalizaci dopadů na jednotlivé uživatele, kteří dopravní infrastrukturu využívají ve zvýšené míře např. při jízdách za prací na dlouhé vzdálenosti.

Ve vztahu ke způsobu výběru a kontroly úhrady časového zpoplatnění lze zvažovat i alternativní způsoby na základě zkušeností z okolních zemí pro možnost zvýšení efektivity a snížení nákladů. V této souvislosti byla vláda ČR dne 27. července 2016 informována materiálem Ministerstva dopravy, že cílem Ministerstva dopravy a SFDI je zavedení tzv. videotollingu jako způsobu pro výběr časového poplatku. Jedná se o způsob kamerového snímání poznávacích značek a porovnávání této značky s databází uhrazených časových poplatků.

48.4 Stabilizace dotace ze státního rozpočtu

Jedním z hlavních zdrojů nestability a obtížné předvídatelnosti dostupného objemu zdrojů financování DI je stávající systém přidělování dotací ze státního rozpočtu stanovovaných na roční bázi, při současném nenaplnění rozpočtových výhledů či z nerelevantnosti nastavení rozpočtových výhledů. Tento přístup vede k vysoké nehospodárnosti v resortu, neboť dlouhodobost přípravy i realizace investic do dopravní infrastruktury potřebuje být kryta rozpočtem po celou dobu. V opačném případě dochází k prodlužování doby výstavby, či případně konzervaci staveb, což její realizaci v důsledku prodraží.

Aby bylo možné lépe předvídat výši státních dotací v dalších letech a zefektivnit tak plánování rozvoje DI, je například možné zvažovat navázání výše státní dotace

(s výjimkou účelových dotací) na nějakou relativně stabilní veličinu. Jako vhodný kandidát se jeví například HDP, na které je úzce navázán objem státních financí. Stanovení určitého procenta z HDP, které bude každoročně směřovat ze státního rozpočtu do DI (SFDI) ve formě státních dotací, by poskytlo všem zúčastněným spolehlivý podklad pro plánování, přinejmenším ve střednědobém horizontu. Tímto přístupem nemusí být a priori navyšován celkový objem zdrojů do DI, jedná se primárně o možné stabilizační opatření. Pokud by navíc ukazatel výše státní dotace byl navázán např. na výsledek průměrného HDP v posledních 3 letech, mohlo by toto opatření působit v rámci hospodářských krizí jako kýžené stabilizační opatření zajišťující, byť na úkor deficitu státního rozpočtu, stabilní prostředí pro stavební firmy, jejichž činnost má výrazný efekt pro stabilitu zaměstnanosti nejen přímo na stavbách, ale návazně i v dalších službách.

48.5 Maximální využití zdrojů EU

Prvořadou prioritou Ministerstva dopravy i vlády České republiky je maximální využití prostředků z EU fondů. Některá opatření k plnému vyčerpání OPD (a následně i prostředků v období 2014 - 2020) a eliminaci rizika vracení již načerpaných dotací byla zmiňována výše. Patří mezi ně zvyšování výběru mýta s ohledem na pravidla EU pro stanovení finanční mezery či lokální diferenciací mýta (blíže viz 3.6).

48.5.1 Zajištění národních zdrojů pro spolufinancování

Nezbytnou podmínkou pro maximální vyčerpání alokovaných prostředků z EU fondů je zajištění dostatečných zdrojů pro národní spolufinancování. Tato podmínka by, při zachování stávajícího mixu zdrojů financování DI tak jak jsou obsaženy v rozpočtovém výhledu SFDI, nebyla splněna. Její splnění by vyžadovalo buď navýšení dotací ze státního rozpočtu, nebo zásadní omezení údržby a oprav stávající DI, což s ohledem na pozitivní trend aplikovaný v návaznosti na schválené DSS2 není absolutně žádoucí.

Pro akceleraci čerpání finančního rámce OPD 2014 – 2020 je zapotřebí dokončit přípravu klíčových projektů k realizaci. Příprava těchto projektů vyvolává potřebu dalších národních zdrojů. Ty však jsou již od roku 2013 zajišťovány v míře pokrývající všechny potřeby resortních investorských organizací.

48.5.2 Aktivní vyjednávání podmínek pro programovací období 2014-2020

Finanční rámec pro dopravu na léta 2014 – 2020 s možností využití disponibilních prostředků dle pravidla n+3 až do roku 2023 byl vyjedнан v celkové výši 125 mld. Kč. Dalších cca 30 mld. Kč (1,1 mld. EUR) je definováno v tzv. národní obálce programu CEF, kdy v rámci dvou realizovaných výzev byla na konkrétní projekty zaslavněna částka ve výši 22,7 mld. Kč. Pro třetí výzvu se aktuálně připravují projektové žádosti s předpokladem zaslavnění celé výše prostředků alokovaných v této tzv. národní obálce.

48.5.3 Efektivní využití prostředků EU

Podmínkou pro efektivní využití alokovaných prostředků v rámci příštího programovacího období 2014-2020 je stanovení jasných národních priorit,

zjednodušení pravidel pro čerpání prostředků a nastavení fungujících mechanismů řízení a kontroly. Tyto cíle sleduje Dohoda o partnerství pro programové období 2014-2020. Jedním z osmi schválených operačních programů pro období 2014-2020 je Operační program Doprava.

48.5.4 Prostředky EU v období po roce 2020

Pro období od roku 2021, resp. 2024 při zohlednění pravidla $n+3$, již nelze na dotace z EU fondů spoléhat. V tomto horizontu je objem EU fondů obtížně předvídatelný; navíc se dá předpokládat přiblížení HDP České republiky průměru HDP EU, což povede přinejmenším k výraznému omezení přidělených prostředků. Je však maximálně potřebné, aby ČR vyvíjela i pro další období tlak na možnost maximalizace disponibilních zdrojů EU.

48.5.5 Poplatek za použití železniční dopravní cesty

Tento poplatek je stanovován SŽDC v tzv. Prohlášení o dráze dle platných právních předpisů. Výnos z tohoto poplatku je přímým příjmem SŽDC a snižuje tak nároky na financování řízení provozu a provozuschopnosti z ostatních zdrojů podrobně analyzovaných v DSS2. Jelikož tento poplatek bilančně nevstupuje do rozpočtu SFDI, není tento poplatek součástí zdrojové bilance zvažované v Knize 10.

49 Maximalizace, stabilizace a lepší předvídatelnost zdrojů

Kniha 9 identifikuje všechny potenciální zdroje využitelné pro financování dopravní infrastruktury. Je rozpracován potenciál jednotlivých, v budoucnu teoreticky dostupných, zdrojů. Základním výstupem Knihy 9 je požadavek na stabilizaci zdrojové stránky resortu doprava. **Kniha 9 nepředvídá nezbytné politické rozhodnutí o volbě vhodné kombinace těchto zdrojů, které povede k potřebné stabilizaci zdrojů. Pouze stabilní resp. meziročně jednoznačně predikovatelný a v rámci resortu částečně ovlivnitelný objem zdrojů umožní realizaci koncepčního přístupu k zajištění dopravní infrastruktury.** Na základě výsledků předchozích knih je prokazatelné, že dopravní infrastruktura jako ucelený systém musí být stále vnímána jako veřejná služba, která se neobejde bez výrazné participace zdrojů veřejných rozpočtů i v případě, že zvyšování role přímého zpoplatnění uživatelů bude postupně posilováno. Výstavbu a údržbu dopravní infrastruktury je jednoznačně třeba chápat jako . Tato myšlenka je již obsažena v Dopravní politice ČR 2014 – 2020, z jejichž principů Dopravní sektorové strategie vychází.

Základním výstupem Knihy 9 je simulátor zdrojů financování dopravní infrastruktury, který umožňuje parametricky pracovat s jednotlivými zdroji a jejich vývojem v čase. Teoreticky možná opatření na příjmové straně vedoucí k úpravě systému financování DI zahrnují:

- Zvýšení podílu SFDI na spotřební dani z minerálních olejů,
- Optimalizace výše sazeb silniční daně s ohledem na pokračující ekologizaci vozidlového parku,

- Zpoplatnění užívání silnic I. třídy pro vybrané kategorie vozidel,
- Zavedení výkonového zpoplatnění pro vozidla do 3,5 tuny,
- Maximální využití EU fondů,
- Diferenciace mýtných sazeb,
- Zefektivnění institucionálního uspořádání rezortu dopravy,
- Stabilizace dotací ze státního rozpočtu,
- Dluhové financování splatné z vlastních příjmů resortních organizací,
- PPP projekty.

Podmínkou pro využití potenciálu jednotlivých zdrojů je jejich prokazatelná celospolečenská výhodnost, která musí být před implementací individuálně podrobně prověřena. Není tak možné např. rozšiřovat systém přímého zpoplatnění, pokud by náklady na jeho výběr byly příliš vysoké (Dopravní politika ČR 2014 – 2020 v tomto ohledu připouští maximální poměr mezi příjmy a výdaji ve výši 30 %).

50 Simulace zdrojů financování DI

50.1 Simulátor zdrojů financování DI

V rámci DSS2 byl vypracován interaktivní nástroj pro simulaci dostupných zdrojů financování DI (dále jen „Simulátor zdrojů“) pracující na základě zadaných předpokladů / vstupů resortně ovlivnitelných i neovlivnitelných (makroekonomická predikce, celospolečenský vývoj). S pomocí tohoto nástroje lze analyzovat vliv jednotlivých kombinací výše uvedených opatření pro maximalizaci, stabilizaci a lepší předvídatelnost zdrojů financování DI s výhledem do roku 2040.

50.2 Varianty kombinace a výše finančních zdrojů

V rámci prací na projektu byly zpracovány celkem čtyři varianty možné kombinace a výše finančních zdrojů:

- **Restriktivní** (národní zdroje nedostačující ani kofinancování zdrojů EU, nebylo využíváno dluhové financování, žádné systémové změny, nemožnost navyšování rozpočtu oprav a údržby, takřka nulový rozvoj nové DI, prohlubování vnitřního dluhu DI)
- **Minimalistická** (drobné systémové změny, národní zdroje umožnily mírné, ale stále nižší než potřebné, navyšování zdrojů na opravy a údržbu, kofinancování EU zajištěno za cenu čerpání dluhu následně splatného z vlastních zdrojů resortu – významný propad investic v období po ukončení OPD II v době splácení, tedy po roce 2023)
- **Rozvojová I** (národní zdroje dostatečné pro postupné navyšování rozpočtu oprav a údržby a kofinancování zdrojů EU, výraznější systémové změny na

zdrojové stránce, využíváno dluhové financování – rychlejší náběh nových investic za cenu zadlužení, v době splácení výraznější propad investic)

- **Rozvojová II** (ještě vyšší podíl národních zdrojů než Rozvojová I, tedy odlišná systémová opatření na zdrojové stránce, ostatní parametry shodné s Rozvojová I).

Všechny varianty s výjimkou Restriktivní předvíдалy politické rozhodnutí o konkrétních systémových změnách a jejich možných kombinacích, včetně výrazné role zapojení dluhového financování splatného z vlastních zdrojů resortu. Tyto varianty jsou podrobněji popsány v plné verzi Knihy 9.

Vzájemnou kombinací jednotlivých opatření na zdrojové stránce bylo dosahováno odlišné celkové výše rozpočtu. Čerpání dluhových prostředků sloužilo (kromě varianty Restriktivní) k dorovnání rozpočtu do požadované výše celkového objemu zdrojů. Splácení dluhového financování však v příslušných letech znamenalo výrazný pokles disponibilních zdrojů pro DI. Zbytek z celkové výše zdrojů využíván na splátky.

51 Dluhové financování splatné z vlastních zdrojů resortu

Jak již bylo zmíněno, byly navrhovány varianty financování, které by zajistily celkově vyšší objem finančních zdrojů na investice především ve střednědobém horizontu, tedy v období 2014 – 2023, ale za cenu čerpání dluhu splatného z vlastních zdrojů resortu doprava. V rámci Aktualizace 2017 je nutné konstatovat, že využití těchto instrumentů se v dohledném časovém horizontu nepředpokládá, neboť aktuální rozpočtová situace zajišťuje pro následující rok vždy relativně dostačující výši rozpočtu SFDI pro realizaci připravených opatření.

Čerpání dluhu je v dlouhodobém horizontu relativně velmi drahé a snižovalo by celkové disponibilní zdroje na nové investice v době jeho splácení.

Primárním úkolem Dopravních sektorových strategií je zajistit uspokojení nejvíce prioritních potřeb, které byly v rámci projektu indikovány. Po vyhodnocení potřeb a nalezení projektů, které pomohou tyto potřeby řešit, však bylo shledáno, že tyto projekty nejsou v takovém stádiu připravenosti, aby mohly být v období 2014 – 2020 realizovány. Využití potenciálu dluhového financování, splatného z vlastních zdrojů resortu v tomto období by tak vedlo k uspokojení méně akutních potřeb a realizaci méně celospolečensky přínosných projektů. V budoucnu by pak hrozilo, že projekty řešící zásadní potřeby by v době, kdy budou připravené k realizaci, neměly zajištěny zdroje pro jejich financování bez navýšení participace veřejných rozpočtů.

Byl proto **přijat závěr, že využití dluhového financování, splatného z vlastních zdrojů resortu, by mělo být připuštěno pouze ve dvou případech:**

- Nebude dostatek národních zdrojů pro kofinancování zdrojů EU

- Bude připraveno k realizaci opatření řešící zásadní celospolečenskou potřebu¹⁶ a na jeho realizaci nebudou disponibilní nedluhové zdroje

52 Projekce dostupných zdrojů v Návrhové variantě financování 2017

S využitím Simulátoru zdrojů stanovilo Ministerstvo dopravy v rámci Aktualizace 2017 tzv. Návrhovou variantu financování 2017, která nepředvídá potřebná politická rozhodnutí a pouze indikuje potřebný objem národních zdrojů pro možnost plnění hlavních cílů Dopravní strategie. **Návrhová varianta financování 2017 nevyužívá dluhové financování splatné z vlastních zdrojů resortu. Požadavek na nepředvídání systémových změn byl hlavním důvodem pro vytvoření Návrhové varianty**, která je podrobněji popsána v Knize 10, resp. následujících kapitolách Souhrnného dokumentu.

Bez včasného přijetí stabilizačních opatření, vyžadujících nezbytně legislativní úpravy, kterými bude dosaženo potřebného objemu zdrojů ve výši cca 70 mld. Kč/rok (ve stálých cenách roku 2012), nebude možné plně dodržet harmonogram realizace Dopravních sektorových strategií uvedený v přílohách této Knihy 10.

Pouze indikativně jsou v Návrhové variantě financování navržena východiska pro možná legislativní opatření, vycházející z návrhů obsažených v Knize 9, která by vedla ke stabilizaci zdrojů v uváděné výši.

53 Multiplikační efekty výstavby DI¹⁷

Na rozvoj dopravní infrastruktury je nutné nahlížet nejen jako na nákladovou položku, ale zároveň jako na položku zdrojovou, neboť výstavba dopravní infrastruktury je, vzhledem k prokazatelně doložitelným multiplikačním efektům, nástrojem pro posílení hospodářského růstu a zvýšení konkurenceschopnosti. Příslušný multiplikátor výstavby dopravní infrastruktury je dle podkladů ČSÚ vyjádřen ve vztahu k jednotce dané produkce, a pro odvětví stavebnictví se dlouhodobě pohybuje v úrovni 2,2 – 2,3.

Rozšiřování dopravní infrastruktury přináší kromě jednorázového efektu zvýšení investic (resp. vládních výdajů) na HDP i řadu socio-ekonomických dopadů. Hlavní přínosy DI se mohou dělit na přímé a nepřímé.

Přímé přínosy představují:

- Úspory času,
- Úspory energie (pohonných hmot),
- Snížení opotřebení vozidel,
- Snížení nehodovosti.

Do kategorie nepřímých dopadů je řazeno:

- Daňové odvody firem a zaměstnanců
- Zvýšení počtu pracovních příležitostí,
- Zlepšení podmínek životního prostředí,
- Zvýšení hodnoty území vytvářením obchodních a průmyslových zón,

¹⁶ Výhradně opatření, která získala pásmo hodnocení 1-10.

¹⁷ Pouze část textu pochází z Knihy 9, ostatní části textu doplněny v rámci meziresortního připomínkového řízení na základě vznesených zásadních připomínek k původní verzi DSS2.

- Zvýšení ekonomické síly obcí a měst vlivem zlepšené dopravní dostupnosti,
- Zlepšení přístupnosti území pro cestovní ruch,
- Oživení stavební činnosti při výstavbě dopravní cesty a následné péči.

Zatímco na jmenovaných efektech rozšiřování DI bude panovat víceméně shoda, ohledně jejich dopadů na HDP panují různé názory. Na toto téma byla v minulosti zpracována řada zejména mezinárodních studií, které ovšem dochází k rozdílným výsledkům.

Stavebnictví má ve své produkční činnosti řadu vazeb na jiná odvětví, jako na výrobce stavebních hmot a materiálů, výrobků, energií, dopravy, služeb, architektonické a projekční činnosti, IT technologií aj. Podle rozsahu těchto vazeb, tj. konkrétní poptávky a také rozsahu vnitropodnikové kooperace, dochází v produkci stavebnictví k vyznamnému multiplikačnímu efektu. Kvantifikace multiplikátorů vychází z údajů Národních účtů ČSÚ. Příslušný multiplikátor je vyjádřen ve vztahu k jednotce dané produkce a pro odvětví stavebnictví se dlouhodobě pohybuje v úrovni 2,2-2,3.

Stavebnictví v České republice bylo odvětvím nejvíce postiženým hospodářskou recesí let 2009 – 2011. Krátkodobý pozitivní impuls přineslo dočerpávání OPD 2007 – 2013 v roce 2015. V roce 2016 však opět logicky došlo k mírnému poklesu, kdy náběh projektů programového období 2014 – 2020 nebyl zahájen s potřebnou mírou intenzity.

Namísto naplňování jedné ze základních makroekonomických funkcí státu – tedy stabilizační, došlo v minulém období k výrazné destabilizaci vlivem expanze investic v době boomu a výrazných škrťů v době ekonomického ochlazení. Rozkolísanost zadávání přípravných, ale i stavebních prací souvisejících s investičními akcemi má pak negativní dopady na kvalitu odevzdávaných prací.

Stát je v určitých segmentech nenahraditelný a dominantní investor. Role státu by měla být v zajištění plynulosti přechodu mezi jednotlivými fázemi ekonomického cyklu, které jsou běžným jevem. **Ekonomický význam sektoru stavebnictví by měl svou investiční koncepci stavět jako proticyklickou, nikoliv procyklickou.**

Svaz podnikatelů ve stavebnictví provedl v minulosti propočtení přínosu 1 mld. Kč stavebních investic pro státní rozpočet, který prokázal, že ve formě daně právnických a fyzických osob, DPH, daně ze mzdy, sociálního a zdravotního pojištění plyne do státního rozpočtu 420 mil. Kč včetně úspory na výdajích za vyplácení podpory v nezaměstnanosti a platby sociálního a zdravotního pojištění.

54 Vyšší objem národních zdrojů financování

Jak již bylo zmíněno v kapitole 51, není to jen otázka absolutní výše zdrojů, která může přispět k vyřešení nejakutnějších potřeb dopravy na území ČR, neboť mnoho opatření řešících klíčové potřeby není dosud připraveno k realizaci (více viz další kapitoly).

S ohledem na prokazatelné multiplikační efekty výstavby DI nelze vyloučit politické rozhodnutí o přidělení výrazně vyššího objemu národních zdrojů, než předpokládá Návrhová varianta financování. V návaznosti na projednání Dopravních sektorových strategií v meziresortním připomínkovém řízení je v následujících kapitolách tohoto Souhrnného dokumentu reagováno i na tuto možnost. Jsou uvedeny akce dle priorit doporučené k realizaci v případě vyššího objemu

národních zdrojů, než předpokládá Návrhová varianta financování. Taktéž je upozorněno na související rizika - především potřebu stabilizace takového navýšení i v dlouhodobějším výhledu.

55 Projekty PPP

Projekty PPP a možný vhodný způsob jejich implementace do prostředí ČR byl podrobně analyzován v rámci prací na Knize 9, kde jsou principy pro vhodnou shrnuty. Projektům PPP se věnovala samostatná Zpráva 9.2. Pro prostředí ČR byl jako nejvhodnější doporučen model DBFO (Design, Build, Finance & Operate) s platebním mechanismem založeným na platbě za dostupnost (nepřenášení rizika poptávky na koncesionáře).

Jedná se o model externího financování na úrovni projektů, kde dodavatel (koncesionář) nese podstatná projektová rizika. Jedná se nejen o odlišný způsob financování, ale také o alternativní model veřejného zadání. Zajištění infrastruktury je zadáno na základě dlouhodobé smlouvy a přenáší podstatná projektová rizika na soukromé dodavatele.

Takovéto financování má dražší náklad financování (z důvodu vyšších rizik na straně dodavatele), ale vytváří vyšší tlak na dlouhodobou efektivitu investice a celkové náklady na zajištění projektu tak mohou být ve vhodných případech nižší, než u varianty financování na úrovni státu.

Jsou-li vhodně rozložena rizika mezi stát a koncesionáře, je možné evidovat aktiva projektu PPP mimo bilanci vládního dluhu a deficitu dle pravidel ESA 2010.

Projekty PPP je vhodné využít pro ucelené investiční celky. Podmínkou pro zvažování financování konkrétního projektu formou PPP je velmi dobrá investorská připravenost. Nemá smysl zvažovat pořízení projektu formou PPP dříve, než celý úsek má vydáno pravomocné územní rozhodnutí.

Ačkoliv Návrhová varianta financování nepředjímá rozhodnutí o realizaci konkrétního úseku formou PPP, nelze vhodnost jeho implementace vyloučit v návaznosti na potřebná politická rozhodnutí. Zároveň existují vhodné úseky sítě, které nejsou kryty zdroji dle Návrhové varianty financování a na které by bylo možné projekt PPP vhodně implementovat.

V roce 2015 byla iniciována myšlenka aplikace projektu PPP pro zajištění dostavby a provozu rychlostní silnice R4 (dnes dálnice D4). V průběhu léta 2015 byla zajištěna analýza proveditelnosti a vhodnosti aplikace PPP pro daný úsek rychlostní silnice s pozitivními výsledky pro model PPP ve srovnání s modelem tradičních veřejných zakázek. V září 2015 pak Ministerstvo dopravy zahájilo výběrové řízení na poradce státu pro provedení soutěžního dialogu na výběr koncesionáře. V lednu 2016 vláda svým usnesením č. 4 schválila realizaci odůvodnění významné veřejné zakázky pro realizaci projektu formou PPP. Výběrové řízení na zajištění poradců státu však bylo následně v létě 2016 z rozhodnutí předsedy ÚOHS pravomocně zrušeno. Ministerstvo dopravy však v současné době (počátek roku 2017) realizuje výběrové řízení opakovaně s upravenými kvalifikačními podmínkami. Paralelně byla ve vztahu k předmětným úsekům D4 výrazně akcelerována projektová příprava, která je nezbytným předpokladem úspěšné realizace PPP projektu.

Kniha 10 – Realizace dopravních sektorových strategií

56 Manažerské shrnutí

Kniha 10 dokumentu DSS2 shrnuje výsledky dosavadních prací v předchozích částech a ve znění Aktualizace 2017 upřesňuje další strategický vývoj v sektoru dopravní infrastruktury pro následující období. V Knize 10 je v rámci Aktualizace 2017 zachován původní koncept, kdy Kniha 10 vychází primárně z poznatků předchozích 9 Knih (vč. upgradu jejich výstupů ve verzi „Aktualizace 2017“), ale především rozpracovává aktualizovaný pohled Ministerstva dopravy na jednotlivé oblasti, které jsou v souladu se strategií postupně realizovány.

V Knize 10 jsou shrnuty základní cíle a principy celého procesu, které vedou k vlastním výsledkům. Z těchto cílů a principů vychází další postup jak v oblasti metodické, tak v oblasti formulování konkrétních výstupů, a to v podobě návrhu na zajištění funkčního systému dopravní infrastruktury včetně přípravy a realizace nových rozvojových opatření na dopravní infrastruktuře.

Samostatnou kapitolu tvoří shrnutí vstupních údajů jak z oblasti potřeb (požadavků) na mandatorní, rozvojové a grantové výdaje, tak na druhé straně shrnutí potřebných a dostupných zdrojů pro financování dopravní infrastruktury včetně podmínek pro jejich využití (zejména v případě fondů EU).

Důležitou část tvoří zásady tvorby strategie. Z těchto zásad následně vychází vlastní konstrukce plánu přípravy a realizace rozvojových opatření.

V návaznosti na plán realizace Dopravních strategií jsou zmapovány i podpůrné činnosti s ním spojené, což je zejména institucionální analýza, návrh monitoringu a pravidelného hodnocení plnění strategického plánu, a to nejen z pohledu plnění plánu výstavby, ale především průběžného plnění plánu projektové a investorské přípravy opatření, která mají být v budoucnu realizována. Obsažena jsou také doporučení k aktualizaci dopravního modelu. Návazně na tuto část jsou zmapována i rizika realizace cílů strategie.

V Knize 10 je doložen i finanční plán s rozložením do jednotlivých let, a to jak pro zdrojovou stránku, tak pro stránku výdajovou.

Globálním cílem strategie je vytvoření flexibilního plánovacího a institucionálního rámce pro rozvoj dopravní infrastruktury s přihlédnutím na potřebu napomoci kontinuálnímu čerpání OPD 2014 – 2020. Závěry strategie v Knize 10 vycházejí ze zpracovaných a aktualizovaných výstupů Knih 1 až 9 při reálném zhodnocení možnosti realizace principů Dopravních sektorových strategií v kontextu současné situace v resortu dopravy a současného výhledu makroekonomické situace, která nutně ovlivňuje střednědobý horizont do roku 2023.

Návrh strategie je založen na vyváženém posouzení zdrojů a reálných potřeb v jednotlivých časových horizontech pro jednotlivé balíčky projektů a dopravní módy. Návrh přípravy a realizace jednotlivých opatření je proveden s ohledem na stanovené cíle a potřeby dopravní infrastruktury, z čehož vychází kvantifikace potřebných finančních zdrojů v jednotlivých časových horizontech. **Návrhová varianta financování**, popsána v kapitole 58.3, reflektuje současnou makroekonomickou situaci a její dlouhodobý výhled, což v praxi znamená, že není kalkulován tak vysoký objem financí, kterým by byla pokryta realizace všech indikovaných potřeb – to se týká především výrazného nedostatku na financování

silnic I. třídy mimo síť TEN-T a nedostatku financování intenzivnějšího rozvoje železniční sítě v podobě RS/VRT v dlouhodobějším výhledu. Výše finančních zdrojů je určena v takové míře, že budou moci být naplněny hlavní cíle Dopravní strategie. Míra detailu zpracování strategie v jednotlivých horizontech je přizpůsobena relativní přesnosti finančních zdrojů a potřebám přípravy a realizace projektů.

Ve střednědobém horizontu strategie nutně reflektuje projekty, připravené k realizaci v tomto období. V tomto období reflektuje rozložení finančních prostředků pro jednotlivé balíčky opatření schválené prostředky ze zdrojů EU, které vycházely z původně nastavené strategie, jejíž principy se v rámci Aktualizace 2017 nemění. Jako primárně je stále reflektována potřeba nezhoršovat stav dopravní infrastruktury a přispívat k jeho periodické obnově.

Pro naplnění cílů Dopravní strategie musí být v rozpočtu resortu dopravy odpovídající finanční zdroje ve stabilní výši minimálně v úrovni Návrhové varianty financování 2017.

Na rozvoj dopravní infrastruktury je nutné nahlížet nejen jako na nákladovou položku, ale zároveň jako na položku zdrojovou, neboť výstavba dopravní infrastruktury je vzhledem k prokazatelně doložitelným¹⁸ multiplikačním efektům, založených na produkční funkci, **nástrojem pro posílení hospodářského růstu a zvýšení konkurenceschopnosti.**

Dlouhodobý horizont do roku 2035 s výhledem do roku 2050 je klíčový pro formování zásad budoucí strategie, a tím i směřování finančních prostředků do projektové a investorské přípravy jednotlivých opatření. Míra detailu je určena úrovní clusterů (dopravních tahů). Akcentuje se nutnost zlepšit stav dopravní infrastruktury (příděl prostředků na opravy a údržbu) a pokračování rozvoje sítě TEN-T. Další rozvoj infrastruktury závisí na disponibilních finančních zdrojích, které jsou v tuto chvíli obtížněji predikovatelné. Klíčovou roli hraje posouzení potřeby a ekonomické efektivity výstavby investičně náročných železničních staveb, především částí rychlých spojení / vysokorychlostních tratí.

Vyváženost mezi jednotlivými balíčky a módy je v principu založena na předpokládaných přepravních výkonech s ohledem na priority deklarované v Knize 5 – preference módů šetrných k životnímu prostředí, zejména železniční dopravy (majorita využití prostředků z CEF pro železniční stavby).

V dlouhodobém výhledu do roku 2050 jsou potřeby definované v Knihách 6 a 7 posouzeny objemově na základě dostupných údajů o finanční náročnosti. Možnost realizace projektů definovaných v uvedených Knihách závisí na skutečných finančních zdrojích, které je v současné době možno odhadnout jen s velmi omezenou mírou přesnosti. Strategii je ovšem v současné době možné formovat jen na základě momentálně dostupných a známých údajů. I dle velmi optimistických odhadů disponibilních prostředků (málo pravděpodobné) je zřejmé, že všechna identifikovaná opatření buď nebude možno realizovat v předpokládaném rozsahu,

¹⁸ ČSÚ: Příslušný multiplikátor je vyjádřen ve vztahu k jednotce dané produkce a pro odvětví stavebnictví se dlouhodobě pohybuje v úrovni 2,2 – 2,3.

nebo se termín jejich realizace odsune za časový horizont strategie. Racionálním přístupem je potom definování ospravedlnitelných potřeb, resp. definice realističtějších strategických cílů.

Tento stav akcentuje nutnost monitorování strategie a potřebu průběžné nebo pravidelné aktualizace strategie včetně řízení vývoje v resortu dopravy dle jejích principů. Tomu je vhodné přizpůsobit i institucionální opatření, která budou zahrnovat jasné definování pravomocí a zodpovědnosti jednotlivých subjektů.

57 Principy tvorby strategie

57.1 Základní principy a cíle procesu

Dopravní strategie představují strategický rámec, který má pomoci efektivně řídit zajištění udržitelnosti a dalšího rozvoje dopravní infrastruktury České republiky v kontextu Evropské unie. Dopravní strategie předkládají jasnou vizi o budoucích prioritách a stanovují konkrétní a objektivní investiční cíle. Dopravní strategie jsou kontinuálním procesem, ze kterého vychází plánování přístupu k dopravní infrastruktuře v majetku státu a který bude nadále aktualizován a revidován podle skutečného plnění a dlouhodobě využíván.

Globálním cílem Dopravních strategií je zpracování flexibilního plánovacího nástroje pro udržitelný rozvoj dopravní infrastruktury.

Za účelem dosažení tohoto cíle bylo jednoznačně stanoveno několik průřezových priorit a návazných specifických cílů, přičemž se vycházelo ze základního principu, že rozvoj dopravní infrastruktury musí odpovídat vývoji dopravní poptávky po jednotlivých druzích dopravy v časových horizontech a příprava jejich realizace musí vycházet ze skutečných potřeb. Dosažením globálního cíle proces Dopravních strategií teprve započal, jeho účelem je snažit se dosáhnout těchto cílů:

Cíle realizace procesu Dopravních strategií:

- zajištění stabilní, meziročně predikovatelné a z úrovně resortu doprava ovlivnitelné finanční zdrojové stránky pro možnost naplnění cílů Dopravních strategií (**potřeba finančních prostředků**)
- zajištění údržby, oprav a rekonstrukcí vedoucích ke zlepšení stavu dopravních sítí (**potřeba infrastruktury**)
- dosažení funkčně logické nadřazené sítě bezpečné infrastruktury s minimálními environmentálními vlivy vycházející v maximální možné míře, dané disponibilními finančními prostředky, vstříc přepravní poptávce v roce 2050 (**potřeba dopravy**)
- definování preferovaných balíčků/clusterů/projektů/námětů/rozvoje dopravní infrastruktury v jednotlivých časových horizontech (**potřeba rozvoje**)

V konkrétní rovině Dopravní strategie stanovují:

- konkrétní priority rozvoje dopravní infrastruktury v České republice v souladu s prioritami evropské i české dopravní politiky a dalšími důležitými souvisejícími dokumenty, stejně jako se závazky vyplývajícími z členství ČR v EU a prioritami relevantních mezinárodních dohod
- priority významných projektů mezinárodního, celostátního a nadregionálního významu podle jejich socioekonomické účinnosti a naléhavosti
- návrh strategie zajištění financování vycházející z indikovaných, teoreticky dostupných finančních zdrojů
- vyváženou finanční alokaci konkrétním prioritám/balíčkům/projektům/námětům v rámci finančního plánu
- rámcový plán implementace opatření a clusterů opatření podle jejich úrovně priority a závaznosti jejich realizace
- rámec pro implementaci, monitorování a průběžné hodnocení plánu
- opatření pro celkový systém průběžného plánování a financování dopravní infrastruktury na národní úrovni státu a to na základě výsledků dopravního modelu v jednotlivých časových horizontech a plánů dopravní obslužnosti státu a jednotlivých krajů.

Dopravní strategie musí přispívat k plnění Strategie Evropa 2020, Národního programu reform, Strategie regionálního rozvoje, k podpoře udržitelného růstu a musí přispět k plnění cílů obsažených v aktuální Bílé knize o evropské dopravní politice¹⁹ a v revizi politiky TEN-T. Jde v první řadě o závazek **České republiky** vůči Evropské Unii dokončit hlavní síť TEN-T do roku 2030 a globální síť TEN-T do roku 2050.

Dopravní strategie rovněž odpovídají důrazu, který Dopravní politika České republiky na období 2014 – 2020 klade na vytváření podmínek pro konkurenceschopnost ČR a soudržnost regionů. K tomuto cíli přispějí opatření „*Modernizovat dopravní infrastrukturu*“, „*Plánovat rozvoj dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby průmyslu a cestovního ruchu*“ a „*Plánovat rozvoj systémů ITS*“. Dopravní strategie také plní cíle Strategie regionálního rozvoje ČR 2014-2020 schválené usnesením vlády ze dne 15. května 2013 č. 344. Přispívají k posilování konkurenceschopnosti v rozvojových územích a zajištění dopravní dostupnosti a obslužnosti ve stabilizovaných a periferních územích.

¹⁹ Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje

Základní principy tvorby Dopravních strategií jsou definovány ve formě tří horizontálních klíčových rovin, které jsou sledovány při všech dalších návrhových krocích:

- Princip respektování potřeb údržby a rozvoje infrastruktury
 - Princip vycházení z disponibilních finančních zdrojů a jejich alokace
 - Princip navržení reálných časových horizontů implementace strategie
- Globální cíl „Zpracování flexibilního plánovacího nástroje rozvoje dopravní infrastruktury“ bude při uplatňování multimodálního přístupu, harmonizaci podmínek přepravního trhu a zvyšování soudržnosti regionů naplněn prostřednictvím realizace opatření odpovídající průřezovým prioritám v tomto pořadí:
- Zajištění kvalitní údržby
 - Zvyšování bezpečnosti v dopravě a snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí (např. prostřednictvím zavádění moderních technologií řízení dopravy)
 - Odstraňování úzkých míst a chybějících spojení prostřednictvím modernizace stávající a budování nové dopravní infrastruktury

Globální cíl: **Zpracování flexibilního plánovacího nástroje rozvoje dopravní infrastruktury**

Priority a cíle Dopravních strategií

PP 3 - Vybudování operativního a flexibilního systému plánování a přípravy projektů dopravní infrastruktury

PP5 - Zajištění kvalitní údržby stávající i nově budované dopravní infrastruktury

PP 6: Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy

PP 7: Realizace opatření vedoucích k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví

PP 1: Budování kvalitní, moderní dopravní infrastruktury odpovídající potřebám uživatelů a poptávce

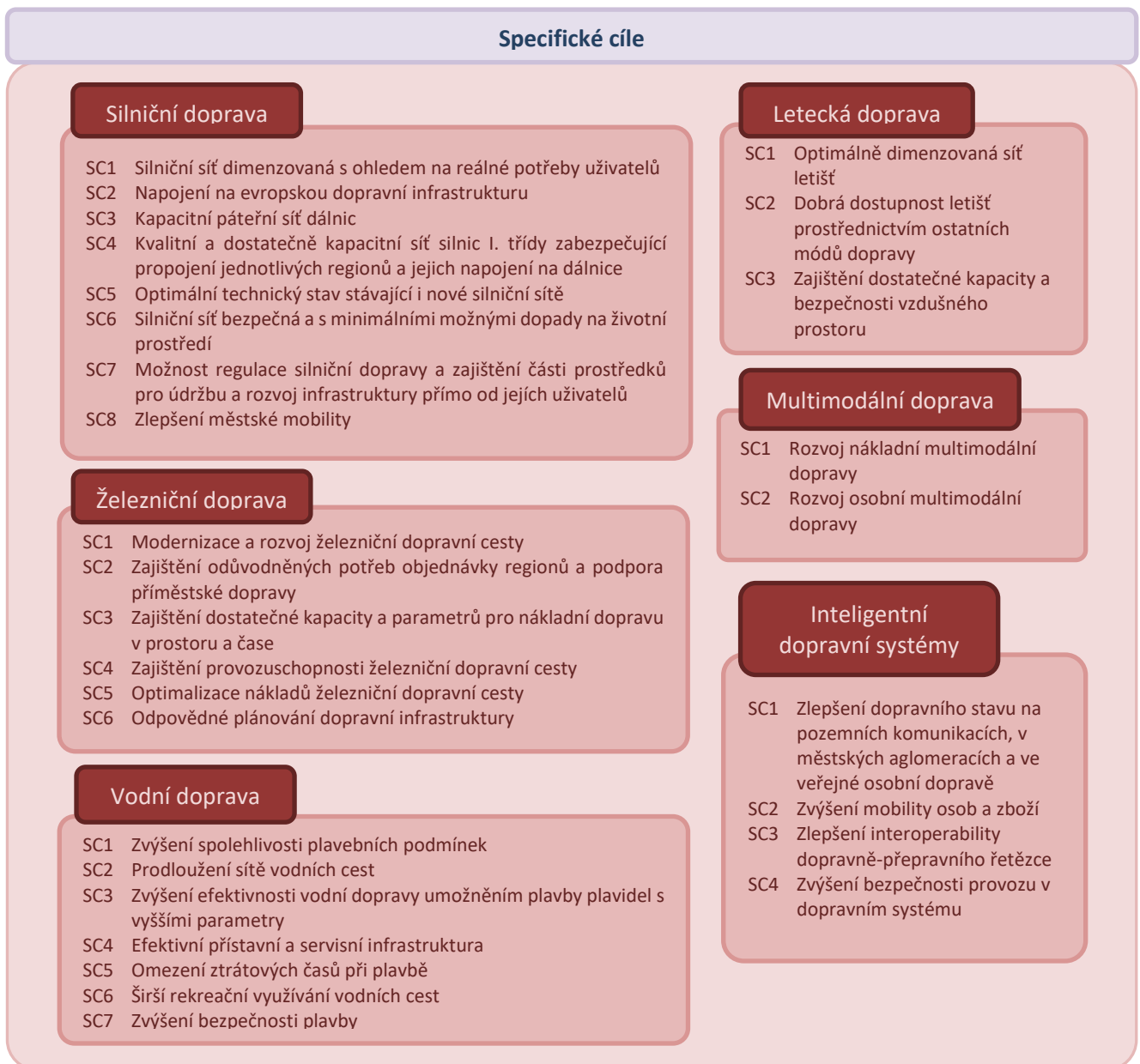
PP 4: Zavádění moderních technologií v oblasti informací a řízení dopravy

PP 9: Uplatnění multimodálního přístupu v dopravě

PP8 - Uplatňování ekonomické a tarifní politiky směrem k rozvoji harmonizace podmínek na přepravním trhu

PP 2: Uplatnění podmínek pro soudržnost regionů

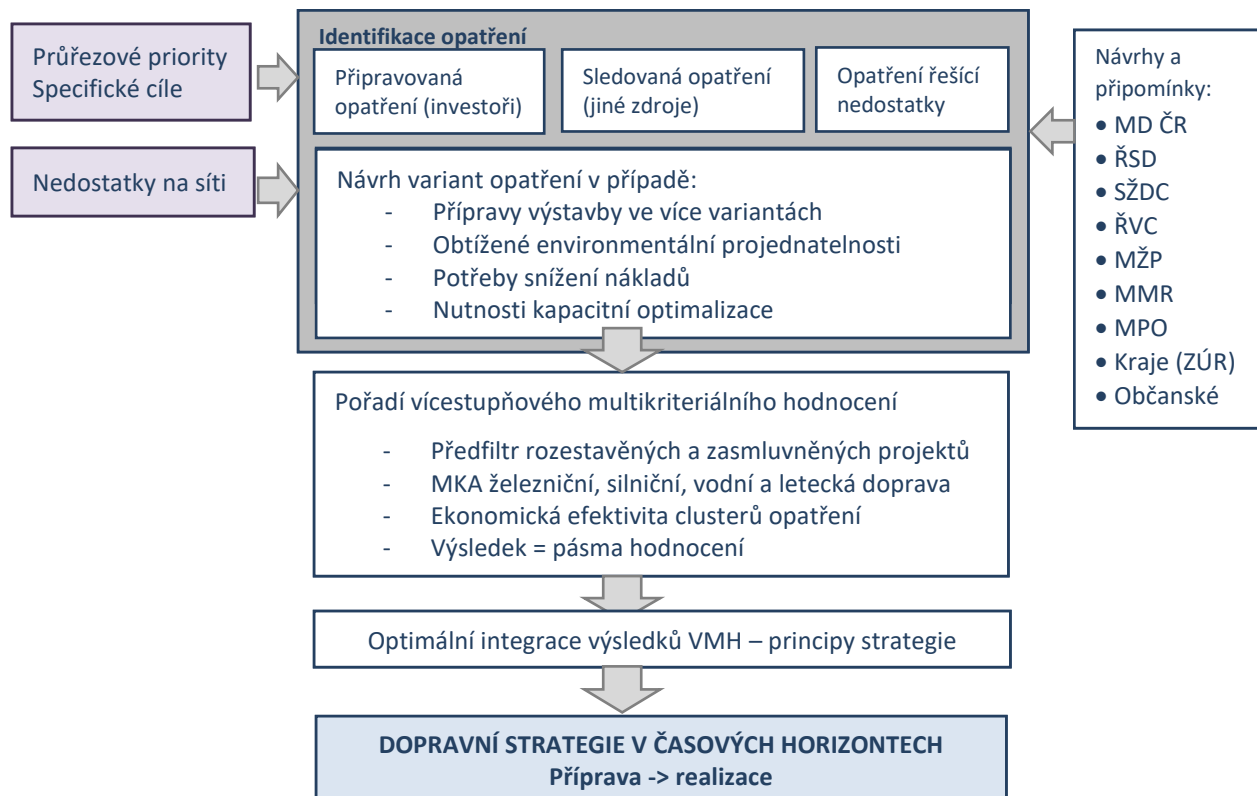
Opatření realizovaná v rámci jednotlivých průřezových priorit mají následující specifické cíle:



V rámci Dopravních strategií je nejvýznamnější prioritou zajistit **potřebu udržitelnosti současné infrastruktury** nastavením spolehlivého a finančně dostatečně pokrytého systému údržby a obnovy infrastruktury tak, aby nebylo nutné ji po dlouhodobém zanedbávání řešit investičními projekty. Dále je nutné zajistit **potřebu dopravy** na dopravní infrastrukturu – její potřebné vybavení pro zabezpečení a řízení dopravy a pro ochranu životního prostředí. V případě železniční dopravy je potřeba dopravy na síti navíc velmi úzce provázána s rozsahem provozování veřejné (dotované) služby osobní železniční dopravy. Tam, kde stávající dopravní infrastruktura nevyhovuje poptávce po dopravě či potřebě zvýšit kvalitu životního prostředí, nastává **potřeba rozvoje**, infrastrukturu je nutné

dobudovat na základě potřeb jejich uživatelů za podmínky prokazatelné ekonomické efektivity navržené investice. Dále je potřeba propojovat jednotlivé systémy a využívat jejich specifika ke zefektivnění přepravního procesu a rozvoji dalších služeb na území celé České republiky. Projekty dopravní infrastruktury se zásadním ekonomickým přínosem mohou být **příležitostmi rozvoje** a přinést významné společenské přínosy i mimo obor dopravy. Realizace investic, nevyvolávaných existující či budoucí prokazatelnou poptávkou, musí vždy zodpovědně prokázat jejich efektivity a získat na ně finanční prostředky, aniž by realizace těchto investičních příležitostí negativně ovlivnila prioritní potřeby infrastruktury, dopravy a rozvoje. Dopravní strategie je sestavena na základě všech předchozích částí procesu jejího pořízení (Knihy 1 – 9), a to především s ohledem na:

- **potřeby** (prognóza přepravních proudů),
- **náročnost** (finanční nároky udržitelnosti infrastruktury, rozvojové projekty a jejich efektivity),
- **možnosti** (finanční zdroje a časový termín možného zahájení realizace).



Obrázek 57.25: Schéma procesu realizace Dopravních strategií

57.2 Rozsah analyzované dopravní sítě

V rámci procesu Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, byla pomocí vytvořeného multimodálního dopravního modelu analyzována dopravní síť následujícím postupem:

- Do dopravního modelu byly zaneseny existující dopravní sítě v rozsahu:
 - existující dálnice, silnice I. třídy, vybrané významné silnice II. třídy,
 - celá existující železniční síť,
 - vodní cesty v rozsahu Dolní Labe, Střední Labe, Dolní Vltava,
 - mezinárodní letiště.
- Dopravní síť, analyzovaná dopravním modelem, zahrnuje i významné zahraniční dopravní vazby. Podrobnost dopravního modelu klesá se vzdáleností od hranic České republiky.
- Tento skelet dopravních sítí byl zatížen současným rozsahem dopravy. Na základě výstupů tohoto kroku dopravního modelování bylo potvrzeno, že **současná infrastruktura nevyhovuje v mnoha místech již současným potřebám.**
- Následně bylo dopravním modelem provedeno zatížení výhledového rozsahu dopravních sítí tak, jak byly definovány v Politice územního rozvoje ČR 2008, resp. podrobněji v dalších stupních územně plánovací dokumentace. V případě nestabilizovaného trasování byly dané relace modelovány pouze na základě spojnic klíčových bodů s definováním provozních parametrů. Byly zkoumány a prověřovány také systémové alternativy požadované v rámci připomínek vznesených v procesu SEA (viz příklad v kapitole 23). Množství dopravy v modelovaném roce 2050 vychází z modelu dopravních prognóz, zpracovaných v rámci Knihy 4, která respektovala podobu vybraného scénáře stavu společnosti v roce 2050, který byl sestaven v rámci prací na Knize 3.
- Na základě výsledků zatížení této komplexní sítě (včetně zahrnutí spojnic představujících budoucí trasy RS/VRT) bylo potvrzeno, že:

- **je vhodné setrvat na sledování výhledového rastru nadřazených pozemních komunikací** a tento rastr s provedením kapacitní optimalizace v některých částech postupně dále rozvíjet s ohledem na předpokládané horizonty vyčerpání kapacity v čase – podrobněji viz další kapitoly. **Rastr nadřazených pozemních komunikací²⁰ bude dále sledován v tomto rozsahu:**
 - D1 Praha – Brno – Ostrava – státní hranice CZ/PL,
 - D2 Brno – státní hranice CZ/SK,
 - D3 Praha – České Budějovice – Třebonín – státní hranice CZ/AT
 - D5 Praha – Plzeň – státní hranice CZ/DE
 - D8 Praha – Ústí nad Labem – státní hranice CZ/D
 - D11 Praha – Hradec Králové – Jaroměř – státní hranice CZ/PL
 - D0 Pražský okruh
 - D4 Praha – Nová Hospoda (mimo TEN-T)
 - D6 Praha - Karlovy Vary – Cheb - státní hranice CZ/D
 - D7 a I/7 Praha – Chomutov – státní hranice CZ/D (mimo TEN-T)
 - D10 Praha – Turnov
 - D35 a I/35 státní hranice CZ/PL/D – Hrádek nad Nisou – Liberec – Hradec Králové – Olomouc - Lipník nad Bečvou
 - D43 Brno – Moravská Třebová
 - D46 Vyškov – Olomouc (mimo TEN-T)
 - D48 Bělá – Český Těšín – státní hranice CZ/PL
 - D49 a I/49 Hulín – Fryšták – státní hranice CZ/SK
 - D52 Brno – Mikulov – státní hranice CZ/AT (koridor I/52)
 - D55 Olomouc – Břeclav
 - D56 Ostrava – Frýdek Místek (mimo TEN-T)
 - I/13 Řehlovice – Most – Chomutov
 - I/68 a I/11 Třanovice – Mosty u Jablunkova – státní hranice
- Nad rámec tohoto rastru nadřazených komunikací je třeba dbát i na zajištění kvalitní údržby a oprav všech ostatních silnic I. třídy, včetně postupného zlepšování jejich parametrů – především výstavba obchvatů obcí dle disponibilních zdrojů. V rámci prací na Knize 6 byla provedena klasifikace významu všech silnic I. třídy.
- Nezbytné je z úrovně krajů a měst zajistit též udržitelnost sítě silnic II.třídy, většiny silnic III. třídy a místních komunikací, které mají svůj nenahraditelný význam v zajištění plošné obsluhy území individuální i hromadnou veřejnou dopravou.
- Zcela klíčovou a jedinečnou roli v rámci ČR má hlavní město Praha, které je hlavním hospodářským centrem státu. V oblasti silniční dopravy stát musí zajistit především odvedení tranzitní dopravy mimo nejhustěji osídlené části města. Fungování dopravy je však podmíněno vzájemnou součinností všech pozemních komunikací v aglomeraci. Pozemní komunikace na území hlavního města Prahy nejsou v majetku státu. Je však zcela klíčové, aby byla

²⁰ Rastr nadřazených pozemních komunikací sestává z dlouhodobě sledovaných koridorů dálnic a vybraných silnic I. třídy, které jsou součástí TEN-T + D4 + D7 + D46 + D56 a podkrušnohorské I/13 v úseku Řehlovice – Most - Chomutov. Tímto není vyloučena možnost změny varianty vedení trasy v procesech územního plánování.

zajištěna jejich plnohodnotná funkčnost a další rozvoj s přihlédnutím k disponibilním zdrojům veřejného sektoru jako celku.

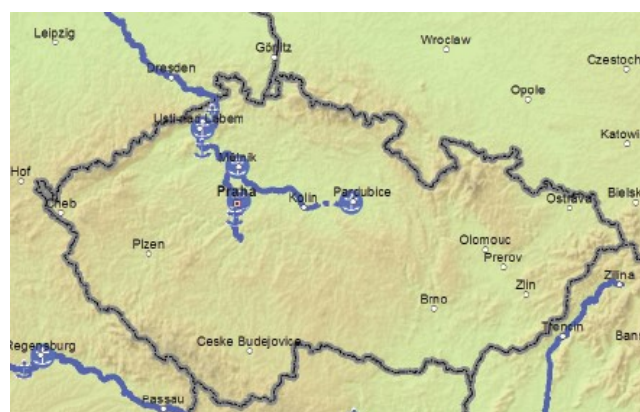
- **V oblasti konvenční železnice je rastr nadřazené sítě definován na základě výsledků dopravního modelování v souladu s podobou sítě TEN-T následovně:**
 - I. tranzitní železniční koridor státní hranice D/CZ – Děčín – Ústí nad Labem – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – státní hranice CZ/SK
 - II. tranzitní železniční koridor státní hranice AT/CZ – Břeclav – Přerov – Ostrava – Dětmovice – Petrovice u Karviné – státní hranice CZ/PL
 - III. tranzitní železniční koridor státní hranice D/CZ – Cheb – Plzeň – Praha – Česká Třebová – Olomouc – Ostrava – Dětmovice – Mosty u Jablunkova – státní hranice CZ/SK
 - IV. tranzitní železniční koridor státní hranice D/CZ – Děčín – Ústí nad Labem – Praha – Tábor – České Budějovice – Horní Dvořiště – státní hranice CZ/AT
 - Plzeň – České Budějovice – České Velenice
 - Plzeň – Domažlice – státní hranice CZ/D
 - Cheb – Chomutov – Teplice – Ústí nad Labem
 - Bílina – Úpořiny – Ústí nad Labem
 - Děčín-Prostřední Žleb – Děčín – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno
 - Hranice na Moravě – Horní Lideč – státní hranice CZ/SK
 - Ústí nad Orlicí – Letohrad – Lichkov
 - Ostrava hl.n. – Ostrava-Kunčice – Havířov – Český Těšín
 - Praha – Praha Letiště Václava Havla / Kladno (mimo TEN-T)
 - Železniční uzly na tranzitních koridorech + jednotlivé části železničních uzlů Praha, Brno, Plzeň a Ostrava, kde musí být infrastruktura dimenzována v rozsahu dostačujícím pro příměstskou a regionální dopravu, stejně jako pro dopravu osobní dálkovou i dopravu nákladní.
- V případě železniční sítě je nutné hledat úspory na základě procesu restrukturalizace sítě. Ta spočívá nejen ve výstavbě a modernizaci významných tahů, které mají velký celospolečenský význam, ale rovněž v redukci, příp. regionalizaci či privatizaci těch částí sítě, pro které nebude možné najít ekonomicky odůvodnitelné využití. Tento problém souvisí se zkvalitněním dopravního plánování zejména na krajské úrovni. Jedná se ovšem o dlouhodobý úkol, jehož prvním krokem musí být racionalizace objednávků – první krok dobrým směrem byl učiněn přijetím Koncepce veřejné dopravy avšak bez jednoznačného dopadu do možné redukce železniční sítě.
- **Trasy RS/VRT propojující kvalitativně vyšším železničním standardem jednotlivé uzlové body dle nařízení TEN-T. Jejich konečná podoba však ještě musí být vydefinována dle dále uvedených požadavků Dopravních strategií s cílem zkvalitnění propojení v relacích:**
 - Praha – Lovosice – Ústí nad Labem – státní hranice CZ/D
 - Praha – Liberec – státní hranice CZ/PL
 - Praha – Beroun

- Praha – Brno
- Plzeň – Domažlice – státní hranice CZ/D
- Brno – Přerov
- Přerov – Ostrava - státní hranice CZ/PL

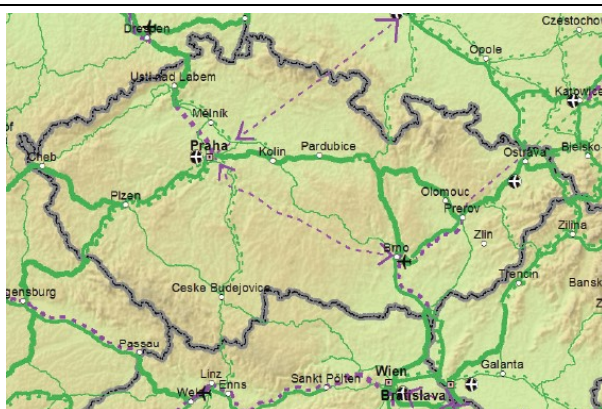
V oblasti vodních cest je nadřazená infrastruktura definována plně v souladu s TEN-T: Zajištění splavnosti Dolního Labe po maximální počet dní v roce, splavnění Dolní Vltavy a Středního Labe pro větší lodě. Nezbytné je zajistit splavnost Labe na území Německa.



Silniční síť TEN-T



Infrastruktura vodních cest TEN-T



Železniční síť TEN-T pro osobní dopravu



Železniční síť TEN-T pro nákladní dopravu + VLC

Obrázek 57.26: Dopravní síť ČR jako součást TEN-T dle nařízení 1315/2013/EU

57.3 Časové horizonty strategie

- Pro zpracování Dopravních strategií byly navrženy čtyři návrhové horizonty vymezující období, pro které je zpracován plán rozvoje dopravní infrastruktury, který byl zároveň zpřesněn v rámci Aktualizace 2017:

Jednotlivé dílčí plány se liší jednak přesností vstupů (finanční zdroje, stav přípravy), jednak potřebou hloubky zpracování pro plnění cílů strategie. Krátkodobý horizont do roku 2020 lze ze strategického hlediska ovlivňovat zvýšeným důrazem na přípravu staveb, které byly jako prioritní vyhodnoceny v původní verzi Dopravní sektorové strategie v roce 2013. Nejpřípravenější z těchto staveb by se mělo podařit v krátkodobém resp. střednědobém horizontu realizovat s jejich reálným promítnutím do rozpočtu SFDI.. Na základě Dopravních strategií musí být k přípravě a následné realizaci preferován výběr opatření na těch částech dopravní infrastruktury, které jsou v rámci Dopravních sektorových strategií identifikovány jako významné a přínosné.

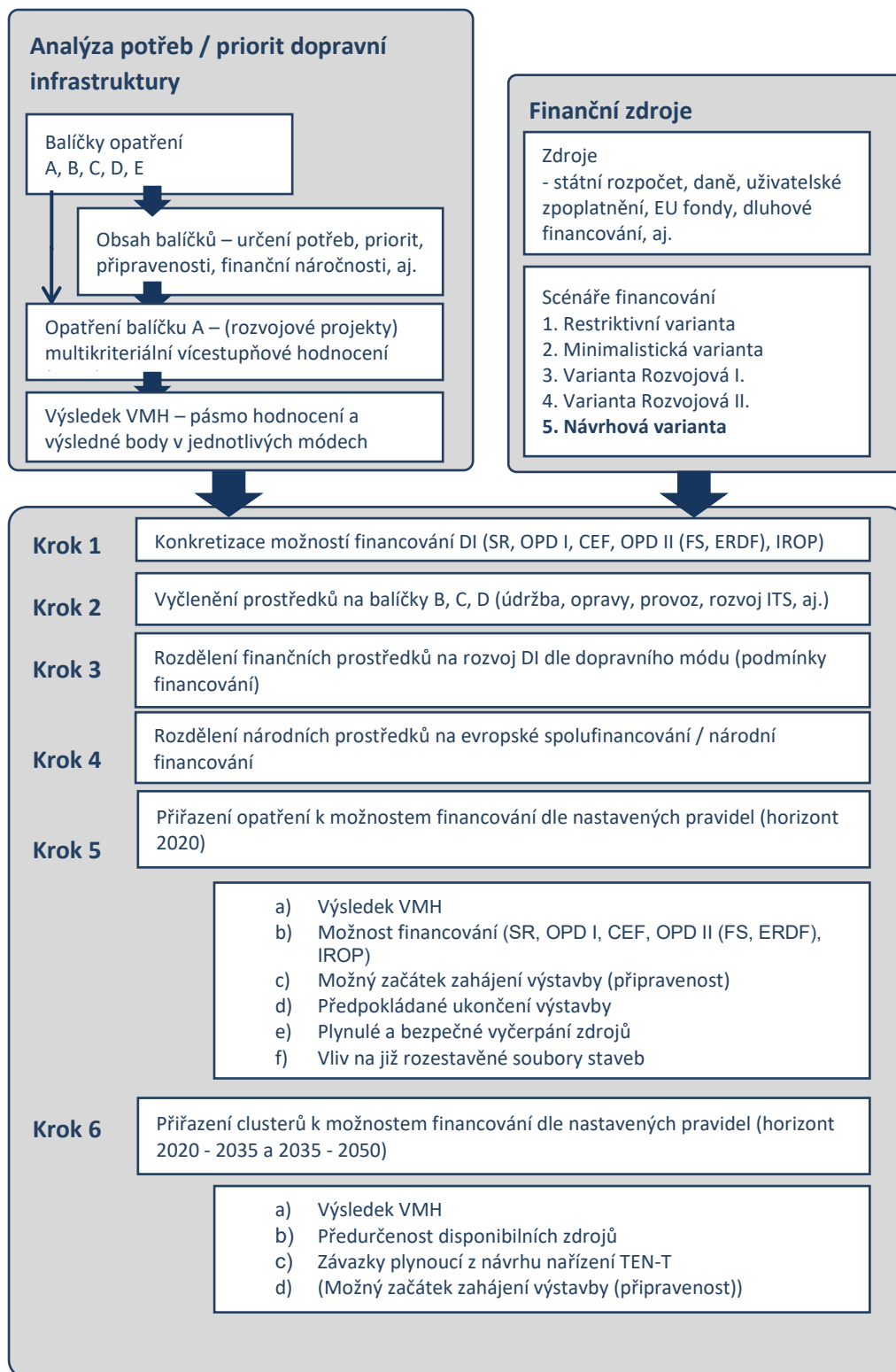
Hlavním cílem v dalších časových horizontech je doporučení optimálního přístupu vytváření strategie (*vyvážený rozvoj infrastruktury jednotlivých dopravních módů, důraz na kvalitní údržbu a opravy, programy rozvoje nemotorové dopravy, atd.*) tj. nalezení optimálního vyváženého přístupu mezi potenciálními finančními zdroji a odůvodněnými potřebami.

Strategie zajištění dopravní infrastruktury navrhuje pro různé časové horizonty přístup k potřebám infrastruktury, údržbě, opravám a rekonstrukcím, potřebám dopravy, vyjádřeným v jednotlivých balíčcích opatření a potřebám rozvoje s různou úrovní podrobnosti návrhu v jednotlivých horizontech.

Základním prvkem pro hodnocení rozvoje byl vždy soubor staveb, tzv. cluster. Výsledky hodnocení ucelených clusterů byly dále převedeny na doporučení pro přípravu a realizaci v různé podrobnosti:

- Krátkodobý horizont v úrovni projektů
- Střednědobý horizont na úrovni ucelených souborů staveb (clusterů),
- Dlouhodobý horizont na úroveň finančních objemů.

Nebude-li z důvodů připravenosti projektů k realizaci (objektivní okolnosti komplikující přípravu staveb) či z důvodu nedostatečných finančních objemů při nestabilizované zdrojové stránce (nepřijetí politického rozhodnutí o stabilizaci a potřebné výši finančních zdrojů) dokončena realizace návrhových opatření v daných horizontech, je nutné v rámci flexibilního řízení strategie realizaci opatření zajistit přednostně v následujícím období.



Obrázek 57.27: Schéma procesu přípravy Dopravní strategie v časových horizontech

58 Vstupní údaje

58.1 Definice potřeb - požadavky zajištění dopravní infrastruktury

Dopravní strategie se primárně věnují zajištění dopravní infrastruktury spravované státem. Základním výstupem Dopravních strategií je konstatování faktu, že i přes stále se zvyšující roli uživatelského zpoplatnění, které je žádoucí v dalším období dále efektivně posilovat, je komplexní zajištění funkčnosti a rozvoje dopravní infrastruktury nezbytně nutné chápat jako veřejnou službu, která se neobejde bez zdrojů financování z veřejných rozpočtů.

Fungující doprava je klíčovým předpokladem pro fungování ekonomiky. Bez fungující dopravy, resp. dopravní infrastruktury, nebude funkční ani naše hospodářství. Tento cíl je průřezově adresován ve všech klíčových strategických dokumentech a vládou je několikrát odsouhlasen.

Nejvyšší kontrolní úřad ve svých kontrolních závěrečných zprávách dlouhodobě kritizoval, že Ministerstvo dopravy nedisponuje pevně stanovenou koncepcí. Jakkoliv Ministerstvo dopravy dokáže na základě procesu pořízení a zajištění udržitelnosti Dopravní strategie jednoznačně pojmenovat své střednědobé priority, bez stabilního a meziročně predikovatelného objemu zdrojů bude realizace Dopravních strategií – strategie udržitelnosti a dalšího koncepčního rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury – obtížně zajiřitelná!

Navrhovaná opatření pro zajištění dopravní infrastruktury byla v rámci Knihy 6 roztržena do generálních skupin balíčků, které se následně dělí na kategorie balíčků a dále na jednotlivé balíčky opatření. **Definice konkrétních balíčků byla zpracována na základě analýzy potřeb a příležitostí dopravní infrastruktury.** Úroveň podrobnosti balíčků odpovídá strategické úrovni národního plánu rozvoje infrastruktury. Finanční prostředky jsou v plánu realizace Dopravních strategií alokovány na těchto 5 generálních skupin balíčků:

- A. Hlavní priority výstavby a modernizace dopravních sítí
- B. Podpůrné aktivity pro rozvoj dopravní infrastruktury
- C. Základní úkony v rámci správy infrastruktury
- D. Finanční podpora rozvoje důležité infrastruktury na regionální nebo městské úrovni
- E. Projekty předpokládané k případnému financování z regionálních operačních programů v období 2014 – 2020 (IROP)

Základní struktura finančních nároků dopravních sítí byla zvolena podle účelu, na který jsou a musí být finanční prostředky určeny a vynakládány. Tato struktura je popsána prostřednictvím balíčků opatření rozšířených o další položky s náklady na správu a provozování. Jedná se především o následující položky:

- **Provozování dopravních sítí** = řízení dopravy na dopravních sítích a její institucionální zabezpečení,
- **Provozní schopnost dopravních sítí** = zajištění pravidelné údržby, oprav a rekonstrukcí dopravních sítí,

- **Rozvojová opatření** = opatření investičního charakteru, které přináší významný přínos pro rozvoj dopravy (kvality provozu) na dopravních sítích nebo přínos v podobě vyšších parametrů.

Z pohledu specifických priorit a cílů Dopravních strategií je nejvýznamnější skupina balíčků C, obsahující údržbu, opravy a rekonstrukce a opatření k odstranění ekologických zátěží (potřeby infrastruktury). Podrobná analýza stanovující mandatorní náklady nutné na zajištění provozuschopnosti dopravních sítí byla podrobně analyzována v Knize 7. Je nezpochybnitelným faktem, že existující dopravní infrastruktura je dlouhodobě podudržována a vnitřní dluh této infrastruktury dlouhodobě zvyšoval. Postupný zlom v tomto trendu nastal právě v návaznosti na přijetí Dopravních sektorových strategií, když na základě zpracovaných doporučení byl v době obnovujícího se ekonomického růstu v letech 2014 – 2016 do oprav existujících dopravních sítí vložen výrazně vyšší objem finančních prostředků než kdykoliv v minulosti. Tento trend je třeba udržet. Nedobrá stav existující infrastruktury je sice stále často řešen investičními akcemi v rámci modernizací či optimalizací, které mají ve vztahu k dané infrastruktuře vždy i přidanou hodnotu, nicméně investiční prostředky vynaložené na tyto projekty nemohou být využity pro další potřebný rozvoj nových částí sítí. Je proto žádoucí zajišťovat provozuschopnost dopravních sítí především z provozních prostředků. Z uvedeného důvodu je v rámci zajištění realizace Dopravních strategií skupině balíčků C, zahrnujících provozování, údržbu, opravy a systematické rekonstrukce, navrhováno postupné navyšování finanční alokace při současném respektování reálných možností zdrojové stránky dle Návrhové varianty financování (Návrhová varianta financování je popsána v kapitole 58.2 resp. 58.3). V rámci postupného navyšování prostředků na údržbu a opravy je třeba klást zvýšený důraz na systémovost a efektivitu vynakládání těchto finančních prostředků vč. potřebného personálního zajištění na straně správců infrastruktury.

Z uvedených důvodů je nutné výdaje do dopravní infrastruktury minimálně na úrovni nutné pro zajištění jejího provozování a provozuschopnosti ze strany veřejného sektoru považovat za mandatorní. Zafixování potřebných finančních objemů minimálně pro zajištění těchto činností tak nelze vnímat jako zvýhodnění sektoru dopravy před ostatními oblastmi národního hospodářství, neboť bez funkční dopravy a dopravní infrastruktury nebude funkční ekonomika ČR, která zpětně generuje zdroje pro veřejné rozpočty.

- Dopravní infrastruktura analyzovaná v rámci Dopravních strategií je ve vlastnictví státu, a stát má proto povinnost ji udržovat (nelze proto situaci srovnávat s průmyslem, energetikou nebo zemědělstvím, kde jsou podnikatelskými subjekty soukromé firmy). Stát je zde správcem majetku a vytváří předpoklady pro podnikání ve všech ostatních sektorech (včetně dopravního provozu samotného). Velké meziroční výkyvy finančních prostředků jsou jednou z hlavních příčin ne plně efektivního hospodaření na dopravní infrastruktuře. Nejde tedy primárně o navyšování prostředků, ale o stabilizaci zdrojů nutných pro udržení provozuschopnosti dopravních sítí s cílem zastavit zvyšování vnitřního dluhu na státem vlastněné dopravní infrastruktuře.

- Při srovnání s ostatními sektory vládní administrativy je nutné vnímat tento zásadní rozdíl, kdy doprava je sektorem, který je na rozdíl od jiných ostatních sektorů bez fixovaných výdajů veřejných rozpočtů zatížen specifickými daněmi – především **spotřební daní z minerálních olejů**. Pro zvyšování rozsahu dopravy (a tedy ekvivalentně výnosu z této daně) je funkční dopravní infrastruktura nezbytnou podmínkou, byť primárním cílem je uspokojit celospolečenské přepravní potřeby s maximální efektivitou, tzn. s co nejmenší přepravní náročností).

Pravidelné výdaje (provozování, provozuschopnost) jsou prognózovány v jednotlivých letech a jsou převzaty z Knihy 7 (pokud byly k dispozici), další výdaje pro efektivní fungování dopravních sítí jsou pak plánovány jako každoroční náklady v potřebné výši (viz kapitola 58.4).

Velmi významným prvkem realizace Dopravních strategií je institucionální zajištění funkčnosti resortu popsané v kapitole 62.1. Implementace navrhovaných opatření je žádoucí především pro zajištění absorpční kapacity pro přibývajících prostředky na údržbu a opravy tak, aby se nevyužily jen na nárůst administrativních činností spojených se zadáváním prací. Prostředky musí jít při opravách přímo do maximálně efektivního (zjednodušeného – např. rámcové smlouvy) zadání veřejných zakázek na opravy a rekonstrukce. Institucionální zajištění resortu dopravy je také nezbytné efektivně přizpůsobit pro možnost zajištění udržitelnosti a realizace principů obsažených v Dopravních strategiích.

Finanční nároky rozvojových opatření (Balíčky A.1-A.4) jsou uvažovány souhrnně za návrhové časové období, následně je navržen harmonogram jejich realizace dle možností zdrojové stránky (Návrhová varianta financování popsána v kapitole 58.2 resp. 58.3).

Není to však jen absolutní objem finančních prostředků, co napomůže urychlenému vyřešení prioritních potřeb. Mnoho rozvojových záměrů, řešících klíčové potřeby, není dostatečně investorsky připraveno pro možnost zahájení realizace. Nápravě tohoto stavu nepomůže absolutní navýšení finančních prostředků. Je proto třeba vyvinout maximální úsilí směřující k co nejrychlejšímu dokončení investorské přípravy těchto klíčových opatření. V případě jejich připravenosti je potom nezbytné zajistit pro tyto klíčové potřeby jejich finanční krytí.

58.2 Dostupné zdroje pro financování DI

Jedním z klíčových faktorů pro zajištění funkčnosti a plánování rozvoje dopravní infrastruktury je stabilita a objem dostupných finančních zdrojů a to minimálně na úrovni zajištění kvalitního provozování a provozuschopnosti existujících dopravních sítí (viz 58.1). Aby však bylo možno navrhnout efektivní strategii údržby a rozvoje dopravní infrastruktury, je nezbytné disponovat dlouhodobě stabilizovaným výhledem dostupných finančních zdrojů i pro rozvojové investice.

Budoucí vývoj dostupných zdrojů však závisí na řadě neznámých, především i na politickém rozhodnutí ohledně kombinace využívaných zdrojů financování, váhy jednotlivých zdrojů (zdrojového mixu) a v neposlední řadě na celkovém objemu prostředků určených pro financování DI. V Knize 9 byly vytvořeny čtyři modelové

scénáře, které ukazují vliv jednotlivých opatření na zdrojovou stránku. Všechny tyto modely s výjimkou Restriktivní varianty (která nezajišťuje naplnění cílů Dopravních strategií) však předjímají politické rozhodnutí. **V rámci Zprávy Z.10.2., kterou byla do Knihy 10 plnohodnotně zakomponována zpětná vazba Zadavatele**, byla proto zpracována tzv. „**Návrhová varianta financování**“, která nepředjímá konkrétní politická rozhodnutí, avšak zároveň kvantifikuje potřebný objem zdrojů pro naplnění hlavních (nikoliv všech) cílů Dopravních strategií. Návrhová varianta financování je sestavena jako relativně konzervativní, co se týče celkového objemu zdrojů disponibilních pro realizaci rozvojových záměrů.

Důvodem zpracování Návrhové varianty financování je snaha o minimalizaci výraznějšího ovlivnění výsledků strategie v důsledku těchto rozhodnutí v budoucím období. V dalších částech této Knihy 10 je v rámci flexibilního řízení harmonogramu realizace Dopravních strategií popsán i přístup v případě odlišného objemu disponibilních zdrojů na realizaci rozvojových opatření než je předpokládáno v Návrhové variantě financování.

Jedním ze žádoucích výstupů v návaznosti na Dopravní strategie je politický konsensus ohledně preferované varianty stabilizace zdrojů pro financování DI, a to z hlediska výše zdrojů financování DI v dlouhodobém horizontu. Současně realizovaným krokem musí být odborně-politická diskuse ohledně vhodné kombinace opatření v krátkodobém a střednědobém horizontu pro naplnění výše zdrojů odpovídající zvolené variantě.

58.3 Návrhová varianta financování DI 2017

Ve všech čtyřech modelových variantách financování představených v Knize 9 se s výjimkou varianty Restriktivní počítalo s návrhem konkrétních systémových změn na zdrojové stránce včetně zapojení dluhového financování splatného z vlastních garantovaných prostředků resortu doprava (dluhové financování prostřednictvím SFDI nebo ŘSD).

Zájmem Ministerstva dopravy je však definovat v rámci Knihy 10 realizační harmonogram Dopravních strategií v takové podobě, která nebude předvídat budoucí politická rozhodnutí o podobě stabilizačních opatření zdrojové stránky resortu, ale která zároveň zajistí finanční prostředky ve výši umožňující realizovat zásadní poslání Dopravních strategií, tedy:

- **zajistit postupné potřebné navýšení finančních prostředků na údržbu sítí tak, aby nedocházelo k dalšímu zvyšování vnitřního dluhu a tento dluh byl postupně snižován²¹**, v rámci Aktualizace 2017 je možné konstatovat, že uvedený cíl se v letech 2014 – 2016 podařilo naplnit
- **zajistit dostatek zdrojů pro plynulé kofinancování prostředků EU v období 2014 – 2020 s využitím pravidla n+3 vč. kofinancování akcí realizovaných v rámci OPD I v letech 2014 – 2015 (využití pravidla n+2)**, pro rok 2017 se předpokládá možnost pokrytí kofinancování pro všechny realizované i nově zahajované stavby spolufinancované z EU, v roce 2018 a výhledu do roku 2019 již toto není zajištěno, neboť se k datu Aktualizace 2017 nepodařilo

²¹ Výše vnitřního dluhu a potřeba navýšení finančních prostředků je podrobněji analyzována v rámci plné verze Knihy 7 dostupné na webu www.dopravnistrategie.cz.

přijmout jakékoliv politické rozhodnutí o stabilizaci příjmové stránky SFDI. Situaci tak bude nutné řešit pro tyto roky operativně v rámci sestavování ročních rozpočtů, neboť nelze předpokládat, že potřebné politické rozhodnutí o stabilizaci zdrojové stránky SFDI by bylo přijato před parlamentními volbami konanými na podzim 2017.

- **s využitím zdrojů EU realizovat primárně prioritní rozvojové projekty podle výsledků vzájemného hodnocení obsaženého v Dopravních strategiích**, v rámci Aktualizace 2017 je možné konstatovat, že velmi blízko k zahájení realizace jsou klíčové priority identifikované Dopravními sektorovými strategiemi. Bohužel je však nutné zároveň konstatovat, že u některých nejvýznamnějších priorit se nedaří dostatečně rychle postupovat v investorské přípravě.
- **splnit závazky plynoucí z nařízení 1315/2013/EU o TEN-T, a to dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030 a dokončení globální sítě TEN-T nejpozději do roku 2050²²**

Za účelem naplnění těchto požadavků není možné vycházet z žádného ze scénářů modelovaných v Knize 9, neboť Restriktivní varianta, která jako jediná nepředjímala systémové změny, nezajišťovala zároveň dostatek zdrojů pro naplnění stanovených cílů. Všechny ostatní varianty obsažené v Knize 9 již zahrnovaly systémové změny podléhající politickým rozhodnutím a zároveň nereflektovaly v dostatečné míře reálný stav připravenosti klíčových staveb k realizaci, neboť byly připraveny již v úvodních fázích projektu Dopravních sektorových strategií. Tyto varianty financování předpokládaly v různé míře využití dluhového financování splatného z vlastních zdrojů resortu doprava ve střednědobém horizontu 2014 – 2020 pro zajištění realizace klíčových staveb, resp. pro zajištění kofinancování zdrojů EU v případě, že by toto kofinancování nemohlo být zajištěno z veřejných zdrojů. Možnost využití dluhového financování splatného z vlastních zdrojů resortu je však podle principů Dopravních strategií, obsažených v Knize 9 přípustná právě a pouze pro zcela zásadní a prioritní projekty podle výsledků posouzení potřeb a efektivnosti investic se zahrnutím ceny peněz, resp. pro případné kofinancování zdrojů EU v případě, že toto by v dostatečném objemu nemohlo být zajištěno z veřejných rozpočtů.

Ministerstvo dopravy proto využilo Simulátor zdrojů vytvořený v rámci prací na Knize 9 a s jeho pomocí stanovilo Návrhovou variantu financování, která indikuje potřebný objem zdrojů pro naplnění výše uvedeného. Tento scénář nepočítá se zapojením dluhového financování splatného z vlastních zdrojů a zároveň vyčísluje potřebný objem zdrojů, které musí být k dispozici, aby byly naplněny cíle stanovené pro jeho vytvoření.

Dne 12.6.2013 schválila vláda ČR svým usnesením č. 449 materiál Dopravní politika ČR 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. V rámci schváleného znění jsou resortu doprava pro zajištění dopravní infrastruktury **garantovány národní zdroje ve výši**

²² Splněním závazků plynoucích z nařízení TEN-T bude zároveň zajištěn kvalitní skelet funkční *logické nadřazené sítě bezpečné infrastruktury s minimálními environmentálními vlivy, vycházející v maximální možné míře, dané disponibilními finančními prostředky, vstříc přepravní poptávce v roce 2050 (potřeba dopravy). Při tomto nastavení finančních parametrů však nebude rozvoj sítě TEN-T a sítě navazující na TEN-T rozvíjen tempem odpovídajícím již aktuálním potřebám a celospolečenským očekáváním.*

alespoň 43 mld. Kč/rok s tím, že mají být přijata opatření pro stabilizaci zdrojů minimálně v této výši. Tato výše národních zdrojů však je stále nižší, než je potřebné pro dosažení celkového objemu zdrojů dle Návrhové varianty financování, která umožní splnění hlavních definovaných cílů.

Bez včasného přijetí stabilizačních opatření, vyžadujících nezbytně legislativní úpravy, kterými bude dosaženo potřebného objemu zdrojů minimálně ve výši cca 86 mld. Kč/rok (ve stálých cenách roku 2016), viz Tabulka 58.72: Finanční zdroje odpovídající Návrhové variantě financování 2017 ve variantě s a bez přijetí stabilizačních opatření), **nebude možné plně dodržet harmonogram realizace Dopravních strategií.** Oproti původní Návrhové variantě financování se v rámci „Návrhové varianty financování 2017“ zohlednila inflace a novela zákona o SFDI, kterou došlo k výraznějšímu rozšíření činností, které mohou být ze SFDI financovány. Zároveň je také nutné ze SFDI zajistit financování nádražních budov a souvisejícího majetku, které od Českých drah, a.s. odkoupila k 1.7.2016 SŽDC.

Pouze **indikativně jsou v tomto scénáři navržena východiska pro možná legislativní opatření,** vycházející z návrhů obsažených v Knize 9, která by vedla ke stabilizaci zdrojů v uváděné výši:

- Navýšení podílu spotřební daně z minerálních olejů (paliv a maziv) pro SFDI ze současných **9,1 % na 25 %** za účelem stabilizace prostředků SFDI v takové výši, která umožní zajištění provozování a provozuschopnosti existující dopravní infrastruktury bez nutnosti státní dotace,
- **Navázání investiční státní dotace legislativním opatřením na HDP** či jiný makroekonomický ukazatel pro umožnění realizace potřebného množství investičních akcí, které umožní dosažení čtyř výše stanovených cílů (v tomto případě je modelována státní dotace ve výši 0,3 % HDP).

Možné je samozřejmě i přijetí jiných legislativních opatření dle doporučení Knihy 9, která by vedla k potřebné stabilizaci resp. mírnému navýšení zdrojové stránky resortu, nikoli na úkor státního rozpočtu, ale na úkor uživatelů (zvýšení výběru silniční daně, zvýšení cen dálničních kupónů, zvýšení sazeb mýta od pro EURO V, VI atp.).

Pro umožnění realizace Dopravních strategií není tedy klíčová konkrétní podoba legislativních opatření, která povedou ke stabilizaci zdrojové stránky v potřebné výši. Je ale klíčové, aby byl (optimálně legislativně) zajištěn minimálně uváděný potřebný objem zdrojů v daných letech.

Mimo nezbytně nutnou stabilizaci zdrojů na úrovni nutné pro zajištění provozování a provozuschopnosti existující dopravní infrastruktury je potřebné, aby byla stabilizována alespoň v uvedeném objemu i zdrojová stránka na investice – realizaci rozvojových záměrů. Každoroční přidělování státní dotace na základě projednávání zákona o státním rozpočtu neumožňuje resortu dopravy odpovědně plánovat realizační harmonogramy, neboť výstavba dopravní infrastruktury je vždy záležitostí více let.

Realizace konkrétní větší nové dopravní stavby (bez ohledu na dlouhou dobu přípravy) trvá obvykle více než 3 roky. Nedodržování střednědobých výhledů SFDI a přidělování státní dotace ad hoc z roku na rok neumožňuje investice ani údržbu a opravy efektivně plánovat. Dochází tak k situacím, kdy stavby, mají-li být

zahájeny, jsou zahajovány bez jistoty jejich zdrojového krytí po celé období realizace, čemuž by v budoucnu mělo být zamezeno. V případě krácení státní dotace oproti rozpočtovému výhledu musí docházet ke konzervaci staveb, prodlužování termínu realizace, dochází k prodražování = neefektivitě.

Stabilizace zdrojů je nezbytná i pro podnikatelský sektor (stavebnictví, projekční a inženýrské společnosti), který bude moci při predikovatelném objemu zdrojů lépe přizpůsobit plánování svých disponibilních kapacit, což v důsledku přispěje i k lepším cenovým nabídkám, než v případě, kdy objem prací v následujících letech je zcela nepředvídatelný.

Výběr zhotovitelů stavebních prací dle zákona o zadávání veřejných zakázek trvá mnohdy i více než půl roku. Pro možnost zakázku po vysoutěžení úspěšně realizovat potřebuje mít resort dopravy zajištěn predikovatelný objem zdrojů. Je potřebná garance, že plánované a nadměru potřebné investice (nové investice i strukturální opravy) budou moci v daném čase proběhnout a že bude dostatek prostředků pro kofinancování investic EU v programovém období 2014 – 2020.

Nedojde-li k přijetí stabilizačních opatření, nelze vyloučit, že v navrhovaném harmonogramu realizace Dopravních strategií může docházet u konkrétních opatření k časovým posunům.

Další změny mohou být vyvolány komplikacemi v investorské přípravě staveb, které povedou k oddálení možného termínu faktického zahájení realizace daných opatření.

Tyto změny však nelze vnímat jako nedodržení principů Dopravních strategií, jejímž cílem v oblasti rozvojových opatření je primárně identifikace zásadních potřebných projektů s ohledem na dostupné zdroje a potřebu naplnění stanovených cílů ve střednědobém a dlouhodobém horizontu.

Nezanedbatelným rizikem je také zajištění přenositelnosti principů Dopravních strategií do rozpočtu SFDI a jejich politická akceptace. V letech 2014 – 2016 se v důsledku dobré ekonomické kondice ČR a vlivem končícího období způsobilosti výdajů z předchozího programového období OPD 2007 – 2013 podařilo dosáhnout výrazně vyššího objemu finančních zdrojů, než jaký byl stanoven v původní Návrhové variantě financování. Tento skutkový stav se pozitivně projevil ve výrazném zlepšení stavu rozsáhlých částí dopravních sítí.

Úspory v rámci resortu je možné hledat především v ceně za službu výběru mýtného a dále přímo v připravovaných projektech, u nichž vždy musí být prokázána ekonomická efektivita jejich realizace.

S ohledem na doporučení zajišťovat postupný narůstající objem finančních prostředků určených na údržbu a opravy v čase klesá množství prostředků disponibilních na nové rozvojové investice. Celkové množství zdrojů je však v čase relativně stabilní (s výjimkou období po ukončení čerpání EU fondů 2014 – 2020 v roce 2023 (využití pravidla n+3). Zkvalitnění údržby navíc povede do budoucna ke snížení tlaku na rozsah rozvojových investic, neboť současná praxe řeší problém dopravně nevyhovujících úseků pomocí projektů modernizace, optimalizace či revitalizace. **Tato skutečnost tak neznamená nestabilní prostředí pro projekční a**

stavební společnosti či společnosti zajišťující inženýring a přípravu staveb. I prostředky vynakládané na systematické opravy a rekonstrukce budou realizovány pomocí veřejných zakázek stavebního charakteru, přičemž zároveň platí, že tyto veřejné zakázky budou flexibilnější z pohledu času nutného k vyřízení potřebných povolení než v případě novostaveb. Rozsah prostředků na projekční práce má však v dlouhodobém horizontu po roce 2030 klesající tendenci, neboť v tomto období lze již předpokládat připravenost všech zásadních nových opatření (s výjimkou VRT, kde potřeby akcelerace postupu přípravy povedou pravděpodobně k nutnosti korekce těchto předpokládaných objemů finančních zdrojů). **V roce 2023 dochází k výraznějšímu propadu predikovaného objemu zdrojů, který bude nutno vyvážit navýšeným objemem národních zdrojů či vyjednáním nového dostatečně robustního rámce zdrojů EU.** V opačném případě nastane velmi výrazný pokles zdrojů, které budou k dispozici na nové a tou dobou již velmi pravděpodobně k realizaci připravené investice. Tento fakt je způsoben nepředjímáním disponibility zdrojů z EU v dalším programovacím období. Tento propad však může být zmírněn v případě, že v tomto období ještě budou pro ČR k dispozici evropské zdroje, se kterými z důvodů značné nejistoty jejich disponibility prozatím Návrhová varianta financování 2017 nepočítá. Zároveň **je nutné vyvinout potřebné úsilí k získání podpory EU** i v tomto období minimálně na realizaci cílů Evropské dopravní politiky. Jde zejména o plnění vytyčeného cíle trojnásobit do roku 2030 rozsah sítě vysokorychlostních tratí v Evropě oproti stavu v roce 2010 (článek 2.5. Evropské dopravní politiky). Pokud tento cíl bude i nadále Evropská komise se vši vážností sledovat, musí být evropské fondy pro období po roce 2020 dostupné všem státům, v dostatečném objemu, a musí být určeny zejména na rozvoj právě sítě VRT. Pokud nebudou v období po roce 2023 k dispozici zdroje EU pro ČR, bude tento predikovaný pokles znamenat stejné dopady pro celý sektor stavebnictví a dopravy jako tomu bylo v období let 2010 – 2013.

Podle výsledků Dopravních strategií je nezbytné urychlit a zefektivnit přípravu klíčových opatření tak, aby v horizontech navrhovaných v Dopravních strategiích mohly být realizovány. Za tímto účelem Ministerstvo dopravy již v roce 2012 a počátkem roku 2013 přijalo konkrétní opatření, kterým se věnuje kapitola 59.

Návrhová varianta financování vznikla na základě zpětné vazby Zadavatele při projednávání finálních částí projektu Dopravních strategií a tvorbě Zprávy Z.10.2., přičemž byla aktualizována v rámci Aktualizace 2017. Návrhová varianta financování plně respektuje na výdajové straně strukturu balíčků, opatření a námětů, nicméně má následující odlišnosti od předchozích Knih Dopravních sektorových strategií. Potřeba tohoto přístupu je vyvolána objektivními možnostmi zdrojové stránky a současným institucionálním uspořádáním resortu dopravy.

Odlišně od předchozích částí díla jsou pojaty náklady na provozování železniční dopravní cesty. Součástí **Návrhové varianty financování 2017** nejsou kompletní náklady na provozování železniční dopravní cesty a výnosy z provozování železniční dopravní cesty. Důvodem je, že příjem ze železniční dopravní cesty bilančně

nevstupuje do zdrojů a výdajů SFDI, na jejichž kvantifikaci je Návrhová varianta financování 2017 založena. Poplatek za použití železniční dopravní cesty je přímým příjmem SŽDC, která z něj hradí část nákladů na provozování železniční dopravní cesty. Případný výpadek, který by však měl být systematicky minimalizován, je a bude dorovnáván z rozpočtové kapitoly Ministerstva dopravy či z rozpočtu SFDI. Nastavení výše poplatku za použití železniční dopravní cesty není v souladu s evropskou legislativou plně v kompetenci SŽDC. Jako nezbytná se však ukazuje potřeba nastavení pro dopravce dlouhodoběji predikovatelné výše tohoto poplatku, což předpokládá i platná právní úprava.

Skupině balíčků C, obsahujících údržbu, opravy a rekonstrukce a opatření k odstranění ekologických zátěží (potřeby infrastruktury) je v rámci Návrhové varianty financování navrhováno postupnější a celkově nižší navýšení finanční alokace, než bylo v průběhu prací na Dopravních strategiích indikováno jako potřebné. Důvodem pro preferenci postupného navýšování je primárně potřeba zajistit na straně správců dopravní infrastruktury absorpční kapacitu pro efektivní využití těchto prostředků (personální zajištění, systematizace pasportů majetku, precizace systémů hospodaření s infrastrukturou, efektivní a transparentní výběr dodavatelů prací). Dalším důvodem pro postupnější nárůst finančních prostředků na potřebnou úroveň jsou ostatní priority na výdajové straně, které nelze v krátkodobém horizontu ovlivnit a na něž jsou vázány budoucí finanční zdroje.

Návrhová varianta financování 2017 bez resp. s prosazením systémových změn (stálé ceny roku 2016)

(systémová změna = navýšení podílu spotřební daně z paliv a maziv na 25 %, navázání státní dotace na výši HDP - zde státní dotace ve výši 0,3 % HDP)

Rok	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Národní zdroje celkem	52,0	55,0	56,0	59,0	65,0	81,0	86,0	86,0	86,0
Dnešní stav: Podíl z výběru spotřební daně na financování DI 9,1% (mld. Kč)	7,8	8,0	8,0	8,0	8,1	8,1	8,1	8,1	8,2
Dnešní stav: Potřebná výše státní dotace při nepřijetí změn	24,6	27,3	28,3	29,2	34,3	49,5	53,6	53,0	52,2
Po změně: Podíl z výběru spotřební daně na financování DI 25% (mld. Kč)	-	-	22,0	22,0	22,3	22,3	22,3	22,3	22,5
Po změně: Dotace ze státního rozpočtu ve výši 0,3% HDP (mld. Kč)	-	-	14,3	15,2	15,6	16,0	16,5	16,8	17,1
Po změně: Státní dotace na zásadní investice pro vyrovnání deficitu při absenci zdrojů EU	-	-	-	-	4,5	19,4	23,0	22,1	20,7
Silniční daň (mld. Kč)	5,9	6,0	6,0	6,2	6,3	6,5	6,6	6,8	6,9
Výkonové zpoplatnění nákladních vozidel nad 3,5t (mld. Kč)	9,2	9,2	9,2	10,9	11,4	11,9	12,4	12,8	13,2
Zpoplatnění osobních vozidel do 3,5t (mld. Kč)	4,5	4,5	4,5	4,6	4,8	5,0	5,3	5,4	5,4
Zdroje z EU fondů (mld. Kč)	30,0	30,0	30,0	27,0	21,0	5,0	-	-	-
Zdroje celkem	82,0	85,0	86,0	86,0	86,0	86,0	86,0	86,0	86,0

Návrhová varianta financování 2017: Dostatečné množství prostředků na kofinancování OPD II i CEF při daném rozložení čerpání celé alokace EU fondů do zbývajících let programu (odlišně od předpokladů výhledu rozpočtu SFDI) dokončení TEN-T (vč. části rychlých spojení) do 2050 - mezinárodní závazek ČR.

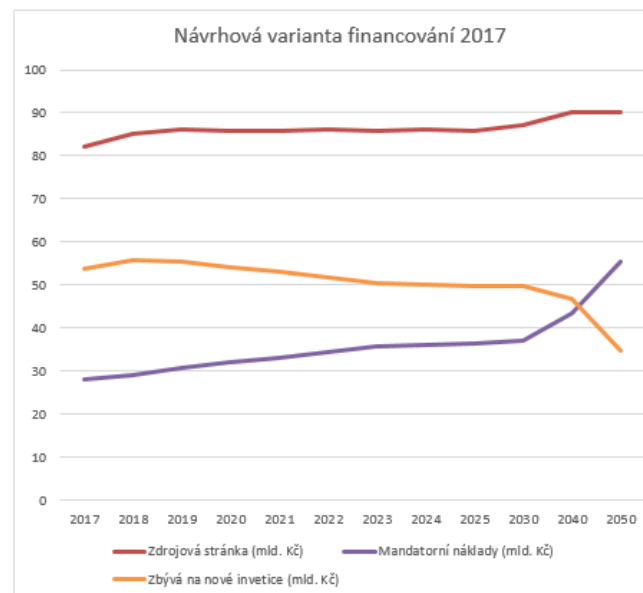
pro SFDI. Pro dosažení cílů DSS2 je každý rok nezbytné tento celkový objem dosáhnout - z uvedeného důvodu je ideální přijmout navrhovaná stabilizační opatření. Ta však nevyváží očekávatelný pokles zdrojů po skončení aktuálního programového období EU (zdroje z případného nového období 2021 - 2027 a dále nejsou předpokládány).

Řádky 2 a 3 uvádějí potřebnou výši zdrojů v současném stavu bez systémových stabilizačních změn na zdrojové stránce.

Čtvrtý a pátý řádek ukazuje výši zdrojů po přijetí stabilizačních opatření náhrada zdrojů uvedených na řádce 1 a 2 od 2019). Šestý řádek pak ukazuje potřebnou výši státní dotace na rozvojové projekty, pokud by nebyly k dispozici zdroje EU

Postupné navýšování prostředků na údržbu a opravy v souvislosti s rozšiřováním sítě a v souvislosti s potřebou opravy a údržbu systematicky navýšit

Růst garantovaných příjmů (spotřební daň, podíl na HDP) dle makroekonomického vývoje a vývoje dopravních výkonů (zde oba ukazatele v čase rostou)



Tabulka 58.72: Finanční zdroje odpovídající Návrhové variantě financování 2017 ve variantě s a bez přijetí stabilizačních opatření

58.4 Alokace finančních zdrojů na jednotlivé balíčky opatření

Jak bylo uvedeno v kapitole 58.1. jsou finanční prostředky v plánu realizace Dopravních strategií alokovány na těchto 5 generálních skupin balíčků:

- A. Hlavní priority výstavby a modernizace dopravních sítí
- B. Podpůrné aktivity pro rozvoj dopravní infrastruktury
- C. Základní úkony v rámci správy infrastruktury
- D. Finanční podpora rozvoje důležité infrastruktury na regionální nebo městské úrovni
- E. Projekty předpokládané k případnému financování z regionálních operačních programů v období 2014 – 2020

Následující Tabulka 58.73 sumarizuje potřebu finančního krytí jednotlivých balíčků opatření v definovaných časových horizontech (potřebná roční průměrná alokace nákladů na jednotlivé balíčky v daném období) při současném reflektování disponibilních zdrojů. Návrhové varianty financování.

- V rámci zde uváděných skupin balíčků není v této kapitole kvantifikován potřebný objem finančních prostředků pro rozvojové kategorie balíčků A.1 až A.4, kterým se věnuje samostatně kapitola 60.
- Objemově významná je i generální skupina balíčků B, zahrnující vybavení pro řízení dopravy, informační systémy a opatření ke zvýšení bezpečnosti. V rámci generální skupiny balíčků B jsou zahrnuty i náklady na provozování systémů ITS včetně mýtného systému (bez jeho významného rozšíření) a rozvojové investice sloužící k naplnění požadavku na interoperabilitu, bezpečnost a náročnost řízení provozu železniční dopravní cesty (systémy GSM-R, ETCS, EMC, DOZ). Požadavky na zajištění interoperability vyplývají z evropské legislativy²³ a je na ně kladen prioritní důraz jak v rámci evropské dopravní politiky, tak politiky TEN-T. Uvedené akce jsou běžně způsobilé pro spolufinancování ze zdrojů EU. Proto je vhodné usilovat o schválení těchto projektů, umožňujících využít na jejich realizaci i tyto zdroje. Balíčky B.3 a B.4 nejsou hrazeny ze zdrojů uvažovaných v rámci DSS2. Ze zdrojů státních podniků Povodí (MZe) je hrazeno proplavování plavidel plavebními komorami, provoz říčních informačních služeb zabezpečuje Státní plavební správa. Řízení letového provozu je hrazeno státním podnikem Řízení letového provozu.
- Generální skupina balíčků C zahrnuje mandatorní náklady za zajištění provozování a provozuschopnosti existujících dopravních sítí, potažmo sítí nově realizovaných v dalších obdobích v souladu s potřebami popsány v kapitole 4.1. Této skupině balíčků je třeba prostředky přiřazovat prioritně při sestavování krátkodobých plánů financování – ročních rozpočtů SFDI.

²³ Směrnice 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství; Směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům, směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic), dále specifikováno v jednotlivých TSI – technické specifikace interoperability.

V souvislosti s uskutečněným prodejem nádražních budov a souvisejícího majetku z Českých drah, a.s. na státní organizaci SŽDC, bylo v rámci Aktualizace 2017 nutné tento balíček finančně posílit o částku, která zajistí napravení mnohdy katastrofálního skutkového stavu tohoto koupeného majetku, na jehož obnovu se Českým drahám, a.s. nedostávalo finančních prostředků s ohledem na jiné priority, které musely být financovány přednostně.. Návrhová varianta financování 2017 kalkuluje s aktuálním stavem, kdy sazba “ošlapného“, tj. složky poplatku za použití železniční dopravní cesty, který by byl hrazen všemi dopravci přímo SŽDC jako poplatek za použití zařízení služeb, je nulová. Balíček C.3 není hrazen ze zdrojů resortu doprava - hrazeno státními podniky Povodí.

- Generální skupina balíčků D představovala potřebnou finanční spoluúčast státu na realizaci projektů důležité infrastruktury na regionální nebo městské úrovni z důvodů potřeby zajištění efektivnějšího fungování dopravní infrastruktury jako celku. Náklady na balíček D.7 však nebyly vyčleněny samostatně.. Balíček D.8 (Podpora údržby, oprav a obnovy silnic II. a III. třídy) byl původně navržen výhradně pro odstraňování havarijních stavů omezujících plošnou dopravní obslužnost silniční dopravou z důvodu selhání příslušných správců, resp. z důvodů nezajištění dostatečného množství prostředků na straně těchto správců. V letech 2015 a 2016 bylo krajům z rozpočtu SFDI mimořádně uvolněno celkem 7,4 mld. Kč na nápravu havarijního stavu silnic II. a III. třídy, přičemž v současné době se objevují názory, že tato podpora by měla být přidělována systematicky. Návrhová varianta financování 2017 však s pravidelným příspěvkem na silnice II. a III. třídy nekalkuluje, neboť se dle principů Dopravních sektorových strategií nejedná o systémové řešení, jakkoliv by nalezení systémového řešení bylo velmi žádoucí.
- V rámci generální skupiny balíčků E jsou alokovány pouze zdroje na financování regionálních projektů rekreační vodní dopravy. V rozporu s původním předpokladem DSS se nepodařilo prosadit možnost financování těchto projektů z IROP. Ve vztahu k silnicím II. a III. třídy, u nichž lze předpokládat spolufinancování z IROP nejsou národní zdroje ani zdroje IROP uváděny, neboť musí být zajištěny / bilancovány z úrovně krajů jako správců této infrastruktury.
- Samostatně byly z investičních nákladů vyčleněny náklady na projektovou a investorskou přípravu (majetkoprávní příprava a inženýrská činnost), které jsou s ohledem na prokázanou potřebu dalšího rozvoje dopravní infrastruktury považovány za kvazimandatorní. V letech 2013 – 2016 došlo k opakované změně pravidel, dle kterých je určována finanční náhrada za majetkoprávní přípravu. V současné době (12/2016) platné znění zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury vede k nutnosti alokovat na majetkoprávní přípravu vyšší částky, než bylo původně v DSS předpokládáno. Částky určené na projektovou a inženýrskou činnost by v žádném případě neměly být

snižovány, neboť je žádoucí zajistit dostatečné portfolio potřebných projektů k realizaci

Podrobnější přehled o obsahu těchto balíčků dává zpracovaná Kniha 6 projektu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, která je využívána při rozhodování o zajištění finančního krytí při sestavování krátkodobých finančních plánů – ročních rozpočtů SFDI.

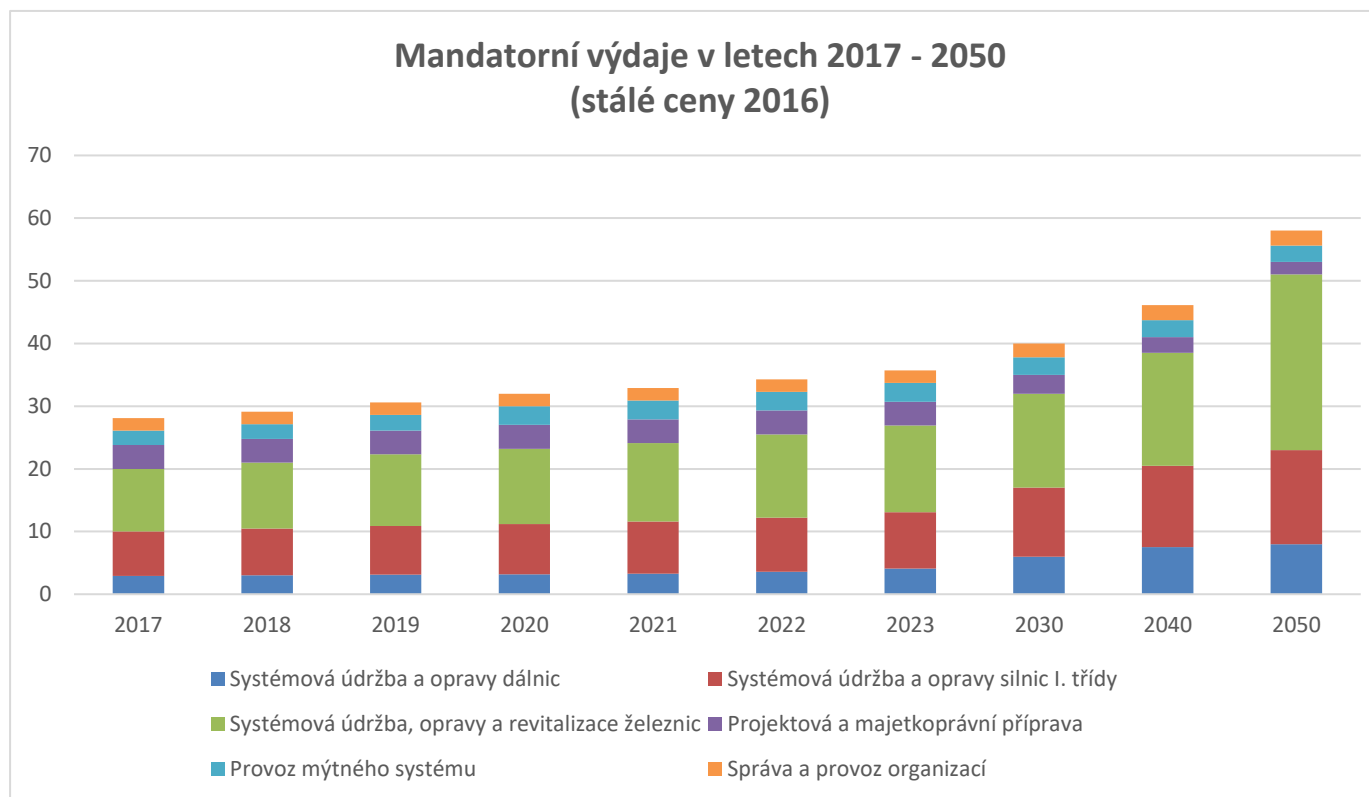
Balíček	Položka	Roční náklady na balíčky v obdobích (mld. Kč/rok) (Stálé ceny roku 2012)		
		2014 -2020	2021 - 2035	2036 - 2050
	Projektová a majetkoprávní příprava	3,8	3,8 -> 2,5	2,0
A.5	Rozvoj multimodálních terminálů / překladišť a dopravních terminálů MHD	0,1 – 0,3	0	0
B.1	Provozování a rozvoj ITS pro silniční dopravu na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy (vč. mýtného systému)	4,0 – 3,8	3,8 – 3,5	3,5
B.2	Bezpečnost a životní prostředí	0,2 – 0,3	0,2	0,2
B.3	Zařízení pro řízení provozu na železniční infrastruktuře (obsahuje i investice na závazky plynoucí z potřeby interoperability – GSM-R, ETCS, EMC)	1,6 – 2,4	2,3 – 0,3	0,3
B.4	Řízení provozu vodní dopravy	-	-	-
B.5	Řízení provozu letecké dopravy	-	-	-
B.6	Vybavení dopravních terminálů	0,2 – 0,3	0,3 -> 0	0
	Správa a provoz	2,0 -> 1,8	1,8	1,8
	Provozování železniční dopravy (viz vysvětlení výše)	-	-	-
C.1	Zajištění systémového financování údržby, opravy, rekonstrukce železniční dopravní infrastruktury	8,2 -> 12	12,5 -> 15,2	15,2
C.2	Zajištění systémového financování údržby, opravy, rekonstrukce silniční dopravní infrastruktury	6,7 -> 10,2	11,0 -> 16,0	16,0 -> 16,5
C.3	Zajištění systémového financování údržby, oprav a obnovy infrastruktury vodních cest	0,1 – 0,3	0,3	0,3
C.4	Omezování dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví	0,3 – 0,4	0,4 - 0	0
D.1	Podpora rozvoje infrastruktury veřejné dopravy (mimo zlepšování parametrů infrastruktury železničních tratí)	0 – 0,2	0,2	0,1
D.2	Modernizace technické infrastruktury významných veřejných regionálních letišť s mezinárodním provozem	<0,1	0,1	0,1
D.3	Budování cyklistické infrastruktury	0,2 – 0,3	0,2 – 0,3	0,2 – 0,1
D.4	Inteligentní dopravní systémy ve městech	0,1	0,8	0,8
D.5	Zlepšení bezpečnosti silniční infrastruktury v městech	0,1 – 0,2	0,2 – 0,3	0,2
D.6	Zpřístupnění veřejné dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace	0 – 0,1	0 – 0,1	0 – 0,1
D.7	Omezování dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví	-	-	-
D.8	Podpora údržby, oprav a obnovy silnic II. a III. třídy	0,2 – 0,7	0,2	0,2
D.9	Podpora rozvoje přístavů a logistických center v soukromém vlastnictví	0,1	0,2	0
E	Regionální projekty předpokládané k financování z Operačních programů v období 2014 – 2020	-	-	-
	Balíčky mandatorní (Správa a provoz bez provozování železnice, B 1.3, C.1, C.2, C.3)	23,8 -> 30,7	32,3 -> 41,0	41,4 -> 43,0
	Investičních balíčky A.5, B mimo B 1.3, C.4, D	4,7 -> 9,0	8,3 -> 4,1	3,9 -> 3,7

Pozn.: Mimo rozvojové balíčky A.1 – A.4 a mimo zvláštní projektové balíčky – Návrhová varianta financování (stálé ceny roku 2012). Pomlčka znamená rozpětí průměrné alokace v daném období, šipka (->) znamená trend výdajů v daném období.

Tabulka 58.73 Roční finanční potřeby na balíčky opatření

Jedním ze základních požadavků Dopravní strategie je **zajištění postupného navyšování výdajů na zajištění provozuschopnosti dopravní infrastruktury – zajištění systematické údržby, oprava a rekonstrukcí silniční a železniční sítě (balíčky C.1 a C.2)**. Za tímto účelem je přiložen i v rámci této Knihy 10 podrobnější rozklad kvantifikující potřebné navýšení, spolu s jeho odůvodněním (výběr z Knihy 7).

Návrhová varianta financování 2017	Mandatorní výdaje v letech 2013 – 2023 (stálé ceny roku 2016)									
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2030	2040	2050
Mandatorní náklady celkem	28,1	29,1	30,6	32,0	32,9	34,3	35,7	37,2	43,4	55,4
<i>Systémová údržba a opravy dálnic</i>	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3	3,6	4,1	6,0	7,5	8,0
<i>Systémová údržba a opravy silnic I. tříd</i>	7,1	7,5	7,8	8,0	8,3	8,6	9,0	11	13	15
<i>Systémová údržba, opravy a revitalizace železnic</i>	10,0	10,5	11,4	12,0	12,5	13,3	13,8	15	18	28
<i>Projektová a majetkoprávní příprava</i>	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,0	2,5	2,0
<i>Provoz mýtného systému</i>	2,3	2,3	2,5	3,0	3,0	3,0	3,0	2,8	2,7	2,6
<i>Správa a provoz organizací (ŘSD ČR, SŽDC, ŘVC ČR, SFDI)</i>	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,2	2,4	2,4



Tabulka 58.74 Mandatorní výdaje v letech 2017 - 2050

58.5 Východiska pro realizaci rozvojových projektů a námětů

V kategorii balíčků A.1 – A.4 byly v procesu zpracování Dopravních strategií definovány projekty a náměty (Kniha 6), pro projekty a některé náměty byly vyčísleny investiční náklady (Kniha 7), ty byly následně po přepočtu na stavební náklady předmětem řazení projektů a námětů do Simulátoru výstavby projektů, jehož výstupem je harmonogram realizace Dopravních strategií.

Z pohledu hodnocení pomocí víceúrovňového multikriteriálního hodnocení (VMH) jsou významná rozvojová opatření zahrnutá do generální skupiny balíčků A. Tato opatření jsou za účelem posouzení zařazena do tzv. clusterů projektů, tedy ucelených souborů staveb, či dopravních tahů. Tato opatření jsou dále rozdělena na projekty a náměty, a stejně tak jsou členěny i jednotlivé databáze opatření obsažené v Knize 6 a hodnocené v Knize 8:

Projekty – Navrhovaná infrastrukturní opatření, ke kterým jsou dostupné detailnější informace například z již zpracovaných dokumentací. Projekty jsou uvažovány k realizaci především v krátkodobém, střednědobém a případně dlouhodobém horizontu.

Náměty – Navrhovaná infrastrukturní opatření blíže nespecifikovaná (např. v oblasti technických parametrů, investičních a provozních nákladů aj.), jejichž realizaci lze předpokládat obvykle až v dlouhodobém horizontu a ve výhledu. Pro střednědobý horizont je u námětů uvažováno s jejich další přípravou, pokud se obhájí smysluplnost jejich realizace dle principů ekonomické návratnosti. Pouze v případech bezproblémové resp. urychleně a přitom kvalitně zajištěné projektové a majetkoprávní přípravy lze zvažovat realizaci námětů i v období do roku 2020.

Balíček	Položka	Investiční náklady (mld. Kč) ²⁴ (Stálé ceny roku 2012)
A.1	Rozvoj dálnic a silnic I.tříd	760
A.2	Rozvoj železniční infrastruktury	950
A.3	Rozvoj infrastruktury vodních cest	24,0
A.4	Rozvoj infrastruktury letecké dopravy	8,7 (není hrazeno SFDI)

Tabulka 58.75 Finanční náklady na rozvojové balíčky identifikované v Knize 6

Investiční náklady zahrnují i náklady na projektovou a majetkoprávní přípravu, které jsou však vyčleněny samostatně (viz kapitola 4.4) a v harmonogramu realizace Dopravních strategií je dále počítáno jen s náklady stavebními a s náklady se stavbou přímo souvisejícími.

²⁴ Jedná se o ty projekty resp. náměty, u nichž byly vyčíslitelné předpokládané investiční náklady. V mnoha případech, především v oblasti železnice, byly však investorem předloženy takové náměty, u nichž nebylo možné výši nákladů objektivně stanovit z důvodů absolutní absence jakýchkoliv podrobnějších informací o těchto námětech – mnohdy není ani známa jejich preferovaná podoba. Proto je nezbytné jednotlivé náměty (v oblasti silnic i železnic) dále podrobněji rozpracovat a obhájit především jejich technicko-ekonomické parametry dle principů obsažených v této Dopravní strategii a náměty s potenciálem dále rozpracovat a při další velké aktualizaci Dopravních strategií opětovně vyhodnotit spolu s dalšími projekty, o nichž jsou již informace v tuto dobu známé.

Kromě výše uvedených balíčků, jejichž finanční krytí bude zajištěno v rámci přidělování převážné části disponibilních finančních prostředků na základě výsledků dopravního modelování a vícestupňového multikriteriálního hodnocení v Dopravních strategiích, jsou navrženy ještě čtyři další finanční balíčky pro opatření sdružená v clusterech, která nemohla být předmětem dopravního modelování - tzv. projektové balíčky. Účelem vytvoření projektových balíčků je umožnění realizace opatření, která nemohla být předmětem vícestupňového multikriteriálního hodnocení či umožnění realizace opatření, u nichž posouzení v rámci VMH nedává dostatečně věrohodný obraz potřeby jejich realizace z důvodů nastavení parametrů metodiky VMH. Obsah těchto projektových balíčků vychází z předchozích Knih. Na tyto dodatečné finanční balíčky je žádoucí kalkulovat daný objem v rámci disponibilních zdrojů na financování nových investic do dopravní infrastruktury. Rozvojová opatření, která nebyla předmětem dopravního modelování, MKA a CBA byla sdružena do projektových balíčků Uzly, Přístavy, Křižovatky a Obchvaty a přeložky silnic I. třídy, pro které je navržena každoroční alokace v celkové výši 105 mld. Kč (v cenách 2012) za období 2014-50 (jedná se o část investičních nákladů z řady všech identifikovaných opatření - viz Tabulka 58.77 Projektové balíčky ve skupině balíčků A).

Projektový balíček		Alokované roční prostředky dle Návrhové varianty (mld. Kč) (Stálé ceny roku 2012)		
		2014 - 2020	2021 - 2035	2036 - 2050
ad A.2	Železniční uzly	1,85	0,50	0,50
ad A.3	Přístaviště	0,15	0,15 -> 0	0
ad A.1	Křižovatky na D + R	0,15 -> 0,20	0,20 -> 0	0
ad A.1	Obchvaty a přeložky silnic I. třídy	1,85 -> 2,0	2,0	2,0

Tabulka 58.76 Projektové balíčky ve skupině balíčků A – roční prostředky. Šipka (->) znamená trend výdajů

- Balíček železniční uzly slouží k zajištění finančního krytí realizace některých, ve VMH nehodnocených, železničních uzlů, neboť dokončení železničních uzlů primárně na již realizovaných úsecích železničních koridorů bylo prokázáno jako velmi potřebné. Je pravděpodobné, že v rámci sestavování ročních investičních plánů – rozpočtů SFDI budou i významné železniční uzly zařazeny v období 2014 – 2020 pro spolufinancování z fondů EU.
- Balíček Přístaviště je určen pro financování projektů podporujících realizaci malých projektů pro rekreační plavbu v situaci, kdy se na realizaci těchto opatření nepodařilo získat prostředky z Integrovaného operačního programu v rámci podpory cestovního ruchu. Podmínkou realizace zůstává potřeba prokázat efektivitu jejich realizace.
- Prvním projektovým balíčkem pro silniční stavby je balíček „Křižovatky na dálnicích“. Balíček pro realizaci křižovatek na dálnicích je vyčleněn z důvodů prokazatelných přínosů výstavby nových MÚK v místě, kde se plánuje nové soustředění významných ekonomických činností a kde zároveň není využitelná jiná nejbližší MÚK. Zároveň se jako nezbytná podmínka pro preferenci jednotlivých opatření předpokládá ochota investora se na

realizaci požadované MÚK finančně alespoň částečně podílet. Zároveň musí být dodrženy parametry bezpečnosti a plynulosti silničního provozu ve smyslu ČSN 73 6101 – projektování silnic a dálnic. Z uvedeného balíčku mohou být mimo výstavby nových MÚK hrazeny i přestavby stávajících, bezpečnostně nevyhovujících, mimoúrovňových křižovatek.

Druhým zásadním projektovým balíčkem v oblasti silnic je balíček „Obchvaty a přeložky silnic I. třídy“. Finanční krytí na uspokojení potřeb uživatelů a dopravou dotčených obyvatel na silnicích I. třídy mimo TEN-T je všeobecně největším negativem Návrhové varianty financování a to i v její verzi 2017. Dopravní sektorové strategie v době jejich schválení v 2013 doporučily, aby pro uspokojení potřeby rychlejšího rozvoje silnic I. třídy bylo usilováno o výrazně vyšší podíl v rámci vnitrostátní debaty o výši podílu ERDF pro jednotlivé OP. Objem zdrojů ERDF v původní Návrhové variantě financování byl označen za zcela minimalistický. Bylo konstatováno, že vyšší podíl ERDF pro OPD II by pak umožnil realizovat více opatření na silnicích I. třídy, kde potřeby jsou v Návrhové variantě financování výrazně nedostatečně finančně kryty. V rámci přerozdělení zdrojů ERDF mezi jednotlivé operační programy následně došlo, mimo jiné na základě doporučení Dopravních sektorových strategií, k výraznějšímu navýšení podílu zdrojů ERDF ve prospěch OPD 2014 – 2020. I při takto definovaném objemu zdrojů je však jejich výše stále nedostačující pro pokrytí realizace všech potřebných opatření. Na realizaci opatření na silnicích I. třídy je v horizontu roku 2020 možné využít pouze zdroje ERDF a zdroje indikované v tomto projektového balíčku. **Skutečností tak je, že v případě silničních staveb na silnicích I. třídy mimo síť TEN-T není zajištěno zdrojové krytí na realizaci ani všech těch projektů, které je možno považovat za vysoce prioritní.** Mezi opatření na silnicích I. třídy patří jednak ta, která nebyla modelována (nemají zCBA hodnocení ani pásma hodnocení), ale také dílčí obchvaty menších sídel, které sice modelovány byly, ale jejich význam je veskrze lokální a ve strategickém dopravním modelu nemohl být jejich efekt plně zhodnocen. Tato opatření byla z pohledu jejich významu dále řazena dle výsledků 1. a 2. pilíře VMH, ale bylo rovněž přihlédnuto k typu komunikace dle klasifikace provedené v rámci Zprávy Z.6.1, a u obchvatů také k jejich významu z hlediska zařazení do skupin vytvořených během prací na téže Zprávě. V rámci posuzování jejich možné implementace do harmonogramu realizace Dopravních strategií se zajištěným finančním krytím pouze v rozsahu Návrhové varianty financování byly dále brány do úvahy faktory, jako je stav jejich připravenosti, ale také jejich funkce v dopravním systému z pohledu návaznosti na další opatření, a to i z časového pohledu. Např. opatření na stávající silnici I/3 budou mít hlavní přínos v období před zprovozněním dálnice D3 na území Středočeského kraje, a proto je účelné je realizovat v co nejkratším čase, neboť zahájení a dokončení výstavby této části dálnice D3 nelze předpokládat při výši zdrojů dle Návrhové varianty financování dříve než v období 2020 - 2035. Obdobný je např. též případ výstavby silnice I/16 v úseku Slaný - Velvary ve vztahu k úsekům Pražského okruhu 518 a 519. Je však třeba upozornit, že konkrétní opatření zařazená do tohoto balíčku mohou být v praxi realizována pouze v případě prokázání jejich ekonomické efektivity prostřednictvím

detailního posouzení. Na základě výsledků těchto detailních analýz (zpracovaných například jako příloha k záměru projektu) pak může v budoucnu docházet k operativním změnám v rámci seznamu těchto opatření, či dílčím časovým posunům v jejich realizaci.

Projektový balíček		Kumulativní náklady v obdobích dle Návrhové varianty financování (mld. Kč)		
		2014 -2020	2021 - 2035	2036 – 2050
ad A.2	Železniční uzly (nehodnocené v rámci VMH)	13,0	7,5	7,5
ad A.3	Přístaviště	1,1	0,8	0
ad A.1	Křižovatky na D + R	1,1	1,0	0
ad A.1	Obchvaty a přeložky silnic I. třídy	13,0	30,0	30,0

Tabulka 58.77 Projektové balíčky ve skupině balíčků A

Definovaná opatření pro uspokojení potřeby rozvoje dopravní infrastruktury jsou obsažena v Knize 6. V Knize 8 je u clusterů, které byly dopravně **modelovány, provedeno hodnocení, u hodnocených clusterů je stanoveno jejich pořadí podle dosaženého pásma hodnocení, které bylo sestaveno na základě dosažených výsledků ve všech třech pilířích** (dopravně-společenském, environmentálním a ekonomickém) a dosažených bodů (stupnice 1-10). U clusterů, kde nemohlo být provedeno ekonomické hodnocení, je pořadí stanoveno pouze na základě výsledků dopravně-společenského a environmentálního pilíře a dosažených bodů.

U mnoha námětů nebylo objektivně možné vyčíslit předpokládané investiční náklady. V mnoha případech, především v oblasti železnice, byly investorem předloženy takové náměty, u nichž nebylo možné výši nákladů v současné chvíli objektivně stanovit z důvodů absolutní absence jakýchkoliv podrobnějších informací o těchto námětech – mnohdy není ani známa jejich preferovaná podoba, ale pouze název a účel, kterému by teoreticky daný námět mohl sloužit. Proto je nezbytné jednotlivé náměty v oblasti silnic a dálnic, ale především v oblasti železnic, dále podrobněji rozpracovat a obhájit především jejich technicko-ekonomické parametry dle principů obsažených v Dopravních strategiích. Následným krokem je rozpracování potenciálně efektivních námětů do větší podrobnosti, aby tyto náměty mohly být při další rozsáhlejší aktualizaci Dopravních strategií opětovně vyhodnoceny spolu s dalšími projekty, o nichž jsou již informace v tuto dobu známé.

Definované **clustery na železniční síti** hodnocené v Knize 8 dosahují počtu 146 souborů staveb (celkem 423 opatření, z nichž řada není zařazena do clusterů) o celkových identifikovaných investičních nákladech cca 950 mld. Kč. Ve vztahu k tomuto celkovému finančnímu objemu však platí výše uvedené. Předmětem plného hodnocení v Knize 8 byly tak pouze clustery obsahující projekty. Pro částečné financování nehodnotitelných železničních uzlů byl navržen dodatečný balíček železniční uzly. V problematice vysokorychlostních tratí resp. tratí rychlých spojení musí nejprve dojít k ověření, kdy a za jakých podmínek je možné výstavbu VRT/RS zahájit a v jakém rozsahu. Nedostatek podkladů pro vyhodnocení těchto námětů na straně SŽDC vedl k tomu, že není možné je zařadit do hodnocení

provedeného v rámci Dopravních strategií i přes jejich možnou potřebnost a efektivitu, což následně vede k dalšímu odkládání přípravy a následně i odkládání realizace konkrétních projektů. Dopravní sektorové strategie v době svého schválení indikovaly, že bez klíčové změny v tomto přístupu pod dohledem MD nelze očekávat ani výraznou změnu v budoucnu. Proto se MD aktivně chopilo koordinačních prací směřujících ke stanovení jednoznačného rámce rozvoje VRT v rámci RS – podrobněji viz dále.

Silniční cluster byly hodnoceny v počtu 264 a obsahují 354 projektů a 261 námětů. Vzájemně byly posouzeny varianty clusterů sledované investory, doplněné zpracovatelem, vzniklé z námětů občanských sdružení a nevládních organizací či kapacitně optimalizovaných námětů (KON) navržených zpracovatelem Dopravních strategií. Po analýze variant byly k realizaci doporučeny cluster obsahující stavby dálnic za 90 mld. Kč investičních nákladů, stavby rychlostních silnic za 310 mld. Kč (dnes dálnice II. třídy) a stavby silnic I. třídy za 330 mld. Kč, z toho 135 mld. Kč připadá na opatření, která nebyla předmětem dopravního modelování. Kapacitně optimalizovaný námět (KON) je indikací k prověření parametrů připravované stavby v samostatném procesu, podrobněji se této problematice věnuje u jednotlivých opatření Kapitola 7. Důvodem pro takovéto prověřování vybraných projektů je především indikovaný neodpovídající poměr nákladů a přínosů realizace daného opatření v podobě předpokládané investorem v sestavené databázi opatření. O konkrétním způsobu prověření opatření KON bylo na základě schválení Dopravních sektorových strategií v praxi rozhodnuto individuálně pro jednotlivé projekty v závislosti na stupni přípravy a dalších souvisejících okolnostech.

Silniční stavby jsou rozděleny na modelovatelné a nemodelovatelné, mezi které patří například obchvaty malých sídel, dílčí přeložky, ale také vybraná opatření v lokalitách, kde strategický dopravní model nemůže být příliš přesný (např. aglomerace velkých měst).

U **staveb na vodních cestách** bylo do plánu vkládáno 89 projektů (vč. projektů rekreační plavby) v 6 clusterech o celkových investičních nákladech 24 mld. Kč. Ze zdrojů resortu dopravy je potřebné realizovat primárně ta opatření, která přispívají ke zlepšení plavebních podmínek pro větší nákladní lodě.

V rámci Dopravních strategií nebyl hodnocen průplav Dunaj – Odra – Labe, neboť jeho teoretické realizaci či zahájení faktické projektové, investorské a majetkoprávní přípravy musí předcházet mnoho samostatných administrativních kroků. Jedná se především o zpracování komplexní studie proveditelnosti, která by měla prokázat, zda projekt je či není ekonomicky efektivní a zda tedy prostředky vložené do jeho přípravy a následné realizace mají potenciální návratnost. Zpracování studie proveditelnosti D-O-L bylo zahájeno v létě 2016 s harmonogramem pro dokončení v délce 18 měsíců. V případě pozitivních výsledků tohoto vyhodnocení musí následovat samostatné hodnocení SEA tohoto námětu, který je nutné ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů stavby na životní prostředí považovat za samostatnou koncepci. Teprve v případě

prokázání ekonomického přínosu a získání pozitivního stanoviska SEA bude možné zahájit projektovou, investorskou a majetkoprávní přípravu tohoto námětu při současném posouzení reálnosti finančního zajištění této investice ve zvažovaných časových horizontech.

58.6 Pravidla alokace finančních prostředků na rozvojová opatření

Ne všechny identifikované dostupné zdroje pro financování DI jsou volně využitelné pro financování jakýchkoliv potřeb v rámci údržby a rozvoje DI. Toto se týká zejména prostředků z fondů EU, které jsou určeny téměř výhradně pro rozvoj DI. Pro projekty financované z fondů EU je navíc nutno zajistit příslušné národní zdroje k jejich spolufinancování.

Možnost využití předpokládaných zdrojů financování pro jednotlivé dopravní módy může významně ovlivnit institucionální uspořádání sektoru dopravy. Institucionální uspořádání resortních investorských organizací je co do rozsahu vykonávaných činností v současné době (Q4/2016) stabilní, byť se stále prověřují možnosti směřující k (dílčím) změnám institucionálního uspořádání. Níže jsou popsána navrhovaná pravidla pro alokaci finančních prostředků:

Krok 1 Možnost využití prostředků z fondů EU pro financování DI (OPD I, OPD II, CEF)

Operační program doprava 2007 – 2013 (**OPD I**) umožnil s využitím pravidla n+2 financování investičních akcí i v letech 2014 a 2015. Zdroje OPD I tvoří prostředky z Fondu soudržnosti a ERDF, viz dále. V letech 2014 – 2015 se podařilo vyčerpat 100 % alokace OPD I a to v souladu s principy obsaženými v Dopravních sektorových strategiích – v rámci OPD I bylo v rámci dočerpání hrazeno zvýšené množství revitalizačních prací především na železnici, což výrazně přispělo ke snížení vnitřního deficitu údržby. U části velkých projektů OPD I, které se nepodařilo dokončit do konce roku 2015, je využito možnosti jejich fázování – tzn. výstavba ucelené fáze projektu s financováním z OPD I a dostavba zbylých fází projektu s využitím prostředků FS v rámci OPD2 v období počínaje rokem 2016 či s využitím národních zdrojů pro dílčí dofinancování, které bylo provedeno v roce 2016.

Fond soudržnosti – FS (Cohesion Fund – CF) tvoří i v období 2014 – 2020 majoritní část disponibilních prostředků EU pro ČR v rámci OPD II. Je z něho umožněno financovat projekty na celé transevropské dopravní síti (hlavní i globální síť TEN-T), v případě železnice lze financovat i projekty mimo TEN-T. Efektivní míra podílu prostředků EU je předpokládána na základě zkušeností z období 2007 – 2013 ve výši 70 %, tzn. potřeba národních prostředků na kofinancování ve výši 30 %.

Evropský fond pro regionální rozvoj (European Regional Development Fund – ERDF) je dalším z fondů EU, jehož zdroje jsou součástí OPD II resp. IROP. Díky této kombinaci může být použit na financování rozvoje jakékoliv dopravní infrastruktury, i mimo síť TEN-T s výjimkou projektů dopravní infrastruktury pro podporu cestovního ruchu a rekreace.

V tabulce níže jsou shrnuty alokované objemy zdrojů financování z fondů EU pro nadcházející programové období 2014-2020 (zohledňují provedenou realokaci z OPD 2014 – 2020 do OPŽP ve výši 2 mld. Kč tak, jak byla schválena v průběhu roku 2016 pro snížení rizika nedočerpání OPD v jednotlivých letech realizace programu). Ze strategického úhlu pohledu na dopravní infrastrukturu je nežádoucí, aby objem zdrojů z OPD byl takovýmto způsobem snižován. Aby se tato situace neopakovala v průběhu dalších let realizace programu, je nezbytné zajistit dostatečné portfolio velkých projektů, u nichž bude v roce 2017 zahájena realizace (resp. minimálně zasmulnvně zhotovitel, vydáno stavební povolení pro umožnění plného rozběhu stavebních prací od začátku stavební sezóny 2018). Aktuální objem zdrojů v OPD je uveden v tabulce níže. Reálný objem investic, které se podaří v rámci OPD 2014 – 2020 zrealizovat závisí mimo připravenosti projektů také na kurzu CZK/EUR. Směnný kurz byl v období 2014 – 2016 ovlivněn intervenčními kroky ČNB, čímž se fakticky zvýšil objem zdrojů disponibilních v OPD I. Při dlouhodobějším držení směnného kurzu v aktuální výši 27 Kč/EUR objem Kč se zvýší i disponibilní objem zdrojů v OPD II po přepočtu z EUR na Kč. Dlouhodobá predikce MF však předpokládá spíše dlouhodobé posilování CZK vůči EUR, což by naopak objem disponibilních prostředků v Kč z OPD II snížilo. Po uvolnění intervenčního režimu ze strany ČNB lze očekávat skokové posílení směnného kurzu na cca 26,3 Kč/EUR s trendem dalšího posilování. Návrhová varianta financování 2017 zohledňuje aktuální stabilizovaný kurz 27 Kč/EUR neboť okamžik opuštění intervenčního režimu se pravidelně vzdaluje, v krátkodobém horizontu však bude pravděpodobně nevyhnutelný. Z důvodů eliminace rizika vývoje směnného kurzu je proto pro vyčerpání všech vyčleněných prostředků podstatné, aby byla včas zahájena příprava velkých projektů včetně projektů „náhradních“, aby tak byla zajištěna dostatečná absorpční kapacita projektů, které nebudou zpochybnitelné při projednávání s DG REGIO a ostatními orgány Komise. Za tímto účelem musí tedy být akcelerovány postupy, směřující ke kvalitní přípravě klíčových projektů dle výsledků jejich porovnání provedeného v rámci Dopravních strategií.

Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility – CEF) slouží k možnosti financovat projekty hlavní sítě TEN-T v železniční a teoreticky i ve vodní dopravě. V případě silničních projektů pak musí mít přeshraniční charakter. V rámci rozpočtu CEF je vyčleněna tzv. kohezní část v hodnotě 10 mld. EUR (cca 1/3 celkového rozpočtu CEF), převedená z Kohezního fondu, která představuje jednu z nejvýznamnějších novinek programovacího období 2014-2020. Prostředky z kohezní části CEF jsou rozděleny na základě národních obálek členskými státy způsobilým k financování z Kohezního fondu. V rámci kohezní části fondu CEF již proběhly tři výzvy, přičemž ČR se podařilo v rámci prvních dvou již vyhodnocených výzev úspěšně alokovat 75 % celého objemu národní obálky na schválené projekty. Zasmulnvně zbylých 25 % národní obálky se předpokládá po vyhodnocení 3. výzvy, přičemž je zajištěn takový počet žádostí, které disponibilní alokaci výrazněji překračují. Nyní je tak nezbytné soustředit maximum úsilí na zahájení realizace schválených projektů tak, aby míra přiznané podpory nemusela být z důvodů zpoždění v přípravě a opožďování harmonogramu krácena. I přesto lze předpokládat, že tento scénář nastane (a to nejen v případě ČR). To by následně mělo vést k vyhlášení 4. výzvy, v rámci níž by se kohezní státy vzájemně utkali se

svými projekty (předpoklad cca 2019). U zbývající části rozpočtu CEF, tedy u tzv. nekohezní části CEF, je efektivní míra podpory výrazně nižší dle druhu projektu (20 % až 40 %). I přesto je však žádoucí, aby ČR rovněž usilovala i o tyto prostředky. Prostředky CEF nejsou součástí OPD II.

V tabulce níže jsou shrnuty **objemy zdrojů disponibilních pro kofinancování z fondů EU pro programové období 2014-2020 (s možností čerpání do 2023)**. Hlavním dokumentem, určujícím principy rozdělení alokací mezi jednotlivé OP, je Dohoda o partnerství.

	CEF		OPD 2014 - 2020	
	Evropský	Kohezní	Fond soudržnosti	ERDF
Disponibilní zdroj ČR*	30,1 mld. Kč (kohezní část, obálka 2014-16)		100,5 mld. Kč	24,4 mld. Kč**
Průměrná výše dotace EU	20-50 %	60-70 %	70 %	70 %
Předmět dotace	Pouze Core TEN-T (hlavní síť) na železnici a vodě	Pouze Core TEN-T (hlavní síť) především na železnici a doplňkově na vodě, v případě silnic jen přeshraniční úseky, do roku 2016 národní obálka, poté soutěž mezi kohezními státy	Comprehensive a core TEN-T, železnice i mimo TEN-T, MHD	Dopravní projekty mimo TEN-T, podpora napojení na síť TEN-T terciálních a sekundárních uzlů

* Objem prostředků EU, které jsou k dispozici pro kofinancování DI řešené v rámci Dopravních strategií, při použití aktuálního kurzu 27 CZK/EUR (prosinec 2016). Původní předpoklad DSS 2013 pro CEF byl 26,5 mld. Kč a FS 87,5 mld. Kč.

** V rámci vyjednávání podílu rozdělení ERDF se podařilo, mimo jiné na základě výstupů DSS2, navýšit původně předpokládaný objem ERDF pro realizaci silnic I. třídy z původního předpokladu 10 mld. Kč na tuto hodnotu, což umožňuje v rámci OPD II zrealizovat výrazně vyšší objem potřebných investic na silnicích I. třídy.

Tabulka 58.78 Možné zdroje financování DI (fondy EU)

Pokud kurz CZK/EUR bude v krátkodobém a střednědobém horizontu posilovat v souladu s dlouhodobější predikcí MF (opuštění intervenčního režimu), bude to znamenat snížení celkového objemu disponibilních zdrojů EU tak, jak jsou uvedeny v tabulce Tabulka 58.78.

Pro prostředky z kohezní části CEF byly v rámci prvních dvou výzev schváleny především projekty pro modernizaci železnic a vybavení lokomotiv jednotlivých dopravců systémem ETCS L2 (5,86 mld. Kč). Nebyla schválena podpora pro žádnou stavu infrastruktury vodních cest z důvodů odporu DG ENV k těmto stavbám na území ČR (odůvodňováno mnoha rozličnými argumenty) s výjimkou projektu RIS. V rozsahu silničních staveb byla schválena podpora především pro projektové práce

(D11, D52) a dále projekt zkapacitnění odpočívky Střechov na D1. D8le byly schváleny projekty pro řízení letového provozu. V návrhu alokace finančních zdrojů na konkrétní projekty v následujících kapitolách Knihy 10 není z důvodu nejisté garance počítáno se ziskem financování z CEF mimo alokace v národní obálce, nicméně je žádoucí o tyto prostředky usilovat. Z úrovně jednotlivých příjemců je žádoucí, při zohlednění disponibil administrativních pracovníků, usilovat i o prostředky z evropské části CEF a to i při vědomí, že podíl financování EU na tyto projekty bude výrazně nižší než v případě kohezní části a že dané projekty budou muset obstát v soutěži projektů ze zbylých členských států EU.

Proces pořízení Dopravních strategií jednoznačně prokázal ve střednědobém horizontu potřebu vyšší alokace finančních prostředků na rozvoj silniční sítě s ohledem na značné množství dnes dopravou přímo zasažených obyvatel na vytížených silnicích I. třídy procházejících obcemi. Tato konstatace je platná i přes provedené výrazné navýšení alokace Operačního programu Doprava pro roky 2014-2020, obsahuje rozdělení zdrojů EU mezi druhy dopravní infrastruktury takto:

- prioritní osa 1 – železnice+voda+multimodální doprava+řízení dopravy+rozvoj nízkouhlíkových dopravních systémů 51,8 %
- prioritní osa 2 – dálnice a silnice TEN-T 27 %
- prioritní osa 3 – dálnice a silnice mimo TEN-T 19,5 %
- prioritní osa 4 – technická pomoc 1,7 %

Důvodem uváděného rozdělení je primární potřeba podpořit z úrovně EU ekologické druhy dopravy a pomoci tak dosáhnout cílů Evropské dopravní politiky, která však nedokáže a ani nemůže postihnout specifika jednotlivých členských zemí. Vzhledem k tomu, že do výše definovaných os spadají i investice železniční z pohledu uspokojení potřeb uživatelů a zajištění eliminace vlivů mimo dopravní infrastrukturu uvažovanou v rámci Dopravních strategií.

Přidělením výrazně vyšší alokace z CEF na železniční stavby tak de facto dochází v rámci uvedeného rozdělení k výraznější preferenci těchto staveb před stavbami silničními (v celkovém finančním vyjádření podílu EU).

V současné době jsou v rámci OPD vyhlášeny všechny výzvy, zbývá tedy zahájit faktickou realizaci většího objemu nových velkých i malých projektů a zajistit předkládání žádostí ze strany příjemců.

Krok 2 Vyčlenění národních prostředků na evropské spolufinancování

U všech fondů EU se předpokládá efektivní míra kofinancování paušálně 70 % na základě zkušeností z období 2007 – 2013. U evropské části CEF bude spolufinancování EU nižší, a též u opatření, kde se předpokládá vyšší výnos např. z mýtného, se uvažuje spolufinancování nižší. Zbylé prostředky až do výše 100 % musí být vyčleněny z národních zdrojů. Potřeba národních zdrojů pro spolufinancování projektů je obzvláště velká v letech 2018 - 2023, kdy bude kulminovat čerpání fondů EU. Pokud by nebyly zajištěny zdroje na spolufinancování ze státního rozpočtu, navrhuje se v Knize 9 využití dluhového financování splatného z vlastních zdrojů resortu. Se zapojením dluhového financování však Návrhová

varianta financování 2017 nepočítá, jedná se nicméně o vhodný instrument, neboť cena dluhového financování bude vyvážena přínosy z vyčerpání prostředků EU v období 2014 – 2020. Situaci, kdy by nebylo k dispozici kofinancování pro zdroje EU nelze připustit.

Krok 3 Vyčlenění prostředků na skupiny balíčků B, C, D (údržba a opravy, rozvoj ITS, aj.)

Identifikace finančních potřeb na realizaci balíčků opatření byla předmětem Knihy 7 a tyto jsou sumarizovány v předchozí kapitole. Důraz je v první řadě kladen na zajištění prostředků na dostatečnou a kvalitní údržbu a opravy stávající sítě. Většinu těchto opatření je třeba financovat z národních zdrojů, nicméně jak již bylo zmíněno výše, existuje možnost realizovat část skupiny balíčků B (příp. D) s dotací z fondů EU. Oproti ideálním potřebám na údržbu a opravy tak, jak vychází z výsledků předchozích Knih, došlo s ohledem na objektivní okolnosti (kontrast cílů a disponibilních zdrojů dle Návrhové varianty financování 2017) ke zmírnění profilu nárůstu prostředků na tyto balíčky v čase (správci dopravní infrastruktury musí být schopni toto navýšení absorbovat a využívat efektivním způsobem). Výše alokace na jednotlivé balíčky v čase je obsažena ve zjednodušené podobě v části 4.4.

Krok 4 Výběr projektů pro financování z projektových balíčků přístaviště, železniční uzly, obchvaty a křižovatky

Finanční prostředky na realizaci nehodnocených projektů budou použity z alokovaných prostředků v nově doplněných tzv. projektových balíčcích, ale také ze zdrojů pro skupinu balíčků A po zařazení těchto clusterů do logických vazeb nebo z důvodu jejich zjevné a objektivně obhájené potřeby v návaznosti na výstupy ostatních Knih Dopravních strategií.

Krok 5 Rozdělení finančních prostředků na rozvoj DI dle dopravního módu

V období 2014 – 2020 se postupuje přednostně podle pravidel EU pro jednotlivé fondy s respektováním převahy železničních projektů. Pro rozdělení **národních zdrojů** ve všech třech období je ve strategii navržen pro volné národní zdroje pro období 2014 – 2020 kompenzační poměr silnice : železnice : voda 60 : 35 : 5, který vyrovnává vyšší alokaci na železniční a vodocestné stavby ve fondech EU a zohledňuje potřebu dobudovat hlavní silniční síť TEN-T do roku 2030 a zároveň, byť ve stále nedostatečné míře, zajistit potřebná opatření na síti silnic I. třídy mimo TEN-T.

Vzhledem k cca pětkrát vyššímu přepravnímu výkonu osobní i nákladní dopravy realizovanému v České republice na silniční infrastrukturu a faktu, že stále chybí zásadní úseky sítě dálnic a silnic I. třídy, by se optimální dělení mezi módy mělo blížit poměru 83 : 15,5 : 1,5 ve prospěch silnic. Pro vyšší podíl pro železnice však hovoří nižší emisní produkce a hlukové zatížení plynoucích z přepravy po železnici i důraz na podporu rozvoje železniční dopravy daný jak evropskou, tak českou dopravní politikou.

Přestože hodnocení projektů, jak je obsaženo v Knize 8, umožňuje vzhledem ke kompatibilitě metodiky pro silniční, železniční a vodní opatření přímé porovnání, není takový výsledek zcela objektivní a je otázkou, zda prosté porovnávání úseků různých módů přináší odpovědi na otázku priorit módů. Dopad realizovaného opatření se projeví až v celých tazích (clusterech) či ucelených koridorech a dálničních tazích. Strategie je proto zaměřena na realizaci ucelených souborů staveb, které přinesou v krátkém čase podstatné zlepšení infrastruktury. Skutečné přidělování finančních prostředků na druhy dopravní infrastruktury může být v jednotlivých letech proměnné a bude vycházet z aktuální připravenosti opatření k realizaci a z aktuální dostupnosti zdrojů.

Celkově nižší potřeba finančních prostředků pro realizaci klíčových železničních projektů ve střednědobém horizontu tak umožňuje na rozdíl od oblasti silniční dopravy v horizontu do roku 2020 uspokojit vyšší množství indikovaných potřeb, pokud se zároveň v daném období podaří dokončit jejich investorskou přípravu.

Pro budoucí rozdělení disponibilních národních prostředků je ze strategického úhlu pohledu možné zvažovat dvě pracovní varianty rozdělení finančních prostředků mezi druhy dopravy:

Varianta 1: Pokračování v alokaci podle OPD II a CEF:

- Silnice cca 41 %
- Železnice a ostatní udržitelná doprava 57 %
- Voda 2 %

Varianta 2: Alokace podle přepravních výkonů v horizontech 2020, 2035 a 2050:

- Silnice 83 %
- Železnice 15,5 %
- Voda 1,5 %

Po detailním posouzení pracovně přiřazených projektů pomocí Simulátoru výstavby projektů bylo zjištěno, že v případě varianty 1 se v oblasti železničních staveb nedostává v období 2020 – 2030 k realizaci dostatečný objem připravených staveb, naopak ze silničních projektů by nebyla dokončena ani realizace zcela zásadních opatření, nezbytných pro omezení současných vysoce negativních vlivů dopravy na životní prostředí a zejména veřejné zdraví ve městech, která jsou dnes výrazně zatížena tranzitující silniční dopravou

Při rozdělení podle varianty 2 by byla rychleji uspokojena vyšší část potřeb v rozsahu silnic I. třídy, avšak zároveň by nebylo možné na železnici realizovat všechna opatření pro dokončení koridorů, modernizace dalších částí sítě TEN-T dle dokončených studií proveditelnosti a zajištění interoperability a zefektivnění řízení provozu.

Po zvážení výsledků pracovních simulací výstavby je doporučeno, aby pro období 2014 – 2020 byl preferován následující **poměr rozdělení národních zdrojů** nevázaných na kofinancování zdrojů EU a podle něho byly přiděleny prostředky na jednotlivé projekty v rámci harmonogramu realizace Dopravní strategie:

- Silnice 63,5 %
- Železnice 35 %
- Voda 1,5 %

Toto rozdělení bude žádoucí zachovat i ve střednědobém horizontu (do 2025) resp. v horizontu dlouhodobém (do 2035), kdy se předpokládá dokončení přípravy zásadních silničních staveb nejen na síti TEN-T. Ke konci dlouhodobého horizontu a ve výhledu do roku 2050 bude naopak pravděpodobně potřebné zásadní otočení tohoto poměru ve prospěch železniční infrastruktury (předpoklad rozsáhlejší výstavby VRT).

Jedná se o návrh rozdělení, skutečné rozdělení bude záviset na připravenosti jednotlivých investorů a jejich projektů k realizaci v daných letech. Skutečné rozdělení může být v každém roce odlišné, podle aktuálních priorit, postupu přípravy a možnosti čerpání, přitom bude v rámci jednotlivých módů kladen důraz na maximální možné respektování potřebnosti projektů podle Knihy 8. V období po roce 2020 může dojít k odlišné alokaci zdrojů na módy, než je v současné době předpokládáno, neboť do následujících aktualizací Dopravních strategií vstoupí především zpodrobněné železniční náměty, které mohou být závažným důvodem pro změnu v přístupu k alokaci disponibilních národních prostředků.

Krok 6 Rozdělení finančních prostředků přidělených případně nad rámec Návrhové varianty financování.

Jelikož nelze v budoucnu vyloučit přidělení vyššího objemu národních prostředků než předpokládá Návrhová varianta financování 2017 jsou v této části zpracována doporučení pro alokaci dodatečných zdrojů, které by měly přispět mimo jiné k možnosti plnění cílů Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti ČR na období 2014 – 2020. V rámci následujících kapitol jsou popsány principy pro usměrnění případně navýšeného objemu zdrojů financování.

Při navýšení objemu zdrojů oproti Návrhové variantě financování 2017 je zcela klíčové, aby toto navýšení nebylo pouze jednorázové (jednoleté), ale bylo garantováno i v rozpočtovém výhledu, neboť v opačném případě není možné garantovat finanční krytí zahajovaných akcí v následujících letech. Přístup, kdy by došlo k přiznání jednorázového navýšení pouze pro následující rok, by tak byl velmi koncepční a z pohledu udržitelnosti strategie by znamenal značné riziko.

V období 2014 – 2020 by případné finanční prostředky, přidělené nad rámec Návrhové varianty financování, měly být směřovány především do rozvoje silniční sítě, neboť deficit ve finančním krytí potřeb je nejvyšší právě u této části sítě a limituje naplnění potřeb v čase celospolečensky očekávaném. Princip přidělování prostředků nad rámec Návrhové varianty financování se doporučuje řídit dle principů obsažených v kapitole 60. Doporučená prioritizace projektů v případě přidělení prostředků nad rámec Návrhové varianty financování v období 2014 – 2020 je obsažena v kapitole 61.1. Žádoucí je také využití prostředků přidělených nad rámec Návrhové varianty financování pro odstraňování nehodových míst, řešení havarijních stavů, zlepšování parametrů nevyhovujících důležitých úseků a to v případě silniční i železniční sítě.

59 Zajištění udržitelnosti strategie

Dopravní strategie vycházejí ze stanovaných principů a cílů (Kniha 5), definovaných balíčků opatření, analýzy úzkých míst a seznamu navrhovaných rozvojových opatření (Kniha 6), finančních potřeb (Kniha 7), pořadí opatření podle VMH (Kniha 8) a finančních možností (Kniha 9).

Velmi důležitým východiskem pro sestavení harmonogramu realizace Dopravních strategií jsou v oblasti rozvojových záměrů informace od jednotlivých investorů, tj. informace souhrnně obsažené v Knize 6 a Knize 7. Pro objektivní vzájemné hodnocení clusterů je však klíčové, aby informace o jednotlivých projektech obsažených v definovaných clusterech byly na srovnatelné úrovni. Tohoto stavu bohužel nebylo dosaženo s ohledem na chybějící informace především u jednotlivých námětů (obzvláště železničních, viz dále). Z tohoto pohledu je pro udržitelnost a budoucí zkvalitnění Dopravních strategií klíčové, aby byly informace k jednotlivým rozvojovým záměrům srovnatelné.

Připravované rozvojové záměry zařazované do harmonogramu realizace Dopravních strategií zároveň musí vyhovovat stanoveným podmínkám, bez jejichž naplnění nebude možné jejich budoucí financování. **Ministerstvo dopravy proto již v průběhu prací na Dopravních strategiích přijalo v průběhu let 2012 a 2013 konkrétní opatření, jejichž prostřednictvím je pro budoucí období zajištěn odpovědný přístup resortu doprava (vč. investorů) k připravovaným rozvojovým záměrům, které se následně stanou vstupem pro rozsáhlejší aktualizaci Dopravních strategií.**

59.1 Ekonomicky efektivní projekty

Mezi základní podmínky možnosti realizace rozvojového záměru patří ekonomická efektivita. Přínosy vč. celospolečenských, plynoucích z realizace rozvojového záměru, musí převýšit náklady spojené s jeho realizací a s jeho provozováním. To jsou základní principy, založené na objektivním zpracování CBA analýz u jednotlivých rozvojových záměrů. Za tímto účelem Ministerstvo dopravy přijalo s účinností od 1. 1. ledna 2013 „*Směrnici upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu*“. Číslo směrnice je V-2/2012, tato směrnice zároveň nahradila postupy v resortu doprava dříve používané, a jak historie ukázala, ne zcela efektivní. Dodržováním postupů dle této směrnice bude zajištěno, že nebude pokračovat příprava projektu, který by byl ekonomicky neefektivní. Mezi zásadní prvky této směrnice patří povinnost investora nechat před zahájením přípravy rozvojového záměru zpracovat studii proveditelnosti a následně tzv. záměr projektu (dříve označováno jako investiční záměr).

59.1.1 Studie proveditelnosti

Ke každému zásadnímu rozvojovému záměru, který není prozatím jednoznačně obhajitelně definován, co se týče výsledné podoby technického řešení (a tudíž finanční náročnosti) ve vztahu ke generovaným přínosům pro uživatele, je nezbytné

zpracovat studii proveditelnosti. V rámci studií proveditelnosti musí být rozvojový záměr uchopen jako funkční celek (cluster) a musí být porovnána možná technická řešení s cílem nalezení takového, které prokáže dosažení očekávaných přínosů v potřebném čase, a které naplní pravidlo 3P, tedy bude potřebné, průchodné a proveditelné. V rámci studií proveditelnosti musí být vždy reálně vyhodnocena i rizika připravenosti daných variant v čase s ohledem na platnou právní úpravu, kterou se příprava projektů v ČR řídí. V rámci zpracování studií proveditelnosti se vychází z „Průvodce ANALÝZOU NÁKLADŮ A PŘÍNOSŮ investičních projektů“, v originále „Guide to COST-BENEFIT ANALYSIS of investment projects“ zpracovaného DG REGIO Evropské komise. V současné době (Q4/2016) je pro ekonomické hodnocení projektů platná právní úprava na úrovni EU, která je implementována do tzv. národní metodiky hodnocení ekonomické efektivity. Její dokončení se předpokládá v průběhu roku 2017. V rámci studií proveditelnosti je u návazných investičních opatření, která souvisí s konkrétním k brzké realizaci doporučovaným projektem, třeba reflektovat finanční možnosti pro jejich realizaci v návrhovém časovém horizontu. Studie proveditelnosti musí v dalším období doznat výrazného zvýšení své role s ohledem na proběhnuvší vývoj v novelizaci právních předpisů, které mimo jiné reagovaly na infringement 2048/2013 ve věci nesprávné transpozice směrnice EIA do českého právního řádu. Je zcela evidentní, že podstatnou částí problémů souvisejících s tématem EIA je velmi dlouhá doba přípravy jednotlivých záměrů, kdy EIA veskrze byla realizována v úvodních fázích přípravy a do doby jejího dokončení zastarala. Urychlení formálních povolovacích procesů od doby jejich zahájení do ukončení je tak zcela nezbytné. Za tímto účelem je nutné zpracovávat výrazně kvalitnější studie proveditelnosti, než tomu bylo v minulosti. Kvalitní studie proveditelnosti se pak musí stát základem pro obhajobu a stabilizaci koridoru dopravní liniové stavby v území (vč. procesu SEA).

59.1.2 Záměr projektu

Podrobnější informace o konkrétní části jednoznačně definovaného rozvojového opatření jsou obsaženy v tzv. záměru projektu. V rámci záměru projektu musí být prokazatelně doložen ekonomický přínos pro hospodářství České republiky (nebyli již doložen v rámci zpracované studie proveditelnosti). Ekonomická efektivnost záměru projektu je pak prokazována v souladu se směrnicí MD č. V-2/2012 a prováděcími pokyny pro hodnocení efektivnosti investic, které jsou zpracovány resp. schvalovány rezortem dopravy. Ke schválení či odmítnutí projektu dochází na základě rozhodnutí Centrální komise MD. Součástí schvalovacího procesu dle směrnice V-2/2012 je též zajištění odborného oponentského posudku k jednotlivým významnějším záměrům projektů či jiným materiálům zásadního charakteru, které Centrální komise dle této směrnice projednává a schvaluje. Na základě projednávání záměrů projektů a jejich evidence tak bude postupně zajištěno zkvalitnění informací o rozvojových záměrech a stav, že náklady projektů se nebudou ve shodné cenové úrovni měnit bez vědomí institucí spoluodpovědných za jejich přípravu, implementaci a následně financování vlastní realizace. Ke změně cen však bude docházet vlivem inflace.

59.2 Řízení rozpočtů určených na investorskou přípravu

V minulosti docházelo z úrovně jednotlivých investorů k přípravě projektů nikoliv dle jejich skutečné potřeby. V přípravě byly preferovány především ty projekty, u nichž příprava probíhala bez zásadních komplikací a na jejichž přípravě bylo možné dále plynule vynakládat finanční prostředky. Naopak projekty zásadního významu, jak potvrzují i výsledky prioritizace projektů z Knihy 8, se nepřipravovaly tak intenzivně, jak by bylo žádoucí, a řešení komplikací přípravy se v čase odkládalo. Řada uváděných skutečností však měla i své objektivní důvody, neboť příprava staveb podléhá velmi komplikovanému procesu respektujícímu platné právní předpisy. Důsledkem tak je, že pro horizont roku 2014 – 2020 (2023) nejsou k realizaci připraveny všechny projekty, které byly jako nejvhodnější vyhodnoceny v rámci Knihy 8.

Z tohoto důvodu Dopravní strategie musí být klíčovým závazným dokumentem pro jednotlivé investorské organizace i Ministerstvo dopravy při preferenci vynakládání úsilí a finančních prostředků na investorskou přípravu jednotlivých projektů.

Za tímto účelem Ministerstvo dopravy přijalo s účinností od 1. 12. 2012 „*Směrnici pro rozpis globálních položek určených na přípravu staveb*“, dle které je řízení přidělování finančních prostředků z rozpočtu SFDI na přípravu konkrétních projektů a zároveň je dle ní 3x ročně kontrolován z úrovně Ministerstva dopravy postup investorů v naplňování definovaných úkolů, které mají být za přidělené prostředky na jednotlivých projektech realizovány.

Účelem přijetí směrnice je tedy primárně zajištění přípravy nejdůležitějších akcí tak, aby jejich příprava probíhala plynule, nebyla omezována např. z důvodů nedostatečného rozpočtového krytí a postup v přípravě byl z úrovně Ministerstva dopravy kontrolovatelný.

V rámci této činnosti, garantované Odborem strategie – Oddělením dopravních analýz, jsou tak ke každému sledovanému projektu, u kterého probíhá investiční resp. předinvestiční příprava, na každý kalendářní rok stanoveny činnosti, které musí být vykonány pro možnost dalšího pokračování přípravy. Na základě výše zmíněných kontrol faktického plnění tak zároveň Ministerstvo dopravy získává zcela aktuální informace o vývoji přípravy jednotlivých projektů a může také jejich přípravu do jisté míry ovlivňovat.

Využitelnost tohoto institutu je zcela klíčová pro možnost včasné identifikace rizik plnění harmonogramu Dopravních sektorových strategií.

59.3 Realizace konkrétních opatření

Realizace konkrétních opatření podléhá zajištění jejich financování, tedy zařazení do rozpočtu SFDI. Z důvodů udržitelnosti a aplikovatelnosti principů Dopravních strategií do praxe je tedy nezbytné, aby Odbor strategie Ministerstva dopravy, resp. útvar zodpovědný za implementaci Dopravních strategií, byl účasten projednávání rozpočtu SFDI od počátku jeho přípravy až do doby jeho schválení. Žádoucí též je, aby tento útvar měl možnost vyjádřit se k jednotlivým návrhům rozpočtových

opatření připravovaných investory a přijímanými v průběhu běžného roku Výborem SFDI.

Jedině tímto postupem je možné se odborně zasadit o maximalizaci přenosu principů Dopravních strategií do praxe, byť je zjevné, že při současné právní úpravě schvalovacího procesu rozpočtu SFDI nebude mít útvar zodpovědný za realizaci principů Dopravních strategií konečné slovo nad podobou rozpočtu SFDI, neboť tato podoba je schvalována Poslaneckou sněmovnou. Klíčové však je, aby se útvar zodpovědný za realizaci Dopravních strategií mohl k problematice zařazování a finančního krytí jednotlivých opatření odborně vyjadřovat.

Od roku 2011 je na Ministerstvu dopravy gesčním odborem spolupracujícím na přípravě rozpočtu SFDI Odbor strategie po projednání návrhu s odborem infrastruktury a územního plánu. Odbor financí a ekonomiky stanovuje závazné finanční ukazatele ve vazbě na projednávání státního rozpočtu. Uvedené principy tak je možné naplňovat bez zásadní systémové změny – naopak, neměla by být připuštěna situace, kdy Odbor strategie o tuto roli bude připraven.

60 Konstrukce strategie

V kapitole 58.3 je prezentována **Návrhová varianta financování 2017**, která kvantifikuje potřebné finanční zdroje umožňující naplnění hlavních cílů a dodržení mezinárodních závazků ČR. Od těchto zdrojů jsou odečteny finanční potřeby jednotlivých balíčků opatření (definovaných ve Zprávě Z.6.1 Knihy 6 a finančními potřebami definovanými v Knize 7). Mimo potřeby správy, provozu a údržby definované v Knize 7 byly pro sestavení strategie alokovány v jednotlivých letech finanční potřeby také na vybavení dopravní infrastruktury (skupiny balíčků B) a pro finanční podporu regionálních a místních opatření (skupiny balíčků D). Byly též stanoveny alokace na výstavbu opatření, která nebyla předmětem dopravního modelování a jsou nezbytná pro funkci dopravní infrastruktury (rekonstrukce železničních uzlů, výstavby obchvatů malých sídel a dopravní řešení průtahů silnic I. třídy intravilánem měst, výstavby přístavišť, výstavba křižovatek na stávajících dálnicích). Výsledkem je kvantifikace finančních zdrojů pro výstavbu těchto částí dopravní infrastruktury, které byly hodnocené víceúrovňovým multikriteriálním hodnocením a dopravním modelem. Základním výstupem pro definici realizačního harmonogramu Dopravních strategií jsou disponibilní finanční zdroje pro výstavbu podle Návrhové varianty financování 2017.

Celkově jsou pro realizaci těchto zásadních rozvojových opatření v Návrhové variantě financování 2017 po odečtení mandatorních výdajů k dispozici následující finanční alokace - disponibilní prostředky v následující výši:

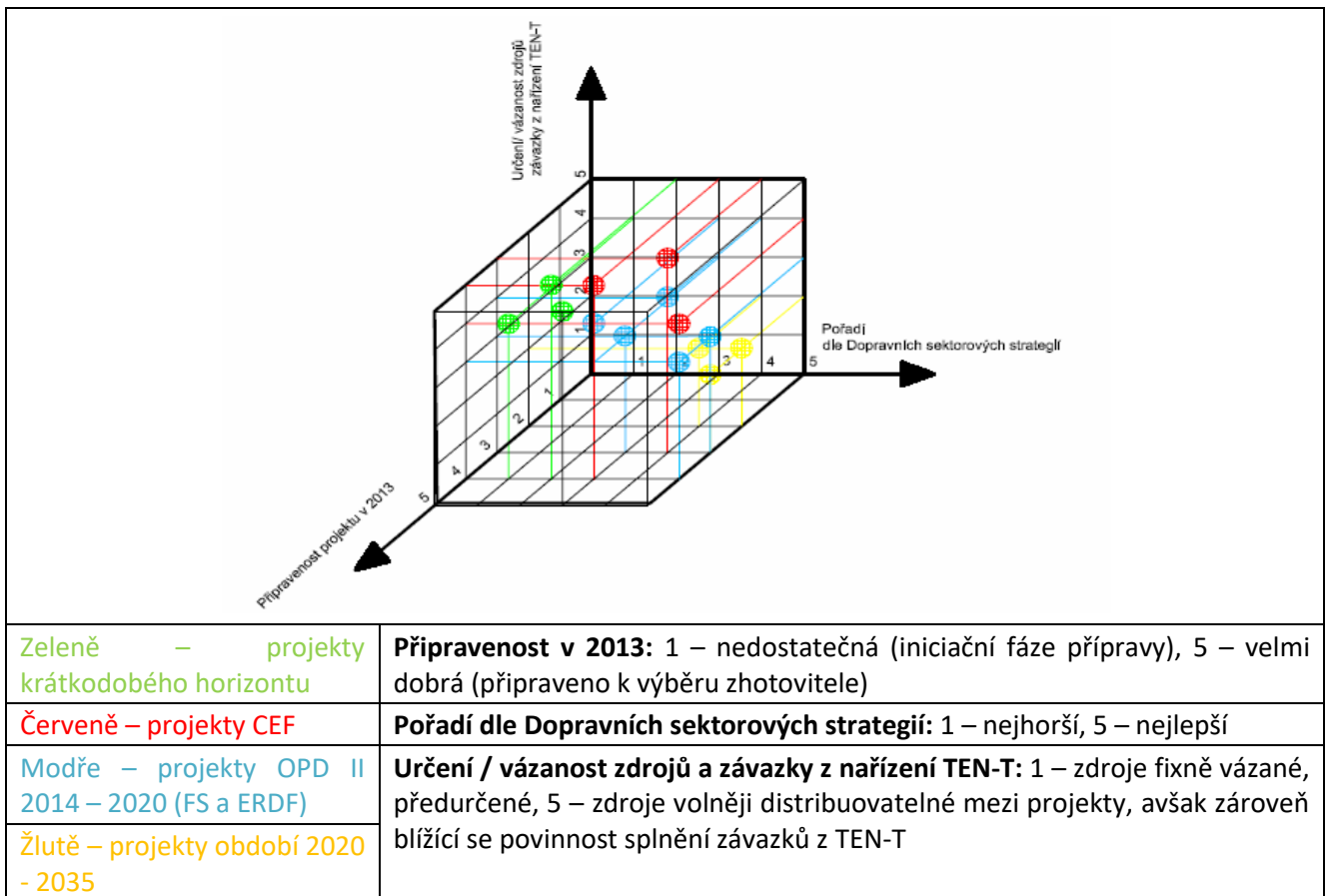
mld. Kč	Celkem	2014-2020	2021-2035	2036-2050
EU fondy + spolufinancování	219,3	175	44,3	-
Ostatní národní zdroje	1672	357	650	665
Celkem	1891,3	532	694,3	665

Tabulka 60.79 Celkové zdroje financování DI - Návrhová varianta financování 2017, směnný kurz CZK/EUR dle dlouhodobé predikce – posilující, stálé ceny roku 2016

V rámci prací na Knize 10 byl vytvořen tzv. simulátor výstavby – flexibilní softwarový nástroj, kterým jsou jednotlivé disponibilní zdroje dle konkrétní varianty financování (zde Návrhová varianta financování) přiřazovány k jednotlivým konkrétním projektům. Tento nástroj tak tvoří základ pro vytvoření a následné průběžné udržování a hodnocení harmonogramu realizace Dopravních strategií.

Přidělování prostředků na jednotlivé projekty je řízeno následující logikou:

- **Stav připravenosti:** Zahájit realizaci v krátkodobém (do 2020), potažmo střednědobém (2020 - 2025), horizontu lze pouze u projektů, které jsou již nyní investorsky dobře připravené či jejichž přípravu se podaří do této doby dokončit.
- **Priorita dle Dopravních strategií:** Projekty, které vycházejí jako nejvíce prioritní dle výsledků Knihy 8, avšak zároveň stav jejich přípravy neumožňuje zahájit jejich realizaci v krátkodobém až střednědobém horizontu, je třeba primárně odpovědně připravovat, aby mohly být realizovány tak, jak nejrychleji to proces projektové, majetkoprávní a investorské přípravy dovolí.
- **Předurčenost zdrojů a závazky plynoucí z nařízení TEN-T:** Stavby jsou do harmonogramu realizace zahrnovány ve třetím iteračním kroku dle jednotlivých disponibilních zdrojů, z nichž převážná část (zdroje EU) podléhá možnosti využití jen na síť TEN-T, viz popis určenosti zdrojů EU. V tomto kroku je též přihlíženo k potřebě dokončit realizaci hlavní sítě TEN-T do roku 2030, resp. globální sítě do roku 2050. V tomto ohledu je povinnost plynoucí z návrhu nařízení považována za klíčový aspekt prioritizace zařazení do harmonogramu realizace.



Obrázek 60.28: Grafické znázornění principu přidělování zdrojů k jednotlivým projektům

V následujících kapitolách – dílčích strategiích pro jednotlivé horizonty jsou navrženy konkrétní přístupy pro daná časová období. Pro období 2014 – 2023 (využití pravidla n+3) jsou stanoveny harmonogramy výstavby konkrétních projektů a jejich finanční krytí z jednotlivých zdrojů, jejichž dostupnost je v tomto období předpokládána. Podmínkou pro využití konkrétních zdrojů EU na konkrétní projekty je samozřejmě jejich schválení odpovědnými orgány na národní i evropské úrovni na základě předložené žádosti. Dále jsou pro období 2023 – 2035 obsaženy klíčové clustery, jejichž realizace by prioritně měla být v tomto období zajištěna a tudíž v období 2014 – 2020 musí probíhat jejich intenzivní projektová a majetkoprávní příprava a související investorská činnost. Pro období 2035 – 2050 již nejsou konkrétní clustery řazeny k dostupným finančním zdrojům, neboť pro toto období bude nutné zpřesnit koncepci rozvoje především v oblasti železniční infrastruktury VRT/RS (viz samostatná subkapitola v kapitole 61.1.5) a stanovit další harmonogram rozvoje silniční sítě na základě vyhodnocení efektů skutečně realizovaných opatření.

Příprava staveb je ovlivněna značným množstvím rizik, která mohou vést k nedokončení přípravy zásadních projektů v předpokládaném čase, což následně výrazně ovlivňuje harmonogram realizace Dopravních strategií. Na straně investora je proto třeba klást na precizní přípravu těchto projektů zvláštní důraz.

Harmonogram realizace Dopravních strategií může být stejně tak výrazně ovlivněn stavem, kdy dojde k uvolnění dalších finančních prostředků na realizaci např. v případě, kdy budou v rámci veřejných zakázek na realizaci stavby dosaženy další úspory stavebních nákladů oproti předpokládané ceně investora. Nelze samozřejmě vyloučit ani opačný scénář, kdy u jednotlivých opatření může být na úrovni záměru projektu schválena investičně náročnější varianta, než je v současné době investorem předpokládáno v podkladech, z nichž Dopravní strategie vychází.

Za účelem eliminace těchto rizik a s ohledem na potřebu dokončení sítě TEN-T v požadovaných horizontech je nezbytné připravovat projekty ve větším rozsahu, než jsou dostupné zdroje určeny na jejich realizaci ve střednědobém i dlouhodobém horizontu. Tímto přístupem bude v případě, že uvedená rizika nastanou, moci být ve střednědobém horizontu uplatněn princip možné vzájemné náhrady projektů. Při vzájemném nahrazování projektů však náhradní projekt vždy musí představovat řešení některé z prioritních potřeb identifikovaných v DSS2. Tyto projekty by v případě, že uvedená rizika nenastanou, byly realizovány v pozdějším horizontu, kam jsou i dle návrhu harmonogramu realizace Dopravních strategií zařazeny v jeho současném návrhu.

Mezi priority realizace železniční infrastruktury jsou zařazeny i projekty, u nichž nelze vyloučit přehodnocení rozsahu celého projektu s ohledem na jejich efektivitu jako základní podmínku financování z fondů EU i státního rozpočtu.

Jedná se především o stavby:

- Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, nová trať
- Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať
- Železniční uzel Brno
- Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla Praha

Jedná se však o úseky, které je třeba investičně prioritně řešit z důvodů funkčnosti clusterů, jejichž jsou tyto projekty součástí či s nimiž tyto projekty přímo souvisí. Pro uvedené projekty byly zpracovány, či jsou aktuálně zpracovávány/aktualizovány studie proveditelnosti pro možnost plynulého pokračování v jejich přípravě. Ve všech zmíněných případech se jedná o projekty, které mají velmi vysoké náklady, avšak zároveň i velmi vysoká rizika v jejich investorské přípravě. V okamžiku připravenosti těchto opatření k realizaci bude však potřebné zajistit jejich přednostní finanční krytí.

Nelze zcela vyloučit situaci, kdy se nepodaří včas dokončit projektovou a majetkoprávní přípravu, resp. nepodaří se dokončit související investorskou činnost završenou vydáním stavebního povolení umožňující realizaci ekonomicky efektivního řešení těchto zásadních investičních projektů (či případně i jiných). V případě, že by tato nechtěná situace nastala, bude nutné zajistit funkčnost uvedených úseků železniční sítě jiným způsobem – např. ekonomicky ospravedlnitelnou obnovovací investicí v rozsahu současných územních záborů.

U některých silničních projektů/námětů, posuzovaných v rámci Dopravních strategií, nedávají výsledky VMH relevantní obraz o skutečném stavu, který je třeba v rámci sestavování harmonogramu realizace zohlednit a případně samostatně vyhodnotit. Níže jsou shrnuty jednotlivé kroky, které byly v daných částech sítě od doby schválení DSS v roce 2013 realizovány

- Brno – jihozápadní a jižní tangenta; úkol z DSS: posoudit, zda nebude dostatečný šestipruhový pruhový úsek D1 Kývalka - Holubice; Plnění k Q4/2016: v 10/2016 vydány ZÚR Jihomoravského kraje, Jižní tangenta v předstihu prověřena jako potřebná pro napojení D52 v dálničních parametrech na D1 (průtah I/52 Modřicemi nevyhovující, neopravitelný), součástí Jižní tangenty je i zkapacitnění D2 od místa napojení k D1 a to včetně uvedení do normového stavu novým řešením I/41 vč. napojení současných obchodních areálů na tuto komunikaci. Jihozápadní tangenta podléhá dalším procesním krokům předjímaným v ZÚR Jihomoravského kraje.
- Přerov; úkol z DSS: prověřit, zda po dobudování D1 bude nezbytné realizovat v plném rozsahu projekty na průtahu městem; Plnění k Q4/2016: Byla ekonomicky ospravedlněna realizace staveb na průtahu i při koexistenci dálnice D1, značný rozsah vnitroměstské dopravy.
- Náchod; úkol z DSS; zpracovat studii, která doporučí řešení kritické situace na I/33 – tzn. zda je výhodnější vybudovat nejdříve obchvat Náchoda a

potom dálnici D11, nebo naopak využít pro zklidnění na I/33 dálnici D11, která jako součást hlavní sítě TEN-T musí být realizována nejpozději do roku 2030. Zároveň je třeba vyřešit „souběh“ dvou obchvatů, na silnicích I/14 a I/33, což se společně s blízkou rychlostní silnicí neukazuje jako úplně efektivní řešení. Plnění k Q4/2016: Pro dálnici D11 byla zpracována studie proveditelnosti, včetně modelování dopravy na ovlivněné síti v potřebné míře detailu, tedy vč. Náchodu. Ze zpracované studie vyplývá, že i po realizaci D11 zůstane na průtahu města Náchod značné množství dopravy, jejíž převedení na obchvat se jeví jako účelné. Ekonomické vyhodnocení realizace obchvatu Náchodu se plánuje zpracovat s využitím identických dopravních dat jako byla využita pro studii proveditelnosti D11. Bude tak ověřeno, zda obchvat Náchodu je ekonomicky obhajitelný i při koexistenci D11 a to včetně části přeložky I/14 Vysokov – Vrchoviny.

- Úsek D 43 Svitávka - D 35; úkol DSS: dopravně inženýrské posouzení ekonomicky efektivnějšího řešení, tj. zkapacitnění a dílčí přeložky na stávající silnici a vybudování přeložky u Svitav jako dočasné řešení do doby případné dostavby D43 v dlouhodobém horizontu, neboť tento úsek D43 vykazuje velmi špatné výsledky ekonomického hodnocení v zCBA i v ostatních pilířích VMH; Plnění k Q4/2016: Plánované ověření bude realizováno v návaznosti na vydané ZÚR Jihomoravského kraje v následujícím období.
- V úseku silnice I/35 Úlibice – Ohrazenice; úkol DSS: navrhnout optimální řešení pro silnici I. třídy s takovým počtem jízdních pruhů a s minimálními vlivy na životní prostředí, která bude maximálně dopravně funkční s ohledem na předpokládanou intenzitu, neboť čtyřpruhová komunikace se zde i v dlouhodobém horizontu ukazuje jako kapacitně neopodstatněná; Plnění k Q4/2016: Byla zpracována studie proveditelnosti obsahující v celé délce uspořádání 2+1, stejně tak byly ve studii proveditelnosti analyzovány varianty v uspořádání 2+2 v úseku Ohrazenice – MÚK Tatobity (doprava na Semily), analyzováno bylo více variant směrového i výškového vedení tras v severním koridoru v souladu s výsledky ověření systémových koridorů na úrovni PÚR Na základě výsledků studie proveditelnosti bylo zahájeno a následně ukončeno zjišťovací řízení. Pokračuje proces EIA pro varianty, které se nejvíce blížili požadované úrovni ekonomické návratnosti.
- Silnice I/56 mezi Ostravou a Opavou; úkol DSS: nebyla na základě provedené kapacitní analýzy doporučena k přebudování na čtyřpruhovou kapacitní silnici, neboť je již v realizaci postupná modernizace a zkapacitnění paralelně vedené silnice I/11. Studie by měla ukázat řešení v místě napojení I/56 na D1 a také vyřešit spolupráci obou silnic, jejichž ekonomická efektivita je souběhem značně ovlivněna. Plnění k Q4/2016: Dopravní modelování provedeno v rámci přípravy dalších staveb na I/11 (obchvat Komárova a Nových Sedlic), ukazuje se, že I/56 je zatížena především místní dopravou. Vhodné řešení k dalšímu prověření tak může

být nové napojení I/56 do rondelu nad D1, které zároveň vyřeší napojení ul. Hlučínská (příp. i Petřkovická), případně samostatné prověření dvoupruhového obchvatu Hlučina – primárně je nutné řešit místa zatížená denní dojížděkou do Ostravy.

- Město Bílina; úkol DSS: město je zásadní bodovou závadou na jinak kompletním čtyřpruhovém vedení silnice I/13 v úseku Chomutov – Most – Teplice – Ústí nad Labem. Prozatím zde není technicky vhodné a ekonomicky efektivní řešení, nutno dále prověřovat možnosti řešení; Plnění k Q4/2016: Byly ekonomicky a technicky prověřeny další možnosti řešení, které však i nadále nevykazují potřebnou míru ekonomické efektivity, nicméně přinášají výrazně lepší výsledky než územně stabilizovaná a ekonomicky ztrátová varianta A.
- V rámci Knihy 7 byla ve vztahu k silničním projektům investičně náročným a kapacitně ne zcela odpovídajícím poptávce uživatelů (negativní výsledky hodnocení VMH a potenciál špatných výsledků ekonomické efektivity) přijata série doporučení pro další postup v přípravě těchto projektů. Jednotlivá doporučení však musí být rozpracována mimo projekt Dopravních strategií. Individuální přístup k jednotlivým částem nadřazené silniční dopravní infrastruktury je popsán v dalších kapitolách.

61 Dílčí dopravní strategie pro období

Dopravní strategie ve znění její Aktualizace 2017 má pro různé časové horizonty odlišnou rozlišovací úroveň, danou především různou přesností prognóz a dostupné technické dokumentace pro jednotlivá navrhovaná opatření:

- pro období do roku 2020 stanoveny priority na úrovni jednotlivých opatření (projektů),
- pro období 2020 až 2035 stanoveny priority na úrovni ucelených souborů opatření (clusterů projektů a námětů),
- pro období 2035 až 2050 na úrovni předpokládané potřeby finančních objemů.

61.1 Dopravní strategie do roku 2020

Zdrojový **finanční rámec** byl definován v rámci sestavení Návrhové varianty financování 2017. Pro stanovení harmonogramu realizace projektů v tomto období je tedy předpokládán uvedený, poměrně stabilní, finanční rámec.

Strategie pro toto období je zaměřena na konkrétní opatření, potřeby údržby a rozvoje dopravní sítě. Realizace opatření je stanovena podle výstupů Knihy 7, na základě výsledků jejich hodnocení podle Knihy 8, dle principů konstrukce strategie popsanych v kapitole 6 Knihy 10 s napárováním na finanční zdroje Návrhové varianty financování 2017.

Zdroje EU fondů jsou přepočteny relativně slabým kurzem CZK/EUR ve výši 27 CZK/EUR (intervenční režim, viz výše) V případě, že by směnný kurz CZK/EUR po uvolnění intervenčního režimu posílil výrazněji, než je očekáváno, došlo by k ponížení celkové alokace OPD II v KČ, na což by muselo být reagováno v rámci operativního řízení rozpočtu SFDI, viz dále.

Z důvodů možnosti využití pravidla n+3, které umožní čerpat prostředky z programového období 2014 – 2020 až do konce roku 2023 je s jednotlivými opatřeními projekty v tomto horizontu pracováno až do konce roku 2023.

Strategické cíle návrhového horizontu (principem semaforu je označeno, jak se jednotlivé úkoly stanovené v 2013 pro období 2014 – 2020 daří k Q4/2016 průběžně plnit):

- *Vyčlenění potřebných prostředků na údržbu, opravy a rekonstrukce, které povedou ke zlepšení stavu, nebo alespoň nezhoršování současného stavu*
- *Dokončení rozestavěných staveb, zejména z programu OPD na období 2007 – 2013 a maximalizace vyčerpání alokace tohoto programu*
- *Posouzení připravených staveb s uzavřenými smlouvami a rozhodnutí ve věci*
- *Preference staveb vhodných pro spolufinancování ze zdrojů EU v rámci nového OPD na období 2014-2020, zejména TEN-T*
- **Zlepšit dostupnost regionů a odstraňovat úzká místa**
- *Systematicky zvyšovat efektivitu využití stávající infrastruktury a snižovat externí náklady způsobené dopravou*
- *Příprava a realizace pilotního projektu PPP příp. v kombinaci se zdroji EU*
- *Výběr dalších rozvojových projektů na základě hodnocení Knihy 8, včetně „rezervních“ projektů, v členění podle balíčků a módů*
- **Provedení institucionálních úprav v resortu**
- *Stanovení harmonogramu přípravy projektů pro následujících období včetně plánu převádění námětů na projekty – stanovení dalšího postupu ve věci RS/VRT*

Tyto cíle jsou vodítkem pro stanovení konkrétních opatření při definici potřeb a alokaci finančních zdrojů pro dopravní infrastrukturu.

Na základě hodnocení clusterů je stanoveno pořadí v podrobnosti jednotlivých projektů s uvažováním pořadí clusterů podle připravenosti. Princip připravenosti se používá u staveb zahajovaných před rokem 2018. **Principem je, že příprava staveb se pro následující období bude řídit výstupy z Dopravních strategií, ne naopak.** Tím je stanoven předpokládaný možný začátek výstavby, konec výstavby vychází ze lhůt pro financování projektů z Evropských fondů, při principu n+3 nejpozději do 31. 12. prosince 2023. Zahájení provozu bude vždy směřováno u celého clusteru do stejného času, budou přednostně budovány ucelené tahy, samostatné projekty mohou být zařazeny jen ve formě náhradních projektů v případě nedostatečné připravenosti projektů v ucelených clusterech.

Finanční alokace **národních zdrojů**, která není nezbytná pro pokrytí balíčků skupiny B, C, D a pro kofinancování zdrojů EU, je doporučena k využití v poměru 60 : 35 : 5 (silnice, železnice, voda). Tím je částečně vyrovnávána převaha zdrojů z EU na železnice v situaci, kdy je jednoznačně vyšší potřeba i připravenost silničních projektů.

V případě hodnocení clusteru ve 2. pilíři známkami D nebo E je potřebná velmi pečlivá příprava opatření ke kompenzaci vlivů a je potřebné projekt projednat s orgány ochrany životního prostředí i zainteresovanými občanskými sdruženími. Stavba s nízkým hodnocením ve všech pilířích se zřejmě v této podobě nebude moci realizovat. Při konfliktu mezi potřebami a riziky neprojednatelnosti bude

v některých případech řešením zřejmě jen zásadní úprava projektu při zachování jeho základních dopravních funkcí.

Železniční uzly a křižovatky na dálnicích vstupují do harmonogramu realizace ze samostatných seznamů, neboť nejsou vždy objektivně hodnotitelné dle VMH. Uzly jsou přidávány podle příslušnosti k dokončeným či realizovaným tahům (primárně koridorům). Křižovatky na dálnicích budou moci být realizovány podle významnosti infrastruktury, kterou doplňují a oblasti, kterou obsluhují. Nezanedbatelný faktor v obou případech je také připravenost.

V samostatném seznamu jsou i opatření na silnicích I. třídy, neboť i silnice I. třídy jsou obtížně vzájemně vyhodnotitelné na základě výstupů dopravního modelu a VMH. Omezené finanční prostředky dle Návrhové varianty financování neumožňují v časovém horizontu 2014 – 2020 realizovat všechny potřebné obchvaty a přeložky silnic I. třídy. Do harmonogramu realizace proto musí být vybrána ta opatření, která jsou ve velmi dobrém stádiu investorské přípravy a zároveň řeší velmi významnou funkci na páteřních republikových tazích (dle výsledků dopravního modelu), resp. tvoří obchvaty měst nejvíce zatížených tranzitní dopravou. **Jelikož pro období 2014 – 2020 došlo k navýšení disponibilních prostředků z ERDF z původně předpokládaných 10 mld. Kč na 24 mld. Kč, je v tomto horizontu možné realizovat vyšší množství opatření na silnicích I. třídy.** Vhodným opatřením pro případ přidělení navýšeného objemu národních zdrojů nad rámec Návrhové varianty financování 2017 je také využití těchto zdrojů na předfinancování projektů způsobilých pro financování z EU, kde následně může dojít ke zpětné refundaci vložených prostředků v případě potřeby. Např. financováním modernizace D1 Mirošovice – Kývalka z národních zdrojů by tak mohlo dojít k uvolnění prostředků Fondu soudržnosti na jiná prioritní rozvojová opatření, pokud by byla připravena k realizaci.

S vyšším rozsahem výstavby obchvatů nelze počítat, dokud nebudou splněny závazky vyplývající z nařízení TEN-T alespoň v rozsahu hlavní sítě (potřeba dokončení do roku 2030). Výsledky hodnocení clusterů Dopravních strategií jednoznačně upřednostňují výstavbu ucelených páteřních tahů v rámci TEN-T. V období do roku 2020 jsou pro jejich realizaci vyčleněny nejnútnejší finanční prostředky. Rozhodnutí o realizaci konkrétní akce však musí být v praxi vždy podepřeno pozitivním výsledkem hodnocení ekonomické efektivity.

Nejvýznamnější projekty na silnicích I. třídy se tedy mohou realizovat již v období do roku 2020, konkrétně např. opatření na silnici I/3, kde nelze objektivně stanovit datum dokončení přípravy dálnice D3, přičemž potřeba zlepšení daného spojení je velmi urgentní (byť s využitím dočasného, ne dlouhodobě zcela ideálního, řešení). Z obdobného důvodu je výrazně preferována také urychlená výstavba obchvatu Slaného na silnici I/16, který může dočasně posloužit k odvedení tranzitní dopravy v relaci D8 – D1 mimo zastavěné území hlavního města Prahy (s využitím R7 a jižní části Pražského okruhu). V horizontu 2014 – 2020 je nutné se dále soustředit především na dokončení těch clusterů, které jsou součástí již rozestavěných tahů a jejichž dokončení má výrazný vliv na přínosy (efektivitu) již dokončených staveb.

Realizace projektů železniční infrastruktury v období 2014 – 2020 vychází z obhájené potřeby (Kniha 8) a většina finančních prostředků je směřována na dokončení tranzitních železničních koridorů včetně železničních uzlů tak, aby železniční koridory byly uceleně funkční do roku 2020. Dalším klíčovým úkolem v tomto období bude dokončení projektové přípravy a zahájení realizace prioritních projektů železniční infrastruktury na síti TEN-T, kterými jsou Modernizace trati Brno – Přerov, Modernizace železničního uzlu Brno a Modernizace trati Praha – Kladno se spojením na Letiště Václava Havla Praha, stejně jako modernizace těch částí sítě TEN-T, která nebyla modernizována v rámci programu koridorů. Jedná se o finančně i časově velmi náročné projekty, jejichž dokončení a uvedení do provozu se očekává v letech v mnoha případech až po roce 2025. Problematice dalšího směřování ve věci vysokorychlostních tratí/rychlých spojení se věnuje samostatná kapitola 61.1.5.

DSS2 v roce 2013 uložily, aby v oblasti provozu železničních vozidel došlo k vyhodnocení kladů, záporů a finanční náročnosti možného sjednocení napájecí soustavy na celém území ČR se zohledněním napájecích systémů v okolních státech. V roce 2016 byla dokončena a schválena „*Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programovacího období 2014 – 2020 a naplnění požadavků TSI ENE*“. Studie prokázala jednoznačnou výhodnost v přechodu na jednotnou napájecí soustavu 25 kV střídaných. Na základě schválení této koncepce budou postupně připravovány jednotlivé úseky tratí k přepnutí napájecí soustavy. Jednotlivé stavby, které jsou připravovány na území, kde dle schválené koncepce dojde k přepnutí trakce později, budou připravovány tak, aby se v budoucnu snížili náklady na tuto konverzi (např. stíněné kabely, zabezpečovací a sdělovací zařízení atp.).

V předmětném období je přípustné využít vzájemnou zaměnitelnost jednotlivých finančních zdrojů, pokud to pravidla pro jejich využití umožňují. Je tak přípustné realizovat některé akce navrhované k financování ze zdrojů národních jako akce EU i opačně v případě přidělení zdrojů nad rámec Návrhové varianty financování.

Systematicky byly pro období 2014 – 2020 doporučeny projekty z těch clusterů, které se v rámci hodnocení celostátních potřeb dopravním modelem ukazují jako zcela klíčové pro odstranění úzkých míst sítě. Byla hodnocena úzká místa z pohledu kapacity a z pohledu současných vlivů dopravy na životní prostředí. K realizaci tak jsou doporučeny zejména projekty řešící dokončení vzájemného propojení všech center celostátního významu (krajská města a další významné městské a průmyslové aglomerace). Přístup k vyhodnocení potřeb byl pojat s ohledem na vzájemnou poptávku uživatelů v těchto relacích. Hodnocení možností uspokojení potřeb bylo provedeno multimodálně, tzn. k odstranění jsou navrhovány projekty jak v silniční, tak i v železniční dopravě. V místech splavných řek byl hodnocen i potenciál vodní dopravy pro zlepšení celkového modálního splitu.

61.1.1 Silniční projekty se zahájením realizace do roku 2020 s finančním krytím dle jednotlivých disponibilních finančních prostředků v Návrhové variantě financování 2017

Projekty na TEN-T realizované v rámci OPD I v letech 2014 – 2015 s případným rozdělením do fází (dokončení dílčí fáze projektu po 2015)				
Název projektu	Pásmo hodnocení clusteru dle Knihy 8	Náklady [mil. Kč vč. DPH]	Realizace předpokládána od - do	Poznámka, význam projektu, rizika
D1 Přerov - Lipník	3	6 050	2015 – 2018	Projekt je součástí hodnoceného clusteru CS004P (Říkovice – Přerov). Projekt řeší dokončení části dálnice D1 v úseku kolem města Přerov, kde dnes veškerá doprava musí projíždět přímo středem města se všemi negativními dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Kapacita současné komunikace zcela vyčerpána. Předpoklad ÚKD po dokončení = C. Oblast nabídne po dokončení D1 výrazný potenciál pro další rozvoj hospodářství – urbanizovaná rozvojová osa. Původní předpoklad zahájení v 2014 se nepodařilo splnit, stavba byla zahájena v roce 2015. S ohledem na nízké čerpání v roce 2015 nebyl projekt fázován a bude tak plnohodnotně kofinancován z OPD II. Rizikem financování OPD II je skutečnost, že stavební povolení bylo vydáno na základě stanoviska EIA vydaného dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, pro stavbu nicméně proběhl proces tzv. rescreeningu, který do značné míry riziko nefinancovatelnosti projektu z OPD II snižuje.
Modernizace D1 Mirošovice - Kývalka	-	3 000	2013 – 2015	Hlavní dálniční tepna ČR – součást hlavní sítě TEN-T. Výrazná potřeba zlepšení technických parametrů zastaralé dálnice. Nebylo hodnoceno ve VMH – potřeba je nezpochybnitelná. Uvedeny jsou jen náklady na

		(pouze úseky realizované v rámci OPD I)	(pouze úseky realizované v rámci OPD I)	úseky, s jejichž realizací se počítá v rámci OPD I. V rámci OPD I byly zrealizovány úseky 5, 9, 14, 21.
D3 Veselí nad Lužnicí - Bošilec	9	1 534	2014 – 2017	Součást významného clusteru CS006P (Veselí nad Lužnicí – Třebonín). Řeší zkapacitnění současné silnice I/3 a přiblížení dálnice D3 od zprovozněného úseku k Českým Budějovicím. Zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu. Předpoklad ÚKD po dokončení = B. Realizace ostatních částí clusteru se předpokládá s využitím prostředků FS v následujícím období. Původní předpoklad zahájení v 2013 se nepodařilo naplnit. Stavba byla zahájena v roce 2014 a pro účely financování z OPD je fázována. Obě stavby byly uvedeny do provozu.
D3 Borek - Úsilné	9	1 430	2014 - 2017	
D3 Bošilec - Ševětín	9	2 746	2015 - 2018	Součást významného clusteru CS006P (Veselí nad Lužnicí – Třebonín), která přiblíží dálnici D3 od severu k Českým Budějovicím a spolu s ostatními částmi, zrealizovanými s podporou EU přispěje ke zkompletování celistvého úseku D3 v Jihočeském kraji. Projekty řeší zkapacitnění současné silnice I/3, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu. Předpoklad ÚKD po dokončení = B. Původní předpoklad zahájení stavby v roce 2013 se nepodařilo naplnit. Realizace projektu byla zahájena na podzim 2015. Projekt bude celý kofinancován v rámci OPD II.
D6 Lubenec - Bošov	14	1850	2013 - 2015	Byla zpracována tahová studie proveditelnosti pro celou chybějící část R6 v jejímž rámci byl na základě doporučení Dopravních sektorových strategií proveden návrh na kapacitní optimalizaci návrhových parametrů vybraných projektů v úseku Nové Strašecí – Karlovy Vary. Tyto návrhové parametry budou podkladem pro další sledování jednotlivých staveb z hlediska projektové a majetkoprávní přípravy.

				Provedením této kapacitní optimalizace se tak i jednotlivé projekty na R6 dostávají na pásmo hodnocení, které ospravedlňuje jejich realizaci a to včetně stavby Lubenec - Bošov. Tento konkrétní úsek řeší zkapacitnění současné I/6 v prudkém stoupání za obcí Lubenec, kde především v zimním období dochází ke zhoršení sjízdnosti a dostupnosti Karlovarského kraje do Prahy. Předpoklad ÚKD po dokončení = A. Stavba zprovozněna a kofinancována v plném rozsahu z OPD I.
D35 – MÚK Opatovice nad Labem - dostavba estakády	4	1 560	2013 - 2015	Projekt je podmínkou pro bezproblémové provozování navazujícího velmi významného clusteru CS023P (Opatovice nad Labem – Ostrov), kdy realizace ostatních částí clusteru se předpokládá s využitím prostředků FS v následujícím období. Řeší potřebné mimoúrovňové křížení R35 se silnicí I/37 spojující Hradec Králové a Pardubice. Stavba kofinancována v plném rozsahu z OPD I jako součást fázovaného projektu OPD II Opatovice nad Labem – Časy - Ostrov.
I/11 Oldřichovice - Bystřice	8	3 354	2014 - 2016	Současná silnice I/11 prochází silně urbanizovaným územím, její šířkové parametry jsou zcela nevyhovující dopravě, která je po této silnici realizována. Vysoký podíl těžké nákladní dopravy, negativní vlivy na obyvatelstvo, časté kongesce, vysoká nehodovost. Projekty jsou součástí významného clusteru CS046P (Třanovice – Bystřice) s příhraničním významem, který je součástí sítě TEN-T. Projekt využívá fázování. Předpoklad ÚKD po dokončení = B.
I/11 Nebory - Oldřichovice	8	2 366	2014 - 2017	

V rámci potřeby dočerpání maximálního podílu alokace OPD I do konce roku 2015 byl kontinuálně hodnocen i stav připravenosti jiných úseků sítě TEN-T, které by k dočerpání alokace mohly být vhodné, nicméně dočerpání OPD I muselo být nakonec zajištěno převodem části prostředků původně určených na výstavbu silniční sítě TEN-T do jiných prioritních os.

Projekty na TEN-T realizované v letech 2014 – 2018 s krytím z národních zdrojů

Název projektu	Pásmo hodnocení clusteru dle Knihy 8	Náklady [mil. Kč vč. DPH]	Realizace předpokládána od - do	Poznámka, význam projektu, rizika
D8 Bílinka - Řehlovice	-	11 140	2007 - 2017	Stavba nebyla hodnocena v clusteru. Jedná se o nezpochybnitelnou potřebu dokončení dálnice, která je součástí hlavní sítě TEN-T. Zároveň se jedná o poslední chybějící část dálničního propojení Praha – Drážďany. Realizace projektu je dlouhodobě problematická z pohledu sporů o právní platnost jednotlivých úkonů v investorské přípravě. Další komplikace do realizace stavby přineslo podcenění geologických rizik v oblasti. Stavba byla dne 17.12.2016 uvedena do předčasného užívání.
D11 Osičky – Hradec Králové	3	1 500	2014 - 2017	Realizací tohoto projektu bude umožněno propojení provozované části dálnice D11 od Prahy s clusterem CS008P, jehož realizace je předpokládána od roku 2017. Z důvodů vyhodnocených rizik nebyla stavba zařazena do OPD I ani se nepředpokládá, že by byla zařazena do OPD II. Po dokončení stavby bude umožněn provoz těžké nákladní dopravy v celém úseku D11 mezi Prahou a Hradcem Králové, což dnes s ohledem na provizorní ukončení D11 u obce Praskačka není možné. Předpoklad ÚKD po dokončení = B.

Stavby na TEN-T s příhraničním charakterem navrhované k realizaci s využitím fondu CEF – kohezní část v období 2014 – 2020

Název projektu	Pásmo hodnocení clusteru dle Knihy 8	Náklady [mil. Kč vč. DPH]	Realizace předpokládána od - do	Poznámka, význam projektu, rizika
D11 Hradec Králové- Smiřice	3	8 066	2017 – 2020	Stavby budou muset být realizovány z OPD II, nebyly uznány pro CEF, ačkoliv se dle DSS jedná o projekty s příhraničním charakterem (spojení CZ – PL) sloužící jako náhrada kapacitně nevyhovující silnice I/33, která navíc prochází mnoha obcemi, kde výrazně zatěžuje životní prostředí a veřejné zdraví. Častá tvorba kongescí, nízká úroveň bezpečnosti. Kapacita současné silnice I/33 je již vyčerpána. Součástí hlavní sítě TEN-T s velmi dobrým pásmem hodnocení. Tyto dva projekty jsou součástí definitivního řešení spojení s Polskem v hraničním bodě Královec – Lubawka, jejichž realizace se předpokládá v první polovině horizontu 2020 – 2035. Již tyto části projektu však velmi podstatně zvyšují kvalitu dopravy v příhraničním úseku, neboť zajišťují napojení na současný hraniční přechod v Náchodě, který bude využíván do doby dostavby definitivní trasy do nového hraničního bodu Královec - Lubawka. Předpoklad ÚKD po dokončení = B. Stav přípravy Q4/2016:: dokončena aktualizace DSP, dokončeny výkupy pozemků (s výjimkou jedné církevní restituce a věcných břemen), dokončuje se inženýrská činnost pro SP, zpracovává se PDPS, v 09/2016 zahájeno výběrové řízení na zhotovitele (užší řízení). Vyhodnocuje se výběrové řízení na zajištění archeologického průzkumu Pro stavbu Hradec Králové – Smiřice vydáno stanovisko EIA v režimu §23a zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.
D11 Smiřice - Jaroměř	3	4 026	2017 – 2020	

Stavby na TEN-T navrhované k realizaci v rámci projektů Fondu soudržnosti v období 2014 – 2020

Název projektu	Pásma hodnocení clusteru dle Knihy 8	Náklady [mil. Kč vč. DPH]	Realizace předpokládána od - do	Poznámka, význam projektu, rizika
Modernizace D1 Mirošovice - Kývalka	-	12 800	2016 - 2022	Hlavní dálniční tepna ČR – součást hlavní sítě TEN-T. Výrazná potřeba zlepšení technických parametrů zastaralé dálnice. Nebylo hodnoceno ve VMH – potřeba je nezpochybnitelná. Pokračování v modernizaci dalších úseků, které nebyly realizovány v rámci OPD I. S ohledem na stav přípravy jiných prioritních záměrů dojde u zbývajících úseků modernizace k využití prostředků Fondu soudržnosti. Uváděny jsou zbývajících náklady na nerealizované úseky. .
D1 Říkovice - Přerov	3	7 576	–2018 - 2021	Projekt je součástí hodnoceného clusteru CS004P (Říkovice – Přerov). Jedná se spolu s úsekem Přerov – Lipník nad Bečvou o poslední úsek dálnice D1, kterým bude dokončena významná část hlavní sítě TEN-T v ose Vídeň – Katowice. Projekt řeší dokončení dálnice D1 v úseku kolem města Přerov, kde dnes veškerá doprava musí projíždět přímo středem města se všemi negativními dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Kapacita současné komunikace zcela vyčerpána. Předpoklad ÚKD po dokončení = C. Oblast nabídne po dokončení D1 výrazný potenciál pro další rozvoj hospodářství – urbanizovaná rozvojová osa. Stav přípravy Q4/2016: dokončena aktualizace DSP, probíhají výkupy pozemků a inženýrská činnost pro SP. Nutná změna ÚR. Vydáno stanovisko EIA v režimu §23a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. V 09/2016 zahájeno výběrové řízení na zhotovitele (užší řízení).

D3 Ševětín - Borek	9	1 120	2017 - 2019	Součást významného clusteru CS006P (Veselí nad Lužnicí – Třebonín), která přiblíží dálnici D3 od severu k Českým Budějovicím a spolu s ostatními částmi, zrealizovanými s podporou EU přispěje ke zkompletování celistvého úseku D3 v Jihočeském kraji. Projekty řeší zkapacitnění současné silnice I/3, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu. Předpoklad ÚKD po dokončení = B. Stav přípravy Q4/2016: Připravuje se předání staveniště zhotoviteli.
D3 Úsilné – Hodějovice	9	6 586	2018 – 2022	Součást významného clusteru CS006P (Veselí nad Lužnicí – Třebonín), tyto projekty v rámci dálnice D3 vytvoří obchvat krajského města České Budějovice, které je významnou bodovou závadou na trase Praha – Linz a kde tranzitní doprava v současné době vedoucí přes město výrazně zatěžuje životní prostředí a negativně ovlivňuje veřejné zdraví. V rámci projekčního řešení tohoto úseku bylo přijato mnoho kompenzačních opatření, která minimalizují negativní vlivy nově budované komunikace na obyvatelstvo. Dojde k zásadnímu zkrácení jízdních dob v ose sever-jih a ke zlepšení všech sledovaných parametrů životního prostředí. Předpokládána ÚKD po zprovoznění = B. Obchvat zároveň budou sloužit i pro příměstské dopravní vztahy. Stav přípravy Q4/2016: dokončena aktualizace DSP, probíhají výkupy pozemků a inženýrská činnost pro získání SP. Bude nutná změna ÚR. Koncem roku 2016 se předpokládá vydání závazného stanoviska EIA v režimu §23a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. V 09/2016 zahájeno výběrové řízení na zhotovitele (užší řízení).
D3 Hodějovice - Třebonín	9	7 422	2018 – 2022	
D3 Třebonín – státní hranice CZ/AUS	38	7 340	2019 - 2022	Výsledky hodnocení clusteru Třebonín – státní hranice neumožňují realizovat celý tento úsek přednostně v dosud sledovaném technickém řešení. Je nicméně nezbytné zajistit funkční přeshraniční

				<p>napojení na rakouskou nadřazenou silniční síť (S10) a výstavbu těchto úseků časově zkoordinovat. Proto byl přeshraniční úsek 0312/II navržen do harmonogramu realizace. Technické řešení úseku 0312/II se přizpůsobí vzájemné mezinárodní dohodě s Rakouskem a technickému řešení úseků 0312/I a 0311, které musí být připraveno a následně realizováno v technicko-ekonomicky adekvátních parametrech (KON). V návaznosti na doporučení DSS2 byla zpracována technicko-ekonomická studie posuzující tyto úseky v potřebné míře detailu, přičemž bylo shledáno jako opodstatněné pokračovat v přípravě v kategorii D25,5/120, neboť realizace úspornějších řešení, jakkoliv byly také ekonomicky efektivní, by se dostala do rozporu s vydanými územními rozhodnutími, což by realizaci neadekvátně oddálilo. V návaznosti na infringement 2048/2013 ve věci EIA bude muset být cluster předmětem nového procesu EIA při dodržení zásad definovaných v usnesení vlády č. 430 z 11.5.2016. Stav přípravy v Q4/2016: Probíhá zpracování DSP, následně bude zahájena majetkoprávní příprava</p>
D35 Opatovice – Časy	4	6 123	2017 – 2020	<p>Projekty jsou součástí významného clusteru CS023P (Opatovice nad Labem – Ostrov). Jedná se o jeden z nejvíce prioritních clusterů s jedním z nejlepších výsledků v rámci hodnocení potřeb. Jedná se o pokračování výstavby druhého kapacitního paralelního propojení mezi Čechy a Moravou, kdy předchází dílčí části D35 (směrem k napojení na D11 do Prahy) byly vybudovány s podporou EU v uplynulém období. Realizací clusteru dojde k odlehčení krajských měst Hradec Králové a Pardubice od tranzitní dopravy. Výrazné časové úspory uživatelů, výrazné zlepšení stavu životního prostředí a veřejného zdraví v obou městech, stejně jako v obcích podél současné I/35, která je již kapacitně zcela vyčerpána. Dochází k častým</p>
D35 Časy - Ostrov	4	5 014	2017 – 2020	

				<p>kongescím. Vysoký podíl tranzitní nákladní dopravy. Předpokládaná ÚKD po dokončení = B. Stav přípravy Q4/2016: Dokončena DSP, výkupy pozemků 98 %, probíhá zajištění věcných břemen a inženýrská činnost pro získání SP. Probíhá zpracování PDPS. V 09/2016 zahájeno výběrové řízení na zhotovitele (užší řízení).</p>
D 48 Frýdek Místek, obchvat vč. připojení na R56	9	6 133	2015 – 2018	<p>Tento projekt je nejvýznamnějším chybějícím úsekem rychlostní silnice D48 v Moravsko-slezském kraji – součást globální sítě TEN-T. Realizací projektu bude dokončeno druhé kapacitní propojení ČR a Polska. Realizací projektu dojde ke zcelení tahu, jehož převážná část před městem i za městem byla vybudována v uplynulém období s využitím zdrojů EU. Projekt vytváří obchvat města Frýdek Místek (cca 60.000 obyvatel) a napojuje též významnou kapacitní komunikaci D56 mezi Frýdkem-Místkem a krajským městem Ostrava. Tranzitní doprava v současné době vede středem města a výrazně zatěžuje životní prostředí a negativně ovlivňuje veřejné zdraví, realizací projektu budou eliminovány tyto významné negativní vlivy. V rámci projektové přípravy byla přijata mnohá opatření pro snížení dopadů realizace této stavby na životní prostředí. Předpoklad ÚKD po dokončení = B. Stav přípravy Q4/2016: Dokončeny výkupy pozemků, PDPS před dokončením, dokončuje se inženýrská činnost pro získání stavebního povolení – čeká se na vydání stanoviska EIA v režimu §23a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. – předpoklad vydání 02/2017. Ministerstvo financí zaslouhnilo odstranění skládky nebezpečného odpadu (tzv. Skatulův hliník). Před odstraněním této skládky nemůže v části stavby probíhat výstavba, nicméně jedná se jen o velmi malý úsek, který je majetkoprávně</p>

				vypořádaný a nemusí tak blokovat zahájení stavby v dalších částech. V 09/2016 zahájeno výběrové řízení na zhotovitele (užší řízení).
D49 Hulín - Fryšták	13	7 211	2017 – 2020	První část clusteru CS029P. Jedná se o důležitou součást hlavní sítě TEN-T v ose západ (CZ) – východ (SK). Již realizace první části tohoto clusteru přispěje ke zlepšení dopravní obslužnosti krajského města Zlín a spolu s další navazující částí, jejíž realizace se předpokládá v horizontu po roce 2020, zcela odkloní tranzitní dopravu z dnešního průtahu městem, který významně zatěžuje životní prostředí a veřejné zdraví. Předpoklad ÚKD po dokončení = B. Stav přípravy Q4/2016:

				Kompletují se podklady pro vydání stavebního povolení, čeká se na nabytí právní moci dílčích rozhodnutí na výjimky z nově se vyskytávajících druhů chráněných živočichů. Vydáno stanovisko EIA v režimu §23a zákona č. 100/2001 Sb. Stavba má již vybraného zhotovitele. V rámci uzavření dodatku smlouvy, který umožní zahájit realizaci stavby, je třeba minimalizovat možnosti vzniku neuznatelných nákladů.
D55 Otrokovice, obchvat JV	13	1 077	2017 – 2020	Pokračování realizace postupné výstavby D55. Výstavbou tohoto úseku dojde ke krátkému prodloužení dálnice za město Otrokovice, kdy dnešní provizorní ukončení realizované s podporou EU v uplynulém období je zcela kapacitně nevyhovující a doprava pokračující směrem na jih po silnici I/55 musí stále projíždět městem Otrokovice, kde velmi negativně ovlivňuje veřejné zdraví obyvatel. Předpoklad ÚKD po dokončení = B. Stav přípravy Q4/2016: Dokončují se výkupy (poslední 1 LV), zpracovává se PDPS a provádí se inženýrská činnost směřující k možnosti vydání stavebního povolení. V 09/2016 zahájeno výběrové řízení na zhotovitele (užší řízení).
I/68 Třanovice - Nebory	8	2 693	2017 - 2019	Projekt je součástí významného clusteru CS046P (Třanovice – Bystřice) s příhraničním významem, který je dle součástí sítě TEN-T. Předchozí dva projekty tohoto clusteru byly zahájeny v rámci OPD I a jejich další fáze bude dokončena s využitím prostředků OPD II. Jedná se tak o projekt, kterým bude dokončena realizace uceleného clusteru. Současná silnice I/68 prochází silně urbanizovaným územím, její šířkové parametry jsou zcela nevyhovující dopravě, která je po této silnici realizována. Vysoký podíl těžké nákladní dopravy, negativní vlivy na obyvatelstvo, časté kongesce, vysoká nehodovost. Předpoklad ÚKD po dokončení = B.

Stavby na TEN-T připravované k realizaci v rámci projektů Fondu soudržnosti v období 2014 – 2020 jako projekty pro zvýšení absorpční kapacity pro případy a) poklesu nabídkových cen na projekty prioritnější b) zpoždění přípravy prioritnějších projektů

Název projektu	Pásmo hodnocení clusteru dle Knihy 8	Náklady [mil. Kč vč. DPH]	Realizace předpokládána od - do	Poznámka, význam projektu, rizika
D6 Nové Strašecí - Řevničov	14	1 420	2017 – 2020	Byla zpracována tahová studie proveditelnosti pro celou chybějící část D6 v jejímž rámci byl na základě doporučení Dopravních sektorových strategií proveden návrh na kapacitní optimalizaci návrhových parametrů vybraných projektů v úseku Nové Strašecí – Karlovy Vary. Tyto návrhové parametry budou podkladem pro další sledování jednotlivých staveb z hlediska projektové a majetkoprávní přípravy. Provedením této kapacitní optimalizace se tak i jednotlivé projekty na D6 dostávají na pásmo hodnocení, které ospravedlňuje jejich realizaci. Kapacitní optimalizace bude sledována zejména v méně vytížených úsecích celého tahu D6. Zde uváděné stavby byly v rámci doporučené varianty studie proveditelnosti doporučeny ke sledování ve čtyřpruhovém uspořádání (D25,5/100 resp. D25,5/120). Předpokládaná ÚKD po dokončení na kapacitně optimalizovaných úsecích = C, na čtyřpruhových úsecích B resp. lokálně i A. V 09/2016 zahájeno výběrové řízení na zhotovitele (užší řízení). V 02/2017 se předpokládá vydání stanoviska EIA v režimu §23a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.
D6 Řevničov, obchvat	14	1 850	2017 – 2020	
D6 Lubenec, obchvat - I. etapa	14	1 620	2017 - 2020	

Stavby na TEN-T s předpokládaným financováním z národních zdrojů v období 2014 – 2020, při disponibilní alokaci případně zařaditelné pro financování z OPD II

Název projektu	Pásmo hodnocení clusteru dle Knihy 8	Náklady [mil. Kč vč. DPH]	Realizace předpokládána od - do	Poznámka, význam projektu, rizika
D0 511 Běchovice – D1 vč. zkapacitnění R1 510 Běchovice - Satalice	4	11 500	2020 - 2023	Je nezbytně nutné řešit primárně zlepšení propojení jednotlivých dálnic v jihovýchodním segmentu Prahy (D1 – D11). Projekt D0 511 byl vyhodnocen jako nejvýznamnější silniční projekt z pohledu hodnocení potřeb – potřeba odvedení dopravy z dnes velmi negativně dopravou ovlivněných částí Prahy, kde je doprava realizována po komunikacích, které pro její objem nejsou dimenzovány. Možnost zahájení jeho realizace je však podmíněna mnoha administrativními kroky, jejichž časová náročnost je značná. Proto nelze předjímat dřívější zahájení jeho realizace (rok 2020 je optimistickým termínem). Pro realizaci stavby nejsou v rámci párování zdrojů k projektům vyčleněny prostředky Fondu soudržnosti. V případě, že by vývoj realizace projektů v rámci Fondu soudržnosti (prioritní projekty Fondu soudržnosti) probíhal tak, že by absorpční kapacita Fondu soudržnosti umožnila tento projekt zařadit a realizovat s využitím těchto zdrojů, pak se jedná o možnost, která by měla být využita a takto i zohledněna v dalších aktualizacích harmonogramu realizace Dopravní strategie. Koridor pro stavbu byl platně schválen v rámci Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl. města Prahy. Stav přípravy v Q4/2016: V návaznosti na infringement 2048/2013 ve věci EIA bude muset být cluster předmětem nového procesu EIA při dodržení zásad definovaných v usnesení vlády č. 430 z 11.5.2016. Předložení dokumentace EIA na MŽP se předpokládá v Q1/2017.
D35 Ostrov – Vysoké Mýto	3	4 100	2017 – 2020	Z pohledu hodnocení potřeb se jedná o nejvíce potřebné úseky v rámci globální sítě TEN-T. Dojde k odklonění dopravy ze současné
D35 Vysoké Mýto – Džbánov	3	2 340	2019 – 2023	

D35 Džbánov – Litomyšl	3	1 300	2019 – 2023	silnice I/35 a převzetí části zátěží z dálnice D1 – vytvoření paralelního propojení Čech a Moravy. Dojde k výrazným časovým úsporám a zlepšení životního prostředí a veřejného zdraví na současné trase, která prochází mnoha obcemi a velkými městy Vysoké Mýto a Litomyšl. Současná silnice I/35 je již kapacitně zcela vyčerpána a mnohdy dochází k tvorbě značných kongescí. Současný stav přípravy neumožňuje bohužel předpokládat dřívější termín zahájení realizace než je rok 2019. Termín zahájení v roce 2019 je optimistický, ze strany investora i dotčených orgánů státní správy je třeba činit maximum pro urychlení přípravných prací k tomuto datu. Projekty jsou připravovány tak, aby případně mohly být zařaditelné do OPD II, pokud by jejich příprava byla včas dokončena a mohlo na ně být využito zdrojů EU v případě, že k datu realizace bude v rámci OPD II disponibilní alokace.
D35 Litomyšl - Janov	3	7 300	2019 – 2023	
D35 Janov - Opatovec	3	5 000	2019 – 2023	

Stavby mimo síť TEN-T určené k přednostní realizaci nejsou v Souhrnném dokumentu verze Aktualizace 2017 uváděny jmenovitě. S ohledem na výrazné navýšení alokace určené na rozvoj sítě silnic I. třídy v OPD II bude moci být realizováno výrazně rozšířené portfolio akcí ve srovnání s původním předpokladem DSS z roku 2013. Měla by tak být zahájena realizace všech prioritních akcí identifikovaných v DSS v roce 2013 + budou z portfolia připravených staveb vybírání vhodní kandidáti pro realizaci v rámci navýšeného finančního objemu a to primárně dle výsledků jejich hodnocení tak, jak bylo zpracováno v roce 2013, ale dále také dle stavu ukončování investorské přípravy a dle možností zahájení realizace. Při zařazování nových staveb do projektové přípravy musí být respektovány výsledky hodnocení v DSS2 a musí být respektovány obecné principy preference přípravy projektů určených v DSS2.

Stavby obsažené v usneseních vlády k podpoře rozvoje průmyslových zón (uváděny jen stavby neuvedené v některé z předchozích kategorií)

Název projektu	Pásmo hodnocení clusteru dle Knihy 8	Náklady [mil. Kč vč. DPH]	Nejdříve možné zahájení od	Poznámka, význam projektu, rizika
D1 připojení Brněnské průmyslové zóny (BPZ) Černovická terasa	37	1 342	2019	Připravovaný projekt zkvalitňující napojení BPZ Černovická terasa na D1. Velmi problematická kumulace více napojení v krátkém úseku D1 – nutnost kolektorových vozovek. BPZ je napojena relativně kvalitně ze současného exitu 201 dálnice D1.
R48 Rybí – Rychaltice	38	4 354	2017	Jedná se o přestavbu směrově nedělené čtyřpruhové komunikace I/48 na komunikaci směrově dělenou. Přínosem projektu bude výrazné zvýšení bezpečnosti provozu. Zároveň však platí, že kapacita současné komunikace je dostačující a objem dopravy se ještě více snížil po plnohodnotném zprovoznění polské A1 navazující na D1 pro veškerou dopravu včetně nákladní. V návaznosti na výsledky hodnocení v DSS2 byla prověřena možnost alternativního technického řešení tak, aby projekt odpovídal současným standardům za nižších nákladů. Bylo shledáno, že projekt komplexní přestavby je vhodnějším řešením ve srovnání se zahájením přípravy jiných opatření v současném šířkovém uspořádání. Vydáno stavební povolení před účinností zákona č. 39/2015 Sb. o EIA, v 09/2016 zahájeno výběrové řízení na zhotovitele (užší řízení). Stará EIA dle 244/1992 Sb. , o posuzování vlivů na životní prostředí, je rizikem pro uznatelnost výdajů v rámci OPD II.
I/58 Příbor - Skotnice	-	1 250	2017	Přeložka silnice I/58 je vyvolanou investicí v případě výstavby úseku R48 Rybí – Rychaltice, neboť v případě realizace přestavby současné silnice I/48 je navrhováno vypuštění MÚK Příbor centrum, která napojuje současnou I/58. Současný průtah silnice I/58 okrajovou částí obce Skotnice nevykazuje zásadní dopravní závady – jedná se o v minulosti již realizovanou přeložku původní silnice.

I/58 Mošnov, obchvat	-	1 132	2019	Připravovaná stavba navazuje na předchozí přeložku I/58 Příbor – Skotnice a má vytvořit novou stopu I/58 mimo část obce Mošnov, Malá strana, kudy je trasována již v minulosti realizovaná přeložka původní silnice, která procházela středem obce Mošnov po druhé straně říčky Lubina. S ohledem na realizovanou dálnici D1 a přívaděč k této dálnici (přeložka II/464) však v území dochází ke změně směřování dopravy, kdy nově je více využívána trasa směrem k dálnici D1 a význam I/58 pro dopravu do Ostravy se snižuje. V uvedeném místě ukončení stavby I/58 Příbor – Skotnice proto může dojít ke změně sledovaného technického řešení v prostoru obce Mošnov. V návaznosti na schválení DSS v 2013 došlo ke změně sledovaného technického řešení, které je aktuálně rozpracováváno.
R48 Běloutín - Rybí	38	4 345	2017	Jedná se o přestavbu směrově nedělené čtyřpruhové komunikace I/48 na komunikaci směrově dělenou. Přínosem projektu bude výrazné zvýšení bezpečnosti provozu. Zároveň však platí, že kapacita současné komunikace je dostačující a objem dopravy se ještě více snížil po plnohodnotném zprovoznění polské A1 navazující na D1 pro veškerou dopravu včetně nákladní. V návaznosti na výsledky hodnocení v DSS2 byla prověřena možnost alternativního technického řešení tak, aby projekt odpovídal současným standardům za nižších nákladů. Bylo shledáno, že projekt komplexní přestavby je vhodnějším řešením ve srovnání se zahájením přípravy jiných opatření v současném šířkovém uspořádání. U obce Dub dojde k napojení přeložky silnice I/35 – tzv. Palačovská spojka dle upraveného technického řešení, kterému se přizpůsobuje i projekt přestavby I/48.
Stavby související s rychle se rozvíjející průmyslovou zónou Solnice - Kvasiny	-	-	Průběžně	V souvislosti s prudce se rozšiřující výrobou v průmyslové zóně Solnice - Kvasiny je v průběhu času nutno přijímat operativní rozhodnutí pro posílení dopravní infrastruktury v regionu. Tato problematika je řešena samostatnými usneseními vlády. Opatření jsou přijímána jak v silniční, tak i v železniční dopravě a jsou předmětem investorské přípravy ŘSD ČR, resp. SŽDC. Z úrovně Počítá se s výhledovou realizací staveb I/11 Doudleby nad Orlicí, obchvat, I/11 Častolovice – Kostelec nad Orlicí i

				<p>I/14 Rychnov nad Kněžnou, obchvat. Královéhradecký kraj by měl dokončit realizaci samotného obchvatu Solnice, kde se následně předpokládá jeho převod do sítě silnic I. třídy. V železniční dopravě se počítá s pokračováním zkapacitňování tratě Týniště nad Labem – Častolovice – Solnice. Záměry jsou vždy předmětem zanesení do územně-plánovací dokumentace a předmětem navazujícího postupu dle zákona č. 100/2001 Sb.</p>
--	--	--	--	---

Další významné stavby budou připravovány bez ohledu na skutečnost, že jejich realizace není v Návrhové variantě financování finančně kryta.

Z pohledu udržitelnosti strategie je ovšem **zcela nezbytné, aby případné navýšení finančních rámců nad rámec Návrhové varianty financování 2017 bylo dlouhodobější, neboť v opačném případě** (pouze jednoleté navýšení bez posílení výhledu, či následné krácení rozpočtu v následujících letech oproti předpokladům rozpočtového výhledu) **by nemohlo být zajištěno financování zahajovaných stavebních akcí, které jsou vždy dlouhodobějšího charakteru. V takovém případě by opět muselo docházet ke konzervaci zahájených staveb se všemi negativními důsledky z toho vyplývajícími, včetně důsledků plynoucích z uzavírání smluv na víceletou realizaci staveb.**

V případě, že by bylo vládou ČR rozhodnuto o dlouhodobějším navýšení a stabilizaci finančních rámců výrazněji nad rámec Návrhové varianty financování, bude tato skutečnost brána Ministerstvem dopravy jako výrazný podnět pro okamžitou aktualizaci Dopravních sektorových strategií.

61.1.2 Přístup k ostatním částem silniční sítě TEN-T a ostatním dálnicím bez konkrétní přidělené finanční alokace v období 2014 – 2020 dle Návrhové varianty financování 2017

Dálnice D3 ve Středočeském kraji (cluster CS005P, projekty S187 – S191): V současné době nejsou projekty v tomto clusteru natolik připraveny, aby bylo možné zvažovat jejich realizaci v období 2014 – 2020. Tento cluster logicky napojuje jeden z prioritních clusterů - „D3 v Jihočeském kraji“ (CS006P), který je pro období 2014 – 2020 navržen k realizaci na dálniční síť v prostoru Prahy. Hodnocení clusteru CS005P - „Dálnice D3 ve Středočeském kraji“ dopadlo ve srovnání s jinými náměty a projekty relativně pozitivně (pásmo hodnocení 14). Je proto klíčové, aby pokračovala investorská příprava a projekt mohl být v následujících rozsáhlejších aktualizacích harmonogramu Dopravní strategie zařazen k realizaci v konkrétnějších termínech s přihlédnutím ke stavu realizace ostatních prioritnějších clusterů. Na přelomu let 2016/2017 je dokončována DÚR, v Q2/2017 se předpokládá zahájení územního řízení. V současné době se realizace tohoto clusteru předpokládá v období 2020 – 2035. S ohledem na vzdálenější horizont realizace a s přihlédnutím k aktuálnímu velmi nedobrému stavu dopravy na současné silnici I/3 především v úseku Mirošovice – Benešov, který D3 dočasně nahrazuje, se proto v horizontu let 2014 – 2020 počítá s realizací dopravně-bezpečnostních opatření na tomto úseku (opatření pro provoz v režimu 2+1 jízdní pruh), která aktuálně probíhá a s dalšími úpravami I/3, který byly zařazeny do investorské přípravy ŘSD ČR (okružní křižovatka Červené vršky, zahloubení kolem Konopištského parku, okružní křižovatka U Topolu, obchvat Olbramovic).

Silniční okruh kolem Prahy (SOKP, Pražský okruh, D0): Projekt D0 511 Běchovice – D1 (cluster CS010P, projekt S200) získal v rámci Dopravní strategie v rámci hodnocení silničních opatření jedno z nejlepších pásem hodnocení (4). Do harmonogramu realizace však tento projekt nebyl prozatím zařazen jako projekt s předběžně přidělenou alokací z Fondu soudržnosti. Důvodem je nejistota ohledně možného data zahájení, neboť příprava tohoto projektu naráží dlouhodobě na mnoho administrativních komplikací. V Q4/2016 se předpokládá nejbližší možné zahájení v roce 2020 (optimistický předpoklad). Koridor pro stavbu byl platně schválen v rámci Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl. města Prahy. V návaznosti na infringement 2048/2013 ve věci EIA bude muset být cluster předmětem nového procesu EIA při dodržení zásad definovaných v usnesení vlády č. 430 z 11.5.2016. Předložení dokumentace EIA na MŽP se předpokládá v Q1/2017. V případě, že by vývoj přípravy tohoto projektu a realizace projektů v rámci Fondu soudržnosti (prioritní projekty Fondu soudržnosti) probíhal tak, že by absorpční kapacita Fondu soudržnosti umožnila tento projekt zařadit a realizovat s využitím těchto zdrojů, pak se jedná o možnost, která by měla být využita a takto i zohledněna v dalších aktualizacích harmonogramu realizace Dopravní strategie.

Obdobně komplikované povolovací procesy jsou i v ostatních částech SOKP, především v úseku Březiněves – Suchdol (cluster CS012P, projekty S198 a S199). Byť tento cluster získal dobré pásmo hodnocení (10), není možné z uvedených důvodů zahájení jeho realizace předpokládat před rokem 2020.

V současné době již je trasa Pražského okruhu vymezena v Zásadách územního rozvoje hl. města Prahy, současně probíhá opětovné vymezení trasy v ZÚR Středočeského kraje, kam Pražský okruh částečně zasahuje a kde bylo vymezení koridoru soudem v mezidobí také zrušeno. V okamžiku, kdy trasa i v severní části vymezena v ZÚR, je třeba okamžitě jednotlivé části Pražského okruhu intenzivně připravovat v návaznosti na postup v povolovacích procesech. Za účelem potřeby odvedení alespoň části tranzitní dopravy z území Prahy v krátkodobém horizontu bude v období 2014 – 2020 prioritně realizována stavba „I/16 Slaný – Velvary“, která umožní silný tranzit ve směru D8 – D1 odklonit mimo zastavěné území Prahy s využitím ostatních již existujících částí infrastruktury i bez existence těchto tak potřebných částí Pražského okruhu (R1). Za stejným účelem vláda ČR v mezidobí svým usnesením č. 220 ze dne 16.3.2016 podpořila financování přípravy a následné realizace přeložky krajské silnice II/101 resp. II/240, kterou má dojít k propojení D7 a D8 v trase tzv. aglomeračního okruhu, ze SFDI. Cílem podpory tohoto opatření je snížit přetlak na vnitřní komunikační systém hlavního města Prahy, kdy ani nově zprovozněný tunelový komplex Blanka, resp. na něj navazující úseky nejsou schopny absorbovat veškerou poptávku uživatelů. Stejně tak je v projektové přípravě žádoucí podpořit přípravu dalších staveb na silnicích I., případně i druhé třídy, které zajišťují možnost rozvedení dopravy tangenciálně ku Praze (silnice I/16 v úseku D10 – D6, I/38 mezi D1 a D10).

Dálnice D3 (cluster CS4007P, projekty S134, S135, S136): Tento cluster, hodnocený v úseku Třebonín – státní hranice, navazuje na jeden z prioritních clusterů „D3 Úsilné – Třebonín“. Realizací tohoto clusteru by došlo k potřebnému zkvalitnění napojení celého Jihočeského kraje na hospodářsky významnou oblast Horního Rakouska. Samotné hodnocení tohoto clusteru však v porovnání s ostatními hodnocenými clusteru v rámci ČR nevykázalo potřebnou prioritu při navrhovaném technickém řešení a výši nákladů, které jsou v současné době sledovány (D25,5/120). Za tímto účelem došlo v návaznosti na schválení DSS k opětovnému prověření technicko-ekonomických parametrů, přičemž bylo shledáno, že míra potenciálních úspor vyplývajících z případné rekatégorizace nevyváží snížení přínosů v kombinaci s rizikem výraznějšího oddálení horizontu realizace. Je proto dále pokračováno v přípravě v této kategorii, přičemž platí, že pokud budou dříve připraveny projekty s lepším výsledkem hodnocení, měly by tyto být v realizaci upřednostněny a to zvláště v případě nedostatku finančních prostředků. Příhraniční úsek 0312/II (Nažidla – státní hranice CZ/A) se musí po technické stránce přizpůsobit především koordinaci s Rakouskem. Za tímto účelem je vhodné po vydání územního rozhodnutí po technické stránce zkoordinovat projekty na obou stranách hranice a následně připravit mezinárodní dohodu o příhraničním bodu (konkrétní hraniční kameny), ta se aktuálně připravuje k podpisu. V případě, že by rakouská strana měla zájem realizovat příhraniční úsek v blízkém časovém horizontu, pak bude nezbytné v rámci D3 prioritně realizovat alespoň úsek 0312/II (cca 3,5 km), kterým dojde k propojení obou států v definitivním bodě, který neodpovídá poloze dnešního hraničního přechodu. Technické řešení úseku 0312/II se přizpůsobí vzájemné mezinárodní dohodě s Rakouskem při respektování vydaného územního rozhodnutí. Realizaci jednotlivých částí D3 v prokazatelně ekonomicky efektivních technických parametrech lze s ohledem na prokazatelnou

spojitost s prioritním clustrem „D3 v Jihočeském kraji“ a její přeshraniční význam zvažovat jako případný další projekt v případě dostatečné absorpční kapacity Fondu soudržnosti.

D4 Skalka – Mirotice (cluster CS015P Skalka – křiž.II/118, projekt 131, cluster CS4015P křiž. II/118- Mirotice, projekty S129, S130 S132, S137): Realizací tohoto clusteru dojde k propojení dvou existujících kapacitních částí dálnice D4 a silnice I/20 (realizované v úseku Nová Hospoda – Písek též ve směrově odděleném čtyřpruhovém uspořádání). Hodnocení clusteru však ve srovnání s ostatními potřebami nevykázalo potřebně vysoké pásmo hodnocení pro umožnění prioritní realizace tohoto clusteru. Cluster navíc není součástí TEN-T a prostředky na jeho realizaci tak jsou velmi omezené. Předchozí části R4 i navazující stavba silnice I/20 byly realizovány převážně v kategorii R22,5/100. Chybějící části R4 jsou v současné době připravovány jako R 25,5/100 (s výjimkou úseku R4 Skalka – II/118, který je realizován jako R 22,5/80). S ohledem na dosahované pásmo hodnocení byla na základě DSS prověřena možnost změny kategorie na R 21,5/100 dle platné ČSN 73 61 01/Z2, neboť realizace těchto úseků v jiné než čtyřpruhové variantě by nepřinesla prokazatelné zlepšení oproti současnému stavu a nezlepšila by dostatečně potřebné napojení regionu Strakonicka a Šumavy a západní části Jihočeského kraje na Prahu. S ohledem na maximální povolenou rychlost u kategorie R 21,5/100 ve výši 110 km/h však byly adekvátně nákladům sníženy i přínosy. Dopad změny kategorie do pokročilého stavu investorské připravenosti by však byl velmi značný a znamenal by další zdržení v projektové přípravě, které není žádoucí zvláště s ohledem na skutečnost, že vláda v mezidobí schválila dostavbu D4 realizovat jako pilotní projekt PPP (usnesení vlády č. 4 ze dne 13.1.2016). Navíc je nutné vnímat skutečnost, že vyšší využití D4 bude přetrvávat až do doby kompletní dostavby středočeské D3 (vzdálenější časový horizont). I po této dostavbě však s ohledem na předpokládaný růst intenzit bude dálnice D4 ve čtyřpruhovém směrově rozděleném profilu využitelná, byť s objektivní kapacitní rezervou.

D6 Nové Strašecí – Karlovy Vary (cluster CS4016P Nové Strašecí – křižovatka s I/27, obsahující projekty S139, S140, S141, S142 a cluster CS4017P křižovatka s I/27 – Karlovy Vary obsahující projekty S143 – S148, S371). Hodnocení těchto clusterů v kategorii R25,5/120 nedopadlo v porovnání s ostatními clusterů v rámci Knihy 8 dostatečně pozitivně tak, aby tím byla ospravedlněna prioritní realizace zde uvedených projektů před realizací jiných, lépe hodnocených záměrů. Za účelem umožnění realizace tohoto clusteru došlo již paralelně se zpracováním Dopravních sektorových strategií k vypracování studie proveditelnosti celého tahu v rámci níž byla k další projektové a majetkoprávní přípravě doporučena kapacitně optimalizovaná varianta. Po přehodnocení technicko-ekonomických parametrů došlo k dosažení pásma hodnocení 14, což ospravedlňuje realizaci jednotlivých částí předmětných clusterů v období 2014 - 2020. Celý chybějící úsek D6 mezi dvěma jejími již provozovanými částmi je součástí globální sítě TEN-T. Zároveň platí, že současná silnice I. třídy má množství bodových závad. Dílčí části tahu D6 jsou tak sledovány jako případné další projekty v případě dostatečné absorpční kapacity Fondu soudržnosti. Příprava by měla dále pokračovat v celém rozsahu D6 s prioritizací úseků mezi Lubencem a Krupou.

D7 Slaný – MÚK Bitozeves (cluster CS019P, projekty S149, S150, S151, S152, S153 a S375): Cluster vykázal v rámci hodnocení Dopravních sektorových strategií relativně dobré pásmo hodnocení (14), což by ospravedlňovalo jeho realizaci v případě navýšených finančních rámců. S ohledem na skutečnost, že dálnice D7 však není součástí TEN-T a zároveň existují projekty s lepším pásmem hodnocení, neumožňují tyto výsledky krytí realizace z disponibilních zdrojů dle Návrhové varianty financování. Skutečností však je, že tato komunikace zkvalitňuje napojení strukturálně postižených regionů Chomutovska, Žatecka a Mostecká na Prahu a realizace dálnice může být v kombinaci s celou řadou dalších nutných opatření mimo sektor dopravy jedním z nástrojů v rámci impulsu pro hospodářský rozvoj tohoto regionu. V současné době je chybějící trasa převážně vyprojektována v kategorii R25,5/120, neboť nižší kategorie rychlostní silnice nebyla v době projektování přípustná. Převážná část silnice I/7 v tomto úseku však byla již v minulosti vybudována jako poloviční profil rychlostní silnice kategorie R 22,5/100, který již dnes kapacitně a bezpečnostně ne zcela odpovídá požadavkům. Studijně bylo v návaznosti na schválení DSS prověřeno, zda by přeprojektováním na kategorii R 21,5/100 dle platné ČSN 73 61 01/Z2 nebylo možné lépe využít stávající vybudovaný poloviční profil a dosáhnout dalších efektivních úspor. S ohledem na maximální povolenou rychlost u kategorie R 21,5/100 ve výši 110 km/h však byly adekvátně nákladům sníženy i přínosy. Bylo tak rozhodnuto o pokračování v přípravě v základní kategorii R 25,5/120 s tím, že v rámci zpracování konkrétních technických řešení bude snaha maximalizovat využití stávajících stavebních objektů, které jsou v akceptovatelném stavu pro další využití po přestavbě. Jednotlivé části dálnice D7 jsou vhodným kandidátem na realizaci v případě přidělení finančních prostředků nad rámec Návrhové varianty financování či je v případě úspěšného pilotního projektu PPP možné zvážit jejich dostavbu a následné provozování tímto modelem. Preferován by měl být úsek mezi současným koncem D7 u Slaného a MÚK s I/16 s ohledem na záměr vedení tranzitní dopravy v relaci D8 – D1 po této komunikaci Při současné absenci severních částí Pražského okruhu.

Jako nezbytná se ukazují též opatření pro zvýšení bezpečnosti v již provozovaném úseku D7 Praha – Slaný (především úpravy MÚK bez připojovacích a odbočovacích pruhů).

D11 Jaroměř – státní hranice (cluster CS4021P, obsahující projekty S185 a S186): Hodnocení clusteru ve srovnání s ostatními potřebami nevykázalo potřebně vysoké pásmo hodnocení pro umožnění prioritní realizace tohoto clusteru pouze na základě výsledků VMH. Zároveň stav jeho připravenosti neumožňuje zahájení realizace dříve než v roce 2020. Cluster byl v Knize 8 hodnocen ve zvažovaných technických parametrech R25,5/120 (v roce 2010 již redukováno z R27,5/120). Cluster je zároveň součástí hlavní sítě TEN-T. Zájmem ČR je dle harmonogramu realizace Dopravní strategie realizovat v období 2014 – 2020 předchozí bezprostředně navazující část dálnice D11 s využitím prostředků OPD II (využití CEF tak, jak bylo zvažováno v DSS 2013 se nepodařilo vyjednat).. V rámci žádosti o prostředky FS na D11 mezi Hradcem Králové a Jaroměří nebude obhajitelné odložení realizace zbylé části dálnice D11 na neurčito (do horizontu po roce 2030). Při znalosti těchto skutečností bylo proto ve vztahu k chybějícímu úseku D11 již v

roce 2012 přistoupeno ke studijnímu prověření technicko-ekonomických parametrů dálnice D11 (vč. tehdejší rychlostní silnice R11) s cílem dosažení prokazatelně obhajitelné ekonomické efektivity celého příhraničního úseku Hradec Králové – státní hranice – Nowa Sól (PL). Nezanedbatelnou skutečností také je, že připravenost navazujícího projektu S3 v Polsku je lepší než v případě české D11 a lze tak předpokládat zvýšený zájem o realizaci i na české straně. Současně platí, že silnice I/16, která se nachází v místě budoucího hraničního přechodu a kopíruje de facto trasu budoucí D11, neumožňuje v případě nedokončení projektu D11 na české straně na tuto silnici ani dočasně svést nákladní dopravu nad 12 tun. Parametry současné silnice I/16 v úseku státní hranice – Trutnov tomuto provozu naprosto nevyhovují a ani dílčí úpravy na této silnici nemohou uvedený stav změnit. Dle disponibilních prostředků je tedy žádoucí v případě jejich nedostatku prioritně realizovat úsek D11 1109 Trutnov – státní hranice. Současná silnice I/37 v úseku Trutnov – Jaroměř, která má být nahrazena úsekem D11 1108, by již po provedení dílčích technických opatření převedení provozu těžké nákladní dopravy po velmi omezený čas umožnila. S ohledem na tyto uváděné skutečnosti je realizace clusteru dálnice D11 předpokládána v první polovině horizontu let 2020 – 2035, a to v takových technických parametrech, které umožní prokázat ekonomickou efektivitu její realizace. V návaznosti na schválení DSS byla zpracována studie proveditelnosti uceleného tahu D11. Centrální komise MD následně po posouzení výsledků studie proveditelnosti rozhodla o tom, že úsek 1108 bude dále připravován v kategorii D25,5/120 (po MÚK Střítež) a úsek D11 1109 bude připravován v kategorii D 21,5/100.

D35 Ostrov – Staré Město – Mohelnice (cluster CS237P Ostrov - Opatovec, projekty S295 – S298, cluster CS2385P Opatovec – Staré Město, projekt S299 a cluster CS184N Staré Město – Mohelnice, projekt S343): Hodnocení clusterů dopadlo v porovnání s ostatními velmi pozitivně zvláště v úseku Ostrov – Opatovec, kde je dosaženo pásmo hodnocení 3 – nejlepší dosažené pásmo hodnocení clusteru z pohledu potřeb. V úseku Opatovec - Staré Město je dosaženo pásma hodnocení 13, resp. v úseku Staré Město – Mohelnice pásma 14. Relativně nižší pásmo hodnocení u těchto úseků je dáno primárně kvalitativními parametry současné silnice I. třídy, kterou má dálnice nahradit. I přes tuto skutečnost však je prioritní realizace D35 v celém úseku prokazatelně odůvodnitelná z pohledu potřeby kompletace paralelního dálničního tahu mezi Čechy a Moravou. V současné době jsou však projekty obsažené v těchto clusterech před vydáním územního rozhodnutí, především vzhledem k delšímu projednání procesu EIA, který však byl v roce 2012 v úseku Ostrov – Staré Město úspěšně završen vydáním souhlasného stanoviska MŽP. V úseku Staré Město – Mohelnice proces EIA stále není dokončen. Z uvedených důvodů nedostatečné investorské připravenosti těchto úseků není možné rezervovat finanční alokaci zdrojů EU na realizaci všech těchto projektů v období 2014 – 2020, neboť čerpání disponibilních zdrojů EU musí být zahájováno dříve. S ohledem na prokázanou prioritní potřebu realizace uvedených projektů je však nezbytné, aby jejich financování bylo zajištěno bezprostředně po dokončení přípravy, a to prioritně před realizací jakýchkoliv jiných úseků sítě (návaznost těchto projektů na předchozí cluster Opatovice n. Labem – Ostrov, které jsou k financování v rámci Fondu soudržnosti navrhovány). V případě dostatečné absorpční kapacity

Fondu soudržnosti v době, kdy budou tyto projekty připraveny, je možné zajistit financování s využitím tohoto zdroje. V opačném případě bude nezbytné zajistit financování projektů jiným způsobem. Nelze zcela vyloučit ani možnost využití dluhového financování, či PPP projekt.

D35 Hradec Králové – Úlibice – Turnov (clustery CS022P Hradec Králové – Jičín, projekty S154, S287, S288, S289; CS182N Jičín – Turnov, projekt S478): V úsecích mezi Hradcem Králové a Úlibicemi je vyvíjena činnost k postupnému získání všech územních rozhodnutí a obhájení ekonomické efektivity celého tahu, která byla v mezidobí po schválení DSS prokázána. Současná silnice I/35 v tomto úseku nevykazuje zásadní dopravní závady s výjimkou napojení na silnici I/16 v prostoru Úlibic a průtahu obcí Ostroměř. S ohledem na jiné významnější priority z pohledu řešení potřeb a zařazení tohoto úseku do globální sítě TEN-T se nepředpokládá realizace uceleného clusteru v období 2014 – 2020. V úseku Úlibice – Turnov je současná silnice I/35 vedena směrově nevhodně, avšak její zátěže neodpovídají ani v dlouhodobém výhledu potřebě budování čtyřpruhové komunikace. Bude proto zpracována studie proveditelnosti, která vyhodnotí variantní technické řešení z pohledu průchodnosti územím i z pohledu očekávané poptávky uživatelů. V návaznosti na výsledek této studie proveditelnosti bude pokračovat investorská příprava pro možnost realizace v dlouhodobějším horizontu. Do té doby nelze vyloučit vhodnost realizace některých dílčích opatření na současné silnici I/35 v tomto úseku (např. odstranění úrovnových železničních přejezdů, prvky pro zvýšení bezpečnosti). Plnění k Q4/2016: Byla zpracována studie proveditelnosti obsahující v celé délce uspořádání 2+1, stejně tak byly ve studii proveditelnosti analyzovány varianty v uspořádání 2+2 v úseku Ohrazenice – MÚK Tatobity (doprava na Semily), analyzováno bylo více variant směrového i výškového vedení tras v severním koridoru v souladu s výsledky ověření systémových koridorů na úrovni PÚR. Na základě výsledků studie proveditelnosti bylo zahájeno a následně ukončeno zjišťovací řízení. Pokračuje proces EIA pro varianty, které se nejvíce blížili požadované úrovni ekonomické návratnosti.

D43 Troubsko – Staré Město (clustery CS025P Troubsko – Kuřim, projekt S165; CS4199aN Kuřim – Svitávka, projekt S322; CS199bN Svitávka – Staré Město, projekt S321): Ve vztahu k těmto clusterům, resp. projektům, je třeba primárně zajistit jejich nezpochybnitelnou územní stabilizaci v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje. V severní části na území Pardubického kraje je trasa územně stabilizována. Vydané ZÚR Jihomoravského kraje obsahují variantní koridory pro D43 v rozsahu územních rezerv s následným úkolem zpracovat v podrobnějším rozsahu územní studii, na základě které bude jeden z koridorů územní rezervy překlopen do návrhových ploch. Poté bude třeba v rámci územně definovaného koridoru provést hodnocení konkrétního uspořádání komunikace v rámci procesu EIA. Souhlasné stanovisko MŽP v rámci procesu EIA bylo prozatím vydáno pouze ve vztahu k projektu S322 (Kuřim – Svitávka). S ohledem na očekávané komplikace v průběhu investorské přípravy těchto projektů a s ohledem na výsledky hodnocení předmětných clusterů v Knize 8 není počítáno s realizací těchto projektů v období 2014 – 2020. V rámci přípravných prací je třeba volit obhajitelné technicko-ekonomické řešení celého tahu. Dopravní závady současné silnice I. třídy však

vyžadují řešení v krátkodobějším horizontu. Z uvedeného důvodu jsou v rámci harmonogramu realizace pro období 2014 – 2020 preferovány dva projekty, které pomohou nedobrou dopravně-bezpečnostní situaci na současné síti dočasně zlepšit před realizací samotné D43, resp. jejích jednotlivých částí. Jedná se o realizaci projektů S310 (I/42 Velký městský okruh, Žabovřeská I.) a S058 (I/43 Hradec nad Svitavou – Lačnov, který vytvoří obchvat města Svitavy). Nezpochybnitelná je v této souvislosti též potřeba provedení dílčích dopravně-bezpečnostních opatření v rámci celého tahu silnice I/43 v úseku Brno – Svitavy. D43 v současné době nemůže plnit roli projektu pro zvýšení absorpční kapacity finančních prostředků, neboť není dostatečně investorsky připravena. Z uvedeného důvodu jsou pro zvýšení absorpční kapacity sledovány jiné připravenější projekty, byť jejich důležitost v rámci systému byla shledána jako nižší než potřeba nové stopy silniční komunikace mezi D1 a I/35 (R35).

D48 Běloutín – Rybí – Rychaltice (cluster CS027P, projekty S156, S157): Hodnocení tohoto clusteru v porovnání s ostatními clustery v rámci Knihy 8 nevykázalo dostatečně dobré výsledky, které by ospravedlnily prioritní realizaci zde uvedených projektů před realizací jiných, lépe hodnocených clusterů (pásmo hodnocení 38). Toto platí i pro případ, kdy by u uvedených projektů byla prokázána ekonomická efektivita jejich realizace. V návaznosti na výsledky hodnocení v DSS2 byla prověřena možnost alternativního technického řešení tak, aby projekt odpovídal současným standardům za nižších nákladů. Bylo shledáno, že projekt komplexní přestavby je vhodnějším řešením ve srovnání se zahájením přípravy jiných opatření v současném šířkovém uspořádání (velmi vysoké náklady by bylo nutné vynaložit i na tato alternativní opatření). Stále však platí, že prioritní potřeby zlepšování parametrů dopravní infrastruktury ČR jsou na jiných úsecích sítě. Z uvedených důvodů je realizace těchto projektů v období 2014 – 2020 závislá především na potřebách průběžného čerpání alokace OPD II dle stavu připravenosti jednotlivých projektů k realizaci.

D49 a I/49 Hulín – státní hranice (cluster CS029P Hulín – Lípa 2.etapa, projekty S379, S214, S215 a cluster CS030P Lípa – státní hranice, projekty S216, S217, S218): Cluster CS029P má relativně dobré pásmo hodnocení (13) umožňující jeho prioritní realizaci. Cluster CS030P vykázal v Knize 8 i v případě hodnocení kapacitně omezeného námětu (oproti projektově sledované variantě rychlostní silnice v parametrech R25,5/100) pásmo hodnocení 23. Celý úsek R49 je však součástí hlavní sítě TEN-T s potřebou dokončení k roku 2030 dle návrhu nařízení. Projekt Hulín – Fryšták je před ukončením investorské přípravy. Na realizaci projektu již byl vybrán zhotovitel. Vzhledem k uvedeným skutečnostem jsou projekty tohoto clusteru zařazeny do prioritních pro období 2014-2020. Předpoklad zahájení realizace projektu Hulín - Fryšták je od roku 2017 dle pravidel pro způsobilost výdajů v rámci Fondu soudržnosti na roky 2014 - 2020. Za účelem umožnění realizace clusteru CS030P Lípa – státní hranice v termínu do roku 2030 (hlavní síť TEN-T) došlo v návaznosti na schválení DSS k přehodnocení jeho technicko-ekonomických parametrů, kdy Centrální komisí MD bylo rozhodnuto, že úsek Vizovice – státní hranice bude nadále připravován jako kapacitní komunikace I. třídy v šířkovém uspořádání 2+1. V Q4/2016 se pro tento úsek zpracovává podrobná technická studie jako podklad pro znovuzahájení procesu EIA. V rámci přeshraničních

konzultací konaných v rámci procesu SEA bylo se slovenskou stranou dohodnuto, že konkrétní vlivy na ŽP tohoto úseku (migrační koridor pro velké savce) budou řešeny na projektové úrovni EIA.

D52 Pohořelice – státní hranice (cluster CS031P, projekty S002, S003, S004): Hodnocení stavby v tomto clusteru nedopadlo v porovnání s ostatními clustery pozitivně (pásmo hodnocení 24). Při hodnocení kapacitně omezeného námětu však již projekt vykazuje pásmo hodnocení 14, což by ospravedlnilo jeho přednostní realizaci. Rozsudek Nejvyššího správního soudu, kterým byly zrušeny Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, potvrdil, že sledování tohoto koridoru pro kvalitní silniční spojení s Rakouskem je správné, neboť je v souladu s Politikou územního rozvoje ČR 2008 (rozsudek 1 Ao 7/2011 – 526). Na základě usnesení vlády č. 735 ze dne 9. června 2008 byla s Rakouskem dne 23. ledna 2009 uzavřena i mezinárodní dohoda o místě propojení komunikace dálničního typu v prostoru hraničního přechodu Mikulov (Sbírka mezinárodních smluv č. 40/2009). Posledním vládním usnesením, potvrzujícím trasování D52, je usnesení č. 713 z 6. října 2010. V rámci procesu opětovného pořizování ZÚR Jihomoravského kraje byl koridor D52 stabilizován ve stopě odpovídající výše uvedenému. V návaznosti na vydané ZÚR je možno plnohodnotně pokračovat v investorské přípravě, neboť v mezidobí po schválení DSS byla ve vztahu k technicko-ekonomickým parametrům zpracována studie, která prověřila možnosti realizace projektu v úspornějších parametrech. Trasa je součástí hlavní sítě TEN-T, a proto vyžaduje zlepšení parametrů odpovídající požadavkům nařízení 1315/2013/EU do roku 2030. Současná silnice I/52 v úseku Pohořelice – státní hranice je svými parametry velmi kvalitní silnicí I. třídy, která byla uvedena do provozu v roce 1996. V tomto ohledu není žádoucí sledovat realizaci výstavby jakéhokoliv dalšího provizorního řešení. DSS 2013 uložily, zpracování tahové studie, která prověří technicko-ekonomické parametry, je proto nutné posoudit výhradně možnost výstavby definitivní čtyřpruhové, směrově rozdělené komunikace např. v parametrech nově zavedené normové kategorie R 21,5/100 dle platné ČSN 73 61 01/Z2. Předmětem návrhu technicko-ekonomické studie by měl být i přístup k možnosti příčné etapizace realizace clusteru, který umožní prioritně odstranit bodové závady současné trasy (úrovňové křižovatky, průtah předměstím Mikulova), resp. umožní případně samostatně zrealizovat ten úsek, kterým se R52 propojí s rakouskou dálnicí A5 v místě definitivního hraničního bodu v oboustranně dohodnutých technických parametrech. V rámci tahové studie byla prověřena i podélná etapizace přitom nebyla doporučena. Doporučena nebyla ani prověřovaná redukce návrhové kategorie na D 21,5/100, která generuje nižší časové úspory než varianta D 25,5/120 při současném pouze mírném rozdílu na nákladové stránce (příznivé terénní podmínky). Přednostně se tak předpokládá spíše příčná etapizace jednotlivých úseků plnohodnotné D52 v závislosti na pokroku v přípravě jednotlivých dílčích úseků s tím, že finančně velmi náročné a na projednání složité zkapacitnění přejezdu přes Novomlýnské nádrže se předpokládá realizovat mezi posledními (s přednostním vymístěním nemotorové dopravy na nově vybudovanou lávku souběžnou s I/52). První by měl být realizován úsek tvořící obchvat Mikulova. Dne 23.3.2016 bylo pod č.j. 19817/ENV/16 vydáno souhlasné závazné stanovisko ke stanovisku k posouzení vlivů provedení tohoto záměru v úseku Pohořelice – státní

hranice na životní prostředí vydanému dle zákona dne 13.5.2005 pod č.j. 4061/OPVI/05 dle bodu II. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb., kterým byl novelizován zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Z výše důvodů nepřipravenosti k realizaci se nenavrhuje prioritní realizace tohoto úseku v období 2014 – 2020. Je však třeba intenzivně pokračovat v přípravě jednotlivých projektů s cílem umožnit realizaci takových opatření, kterými trasa vyhoví požadavkům návrhu nařízení TEN-T v období do roku 2030 (hlavní síť TEN-T). V DSS bylo předpokládáno, že cluster, resp. jeho jednotlivé projekty, by mohly být financovány z kohezní části fondu CEF vzhledem k tomu, že se jedná o příhraniční úsek. V rámci 2. výzvy CEF byly v roce 2016 schváleny prostředky na investorskou přípravu.

D55 Olomouc – Přerov – Hulín – Otrokovice – Staré Město – Břeclav (cluster CS032P Olomouc - Přerov, projekty S204, S205; cluster CS033P Otrokovice, obchvat JV – Moravský Písek, projekty S062, S206- S209; cluster CS034P Moravský Písek – Rohatec, projekty S210, S211; CS035P Rohatec – Břeclav, projekty S212, S213): Ve vztahu k celému chybějícímu úseku D55 byla dokončena tahová studie, která prověřila technicko-ekonomické parametry sledované trasy a dala doporučení řešení k dalšímu rozpracování jednotlivých projektů. Trasa D55 je součástí globální sítě TEN-T s potřebou dokončení do roku 2050. Cluster CS033P Otrokovice, obchvat JV – Moravský Písek je v dobrém pásmu hodnocení (14). Stavba S062 Otrokovice obchvat – JV je vzhledem k dobrému stavu investorské přípravy zařazena do prioritních staveb v období 2014-2020 s využitím zdrojů Fondu soudržnosti s plánovaným termínem zahájení realizace v roce 2017. Realizaci projektu S062 Otrokovice obchvat – JV není fakticky předznamenáno vedení trasy v dalších částech trasy D55 nacházejících se jižně od Starého Města, jakkoliv koridor pro tuto stavbu byl v souladu se zpracovanou tahovou studií vymezen v nově přijatých Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje.

U projektů v ostatních úsecích clusteru Napajedla – Moravský Písek, resp. u clusterů CS034P Moravský Písek – Rohatec a CS035P Rohatec – Břeclav, se vzhledem k dosud nedokončené investorské připravenosti a při disponibilní výši finančních prostředků dle Návrhové varianty předpokládá realizace dalších částí clusteru až v horizontu 2020 – 2035, resp. případně i v horizontu po roce 2035. Cluster CS032P Olomouc – Přerov je třeba vyhodnotit v dalších aktualizacích Dopravní strategie v kontextu dokončení úseků dálnice D1 okolo Přerova. Nyní je důležité, aby pokračovala investorská příprava v technicko-ekonomicky obhajitelných parametrech při dodržení prokazatelně ospravedlnitelných požadavků na ochranu životního prostředí. Konkrétnější termíny realizace bude možné stanovit až v návaznosti na postup v realizaci prioritnějších clusterů resp. v návaznosti na dokončení přípravy ucelených částí clusterů D55. Zpracovaná technicko-ekonomická studie doporučila sledovat D55 v šířkovém uspořádání D25,5/120 s redukcí na dvoupruhové uspořádání v úseku průchodu Bzeneckou doubravou, kde zvýšené požadavky na ochranu životního prostředí vyvolávají takové náklady, které nejsou ve čtyřpruhovém uspořádání obhajitelné (požadavek EIA na zakrytí celé trasy galerií). D55 v současné době nemůže plnit roli projektu pro zvýšení absorpční kapacity finančních prostředků, neboť není dostatečně investorsky připravena. Z uvedeného důvodu jsou pro zvýšení absorpční kapacity sledovány jiné připravenější projekty,

byť jejich důležitost v rámci systému byla shledána jako nižší než potřeba nové stopy silniční komunikace mezi Rohatcem a Napajedly.

61.1.3 Železniční projekty se zahájením realizace do roku 2020 s finančním krytím dle jednotlivých disponibilních finančních prostředků v Návrhové variantě financování

Modernizace zabezpečovacích a sdělovacích zařízení jako podmínka zajištění interoperability celostátních tratí (vč. ETCS / GSM-R a staveb DOZ)				
Název projektu	Pásmo hodnocení clusteru dle Knihy 8	Náklady [mil. Kč bez DPH]	Realizace od - do	Poznámka, význam projektů, rizika
CDP Praha		-	Průběžně	Centrální dispečerské pracoviště a většina staveb DOZ již byla zrealizována, postupně je nezbytné do něj zapojit všechny předpokládané tratě, na které bylo dimenzováno a na nichž bylo ekonomicky obhájeno.
ETCS TEN-T		Dle národního implementačního plánu ERTMS	Dle národního implementačního plánu ERTMS	Česká republika má povinnost implementovat na tratích evropského železničního systému systémy ERTMS. Příprava a realizace těchto projektů bude probíhat dle samostatného harmonogramu obsaženého v Národním implementačním plánu. S ohledem na významnou evropskou přidanou hodnotu těchto opatření je žádoucí, aby pro jejich realizaci bylo žádáno i o prostředky EU a to především z fondu CEF, kde zavádění a podpora rozvoje interoperability je jedním z horizontálních cílů.
GSM-R TEN-T		Dle národního implementačního plánu ERTMS	Dle národního implementačního plánu ERTMS	

Opatření na TEN-T navrhované k realizaci s využitím prostředků z fondu CEF – kohezní část, v období 2014-2020 (2023)

Název projektu; upřesnění	Pásmo hodnocení clusteru dle Knihy 8	Náklady [mil. Kč bez DPH]	Realizace předpokládána od - do	Poznámka, význam projektů, rizika
Rekonstrukce Negrelliho viaduktu	-	1 443	2017-2019	Invariantní část projektu modernizace spojení Prahy, Letiště Václava Havla Praha a Kladna.
Optimalizace trati Praha hl.n. – Králův Dvůr; chybějící úseky daného ramene III. TŽK, postupná příprava a realizace jednotlivých stavebních úseků dle připravenosti	2	15 500	2017-2025+	Do seznamu staveb, které by měly být realizovány z fondu CEF (resp. z jeho kohezní části) byly zahrnuty stavby, které splňují tato kritéria: a) dané stavby se nachází na hlavní síti TEN-T a tvoří součást tzv. prioritních projektů uvedených v příloze nařízení CEF b) jde o projekty, které jsou v dostatečné míře připravenosti na to, aby žádost o jejich financování z CEF mohla být úspěšná a napomohla tak vyčerpání tzv. národní obálky CEF.
Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hlavní nádraží, 2. část	8	4 419	2017-2020	
Optimalizace trati Lysá nad Labem - Praha Vysočany; příprava v celé délce a postupná realizace jednotlivých stavebních úseků dle připravenosti	12	10 411	2017-2022	
Uzel Plzeň; postupná příprava a realizace, 1. stavba v realizaci, z CEF schválena realizace 2. a 3. stavby	51	5 000	2016-2019 (4. stavba 2020+)	Jedná se primárně o projekty, které přispějí k hlavnímu vytyčenému cíli realizace pro období 2014 – 2020, tedy ke kompletnímu dokončení systému tranzitních železničních koridorů. Jedná se o dosud nemodernizované úseky koridorů, které v rámci sítě vytváření úzká místa s výrazným propadem rychlosti a negativním dopadem do tvorby grafikonu vlakové dopravy. Realizací projektů bude ve všech případech navýšena kapacita trati, což se v těchto místech na základě analýzy v Knize 6 ukázalo jako potřebné. Tam, kde již byla schválena projektová žádost CEF na přípravu či realizaci, je tento projekt označen zelenou barvou písma.
Rekonstrukce žst. Přerov; 1. stavba zrealizována, v přípravě 2. a 3. stavba, postupná realizace dle připravenosti	-	3 000	2018-2022	

Opatření na TEN-T navrhované k realizaci z Operačního programu Doprava II v období 2014-2020 (2023)

Název projektu; upřesnění	Pásmo hodnocení clusteru dle Knihy 8	Náklady [mil. Kč bez DPH]	Realizace předpokládána od - do	Poznámka, význam projektů, rizika
Modernizace tratě Brno - Přerov; příprava všech dílčích úseků, postupná realizace dle připravenosti	7	35 000	2020-2025	Tyto projekty jsou dle výsledků Dopravní strategie vyhodnoceny jako prioritní v rámci sítě TEN-T. Jednotlivé termíny realizace těchto projektů jsou stanoveny na základě znalosti o stavu jejich připravenosti. Zařazení do let je dáno jejich prioritou, jejich připraveností a dostupností finančních prostředků v jednotlivých letech pro možnost jejich plynulé realizace. Tyto akce se předpokládá realizovat prostřednictvím Operačního programu Doprava pro období 2014 – 2020. Jak je vidět z tohoto seznamu projektů, je zde značné riziko, že z různých důvodů zdržení přípravy nebudou moci být v rámci OPD II realizovány všechny tyto objemově zásadní stavby. Bude proto nutné realizovat větší počet akcí objemově menších z portfolia náhradních projektů, viz dále. Je nezbytné akcelarovat přípravu všech projektů, které poslouží k dosažení jednoznačně vládou potvrzeného cíle dokončení tranzitních železničních koridorů včetně uzlů. Zároveň je nutné připravovat i náhradní projekty a to podrobnějším rozpracováním námětů s nejvyšším potenciálem do úrovně projektů. Významným rizikem všech uváděných staveb jsou samozřejmě procesy v povolování jednotlivých staveb, které mohou vést k oddálení termínů realizace. Žádoucí však je, aby bylo ze strany investora učiněno maximum pro rychlou přípravu těchto opatření. V případě některých projektů může dojít k přehodnocení jejich rozsahu na základě zpracování studií proveditelnosti.
IV. TŽK v úseku Soběslav - Doubí	8	3 600	2018-2021	
IV. TŽK v úseku Sudoměřice – Votice	8	5 999	2017-2021	
IV. TŽK v úseku Nemanice - Ševětín	8	11 000	2021-2026	
Modernizace trati Ústí nad Orlicí - Choceň	18	14 924	2021-2024	
Železniční uzel Brno; rozsah projektu se bude zásadně měnit na základě zpracované studie proveditelnosti	-	Dle vybrané varianty	2020+	
Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Václava Havla Praha; příprava všech	-	29 600	2021-2025+	

dílčích úseků, postupná realizace dle připravenosti				v rámci které je řešena celá oblast a dopravní obslužnost této části aglomerace.
Optimalizace trati Český Těšín - Dětmárovice	38	2 798	2016-2018	Stavba přispěje k dokončení významného úseku tohoto ramene III. TŽK
Železniční trať Kolín – Havlíčkův Brod - Brno	-	37 000	2016 - 2023	Dosažení požadovaných parametrů TSI v jednotlivých úsecích této tratě zařazené v rámci TEN-T a významné pro osobní, ale především nákladní dopravu. Příprava úseků dle vyhodnocení stavu plnění parametrů TSI a postupná realizace jednotlivých úseků. Jedná se o původně indikované náměty s vysokým potenciálem pro rozpracování v rámci projektové přípravy. Nebylo určeno pásmo hodnocení, neboť nebylo možné v době zpracování stanovit IEF (3. Pilíř).
Železniční trať Ústí nad Labem – Chomutov - Cheb	-	34 000	2016 - 2023	

Opatření v železničních uzlech doporučené v rámci balíčku Rekonstrukce a úpravy uzlů včetně dodatečných úprav v období 2014-2020 (2023)

Název projektu	Pásmo hodnocení clusteru dle Knihy 8	Náklady [mil. Kč bez DPH]	Realizace předpokládána od - do	Poznámka, význam projektů, rizika
Železniční uzel Ostrava	38	7 500	2020-2025	Pro ucelené fungování železniční sítě je klíčové, aby mimo hlavních tratí byly modernizované i jednotlivé uzly. Dle výsledků Dopravní strategie byly vyhodnoceny jako prioritní i tyto železniční uzly v rámci sítě TEN-T. Jednotlivé termíny realizace těchto projektů jsou dány jednak jejich prioritou, jednak jejich připraveností a jednak dostupností finančních prostředků v jednotlivých letech pro možnost zahájení jejich realizace. Tyto akce se předpokládá realizovat prostřednictvím balíčku Rekonstrukce a úpravy uzlů včetně dodatečných úprav. Dle aktuálního vývoje přípravy projektů, jimž byly v rámci harmonogramu realizace Dopravních strategií předběžně přiděleny prostředky Fondu soudržnosti, bude žádoucí zohlednit případně i možnost realizace některých těchto opatření
Modernizace úseku Praha-Radotín - Praha-Vršovice seř.n.; Studie proveditelnosti = bez projektu, případné zahájení přípravy závislé na výsledcích budoucí studie tangenciálních městských železničních linek (gesce ROPID)		2 125	Nelze stanovit	
Zkapacitnění trati Praha-Libeň – Praha-Malešice – Praha-Hostivař / Praha-Vršovice seř.n.	-	1 294	2021-2023	

Průjezd železničním uzlem Česká Třebová	-	5 828	2019-2022	s využitím těchto zdrojů v případě, že by tyto projekty byly připraveny dříve a mohly alokaci Fondu soudržnosti využít – princip vzájemné zaměnitelnosti zdrojů u prioritních projektů způsobilých pro financování. Významným rizikem jsou samozřejmě procesy v povolování jednotlivých staveb, které mohou vést k oddálení termínů realizace. Žádoucí však je, aby bylo ze strany investora učiněno maximum pro rychlou přípravu těchto opatření.
Modernizace a dostavba žst. Praha Masarykovo nádraží	-	1 655	2019-2021	

Opatření mimo TEN-T navrhované k realizaci z Operačního programu Doprava II v období 2014-2020 (2023)

Název projektu	Pásmo hodnocení clusteru dle Knihy 8	Náklady [mil. Kč bez DPH]	Realizace předpokládána od - do	Poznámka, význam projektů, rizika
Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice	26	8 000	2019-2023	Dle výsledků Dopravní strategie byly vyhodnoceny jako prioritní i tyto projekty, které nejsou součástí sítě TEN-T. Jednotlivé termíny realizace těchto projektů jsou dány jejich prioritou, připraveností a dostupností finančních prostředků v jednotlivých letech pro možnost zahájení jejich realizace. Tyto akce budou realizovány prostřednictvím Operačního programu Doprava pro období 2014 – 2020. Významným rizikem jsou samozřejmě procesy v povolování jednotlivých staveb, které mohou vést k oddálení termínů realizace. Žádoucí však je, aby bylo ze strany investora učiněno maximum pro rychlou přípravu těchto opatření. Uváděné stavby mají vysoký potenciál z pohledu navýšení přeprav v osobní resp. nákladní dopravě.
Elektrizace tratě vč. PEÚ Brno - Zastávka u Brna	51	3 707	2018-2019	
Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba	61	511	2017-2018	

Náhradní opatření k realizaci z Operačního programu Doprava II v období 2014-2020 (2023)

Název projektu; upřesnění	Pásmo hodnocení clusteru dle Knihy 8	Náklady [mil. Kč bez DPH]	Realizace možná od	Poznámka, význam projektů, rizika
Boskovická spojka	51	1 152	2019	<p>Dle Knihy 8 vyšly jako prioritní i tyto předmětné projekty. Při modelovaném přidělování předpokládaných dostupných finančních prostředků k jednotlivým stavbám dle jejich priorit a připravenosti se ukázalo, že alokace OPD II nebude dostatečná pro možnost zajistit finanční pokrytí i na tyto projekty. U mnoha akcí s předběžně přidělenou finanční alokací v období 2014 – 2020(2023) může s určitou (vysokou) mírou pravděpodobnosti nastat situace kdy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dojde ke zpoždění v přípravě těchto staveb. • dojde k přehodnocení rozsahu projektu na základě studie proveditelnosti a tím k opoždění předpokládaného termínu realizace, • dojde ke snížení celkových nákladů staveb z důvodu nižší ceny stavby vzešlé ze zadávacího řízení na zhotovitele stavby (dle situace na trhu stavebních prací), <p>Z tohoto důvodu je nutné u těchto náhradních akcí zajistit jejich připravenost, aby tyto mohly být v případě nastalých výše uvedených skutečností připuštěny do realizace.</p> <p>Jedná se o původně indikované náměty s vysokým potenciálem pro rozpracování v rámci projektové přípravy. Nebylo určeno pásmo hodnocení, neboť v době zpracování nebylo možné stanovit IEF (3. Pilíř). Po dokončení studií proveditelnosti na tyto významné železniční tratě zařazené do hlavní sítě TEN-T budou jednotlivé</p>
Modernizace a elektrizace tratě Kojetín - Hulín	51	3 500	2019	
Elektrizace a modernizace trati Olomouc – Uničov - Šumperk	52	5 400	2019	
Dokončení I. žel. koridoru v traťovém úseku Lanžhot (ČR) - Kúty (SR)	-	600	2018	
Železniční uzel Pardubice	-	3 167	2019	
Zkapacitnění tratě Pardubice – Hradec Králové, dokončení	-	5 439	2019	
Modernizace trati Plzeň - Česká Kubice, st. hr.; postupná příprava a realizace jednotlivých stavebních úseků dle připravenosti k realizaci	-	10 000	2020	
Optimalizace trati Děčín – Všetaty - Kolín	-	26 299	2021	
Modernizace trati Plzeň – České Budějovice	-	19 700	2019	

				úseky realizovány dle výsledků studie proveditelnosti a připravenosti jednotlivých úseků k realizaci a takto budou vstupovat do další rozsáhlejší aktualizace DSS2.
--	--	--	--	---

Každý dílčí projekt je svým charakterem specifický. Podrobný přehled o charakteru každého projektu dává jeho vyhodnocení v rámci 1. Pilíře MKA, v němž bylo hodnoceno, jakým způsobem daný projekt přispívá k plnění potřeb indikovaný v rámci Knihy 6. Tyto podrobnější přehledy jsou součástí samostatných Zpráv, potažmo Knih zveřejněných na webu projektu www.dopravnistrategie.cz.

61.1.4 Přístup k ostatním částem železniční sítě TEN-T a ostatním významným částem železniční infrastruktury, kde je nepravděpodobné zahájení realizace dříve než v roce 2020

Česká republika by měla vynaložit maximální úsilí k dosažení cíle dokončení hlavní sítě TEN-T v požadovaném termínu roku 2030. Řada projektů hlavní sítě TEN-T bude dle Dopravní strategie do roku 2020 realizována, případně se předpokládá, že projekty v tomto období budou zahájeny a jejich realizace bude končena po roce 2020. I přesto však existuje značné riziko, že se dané projekty nepodaří zrealizovat v období způsobilosti výdajů OPD II, tj. do roku 2023. Toto se týká především projektů:

- **Modernizace trati Brno – Přerov** - stav plnění k Q4/2016: zpracována a schválena studie proveditelnosti ve variantě M2, která umožní v celém úseku rychlost 200 km/h, čímž tato varianta zastane adekvátní roli v regionální i dálkové dopravě. V rámci systému rychlých spojení v přípravě realizace VRT Praha – Brno bylo ověřeno, že varianta kapacitně umožní provedení ospravedlnitelného počtu expresních linek Praha – Brno – Ostrava). V současné době se zadávají dokumentace pro územní rozhodnutí.
- **Železniční uzel Brno** – stav plnění k Q4/2016: dokončuje se studie proveditelnosti, která analyzovala dvě koncepční varianty uspořádání tratí v tomto železničním uzlu, včetně vyhodnocení dopadů na udržitelný rozvoj území. Jedná se o typové varianty Petrov (s umístěním hlavního nádraží v lokalitě Nové Sady – poblíž dnešního) a typové varianty Řeka (s umístěním hlavního nádraží v lokalitě Zvonařka). Na základě posouzení dokončené studie proveditelnosti bude stanoven další postup. Z důvodů nutného zajištění provozuschopnosti železničního uzlu do doby realizace vybrané projektové varianty byla ve studii proveditelnosti stanovena i tzv. varianta „bez projektu“, která však s ohledem na kritický stav železničního uzlu v sobě skýtá značné finanční náklady na opatření, která musí být realizována bez ohledu na výběr výsledné varianty.
- **Modernizace trati Choceň – Ústí nad Orlicí** – stav plnění k Q4/2016: varianta zvolená jako preferovaná ze studie proveditelnosti, vedená principiálně údolím Tiché Orlice s novými kratšími tunelovými úseky se ukázala jako fakticky neprojednatelná v procesu EIA (vysoké hlukové zatížení v prostoru Brandýsa nad Orlicí, kdy navržená protihluková opatření, garantující splnění hlukových limitů se ukázala jako neumístitelná z důvodů vlivů na krajinný ráz). V současné době se připravuje aktualizace studie proveditelnosti s předpokladem realizace nové tratě mimo prostor Brandýsa nad Orlicí.

Zbývající záměry na hlavní síti TEN-T byly v dopravní strategii hodnoceny jako tzv. náměty. U těchto záměrů je nutné zpracování požadovaných stupňů projektové dokumentace, na jejichž základě budou moci být stanoveny odpovídající návrhové parametry stanovených opatření a tyto záměry následně posouzeny při příští aktualizaci Dopravní strategie již jako konkrétní projekty. Jedná se o tyto záměry:

- **Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st.hr. CZ/D** – stav plnění k Q4/2016: v mezidobí od schválení DSS zpracována a schválena studie proveditelnosti s výběrem varianty 4e, která se před zpracováním

přípravných dokumentací bude ještě optimalizovat tak, aby vyhověla požadavkům dohodnutým s německou stranou na dosahování konkrétních taktových poloh v zásadních uzlech. Cílem na české straně je dosáhnout jízdní doby expresů mezi Plzní a Domažlicemi 30 minut.

- **Nová trať Praha – Lovosice** – stav plnění k Q4/2016: zpracovány územně technické studie od Prahy až po státní hranici a rámcová studie potenciálu ve spolupráci se saskou stranou. Založen ESÚS pro efektivnější mezinárodní spolupráci. Soutěží se zpracování studie proveditelnosti pro úsek Praha – Drážďany.
- **Optimalizace trati Děčín – Všetaty – Kolín** – stav plnění k Q4/2016: zpracována a schválena studie proveditelnosti ve variantě Střed1. Pokračuje se v investorské přípravě.
- **Modernizace trati Brno – Břeclav** – stav plnění k Q4/2016: zpracována územně technická studie pro novou vysokorychlostní trať Brno – Vranovice pro odvedení dálkové dopravy a uvolnění kapacity pro regionální a nákladní dopravu v přetíženém příměstském úseku I. TŽK. V úseku Vranovice – Břeclav bude prověřena účelnost modernizace současné trati na 200 km/h v souladu s předpoklady nařízení TEN-T. Oba tyto úseky budou společně posouzeny s VRT Praha – Brno v komplexní studii proveditelnosti pro toto rameno.
- **Optimalizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč – st. hr. CZ/SK** – stav plnění k Q4/2016: projednává se zpracovaná studie proveditelnosti s dosud nejednoznačným výsledkem.

Spolu s výše uvedenými projekty je nutné odpovědně připravovat i projekty na globální síti TEN-T, včetně modernizace provozovaných úseků. Dále se jedná primárně o záměry výstavby vysokorychlostních tratí v rámci rychlých spojení, viz následující kapitola.

Projekty aglomeračních a významných příměstských spojení

V uplynulém období výrazně pokročil proces suburbanizace, a tím i vzrůstají požadavky na zajištění rychlé a kapacitní příměstské dopravy. Dle předpokladů dalšího celospolečenského vývoje obsažených v Knize 3 lze tento trend očekávat i do budoucna, zejména v oblastech významných metropolí a krajských měst (Praha, Brno, Ostrava, ostatní krajská města). Ze sledovaných opatření s cílem zajištění rychlé a pravidelné kapacitní příměstské dopravy jsou u MD, SŽDC a krajů sledovány zejména záměry typu elektrizací a zkapacitnění příměstských tratí. Při hodnocení těchto projektů pomocí analýzy MKA byly výsledky hodnocení těchto záměrů jak ve skupině projektů, tak ve skupině námětů povětšinou velmi dobré. Z dopravního hlediska se jedná o logický výsledek, neboť jde o velmi významné přepravní proudy v řádech několika tisíců cestujících denně. Z environmentálního hlediska se v případě elektrizací jedná o opatření, které má příznivý vliv na životní prostředí a v případě zkapacitnění se jedná o opatření mající relativně malý negativní vliv na průchodnost územím. Tyto akce jsou, co se investiční náročnosti týče, spíše středně investičně náročné s poměrně dobrým poměrem přínosů a nákladů, z čehož plynou poměrně dobré výsledky i v tomto pilíři hodnocení. V rámci další projektové a investorské přípravy je tedy třeba věnovat těmto projektům zásadní pozornost hned v návaznosti na zajištění cílů plynoucích z evropské dopravní politiky a nařízení TEN-T (ostatně mnoho částí příměstských tratí je zároveň i součástí TEN-T).

Řada projektů tohoto charakteru bude v období do roku 2020 (2025) realizována tak, jak je uvedeno v kapitole 61.1.3. Po roce 2020 však zůstává k realizaci řada námětů, jejichž potřebnost byla obhájena vícestupňovým multikriteriálním hodnocením a modelem přepravních prognóz. Pro příští aktualizaci Dopravních strategií je však nutné dopracování požadovaných stupňů předprojektové přípravy (studie proveditelnosti, záměry projektů, viz principy v kapitole 5). Bez zajištění těchto podkladů nemohou být v tuto chvíli všechny náměty hodnoceny v požadované podrobnosti v Dopravních sektorových strategiích. S ohledem na velmi úzkou provozní provázanost jednotlivých příměstských tratí v příslušných železničních uzlech, je velmi žádoucí zpracování ucelených studií proveditelnosti na logické a přitom ufinancovatelné celky. Tento princip byl již v oblasti předprojektové přípravy zaveden.

Železniční dopravní cesta přizpůsobená potřebám dopravců; otevírání trhu v dálkové a regionální dopravě a související potřeby zlepšení parametrů infrastruktury

Systém obsluhy dráhy a dispečerského řízení musí získat v rámci SŽDC takové postavení, aby spolu s existujícím Úsekem provozování dráhy vytvářel základní obchodní místo SŽDC prodávající služby dopravní cesty dopravcům v osobní i nákladní dopravě a ovlivňoval tak efektivně poskytování služeb zákazníkům. V období 2014 – 2020 a následně i v období po roce 2020 se očekává realizace postupného otevírání trhu v dálkové i regionální železniční dopravě. Z uvedených důvodů musí docházet v dostatečném časovém předstihu před uzavřením smlouvy na provozování veřejné železniční dopravy dopravcem vybraným v nabídkovém řízení k potřebným úpravám železničních tratí, na nichž má být tento provoz realizován. Smyslem je, aby nedocházelo k zásadním zásahům do železničních tratí, na nichž bude provozována veřejná železniční doprava realizovaná na základě výběru dopravce dle principů otevřeného nabídkového řízení. Potřebné úpravy železničních tratí pro umožnění optimalizovaného rozsahu objednané dopravy jsou většinou drobného charakteru, a proto je žádoucí, aby tato opatření byla realizována primárně z navýšených položek provozuschopnosti, resp. z disponibilních národních zdrojů, které těmto opatřením musí být přiřazeny v rámci sestavování rozpočtů SFDI.

Projekty regionálních a místních železničních spojení

Regionální a místní železniční tratě mají často velmi specifický význam daný primárně regionálními specifiky a požadavky. Vzhledem k zaměření Dopravní strategie zejména na infrastrukturu celostátního a mezinárodního významu nebylo možné pracovat s těmito tratěmi v odpovídající podrobnosti, aby bylo možné věrohodně posoudit požadovaná opatření na těchto tratích po roce 2020. K tomu je nutné stanovit požadavky na tyto tratě po roce 2020. Jelikož se jedná o tratě převážně regionálního významu, budou klíčovými zdroji těchto požadavků Plány dopravní obslužnosti, koncepce rozvoje regionů, koncepce cestovního ruchu a podobně. Dle těchto požadavků budou u tratí s potenciálem rozvoje zpracovány ve spolupráci MD a SŽDC a krajů odpovídající dokumentace / studie proveditelnosti, na základě kterých bude posouzena reálnost a efektivita požadovaných opatření. U těchto tratí se obvykle předpokládá realizace formou revitalizací, modernizací železničních přejezdů, či rekonstrukcí zastávek a stanic. Část těchto opatření byla

realizována v rámci dočerpání OPD I. V případě neprokázání dostatečné efektivity požadovaných investičních opatření je však i nadále nutné zajistit dostatečnou údržbu a provozování těchto využívaných tratí.

U řady místních a regionálních tratí je však jejich budoucí význam poměrně nízký. Dle současného a výhledového trendu rozsahu přepravy i možnosti financování objednávkou této dopravy v něm nelze očekávat zlom. Řada těchto tratí vykazuje velmi nízkou vytiženost železniční osobní i nákladní dopravy, v některých případech není na některých tratích dokonce provozována již žádná doprava. V rámci projektových prací byla indikována potřeba redukce nevyužívaných železničních tratí (Zpráva 6.3 v rámci Knihy 6). Problematika je částečně řešena v rámci Koncepce veřejné dopravy (návazný dokument Dopravní politiky), kdy se předpokládá, že státní příspěvek na objednávku regionální dopravy bude do roku 2035 poskytován pouze na objednávku dopravy v rozsahu minimálně 4 párů vlaků denně. Toto opatření však pravděpodobně nepovede k cíli redukovat rozsah železniční infrastruktury spravované SŽDC. Nedostatečně využitelné tratě musí být detailně identifikovány na základě podrobných plánů dopravní obslužnosti krajů. V případě prokázání další nepotřebnosti trati bude vhodné přistoupit k možnému odprodeji trati, či zrušení dle platných pravidel. V této souvislosti vláda přijala usnesení č. 416/2012, kterým definovala postup v této záležitosti.

61.1.5 Problematika rychlých nadregionálních železničních spojení (koncepte VRT / RS)

V této oblasti je hlavním úkolem Ministerstva dopravy ve spolupráci se SŽDC pro období let 2014 – 2020 nastavení obhajitelné, celospolečensky akceptovatelné a finančně výhledově pokryté koncepce rozvoje nadregionální železniční dopravy (a pro ni potřebné infrastruktury) pro období po roce 2020.

Realizace projektů železniční infrastruktury v období 2014 – 2020 vychází primárně z obhájené potřeby (Kniha 8) dokončení tranzitních železničních koridorů včetně železničních uzlů tak, aby železniční koridory byly uceleně funkční. Kolem roku 2020 by již měl být ukončen program realizace železničních koridorů v podobě, v jaké byl schválen v první polovině 90. let 20. století.

Jsou to však právě nejednoznačná podoba, technické parametry a rozsah nových částí železničních tratí, které neumožnily v rámci přípravy Dopravní strategie jednoznačněji porovnat význam realizace konkrétních nových opatření mimo koridory. Důvodem je, že o těchto námětech nejsou v převážné většině k dispozici potřebné vstupy pro hodnocení (technické parametry, finanční náklady, vlivy na ŽP, přínosy). Tyto parametry není možné stanovit v rámci Dopravních strategií, které slouží primárně jako nástroj pro vzájemné porovnávání jednotlivých připravených opatření a hodnocení jejich vzájemné významnosti.

V případě úspěšného dokončení a schválení koncepce nových železničních spojení pro rychlou nadregionální dopravu vládou bude v období 2014 – 2020 moci být zahájena konkrétní investorská příprava, která umožní dopracované projekty objektivně vyhodnotit v rámci aktualizace Dopravní strategie. V případě pozitivních výsledků bude možné v období po roce 2020 zahájit realizaci jednotlivých opatření.

Územní stopy pro nové železniční tratě, umožňující provoz vyššími rychlostmi, jsou v mnoha částech ČR územně chráněny již od roku 1995. Poslední aktualizace podoby koridorů VRT byla Ministerstvem dopravy právoplatně schválena v roce 2003. Další potřebné návazné práce však nebyly dokončeny a úspěšně projednány. Ve snaze jednoznačného uchopení budoucí podoby železniční infrastruktury pro rychlejší nadregionální spojení proto Ministerstvo dopravy ve spolupráci se SŽDC již v průběhu vypracování Dopravních strategií přistoupilo k postupným nutným krokům, které umožní tuto koncepci vytvořit a následně obhájit. Prvním plánovaným krokem v době schválení DSS 2013 bylo zpracování tzv. Studie příležitostí, s cílem prověřit účelnost propojení jednotlivých částí ČR a zahraničí železniční dopravou realizovanou po nových železničních tratích o konkrétních, ekonomicky obhajitelných, technických parametrech. Pro Studii příležitostí se však v období 2013 – 2016 nepodařilo z organizačních důvodů zajistit předpokládaného externího konzultanta. V polovině roku 2016 rozhodl ministr dopravy v dohodě s předsedou vlády, že Studie příležitostí nebude zpracována v původně zvažovaném rozsahu za účasti externího konzultanta, ale že základní koncepční dokument stanovující rozvoj rychlých spojení bude zpracován interně na MD a SŽDC s přenesením větší množství práce do navazujících studií proveditelnosti jednotlivá ramena. Tento dokument nazvaný Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR reflektuje i na skutkový stav vytíženosti současných konvenčních železničních tratí s ohledem na potřebu odlehčení jejich klíčových úseků (např. Praha – Pardubice). Dokument se zpracovává souběžně s Aktualizací 2017.

Dalším významným krokem je zpracování Technicko-provozní studie, technická řešení VRT. Jejím cílem je stanovit podrobná pravidla a normy pro projektování tratí na vyšší rychlostní parametry. Studie je v době zpracování Aktualizace 2017 rovněž ve stádiu zpracování.

V návaznosti na předpokládanou obhajitelnost parametrů nových VRT fungujících v rámci rychlých železničních spojení pro konkrétní relace budou následně v rámci dílčích studií proveditelnosti na jednotlivá dopravní ramena komplexně porovnávány i jednotlivé možné varianty tras (alternativní možnosti trasování oproti stopám historicky územně chráněným) dle návrhových parametrů a to včetně jejich podrobnějšího ekonomického hodnocení. Za účelem získání potřebných podkladů pro tyto studie proveditelnosti bylo v roce 2013 – 2016 zajištěno vypracování územně technických studií, které prověřili průchodnost alternativních tras územím na spojnících zásadních směrů.

Z hlediska optimalizace stavebních i provozních nákladů a z hlediska předcházení rizikům je vhodné volit trasy nových železničních koridorů na základě adekvátních geotechnických podkladů a minimalizovat vedení tras koridorů přes chráněná ložisková území a geologicky nestabilní území s rizikem např. sesuvů, skalních řícení atp.

Cílem celého zde zjednodušeně popsaného postupu prací je vytvoření koncepce jednoznačně určující jednotlivé prvky infrastruktury, jejichž budoucí realizace nebude zpochybňována, přehodnocována a bude se moci bez dalších zásahů postupně plynule připravovat k realizaci. V opačném případě hrozí, že po roce 2020

nebude k dispozici dostatečné portfolio železničních projektů pro uspokojení potřeb uživatelů, a další rozvoj železniční dopravy bude stagnovat.

Pro možnost posouzení významu rychlých železničních spojení v kontextu ostatní budované infrastruktury byly v rámci dopravního modelování v cílovém stavu dopravní infrastruktury v roce 2050 zaneseny i jednotlivé spojnice představující možná budoucí rychlá spojení (konkrétní dosažitelné časy spojení a konkrétní cenový tarif). V tomto cílovém stavu tak rychlá železniční spojení přebírají část poptávky z ostatních druhů dopravy (dopravní infrastruktury), která je tak již modelově dimenzována a hodnocena pro tento cílový stav. Modelově byla zanesena rychlá spojení „Drážďany – Praha – Brno – Vídeň/Bratislava“, „Praha – Plzeň – Mnichov“ a „Brno – Ostrava – Katowice“.

61.1.6 Projekty vodní dopravy se zahájením realizace do roku 2020

V oblasti infrastruktury pro vodní dopravu byly identifikovány z pohledu zásadních dopravních potřeb státu následující tři clustery projektů v pořadí dle jejich významnosti:

- Dolní Labe (Mělník – státní hranice CZ/D) - zajištění stabilní splavnosti pro plavidla odpovídající klasifikační třídě Va po maximální počet dní v roce
- Dolní Vltava (Mělník – Třebenice) - zabezpečení dostatečných podjezdných výšek mezi Mělníkem a Prahou, kapacita vodní cesty v Praze
- Střední Labe (Mělník – Pardubice) - zabezpečení splavnosti Labe mezi Mělníkem a Pardubicemi pro plavidla odpovídající klasifikační třídě IV

V rámci těchto i dalších clusterů byly hodnoceny i projekty rekreační plavby, které je však nutné vnímat především v kontextu podpory cestovního ruchu a aktivit vázících se na přidružené aktivity v okolí vodní cesty. Přínos projektů rekreační plavby z pohledu uspokojení zásadních dopravních potřeb státu nebyl prokázán.

Financování projektů rekreační plavby tedy bude nutné zajistit primárně s cílem podpory cestovního ruchu. V omezeném objemu jsou vyčleněny i národní prostředky v rámci projektových balíčků.

V případě vodní dopravy platí ještě více než v případě silniční či železniční sítě premisa, že její plnohodnotná funkčnost je podmíněna realizací všech opatření, která jsou součástí předmětného clusteru (např. realizace plavebního stupně Přelouč II nemá význam bez současné realizace přístavu Pardubice a zajištění podjezdných výšek všech mostů). Nezbytné je také budovat související veřejnou přístavní infrastrukturu. U infrastruktury pro vodní dopravu se podařilo z disponibilní alokace modelově finančně pokrýt nejvíce významné investiční akce, které jsou součástí clusterů Dolní Vltava a Střední Labe. Podmínkou pro využití zdrojů CEF je schválení konkrétní projektové žádosti na úrovni EK. Z tohoto důvodu je žádoucí, aby ze strany investorského útvaru byla zajištěna taková podoba projektové žádosti, která bude mít vysokou šanci na schválení EK. Je proto doporučeno, aby žádosti o prostředky CEF osahovaly maximum (ideálně všechny) projekty podmiňující funkčnost daných clusterů. V tomto ohledu je nezbytné zohlednit samozřejmě rizika připravenosti a realizovatelnosti jednotlivých částí clusterů tak, aby vyhověly konkrétním podmínkám výzev.

Zcela klíčové pro fungující systém vodní dopravy v ČR a pro plnění dopravních potřeb státu je zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – státní hranice CZ/DE, navazující na kontinuální splavnost Labe na území Německa.

V této věci existuje „*Společné prohlášení úmyslu o spolupráci a dopravních cílech a opatřeních na labské vodní cestě až do plavebního stupně Geesthacht u Hamburku mezi Spolkovým ministerstvem dopravy, výstavby a bydlení Spolkové republiky Německo a Ministerstvem dopravy České republiky*“, uzavřené v roce 2006 na vládní úrovni. I když tento dokument má doporučující charakter, německá strana naplňuje opatření vedoucí k zajištění dohodnutých parametrů labské vodní cesty. Dopravní politika ČR 2014 – 2020 předpokládá v návaznosti na toto společné prohlášení uzavření závazné mezinárodní dohody o řece Labi mezi ČR a SRN založenou na principech hospodářského partnerství (viz Dopravní politika ČR 2014 – 2020, kapitola 4.2.2).

Cílem zlepšení plavebních podmínek v úseku Střekov – státní hranice CZ/DE je dosažení plavební hloubky 140 cm po 345 dní v roce a 220 cm po 180 dní v roce a šířky plavební dráhy 50 m. Jedná se o shodné parametry vodní cesty, jako jsou minimálně platné na labské vodní cestě na území SRN. Cíle zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi lze podle předpokladů dosáhnout komplexem technických a přírodně blízkých opatření, jejichž přesnou specifikaci se nelze v detailní podobě v úrovni tohoto strategického dokumentu zabývat.

Podle hloubkových a spádových poměrů v tomto úseku řeky Labe se dále předpokládá, že uvedený komplex opatření bude lokalizován pouze v úsecích, kde jsou nedostatečné plavební hloubky a řeka není přirozeným způsobem zavzdouvána. Posouzení případných vlivů na zdejší chráněná území je možné pouze při zpřesnění vymezení uvedených opatření.

Soubor opatření ke zlepšení plavebních podmínek dolního Labe může být realizován pouze za předpokladu prokázání ekonomické efektivity, po ukončení procesu EIA a všech souvisejících hodnocení.

V rámci identifikace projektů v Knize 6 byl pro zlepšení podmínek splavnosti Dolního Labe v tomto úseku investorem předložen projekt V001 – Plavební stupeň Děčín, který se při hodnocení projektů formou MKA ukázal jako nejvíce potřebný projekt v rámci infrastruktury vodních cest. Ve vztahu k tomuto projektu probíhá v současné době samostatný proces posuzování EIA, zahrnující i výše zmíněný soubor dalších opatření, včetně hodnocení možných přeshraničních vlivů. Jedná se tedy o podrobnější posouzení možných vlivů a návrhů na jejich eliminaci ve vysoké úrovni detailu, které probíhá mimo tuto koncepci. **Potřeba zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – státní hranice je však velmi významná z pohledu dopravních potřeb státu**, a to zejména s ohledem na kapacitní možnosti infrastruktury jiných dopravních módů ve směrech z ČR do významných evropských námořních přístavů. Zde může hrát vodní doprava významnou roli.

Rizika průběhu přípravy konkrétních opatření v tomto úseku jsou však natolik vysoká, že nelze předpokládat možnost včasné předložení žádosti o finanční prostředky v rámci národní obálky kohezní části fondu CEF. Finanční krytí pro zlepšení plavebních podmínek v tomto úseku však musí být v okamžiku připravenosti konkrétních opatření zajištěno. Podmínkou realizace projektů je vždy nutnost prokázání jejich ekonomické efektivity a získání souhlasného stanoviska EIA. V rámci zpracování podkladů pro zjištění ekonomické efektivity splavnění labsko-vltavské vodní cesty byl v mezidobí po schválení DSS v roce 2013 zpracován dokument „Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou dopravu v ČR“, zpracovatel VUT Brno, 2016.

Projekty infrastruktury vodních cest navrhované k realizaci z fondu CEF v období 2014-2020

Název projektu	Pásmo hodnocení clusteru dle Knihy 8	Náklady [mil. Kč bez DPH]	Realizace předpokládána od - do	Poznámka, význam projektů, rizika
Zajištění splavnosti Dolní Vltavy od Mělníka za Prahu	8	2 190	2018 – 2021	Projekty v rámci clusteru CV003P od Mělníka za Prahu (Zabezpečení podjezdných výšek na Vltavské vodní cestě, Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě, Úprava ohlaví PK Hořín, Modernizace rejd PK Štvanice, Plavební komora Praha - Staré Město, Úprava plavebních úžin Zbraslav a Štěchovice). Předpokládají se žádosti o prostředky CEF (kohezní či evropská část) sdružující více konkrétních projektů dle stavu připravenosti a podmínek výzvy. Snahou investora musí být předkládat žádosti tak, aby realizací byla zajištěna maximální funkčnost daného clusteru.
Splavnění Labe do Pardubic	27	4 422	–Průběžně	Projekty v rámci clusteru CV002P od Mělníka do Pardubic (Stupeň Přelouč II, Modernizace plavební komory Srnojedy, Modernizace plavebních komor Velký Osek, Brandýs nad Labem, Silniční most přes Labe mezi Valy a Mělicemi, Stabilizace plavební dráhy v přístavu Chvaletice, Veřejný přístav Pardubice). S ohledem na vývoj v problematice EIA bude nutné opakovat proces EIA pro plavební stupeň Přelouč II. Ostatní opatření jsou modernizačního charakteru existující infrastruktury a budou moci být realizovány průběžně dle disponibilních finančních zdrojů.

Projekty infrastruktury vodních cest navrhované k realizaci z OPD II – Fondu soudržnosti a národních zdrojů v období 2014-2020

Název projektu	Pásmo hodnocení clusteru dle Knihy 8	Náklady [mil. Kč bez DPH]	Realizace předpokládána od - do	Poznámka, význam projektů, rizika
Zlepšení plavebních podmínek na Dolním Labi v úseku Střekov – st. hr.	-	-	2020+	Viz. text výše v 7.1.6. Cílem konkrétních opatření musí být zajištění splavnosti pro lodě odpovídající klasifikační třídě Va po maximální počet dní v roce s ohledem na výsledky EIA a parametry labské vodní cesty ostatních splavných částech Labe v ČR i v Německu. Konkrétní opatření bude přiřazeno v případě prokázání ekonomické efektivity a souhlasného stanoviska EIA umožňujícího jeho realizaci.

61.1.7 Infrastruktura letecké dopravy

Zcela zásadním projektem v oblasti infrastruktury letecké dopravy je výstavba paralelní vzletové dráhy na Letišti Václava Havla v Praze. Tento projekt však bude financován z vlastních zdrojů společnosti Letiště Praha a.s., a proto s ním finanční harmonogram Dopravních strategií nekalkuluje.

Dalším projektem nutným pro zajištění plynulého a bezpečného provozu letecké dopravy je modernizace systémů spravování dat (Replacement of System Data Processing) v gesci státního podniku Řízení letového provozu. Obnova těchto systémů bude hrazena z finančních zdrojů tohoto státního podniku, a proto s ním finanční harmonogram Dopravních strategií nekalkuluje.

Na základě výsledků zpracovávané studie proveditelnosti bylo rozhodnuto o podobě a způsobu napojení Letiště Václava Havla Praha na železniční síť. Předpokládá se, že části projektu budou v tomto období realizovány. U zbylých částí projektu musí probíhat kontinuální investorská příprava tak, aby zbylé části napojení mohly být realizovány v následujícím horizontu.

61.2 Dopravní strategie 2020 – 2035

Etapa výhledu vychází z předpokládaných finančních možností. Zdrojový **finanční rámec** je v úrovni prognózy vývoje dle Návrhové varianty 2017 popsané v kapitole 58.3. V období 2020 – 2035 nelze zatím předvídat, zda bude k dispozici podpora EU pro realizaci infrastrukturních projektů, v jaké výši a jakými podmínkami případně bude využití těchto zdrojů podmíněno. Návrhový scénář proto z důvodů nemožné predikce této skutečnosti nepočítá s přidělením prostředků EU na realizaci konkrétních clusterů.

Je však objektivní potřebou, mají-li být naplněny cíle adresované v Bílé knize o evropské dopravní politice, tj. ztrojnásobení rozsahu RS/VRT v EU do 2030 oproti stavu 2010, aby projekty tohoto typu byly z evropského rozpočtu podporovány i v tomto období. O případnou výši podpory EU, která bude velmi pravděpodobně výrazně nižší než v případě Fondu soudržnosti, se tak zvýší podíl národních zdrojů, které budou moci být využity na jiné části infrastruktury.

Postup výběru a hodnocení projektů je obdobný jako u předchozího časového horizontu a stále vychází z principů Konstrukce strategie obsažené v Souhrnném dokumentu, v části Knihy 10. Doporučení rozvojových opatření je provedeno v úrovni jednotlivých clusterů a balíčků opatření v členění dle dopravního módu. Horizont 2020 – 2035 bude dále zpřesňován v jednotlivých aktualizacích Dopravních sektorových strategií v době, kdy se bude blížit začátek tohoto období.

Strategické cíle návrhového horizontu:

- *Vyhodnocení vstupního stavu sítě (monitoring realizace cílů strategie předchozího období do roku 2020 – kvalitativně a kvantitativně)*
- *Probíhají opravy a údržba již s vysokým rozpočtovým pokrytím, nerealizují se tudíž stavby typu optimalizace či modernizace místo zanedbané údržby*
- *Definice cíle - „potřebného“ rozsahu sítě na konci návrhového horizontu*
- *Vyčlenění potřebných prostředků na údržbu, opravy a rekonstrukce, které povedou ke zlepšení stavu sítě dopravní infrastruktury*
- *Dokončení hlavní sítě TEN-T*
- *Výstavba obchvatů menších sídel a realizace dalších opatření na silnicích I. třídy, u nichž bude prokazatelný vysoký přínos pro kvalitu života většího počtu obyvatel a bude mít přijatelné hodnocení efektivnosti investic*
- *Úplné dokončení modernizace koridorů v první třetině období, včetně uzlů a zajištění udržitelnost modernizovaného stavu*
- *Výstavba VRT a rychlých spojení, pokud bude jejich definovaná podoba ekonomicky efektivní a konkrétní navrhované dopracované opatření (projekt) se v aktualizovaném hodnocení projektů obhájí.*

Ve vztahu k silniční infrastruktuře bude hlavním úkolem v oblasti jejího rozvoje dokončení prioritních projektů započatých v předchozím období a realizace ostatních prioritních staveb ze skupiny tzv. projektů. Primárně je nezbytné, aby pro toto období byla připravena a nejpozději z jeho počátku zahájena (pokud nebude zahájena již dříve) realizace zcela zásadních opatření:

- **Pražský okruh** minimálně v jihovýchodním segmentu, ideálně včetně severozápadní části
- **D35** v uceleném úseku mezi Ostrovem a Mohelnicí
- **D3** ve Středočeském kraji a příhraniční úseky D3
- Jednotlivé součásti hlavní silniční sítě TEN-T (D11, D49, D52)
- U staveb na silnicích **I. třídy a dálnicích v rámci globální sítě TEN-T, resp. mimo TEN-T** realizovat primárně taková opatření, která budou navazovat na v minulosti realizované projekty a přispějí tak ke zkvalitnění dopravy v rámci funkčních celků - clusterů.

Ve vztahu k železniční dopravě bude v první třetině období 2020 - 2035, tj. do roku 2025, hlavním úkolem v oblasti rozvoje železniční infrastruktury dokončení prioritních projektů započatých v předchozím období a realizace ostatních prioritních staveb ze skupiny tzv. projektů resp. do té doby do úrovně projektů dopracovaných námětů. Pokud by k zahájení klíčových staveb nedošlo v horizontu do roku 2020, je třeba tyto projekty realizovat v tomto období. Předpokládá se též v návaznosti na stanovení koncepce VRT/RS primárně realizace nové železniční trati odpovídající tomuto konceptu v úseku Praha – Lovosice, neboť tato část VRT/RS je součástí hlavní sítě TEN-T. Není vyloučena ani výstavba nových tratí ve směru z uzlu Praha a výstavba nové trati obhajitelných parametrů v úseku Přerov – Ostrava, kde již dnes je kapacita dráhy na hraně limitu, přičemž problém nedostatečné kapacity se bude dále prohlubovat v souvislosti s pokračující realizací zásadních železničních

staveb v Rakousku, s čímž bude souviset další nárůst nákladní dopravy ve směru Baltsko-jaderského koridoru.

Ve vztahu k vodní dopravě by již v tomto období měla být dokončena realizace zásadních projektů s vysokým významem pro dopravní systém státu. Pokud nebudou tato opatření dokončena, je třeba je realizovat v počátku tohoto období. Primárním úkolem je zajistit realizaci požadované parametry splavnosti Dolního Labe (úsek Střekov – st. hranice).

61.3 Dopravní strategie 2035 – 2050

Etapa výhledu vychází z předpokládaných finančních možností. Není podrobně plánováno pořadí clusterů, jsou stanoveny strategické zásady a až podle momentální potřeby a skutečného stavu infrastruktury bude rámcový plán zpřesněn a to dostatečně včas před začátkem roku 2035, od něhož je tento výhledový horizont končící rokem 2050 navržen. Základním úkolem v rozvojových záměrech pro toto období bude dokončení globální sítě TEN-T a to včetně tratí VRT/RS, pokud se tyto rozvojové záměry ukážou jako ekonomicky efektivní (viz 61.1.5). Navrhovaný zdrojový **finanční rámec** dle Návrhové varianty financování 2017 je pro toto období čistě indikativní, neboť množství proměnných, které do té doby nastanou, nelze v tuto chvíli odpovědně předjímat. Hlavním kritériem, kterým je zdrojová stránka tohoto období ovlivněna, je předpoklad rychleji se snižujícího výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů (paliv a maziv) s ohledem na předpokládanou ekologizaci vozového parku, kdy bude zásadním úkolem pro stát zajistit dostatečný daňový výnos pro rozpočet resortu dopravy i státní rozpočet buď vhodněji formou zpoplatnění externalit nebo formou zdanění i alternativních paliv dle aktuální situace. Velkou neznámou pro takto vzdálený horizont je také vývoj cen a ostatní makroekonomické předpoklady. Tento horizont bude v průběhu následujících aktualizací Dopravní strategie nejvíce ovlivňován a bude v něm docházet k nejvíce úpravám dle hospodářského vývoje a na základě monitoringu strategie.

Strategické cíle návrhového horizontu:

- *Vyhodnocení vstupního stavu sítě do roku 2035 (monitoring realizace cílů strategie předchozího období – kvalitativně a kvantitativně)*
- *Upřesnění globálního cíle strategie – celistvé a funkční sítě dopravní infrastruktury – dokončení globální sítě TEN-T*
- *Nástin postupů a vyhodnocení dopadů přístupu hodnotového inženýrství (co je možné v rámci finančního rámce a co vyloučit/odložit/omezit, když není možné všechno, nebo chce někdo něco navíc).*
- *Návrh opatření na odstranění duplicitních opatření a omezení návrhových parametrů a rozsahu sítě pro naplnění cíle*
- *Podložený návrh upřesňující potřeby financování pro dosažení cílů (navýšení prostředků) pro realizaci všech potřebných projektů dle jejich aktualizovaného seznamu (aktualizovaná Kniha 6)*

61.4 Požadavky na další pokračování a zkvalitňování procesu Dopravních strategií

Dopravní strategie je třeba kontinuálně monitorovat a aktualizovat, přičemž vhodný cyklus byl usnesením vlády č. 850 z 13. listopadu 2013 stanoven na 5 let. Aktualizace 2017 je aktualizací malou a mimořádnou, reagující na ukončení OPD I a potřebu ujištění se v prioritách pro OPD II. V rámci Dopravní strategie byly vytvořeny interaktivní pracovní nástroje na pořizování dalších variant vývoje finančních zdrojů a sestavení harmonogramu realizace opatření pomocí Simulátoru výstavby projektů. Tyto pracovní nástroje a zkušenosti s jejich aplikací jsou nejdůležitějším výstupem Dopravních strategií. Již práce na Zprávě Z.10.2, jimiž byla do této knihy 10 plně zakomponována zpětná vazba Zadavatele – vypracování Návrhové varianty financování a její využití v rámci nastavení konečné verze Dopravní strategie, je velmi dobrým příkladem využití flexibilního plánovacího nástroje na zapracování zpětné vazby Zadavatele do Dopravních strategií. Dtto byly tyto nástroje využity v rámci zpracování Aktualizace 2017.

Je zcela zásadní s výstupy Dopravní strategie průběžně pracovat a v maximální míře je přenášet do praxe. Naplňování principů a realizace opatření dle Dopravní sektorové strategie je každoročně hodnoceno v textu rozpočtu SFDI.

Podle metodiky uvedené v kapitole 62.4 bude periodicky prováděna aktualizace dopravního modelu. V rámci Aktualizace 2017 byl využit dopravní model v jeho podobě aktualizované v roce 2015. V rámci prací na aktualizacích Dopravních strategií bude prováděna aktualizace potřeb dopravní infrastruktury, aktualizace finančních zdrojů a aktualizace výstupů strategie.

Jedním z předpokladů úspěšného využití Dopravních strategií je zavedení institucionálních změn podle kapitoly 62.1, kdy zavedené Oddělení dopravních analýz v rámci odboru strategie Ministerstva dopravy bude přísně dbát na to, aby příprava projektové a přípravné dokumentace staveb probíhala v souladu s Dopravními strategiemi s dostatečnou rezervou náhradních projektů. Vždy bude nutné zohlednit fakt, že stavby nebude možné v potřebném termínu z různých důvodů připravit k výstavbě, musí proto být připraveny další potřebné stavby, a operativně bude třeba postup realizace upravovat. Není nadále možné, aby nebyly připraveny stavby v situaci, kdy se podaří získat rozpočtové prostředky a je také nežádoucí, aby probíhala příprava projektů, které jsou velmi málo potřebné, ekonomicky neefektivní nebo duplicitní vůči jiným řešením téhož problému. Za obtížně akceptovatelné je také nutné považovat využívání ojedinělých zdrojů EU na stavby, které nevykázaly dostatečnou prioritu v rámci hodnocení v Dopravních strategiích. Proto je třeba vyvinout maximální úsilí ve snaze posunout vpřed přípravu opatření řešících klíčové potřeby, které byly v rámci Dopravních strategií identifikovány jako nejakutnější. U mnoha konkrétních a dlouhodobě připravovaných opatření příprava stále vázne z procesních důvodů.

Výstupy Dopravních strategií obsahují také jasně indikované riziko, že stavba může být obtížně projednatelná z důvodu environmentálních vlivů při výstavbě

a především při provozu. Přípravě takových staveb musí být věnována zvláštní pozornost, je nezbytné zpracovat veškeré potřebné studie a posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel, a velmi kvalitně (pokud možno ve variantách) vypracovat Dokumentaci o hodnocení vlivu stavby (jejího koridoru) na životní prostředí a lidské zdraví (na udržitelný rozvoj území). Procesy SEA a EIA v těchto případech není možné vnímat jen jako překážku, kterou je nutno překročit, ale vnímat je jako nástroj pro vyřešení zásadních sporů se zájmy ochrany přírody a s obyvateli, kteří mají obavy o zhoršení životního prostředí ve svých domovech, ale musí se zabývat i pozitivním přínosem pro minimalizaci stávajících zdravotních rizik.

Mnoho opatření je definováno v Dopravních strategiích jako námět. K takovým budoucím stavbám není k dispozici dostatek informací, aby bylo možné zodpovědně rozhodnout o zahájení jejich realizace. Dopravní strategie v případech, kdy z dostupných informací použitím vytvořené metodiky, byla zjištěna pravděpodobná potřebnost realizace takového opatření, doporučily zahájení přípravy stavby. Případem, kdy není dostatek informací pro jednoznačné rozhodnutí, jsou všechna opatření související s výstavbou rychlých železničních spojení. Dopravní strategie jsou vhodným nástrojem pro posuzování jednotlivých ucelených úseků RS, a jakmile budou zpracovány dostatečně podrobné podklady o vedení trasy, nákladech a vlivech na životní prostředí, bude možné jednotlivé stavby vzájemně posuzovat. Jiným problémem je zajištění financování těchto velmi nákladných staveb. Z použitých postupů zatím vyplývá, že pro stavby související s modernizací a rozvojem železniční infrastruktury je možné buďto realizovat velmi malý počet vysoce nákladných staveb a v podstatě zastavit proces modernizace sítě nad rozsah zajištění provozuschopnosti, anebo realizovat modernizační stavby, ale nepřipravovat velmi nákladné stavby. Pro ty by musely být zajištěny jiné prostředky, nebo by muselo dojít k zastavení programu výstavby dálnic, rychlostních silnic a nákladnějších přeložek silnic I. třídy, což je zcela neakceptovatelné s ohledem na indikované potřeby sítě a státu. Jediným řešením tak je získat další zdroje financování nad rámec Návrhové varianty financování s účelovou vázaností pro realizaci těchto konkrétních rozvojových opatření. Vzhledem k předpokladu zahájení výstavby významné části rychlých spojení až po roce 2025 je žádoucí, aby Česká republika v průběhu příštího programového období vyjednala s Evropskou Unií možnost zajištění spolufinancování staveb, které mají v podstatě nadnárodní význam, tj. staveb nových železničních tratí v rámci rychlých spojení, v rámci dalšího programovacího období EU 2021 – 2027, případně 2028 – 2034. V těchto obdobích mohou být rychlé železnice jedinou akceptovatelnou investicí ze zdrojů EU společně s městskými kolejovými systémy, a to ve spolupráci s okolními středoevropskými zeměmi, které nejsou vesměs schopné realizovat novou síť rychlých železnic vlastními silami.

V rámci zpracovaných Knih bude vhodné při příštích rozsáhlejších aktualizacích činit zejména:

Knih 1: doplnit do hodnoceného dokumentu požadavky na současné nebo budoucí potřeby statistických informací pro další rozvoj prognostických prací a dopravního modelu

Knih 2: pro další období bude vhodné přezkoumat členění komoditních skupin pro poptávkový model

Kniha 3: doplnit doporučení k dalšímu rozvíjení diskuse odborníků k aktualizaci DSS2, včetně zapojení dalších subjektů

Kniha 6: doplnit návrhy na informační a technické zajištění karet projektů tak, aby je bylo možno zavést od další verze DSS

Kniha 7: ověřit postup schvalování novely zákona o pozemních komunikacích, vytvářející rámec k „Novému pojetí dálniční sítě“, tak aby s ní byl text DSS konzistentní (zajištěno v rámci Aktualizace 2017 v návaznosti na přijatý zákon 268/2015 Sb.)

Kniha 8: pro další období použít další kritéria z procesů SEA, EIA, územního a stavebního řízení a doplnit do hodnoceného dokumentu požadavky na rozšíření informací poskytovaných SŽDC tak, aby pro další období bylo dosaženo informační kompatibility mezi tabulkami železniční a silniční infrastruktury.

61.5 Metodické poznámky

V rámci projektu byly navrženy finanční alokace na údržbu, opravy, rekonstrukce a na balíčky opatření zajišťující vybavení dopravní infrastruktury. Není-li uvedeno jinak, jedná se o údaje v cenové úrovni 2012, bez DPH. Rozdílnost v uvádění nákladů s/bez DPH je dána primárně skutečností, že ŘSD je jako státní příspěvková organizace v rozsahu své hlavní činnosti neplátcem DPH, proto všechny své náklady hradí dodavatelům vč. DPH a nemá zároveň nárok na vratku DPH. Naproti tomu SŽDC je jako státní organizace v rozsahu své hlavní činnosti plátcem DPH, hradí tedy všechny své náklady vč. DPH, ale má nárok na vratku DPH.

U silnic byla provedena kapacitní analýza variant a byly hodnoceny další varianty, jak připravené investorem, tak navržené zpracovatelem, občanskými sdruženími či vzešlé z kapacitní analýzy. V mnoha případech se vyskytly více než dvě varianty. Vždy byla navržena k realizaci nejlépe hodnocená varianta, ostatní byly z dalšího hodnocení vyřazeny. V mnoha případech byla doporučena kapacitně omezená varianta (v souladu s doporučeními ze Zprávy Z.7.2 je však nutno prověřit v rámci následného detailního posouzení jednotlivé tahy podrobněji samostatně).

V některých případech je kapacitně omezené řešení zřejmě ještě méně škodlivé životnímu prostředí, než navržená alternativní stavba (např. R35 Úlibice – Ohrazenice byla doporučena k řešení jako moderní silnice I. třídy). V jiných případech byl identifikován rozpor mezi ekonomickou efektivitou a dopravně-společenskou potřebou, aniž by bylo shledáno přiměřeně vhodné dopravní a ekonomické řešení.

Velmi důležitým výstupem strategie je informace o potřebě zahájit realizaci stavby v určitém čase, přičemž platné termíny nejsou navrženy tak, aby bylo možné efektivně realizovat celý cluster staveb. Z takových případů vzejde úkol pro investora k přípravě určených staveb v daném časovém termínu. Investoři musí zajistit projednání a schválení projektu **včas** tak, aby byly realizovány vždy ucelené tahy, na železnicích nechyběly rekonstruované uzly a úzká místa a na silnicích byly přednostně řešeny dopravně problematické lokality.

62 Podpůrné a doplňující činnosti

Cílem této kapitoly je návrh institucionálních úprav pro efektivní uplatňování manažerských principů strategie ve vazbě na zpracovaný projekt MFDI – Model financování dopravní infrastruktury²⁵.

62.1 Institucionální analýza

62.1.1 Institucionální úpravy ve vazbě na Dopravní strategie

V Knize 5, ale i v jiných částech výstupů sektorových strategií je opakovaně zdůrazňováno, že Dopravní strategie je nutno považovat za otevřený a flexibilní dokument, který bude třeba soustavně sledovat a pravidelně aktualizovat.

Navrhovaný systém monitoringu je předmětem podkapitoly. Je třeba zdůraznit, že navrhovaný systém musí být v souladu s procesy a systémem řízení. Pro optimalizaci těchto procesů je třeba definovat postavení, pravomoc a zodpovědnost jednotlivých subjektů v systému řízení.

Tato podkapitola je zaměřena na institucionální úpravy k zajištění těchto procesů a je zaměřena zejména na manažerské činnosti spojené s naplněním principů Dopravní politiky a Dopravních strategií.

Navrhované úpravy vycházejí principiálně:

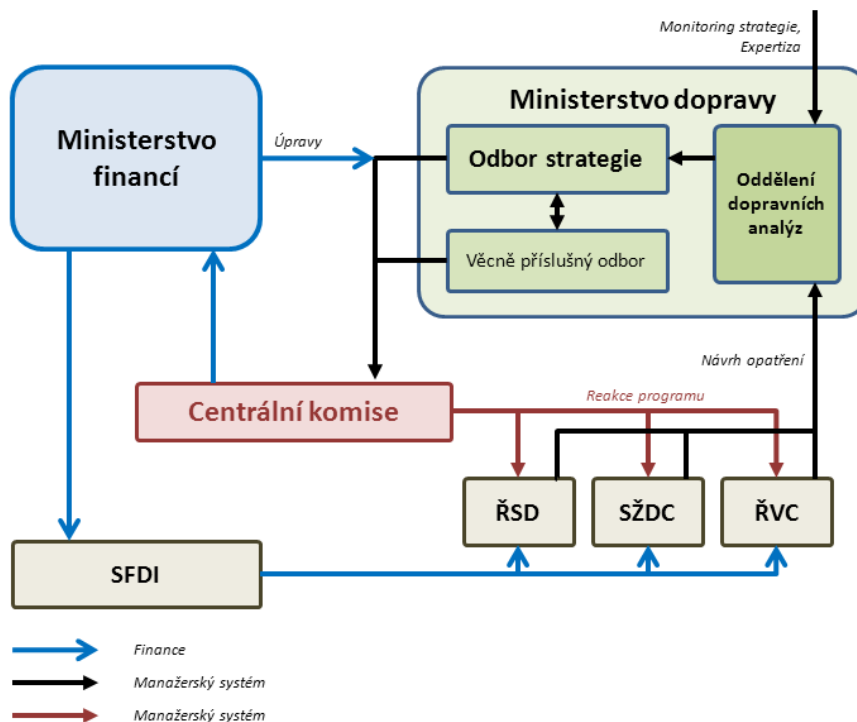
- Z preferované varianty MFDI s tím, že mohou být flexibilně adaptovány i na jiné modely v případě takového rozhodnutí.
- Ze Směrnice MD č. V-1/2012 pro rozpis globálních položek na přípravu staveb
- Ze Směrnice MD V-2/2012 upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu

²⁵ <http://www.mdcr.cz/cs/Strategie/MFDI/mfdi.htm>

Hlavním principem úprav je definice úkolů a pravomocí institutu zodpovědného za uplatňování principů strategie se základními úkoly:

- monitoring (sledování a vyhodnocování indikátorů),
- aktualizace dopravní strategie v potřebném rozsahu (vazba na disponibilní finanční zdroje, vývoj přepravní poptávky, stav infrastruktury)
- provozování a aktualizace multimodálního dopravního modelu
- příprava podkladů pro sestavení krátkodobých plánů investic a nákladů na provoz a údržbu v jednotlivých letech
- expertní posouzení vhodnosti a adekvátnosti jednotlivých projektů a stavu jejich přípravy – studie proveditelnosti, investiční záměry

Celý proces by měl probíhat v gesci Ministerstva dopravy ve spolupráci s Ministerstvem financí. Navrhovaným místem tohoto řídicího institutu je Oddělení dopravních analýz Odboru strategie Ministerstva dopravy. Řídicím subjektem by měl být Odbor strategie MD s tím, že personální obsazení musí odpovídat výše uvedeným úkolům. Proces rovněž předpokládá úzkou spolupráci se sektorovými investory.



Obrázek 62.29 Schéma řízení (dle preferovaného modelu)

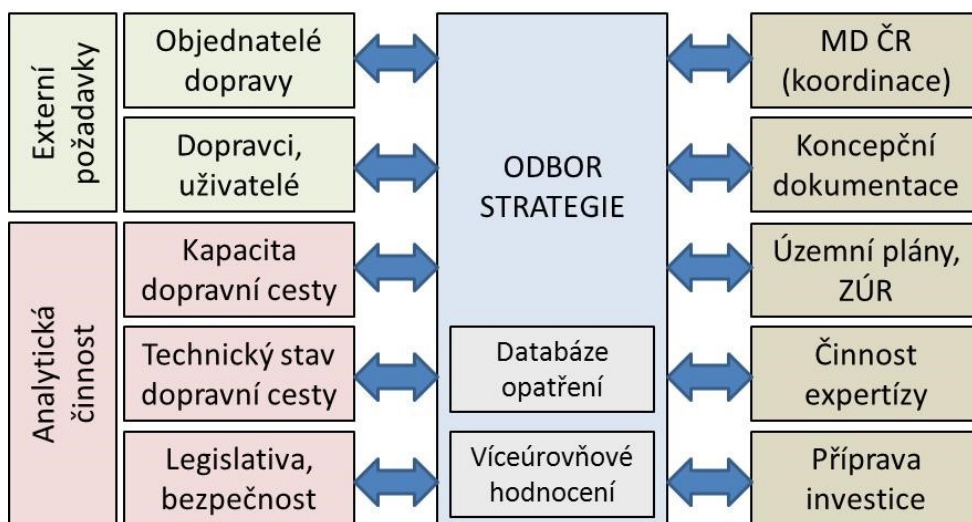
Za doplňkový zdroj financování dopravní infrastruktury, který může podpořit stabilitu systému financování, jsou projekty PPP. Tyto projekty umožňují vybudovat a uvést do provozu konkrétní infrastrukturu v kratším časovém horizontu a rozložit finanční zátěž na systém financování do let, kdy už budou vybudovanou infrastrukturou generovány příjmy a vytvářeny socio-ekonomické přínosy.

Příprava, řízení a kontrolní proces PPP projektů nevyžadují další institucionální úpravy oproti výše uvedeným schémátům, ale bude nutné pro ně vytvořit odpovídající zázemí na straně veřejného sektoru, a to zejména:

- vytvoření kvalitního a stabilního meziresortního týmu – resortu dopravy a Ministerstva financí zejména pro přípravu zadávací a smluvní dokumentace
- posílení institucí zodpovědných za přípravu a realizaci těchto projektů, zejména MD a příslušného sektorového investora, případně SFDI
- vytvoření kvalitního podpůrného týmu složeného z právních, technických a finančních poradců

62.1.2 Institucionální úpravy strategie investorských organizací

Strategické plánování probíhá v různé míře a rozsahu i u jednotlivých investorů. Z velké části jde o koordinační a koncepční činnosti, důležité v přípravné fázi jednotlivých projektů. V rámci prací na dokumentu Dopravních strategií bylo formulováno následující obecné schéma pro koncepční a strategické procesy, přiměřeně platné pro jednotlivé organizace, zajišťující přípravu a realizaci staveb:



Obrázek 62.30 Schéma doporučených činností v rámci strategie investora

62.2 SWOT analýza

SWOT analýza je zaměřena na institucionální změny navrhované v rámci Dopravních strategií – definice role Oddělení dopravních analýz. Principiálně vychází z preferované varianty projektu MFDI, ale je adaptovatelná i v případě výběru jiné varianty.

Institucionální změny	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Transparentní a flexibilní způsob sledování strategie • Synchronizace expertízy připravovaných projektů se sledováním záměrů strategie • Stabilizace informačních toků a možnost jejich účinné kontroly • Koordinace databáze projektů a vstupních údajů modelu 	<ul style="list-style-type: none"> • Nároky na pracovní místa a vybavení Oddělení dopravních analýz • Nejasné postavení a vymezení pravomocí zejména v případě restrukturalizace ministerstev
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Vytvoření nezávislého manažerského subjektu • Stabilizace finančních toků a možnost jejich synchronizace se záměry strategie • Odborné využívání multimodálního modelu • Posílení strategické role ministerstva při určování priorit opatření na dopravní infrastrukturu 	<ul style="list-style-type: none"> • Nefunkčnost systému v důsledku omezených pravomocí a nejasnosti řízení ze strany Odboru strategie MD • Malé využití systému • Neodborné politické zásahy do procesu rozhodování

Tabulka 62.80 SWOT analýza institucionálních změn

62.3 Monitoring strategie

Systém monitorování a pravidelného hodnocení plnění principů Dopravní strategie připravené na základě dlouhodobé práce musí sloužit ke zjištění:

- ⇒ míry plnění cílů strategického plánu, dopravních a jiných politik a strategií následkem stavu a rozvoje infrastruktury
- ⇒ fyzického a finančního plnění projektů, balíčků a opatření
- ⇒ účinnosti konkrétních balíčků, opatření a projektů v dosažení dopadů a fyzického plnění

Pro hodnocení míry naplnění cílů strategie je nezbytné mít vytvořen systém monitoringu a hodnocení míry naplnění cílů strategie, a to mimo jiné na základě souboru měřitelných indikátorů. Indikátory by měly sloužit ke kontrole plnění stanovených cílů, pomocí nichž je také monitorován dosažený pokrok v definovaných prioritních oblastech. Tyto informace jsou nezbytné proto, aby bylo možné průběžně přehodnocovat účinnost strategického plánu výstavby dopravní infrastruktury v návaznosti na cíle dopravní politiky.

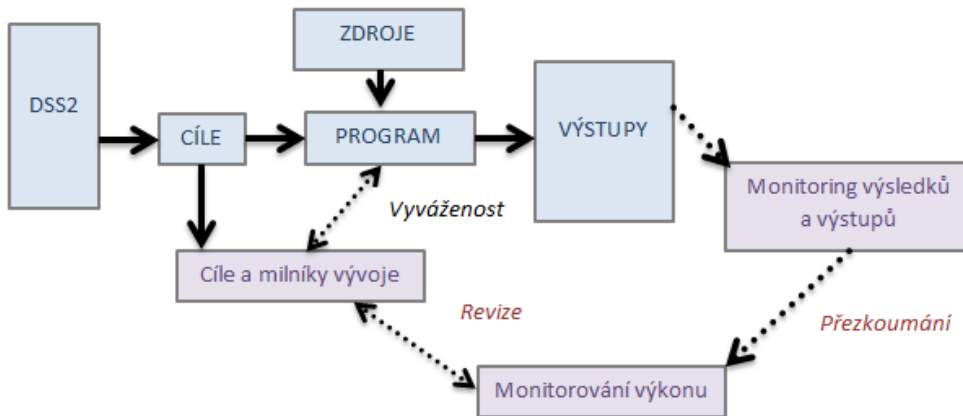
Z vyhodnocení systému indikátorů jsou získány podklady pro případnou revizi strategie a změnu způsobu její implementace.

Systém monitorování a hodnocení plánu rozvoje dopravní infrastruktury (Dopravní sektorové strategie) zahrnuje následující hlavní kroky:

- Stanovení souboru indikátorů přínosů k hodnocení přínosů strategie, pomocí kterých bude hodnocen vliv strategie na funkčnost dopravního systému. V případě těchto indikátorů strategie pouze vytváří podmínky pro jejich plnění, je ale nutné podotknout, že výsledky indikátorů budou zároveň ovlivněny externími faktory, které nejsou strategií samotnou ovlivnitelné. Pro každý indikátor přínosů bude stanoven výchozí a cílový stav (výchozí stav za rok 2013, cílový stav k roku 2020). Pro přínosový indikátor je uveden očekávaný vývoj
- Stanovení souboru indikátorů výstupů k monitorování realizace strategie, které budou zaměřeny na plnění realizace jednotlivých balíčků

Financování realizace Dopravní sektorové strategie probíhá buď prostřednictvím zdrojů Ministerstva dopravy respektive jeho resortních investorských organizací z rozpočtu SFDI.

Volba indikátorů musí mít vypovídací schopnosti reflektující specifické cíle Dopravních strategií. Nastavené indikátory jsou průběžně monitorovány všemi zainteresovanými složkami. V rámci Aktualizace 2017 je nutné konstatovat, že se i nadále opoždí příprava klíčových infrastrukturních opatření. Příčiny tohoto stavu ovšem nejsou na straně kvality strategie. Hlavními příčinami jsou vyskytnuvší se rizika v průběhu investorské přípravy jednotlivých záměrů, které lze odstranit pouze odpovědnější prací investorů, či případně legislativními změnami. Indikátory budou vyhodnoceny v rámci velké aktualizace DSS po roce 2020, ke kterému jsou indikátory nastaveny.



Obrázek 62.31 Sledování procesu naplňování principů Dopravních sektorových strategií

Výběr ukazatelů byl navržen tak, aby poskytoval informace o splnění cílů strategie. Proto byly vybrány relevantní indikátory pro sledování důležitých výsledků, které ukazují skutečné dosažení vizí a cílů. Cílové hodnoty a plány vývoje pro každý indikátor byly definované tak, aby kvantifikovaly očekávanou změnu sledovaného ukazatele v době hodnocení plnění Dopravní strategie.

Monitoring se obecně zaměřuje na tři základní oblasti – výstupy, výsledky (a dopady) a vnější vlivy:

- **Výstupy:** Jedná se o přijatá opatření nebo o vynaložené zdroje (např. finanční prostředky).
- **Přínosy:** Jedná se o efekty přijatých opatření reprezentujících pokrok vůči hlavním cílům strategie. Mohou zahrnovat např. dopravní chování, postoje veřejnosti, úrovně dopravní aktivity, měření kongescí, měření emisí a kvality ovzduší. Tyto efekty jsou zároveň ovlivňovány vnějšími vlivy, které představují změny v okolnostech, které ovlivňují dosažení vytyčených cílů. Jsou to například ekonomický růst, využití území, obecné trendy v chování cestujících, sociodemografické změny, legislativa atd.

Správné nastavení souborů indikátorů vhodných k monitorování v sobě nese nutnost respektování následujících principů:

- **Vyváženosť:** soubor musí vyváženým způsobem reflektovat veškeré hlavní cíle strategie.
- **Dostupnosť, odhadnutelnosť a měřitelnosť:** Důležitá je proveditelnosť modelového odhadu a získávání kvalitních dat. Předpokládáme, že některé indikátory výsledků budou odhadnuté v rámci dopravního modelu.
- **Vyjádření samotného efektu strategie:** Indikátory a způsob měření indikátorů by měl vyjádřit dopady strategie a ne více vlivů najednou.
- **Jasnosť:** Ukazatele by měly být jednoduché a jednoznačné.
- **Přijatelnosť:** s ohledem na nutnosť přijetí těmi, kteří je budou uplatňovat.

- **Omezení počtu indikátorů:** Zaměření na hlavní cíle, bez dublování a zbytečných indikátorů.
- **Srovnatelnost:** Důležité je přijmout definice / metody, které jsou prakticky proveditelné a konzistentní napříč opatřeními.

62.3.1 Indikátory přínosů

Přínosy infrastruktury, které plní cíle DSS2 a dopravní politiky zahrnují:

- časové úspory
- zvýšení osobních výkonů železniční / drážní dopravy
- zvýšení nákladních výkonů železniční / kombinované / vodní dopravy
- snížení nehodovosti na silnicích
- výskyty nadlimitního hluku

Účinnost konkrétních opatření v dosažení konkrétních cílů se sleduje poměrem přínosů k nákladům opatření. Následující tabulka uvádí identifikované indikátory přínosů.

Indikátor	Jednotka	Očekávaný vývoj	Odhad pro r. 2020	Způsob měření / Popis
Vývoj nehodovosti v silniční dopravě	Počet usmrcených do 30 dnů po nehodě/rok	Snížení	max. 360 os/rok	Vyhodnocení stavu před a po (statistika nehodovosti)
Podíl obyvatel vystavených nadměrnému hluku	v %	Snížení	snížení o 15 % (mezi roky 2020 a 2012)	Lokální měření, výpočet hodnoty stavu před a po
Přepravní výkony veřejné osobní dopravy	mil. osobokm/rok	Zvýšení	28 000 (výchozí hodnota je 27581,1 v roce 2011)	Resortní statistika
Podíl přepravního objemu v železniční a vodní nákladní dopravě u přeprav nad 300 km	% podíl na celkovém objemu	Zvýšení	zvýšení ze 41 % (2011) na 50 % (2020)	Resortní statistika, dotazníkové šetření
Přepravní výkon kombinované dopravy	tis. tkm/rok	Zvýšení	z 2233406 v roce 2011 na 2450000 v roce 2020	Statistika tržeb a průzkumy nákladů

Tabulka 62.81 Indikátory přínosů

62.3.2 Indikátory výstupu

DSS2 navrhuje optimální rozdělení prostředků mezi balíčky a jednotlivá opatření a toto rozdělení představuje konkrétní fyzické plnění nebo výstup. Plnění těchto cílů je potřeba sledovat v rámci dosažení následujících výstupových indikátorů.

Účinnost výstupů (sleduje se však i příspěvek k dopadům) se sleduje globálně v rámci jednotkových nákladů staveb (efektivita zadávání projektů) i pokrytí poptávky (konkrétní potenciál přinést dopady cestujícím a dopravcům / přepravním).

V rámci monitoringu výstupů infrastruktury je nutné sledovat, jestli skutečný průběh krátkodobých plánů, přípravy a realizace velkých silničních a železničních projektů, které byly předmětem MKA, alespoň přibližně sleduje harmonogram realizace Dopravní strategie obsažený v předchozích kapitolách této Knihy 10.

Indikátor	Balíček	Jednotky	Hodnota v r. 2020
Rozvoj dálnic, rychlostních silnic a silnic I.tříd	A1		
• nových úseků dálnic	A1	km 2014 - 2020	90
• nových úseků dálnic II. třídy	A1	km 2014 - 2020	65
• modernizovaných silnic I.třídy	A1	km 2014 - 2020	30
• zkapacitnění a modernizace D a R	A1	km 2014 - 2020	100
• obchvatů a přeložek silnic I.třídy	A1	Počet km 2014 - 2020	120
Rozvoj železniční infrastruktury	A2		
• modernizace/optimalizace stávajících tratí	A2	km 2014 - 2020	360
• elektrizace nových tratí	A2	km 2014 - 2020	35
• modernizace železničních uzlů a stanic	A2	Počet 2014 - 2020	14
• revitalizace regionálních tratí	A2	km 2014 - 2020	200
Rozvoj vodní infrastruktury	A3		
• projekty zlepšení plavebních podmínek vodní cesty Labe	A3.	počet objektů 2014 - 2020	2
Rozvoj terminálů nákladní dopravy	A5	Počet veřejných terminálů multimodální nákladní doprav splňující parametry AGTC napojených na pravidelné linky multimodální vnitrokontinentální dopravy v roce 2020	5
Počet km silniční a dálniční sítě vybavených dynamickým řízením provozu	B1	km v roce 2020	150
Systém elektronického mýtného	B1	Počet zpoplatněných km v roce 2020	7000
Zajištění interoperability – GSM-R	B3	km 2014 - 2020	1400
Zajištění interoperability - ETCS	B3	km 2014 - 2020	1000
Implementace DOZ	B3	km 2014 - 2020	700
Podpora rozvoje infrastruktury veřejné dopravy – městské kolejové systémy (tramvaje, metro)	D	Počet projektů 2014 - 2020	7

Tabulka 62.82 Indikátory výstupu

62.3.3 Rámec monitoringu

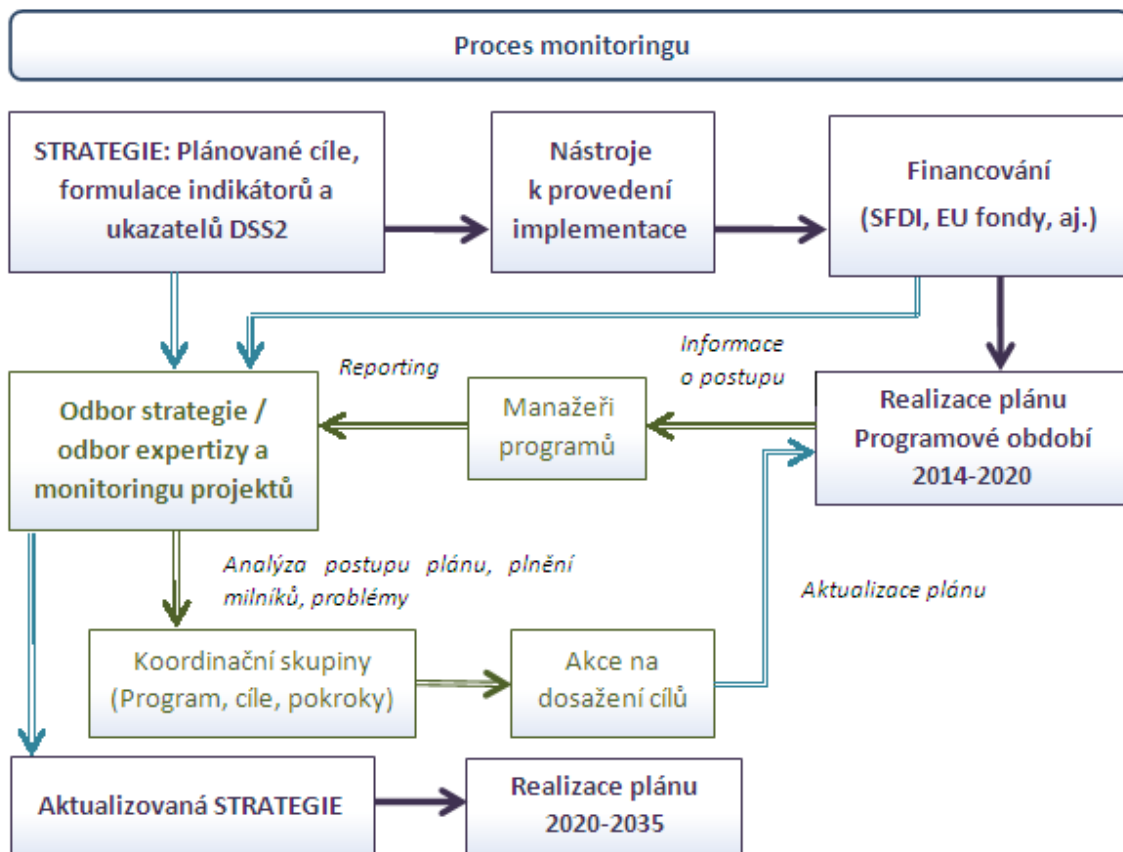
Efektivní monitoring musí být založen na jednoduchém a efektivním (a adekvátně financovaném) sledování vývoje klíčových ukazatelů, přičemž by měl být nastaven efektivní systém zpětné vazby. V procesu implementace plánu je třeba zachovat rovnováhu mezi stanovenými cíli a plánovanými investicemi, zejména s ohledem na finanční možnosti investorů. Tato rovnováha může být následně upravována v jednotlivých iteracích vývoje konečného plánu.

Monitoring plnění strategie probíhá ve třech oblastech:

Ukazatel	Popis	Měření
Finanční	<ul style="list-style-type: none"> • Celkový finanční objem plánu • Objem plánu dle balíčků/módů 	% plánu
Objemový (technický)	<ul style="list-style-type: none"> • Celkové věcné plnění plánu • Objem plánu dle balíčků/módů 	% plánu
Technický	<ul style="list-style-type: none"> • Zhodnocení stavu sítě oproti výchozím podmínkám po jednotlivých módech a typu prací 	Zhodnocení stavu podle kritérií

Tabulka 62.83 Ukazatele monitoringu strategie

Níže uvedený obrázek zachycuje rámec pro monitoring strategií s procesem posuzování výkonů vzhledem k jednotlivým indikátorům. Tento proces přispívá k přijetí nápravných opatření nebo k úpravě jednotlivých cílů. Původním záměrem DSS bylo, aby se v dalších etapách vývoje rozpracovala metodika ukazatelů opoždění staveb oproti plánu a prodražení staveb oproti plánu. Tento zamýšlený proces byl nahrazen procesem řízení rizik přípravy jednotlivých projektů, kde je snaha v rámci přípravy jednotlivých projektů eliminovat na jednotlivých připravovaných stavbách opakující se rizika.



Obrázek 62.32 Schéma procesu monitoringu

Obecné principy monitoringu:

1. Je potřeba systematickým způsobem monitorovat indikátory a ukazatele dle jejich skutečné dostupnosti.
2. Každoročně připravit a aktualizovat krátkodobé plány rozvoje a správy infrastruktury na základě principů a obsahu dlouhodobé strategie v kombinaci s praktičtějšími faktory jako připravenost projektů atd. Tyto faktory promítat do rozpočtu SFDI. Roční plán by měl adekvátně vyhodnotit stavební i přípravné činnosti
3. Průběžně hodnotit plnění strategického plánu a navrhnout opatření v novém krátkodobém plánu k rektifikaci odchylek od strategického plánu.
4. V polovině plánovacího období provést taktické přehodnocení strategického plánu vzhledem k jeho skutečnému plnění a platnosti jeho výchozích předpokladů. Podle závěru připravit/nepřipravit aktualizaci Dopravní strategie. Tento cíl je plněn zpracováním Aktualizace 2017.
5. Zodpovědnost za implementaci a monitorování plánu včetně odpovědnosti za sběr relevantních dat.

Konkrétní doporučení

1. Monitorování a sběr dat pro strategické (i krátkodobé) plánování by mělo být v kompetenci MD (nebo jeho plánovací jednotky) v spolupráci s exekutivními složkami (ŘSD, SŽDC, SFDI).
2. Příprava krátkodobých plánů infrastruktury v kompetenci exekutivních složek pod dohledem a schvalováním MD (nebo jeho plánovací jednotkou) - příprava rozpočtu SFDI včetně projednávání rozpočtových opatření se musí v maximální míře řídit principem Dopravních strategií.
3. MD zajistí průběžný vlastní sběr dat o provozu a přepravních vztazích pro plánovací a monitorovací účely (mimo činností provozovatelů) v spolupráci se SŽDC.
4. Využít data z resortního statistického zjišťování MD a případně další výstupy ze zjišťování ČSÚ a dalších resortů v rámci Státní statistické služby. V případě nutnosti zajistit rozšíření sběru dat v rámci resortního statistického zjišťování MD.

62.4 Aktualizace dopravního modelu

V rámci projektu byl vytvořen strategický multimodální model ČR pro osobní a nákladní dopravu. Dopravní model byl využit jako jeden z nástrojů pro zpracování a vyhodnocení analýz prováděných v rámci sektorových strategií. V rámci monitoringu naplňování sektorových strategií však bude nutné provozovat a aktualizovat i vlastní dopravní model. Model byl aktualizován v roce 2015 a využit pro zpracování Aktualizace 2017. Toto téma lze rozdělit do následujících okruhů.

62.4.1 Provoz modelu

Jedná se o vlastní technické zabezpečení práce s modelem, možnost zpracovávat analýzy a provádět vlastní aktualizace modelu. Metodika zpracování modelu výchozího stavu byla popsána v knize 2, metodika zpracování modelu prognóz byla popsána v knize 4. V knize 4 jsou dále popsána vstupní a výstupní data modelu souborová struktura nezbytná pro výpočty modelu a software modelu.

Základním typem výpočtů dopravního modelu je výpočet dopravního zatížení. Tento výpočet může být proveden jako tzv. „malý“ to znamená je proveden pouze výpočet zatížení (4. krok dopravního modelu, vyhledání trasy) pro analyzovaný mód. Dále může být proveden tzv. „velký“ výpočet kdy proběhnou všechny kroky výpočtu včetně indukované a převedené dopravy. Výpočtové procedury pro malý a velký výpočet jsou již nastaveny v odevzdávaných verzích modelu popsaných v knize 4. Doba vlastního malého výpočtu činí na výkonném osobním počítači cca 2 minuty. Doba velkého výpočtu činí pro model nákladní dopravy cca 10 minut pro model osobní dopravy cca 60 minut.

I když jsou výpočty v modelu předdefinované, jsou ve své podstatě velmi složité a opomenutí jediné výpočetní procedury může vést k chybným výsledkům. Pro práci s modelem jsou tedy nezbytné rozsáhlé zkušenosti s multimodálním dopravním modelováním a dopravně modelovacím softwarem obdobným použitému softwaru VISUM. Je totiž nutné plně chápat jednotlivé sekvence výpočtů

a jejich provedení softwarem. Bez těchto znalostí není možné model provozovat, tedy vkládat data, provádět výpočty a správně interpretovat jeho výsledky, případně postupy dále upravovat a přizpůsobovat novým poznatkům.

Vlastní provoz modelu může být realizován následujícími způsoby:

1. Skupina pracovníků vlastníka MD zajišťující průběžnou správu a aktualizaci modelu. Dle dosavadních zkušeností se správou obdobných modelů by měly stačit 2-3 osoby s praxí v dopravně plánovacím sektoru. Možnou výhodou tohoto řešení je možnost mít k dispozici velmi často aktualizovaný model. Nevýhodou je možná vyšší finanční náročnost tohoto řešení a zpočátku pravděpodobně i nižší kvalita zpracování. Pracovník se bude muset velmi detailně seznámit s modelovacím softwarem, kde plné pochopení všech funkcí a jejich aplikace do modelu může trvat i několik let.
2. Průběžná správa a aktualizace modelu je zajišťována jedním externím subjektem dle pokynů MD na základě časově omezené smlouvy. Výhodou je nižší finanční náročnost než ve variantě 1 a kontinuita zpracování. Nevýhodou může být vyšší časová náročnost zpracování případné poptávky MD než u varianty 1.
3. Aktualizace modelu je zadávána externím subjektům. Možnou výhodou tohoto řešení je nižší finanční náročnost. Možnou nevýhodou je méně častá aktualizace modelu, možnost rozdílné kvality zpracování v případě zadávání aktualizací různým subjektům i při poměrně striktně zadaných požadavcích na aktualizaci a neujasněná správa jednotlivých verzí modelu.

Rozhodnutí o provozování a správě modelu je ponecháno na zadavateli s ohledem na připravenost ke správě, předpokládanou intenzitu využívání a finanční možnosti.

62.4.2 Aktualizace obecně

Dopravní model je zpracován na základě moderních postupů a dostupných podkladů. V budoucnosti se však může objevit potřeba aktualizovat jak použité postupy, tak vstupní data a parametry modelu.

Zásadním doporučením je navrhnout a realizovat průzkum dopravního chování pro odvození parametrů poptávkového modelu, který v ČR v dostatečně robustní podobě zatím chybí. Průzkum by měl být dostatečně rozsáhlý a strukturou kompatibilní s dopravním modelem. Klíčovými výstupy by měla být hybnost jednotlivých socioekonomických skupin, průběh počtu cest vzhledem ke vzdálenosti a času cesty a parametry pro výpočet modal splitu. V době zpracování Aktualizace 2017 Ministerstvo dopravy hledá vhodnou cestu k zajištění průzkumu dopravního chování, na základě kterého by byla provedena další aktualizace dopravního modelu.

Z hlediska kalibračních dat by bylo vhodné u individuální i veřejné dopravy zajistit homogenní a aktualizovanou databázi sčítání přepravních objemů ve všech výše zmíněných dopravních systémech z důvodů snadné budoucí aktualizace modelu. Vhodné by bylo též rozšířit statistické zjišťování OD relací zajišťované MD pro nákladní dopravu i na dopravu osobní a to nejlépe za jednotky SO ORP.

U nákladní dopravy by bylo vhodné stejně jako u dopravy osobní zajistit sérii průzkumů. Zejména se jedná o kalibraci parametrů pro výpočet modal splitu,

z nichž nejvýznamnější roli má cena komodit a citlivost těchto komodit na překládku a zpoždění dodávky. Dále by bylo vhodné sledovat více detailních informací o přepravních objemech i v kombinované, vodní a letecké nákladní dopravě.

Jedná se sice o model dopravní, ale vstupy pro jeho konstrukci zahrnují daleko větší pole informací než čistě dopravních a přepravních. Při další aktualizaci a správě modelu by bylo vhodné kontaktovat či informovat i organizace z jiných sektorů než dopravního, např. ČSÚ, MMR, MF, MPO apod.

Velmi vhodné by bylo i kontaktovat zpracovatele a vlastníky strategických dopravních modelů okolních států a udržovat vzájemnou informovanost o metodice a výsledcích dopravních modelů zejména vzhledem k přeshraničním přepravním vztahům a hodnoceným záměrům. Obdobný vztah by měl být navázán směrem k evropskému strategickému modelu TRANS-TOOLS.

Ve vzdálenější budoucnosti je možné aktualizovat dopravní model vzhledem k aktuálnímu stupni poznání, např. nahradit sekvenční poptávkový model simultánním, či propojit model dopravy s modelem rozvoje území (tzv. land use modely). Dále je možné model doplňovat dalšími moduly zejména s ohledem na environmentální analýzy (hluk, emise).

62.4.3 Model výchozího stavu

Model výchozího stavu je zpracován k roku 2010. Vstupní data sloužící pro výpočet přepravní poptávky a popis dopravní nabídky se tedy vztahují k tomuto roku. Aktualizaci modelu výchozího stavu je nezbytné provádět minimálně jednou za pět let (provedeno k roku 2014 v rámci aktualizace dopravního modelu v roce 2015). Aktualizaci je však obecně vhodné provádět vždy, když jsou k dispozici nová data poskytující významnou informaci o přepravní poptávce, či změnách v dopravní nabídce.

Z hlediska přepravní poptávky se jedná zejména o termíny vyhodnocení desetiletých SLDB, zejména položky dojíždka za prací a do škol. Dále v případě pořízení dostatečně robustního průzkumu dopravního chování provést aplikaci jeho výsledků do dopravního modelu. Dalším důvodem pro novou kalibraci modelu jsou CSD (Celostátní sčítání dopravy) pořizované ŘSD v pětiletém intervalu. V obdobném intervalu by bylo vhodné znovu kalibrovat model na sčítání přepravních objemů v železniční dopravě.

Z hlediska dopravní nabídky je vhodné aktualizovat model, když dojde k dokončení významné dopravní stavby (např. železniční koridor či dálnice), nebo pokud dojde k výrazné změně v konceptu vedení linek veřejné dopravy a četnosti spojů. Dalším důvodem může být realizace významného terminálu / překladiště kombinované dopravy.

62.4.4 Model prognóz

Aktualizace modelu prognóz je vhodná rovněž minimálně v pětiletém intervalu. Jedná se o zpětné sledování průběhu vstupních parametrů modelu (HDP, cena dopravy, stupeň automobilizace atd.) a jejich shody s nastalou skutečností. V případě výraznějších odchylek, u kterých je předpoklad, že nejde o krátkodobý výkyv v trendu, je nutná aktualizace modelu prognóz na základě nově stanovené

predikce vstupních parametrů. Dále mohou být zpřesňovány elasticity vysvětlujícími a vysvětlovanými proměnnými na základě zpětného sledování vývoje přepravních a dopravních statistik. Model prognóz byl taktéž předmětem aktualizace dopravního modelu v roce 2015.

62.4.5 Institucionální spolupráce

Při aktualizaci dopravního modelu je třeba spolupráce několika institucí. Prostředníkem a organizátorem této spolupráce by mělo být MD jako vlastník modelu, případně externí správce modelu s pověřením MD.

Je třeba zmínit, že zajišťování dat pro dopravní model je poměrně obtížný proces. Důvody jsou zejména nízké povědomí o účelu a smyslu dopravního modelování, a tím i poskytování požadovaných dat. Nezřídka jsou také požadovaná data citlivá, takže je nutné ošetřit jejich poskytnutí a další použití nejlépe dohodou o mlčenlivosti. Je proto vhodné na bilaterálním jednání s příslušnou institucí seznámit její pracovníky s účelem dopravního modelu a s konkrétním využitím poskytovaných dat. Dále je vhodné určit kontaktní osobu v příslušné instituci, v případě MD i mezi jednotlivými odbory, zodpovědnou za poskytnutí dat v dohodnuté struktuře. Komunikaci s dále zmíněnými institucemi je vhodné zahájit s dostatečnou časovou rezervou před vlastními pracemi na aktualizaci dopravního modelu.

62.4.6 Doporučení

Zásadním doporučením je v krátkodobém horizontu vybrat způsob provozování dopravního modelu a zahájit kontakt s institucemi, u kterých budou požadována data pro aktualizaci dopravního modelu.

Dále je doporučováno navrhnout a realizovat průzkum dopravního chování pro odvození parametrů poptávkového modelu, který v ČR v dostatečně robustní podobě zatím chybí. Průzkum by měl být dostatečně rozsáhlý a strukturou kompatibilní s dopravním modelem. V neposlední řadě by měly být realizovány i ostatní doporučované průzkumy.

Aktualizace dopravního modelu je navrhována v následujícím schématu.

- Každý rok dílčí aktualizace modelu výchozího stavu reflektující rozvoj dopravní sítě, výrazné změny v dopravní nabídce a rámcově i výsledky přepravních a dopravních statistik MD.
- Jednou za pět let pak velká aktualizace modelu výchozího stavu a modelu prognóz navázaná na sčítání dopravy statistiky obyvatelstva včetně rámcové kontroly kompatibility s modely okolních států a evropským modelem.

Mimo tento harmonogram mohou probíhat aktualizace modelu navázané např. na nové průzkumy dopravního chování či integrace nových modulů a rozhraní do dopravního modelu (např. land use modely).

63 Rizika realizace Dopravních strategií

Dopravní strategie představuje plán rozvoje dopravní infrastruktury v několika časových horizontech. V následujících letech ale mohou nastat události, které představují rizika realizace cílů strategie.

Riziko je nebezpečí vzniku události, která může negativně ovlivnit dosažení stanovených cílů Dopravní strategie.

Na základě následujícího seznamu rizikových skupin je potřeba identifikovat možná rizika:

1. Legislativní
2. Finanční a ekonomická
3. Dopravní
4. Kvantitativní
5. Kvalitativní

Hodnocení významnosti rizik je založeno na hodnocení očekávané pravděpodobnosti výskytu jednotlivých rizik a jejich dopadu na dosažení cílů Dopravní strategie.

	Nízká/é	Střední	Vysoká/é
Pravděpodobnost výskytu rizika	A	B	C
Ocenění dopadu rizika	1	2	3

Tabulka 63.84 Ukazatele monitoringu strategie v oblasti rizik

V následující tabulce jsou identifikována rizika jednotlivých rizikových skupin.

Riziko	Indikace	Míra rizika	Dopady	Návrh opatření k omezení/eliminaci dopadu
Legislativní				
Změny relevantních zákonů/předpisů	Sbírký zákonů, monitoring strategie	C3	Systém financování, nutnost úpravy návazných dokumentů a způsobu řízení	Přijetí adekvátních rozhodnutí a strukturálních změn, analýza legislativních problémů v přípravě dopravních staveb a prosazení legislativy usnadňující povolovací procesy pro strategické dopravní stavby, stabilní právní prostředí pro přípravu staveb
Institucionální změny odlišné od předpokladů strategie	Monitoring strategie	B2	Finanční toky, rozhodovací pravomoci	Přizpůsobení řídicích struktur
Zásadní změny norem	Přehled norem, monitoring strategie	B2	Příprava a realizace projektů, časová prodlení v přípravě z legislativních důvodů	Flexibilní a zodpovědná příprava, stabilní právní úprava
Změny v zadávání veřejných zakázek	Zákonná opatření, monitoring strategie	C1	Úpravy harmonogramu, nutnost strukturálních úprav	Přijetí adekvátních strukturálních změn
Finanční a ekonomická				
Odlišný hospodářský vývoj oproti prognóze – HDP, kurz EUR/CZK, spotřeba paliv	Statistické údaje	B2	Dopady na disponibilní finanční zdroje	Operativní řízení dle principů strategie, Aktualizace strategie
Odlišná struktura hospodářství	Statistické údaje	A2	Dopady na dopravní model	Aktualizace modelu a strategie
Změny v lokalizaci hospodářských aktivit	Statistické údaje, PÚR, ZÚR	A2	Aktualizace PÚR/ZÚR a dopravního modelu	Aktualizace dopravního modelu a strategie
Změna ratingu ČR	Statistické údaje	B2	Změna nákladů na dluhové financování, PPP, objemu dostupných finančních zdrojů	Aktualizace strategie
Nedostatek finančních prostředků pro realizaci záměrů strategie	Rozpočet, monitoring strategie	C3	Změny v realizaci strategie, harmonogram	Operativní řízení dle principů strategie, Aktualizace strategie
Pouze krátkodobé jednorázové výraznější navýšení rozpočtu	Rozpočet	B2	Nemožnost pokračování realizace akcí v následujících letech – konzervace, opožďování jiných projektů	Převod nevyčerpaných prostředků, předfinancování akcí EU s možností následné refundace.
Změny ve způsobu financování (např. i na základě posouzení žádostí o prostředky EU u	Monitoring strategie	C2	Odlišná skladba disponibilních zdrojů	Operativní řízení dle principů strategie, Aktualizace strategie

konkrétních projektů)				
Změna (růst) cen materiálů a stavebních prací odlišný od predikované míry inflace	Cenové údaje, nabídky, monitoring strategie	B3	Nároky na financování údržby a investic	Operativní řízení dle principů strategie, Aktualizace strategie

Dopravní				
Změna ve skladbě dopravy (módy)	Sčítání intenzit, monitoring strategie	B2	Změny modelu a přístupu ke strategii, finanční zdroje	Aktualizace modelu a strategie
Změny ve skladbě dopravního proudu	Sčítání intenzit, monitoring strategie	B2	Změny modelu a přístupu ke strategii, finanční zdroje	Aktualizace modelu a strategie
Změna objemu nákladní dopravy	Statistické údaje, monitoring strategie	B2	Změny modelu a přístupu ke strategii, finanční zdroje	Aktualizace modelu a strategie
Růst/pokles osobní silniční dopravy na zpoplatněných komunikacích	Statistické údaje, monitoring strategie	B1	Finanční zdroje	Aktualizace modelu a strategie
Růst/pokles hromadné dopravy	Statistické údaje, monitoring strategie	B2	Změny modelu a přístupu ke strategii	Aktualizace modelu a strategie
Růst/pokles IAD	Statistické údaje, monitoring strategie	C2	Změny modelu a přístupu ke strategii	Aktualizace modelu a strategie
Rychlejší/pomalejší ekologizace vozového parku v silniční dopravě oproti očekávání	Statistické údaje, monitoring strategie	C2	Dopad na dostupné finanční zdroje	Aktualizace strategie
Kvantitativní				
Požadavky na objem prací v přípravné fázi neadekvátní odpovídajícím potřebám dopravy	Monitoring strategie	B3	Zvyšování nákladů, zdržení realizace	Fungování expertízy a oponentury dle směrnice V-2/2012, resp. u investorů,, přijetí včasných opatření
Nedodržování harmonogramu přípravy	Monitoring strategie	C2	Růst nákladů vlivem inflace, zdržení realizace	Sledování přípravy (Odbor strategie dle směrnice V-1/2012, přijetí včasných opatření)
Růst cen stavebních prací – nižší fyzické plnění	Statistické údaje, monitoring strategie	B3	Růst nákladů staveb a údržby	Realokace zdrojů, aktualizace strategie
Kvalitativní				
Zhoršování stavu železničních tratí	Diagnostika, měření, údaje SŽDC	B3	Změny provozuschopnosti	Adekvátní opatření, realokace zdrojů, aktualizace strategie

Zhoršování stavu komunikační sítě	Diagnostika, měření, údaje ŘSD	B3	Omezení sjízdnosti komunikací	Adekvátní opatření, realokace zdrojů, aktualizace strategie
Zanedbávání údržby	Údaje správců, monitoring strategie	C3	Zhoršený stav jednotlivých prvků dopravní infrastruktury	Adekvátní opatření, realokace zdrojů, aktualizace strategie
Nízká kvalita stavebních prací	Údaje zadavatelů, monitoring strategie	A3	Poruchy dokončených staveb, potřeba oprav	Kvalitní zadávací dokumentace a stavební dozor
Personální nestabilita v resortu dopravy	Změny na klíčových manažerských postech	B3	Jakkoliv personální změny mohou mít i dopady pozitivní, tyto pak nejsou rizikem. Středně pravděpodobným rizikem s velmi vysokým dopadem je negativní změna ve vedení resortu či resortních organizací, která by následně měla zásadní dopady do vykonávaných činností.	Stanovení splnitelných cílů a jejich pravidelné hodnocení u klíčových manažerů, personální změny provádět až na základě vyhodnocení přínosů a rizik a na základě prokazatelně neplněných úkolů, které může příslušný manažer ovlivnit.

Tabulka 63.85 Rizika realizace Dopravních strategií

Posouzení kategorií míry rizika, zda nastavené nebo plánované postupy a akce jsou dostatečné a zajistí udržení nebezpečí pod stanovenými limity a požadavky, je následující:

		Pravděpodobnost		
		A	B	C
Dopad	1	I.	II.	III.
	2	II.	III.	IV.
	3	III.	IV.	V.

Pro kategorii míry rizika:

- I. není vyžadována žádná zvláštní akce. Nejedná se však o 100% přijatelnost rizika, proto je nutno na existující riziko upozornit.
- II. je vhodné zvážit odpovídající akce
- III. je nutno provést odpovídající akce
- IV. je nezbytné snížit míru rizika na přijatelnou úroveň.
- V. je vyžadováno bezodkladné přijetí opatření, kterým bude dané riziko eliminováno na přijatelnější úroveň

Důležitými vstupy pro monitorování a průběžnou kontrolu rizik jsou (kromě seznamu rizik) především průběžné/roční zprávy o řešení, vyhodnocení indikátorů, které poskytnou průběžné informace o spotřebě času, dokončenosti činností, čerpání nákladů, realizovaných výstupech atd.

K případné aktualizaci strategií či dopravního modelu je třeba přistupovat buď v periodickém intervalu (u dopravního modelu navrhováno 5 let), či pokud u skupiny indikátorů s vysokou mírou rizika dojde k významnější odchylce, u které bude potvrzeno, že se nejedná o náhodný výkyv či chybu měření. K samotné aktualizaci je tedy třeba přistupovat s rozvahou a pečlivě zkoumat odchylky monitorovaných dat, vytvářet z nich tematické skupiny a těm pak přizpůsobit rozsah a formu případné aktualizace.

64 Shrnutí návrhu strategie

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

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

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

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

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

- mandatorní (údržba + provozování)
- rozvojové

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

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

Prioritou je odstranění zpoždění na síti, eliminace negativních vlivů na životní prostředí a odstranění deficitů v údržbě, ne investice jako takové. Přehnané a obtížně dosažitelné cíle by vedly k následným krizím a permanentní nedokončenosti systému. Smysl mají investice, které se dají realizovat relativně

brzy a jejichž kladný efekt se projeví v přijatelném časovém odstupu od investičního rozhodnutí.

Investice, které není možné realizovat v dohledném časovém horizontu, budou zařazeny do databáze opatření. Zásadně důležité je zefektivnit a zracionalizovat práce na přípravě staveb, jejíž výsledky jsou stále u všech státních investorů znepokojivé, ačkoliv lze pozorovat zlepšující se kvalitu práce. Vzhledem k nejistotám v procesu přípravy a financování staveb je nutné mít k dispozici minimálně projekty v rozsahu 200 – 300 % skutečných investičních možností návrhového časového horizontu. Tuto líheň smysluplných projektů je nutné neustále udržovat živou a aktuální, je nutné mít platné všechny doklady, reagovat na změny norem a změny přístupů, periodicky aktualizovat studie proveditelnosti, příp. i obnovovat DÚR či DSP. Bude tak k dispozici živá část databáze rozvojových akcí.

Bude nutné zakonzervovat investiční opatření nad potřebný rozsah, u projektů vést informace, proč jej nesledujeme. Konzervace se může prodlužovat, projekty mohou po čase přejít do „líhně“ opatření nebo po zjištění jejich neefektivnosti a nepotřebnosti mohou být rušeny. Tyto projekty budou uloženy v konzervované části databáze rozvojových akcí.

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

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

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

- Průběžně řešit potřebné nastavení priorit s ohledem na omezené finanční zdroje, k tomu využívat výsledky Dopravních strategií a jejich plánovací nástroje.
- U nadřazené sítě dbát na zajištění trvalé dostupnosti uvedené infrastruktury v požadované kvalitě. Ta souvisí zejména se zajištěním nákladů na provoz, provozuschopnost, opravy či údržbu.
- Prioritou musí být zajištění udržitelnosti provozování existující dopravní infrastruktury s ohledem na mandatorní náklady sítě ve smyslu Knihy 7.
- Pro zajištění mandatorních nákladů sítě a nezbytný rozvoj je potřebné zajištění finančních prostředků minimálně v úrovni Návrhové varianty financování 2017. Rozvojové aktivity nadnárodního významu, například RS/VRT, nebudou možné bez účasti spolufinancování Evropské unie

pokračující i po roce 2020. Proto je nutné již v následujícím období vyjednávat o budoucím finančním rámci takového spolufinancování.

- Další rozvoj nutný z důvodů prokázaných dlouhodobě predikovaných potřeb uživatelů bude vždy omezen disponibilními zdroji. Nadřazená struktura dopravních sítí na území ČR nebude s ohledem na svůj rozsah a finanční potřebu zdaleka dokončena v horizontu roku 2030.
- Pro zajištění Návrhové varianty financování, primárně pro období 2014 – 2020, je nutná stabilizace zdrojové stránky pro udržitelnost existující sítě a ideálně i pro relativně konzervativní objem výstavby umožňující splnění reálných cílů.
- **Zajištění stabilních finančních prostředků pro údržbu a rozvoj dopravní infrastruktury je klíčovým úkolem Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. Je nezbytné zajistit stabilizaci příjmů pro financování dopravní infrastruktury ve vztahu k SFDI (podíl národních zdrojů bez evropské spoluúčasti) alespoň na úrovni 43 mld. Kč/rok. Pokud ale mají být splněny mezinárodní závazky a má být splněn úkol státu vytvářet podmínky pro podnikání v ČR v rámci zvyšování její konkurenceschopnosti a zajištění konkurenceschopnosti všech regionů, bude nutné politicky rozhodnout o zajištění příjmů SFDI na celkové úrovni minimálně 1,8 % HDP/rok, ideálně až 2 % HDP/rok, což v současných cenách (2016) představuje od roku 2018 cca 86 mld. Kč/rok – Návrhová varianta financování 2017.**
- Za účelem možnosti dosažení cílů a uspokojení potřeb uživatelů je zcela zásadní, aby nadále pokračovala investorská příprava primárně u úseků sítě TEN-T (silniční, železniční i vodní) a důležitých úseků silnic I. třídy se zaměřením na prioritní projekty dle výsledků Dopravních sektorových strategií při současném využití možností aktuálně projednávaných novelizovaných právních předpisů (velká novela stavebního zákona a souvisejících právních předpisů – sněmovní tisk 927, schválen ve finální podobě jako zákon č. 225/2017 Sb.).
- Návrh nařízení TEN-T stanovuje dvě vrstvy, hlavní síť má být dokončena do 2030 a globální síť do 2050 – tento požadavek primárně determinuje priority spolu s připraveností projektů a vázaností a dostupností jednotlivých zdrojů. V období 2014 – 2020 bude možné dokončit jen část uvedené sítě. Z tohoto důvodu byly v rámci Dopravních sektorových strategií definovány nejvyšší priority pro toto období. Po roce 2020 bude nutné využít dostupné finanční prostředky tak, aby mohla být uvedena infrastruktura dokončená v parametrech odpovídajících návrhu nařízení TEN-T nejpozději v roce 2050. Stavět bude nutné jen to potřebné v rozumných technicko-ekonomických parametrech s prioritou projektů spojených s TEN-T.
- Studie proveditelnosti a záměry projektů budou schvalovány podle směrnic Ministerstva dopravy (V-1 a V-2/2012) resp. dle jejich principů. Chybějící

části uvedeného rastru dopravní infrastruktury budou připravovány tak, aby jejich kapacita odpovídala předpokládanému zatížení a aby byly z hlediska ekonomické návratnosti zdůvodnitelné a obhajitelné. Tento fakt se týká především návrhových parametrů, které musí být optimalizovány z pohledu celoživotního cyklu investice ideálně již v úvodních fázích projektové přípravy. Zároveň platí, že optimalizace projektů musí reflektovat v maximální možné míře již ukončené povolovací procesy.

- Zahajovat zadávací řízení pouze na stavby s precizně zpracovanou zadávací dokumentací, aby byly v maximální míře eliminovány nezpůsobilé výdaje projektů (neuznatelné vícepráce). Za tímto účelem zajistit dostatečně kvalitní a odpovědné stavební dozory a přizpůsobovat těmto požadavkům i obchodní podmínky. Alternativně se pokusit využít pro zadávání staveb v následujícím horizontu principů design & build (Yellow FIDIC).
- Omezenost finančních zdrojů, pokud k ní opakovaně dojde, může být pouze dočasná, projektová příprava a investorská činnost je obvykle pouze do 7 % nákladů stavby, proto musí probíhat příprava ve vyšším objemu oproti stanoveným výhledovým zdrojům na realizaci.
- Pro opatření na TEN-T je nutné na úrovni Ministerstva dopravy a investorů stabilizovat technicko-ekonomické parametry dle směrnic a zajistit finanční krytí přípravy podle priorit DSS2, prioritní projekty musí být komplexně zabezpečeny z hlediska přípravy. Zároveň je třeba podpořit překlápění potenciálně velmi prioritních námětů mezi projekty.
- Pro opatření na silnicích I. třídy, které většinou nelze posoudit podle dopravního modelu, je třeba dopracovat v návaznosti na priority hodnocení DSS2 a výsledky konkrétních lokálních posouzení podrobný přehled potřebnosti projektů v kontextu celkové funkčnosti kategorizovaného systému silnic I. třídy. Přípravu staveb je potřebné zaměřit na kvalitu a rozsah připravovaných akcí. Přípravy je nutné zajišťovat v rozsahu ne více než 3x větším oproti výhledovému množství disponibilních prostředků z důvodů omezených zdrojů na realizaci.
- Priority přípravy a následné výstavby železničních staveb na TEN-T i mimo TEN-T musí být determinovány hodnocením v rámci DSS2 a hlavně se musí řídit podle priorit objednatelů veřejné dopravy, resp. komerčních provozovatelů železniční dopravy (osobní i nákladní), což i v rámci Dopravních strategií je samozřejmě zahrnuto již v samotném hodnocení projektů – nutné je však další zpřesnění v konkrétních studiích proveditelnosti.
- Z navyšovaných položek provozuschopnosti realizovat primárně úpravy železničních tratí podle dnešního technického stavu a jejich vybavenosti s přihlédnutím k požadavkům objednatelů. Preferovat dostatečně včasné úpravy na tratích, kde je plánováno dlouhodobější zasmulvnění dopravce na základě nabídkového řízení (soutěže mezi dopravci), aby následný

provoz mohl probíhat bez dlouhodobějších výluk a v optimalizovaném provozním konceptu.

- V přípravě záměrů vysokorychlostních tratí / rychlých spojení je třeba postupovat podle jednotlivých administrativně-legislativních požadavků. V návaznosti na zpracovaný Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR určit v případě jeho schválení vládou odůvodněné technicko-ekonomické řešení s nutností zajistit prokazatelně dosažitelnou ekonomickou efektivitu v rámci studií proveditelnosti jednotlivých dopravních ramen se zohledněním možností realizovatelnosti jednotlivých etap a jejich přínosů v čase (možnosti připravenosti / přínosnosti etap / financovatelnosti). Následně provést překlopení z námětu do projektu. Teprve poté může být takto konkretizovaný úsek VRT/RS vyhodnocen spolu s ostatními projekty v rámci aktualizace Dopravních strategií. Následně podle výsledků studií proveditelnosti případně projednat odlišnosti oproti vymezení koridorů v PÚR a v územně plánovacích dokumentacích všech stupňů (zejm. ZÚR). Pro úseky VRT/RS intenzivně vyjednávat maximální podporu z fondů EU i pro období po roce 2020, jinak bude obtížné zabezpečit financování (pouze na úkor mnoha jiných priorit dopravních sítí) při predikované výši finančního rámce v Návrhové variantě 2017.
- V případě železniční sítě je nutné hledat úspory na základě procesu restrukturalizace sítě. Ta spočívá nejen ve výstavbě a modernizaci významných tahů, které mají velký celospolečenský význam, ale rovněž v redukcii, příp. regionalizaci či privatizaci těch částí sítě, pro které nebude možné najít ekonomicky odůvodnitelné využití. Tento problém souvisí se zkvalitněním dopravního plánování zejména na krajské úrovni. V rámci Konceptu veřejné dopravy jsou příspěvky státu na regionální objednávku poskytovány pouze tam, kde jsou provozovány alespoň 4 páry vlaků denně.
- V oblasti provozu železničních vozidel bude potřebné vyhodnotit klady, záporny a finanční náročnost možného sjednocení napájecí soustavy na celém území ČR se zohledněním napájecích systémů v okolních státech. V roce 2016 byla dokončena a schválena „Koncepte přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programovacího období 2014 – 2020 a naplnění požadavků TSI ENE“. Studie prokázala jednoznačnou výhodnost v přechodu na jednotnou napájecí soustavu 25 kV střídavých. Na základě schválení této koncepte budou postupně připravovány jednotlivé úseky tratí k přepnutí napájecí soustavy. Jednotlivé stavby, které jsou připravovány na území, kde dle schválené koncepte dojde k přepnutí trakce později, budou připravovány tak, aby se v budoucnu snížily náklady na tuto konverzi (např. stíněné kabely, zabezpečovací a sdělovací zařízení atp.).
- Pro vodní dopravu je klíčové zlepšení a stabilizace plavebních podmínek v příhraničním úseku Labe s respektováním nutnosti zajištění dostatečných parametrů splavnosti na německé straně. Následuje potřebnost zajištění splavnosti Vltavy za Prahu (podjezdné výšky) a splavnění do Pardubic.

- Potenciál rekreační plavby ve vztahu k podpoře rekreace a cestovního ruchu nemohl být v DSS2 plnohodnotně vyhodnocen z důvodů zvolené metodiky. Z pohledu resortu doprava je klíčové podpořit v přípravě a financování primárně projekty dopravní. Klíčovým zdrojem pro vodocestné stavby musí být CEF (kohezní i evropský). V rámci Aktualizace 2017 je nutné konstatovat, že na úrovni projektových žádostí o zdroje CEF nebyla z důvodů odporu jednotlivých orgánů Komise schválena jediná žádost na realizaci infrastruktury vodních cest.
- Dopravní sektorové strategie nepracují s DOL, pokračuje však územní ochrana záměru a jsou realizovány kroky dle příslušných vládních usnesení – zpracovává se studie proveditelnosti a jsou vedena příslušná mezinárodní jednání.
- Zajistit přenositelnost principů DSS2 do krátkodobých ročních plánů financování – přenositelnost do rozpočtu SFDI na krytí jednotlivých balíčků opatření a konkrétních projektů. Toto je průběžně zajišťováno, rozpočet SFDI je základním realizačním nástrojem DSS, přičemž v rámci resortu doprava postupně plní i jiné funkce ať už je to role zprostředkujícího subjektu Operačního programu doprava či funkce kontrolní na realizovaných i připravovaných stavbách.
- Postupně navýšovat roli přímého zpoplatnění uživatelů infrastruktury. Politiku zpoplatnění činit dlouhodobě predikovatelnou; mýtné sazby přizpůsobovat struktuře vozidlového parku, poplatků za železniční dopravní cestu nastavit v souladu s platnou právní úpravou v předstihu a na delší časové období – jeho výše by měla být dostatečná pro úplnou úhradu nákladů souvisejících s řízením železničního provozu.
- **Usilovat o přidělování zdrojů navíc oproti Návrhové variantě 2017, primárně na realizaci priorit dle DSS2 a primárně na realizaci ucelených clusterů staveb.**
- Nezahajovat vlastní dopravní stavby bez garance jejich finančního krytí v následujících letech podle rozpočtových výhledů.
- Zajistit předfinancování zdrojů EU v období 2014 – 2020 ze zdrojů státního rozpočtu, kapitol Ministerstva financí, s následnou zpětnou refundací – zachování stávajícího systému.
- Dluhové financování splatné z vlastních zdrojů resortu doprava připustit pouze v případě, že by nebyl k dispozici dostatečný objem finančních zdrojů na kofinancování fondů EU, či by nebyl v budoucím období k dispozici dostatečný objem na financování zcela klíčových staveb (první desítka prioritních projektů). Další přípustnou variantou je využití dluhového financování splatného z vlastních zdrojů resortu pro vyrovnání neočekávatelného krátkodobého výpadku příjmů na zdrojové stránce.
- Realizaci projektů PPP preferovat v případě významných projektů, u nichž bude prokázána dlouhodobá ekonomická výhodnost tohoto způsobu

zajištění. Pro úspěšnou realizaci vybírat k prověření jen projekty s dobrou úrovní investorské připravenosti v rozsahu dostatečně souvislého a delšího clusteru infrastruktury. Vhodné je pokusit se využít možnosti kombinace modelu PPP a zdrojů EU. Implementace tohoto modelu je v období 2014 – 2020 zjednodušena, pravděpodobně se však bude v případě využití jednat o využití tzv. inovativních finančních nástrojů podporovaných z úrovně EU.

- Zajistit podporu pro výstavbu a vybavení multimodálních veřejných logistických center pro umožnění posílení role multimodální, resp. kombinované dopravy. Dopravní sektorové strategie jsou strategií založenou na multimodálním přístupu. Bez realizace zařízení, která jsou nezbytná pro využívání železniční a vodní dopravy, nebude možné zajistit efektivní využívání investic do těchto druhů dopravy. Multimodální terminály s vazbou na logistické procesy je proto nezbytné definovat jako nedílnou součást dopravní infrastruktury s veřejným přístupem (nemusí být přímo ve vlastnictví státu). I pro tato zařízení je definována hlavní a globální síť TEN-T a doporučené zdrojové krytí v období 2014 - 2020.
- Podporovat soukromý sektor ve vybavování infrastruktury pro alternativní paliva a podpořit tak jejich rychlejší zavádění do praxe. Dopad opatření navrhovaných k realizaci v Dopravních sektorových strategiích je rovněž závislý na vývoji energetických zdrojů pro dopravní provoz. Změna energetického mixu v dopravě je nezbytná, neboť současné zdroje mají velké dopady jak na veřejné zdraví a životní prostředí, tak i na globální změny klimatu. Snižování vlivu dopravy na veřejné zdraví a životní prostředí je stejně významným cílem Dopravní politiky jako zajištění konkurenceschopnosti české ekonomiky. Problematika energií je podrobně řešena ve Státní energetické koncepci a podrobněji je rozpracována v Národním akčním plánu čisté mobility.
- Značný akcent a vyčleněný finanční objem je v rámci Dopravních sektorových strategií věnován rovněž ITS. Jde o důležitá opatření, která nejsou stále hodnocena s požadovaným akcentem. Tato oblast je přitom klíčová v mnoha oblastech dopravního provozu – zvyšují využití existující dopravní infrastruktury, zajišťují mezinárodní interoperabilitu provozu, zvyšují jeho bezpečnost i efektivitu.
- Zajistit splnění závazku interoperability železničních sítí primárně v pořadí dle významu jednotlivých tratí a mezinárodních závazků ČR (tranzitní železniční koridory, ostatní významné dráhy celostátní s významným mezinárodním provozem). U celostátních i regionálních tratí realizovat v případě prokazatelně stabilní objednávky veřejné dopravy či případně komerční dopravy (osobní či nákladní) systémy DOZ.
- V řízení silniční dopravy více využít ITS. Podpořit další koncepční rozvoj Národního dopravního informačního centra v Ostravě. Rozšiřovat systémy liniového řízení dopravy a vybavení páteřní infrastruktury informačními

panely. Zlepšovat poskytování informací řidičům v reálném čase na základě aktuálních dat z provozu.

- Zajistit s dostatečným časovým předstihem výběr dodavatele Systému elektronického mýta a poskytovatele služeb s provozem tohoto systému souvisejících pro další bezproblémové fungování výkonového zpoplatnění pozemních komunikací po konci roku 2019, kdy končí účinnost renegociované smlouvy o službách se současným generálním dodavatelem a převážná část smlouvy o dodávce. Rozšíření mýtného systému připustit pouze za předpokladu přijatelné nákladovosti na výběr koruny - Dopravní politika v tomto ohledu připouští maximální poměr mezi příjmy a výdaji ve výši 30 %. Nepřipustit znehodnocení investice do existujícího Systému elektronického mýta, který je plně funkční a na výběr poplatku velmi efektivní. Za účelem určení ekonomicky efektivního rozsahu zpoplatnění sítě a způsobu technického řešení by bylo žádoucí zvážit takovou formu zadávacího řízení, která umožní získat zpětnou vazbu trhu před konečným výběrem dodavatele (jednací řízení s uveřejněním, soutěžní dialog).
- V rámci rozvoje dopravních sítí je třeba přiměřeně podporovat též regionální a městské projekty, rozvoj cyklostezek, ale také rozvoj letišť.
- Bude potřebné vypracovat strategie zajištění provozuschopnosti a řízení provozu na dopravních sítích v souvislosti s navyšováním prostředků na údržbu a obnovou dopravní infrastruktury.

Do budoucna je nezbytné zajistit nejen pravidelné aktualizace z hlediska obsahu, ale rovněž zvyšovat jejich funkčnost, a to počínaje údržbou multimodálního dopravního modelu a implementací ve strategii uváděných doporučení z úrovně jednotlivých výkonných složek.

Strategie identifikovala velké množství námětů, které jsou zatím chudé z hlediska požadovaných informací, které je nutné znát o jednotlivých projektech pro možnost jejich objektivního porovnání. Řada z námětů přitom má potenciálně velký význam a investoři musí pro budoucí verze Dopravních strategií zajistit doplnění informací o námětech a zajistit tak jejich převedení mezi projekty. Samostatnou kapitolou v tomto ohledu jsou projekty Rychlých spojení na železniční infrastrukturu, kde je klíčové rozpracování jednotlivých studií proveditelnosti v případě, že bude vládou schválen Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR. Řada nejasností přetrvává i v ostatních segmentech železniční sítě vyjma čtyř tranzitních koridorů. Na základě doporučení Knihy 7 Dopravních strategií bude nutné se podrobně zabývat i návrhovými parametry na řadě významných tahů páteřní silniční sítě.

65 Přílohy

- Příloha S1 Schéma horizontální i vertikální provázanosti a vzájemného ovlivňování jednotlivých dokumentů, navazujících na Dopravní politiku ČR v čase
- Příloha M1 Mapa projektů pro oblast silniční infrastruktury na roky 2014 – 2020 (23) s výhledem do 2030
- Příloha M2 Mapa projektů pro oblast infrastruktury železniční dopravy na roky 2014 – 2020 (23) s výhledem do 2030
- Příloha M3 Mapa projektů pro oblast infrastruktury vodní dopravy na roky 2014 – 2020 (23)
- Příloha M4 Mapové zobrazení výsledků VMH – železniční infrastruktura
- Příloha M5 Mapové zobrazení výsledků VMH – silniční infrastruktura
- Příloha M6 Mapové zobrazení výsledků VMH – infrastruktura vodních cest
- Příloha M7 Mapa sítě TEN-T pro oblast silniční infrastruktury
- Příloha M8a Mapa sítě TEN-T pro oblast infrastruktury železniční osobní dopravy
- Příloha M8b Mapa sítě TEN-T pro oblast infrastruktury železniční nákladní dopravy, přístavy a multimodální terminály
- Příloha M9 Mapa sítě TEN-T pro oblast infrastruktury vodních cest
- Příloha H1 Výsledky hodnocení clusterů silniční infrastruktury
- Příloha H2 Výsledky hodnocení clusterů infrastruktury železniční dopravy
- Příloha H3 Výsledky hodnocení clusterů infrastruktury vodní dopravy