ASOCIACE
PRO ROZVOJ
INFRASTRUKTURY

Září 2021

verze 1.7

Stav dopravní infrastruktury v ČR

Podklad pro rozhovory o dopravní infrastruktuře na CNN Prima News

Asociace pro rozvoj infrastruktury *(**ARI**) je think-tank soukromého sektoru pro veřejnou infrastrukturu, sjednocující zájmy a názory více než 50 významných infrastrukturních dodavatelů a institucí – projektových a inženýrských kanceláří, stavebních společností, bank a poradců.*

***ARI prosazuje jasná pravidla** plánování, veřejného zadávání a transparentních smluvních vztahů **podle osvědčené mezinárodní dobré praxe**, která umožní dlouhodobě udržitelný a efektivní rozvoj veřejné infrastruktury. ARI vydává stanoviska a publikace, pořádá odborné diskuze a kulaté stoly za účasti zahraničních expertů, zástupců ministerstev, investorů a odborné veřejnosti zaměřené na oblast veřejné infrastruktury a veřejného zadávání.*

Více na www.ceskainfrastruktura.cz a www.zelena-mesta.cz

ARI přináší budoucnost

Železniční stanice v Liege, Guillemins, Belgie

Obsah

1 SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA 4

Kvalitní dálnice znamenají více peněz pro lidi a silnější ekonomiku 4

Kvalitní dopravní síť je podmínkou výkonné ekonomiky 5

Dálnice v Česku přibývají výrazně pomaleji než v okolních zemích 6

Nejasné a nerespektované priority 7

Nejistota krátkodobého financování 7

Dokončeme páteřní sít, ale nezapomeňme 9

Zdlouhavé schvalovací a povolovací procesy 9

Výkupy pozemků pro stavby 9

Transformace na Správu dálnic a silnic 9

Veřejné zadávání = „Road to Hell“ 9

Byrokracie a komplikované procesy 10

Zaveďme digitalizaci a unifikaci 10

Nedostatek lidí a materiálů 10

2 ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURA 13

Zůstaneme v Evropě? 13

Z Prahy do Brna za hodinu: kdy bude stát vysokorychlostní železnice? 13

Dopadnou vysokorychlostní tratě podobně jako dálnice? 15

Budeme mít dostatečné financování? 16

3 BUDOUCÍ VÝZVY A PŘÍLEŽITOSTI 18

Skokový růst nebo fluktuace cen materiálů je riziko, které nelze ignorovat 18

Nejsme dost bohatí, abychom ignorovali dopady změn klimatu na infrastrukturu 18

Zelená transformace je příležitost pro změnu 18

Železnice a nádraží budou trendy 18

Je hloupost nemít chytrou infrastrukturu 19

Zásadní změny ve financování 19

Středobodem je doporučení TCFD 19

EU Taxonomie udržitelných hospodářských činností 19

Když investuješ, alespoň významě neškoď 20

Revize Dopravní politiky 2021-27 20

Ignorace nám může zastavit čerpání dotací 20

4 ARI DOPORUČUJE – shrnutí doporučení **21**

© 2021 ARI | verze 1.7 po aktualizaci 13. září 2021

Tento dokument Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI), zaměřený pouze na silniční a železniční infrastrukturu, vznikl jako podklad pro diskuze o vizích, výzvách a nutnosti změn v oblasti dopravní infrastruktury v ČR, které proběhly s dopravními experty politických stran na CNN PRIMA NEWS v září 2021. Debaty naleznete na cnn.iprima.cz/neprujezdne-cesko a tento dokument na stánkách ARI.

1

Silniční infrastruktura

Kvalitní dálnice znamenají více peněz pro lidi a silnější ekonomiku

Podle srovnání *Světového ekonomického fóra* z roku 2019[1] je **kvalita silnic a dálnic v České republice 5. nejhorší z celé Evropské unie**. Celosvětově jsme se dokonce umístili až v 8. desítce zemí, za Albánií (74.) a Burundi (75.), před Iránem (77.) a Jamajkou (78.).

V roce 2006 jsme v porovnání s našimi sousedy měli nejkvalitnější silniční síť, dnes jsme bohužel na chvostu. **Polsko bylo dokonce v roce 2012 na 124. místě, dnes je v našem regionu premiantem.** Je nám důkazem, že když se chce, tak to jde.

Blok 1: Celosvětové porovnání kvality silniční sítě

140 států, pozice a (skóre)

Rok 2006		Rok 2019	
ČR	**50. (3,8)**	Polsko	57. (4,3)
Maďarsko	59. (3,6)	Maďarsko	69. (4,0)
Slovensko	58. (3,7)	Slovensko	72. (4,0)
Polsko	67. (3,2)	**ČR**	**76. (3,9)**

Zdroj: www.theglobaleconomy.com/rankings/roads_quality/

Špatné silnice a dálnice nás přitom podle studie *Raiffeisenbank* z roku 2019[2] stojí miliardy korun ročně, méně lidí v regionech dokáže sehnat práci a lidé zároveň vydělávají méně peněz, než kolik by vydělávali, pokud bychom měli dokončenou dálniční síť a kvalita silnic by byla vyšší. Podnikatelský rozvoj a investice se drží kvalitního dopravního spojení, nedokončená silniční síť způsobuje nerovnost mezi regiony a stagnaci prosperity.

Kvalitní síť silnic a železnic nepřináší lidem pouze pohodlnější cestování a lepší pracovní podmínky, ale především vyšší kvalitu života a větší blahobyt. **Dokončení dálniční sítě by podle studie *Raiffeisenbank* vyžadovalo investici ve výši cca 3 % HDP, přitom by pomohlo zvýšit HDP České republiky o více než 6 %.** To znamená:

- lidé by vydělávali v průměru o 25 tisíc korun ročně více než dnes[3],
- lidem na Karlovarsku nebo v Jihočeském kraji, kam dnes dálnice nevede, by se mzdy zvýšily ještě více, zároveň by se zde snížila nezaměstnanost, a
- HDP České republiky by vzrostlo přibližně o 330 miliard korun.

To, že investice do kvalitního dálničního spojení vede k poklesu nezaměstnanosti a nárůstu HDP, ukazují podle *Raiffeisenbank* příklady z polské Vratislavi nebo z Moravskoslezského kraje. V obou regionech se po dokončení dálničního spojení tyto ekonomické ukazatele začaly zlepšovat rychleji než ve zbytku země nebo než v regionech, kde dálnice nevede (např. Jihočeský kraj).

Příklad Polska ukazuje, že konzistentní zvýšené investice do dopravní infrastruktury vedou k rychlejšímu růstu HDP celé země.

Polsko je nám také důkazem, že pokud se chce, tak se proces přípravy a výstavby dá výrazně urychlit a zefektivnit.

1 www.theglobaleconomy.com/rankings/roads_quality/#Czech-Republic
2 https://investice.rb.cz/zpravy-a-analyzy/hledani-zprav-a-analyz/?c15404%5Bkey%5D=2740

3 Růst průměrné mzdy podle dat Českého statistického úřadu v dlouhodobém horizontu odpovídá růstu HDP (ARI).

Kvalitní dopravní síť je podmínkou výkonné ekonomiky

Polský HDP na osobu roste i díky značným investicím do dopravní infrastruktury rychleji než český. Od roku 2010 vzrostl o 24 %, zatímco náš pouze o 14 %.

Dnešní investice do kvalitních silnic a železnic se projeví až s několikaletým odstupem. S délkou přípravy dopravních staveb mezi 10-15 lety se dnes rozhoduje o tom, jak se budeme mít za 10-20 let.

Každý politik je zodpovědný za to, jaké podmínky pro budoucí vyšší životní úroveň obyvatel pomůže prosadit. V předvolebních kampaních se politické strany věnují hlavně jednorázovým populárním opatřením typu zvýšení důchodů, protože budou mít u voličů okamžitý efekt. To je možné pochopit před volbami, po volbách je však potřeba pracovat na koncepčních a **dlouhodobých předpokladech budoucího ekonomického růstu**, mezi něž patří mimo jiné právě kvalitní silniční a železniční síť.

Pokud politici napříč politickým spektrem nenajdou základní shodu na koncepčnějším a rychlejším rozvoji silnic a železnic, bude Česká republika dále ztrácet na své atraktivitě a konkurenceschopnosti a **životní úroveň obyvatel se propadne pod úroveň sousedních států**. Přitom naše startovací pozice byla výrazně lepší.

V současnosti začínáme čelit dalším důležitým výzvám, jako je posilování klimatické odolnosti a udržitelnosti měst a průmyslu, které budou vyžadovat naši pozornost další desítky let.

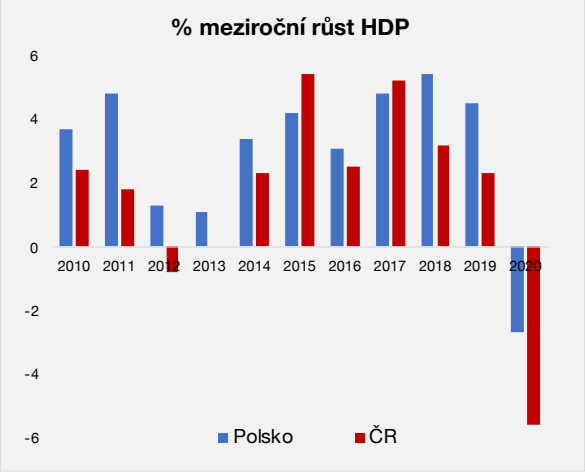
Zprovoznění kompletní dálniční sítě a modernizace a případné zkapacitnění stávajících úseků by měla být priorita tohoto desetiletí do roku 2030.

Blok 2: Růst HDP v regionu CEE

US$/capita	2010	2020	Růst %
Polsko	12 613	15 656	24,1%
Maďarsko	13 191	15 899	20,5%
Slovensko	16 751	19 156	14,4%
ČR	19 960	22 762	**14,0%**

mld US$	2010	2020	Růst %
Polsko	480	594	23,8%
Maďarsko	132	155	17,4%
ČR	209	244	**16,5%**
Slovensko	90	104	15,6%

Zdroj: Worldbank



Zdroj: IMF

Dálnice v Česku přibývají výrazně pomaleji než v okolních zemích

V průměru se za posledních deset let zprovoznilo **pouhých 14 km dálnic ročně –** ze 17 aktuálně plánovaných dálnic bylo v polovině roku 2021 **dokončeno jen pět** (D2, D5, D8, D10 a D46).

Za posledních 10 let bylo zprovozněno pouze 142 kilometrů dálnic. Tím jsme rozšířili naši dálniční síť o 12 %. Podle Ministerstva dopravy by měla být základní dálniční síť dokončena až v roce 2050. K jejímu dokončení však zbývá zprovoznit více než 700 km dálnic a podle zprávy Nejvyššího kontrolního úřadu z roku 2018 je tempo výstavby tak pomalé, že termín 2050 za současných podmínek není reálný.

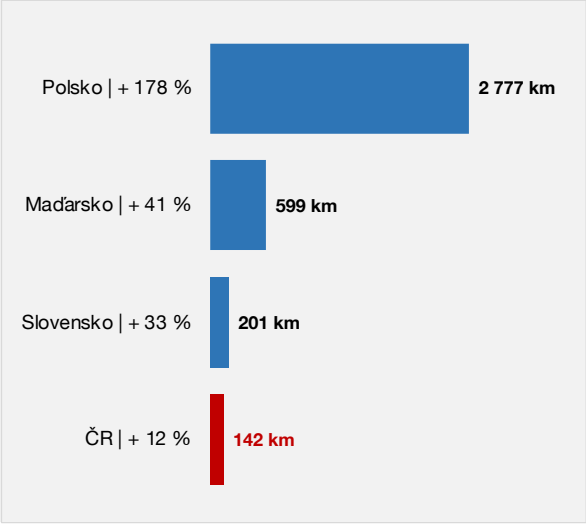
Oproti tomu **Polsko** za 10 let téměř ztrojnásobilo svoji síť dálnic a rychlostních silnic, když vystavělo 2 777 km (z toho 845 km dálnic). **Maďarsko** zprovoznilo téměř 600 km. Od roku 2004 do roku 2020, se dálniční síť Maďarska rozrostla o více než 1 000 kilometrů.

Zatímco v roce 2010 investovalo ŘSD 1,0 % HDP (38 mld. Kč), **v posledních 10 letech investovalo v průměru pouze 0,4 % HDP ročně (21 miliard Kč)**[4].

Všechny tři sousední země využily, kromě vlastních a dotačních zdrojů, také soukromý kapitál v PPP projektech, které dodaly desítky (Slovensko) až stovky kilometrů (Polsko a Maďarsko).

Blok 4: Počet nových dálnic za 10 let*

2011-2020, v km a % rozšíření dálniční sítě*



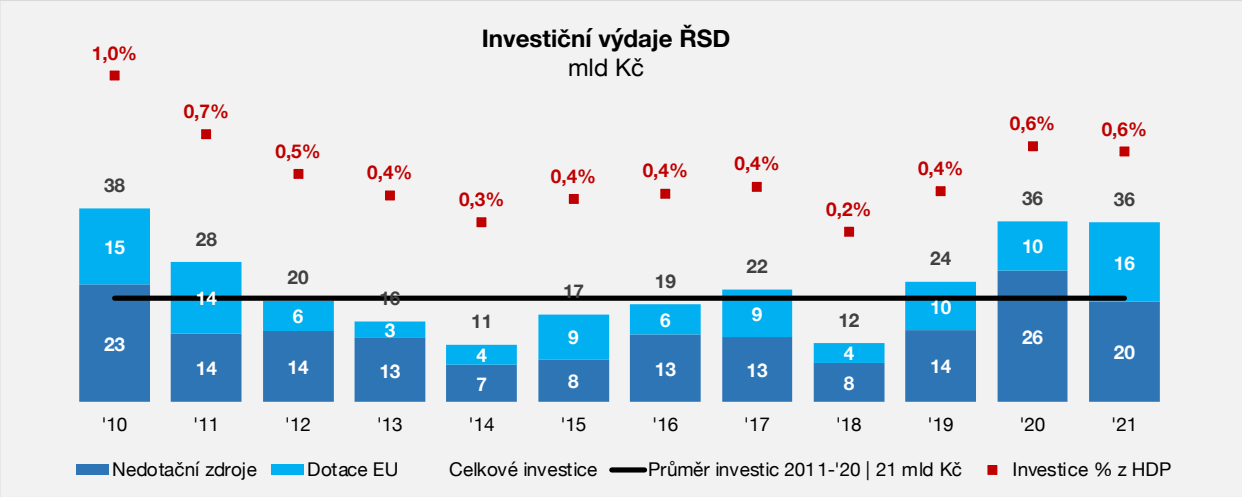
** Pozn: od roku 2016 se v ČR sloučily rychlostní komunikace a dálnice pod kategorii dálnice. Naše porovnání pro období 2010-2020 zahrnuje dálnice i rychlostní komunikace jak v ČR, stejně tak v ostatních zemích.*

Zdroj: Ročenky dopravy MDČR, wikipedie, Cestná databanka

Investice České republiky do dálniční sítě soustavně zaostávají nejen za průměrem EU, ale také za průměrem zemí V4.

Blok 3: Investiční výdaje ŘSD

v miliardách Kč a jako % z HDP v kupních cenách



4 Výroční zprávy SFDI

PROČ SE U NÁS NESTAVÍ NOVÉ DÁLNICE TEMPEM JAKO V SOUSEDNÍCH ZEMÍCH?

Plánování, příprava a výstavba dopravní infrastruktury je dlouhodobý proces. Co bylo vizionářsky naplánováno a postaveno před stoletím, dnes utváří současnou podobu země. Základy námi plánované a budované infrastruktury budou definovat naše fungování v centru Evropy další století. Kromě vhodného legislativního prostředí, neustálého hledání kompromisů respektující potřeby přírody a ekonomiky, je potřeba dostatečných financí a zkušeného dodavatelského sektoru. Důvodů, které brání v rychlejším dobudování silniční a železniční sítě je řada. To, co ale **potřebujeme nejvíce, jsou dlouhodobé vize a stabilní politická podpora.**

Nejasné a nerespektované priority

Přestože existují *Dopravní sektorové strategie* v aktualizované podobě z roku 2017[5], postrádáme objektivně zhodnocený seznam prioritních staveb napříč jednotlivými druhy dopravy, který by byl respektován a měl zajištěné víceleté financování.

V praxi se priority v jednotlivých letech a volebních obdobích nesystematicky mění, což prodlužuje dobu přípravy jednotlivých staveb. Státní investoři se mají cíleně věnovat projektům s nejvyšší objektivně určenou prioritou a ne stavbám, které se jim daří snadněji připravit.

Doporučujeme

Aktualizovat **plán prioritních staveb**, zejména v kontextu nových požadavků vyplývajících ze *Zelené dohody pro Evropu*[6] a z ní vyplývajících závazků pro dopravní infrastrukturu ČR. Změny v dopravě a infrastruktuře budou hrát jednu z klíčových rolí v přechodu na nízkoemisní ekonomiku.

Vytvořit 7letý **Plán potřeb**, jako vazbu mezi strategickými plánovacími dokumenty a financováním výstavby dopravní infrastruktury po vzoru právní úpravy v Německu či Rakousku, ve formě přílohy k zákonu *416/2009 Sb. Liniovému zákonu*, který bude obsahovat seznam konkrétních záměrů výstavby dopravních liniových staveb s jejich základním vymezením, s odstupňováním míry naléhavosti potřeby u jednotlivých záměrů. Plán potřeb bude schválen Poslaneckou sněmovnou Parlamentu ČR.

Nejistota krátkodobého financování

Plynulost realizace staveb komplikuje každoroční nejistota dostatku peněz na následující rok. Každoroční podzimní schvalování jednoletého rozpočtu SFDI způsobuje zbytečnou nejistotu a brzdí plynulost přípravy a výstavby.

Investoři ani dodavatelé nemají možnost efektivně plánovat své kapacity. Současný systém jednoletého financování je neefektivní a zbytečně zvyšuje náklady u všech zúčastněných včetně státu.

Problematické jsou zejména výrazné meziroční výkyvy v rozpočtu SFDI, které vycházejí z nesledované dlouhodobé koncepce. Dopravní stavby není možné plánovat na dva roky dopředu nebo na jedno volební období, jde o dlouhodobou záležitost. **Je potřeba zajistit dlouhodobé a předvídatelné plánování a financování dopravních staveb, a to nejlépe změnou v rozpočtovém určení daní.**

Doporučujeme

Legislativně provázat 7letý **Plán potřeb** s právní úpravou **víceletého financování dopravní infrastruktury.** Schválením záměru staveb se zajistí mandatorní nárok financování celých staveb, přestože budou realizovány v průběhu více let.

Komplikované stavby[7] netáhnou, neboť nemají šanci rychlých vítězství. Parlamentem schválený víceletý Plán potřeb výstavby klíčové infrastruktury dá jasnou vizi, nasměruje a zaostří úsilí investorů.

5 www.dopravnistrategie.cz
6 https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_cs

[7] Komplikované stavby bývají ty nejvíce potřebné stavby, jako je dálnice D3 ve Středočeském kraji, Pražský okruh, železniční spojení z Prahy na letiště a do Kladna a řada dalších.

Velké plány, nejisté financování

Ambice dokončit síť dálnic a silnic 1. třídy do konce roku 2030, tedy zprovoznit přibližně 750 km dálnic a 750 km silnic 1. třídy a zmodernizovat dalších necelých 280 km dálnic a silnic 1. třídy je ambiciózní plán. Jeho dosažení vyžaduje spolupráci, plynulou přípravu, dostatek financování a posílení kapacit.

Vize celkové výše investičních výdajů ŘSD na roky 2022-2030 je 680 mld Kč, z toho necelých 60 % do dálnic, ale více než 90 % do novostaveb. Pokud odečteme očekávané dotační prostředky z OPD3, bude nutné odhadem zajistit financování více než 600 mld Kč.

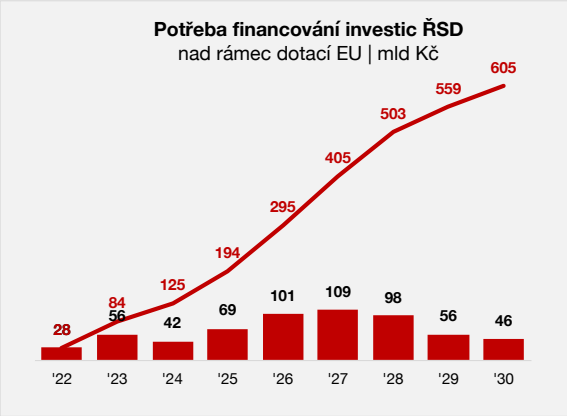
Za posledních deset let byl průměrný investiční výdaj do silniční sítě prostřednictvím ŘSD 21 mld Kč ročně (0,4 % HDP), **od roku 2022 by to mělo být v průměru 76 mld Kč ročně** (1,1 % HDP), **3,6x více**.

Z cílů *Zelené dohody pro Evropu* je evidentní, že finanční podpora silniční infrastruktury ze strany EU (včetně multilaterálních EIB a EBRD) bude pravděpodobně klesat.

Určitou část může zafinancovat také soukromý kapitál formou PPP. Ze zahraniční praxe budou vhodné delší úseky (min. 30 km) a technicky náročnější stavby (včetně tunelů a mostů). Německo například realizuje řadu PPP projektů na celkovou modernizaci dálnic.

Blok 6: Vize dostavby sítě do 2030

nedotační prostředky v miliardách Kč a cenách roku 2020

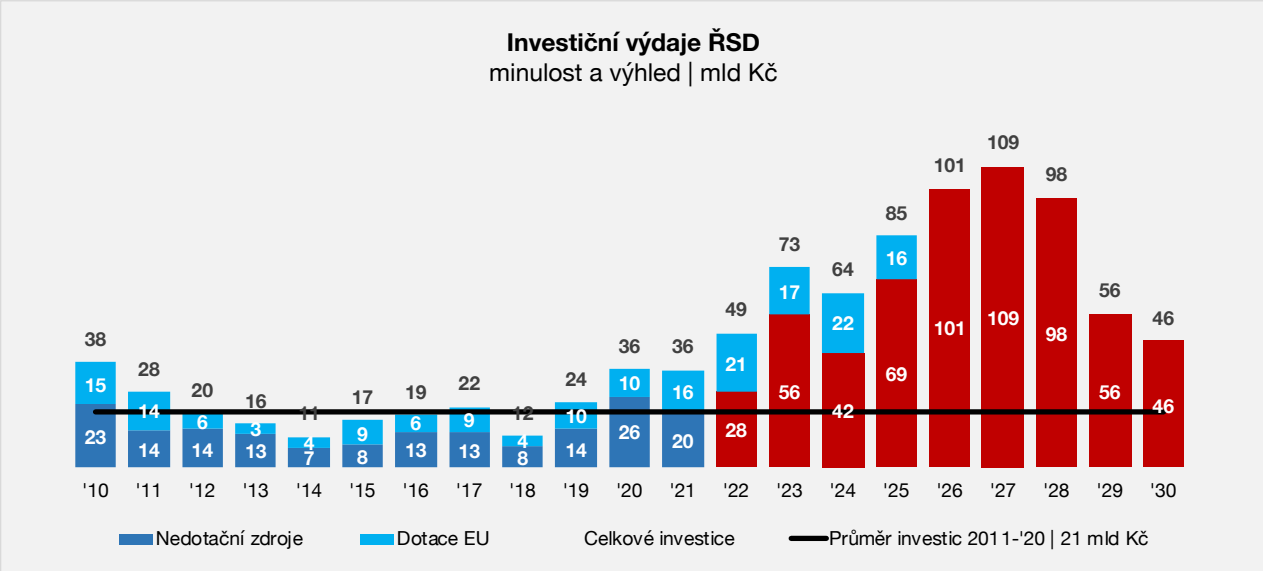


Zdroj: Vize ARI, data v příloze

Každý zprovozněný kilometr dálnice si na sebe začne vydělávat, neboť přináší ekonomické benefity a růst HDP. Investice do dokončení dálniční sítě by měly být prioritou.

Blok 5: Investiční výdaje ŘSD

v miliardách Kč, minulost a výhled dostavby sítě, data v příloze, červené sloupce 2022-30 ukazují potřebu nedotačních zdrojů



Dokončeme páteřní sít, ale nezapomeňme

Většina staveb je obsažena v *Dopravních sektorových strategiích*, ale vedle důrazu na dostavění páteřní sítě dálnic a silnic 1. třídy, upozorňujeme na klíčové stavby, které se občas opomíjejí:

- dokončení okruhů (zejména Pražský okruh) a klíčových obchvatů měst,
- dokončení chybějících páteřních spojení na Moravě, a
- zahájení prací na propojení krajských měst.

Zdlouhavé schvalovací a povolovací procesy

Připravit výstavbu jednoho úseku dálnice u nás podle Ministerstva pro místní rozvoj **trvá v průměru 13 let.** Někde i více než 15 let.

Velké dopravní stavby dosud řeší úředníci na jednotlivých obecních stavebních úřadech, kteří s jejich přípravou většinou nemají dostatečné odborné zkušenosti a ani personální kapacity.

Stavební úřady ani dotčené orgány státní správy notoricky nedodržují zákonné lhůty. Za porušení zákonných lhůt přitom neexistuje žádný postih. Zdržení ve vydání rozhodnutí jsou v řádu měsíců, někdy až let. Toto bohužel nevyřeší ani nový Stavební zákon. Například Liniový zákon umožňuje od ledna 2021 použít tzv. fikci souhlasu, stavební úřady však její použití často nadále odmítají.

Především rozvoj pražské sítě páteřních silnic (Pražský okruh, Městský okruh) blokují námitky systémové podjatosti. Na podání námitky systémové podjatosti přitom stačí, aby politici označili tyto stavby za prioritu pro rozvoj města. Tento problém by měl vyřešit až nový stavební zákon, kdy dojde k institucionální změně a obecní stavební úřady přejdou pod stát.

Výkupy pozemků pro stavby

Státní úřady mezi sebou nespolupracují, především u směn pozemků za jiné v majetku státu. Vlastník je ochoten směnit svůj pozemek požadovaný pro stavbu komunikace, ŘSD pozemky ke směně nemá a Státní pozemkový úřad mnohdy odmítá své pozemky poskytnout. Zrychlení spolupráce státních institucí by přineslo výrazné zrychlení.

Transformace na Správu dálnic a silnic

Návrh transformace ŘSD na státní podnik **Správa dálnic a silnic** (**SDS**) v příštím roce má za cíl z budoucí SDS vytvořit moderní investorskou organizaci, která bude mít prostředky a prostředí pro zaměstnání kvalitních odborníků. Vznik SDS je velká příležitost, kterou bychom neměli promarnit.

Veřejné zadávání = „Road to Hell“

Dlouhodobou situaci zadávání ve stavebnictví u nás nejlépe charakterizuje popis obdobného stavu z roku 2001 ve Velké Británii. Následky jsou známé a příčiny odstranitelné. Briti se poučili a změnili svůj přístup. My o vlastní špatné praxi zadávání víme, ale nic neděláme.

Blok 7: Důsledky důrazu na nejnižší ceny

vybrané závěry ze zprávy **Modernising Construction** britského Národního kontrolního úřadu (NAO) z roku 2001

*„Poslední zjištění odhalila, že jedním ze zásadních nedostatků současného stavu stavebnictví je **vzájemný ‚nepřátelský‘ přístup** státních investorů, projektantů, stavebních dodavatelů a jejich subdodavatelů ... tento stav je způsoben **příliš velkým důrazem na nejnižší cenu** při zadávání a hodnocení nabídek veřejných zakázek.“*

*„Zkušenosti ukazují, že **akceptování nejnižší cenové nabídky není ekonomicky výhodné**, ani z pohledu konečné stavební ceny, ani z pohledu celoživotních a provozních nákladů … **více pozornosti by se mělo věnovat posouzení ceny a kvality** nabídky z pohledu celoživotních nákladů a kvality dodavatele.“*

*„Vztahy mezi stavebními dodavateli a státními institucemi byly často **konfliktní a bez vzájemné důvěry**, což přispělo ke špatnému výsledku.“*

Přestože zákon o zadávání veřejných zakázek (**ZZVZ**) umožňuje vyloučení nejlevnější nabídky, v praxi k tomu investoři téměř nikdy nepřistupují. Problém nastává následně, pokud si nedokážou ohlídat kvalitu a rychlost plnění. Dumpingové ceny způsobují konfrontace, tlak na více práce a netransparentnost.

V prostředí výběru na nejnižší ceny není prostor pro inovace, investice do digitalizace a nových technologií, budování know-how nebo profesní růst zaměstnanců.

Doporučujeme

Zavedení jasných procentuálních **pravidel pro stanovení mimořádně nízké nabídkové ceny.**

Využívat hodnocení na kvalitu, u větších zakázek, kde se očekává invence a vysoká kvalita, např. metodou **Best Value** nebo hodnotit kvalitu nabízeného plnění při **pevné ceně stanovené zadavatelem**.

U stavebních zakázek využívat **kritéria odpovědného veřejného zadávání** s jasnou vizí investora o jejich směřování a významu.

Byrokracie a komplikované procesy

Dnešní způsob přípravy dopravní infrastruktury je mnohdy byrokratický, neefektivní, neflexibilní a vyžaduje změnu. Řada státních institucí a orgánů v průběhu času podlehla typické nemoci státní správy, kterou je umělý růst agendy a formalismus, jimiž jednotlivé instituce dokládají svoji nepostradatelnost. Výsledkem bývá **zbytečné zdržení přípravy staveb v řádu měsíců nebo let ještě předtím, než vstoupí do fáze projektové přípravy**.

Doporučujeme zefektivnit a zrychlit rozhodovací procesy v rámci rezortu Ministerstva dopravy, zejména přehodnotit **podstatu a fungování Centrální komise** Ministerstva dopravy (**MD**), jejímž původním smyslem bylo rozhodování o strategickém přesahu významných staveb s nízkou ekonomickou návratností. Komise měla posuzovat, zda by stát měl takové stavby připravovat například i přesto, že je nebude možné spolufinancovat z evropských zdrojů. Nyní Centrální komise rozhoduje o přípravě všech staveb, mnohdy zdlouhavým a neflexibilním způsobem.

Obdobné platí také pro **Státní fond dopravní infrastruktury** (**SFDI**), který v mnohém supluje činnost ŘSD a ve výsledku přípravu dopravních staveb zbytečně prodlužuje. SFDI by se mělo soustředit především na financování staveb a kontrolu čerpání peněz. Doporučujeme přehodnotit jeho metodickou činnost v sektoru dopravy, která strategicky náleží Ministerstvu dopravy.

Zefektivnění staveb vyžaduje také změny v projektové přípravě. Tak, jak se vyvíjí stavebnictví, jeho technologie a postupy, vyvíjí se i projektování a inženýrská příprava. Inspirovat se můžeme v zahraničí u velkých investorů, jako jsou německé *Die Autobahn* a *Deutsche Bahn* nebo holandský *Rijkswaterstaat*.

Dnešní vyhlášky se soustředí na detaily v pokročilých fázích projektové dokumentace, zatímco vyšší efektivita a užitná hodnota staveb se podchytí právě kvalitním zpracováním v úvodní fázi.

Doporučujeme klást **větší důraz na úvodní fáze projektové přípravy** – důkladné promyšlení a propracování konceptu řešení, zlepšení inženýrsko-geologických podkladů, specifikací stavby, harmonogramů a plánů organizace výstavby (POV). To je fáze, kdy se šetří peníze, hledá kompromis s ochranou přírody a řeší klimatické požadavky. Následně je vhodné více zadávat realizaci staveb metodou Design-build, a to zejména u novostaveb.

Potřebujeme větší důraz na úvodní fáze projektové přípravy – důkladné promyšlení a propracování konceptu řešení, důkladnou oponenturu …

Zaveďme digitalizaci a unifikaci

O digitalizaci stavebnictví se hodně mluví, ale málo koná. Využití digitalizace vede k efektivnější a rychlejší komunikaci, zamezuje chybám a zpřehledňuje tok informací. Postrádáme zájem o transparentní a odbornou komunikaci s trhem nad nastavením standardů a jejich rychlém zavedení. Z toho důvodu doporučujeme přehodnotit roli SFDI v zavádění digitalizace v sektoru dopravní infrastruktury.

Zefektivnění a zrychlení realizace dopravních staveb prospěje také zavedení unifikace objektů v projektové přípravě a využívání prefabrikátů ve výstavbě.

Nedostatek lidí a materiálů

Pokud nezačneme systematicky pracovat na posílení lidských kapacit, nebude možné realizovat nastíněné investiční plány na roky 2022-30 ani v případě vyššího financování. Nedostatek odborníků na všech úrovních povede na jedné straně k inflaci cen, na druhé straně k nutnosti ve velkém oslovit zahraniční společnosti a odborníky.

Pro posílení lidských kapacit je nutná větší spolupráce s akademickou sférou a zatraktivnění všech profesí, které jsou k přípravě potřeba, od projektantů přes inženýry až po stavaře. Bez dostatku kvalitních absolventů nebudeme mít v budoucnu ani kvalitní projektové manažery na straně státu. Jedním z nových impulzů může být digitalizace nebo dlouhodobá vize přípravy moderních vysokorychlostních tratí na světové úrovni.

Nárůst investiční výstavby, jakou bude dostavba silniční sítě a vysokorychlostních tratí může zvýšit už tak vysokou poptávku po stavebních a konstrukčních materiálech. Současný akutní nedostatek materiálů a raketový růst cen zaviněný současnou pandemickou situací se jistě v budoucnosti stabilizuje, ale bez cíleného řešení strategických surovin může být další rozvoj ohrožen.

Důraz na cirkularitu a znovu využití již použitých stavebních materiálů je jistě správná cesta, ale ta bude také vyžadovat cílený přístup, změny platných norem a zavedených postupů a jejich jasné promítnutí veřejnými zadavateli do požadavků veřejných zakázek.

Většina výše popsaných nedostatků je platná i pro železniční infrastrukturu, diskutovanou níže.

… to je fáze, kdy se nejvíce šetří peníze, hledá kompromis s ochranou přírody, klimatickými cíli a snižováním emisí.

Jaké problémy (ne)řeší současná legislativa?

Bylo třeba komplexní změny: v posledních letech proběhla řada novel Stavebního zákona s cílem zlepšit situaci povolování a přípravy staveb. Výsledek byl bohužel vždy o dost komplikovanější a horší.

„Rekodifikace“ stavebního práva byla nevyhnutelná a návrat k původnímu zákonu by jen prodloužil současnou agónii. Princip „*jedno řízení, jedno rozhodnutí, jeden úřad*“ doporučila ARI ve svých tezích *Zákona o liniových dopravních stavbách* již v dubnu 2014 po analýze Německého právního prostředí.

Nový stavební zákon: začne platit v roce 2022, účinnosti bude nabývat postupně do poloviny roku 2023. Zásadní změny, které nový Stavební zákon přinese, jsou pro plynulou přípravu liniových staveb národního významu potřebné. Polsko, jehož právní úpravou se také inspirujeme, zavedlo řadu změn v minulých letech a výrazně urychlilo výstavbu (viz *Blok 4. Počet nových dálnic za 10 let*).

Nedostatečná personální a odborná kapacita malých stavebních úřadů je dlouhodobá realita: problém má pomoci řešit nově vzniklý Nejvyšší stavební úřad, v případě staveb liniové infastruktury **je toto absolutní nutností**. Jednotná soustava státních stavebních úřadů umožní lepší profesionalizaci a sjednocení postupů, ale hlavně jednotnou a snad rychlou digitalizaci stavebního řízení. To je jedna z nejdůležitějších změn, pro kterou by nový Stavební zákon měl dostat šanci se ověřit v praxi.

Zdlouhavé povolovací procesy: integrace dosavadních samostatných procesů do jediného řízení se souběžným vyhodnocováním všech veřejných zájmů zakončeného jediným rozhodnutím. Toto řeší nový Stavební zákon. Přechod na nové neprobádané řízení nebude jednoduchý, ale je správný. Vyspělé západní země ho také mají, a i proto jsou v povolování rychlejší a efektivnější. Jeho správné zavedení musí být společným cílem.

Blokování staveb námitkami systémové podjatosti: zavedení jednotné soustavy státních stavebních úřadů vyňatých z přenesené působnosti obcí a krajů, jejich nadřízeným orgánem má být nově vzniklý Nejvyšší stavební úřad.

Novelizovaný liniový zákon: Zdlouhavé povolovací procesy nahradí umísťování a povolování dopravních staveb v jediném řízení, a to na základě méně podrobné dokumentace, s nímž je spojen pouze jediný přezkum.

Zdlouhavé majetkoprávní spory: zdlouhavost majetkoprávních sporů a blokování staveb řeší novela liniového zákona po vzoru německé a polské úpravy. Investoři budou mít možnost začít stavět na základě tzv. *mezitímního rozhodnutí*. Stavby tak nebudou roky blokovány „posledním“ nevykoupeným pozemkem. Stavební úřady se je však musí naučit používat.

Dlouhodobé blokování výstavby některými majiteli pozemků: dochází ke zkrácení délky vyvlastňovacího řízení (cca na 90 dnů), snížení počtu a délky soudních řízení a urychlení zahajování staveb, které jsou na vyvlastňovacích procesech závislé.

Zákon o vyvlastnění: je v stadiu vládního věcného záměru (schválen 19. července), ten má zajistit plynulost dosažení majetkoprávního vypořádání, aniž by majitelé pozemků byly omezováni na svých majetkových právech. Soud určí spravedlivou náhradu za vyvlastněné pozemky.

„Není lehkých vítězství“, zásadní výzvou bude přechod na nový systém: bezesporu bude nesmírně organizačně náročný, ale pro zefektivnění a urychlení povolování bude klíčový. Do té doby tedy musí vzniknout a být personálně obsazena nová stavební správa, musejí přejít všichni relevantní zaměstnanci, musejí být předány spisy, fungovat všechny informační systémy. Je jasné, že v určitém období bude činnost stavebních úřadů výrazně postižena přesunem pracovníků i agendy do nového režimu. Daný stav je zřejmě nevyhnutelný, nicméně všichni zainteresovaní by měli napnout síly, aby dopady přechodu byly co nejmenší.

Doporučujeme

Ponechat nový Stavební zákon v přijatém znění a soustředit se na co nejhladší přechod na nový systém.

Bohužel jsou některé problémy, které zůstávají neřešeny:

Nedodržování zákonných lhůt ze strany státních úřadů: cílem rekodifikace bylo zabránit nedodržování zákonných lhůt, které v mnoha případech způsobuje zdržení v řádu měsíců až let. Zamýšlená fikce souhlasu se nezdařila prosadit.

Doporučujeme

Zavést **funkční informační systém pro povolovací řízení**, který zaznamená každé doručení a každý úkon. Tím bude jasné, kdo a proč prodlení způsobuje a bude možné volit cílená nápravná opatření, např. personální posílení některých dotčených orgánů atd.

Klíčové bude, aby povolovací řízení fungovalo, probíhalo předvídatelně a v termínech stanovených zákonem (ČKAIT)**.**

Rychlost a plynulost výstavby infrastruktury má své opodstatnění. Čím dříve se využívá, tím více benefitů přináší. Čím déle se staví, tím více nás stojí – ceny materiálů i lidské práce neustále rostou.

Hlavní železniční stanice, Berlín, Německo

2

Železniční infrastruktura

Zůstaneme v Evropě?

Francie, Španělsko, Itálie a Německo mají nebo dokončují celkem 10 tisíc km vysokorychlostních železničních tratí, kde vlaky jezdí rychlostí 250 až 350 km/h. V průměru již mají hotovo 85 % své sítě. Zatímco my 30 let modernizujeme naše stávající tratě na rychlost 160 km/h, západní země nám ujíždějí. Kvalitní napojení na západní Evropu stále nemáme.

Blok 8: Hlavní vysokorychlostní sítě v Evropě

Země	Dokočeno + ve výstavbě	Dokončeno % sítě	Financováno z EU
Španělsko	3 827	70%	26%
Francie	2 628	97%	3%
Itálie	1 280	89%	2%
Německo	2 331	92%	8%
Celkem	**10 066**	**85%**	**11%**

Zdroj: EAD

Dálkové vlaky mezi Berlínem a Vídní (autem 650 km) objíždí Českou republiku po delší (900 km), přesto vlakem rychlejší trati.

Vize nahrazení leteckých spojení na krátké vzdálenosti v rámci Evropy dálkovými vlaky je sice myšlenka správná, ale vyžaduje kvalitní vysokorychlostní tratě a propojení mezi státy. Příprava VRT v okolních zemích, Polsku i Maďarsku, už také běží na plné obrátky.

Letecká přeprava na krátké vzdálenosti si z hlediska provozní udržitelnosti nadále povede hůř než elektrifikovaná železniční doprava. Pokud jde o cesty „z domu do domu“, má železniční přeprava potenciál předčit leteckou až do vzdálenosti 800 km.

Blok 9: Mapa vysokorychlostní železnice

Zdroj: Správa železnic

Z Prahy do Brna za hodinu: kdy bude stát vysokorychlostní železnice?

Naše současná konvenční železniční síť, jak ji známe dnes, **dosáhla na hlavních koridorech plné kapacity.** Kombinace dálkových a regionálních spojů a rostoucí nákladní dopravy neumožňuje hladký průjezd. Kvůli tomu přibývá zpoždění. Proto potřebujeme nové tratě. Pro ně **není rozhodující rychlost, ale dojezdový čas**, aby železnici využívalo co nejvíce lidí. Budovat v centru Evropy tratě pro 21. století na dnešní rychlosti 160-200 km/h by bylo krátkozraké. S rostoucí důležitostí rychlé železnice pro dálkové spoje bychom se tím v podstatě vymazali z mapy Evropy.

Česká republika plánuje výstavbu 700 km vysokorychlostních tratí. Její příprava a výstavba bude trvat desítky let a bude jedním z pilířů hospodářského růstu v tomto století. Tak, jak ji dnes naplánujeme a postavíme, bude sloužit příštím generacím dalších sto let, stejně jako dnešní tratě slouží nám.

Blok 10: Plán tratí vysokorychlostní železnice ČR

Rameno	Spojení	km	mld Kč
VRT1	Praha - Brno	200	196
VRT1	Brno - Ostrava	160	136
VRT2	Brno - Vídeň/Bratislava	31	22
VRT4	Praha - ÚL - Drážďany	100	142
VRT4	rameno na Most	65	45
VRT5	Praha - HK - Wroclaw	145	98
Celkem		**701**	**639**

Zdroj: Správa železnic, v současných cenách

V aktuálních kalkulacích přitom není zahrnuta velmi důležitá trasa Praha-Mnichov-Norimberk, jejíž součástí má být i 25 km dlouhý Tachlovický tunel v úseku Praha-Beroun. Traťová rychlost zde bude na české straně ale omezena na 200 km/h.

Vysokorychlostní železnice umožní cestovat z Prahy do Brna nebo do Drážďan za jednu hodinu a z Ústí nad Labem nebo Hradce Králové do Prahy za půl hodiny. Kromě pohodlného cestování přinesou obyvatelům Česka konkrétní ekonomické výhody:

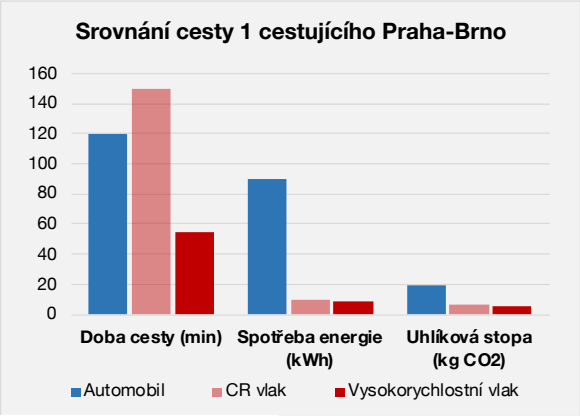
- **Nová pracovní místa:** jenom samotná VRT Praha-Brno přímo umožní podle analýzy Správy železnic[8] vznik až 44 tisíc nových pracovních míst, z toho 25 tisíc v Jihlavě.
- **Více peněz pro lidi v regionech:** VRT umožní pohodlné denní dojíždění za prací na vzdálenost přesahující 100 kilometrů. Obyvatelé Plzně či Ústí nad Labem tak můžou brát pražské platy, Ostravané zase brněnské platy. Větší kupní síla povede k rozvoji služeb v regionech, což zde vytvoří další pracovní místa.
- **Rozvoj území, dostupnější bydlení, konec vylidňování regionů:** Jenom samotná VRT z Prahy do Brna může podle analýzy Správy železnic pomoci k výstavbě více než 10 tisíc nových bytů v Praze, Brně a Jihlavě. VRT zároveň pomůže řešit akutní nedostupnost bydlení v Praze tím, že umožní lidem dojíždět na velkou vzdálenost. Lidé, kteří chtějí pracovat ve velkých městech, se do nich nebudou muset stěhovat. Naopak řada lidí i firem se přestěhuje do měst na trase vysokorychlostní železnice, to přinese další peníze utracené v regionech.

Vysokorychlostní tratě mají řadu dalších výhod:

- **Úspora času, ale i peněz:** VRT podle analýzy Správy železnic ušetří lidem každý den tisíce hodin strávených na cestě, což ve finále uspoří ekonomice více než 2 miliardy korun ročně. Další 0,5 miliardy ročně představují úspory z nevypuštěného CO_2.
- **Vysoká kapacita:** za den přepraví tolik cestujících jako jedna šestiproudá dálnice, navíc její existence uvolní přepravní kapacitu stávajícím konvenčním tratím a tím zlepší jak regionální osobní, tak i dálkovou nákladní přepravu.
- **Vysoká spolehlivost:** neboť se bude jednat o nové tratě dedikované pouze osobní přepravě, průměrné zpoždění bude méně než 1 minuta.
- **Vyšší bezpečnost cestování:** cesta po železnici je výrazně bezpečnější než cesta autem. Méně kamionů na českých silnicích však povede i ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.
- **Rozvoj cestovního ruchu:** spojení Berlína, Prahy a Vídně rychlou železnicí do Česka přivede část turistů, kteří přilétají na velká letiště v obou sousedních zemích. Více turistů se také vypraví z Prahy do českých regionů.
- **Ekologické přínosy:** méně lidí v autech i méně kamionů na silnicích sníží tlak na české dálnice a povede ke snížení vypouštěných emisí. Současná železnice je na mnoha místech přetížená nebo časově nekonkurenceschopná, proto je zboží místo po železnici převáženo po silnici. Uvolnění kapacit umožní přechod nákladní dopravy na železnici.

Železnice bude také hrát klíčovou roli v naplňování klimatických cílů, zejména ve snižování uhlíkové stopy a posilování udržitelnosti dopravy.

Blok 11: Výhody železnice: spotřeba a ekologie



Zdroj: Jiří Pohl, Siemens 2018

Osobní železniční doprava roste 3x rychleji než bylo předpokládáno v roce 2010 při tvorbě dopravní sektorové strategie. Přepravních výkonů, kterých měla dosáhnout v roce 2032, dosáhla již v roce 2017.

8 Přínosy TGV ve Francii a VRT v ČR - Soubory - DataShare | SŽ, s.o.

Dopadnou vysokorychlostní tratě podobně jako dálnice?

V Česku se aktuálně připravují tři vysokorychlostní tratě:

VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav

- Stavba má začít v roce 2025 a hotová by měla být v roce 2035.
- Podle Správy železnic bude trať denně využívat až 60 tisíc lidí, cesta z Brna do Prahy a do Vídně se zkrátí na hodinu, cesta z Ostravy do Brna nebo z Jihlavy do Prahy na 45 minut.

VRT Praha – Ústí nad Labem – Drážďany

- Výstavba prvního úseku o délce 48,5 km má začít v roce 2027.
- Umožní obyvatelům Ústeckého kraje denně dojíždět za prací do Prahy nebo do Německa. Do Prahy i do Drážďan se dostanou vlakem za ½ h.

VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław

- Probíhá teprve studie proveditelnosti, která má určit přesné parametry trati a její ekonomickou udržitelnost.

I když je příprava jednotlivých tratí teprve na začátku, už se objevují první problémy, které ji mohou výrazně zdržet. Jedním z nich je **odpor řady obyvatel, obcí i krajů podél jednotlivých tras**, ať už jde o trasu z Prahy do Drážďan nebo o trasu z Prahy do Brna.

V kombinaci s délkou povolovacích procesů u českých dálnic se v této souvislosti proto nelze vyhnout otázce, **zda vysokorychlostní železnice nepotká osud českých dálnic**, které jsou i 50 let po začátku výstavby dokončené ani ne ze 2/3 a jejichž kompletní dokončení je v nedohlednu.

Bezesporu je třeba nacházet optimální varianty hledáním kompromisních řešení naplňujících požadavky obyvatel a potřeb staveb národního zájmu. Proces tak musí být transparentní, kompetentní, ale hlavně plynulý. Ne vždy je možné požadavky všech stran plně uspokojit, je ovšem nutné přijímat rozhodnutí a pokračovat v přípravě.

Přípravu a výstavbu vysokorychlostní železnice můžou brzdit především následující faktory:[9]

(i) Zdlouhavá příprava a povolovací procesy

Vysokorychlostní železnice přinese značné hospodářské benefity, ty ovšem začneme sklízet pouze tehdy, pokud budou spojení hlavních měst dokončená a funkční.

Aktuální stav legislativy stále neumožňuje efektivní přípravu tak velkých a strategických staveb, jakými jsou VRT. Existuje vážné riziko zablokování staveb v průběhu územního a stavebního řízení. Nedávná novela Liniového zákona a nový Stavební zákon dávají určitou naději na zrychlení, ale **při prodlužování přípravy a výstavby VRT po vzoru dálnic hrozí značné riziko, že celý projekt bude dlouho nedokončený bez očekávaných benefitů.**

Ve Francii nebo v Německu, které patří mezi první evropské země, kde vznikly vysokorychlostní železnice, existuje **speciální zákon, který upravuje přípravu a stavbu VRT**. Ve Velké Británii má dokonce **každá vysokorychlostní železnice svůj vlastní zákon**[10], který jasně definuje veškeré fáze realizace, od získání práv na vlastnictví pozemků přes plánování stavby či ochranu dotčeného území až po samotné práce na trati. Přípravu VRT ve Velké Británii také dostala na starost **HS2**, nově zřízená organizace, jejímž jediným úkolem je právě efektivní příprava trati.

Doporučujeme

Prověřit a přijmout **speciální zákon pro VRT** po vzoru západních zemí. Zákonem jasně deklarovat veřejný zájem staveb, určit podmínky majetkových vypořádání a tím podpořit plynulost přípravy staveb. Zákonem také vytvořit mandatorní dlouhodobé financování nových koridorů VRT.

Prověřit možnost vzniku **akciové společnosti ve vlastnictví státu za účelem přípravy vysokorychlostních tratí**. Celý proces přípravy VRT je potřeba výrazně zrychlit, učinit pružnější a oddělený od stávajících struktur a postupů.

Zavést jasnou a transparentní **finanční kompenzaci obcím** za každý kilometr VRT procházející jejich katastrálním územím jako bonifikaci, např. 10 mil Kč za každý kilometr.

(ii) Nedostatečná komunikace s veřejností

Správa železnic zjevně postupuje podle mezinárodní praxe a snaží se dotčenou veřejnost informovat a komunikovat s ní. Přesto doporučujeme akcentovat

9 Kromě zmíněných rizik existuje celá řada dalších možných problémů, na některé upozorňuje například Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR z roku 2017: https://www.mdcr.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministr-Tok-Vysokorychlostni-trate-potrebuji-novy/MD_Program-rozvoje-rychlych-spojeni-v-CR.pdf.aspx

10 Např.: High Speed Rail (West Midlands - Crewe) Act 2021 (legislation.gov.uk) nebo High Speed Rail (London - West Midlands) Act 2017 (legislation.gov.uk)

komunikaci s obyvateli už v předprojekční a projekční fázi. **Doporučujeme posílit tým pro komunikaci a Public Relations Správy železnic.**

V současnosti se již objevují články a weby tendenčně konfrontující a napadající návrhy tras a opodstatnění VRT. Je důležité ponechat rozhodování v procesní a profesionální rovině. Mediálnímu nátlaku a „vydírání“ se musí předcházet jasnou komunikací a důsledným dokumentováním postupu a rozhodování.

Budeme mít dostatečné financování?

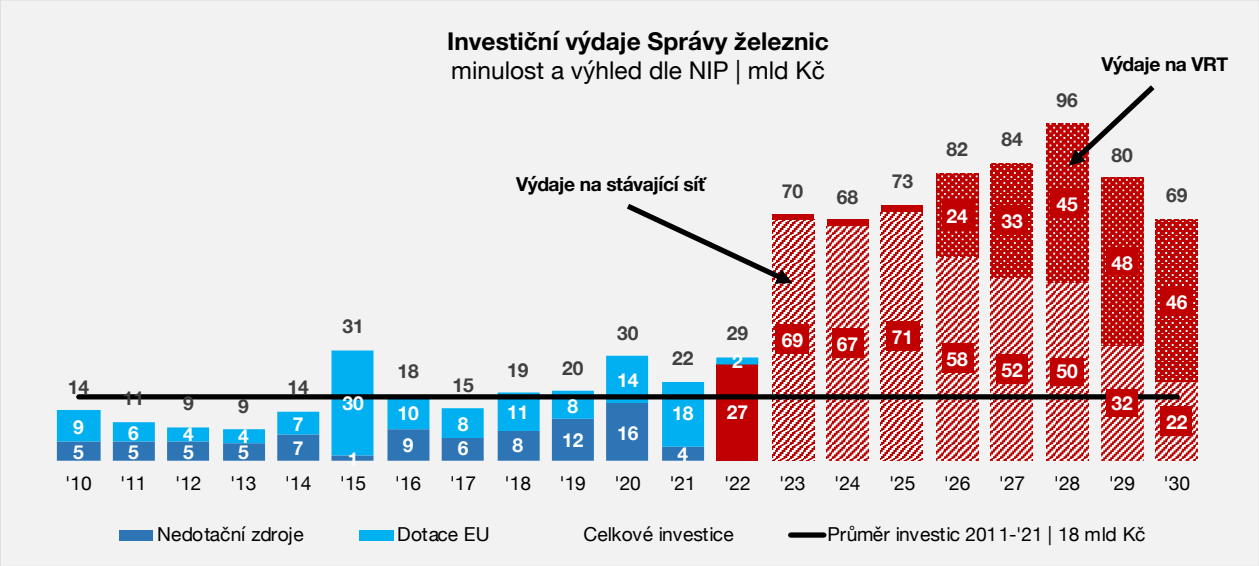
Správa železnic předpokládá investiční náklady na VRT ve výši kolem **700 miliard korun**, což znamená v příštích 30 letech přibližně 25-30 miliard korun ročně.[11] Skutečné náklady na stavbu vysokorychlostních tratí v Evropě však byly podle zprávy Evropského účetního dvora[12] v průměru o třetinu vyšší, než jaké byly původní odhady.

Příprava a výstavba VRT musí mít zajištěné dlouhodobé a konzistentní financování na řadu let dopředu, finanční prostředky není možné shánět z roku na rok, to neumožní budování dostatečných kapacit, inovací, ani zajištění materiálových vstupů.

Dostatek financování jde ruku v ruce s investičními potřebami stávající konvenční železniční sítě. Celkové investiční potřeby Správy železnic budou v letech 2022-30 ve výši 650 mld. Kč. Z toho pro konvenční tratě a modernizaci nádraží bude třeba 420 mld. Kč.

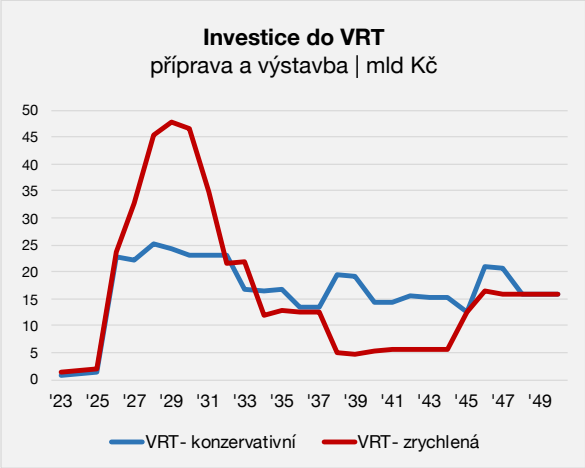
Blok 12: Investiční výdaje Správy železnic

v miliardách Kč, minulost a výhled dle NIP (2023-30), červené sloupce 2022-30 ukazují potřebu zdrojů, data v příloze



Blok 13: Investice do vysokorychlostních tratí

v miliardách Kč a v současných cenách, data v příloze



Výhled investic do VRT na roky 2022-30 vyžaduje - viz Blok 13: (i) **v zrychlené variantě 200 mld. Kč** a (ii) **v konzervativní variantě 120 mld. Kč**.

V posledních deseti letech se průměrně investovalo do železnic 18 mld. Kč ročně (0,4 % HDP), **od roku 2023 by to mělo být v průměru až 78 mld. Kč ročně** (1,1 % z HDP), tedy **4x více než dnes**.

11 Interoperabilita a legislativa EU, projekty SŽDC (mmr.cz)

12 https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/high-speed-rail-19-2018/cs/

Mezi lety 2021 a 2027 bude možné čerpat evropské dotační prostředky z OPD3 a z Národního plánu obnovy (**RRF**). Přesto bude potřeba většinu prostředků zajistit z národních nebo soukromých zdrojů.

Je nutné zajistit, aby výstavba VRT získala podporu Evropské komise. V kontextu cílů *Zelené dohody pro Evropu* je to, na rozdíl od silniční infrastruktury, velice reálné. To by České republice mohlo po vzoru ostatních států zajistit 10-30 % spolufinancování z EU.

Nemalou část může zafinancovat také soukromý kapitál v podobě úvěrů EIB nebo formou PPP. Ze zahraničí se pro PPP jeví jako vhodná realizace nádraží nebo dílčích tratí.

V budoucnu bude mnohem důležitější věnovat velkou pozornost možnostem zefektivnění investic. Rozhodující bude zvládnutí zadávání velkých stavebních zakázek. Kvalitní dokumentace, přenos rizik a výběr kvalitních dodavatelů bude klíčový.

Hlavní železniční stanice, Berlín, Německo

3

Budoucí výzvy a příležitosti

Skokový růst nebo fluktuace cen materiálů je riziko, které nelze ignorovat

V současné době čelí stavebnictví prudkému nárůstu cen materiálů a dalších vstupů. Situace je způsobena mimo jiné dopady epidemie COVID 19 a změnami v globální ekonomice.

Důsledky tohoto nárůstu budou zřejmě aktuální po dobu mnoha měsíců možná let a mohou způsobit jak kolaps důležitých staveb, tak problémy v celém dodavatelském řetězci. Málokterý zhotovitel unese riziko několikanásobného růstu ceny vstupů. Na realizovaných stavbách se přitom zadavatelé i dodavatelé potýkají s neexistencí postupů, jak cenový nárůst řešit.

Chybí i jednoznačný pokyn nebo příklad, jak postupovat u zakázek, které se teprve budou soutěžit. Přitom využívání inflačních doložek a různých eskalačních vzorců, které jsou v českém prostředí spíše vzácností, je v mezinárodní praxí naprosto běžnou záležitostí umožňující právě na tyto situace reagovat.

Nejsme dost bohatí, abychom ignorovali dopady změn klimatu na infrastrukturu

Jak ukazuje poslední šestá zpráva *Mezinárodního panelu pro změnu klimatu* (**IPCC**) ze srpna 2021[13], **negativní klimatické trendy se urychlují a změna klimatu představuje čím dále větší hrozbu pro naši prosperitu, ekonomiku, zdraví i kvalitu života**.

Dopravní infrastruktura je nákladná a musí nám kvalitně sloužit další desítky let. Dnes už je evidentní, že bude muset být projektována, stavěna a provozována tak, aby ustála stále častější a silnější přívalové deště, silnější povodně, vyšší teploty a další rizika. Měli bychom budovat infrastrukturu s vizí, nikoliv na dnešní, ale budoucí klimatické podmínky. Budou nově plánované VRT sloužit příštích sto let bez problémů? Už dnes bychom je měli projektovat na vyšší teploty (průměrné i maxima) a vyšší hladiny řek.

Pokud správně neumístíme, dostatečně nepřizpůsobíme a odolně nepostavíme, bude nás to stát opakovaně spoustu peněz na škodách a ztrátách. Přitom to nevyžaduje tolik, stačí více přemýšlet, přehodnotit parametry, hledat nová řešení. **Nejdražší bude budoucí vlivy ignorovat a nedělat nic.**

Zelená transformace je příležitost pro změnu

Ekologická transformace představuje příležitost, nečinnost s sebou ponese obrovské náklady v budoucnosti. **Problém se přitom týká zejména infrastruktury** (dopravní, energetické, vodárenské atd.), která je růstem teplot a rostoucím počtem a intenzitou živelních událostí a trvalých změn klimatu významně ohrožena. Zelená transformace je příležitost přehodnotit dnešní postupy a normy, stavět stavby pro 21. století s promyšlenou vizí, jak se budou také provozovat a udržovat. Kolik energie, materiálu a lidského nasazení budou potřebovat.

Železnice a nádraží budou trendy

Obliba železnice pro dálkovou i příměstskou přepravu v ČR rychle roste, stejně jako v celé Evropě. Přeprava na železnici u nás za 10 let vzrostla téměř o 70 %, přestože je 7x menší než individuální automobilová, s příchodem VRT se dá očekávat další přesun na železnici. Stejně tak klimatická opatření budou nahrávat rozvoji železnic.

13 https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/

Blok 14: Růst výkonů na železnici a silnici za 10 let

OSOBNÍ		2009	2019	Nárůst
Celkem	**oskm**	**115 183**	**132 996**	**+ 15%**
Železnice	oskm	6 503	10 931	**+ 68%**
Autobusy	oskm	9 494	10 547	+ 11%
Osobní auta	oskm	72 290	81 179	+ 12%
Auta/železnice		11,1x	7,4x	

NÁKLADNÍ		2009	2019	Nárůst
Celkem	**tkm**	**60 571**	**57 888**	**- 4%**
Železnice	tkm	12 791	16 180	**+ 26%**
Silnice	tkm	44 955	39 059	- 13%
Silnice/železnice		3,5x	2,4x	

Zdroj: Ročenky dopravy MDČR

Železniční stanice budou fungovat jako brány do měst – dopravní uzly umožňující rychlý přesun mezi dopravními mody, ale také jako ekonomická a sociální centra.

Je hloupost nemít chytrou infrastrukturu

Obdivujeme, jak průmysl zvládá 4. průmyslovou revoluci, digitalizaci, robotizaci, práci s daty a umělou inteligenci. Přesto je naše dopravní infrastruktura stále a pouze o papíru, betonu a asfaltu. Bohužel i zde nám chybí větší ambice a vize.

Cílem má být integrace chytrých digitálních řešení na dopravní infrastruktuře s využitím BIM, sběrem dat a využitím umělé inteligence v prostředí digitálních dvojčat atd. v multimodálním prostředí v souladu s dynamicky se vyvíjejícím evropskými technickými standardy.

Několikaleté zavádění koncepce BIM v oblasti dopravní infrastruktury je pomalé, kontroverzní a nevede k výsledkům. Jedním z důvodů je absence skutečné koordinační role státu při zavádění digitalizace stavebnictví. Stát roky vytváří metodiky odtržené od praxe a zároveň neřeší koordinaci takových věcí jako je proškolení státních úředníků a nákup vhodného vybavení.

Problémem je také malý počet pilotních projektů bez korektního vyhodnocení a jasné vize. Zásadní je proto přehodnocení kompetencí jednotlivých úřadů a schopnosti transparentní spolupráce státu a trhu.

Přitom se **stačí více inspirovat v zahraničí a ve spolupráci s trhem rychle připravit příslušné digitální standardy a vhodné instituce, které by tuto transformaci systematicky rozvíjely v souladu s dobrou mezinárodní praxí.**

Zásadní změny ve financování

Investování a financování zažívá celosvětově zásadní změnu. Návratnost kapitálu potřebuje dlouhodobou vizi a klimatická změna reprezentuje významné a obtížně řiditelné riziko. Proto finanční trhy přišly s novými podmínkami odpovědného financování. A protože kapitál nezná hranic, tak se tyto změny a nové podmínky financování budou týkat všech bank, fondů a kapitálových trhů – ve světě, v Evropě a stejně tak ČR.

Soukromé společnosti, státy, kraje i obce – pokud budou chtít získat financování pro své projekty, budou muset nové požadavky akceptovat jako fakt a připravit se na nové podmínky. Jinak nezískají financování vůbec, případně za horších podmínek.

Tyto změny se promítnou značnou měrou i do podmínek dotačních programů EU.

Středobodem je doporučení TCFD

Mantrou budoucnosti financování jsou *Doporučení pracovní skupiny pro klimatické finanční výkaznictví* (**TCFD**)[14], které přinesly radikální změnu do řízení klimatických rizik při financování investic.

Do budoucna nebudou požadovány k zajištění financování jen technické parametry, rozpočet, obchodní plán, finanční model a ekonomické přínosy, případně EIA, ale i **splnění sady environmentálních, sociálních a správních kritérií ESG** (angl. Environmental, Social and Governance).

EU Taxonomie udržitelných hospodářských činností

Evropská unie za účelem jednotného ESG standardu pro EU vyvíjí podrobný klasifikační systém, tzv. **EU Taxonomii udržitelných hospodářských činností**, který se uplatní napříč českou ekonomikou i ekonomikami členských zemí EU.

V oblasti životního prostředí půjde o dosažení určitých úrovní parametrů infrastrukturních projektů ve vztahu k šesti **environmentálním cílům** týkajících se:

- emisí skleníkových plynů,
- přizpůsobení se změně klimatu,
- udržitelnému využívání vodních zdrojů,
- přechodu na oběhové hospodářství,
- prevence a omezování znečištění a ochrany, a
- obnovy biodiverzity a ekosystémů.

14 Rada pro finanční stabilitu, založená zeměmi G20, vydala v roce 2017 prostřednictvím své Pracovní skupiny pro klimatické finanční výkaznictví (Task Force on Climate-related Financial Disclosures, TCFD), svá doporučení, která vytyčila cestu, jak se mají připravovat a realizovat udržitelné investice.

Projekty, které nebudou v souladu zejména s minimálními kritérii pro „významné nepoškozování“ budou podporovány stále méně, případně bude jejich financování dražší, a to ať už ze zdrojů EU jakož i nadnárodních (např. EIB, EBRD) či soukromých finančních institucí (banky, fondy a kapitálové trhy).

Aktiva vzniklá při jejich ignorování budou navíc draze či **obtížně pojistitelná**. Naopak, „environmentálně udržitelné projekty“ plně v souladu s EU Taxonomií (tzv. „zelené projekty“) budou vyhledávanou investicí na finančním trhu pravděpodobně s výhodnějšími podmínkami financování.

Když investuješ, alespoň významě neškoď

Do Not Significant Harm (**DNSH**) bude minimální podmínka financování investic. Kdo bude chtít získat financování, bude muset prokázat, že ve vztahu k Environmentálním cílům minimálně nedělá víc škody než užitku. Pozor, **tato zásada se vztahuje k celému životnímu cyklu investice**, tj. nejen k prvotní investici.

Cílem je zabránit investicím, které jsou kvalifikovány jako environmentálně udržitelné, ale jejich reálný přínos může být vzhledem souvisejícím hospodářským činnostem negativní.

Revize Dopravní politiky 2021-27

S ohledem na výše uvedené a zejména v kontextu *Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu EU z prosince 2020, Nové adaptační strategie EU z února 2021, Digitální strategie EU* označované jako „*Digitální kompas 2030*“ z března 2021 a *Strategie financování přechodu k udržitelnému hospodářství*, balíčku „*Fit for 55*“ a *Technických pokynů k prověřování udržitelnosti infrastruktury* z července 2021.

Doporučujeme

Revidovat *„Dopravní politiku České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050“* přijatou vládou ČR dne 8. března 2021, neboť klíčové sektorové, digitální, finanční a regulatorní změny přijaté Evropskou komisí v oblasti udržitelnosti nemohly být s ohledem na časový nesoulad do jejího rámce plnohodnotně integrovány.

Ignorace nám může zastavit čerpání dotací

Evropská komise (**Komise**) vydala na konci července 2021 ***Technické pokyny k prověřování infrastruktury s ohledem na klima pro období 2021-2027***[15] (dokument zatím v pracovním vydání).

Pro infrastrukturu, zejména pro veřejnou infrastrukturu a veřejné zadavatele se jedná se o klíčový dokument, který nebude radno přehlížet. Téměř s jistotu lze očekávat, že **tento postup bude podmiňovat čerpání všech dotačních prostředků.**

Tak jak novému dokumentu rozumíme, technické pokyny budou závazné pro všechny fondy EU a budou vyžadovat klimatický screening (prověření) a podrobné posouzení na mitigaci a adaptaci klimatu, pokud to budou odůvodňovat výsledky screeningu.

Posouzení bude prováděno v celém životním cyklu projektů, včetně vyřazení stavby z provozu (tzv. decommissioning), tedy na 30-50 let. Bude se v podstatě týkat všech nástrojů politiky soudržnosti 2021-2027, CEF, ale také Národního plánu obnovy.

Ačkoliv jde o pracovní dokument, Komise už vydala silné doporučení (tzv. strong encouragement) členským státům, aby začaly už podle této pracovní verze **prověřovat své stávající projekty s EIA, a to i když jim byla přidělena dotace, ale jejich stavba začne nejpozději do konce roku 2022**. Nemá se tedy čekat na oficiální vyhlášení.

Doporučujeme

Aktivně přistoupit k požadavkům vycházejících z dokumentu Evropské komise ***Technické pokyny k prověřování infrastruktury s ohledem na klima pro období 2021-2027.*** Přestože dokument ještě není závazný, doporučujeme nečekat „*jak to dopadne*“, ale aktivně na pilotních projektech začít ověřovat aplikaci technických pokynů a vypracovat národní metodiku postupu. Vzhledem k našim předešlým doporučením, nedoporučujeme tuto roli svěřit SFDI. Klimatickou politiku, pro rezort dopravy, musí aktivně koordinovat Ministerstvo dopravy, neboť klima bude mít vliv na dopravní strategie celého rezortu, nejen z pohledu financování.

Když je zásadně ohrožena dopravní infrastruktura, je zásadně ohrožena i ekonomika a naše životní úroveň. Podmínky infrastrukturního rozvoje budou dominantně ovlivňovat pravidla udržitelnosti financujících institucí.

[15] https://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/news/2021/07/29-07-2021-commission-adopts-new-guidance-on-how-to-climate-proof-future-infrastructure-projects

ARI DOPORUČUJE - SHRNUTÍ

Doporučení 1 *(str. 7)*	**Aktualizovat plán prioritních staveb**, zejména v kontextu nových požadavků vyplývajících ze *Zelené dohody pro Evropu* a z ní vyplývajících závazků pro dopravní infrastrukturu ČR. Změny v dopravě a infrastruktuře budou hrát jednu z klíčových rolí v přechodu na nízkoemisní ekonomiku.
Doporučení 2 *(str. 7)*	**Vytvořit 7letý Plán potřeb**, jako vazbu mezi strategickými plánovacími dokumenty a financováním výstavby dopravní infrastruktury po vzoru právní úpravy v Německu či Rakousku, ve formě přílohy k zákonu *416/2009 Sb. Liniovému zákonu*, který bude obsahovat seznam konkrétních záměrů výstavby dopravních liniových staveb s jejich základním vymezením, s odstupňováním míry naléhavosti potřeby u jednotlivých záměrů. Plán potřeb bude **schválený Poslaneckou sněmovnou** Parlamentu ČR.
Doporučení 3 *(str. 7)*	Legislativně provázat 7letý **Plán potřeb** s právní úpravou **víceletého financování dopravní infrastruktury**. Schválením záměru staveb se zajistí mandatorní nárok financování celých staveb, přestože budou realizovány v průběhu více let.
Doporučení 4 *(str. 9)*	Zavedení jasných procentuálních **pravidel pro stanovení mimořádně nízké nabídkové ceny**.
Doporučení 5 *(str. 9)*	**Využívat hodnocení na kvalitu**, u větších zakázek, kde se očekává invence a vysoká kvalita, například metodou Best Value nebo hodnotit kvalitu nabízeného plnění při **pevné ceně stanovené zadavatelem**.
Doporučení 6 *(str. 9)*	U stavebních zakázek využívat **kritéria odpovědného veřejného zadávání** s jasnou vizí investora o jejich směřování a významu.
Doporučení 7 *(str. 10)*	**Zefektivnit a zrychlit rozhodovací procesy** v rámci rezortu Ministerstva dopravy, zejména (i) podstatu a fungování **Centrální komise** ministerstva a (ii) přehodnotit roli **Státního fondu dopravní infrastruktury.**
Doporučení 8 *(str. 11)*	**Ponechat nový Stavební zákon** v přijatém znění a soustředit se na co nejhladší přechod na nový systém.
Doporučení 9 *(str. 11)*	Zavést **funkční informační systém pro povolovací řízení**, který zaznamená každé doručení a každý úkon. Tím bude jasné, kdo a proč prodlení způsobuje a bude možné volit cílená nápravná opatření, např. personální posílení některých dotčených orgánů atd.
Doporučení 10 *(str. 15)*	Prověřit a přijmout **speciální zákon pro VRT** po vzoru západních zemí. Zákonem jasně deklarovat veřejný zájem staveb, určit podmínky majetkových vypořádání a tím podpořit plynulost přípravy staveb. Zákonem také vytvořit mandatorní dlouhodobé financování jednotlivých koridorů.
Doporučení 11 *(str. 15)*	Prověřit možnost vzniku **akciové společnosti ve vlastnictví státu za účelem přípravy vysokorychlostních tratí**. Celý proces přípravy VRT je potřeba výrazně zrychlit, učinit pružnější a oddělený od stávajících struktur a postupů.
Doporučení 12 *(str. 15)*	Zavést jasnou a transparentní **finanční kompenzaci obcím** za každý kilometr procházející jejich katastrem jako bonifikaci, např. 10 mil. Kč za každý kilometr.
Doporučení 13 *(str. 20)*	**Revidovat *„Dopravní politiku České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050“*** přijatou vládou ČR dne 8. března 2021, neboť klíčové sektorové, digitální, finanční a regulatorní změny přijaté Evropskou komisí v oblasti udržitelnosti nemohly být s ohledem na časový nesoulad do jejího rámce plnohodnotně integrovány.
Doporučení 14 *(str. 20)*	Aktivně přistoupit k požadavkům vycházejících z dokumentu Evropské komise ***Technické pokyny k prověřování infrastruktury s ohledem na klima pro období 2021-2027.*** Přestože dokument ještě není závazný, doporučujeme nečekat „*jak to dopadne*“, ale aktivně na pilotních projektech začít ověřovat aplikaci technických pokynů a vypracovat národní metodiku postupu. Tuto roli musí aktivně koordinovat Ministerstvo dopravy, neboť klima bude mít vliv na dopravní strategie celého rezortu, nejen z pohledu financování.

PŘÍLOHA: Použité předpoklady I

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
													plán	výhled	výhled	výhled	výhled	výhled	výhled	výhled	výhled	výhled	
HDP v kupních cenách		3 954	4 022	4 042	4 077	4 261	4 625	4 797	5 111	5 409	5 749	5 695	5 894	6 136	6 320	6 509	6 704	6 906	7 113	7 326	7 546	7 772	
% změna			*1,7%*	*0,5%*	*0,9%*	*4,5%*	*8,6%*	*3,7%*	*6,5%*	*5,8%*	*6,3%*	*-0,9%*	*3,5%*	*4,1%*	*3,0%*	*3,0%*	*3,0%*	*3,0%*	*3,0%*	*3,0%*	*3,0%*	*3,0%*	*3,0%*	
Zdroj:		*RD MDČR*	*RD MDČR*	*RD MDČR*	*RD MDČR*	*RD MDČR*	*RD MDČR*	*RD MDČR*	*RD MDČR*	*RD MDČR*	*RD MDČR*	*RD MDČR*	*ČNB*	*ČNB*	*ČNB*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	
																							PRŮMĚR
ŘSD: Celkové výdaje		**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2011-'20**
Investiční	mld Kč	38	28	20	16	11	17	19	22	12	24	36	36	49	73	64	85	101	109	98	56	46	21
Neinvestiční	mld Kč	11	12	12	12	13	17	18	15	19	22	19	25	25	23	23	24	25	25	26	26	27	16
Celkem	mld Kč	**50**	**40**	**32**	**28**	**25**	**34**	**37**	**38**	**31**	**45**	**55**	**61**	**73**	**96**	**87**	**108**	**126**	**135**	**124**	**82**	**73**	**36**
% z HDP	%	1,3%	1,0%	0,8%	0,7%	0,6%	0,7%	0,8%	0,7%	0,6%	0,8%	1,0%	1,0%	1,2%	1,5%	1,3%	1,6%	1,8%	1,9%	1,7%	1,1%	0,9%	
Zdroj:		*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*R SFDI*	*V SFDI/ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	
Poznámka:		*Výhled na roky 2023-2030 vychází z údajů ŘSD předložených do Národního plánu obnovy (2019), ale aktualizovaných Q1/2021. Neoficiálně bráno ARI jako nejlepší odhad budoucích výdajů. Bez záruk.*																					
																							SUMA
ŘSD: Krytí investičních výdajů		**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2022-'30**
Dotace EU	mld Kč	15	14	6	3	4	9	6	9	4	10	10	16	21	17	22	16	-	-	-	-	-	76
Nedotační zdroje	mld Kč	23	14	14	13	7	8	13	13	8	14	26	20	28	56	42	69	101	109	98	56	46	605
Celkem	mld Kč	**38**	**28**	**20**	**16**	**11**	**17**	**19**	**22**	**12**	**24**	**36**	**36**	**49**	**73**	**64**	**85**	**101**	**109**	**98**	**56**	**46**	**681**
% z HDP	%	1,0%	0,7%	0,5%	0,4%	0,3%	0,4%	0,4%	0,4%	0,2%	0,4%	0,6%	0,6%	0,8%	1,2%	1,0%	1,3%	1,5%	1,5%	1,3%	0,7%	0,6%	
Zdroj:		*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*R SFDI*	*V SFDI/ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	
																							NÁRŮST
ŘSD: Stav silniční sítě		**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2010-'20**
Dálnice	km	1 156	1 172	1 193	1 234	1 235	1 235	1 223	1 240	1 252	1 276	1 298	1 336	1 360	1 556	1 632	1 692	1 858	1 877	2 012	2 026	2 054	**142**
Silnice 1. třídy	km	5 832	5 827	5 808	5 791	5 774	5 785	5 807	5 825	5 818	5 826	5 808	5 823	5 841	5 895	5 957	6 067	6 149	6 282	6 380	6 446	6 557	**-24**
Zdroj:		*RD MDČR*	*RD MDČR*	*RD MDČR*	*RD MDČR*	*RD MDČR*	*RD MDČR*	*RD MDČR*	*RD MDČR*	*RD MDČR*	*RD MDČR*	*RD MDČR*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	
																							NÁRŮST
ŘSD: Výstavba dálnic - výhled na 2021-2030 | kumulativně													**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2021-'30**
Novostavby	km												37	62	258	334	394	560	579	714	728	**756**	719
Modernizace	km												31	116	120	128	136	176	176	204	211	**216**	185
Zdroj: Vize ARI																							
																							NÁRŮST
ŘSD: Výstavba silnic 1. třídy - výhled na 2021-2030 | kumulativně													**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2022-'30**
Novostavby	km												15	32	87	149	258	340	473	572	638	**749**	734
Modernizace	km												1	2	14	29	33	47	62	62	62	**62**	62
Zdroj: Vize ARI																							
																							PRŮMĚR
SŽ: Celkové výdaje		**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2011-'20**
Investiční	mld Kč	14	11	9	9	14	31	18	15	19	20	30	22	29	70	68	73	82	84	96	80	69	18
Neinvestiční	mld Kč	9	8	9	10	13	19	19	19	23	24	23	31	33	33	34	35	36	36	37	37	37	17
Celkem	mld Kč	**23**	**19**	**18**	**19**	**26**	**50**	**37**	**34**	**42**	**43**	**53**	**53**	**62**	**103**	**103**	**108**	**117**	**121**	**132**	**117**	**105**	**34**
% z HDP	%	0,6%	0,5%	0,5%	0,5%	0,6%	1,1%	0,8%	0,7%	0,8%	0,8%	0,9%	0,9%	1,0%	1,6%	1,6%	1,6%	1,7%	1,7%	1,8%	1,6%	1,4%	
Zdroj:		*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*R SFDI*	*V SFDI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	
Poznámka:		*Výhled na roky 2023-2030 vychází z údajů Správy železnic předložených do Národního plánu obnovy (11/2019), výhled pro VRT (2022-2030) vychází z aktualizovaných údajů SŽ (9/2021). Neoficiálně bráno ARI jako nejlepší odhad budoucích výdajů. Bez záruk.*																					
SŽ: Krytí investičních výdajů		**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2022-'30**
Dotace EU	mld Kč	9	6	4	4	7	30	10	8	11	8	14	18	2	na	na	na	na	na	na	na	na	na
Nedotační zdroje	mld Kč	5	5	5	5	7	1	9	6	8	12	16	4	27	70	68	73	82	84	96	80	69	648
Celkem	mld Kč	**14**	**11**	**9**	**9**	**14**	**31**	**18**	**15**	**19**	**20**	**30**	**22**	**29**	**70**	**68**	**73**	**82**	**84**	**96**	**80**	**69**	**650**
% z HDP	%	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	0,3%	0,7%	0,4%	0,3%	0,4%	0,3%	0,5%	0,4%	0,5%	1,1%	1,0%	1,1%	1,2%	1,2%	1,3%	1,1%	0,9%	
Zdroj:		*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*VZ SFDI*	*R SFDI*	*V SFDI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	*ARI*	

Poznánka: *Všechny projekce 2022-30 jsou v současných cenách roku 2020, bez započtení inflace.*
RD MDČR - Ročenka dopravy MDČR daného roku | VZ SFDI - Výroční zpráva SFDI daného roku | R SFDI - Rozpočet SFDI na rok 2021 | V SFDI - Výhled SFDI na rok 2022

PŘÍLOHA: Použité předpoklady II

Síť dálnic a rychlostních silnic		Srovnání se sousedními zeměmi 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	NÁRŮST 2010-'20	NÁRŮST 2010-'20
Polsko	km	1 560	1 865	2 495	2 805	3 100	3 131	3 252	3 510	3 811	4 214	4 337	2 777	178%
Maďarsko	km	1 477	1 515	1 515	1 767	1 782	1 884	1 924	1 937	1 982	2 076	2 076	599	41%
Slovensko	km	617	672	680	683	686	741	751	778	778	767	818	201	33%
Česká republika	km	1 156	1 172	1 193	1 234	1 235	1 235	1 223	1 240	1 252	1 276	1 298	142	12%

Zdroj: RD MDČR, wikipedie, Cestná databanka

SŽ: Příprava a výstavba vysokorychlostních tratí		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	SUMA 2022-'30
Konzervativní	mld Kč	0,6	0,8	1,1	1,4	22,8	22,2	25,2	24,2	23,1	122
Zrychlená	mld Kč	0,9	1,4	1,7	2,0	23,8	32,6	45,4	47,9	46,4	202

Zdroj: SŽ

		2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	SUMA 2031-'50
Konzervativní	mld Kč	23,2	23,2	16,7	16,4	16,7	13,4	13,3	19,4	19,1	14,4	14,4	15,4	15,1	15,1	12,4	21,1	20,7	15,9	15,9	15,9	338
Zrychlená	mld Kč	34,8	21,4	21,7	11,9	12,8	12,6	12,6	5,1	4,8	5,1	5,5	5,5	5,5	5,5	12,4	16,3	15,9	15,9	15,9	15,9	257

Zdroj: SŽ

Poznámka: *Všechny projekce 2022-30 jsou v současných cenách roku 2020, bez započtení inflace.*

Asociace pro rozvoj infrastruktury (**ARI**)
Czech Infrastructure Association
spolek zapsaný ve spolkovém rejstříku vedeném u Městského soudu v Praze
v oddílu L, vložce číslo 14856, v letech 2004–2012 vedená jako Asociace PPP.
IČO: 26671395 I DIČ: CZ26671395

Tomáš Janeba, Prezident ARI
m: +420 606 640 251 I e: tomas.janeba@ceskainfrastruktura.cz

Gabriela Švancarová, Public Relations
m: +420 724 930 929 I e: pr@ceskainfrastruktura.cz

Sídlo:
Asociace pro rozvoj infrastruktury, z.s.
110 00 Praha 1, Na příkopě 583/15, Česká republika
e: office@ceskainfrastruktura.cz

www.ceskainfrastruktura.cz

www.zelena-mesta.cz