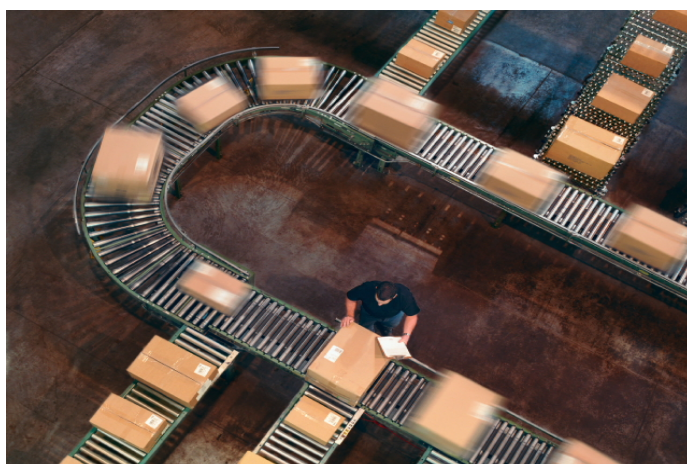




# DOPRAVNÍ SEKTOROVÉ STRATEGIE 1. fáze

(horizont do roku 2013)



Operační program  
Doprava



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

## Obsah

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1 Úvod .....</b>  | <b>4</b>  |
| 1.1 Účel dokumentu .....   | 5         |
| 1.2 Návaznost dokumentu na další strategické dokumenty .....   | 6         |
| 1.3 Popis činnosti a členové Společného řídicího výboru .....  | 8         |
| 1.4 Způsob zpracování dokumentu, použitá metodologie .....   | 10        |
| 1.5 Způsob řízení a aktualizace dokumentu .....  | 11        |
| <b>2 Konkurenční pozice dopravních odvětví v České republice .....</b>   | <b>13</b> |
| 2.1 Tržní segmentace .....   | 14        |
| 2.2 Faktory ovlivňující poptávku v tržních segmentech .....  | 19        |
| 2.2.1 Faktory poptávky uživatelů dopravy .....   | 20        |
| 2.2.2 Faktory poptávky na straně veřejného sektoru (především státu) .....   | 22        |
| 2.3 Trendy ovlivňující poptávku v tržních segmentech .....   | 23        |
| 2.3.1 Dlouhodobé trendy .....  | 23        |
| 2.3.2 Krátkodobé a střednědobé trendy v České republice .....  | 30        |
| 2.4 Analýza současného stavu a trendů jednotlivých dopravních odvětví .....  | 33        |
| 2.4.1 Silniční doprava .....   | 33        |
| 2.4.2 Železniční doprava .....   | 34        |
| 2.4.3 Letecká doprava .....  | 37        |
| 2.4.4 Vnitrozemská vodní doprava .....   | 38        |
| 2.5 Shrnutí konkurenceschopnosti jednotlivých odvětví v České republice .....  | 39        |
| <b>3 Základní služby a potřeby jednotlivých dopravních odvětví ČR .....</b>  | <b>42</b> |
| 3.1 Priority cílového stavu sektoru dopravy .....  | 43        |
| 3.2 Stanovení základních služeb .....  | 52        |
| 3.3 Hlavní rozvojové oblasti a osy ČR .....  | 53        |
| <b>4 Analýza mezer .....</b>   | <b>58</b> |
| 4.1 Porovnání současného stavu a základních potřeb jednotlivých odvětví včetně sestavení seznamu relevantních projektů ..... | 58        |
| 4.1.1 Silniční doprava .....   | 59        |
| Napojení krajů .....   | 59        |
| Rozšíření kapacity vybraných úseků .....   | 62        |
| 4.1.2 Železniční doprava .....   | 66        |
| Dokončení vybudovaných tranzitních železničních koridorů .....   | 67        |
| Rozšíření kapacity vybraných úseků .....   | 69        |
| 4.1.3 Letecká doprava .....  | 74        |
| 4.1.4 Vodní doprava .....  | 75        |
| 4.1.5 Kombinovaná doprava .....  | 76        |
| <b>5 Multikriteriální analýza .....</b>  | <b>77</b> |
| 5.1 Metodika a parametry MKA v ČR .....  | 78        |
| 5.2 MKA analýza pro projekty hlavních odvětví .....  | 80        |
| 5.2.1 MKA pro silniční dopravu .....   | 83        |
| 5.2.2 MKA pro železniční dopravu .....   | 85        |
| 5.3 Prioritizace vybraných projektů – sestavení pořadí důležitosti projektů .....  | 86        |
| 5.3.1 Projekty železniční dopravy .....  | 86        |
| 5.3.2 Projekty silniční dopravy .....  | 89        |





|  |            |
|--|------------|
| <b>6 Finanční zdroje .....</b>   | <b>94</b>  |
| 6.1 Zdroje financování dopravních projektů v České republice (obecný přehled) .....              | 95         |
| 6.1.1 Státní fond dopravní infrastruktury .....  | 95         |
| 6.1.2 Rozpočty krajů .....   | 95         |
| 6.1.3 Soukromé zdroje .....  | 95         |
| 6.1.4 Zdroje EIB .....   | 96         |
| 6.2 Predikce disponibilních zdrojů na projekty dopravní infrastruktury v letech 2010 – 2030 .... | 97         |
| 6.2.1 Přehled relevantních příjmových skupin pro projekty (krok 1) .....                         | 98         |
| 6.2.2 Stanovení výše zdrojů pro jednotlivé příjmové skupiny (krok 2 a 3) .....                   | 98         |
| 6.2.3 Očištění disponibilních zdrojů o irelevantní výdaje (krok 4) .....                         | 103        |
| 6.2.4 Střednědobý a dlouhodobý výhled zdrojů .....   | 103        |
| <b>7 Implementační a investiční plán .....</b>   | <b>105</b> |
| 7.1 Potřeby pro financování plánovaných projektů .....   | 106        |
| 7.2 Akční plán realizace vybraných projektů (východiska modelu) .....                            | 106        |
| 7.3 Účel a použití akčního plánu .....   | 107        |
| 7.4 Scénáře vývoje .....   | 108        |
| <b>8 Závěr .....</b>   | <b>111</b> |
| <b>9 Seznamy .....</b>   | <b>115</b> |
| 9.1 Seznam tabulek .....   | 116        |
| 9.2 Seznam obrázků .....   | 116        |
| 9.3 Seznam příloh .....  | 116        |
| 9.4 Seznam zkratk .....  | 117        |
| <b>10 Přílohy .....</b>  | <b>119</b> |



# 1

## Úvod





## 1.1 Účel dokumentu

„Dopravní sektorové strategie“ jsou jedním ze strategických dokumentů, který se zabývá oblastí dopravy v České republice. Rozpracovávají určité oblasti základního strategického dokumentu pro rozvoj sektoru doprava, kterým je Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013 (dále jen Dopravní politika ČR)<sup>1</sup>. Potřeba zpracování strategického dokumentu, který se zabývá otázkou rozvoje dopravní infrastruktury jednotlivých druhů dopravy, vychází ze snahy tento vývoj korigovat takovým způsobem, aby byla podpořena konkurenceschopnost jednotlivých odvětví a v plné míře využity pozitivní aspekty jednotlivých druhů dopravy.

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

Zpracování „Dopravních sektorových strategií“ předjímá Operační program Doprava (dále OP Doprava), kde se uvádí: „Strategické dokumenty<sup>2</sup> budou (...) doplněny o rozvojové sektorové strategie nastiňující konkrétní opatření společně přispívající k dosažení hlavních cílů politiky v dopravě spolu s příslušnými plány jejich realizace“.

1. fáze strategického dokumentu „Dopravní sektorové strategie“ představuje souhrnný krátkodobý koncept (do roku 2013), který tvoří základ pro zpracování 2. fáze dokumentu, která bude následovat a bude zahrnovat podrobně rozpracovaný středně a dlouhodobý výhled (do roku 2030). Hlavním cílem dokumentu je dopracování cílů Dopravní politiky ČR a zpřesnění předpokládaného plánu uskutečňování kroků k naplnění klíčových oblastí dopravy stanovených v OP Doprava. Jeho součástí je zároveň střednědobá predikce financování dopravních projektů a zároveň nastínění plánu financování v dlouhodobém horizontu. Nástin horizontu roku 2030 je již do 1. fáze zahrnut především z toho důvodu, aby bylo nastíněno, k jakým časovým horizontům se posune realizace některých projektů, se kterými se původně počítalo v krátkodobých časových horizontech, a to z důvodů nedostatečných finančních zdrojů na realizaci způsobených současnou hospodářskou krizí. Lze očekávat, že dopady krize na financování se nebudou projevovat jen v období samotné krize, ale i v období navazujícím, a to z důvodů vyrovnávání rozpočtových schodků ve veřejných financích.

Dokument je třeba vnímat nikoliv jako prostředek pro ovlivnění krátkodobého horizontu, neboť vzhledem k časové náročnosti přípravy projektů dopravních staveb jsou projekty pro období do roku 2013 již v realizaci či na jejím počátku, a na druhou stranu příprava některých důležitých projektů je komplikovaná a časově náročná, ale spíše jako dokument, který by měl určit delší strategický rámec ve smyslu, u jakých projektů je třeba přednostně zahájit přípravu, případně přípravu jakých projektů je třeba urychlit.

Dopravní sektorové strategie se zabývají následujícími klíčovými aspekty:

<sup>1</sup> Dopravní politika ČR stanovuje zásady rozvoje jednotlivých oblastí sektoru doprava, avšak nezabývá se konkrétními projekty. Rozpracování jednotlivých oblastí Dopravní politiky ČR je úkolem návazných sektorových strategií, mezi něž patří i dokument Dopravní sektorové strategie.

<sup>2</sup> Zejména Dopravní politika 2005 – 2013 pozn.



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

## 1.2 Návaznost dokumentu na další strategické dokumenty

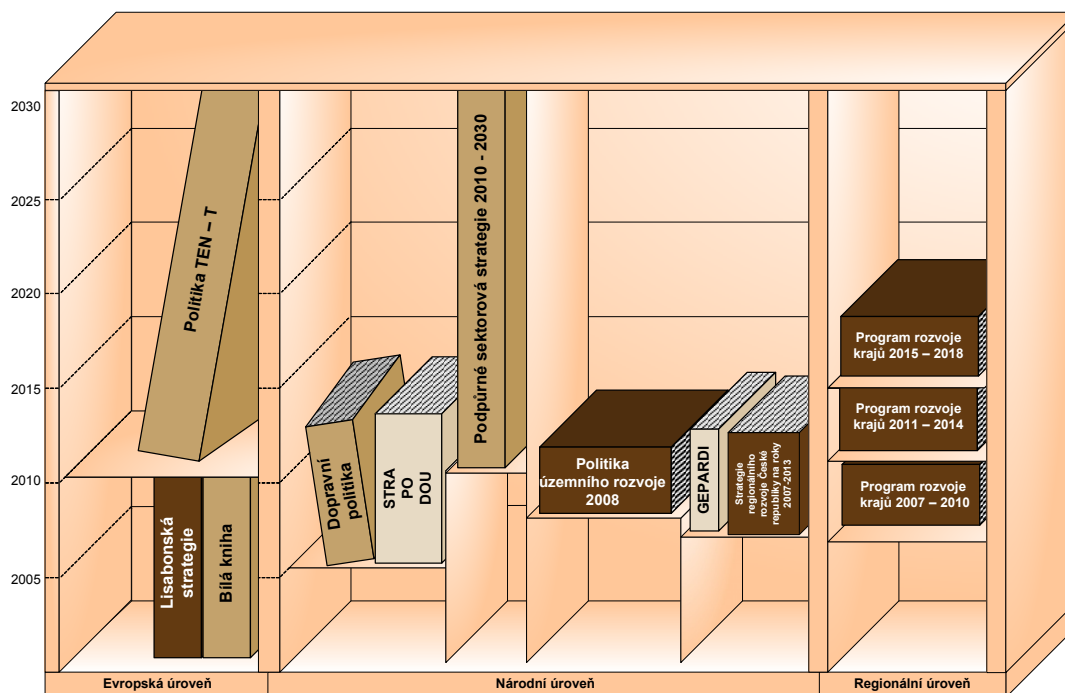
Strategie dopravy v České republice je řešena v rámci několika dokumentů. Tyto se navzájem odlišují v závislosti na

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

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







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

Vysvětlivky (od obecných ke konkrétním projektům):

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

hnědá – strategické dokumenty z oblasti dopravy;

světle hnědá – dokumenty týkající se dopravní infrastruktury.

Zastřešujícím dokumentem je Dopravní politika ČR. Jedná se o vrcholový strategický dokument Ministerstva dopravy pro oblast dopravy v ČR. Tento dokument řeší hlavní potřeby a cíle sektoru doprava.

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

- Strategie podpory dopravní obslužnosti území (STRAPODOU) zaměřující se na systém veřejné dopravy a jeho podporu je podkladem pro zpracování zákona o veřejných službách,
- Strategie cyklistické dopravy,
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
- Inovační technologie (INOTECH),
- GEPARDI – Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury, který nebyl dokončen a tento nedostatek je třeba překonat zpracováním obou fází Dopravních sektorových strategií.

Na národní úrovni se oblasti dopravy dotýkají dva tématicky širěji zaměřené dokumenty v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, a to Politika územního rozvoje České republiky 2008 a Strategie regionálního rozvoje České republiky 2007–2013. Dalším dokumentem je Strategie podpory dopravní obslužnosti území (STRAPODOU) zaměřující se na systém veřejné dopravy a jeho podporu (jedná se o návaznou strategii Dopravní politiky ČR pro léta 2005 – 2013 rozvíjející její vybrané priority a cíle). Všechny tyto dokumenty lze považovat za vrcholové nástroje územního plánování. Koncepčním dokumentem je Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury

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

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

1. fáze dokumentu Dopravní sektorové strategie se stane základem pro dopracování střednědobého plánu rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (2. fáze Dopravních sektorových strategií, GEPARDI II), který bude aktualizován řádově v pětiletých intervalech. Z obou fází Dopravních sektorových strategií bude vycházet jednoletý rozpočet financování dopravní infrastruktury, který je každoročně předkládán ke schválení Parlamentu ČR<sup>3</sup>.

### 1.3 Popis činnosti a členové Společného řídicího výboru

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

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

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

Přehled členů Společného řídicího výboru je uveden níže.

<sup>3</sup> Dnes funkci podkladového dokumentu pro jednoletý finanční rozpočet plní Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury (HVDI)





**Tabulka 1 Členové Společného řídicího výboru**

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

**Vysvětlivky:**

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



## 1.4 Způsob zpracování dokumentu, použitá metodologie

Při zpracování dokumentu byly použity následující postupy.

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

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

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

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

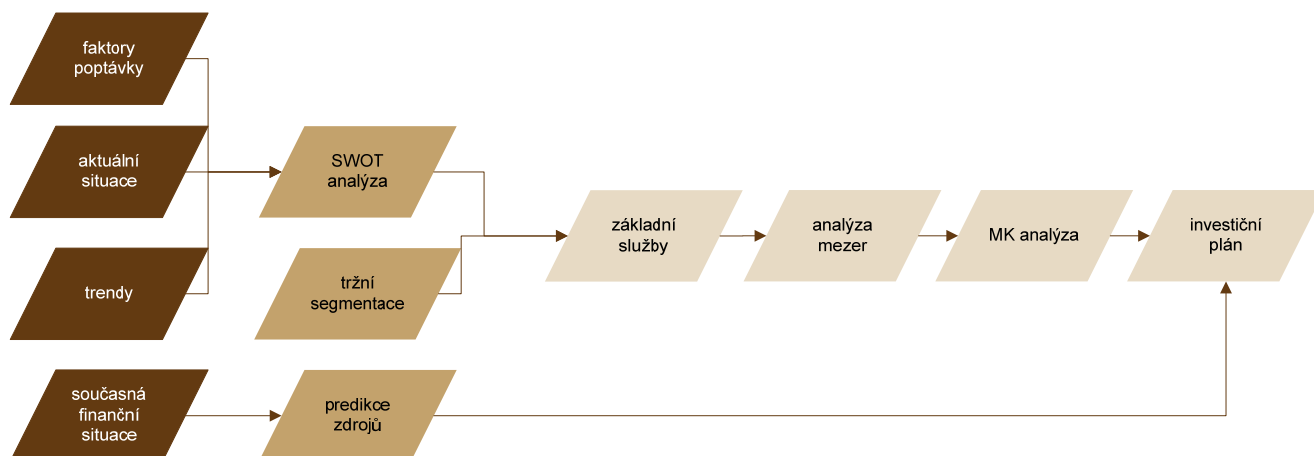
Pro sestavení návrhu investičního plánu byla v další části provedena **analýza finanční situace a predikce dostupných zdrojů** pro financování konkrétních projektů dopravní infrastruktury. Pro odhad jejich dalšího vývoje byly zohledněny příjmové faktory. Dostupné zdroje byly predikovány ve třech variantách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

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

Logická provázanost jednotlivých částí dokumentu je zobrazena na následujícím schématu.







**Obrázek 2 Logický rámec dokumentu**

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

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

## 1.5 Způsob řízení a aktualizace dokumentu

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

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

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

Odbor strategie (520) by měl zajistit aktualizaci dokumentu v závislosti na ostatních strategických dokumentech, a to vždy alespoň jednou za pět let (v návaznosti na



aktualizační proces dopravní politiky ČR) a současně vždy v souvislosti se zpracováváním nových dokumentů týkajících se čerpání prostředků EU (např. operačních programů) tak, aby tyto dokumenty reflektovaly případné změny dopravního sektoru a jeho trendů.





## 2

# Konkurenční pozice dopravních odvětví v České republice



Operační program  
Doprava



## 2.1 Tržní segmentace

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

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

Problematika „koncepčního pilíře“ bude řešena podrobněji až ve 2. fázi Dopravních sektorových strategií, a to z toho důvodu, že tato oblast bude s vysokou pravděpodobností rovněž součástí evropské politiky transevropských dopravních sítí a podrobnější specifikace této důležité oblasti zajišťující plnění cílů dopravní politiky bude předmětem výstupu expertního týmu, který vzniká z iniciativy Evropské komise. Výsledky ale zatím nelze předjímat.

### Osobní doprava

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

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

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

**a) Dálková doprava** – spojení významných kulturních, správních a hospodářských center – urbanizačních oblastí mezinárodního významu (prioritně železniční doprava a letecká doprava).

**b) Mezuregionální doprava** – rychlá spojení mezi tuzemskými regionálními centry (prioritně železniční doprava doplněná autobusovými linkami ve směrech

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

s menšími přepravními proudy nebo s nedostatečně rozvinutou železniční infrastrukturou).

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

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

Bez uplatnění dopravního plánování podle uvedených segmentů nebude možné vystavět jednotný systém veřejné dopravy využívající výhod jednotlivých druhů dopravy a bude pokračovat dosavadní praxe v mnoha regionech, kdy vedle sebe existují dva navzájem velmi málo propojené systémy obsluhy železniční a autobusové sítě, které si vzájemně konkurují a jsou financovány prostřednictvím vyrovnávacích plateb z rozpočtu krajů. Integrované dopravní systémy, které postupně překonávají tento nevýhodný stav v jednotlivých krajích v různé podobě vznikají, ale zatím pokrývají jen zpravidla menší počet obcí v okolí krajských měst.

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

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

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

Na objednávku veřejné linkové autobusové dopravy vynaložily kraje a obce v roce 2008 celkem 4.683 mld. Kč, což je ve srovnání s rokem 2005 nárůst o 8 %. Přepraveno bylo 401,7 mil osob (oproti roku 2005 nárůst o 3,4 %), ve výkonech to bylo 9,35 mld. oskm (nárůst o 8,6 %).

Na objednávku železniční osobní dopravy bylo v roce 2008 vynaloženo z rozpočtu krajů a ze státního rozpočtu 9,120 mld. Kč (ve srovnání s rokem 2005 se jedná o nárůst o 27 %). Bylo přepraveno 177,4 mil. osob (pokles oproti roku 2005 o 1,6 %) a 6,803 mld. oskm (nárůst o 2 %).

## Nákladní doprava



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

- celovozové zásilky,
- hromadné zboží,
- kusové zásilky.

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

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

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

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

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

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

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





## **(b) Hromadné zboží**

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

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

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

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

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

## **(c) Kusové zásilky**

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

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

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



V roce 2008 bylo přepraveno po železnici 95,073 mil.tun věcí, což je ve srovnání s rokem 2005 nárůst o 11 %, ve výkonech to bylo 15,437 mld tkm (nárůst o 3,8 %). V silniční dopravě byl v roce 2008 přepravní objem 431,855 mil tun (pokles o 6,3 %) a výkon 50,877 mld. tkm (nárůst o 17,1 %).

Výsledky přepravy vnitrozemskou vodní dopravou jsou ovlivněny klimatickými podmínkami. V roce 2008 bylo přepraveno 1,905 mil t. věcí, ve výkonech to pak bylo 0,453 mld. tkm.,

### Požadavky na dopravní infrastrukturu

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

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

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

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

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

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

V nákladní dopravě je kromě přepravní vzdálenosti, případně rozlohy obsluhovaného území, klíčovým hlediskem i přepravovaná komodita. Silniční nákladní doprava je v současnosti díky rozvinuté silniční síti a moderním dopravním prostředkům schopna obsloužit prakticky všechny typy zákazníků. Nicméně je v celospolečenském zájmu, aby



určité segmenty trhu byly zajišťovány jinými druhy dopravy, v případě České republiky především dopravou železniční.

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

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

## 2.2 Faktory ovlivňující poptávku v tržních segmentech

Faktory poptávky jsou charakteristiky dopravních služeb ovlivňující velikost poptávky po těchto službách. Těmito charakteristikami lze v obecné rovině popsat nejen konkrétní dopravní služby, ale také každé dopravní odvětví – viz kapitola 2.2.1. V následujícím textu jsou rozlišeny dvě skupiny faktorů ovlivňujících poptávku (viz též obr. 3).

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

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





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

### 2.2.1 Faktory poptávky uživatelů dopravy

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

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

#### (a) přepravní doba

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

### **(b) prostorová a časová dostupnost**

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

### **(c) bezpečnost**

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

### **(d) komfort**

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

### **(e) flexibilita**

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

- čas, kdy bude doprava/přeprava realizována,
- místa, odkud/kam bude doprava/přeprava realizována,
- předmět přepravy.

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

### **(f) náklady na služby**

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





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

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

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

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

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

### (b) eliminace negativních jevů včetně externalit

Doprava s sebou přináší negativní vlivy na životní prostředí (emise, omezení prostupnosti krajiny, hluk atd.) a škody na majetku a zdraví osob (dopravní nehody, nemoci dýchacího ústrojí, obezita způsobená nadměrným využíváním motorové dopravy atd.). Ekonomicky lze některé tyto vlivy označit jako externality – přenášení nákladů z činnosti určitého subjektu na subjekty jiné. Úkolem veřejného sektoru je prosazovat takové politiky, které vedou k omezení negativních vlivů prostřednictvím zahrnutí externalit do cen přepravy.

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

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

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



## 2.3 Trendy ovlivňující poptávku v tržních segmentech

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

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

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

### Územní rámec

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

### Časový rámec

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

Dokument, který by zachytil trendy v delším časovém období a mohl tak s dostatečným předstihem předvídat nutnost realizace potřebných opatření strategického rázu, k dispozici není. Lze předpokládat, že jedním z důvodů je i obtížnost ekonomických prognóz a z nich plynoucí poptávky po službách. „Dopravní sektorové strategie“ si kladou za cíl takovou chybějící prognózu nahradit. Zejména v kapitole 2.3.1. jsou řešena období až do roku 2030. Díky komplexní povaze faktorů ovlivňujících trendy v poptávce po dopravě jsou v této kapitole odděleně analyzovány trendy dlouhodobé a v následující kapitole 2.3.2. trendy krátkodobé.

### 2.3.1 Dlouhodobé trendy

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



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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

Zároveň bude nutné minimalizovat dopad negativních externalit v oblasti:

- životního prostředí (znečištění, emise CO<sub>2</sub>, hluk),
- ekonomiky (kongesce),
- komunit (zdraví, bezpečnost dopravy).

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

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

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

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

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





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

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

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

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



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

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

### (c) Eliminace negativních dopadů dopravy

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

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



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

### 2.3.2 Krátkodobé a střednědobé trendy v České republice

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

#### Osobní doprava

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

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

V osobní dopravě má dělba přepravní práce mezi jednotlivými segmenty dopravy tendenci vyvíjet se nepříznivým směrem z hlediska udržitelného rozvoje v odvětví. Do poloviny 90. let minulého století narůstal podíl individuální přepravy k přepravě hromadné z 20:80, na současných cca 45:55<sup>6</sup>. Nepříznivý vývoj, který vede ke kongescím na silnicích a ohrožuje celkově funkčnost dopravního systému a zároveň se nepříznivě promítá na životní prostředí, se podařilo zastavit nabídkou kvalitní a vysokointervalové hromadné dopravy. V případě změny nabídky nicméně existuje riziko, že dojde k opětovnému nastartování nárůstu podílu individuální dopravy.

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

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

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

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

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



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

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

#### **Nákladní doprava**

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

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

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

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

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

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

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

Konkurenceschopnost nákladní dopravy jednotlivých druhů dopravy je rovněž ovlivněna nastavenými podmínkami pro podnikání. Zatímco železniční nákladní doprava je zpoplatněna na celé železniční síti, silniční nákladní doprava je zpoplatněna jen pro určité kategorie vozidel a na síti vybrané. Pro vyrovnání těchto rozdílů přijímá vláda postupně řadu opatření:

- V průběhu roku 2006 a 2007 byly připraveny 1 a 2. etapa elektronického mýtného systému. 1. etapa (zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic) byla uvedena do provozu k 1.1.2007 a 2. etapa (vybraný - redukovaný okruh silnic 1. třídy) pak 1.1. 2008.

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





Další etapy (pod přímým řízením ŘSD) vycházejí z jednání v průběhu roku 2007 a dodatků mezi konsorciem Kapsch a MD, resp. ŘSD 27. 12. 2007.

Základní charakteristika dalších etap :

- mikrovlnný způsob (DRSC) bude uplatněn nejen na stávající, ale i na veškeré nově budované dálnice a rychlostní silnice a to až po stavby zahájené v roce 2017,
- zpoplatnění silnic I. třídy bude redukováno na tranzitní propojení,
- zpoplatnění dalších silnic I. a nižších tříd bude předmětem jednání pracovní skupiny ministra dopravy a expertního týmu MD.

Tzv. hybridní řešení :

Uzavření dodatku s dodavatelem bylo ovlivněno spíše situací a zkušenostmi z provozu mýtného systému v ČR. V tomto případě se již předpokládá využití jiné technologie, která však musí být kompatibilní se stávající mikrovlnnou, aby tak bylo možno v maximální míře využít stávající zařízení (především centrální systém).

Regiony požadují zpoplatnění z důvodu možného objíždění zpoplatněných úseků, ovšem na silnicích nižších tříd již není možno využít, bez výjimečných nákladů a omezení, systém mikrovlnný, tedy výstavby mýtných bran (i pro značný počet výjezdů). Proto bylo nutno zaměřit se na další možnosti, tzn. satelitní technologii v kombinaci s technologií mikrovlnnou - na tzv. hybridní řešení. Koncept hybridního řešení předložil expertní tým ČVUT, pod vedením profesora Moose a tento je ve fázi přípravy s generálním dodavatelem.

Záměrem pro rok 2009 – 11 je připravit pilotní provoz a řádné odzkoušení hybridního systému, kde budou použity OBU jednotky od stávajícího generálního dodavatele i dalších dodavatelů.

- V zájmu harmonizace cen za použití dopravní cesty byla k 1.1.2009 snížena o 20 % maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty pro osobní i nákladní dopravu. Nebyl ale řešen výpadek příjmů SŽDC na provozování železniční dopravní cesty. Po snížení maximální ceny za použití vnitrostátní ŽDC je srovnatelná cena za použití dopravní cesty mezi silniční a železniční dopravou v ČR hrazena pouze v oblasti nákladní dopravy, a to jen v úsecích zatížených silničním mýtným (tj. na cca 5 % silniční sítě).
- V roce 2005 vláda ČR projednala koncepci rozvoje kombinované dopravy a schválila program podpory kombinované dopravy na léta 2005 – 2010 poskytované výlučně ze státního rozpočtu ČR.. V rámci Programu, který byl notifikovaný Evropskou komisí (Státní podpora č. C 12/2006), byly připraveny dva podprogramy a to: Výstavba nových, rozšíření a modernizace stávajících překladišť, Inovační technologie v zaváděcí fázi nových linek kombinované dopravy. Dokumentace obou podprogramů byla schválena ministerstvem financí, ale pro jejich realizaci nebyly do roku 2008 poskytnuty žádné finanční prostředky. V roce 2009 bylo poslaneckou iniciativou zajištěno 90 mil. Kč pro podprogram Inovační technologie v zaváděcí fázi nových linek kombinované dopravy. Na tuto částku byla vypracovaná nová Dokumentace podprogramu a projednáno s Evropskou komisí poskytování veřejné podpory dle tzv. „Dočasného rámce“. Po Rozhodnutí EK v dubnu 2009 a schválení aktualizovaného podprogramu Ministerstvem financí, byla v červenci 2009 vyhlášena výzva k předkládání žádosti. Veřejná podpora je dle Rozhodnutí Evropské komise určena železničním dopravcům a provozovatelům překladišť a



kombinované dopravy (KD). Výše podpory je limitována částkou veřejné podpory 500 000 EUR, je určena na pořízení přepravních jednotek, speciálních silničních vozidel, informačních systémů, rekonstrukci plavidel pro KD a na železniční vozy pro KD, ve vazbě na novou linku kombinované dopravy.

- Návrhy na další řešení problematiky budou projednávány v rámci aktualizace Dopravní politiky ČR v roce 2010.

## **2.4 Analýza současného stavu a trendů jednotlivých dopravních odvětví**

### **2.4.1 Silniční doprava**

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

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

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

### **Hlavní trendy**

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

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

Je nutno rovněž uvést, že rychlostní silnice v ČR jsou svými parametry komunikacemi dálničního typu. Kategorie „high quality roads“, (viz dohoda AGR) tj. 2 – 3 pruhové silnice s usměrněnými vjezdy a výjezdy vedené výhradně v extravilánu jsou budovány v ČR zatím pouze v omezené míře.



## SWOT analýza

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

### 2.4.2 Železniční doprava

V současnosti je v České republice v provozu celkem 9,5 tisíc km železničních tratí, což je vzhledem k rozloze území ČR jedna z nejhustějších železničních sítí na světě. Na



druhé straně pouze zhruba 31 % délky vybudovaných tratí je elektrizovaných. Mapa železniční sítě v České republice je součástí Přílohy 11.

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

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

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

### Hlavní trendy

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



## SWOT analýza

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





### 2.4.3 Letecká doprava

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

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

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

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

Roztříštěná vlastnická struktura nicméně limituje prosazování přímého strategického přístupu.

### Hlavní trendy

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

### SWOT analýza

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



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

#### 2.4.4 Vnitrozemská vodní doprava

Vodní doprava je reprezentována především nákladní dopravou a osobní dopravou pro rekreační účely a provozováním přívozů. Podíl na přepravním trhu tvoří pouze necelé jedno procento z celkového objemu nákladní přepravy. Přírodní podmínky v České republice umožňují plavbu pouze na dvou vodních cestách – Labsko-vltavské vodní cestě (viz Příloha 12) a Baťově kanálu na Moravě, který ale slouží jen pro rekreační dopravu. Vnitrozemská vodní doprava, pokud jde o samotný provoz, má relativně malé dopady na ŽP a vykazuje vysokou bezpečnost provozu.

#### Hlavní trendy

- Stagnace přepravního výkonu s očekávaným nárůstem v případě vyřešení problému se splavností Labe od Ústí nad Labem po státní hranici se SRN.

#### SWOT analýza

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



## 2.5 Shrnutí konkurenceschopnosti jednotlivých odvětví v České republice

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

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

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

Z analýzy konkurenceschopnosti jednotlivých odvětví vyplývá následující.

### Silniční doprava

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



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

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

### **Železniční doprava**

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

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

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

### **Letecká doprava**

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

### **Vnitrozemská vodní doprava**

Mezi silné stránky vnitrozemské vodní dopravy patří především menší vliv provozu vodní dopravy na životní prostředí, nižší energetická náročnost a především zajišťování dopravy



českého zboží do námořních přístavů nezaplatněnou labskou dopravní cestou. Slabou stránku v ČR naopak představuje velmi omezená dostupnost vodní dopravy, daná především jedinou souvisle splavnou vodní cestou na Labi a Vltavě. I labsko-vltavská vodní cesta pak trpí nespolehlivostí danou kolísavým stavem plavební hloubky v příhraničním regulovaném úseku. K přirozeným slabým stránkám vodní dopravy pak patří především její nízká přepravní rychlost, takže její uplatnění je možné především v případě nákladní dopravy u přeprav hromadných substrátů a nebo v případě velkých nedělitelných zásilek, které lze jinými druhy dopravy realizovat jen velmi obtížně.

### **Kombinovaná doprava**

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





### 3

## Základní služby a potřeby jednotlivých dopravních odvětví ČR



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

### 3.1 Priority cílového stavu sektoru dopravy

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

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

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

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

- budování nové infrastruktury,
- zkvalitňování a zkapacitňování stávající infrastruktury,
- obnova a modernizace vozového parku a plavidel,
- zavádění moderních technologií včetně ITS,
- legislativní opatření.

Priorit cílového stavu v oblasti dopravy:

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

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

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



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

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

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

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

## 2. Zajištění návaznosti různých druhů dopravy

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



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

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

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

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

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

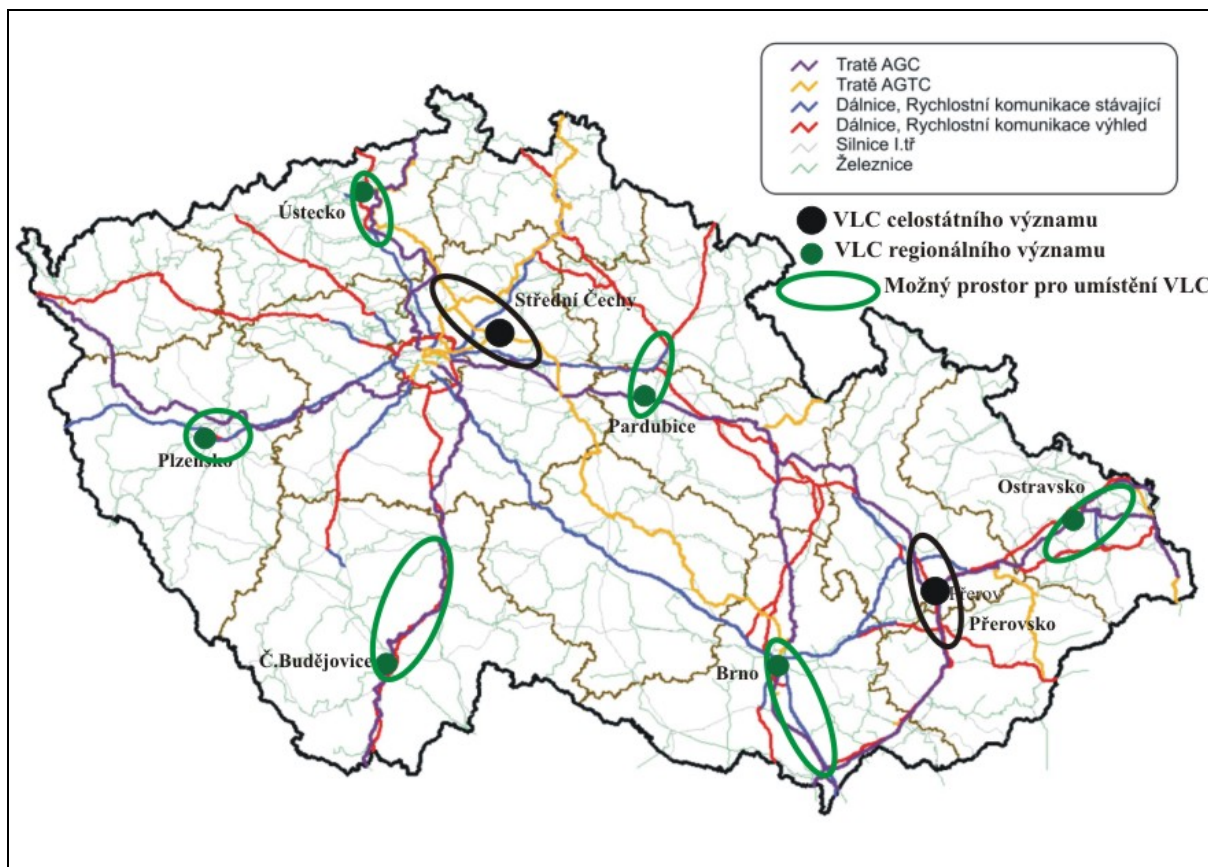
- podpora rozvoje veřejných logistických center (VLC),
- podpora multimodální a kombinované dopravy,
- podpora vývoje a zavedení nových multimodálních technologií a inteligentních dopravních systémů pro multimodální dopravu,
- podpora nových konceptů zásobování měst na principech citylogistiky a počítajících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

Převažujícími nástroji realizace uvedených opatření jsou podpora budování nové infrastruktury (VLC), zkvalitňování stávající či budované infrastruktury a zavádění moderních technologií. Z toho důvodu byla Vládou ČR přijata Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů, ve které jsou stanoveny podmínky pro podporu rozvoje infrastruktury





multimodální a kombinované dopravy s cílem vytvořit důležité uzly propojení sítí jednotlivých druhů dopravy a vytvářet podmínky pro koncentraci přepravních proudů jako nezbytné podmínky pro uplatnění principu komodality.



Obrázek 5 Předpokládaná síť veřejných logistických center v ČR

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

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

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

- realizace opatření v oblasti technické bezpečnosti silnic (přednostní úprava křižovatek s vysokou nehodovostí, odstraňování úrovnových přejezdů na silnicích první třídy a hlavních železničních tratích, zvyšování bezpečnostních parametrů na železničních přejezdech),,
- zavádění modernějších zabezpečovacích zařízení v železniční dopravě,
- zajistit interoperabilitu a dálkové řízení provozu v železniční dopravě, např. rozvoj v oblasti technologií pro bezpečné řízení jízdy vlaků v souladu s celoevropskými trendy,



- realizace cílů projektu „Jednotný systém dopravních informací (JSDI)“ za účelem zvýšení bezpečnosti provozu, minimalizace rizika vzniku kongescí a informovanosti uživatelů silniční dopravní infrastruktury,
- realizace inteligentních dopravních systémů na dálniční síti a síti rychlostních silnic,
- zvýšení informovanosti uživatelů v osobní přepravě vybudováním komplexního informačního systému.

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

#### **4. Zajištění podmínek pro kvalitní leteckou dopravu**

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

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

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

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

#### **5. Zajištění podmínek pro kvalitní vodní dopravu**

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

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

- řešení problémů splavnosti na dopravně využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu,



- modernizace infrastruktury vodních cest – dovybavení vodních cest a přístavů prvky protipovodňové ochrany, zajištění bezpečného tankování pohonných hmot a ukládání odpadů v přístavech, podpora dovybavení přístavů a přístavišť veřejnými funkcemi (bezbariérový přístup, přístup k plavidlům apod.),
- modernizace plavidel,
- příprava projektů pro dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách.

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

## 6. Podpora rozvoje nemotorové dopravy

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

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

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

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

## 7. Podpora moderní veřejné dopravy

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

Zároveň veřejné hromadné dopravě zůstává její tradiční úkol zabezpečovat dostatečnou obslužnost území pro osoby, které individuální dopravu nechtějí nebo nemohou využívat.



V této oblasti hrají značnou roli veřejné politiky rozhodující o žádoucím objemu a kvalitě služeb, dotacích dopravcům či o pravidlech vstupu na trh.

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

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

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

## **8. Zlepšování dostupnosti regionů prostřednictvím kvalitní silniční dopravy**

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

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

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

- pokračování ve výstavbě úseku transevropské sítě TEN-T v ČR,
- napojení všech krajů na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic
- zabezpečení dostatečné kapacity silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech.

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



## 9. Zlepšování dostupnosti regionů prostřednictvím kvalitní železniční dopravy

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

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

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

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

## 10. Zvyšování kvality železniční dopravy

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

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

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



Funkce provozovatele celostátní železniční dráhy a drah regionálních ve vlastnictví státu byla ke dni 1.7.2008 převedena na základě souhlasu vlády z prosince 2007 z ČD, a.s. na SŽDC, s.o., a to včetně odpovídajících materiálních, technologických a personálních kapacit (převedeno cca 10 tisíc zaměstnanců a majetek za cca 12 mld. Kč). Součástí převodu funkce provozovatele dráhy nebyla obsluha dráhy, tj. organizování a řízení drážní dopravy, neboť zaměstnanci, kteří tuto obsluhu zajišťují, se podíleli i na dalších činnostech nesouvisejících s provozováním dráhy, např. komerční činnosti v oblasti osobní dopravy.

Převedením obsluhy dráhy z ČD, a.s. na SŽDC, s.o. bude dokončen proces převodu funkce provozovatele dráhy. Ze SŽDC, s.o. bude vytvořen provozovatel dráhy ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách a z ČD, a.s. vznikne samostatný dopravce. Dojde k oddělení činností provozovatele dráhy od činností dopravce dle požadavků EU na nezávislost základních funkcí. Požadavek na oddělení těchto funkcí je zakotven i v usnesení PSP ČR č. 157 ze dne 27.2.2008. Návrh na řešení těchto zbývajících činností je zpracován, původní termín předložení vládě byl posunut na 31.10.2009 (žádost MD o posun termínu). Vláda České republiky uložila ministru dopravy předložit „Návrh na řešení zbývajících činností společnosti České dráhy, a. s.“.

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

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

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

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

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





## 3.2 Stanovení základních služeb

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

### a) Doprava obecně

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

### b) Osobní doprava

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

### c) Nákladní doprava

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

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



### 3.3 Hlavní rozvojové oblasti a osy ČR

Klíčovým podkladem pro plánování dalšího rozvoje dopravní infrastruktury je znalost hlavních rozvojových oblastí a vztahů mezi nimi. Hlavní rozvojové oblasti, u nichž lze v budoucnu očekávat také zvýšené nároky na dopravu, jsou vyznačeny v mapce na obr. č. 6.

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

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

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

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

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

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

**OB6 Ústí nad Labem** – kromě krajského města Ústí nad Labem jsou vedlejším centrem Teplice. Území je zasaženo povrchovou těžbou nerostných surovin, v poslední době vzrůstá však význam ostatních ekonomických aktivit. Rozvíjející průmyslové zóny jsou soustředěny v Lovosicích, Krupce, Havrani, největší je pak PZ Triangl u Žatce. Podmínky



pro vybudování VLC v této aglomeraci sloužící i pro obsluhu podkrušnohoří je možné hledat v Lovosicích nebo v oblasti Ústí nad Labem.

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

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

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

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

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

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

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

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

Rozvojové osy mezinárodního významu spojují zejména pražskou aglomeraci a rozvojové lokality Středočeského kraje s Německem, Rakouskem a Polskem přes významné krajské rozvojové oblasti a dále Moravu a Slezsko s Rakouskem, Polskem a Slovenskem včetně spojení dvou nejvýznamnějších rozvojových oblastí východní části České republiky Brna a Ostravy – viz obr č.6.

Rozvojové osy republikového významu doplňují rozvojové osy mezinárodního významu o spojení dalších důležitých rozvojových oblastí. Analýza mezer vychází ze zmapování

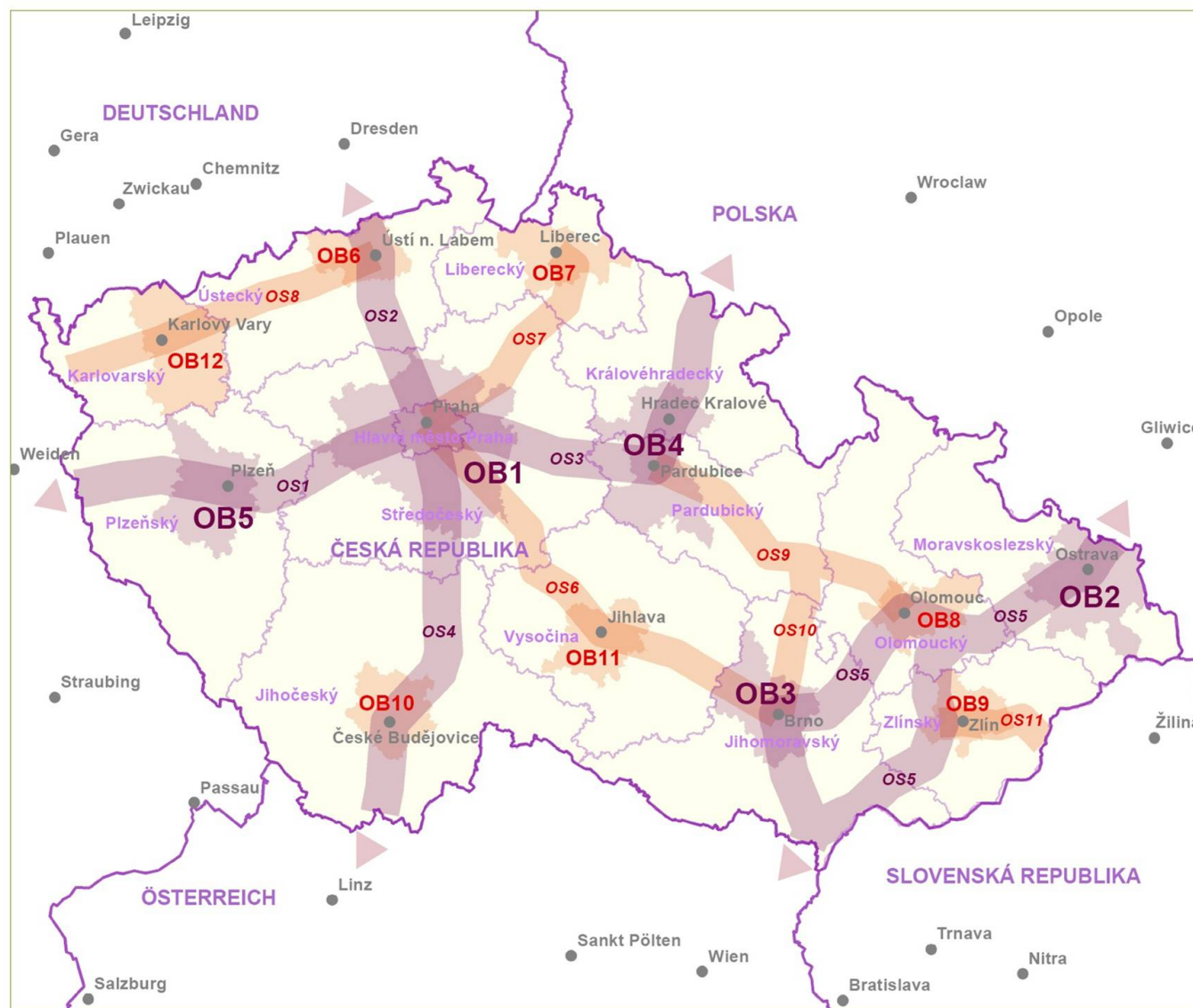


nedostatků v kapacitě a kvalitě dopravní infrastruktury především ve směru rozvojových os.









## ROZVOJOVÉ OBLASTI A ROZVOJOVÉ OSY

**OB1** rozvojová oblast mezinárodního významu

**OS1** rozvojová osa mezinárodního významu

**OB6** rozvojová oblast republikového významu

**OS6** rozvojová osa republikového významu

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



## PÚR ČR 2005

ÚÚR BRNO 11/2005

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

Obrázek 7 Rozvojové oblasti a osy



Operační program  
Doprava



# 4

## Analýza mezer



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

Nedílnou součástí dopravní infrastruktury všech druhů dopravy je její vybavení moderními technologiemi, které jsou významné při řešení interoperability provozu, optimalizace kapacity infrastruktury, pro zvýšení bezpečnosti provozu a pro snižování vlivu na životní prostředí.

### **4.1.1 Silniční doprava**

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

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

### **Napojení krajů**

#### **Praha a Středočeský kraj**

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

#### **Jihočeský kraj**

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

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



## **Plzeňský kraj**

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

## **Karlovarský kraj**

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

## **Ústecký kraj**

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

## **Liberecký kraj**

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

## **Královehradecký kraj**

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

## **Pardubický kraj**

Pardubický kraj má zatím možnost napojení na síť dálnic a rychlostních silnic prostřednictvím dálnice D11. Napojení na dálnici D11 je možné s využitím silnice I/37 ve směru na Hradec Králové nebo dále po silnici I/36 na Lázně Bohdaneč do mimoúrovňové





křižovatky Chýšť ve směru na Prahu. Po dokončení výstavby R35 v úseku Sedlice – Opatovice n. L. bude možné napojení pro směr na Hradec Králové – Jaroměř – Náchod přes mimoúrovňovou křižovatku Sedlice.

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

### **Kraj Vysočina**

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

### **Jihomoravský kraj**

Kraj má dobré napojení na síť dálnic a rychlostních silnic (dálnice D1, D2) Postrádá ale dokončení spojení s Rakouskem v úseku na státní hranici (R52 Pohořelice – Mikulov). Rakouská strana při posledním jednání 23.11.2009 opět potvrdila pokračování výstavby A5 na Drasenhofen/Mikulov. Připravuje se výstavba R43 pro spojení D1 s budoucí R35.

### **Olomoucký kraj**

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

### **Zlínský kraj**

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

### **Moravskoslezský kraj**

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

Dobudování celého dálničního tahu D1, včetně úseků stávající D47, spojujícího hlavní průmyslové oblasti a centra osídlení v ose Praha – Brno – Ostrava, je jednou ze základních silničních staveb s významem pro vnitrostátní vazby i pro napojení na infrastrukturu Evropské unie. Dokončení D47 (budoucí D1) se bude podílet i na řešení





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

### **Rozšíření kapacity vybraných úseků**

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

Řešení je v dokončení SOKP. Kromě již rozestavěných úseků mezi Slivencem a D1 se zejména jedná o realizaci úseku mezi Ruzyní a Březiněvsí, bez jehož zprovoznění nedojde k napojení D8 na dálniční síť ČR. Dopravní význam celého okruhu kolem Prahy spočívá především v tom, že dojde k odlehčení přetížených městských komunikací Prahy snížením tranzitní dopravy – dojde k omezení průjezdu přes centrum. Zároveň dojde ke snížení intenzit dopravy na komunikaci II/101 a tím ke zlepšení životního prostředí v obcích, ležících u této komunikace.

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

Úzká místa na silniční síti jsou dále:

- D1 na obchvatu Brna.

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

- I/2 v Pražském a Středočeském regionu je třeba řešit přeložkami a obchvaty obcí prakticky v celém průběhu až do Pardubic, a to zejména v Uhřetěvsi, Říčanech, Zásmukách, Kutné Hoře, Přelouči.
- I/3 v úseku Mirošovice – Benešov.

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

- I/3 průtah Českými Budějovicemi.



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

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



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

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

- I/31 v Hradci Králové (městský okruh).

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

- I/33 v Náchodě a v Jaroměři.

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

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



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

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



- Problematika I/51 je řešena obchvatem Hodonína v celé délce.
- Problematika silnice I/52 bude řešena dostavbou druhého jízdního pásu na R52 v chybějícím úseku Pohořelice – Mikulov st. Hranice.
- Silnice I/53 vykazuje řadu dopravních závad, které budou řešeny obchvaty a úpravami (Lechovice).
- Silnice I/54 vykazuje v celém průběhu řadu dopravních závad, není však považována za prioritu.
- Výhledově bude I/55 postupně nahrazována rychlostní silnicí R55. Prioritní je vybudování obchvatu Otrokovice na R55 a návazného úseku od Napajedel po Uherské Hradiště resp. Staré Město, které odstraní problém již dnes téměř vyčerpané kapacity průtahu oběma lokalitami.
- Problematiku I/56 nutno řešit v souvislosti s dopravní obsluhou dotčené oblasti Moravskoslezského kraje.
- Na silnici I/57 je řešen obchvat obce Hladké Životice.
- I/58 na předměstí Ostravy. Vysoké využití kapacity na I/58 v ostravské aglomeraci, zejména na průtahu Mošnovem bude řešeno plánovaným obchvatem Mošnova a Příboru a modernizací navazujícího úseku Příbor – Skotnice.
- Na silnici I/60 je předpokládán obchvat Javorníku.
- Na ostatních úsecích silnic I. tříd nejsou uvažovány prioritní akce k odstranění úzkých, případně nebezpečných míst.

#### Doporučení priorit pro dopravní infrastrukturu silniční dopravy

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

- urychlit přípravu na zahájení výstavby zbývajících úseků SOKP,
- na území Středočeského kraje urychlit přípravu výstavby D3 v celém úseku Praha – Nová Hospoda, aby po jeho realizaci bylo možno zprovoznit celý dálniční tah mezi Prahou a Českými Budějovicemi,
- vyvinout maximální úsilí k urychlenému projednání a schválení trasy rychlostní silnice R35 mezi Opatovicemi a Mohelnicí a zařadit ji do plánu výstavby,
- využít všech možností vedoucích ke schválení trasy R43 v úseku D1 – Kuřim, a zahájit přípravu stavby,
- urychlit přípravu a zahájení stavby úseku R55 mezi Napajedly a Uherským Hradištěm (ukončení je plánováno na závěr roku 2016),
- dořešit přípravu stavby obchvatu Frýdku-Místku a zkrátit termín výstavby (v plánu konec roku 2013).

#### 4.1.2 Železniční doprava



Operační program  
Doprava





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

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

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

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



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

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

**4. tranzitní železniční koridor** leží na trase E 61 AGC Stockholm – Trelleborg – Sassnitz Hafen – Berlin – Bad Schandau – Děčín – Nymburk – Havlíčkův Brod – Brno – Břeclav – Bratislava – Komárom – Budapest, na trasách C-E 55 AGTC Stockholm – Trelleborg – Sassnitz Hafen – Berlin / Seddin – Bad Schandau – Děčín – Praha – Linz – Salzburg – Villach – Tarvisio – Bologna / Trieste a C-E 551 AGTC Praha – Horní Dvořiště – Linz – Selzthal – St. Michael. Část z Prahy do Děčína a dále do Německa se kryje s částí 1. koridoru. Druhá část z Prahy na jih přes České Budějovice a dále do Rakouska má význam především jako spojení Prahy s největším městem v jižní části Čech. V osobní dopravě je hlavní význam především ve vnitrostátní dopravě zajišťující napojení regionu jižních Čech, ale i oblastí s významným rekreačním potenciálem (Českokrumlovsko, jižní



část Šumavy, Třeboňsko atd.). V nákladní dopravě je důležitý především přeshraniční úsek s Rakouskem, který napojuje ČR na průmyslovou oblast v okolí Lince, a zejména pak ve směru k jadranským přístavům Rijeka, Koper a Terst, jejichž význam pro euroasijský obchod neustále vzrůstá. Probíhá modernizace úseku Praha – Horní Dvořiště, státní hranice s Rakouskem. Dosud jsou dokončeny jen dílčí úseky Praha-Hostivař – Stránčice a Doubí u Tábora – Tábor.

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

## **Rozšíření kapacity vybraných úseků**

### **Praha a Středočeský kraj**

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

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

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

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

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

Trať podél Vltavy směr Kralupy nad Vltavou není dosud problematická z hlediska kapacity. Problémem je stále odkládaná modernizace úseku zahrnujícího Nelahozeveské tunely, které jsou omezující z hlediska průjezdného průřezu, a to především pro vlaky



kombinované dopravy. Při její saturaci příměstskou dopravou lze uvažovat o nové vysokorychlostní trase.

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

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

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

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

### **Moravskoslezský a Olomoucký kraj**

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

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



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

Nedostatek kapacity hlavních tratí je možné vyřešit výstavbou vysokorychlostní tratě.

### Jihomoravský a Zlínský kraj

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

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

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

### Kraj Vysočina

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

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

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





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

### **Pardubický a Královehradecký kraj**

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

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

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

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

### **Ústecký kraj**

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

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

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

### **Liberecký kraj**

Nejhůře vybaveným krajem, pokud jde o kvalitu železniční infrastruktury, je Liberecký kraj. Železniční síť je zde sice poměrně hustá, ale tvořena pouze málo výkonnými



neelektrizovanými tratěmi s nevyhovujícími parametry. I za současného nepříliš vysokého rozsahu dopravy tak na některých úsecích dochází k vyčerpání volné kapacity.

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

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

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

### **Jihočeský kraj**

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

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

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

V přípravě je i modernizace tratě České Budějovice – Plzeň.

### **Plzeňský a Karlovarský kraj**

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



Z hlediska potřeb nákladní i osobní dopravy je důležité spojení Plzeň – Domažlice – Furth im Wald, které je v současnosti jednokolejné a neelektrizované. Tato trať je významnou mezinárodní spojnici s Bavorskem, jejíž potenciál není kvůli nevyhovujícím parametrům zdaleka využit. Zdvoukolejnění trati a podstatné zvýšení rychlosti patří k hlavním prioritám rozvoje železniční sítě pro období po dokončení tranzitních koridorů.

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

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

#### Doporučení priorit pro dopravní infrastrukturu železniční dopravy

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

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

#### 4.1.3 Letecká doprava

V České republice tvoří infrastrukturu letecké dopravy celkem 91 civilních letišť, z nichž největší podíl na přepravních výkonech má mezinárodní letiště v Praze Ruzyni, dále pak s podstatně nižšími výkony následují veřejná mezinárodní letiště v Brně Tuřanech, Ostravě Mošnově, Pardubicích a Karlových Varech. Ostatní letiště mají spíše charakter sportovních či rekreačních letišť regionálního významu.

Letecká doprava má nezastupitelnou úlohu v přepravě osob a částečně i specifického druhu zboží na velké vzdálenosti. Přepravní výkony letecké nákladní dopravy jsou v porovnání s ostatními druhy dopravy (silniční, železniční) zanedbatelné.



Trend objemu letecké dopravy v dlouhodobém kontextu má rostoucí charakter. I přes současný pokles poptávky po letecké dopravě vyvolaný hospodářskou krizí v roce 2008, lze očekávat návrat poptávky na úroveň před zmíněnou krizí, a její následný růst.

S rostoucí poptávkou po letecké dopravě vznikají kapacitní problémy na důležitých mezinárodních letištích. V případě České republiky se nedostatek kapacity týká hlavně letiště v Praze Ruzyni, kde se nedostatek kapacity dráhového systému projevuje ve špičkových časech (peak busy hours). Tyto kongesce lze eliminovat výstavbou paralelní RWY (vzletová a přistávací dráha).

Vstup ČR do Schengenského prostoru si vyžádal na všech mezinárodních letištích v ČR splnění celé řady jak procesních tak i technických opatření, na která bylo třeba vynaložit značné investice. Další investice si vyžádají opatření na snížení hluku a emisí produkovaných letadly v okolí letišť.

Vzhledem k značně roztržité vlastníkové struktuře je prosazování přímého strategického přístupu státu značně limitováno.

#### Doporučení priorit pro dopravní infrastrukturu letecké dopravy

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

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

#### 4.1.4 Vodní doprava

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

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



### Doporučení priorit pro dopravní infrastrukturu vodní dopravy

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

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

#### 4.1.5 Kombinovaná doprava

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

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

### Doporučení priorit pro dopravní infrastrukturu kombinované dopravy

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

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





# 5

## Multikriteriální analýza



## 5.1 Metodika a parametry MKA v ČR

Při stanovování priorit mezi velkými infrastrukturními projekty je třeba v ideální situaci zjišťovat dvě skutečnosti:

1. zda je projekt objektivně atraktivní ze socio-ekonomického pohledu nebo jinak řečeno zda celoživotní přínosy převažují nad celoživotními náklady (absolutní atraktivita).

V situaci, kde je více objektivně atraktivních projektů než je k dispozici prostředků (téměř vždy) :

2. srovnávací hodnocení, které umožní vytvořit seřazený seznam priorit (relativní atraktivita).

Běžný mezinárodně používaný způsob hodnocení absolutní i srovnávací atraktivity projektů v rámci strategických plánů je přes multimodální strategický CBA (analýza výnosů a nákladů), kde jsou finančně vyčísleny celoživotní přínosy a náklady posuzovaných projektů. K finančně vyjádřeným přínosům projektů se běžně řadí:

1. časové zisky,
2. snížení provozních nákladů vozidel, infrastruktury a terminálů,
3. snížení nehodovosti,
4. dopady přenesení přepravních výkonů ze silniční na železniční dopravu

V českých podmínkách je již stanovena standardní metodika na finanční hodnocení přínosů pro kroky 1 - 3 pro projekty silniční infrastruktury a infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy.

Další přínosy, které se v některých státech kalkuluji jako součást CBA (ale zatím ne v ČR) jsou:

5. regionální ekonomické přínosy, které nová infrastruktura přinese zlepšováním dostupnosti / generováním nových cílových nebo tranzitních cest,
6. snížení emisí.

I když jsou to nepochybně důležité faktory, není zatím příliš jednoznačně definováno (ani v zahraničí), jak finančně tyto přínosy vyčíslit (buď z důvodů složitosti přínosy finančně vyčíslit nebo z neschopnosti dosáhnout konsensu o tom jak je jednotkově hodnotit).

CBA může vykazat několik indikátorů. Pro vyjádření absolutní a relativní atraktivity slouží nejlépe indikátor B/C (celoživotní diskontované přínosy / celoživotní diskontované náklady). Pokud je  $B/C > 1$ , projekt je absolutně atraktivní.

Existují další důležité přínosy / náklady, které lze jen obtížně vyčíslit finančně v rámci CBA. Sem patří:

7. dopad na přírodu,
8. dopad na veřejné zdraví,
9. dopad na zaměstnanost.

Proto se často CBA vytýká, že je to sice objektivní, ale selektivní metoda co se týče sledování cílů dopravních a jiných politik. Proto se používají multikriteriální analýzy (MKA) buď jako rozšíření nebo náhrada CBA.



V případě Dopravních sektorových strategií se počítá s hodnocením na základě CBA. To ale bude možné až v okamžiku, kdy pro všechny druhy dopravy bude stanovena srovnatelná metodika analýzy, která bude obsahovat všechny hlavní shora uvedené body. Z těchto důvodů byla v 1. fázi Dopravních sektorových strategií pro hodnocení infrastrukturních projektů zvolena metoda MKA.

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

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

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

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

MKA je provedena:

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

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



## 5.2 MKA analýza pro projekty hlavních odvětví

Pro MKA analýzu byly použity dvě skupiny kritérií:

- atraktivita,
- proveditelnost.

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

- silniční projekty<sup>9</sup> (dálnice a rychlostní silnice a silnice I. třídy),
- železniční projekty.

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

Skupina kritérií **proveditelnosti** obsahuje stejná dílčí kritéria s tím, že jsou pro projekty železniční a silniční stanoveny rozdílné váhy. Blíže viz opět níže. Vzhledem k tomu, že podklady nejsou u všech projektů k dispozici, nebylo hodnocení proveditelnosti použito a je předběžně připraveno pro 2. fázi Dopravních sektorových strategií. U projektů s krátkodobým časovým horizontem realizace je kritérium proveditelnosti zohledněno v položce „stav přípravy“.

Cílem MKA není dát přednost tomu, co je předem určené různými politickými usneseními nebo prakticky možné nejnadhěji postavit (takzvaná cesta nejmenšího odporu), ale spíše definovat, jaké by měly být střednědobé priority výstavby z pohledu atraktivity, naléhavosti a priorit konkrétních projektů z různých politik a strategií. Avšak i tak je potřeba do určité míry brát v úvahu možnou proveditelnost přípravy a dokončení staveb, protože hrozí riziko zmaření snah a rozptýlení úsilí organizací, které připravují investice. Praktické faktory jako první možný termín zahájení, platnost konkrétních usnesení atd. jsou případně prosazované až po stanovení „teoretické“ úrovně priority.

MKA je vždy do určité míry subjektivní jak ve výběru kritérií, tak ve stanovení vah. Co nejobjektivnější zdůvodnění a široká odborná shoda o kritériích a vahách je proto nezbytná, aby MKA získala širokou podporu a důvěryhodnost. Určitý rozbor citlivosti dopadu vah kritérií je rovněž nutný.

Proces přípravy MKA probíhá tak, že je zpracován a odborně připomínkován původní návrh kritérií a systém bodování. Následně jsou na speciální odborné schůzce stanoveny konsensuálním způsobem váhy kritérií. Dále jsou na další speciální odborné schůzce modelově hodnocena některá kvantifikovatelná kritéria, navržena a finálně konsensuálně stanovena kvalitativní kritéria.

Výběr kritérií a jejich navržených vah v rámci MKA v českém případě reflektují několik faktorů :

1. status kritéria jako argument pro rozvoj dopravní infrastruktury (primární důvod – např. zlepšení dostupnosti; sekundární důvod – např. snížení dopadu na životní prostředí),
2. obvyklý význam faktoru v rámci CBA (analýza nákladů a výnosů),

<sup>9</sup> Projekty dálnic a rychlostních silnic a projekty silnic I. třídy byly od sebe dále odlišeny různými vahami dílčích kritérií.





3. konkrétní priority Fondu soudržnosti, který je jedním z hlavních zdrojů financování projektů v rámci MKA,
4. priority dopravních politik a dalších sektorových politik a strategií (např. PÚR, SÚR, Národní program reform),
5. dostupnost, komplexnost, kvalita a kvantitativnost dat pro daná kritéria.

Tyto objektivní i praktické faktory vedly k návrhu dvou MKA: jednak pro rozvoj významných silničních projektů (s dalším dělením na projekty dálniční a silniční), a jednak pro rozvoj významných železničních projektů, které relativně hodnotí projekty na srovnatelné bázi – viz tabulky D1 a D2 v Příloze č. 3.

Kritéria v případě železniční a silniční dopravy se poněkud liší:

- modelové a kvantitativní podklady nebyly konsistentně k dispozici pro železnice, proto bylo třeba zvolit heurističtější přístup, který bohužel méně spoléhá na vyčíslené potenciální přínosy,
- železnice jsou preferovány v dopravní politice hlavně pro jejich potenciál snížit ve srovnání se silniční dopravou externí náklady. Potenciál převést cestující na železniční dopravu je proto silně zastoupen v MKA železnic,
- v případě železnic je většina projektů typu modernizace, kde se řeší akutně degradovaný nebo zastaralý stav současné infrastruktury. Proto je potřeba brát v úvahu technickou naléhavost projektu (ale nejenom),
- v případě železnic není a nebude saturace kapacity až tak akutní problém,
- v případě železnic vliv nehodovosti není podstatným rozlišovacím faktorem mezi projekty navzájem.

Projekt může mít významné dopady, ale může být velmi drahý, a proto je pro atraktivitu daného projektu rozhodující poměr přínosů k nákladům. Proto tam, kde je to prakticky možné, jsou kritéria atraktivity MKA vyjádřeny v poměru k nákladům projektu.

### A z pohledu proveditelnosti

Je nutné brát v úvahu proveditelnost projektu z pohledu úsilí a času, který bude třeba pro dokončení přípravy a z pohledu rizika, že po vynaložení značného úsilí nebude při stanovení priority projektu ve strategickém plánu projekt realizován (ale ne jako hlavní faktor). V této analýze je ponechán prostor pro odečtení maximálně 25 % bodu z důvodu obtížné proveditelnosti konkrétního projektu.

Rizika z pohledu ŽP a dalších faktorů (obecný odpor, možnost prosadit v územním plánu, technické faktory atd.), tyto faktory jsou zahrnuté jak pro železnice, tak pro silnice :

| číslo | Kritéria Silnice                   | Váha<br>(maximální<br>body<br>odečtené z<br>atraktivity) | Kritéria Železnice                 | Váha<br>(maximální<br>body<br>odečtené<br>z atraktivity) |
|-------|------------------------------------|--|------------------------------------|--|
| 2.1   | Dopad na ŽP (EIA, SEA)             | -40  | Dopad na ŽP (EIA, SEA)             | -20  |
| 2.2   | Obtížnost projektu z jiných důvodů | -30  | Obtížnost projektu z jiných důvodů | -50  |





Kriteria v případě železniční a silniční dopravy se poněkud liší váhově, neboť riziko z pohledu životního prostředí je mnohem větší v případě silnic než železnic.

Podklady pro tuto část hodnocení MKA se nepodařilo v 1. fázi Dopravních sektorových strategií sehnat, a bude proto vyhodnocena ve fázi druhé.

Navržená kriteria a váhy kriterií jsou jak pro železniční, tak pro silniční infrastrukturu dále souhrnně vysvětleny v následné kapitole a v příloze. Pro každé kritérium jsou stanoveny indikátory, které konkrétně definují způsob (dosažitelným) měření plnění kriteria projektem.

Návrh MKA byl zpracován odborníky z firem Babtie, Mott Mc. Donald, DHV, Centrum dopravního výzkumu a projednán včetně vyhodnocení projektů v pracovních skupinách, na kterých se účastnili zástupci věcně příslušných odborů ministerstva dopravy, SŽDC, ŘSD ČR a SFDI. Metodika byla připravena a hodnocení bylo provedeno již v letech 2005 a 2006 v rámci projektu GEPARDI. Vzhledem k časovému harmonogramu a kapacitních možnostech bylo hodnocení projektů ve firmách CDV a PWC pouze aktualizováno v letech 2008 a 2009. V rámci 2. fáze se počítá s aktualizací metodiky MKA a s postupným větším uplatňováním metody CBA.



## 5.2.1 MKA pro silniční dopravu

### Dálnice a rychlostní silnice

- **Evropský význam**

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

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

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

- **Zvýšení kvality provozu**

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

- **Snížení nehodovosti**

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

- **Vyrovnaný rozvoj regionů**

Kladně jsou hodnoceny projekty ve strukturálně postižených či v hospodářsky slabých regionech a v regionech s nadprůměrnou nezaměstnaností. Výstavba dopravní infrastruktury by měla být v souladu s Usnesením vlády ze dne 3. července 2006 č. 829

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

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

- **Jednotková nákladovost**

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



## Silnice

- **Význam**

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

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

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

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

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

- **Zvýšení kvality provozu**

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

- **Snížení nehodovosti**

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

- **Vyrovnaný rozvoj regionů**

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

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

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

- **Jednotková nákladovost**

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



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

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

### 5.2.2 MKA pro železniční dopravu

- **Evropský význam**

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

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

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

- **Technická naléhavost**

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

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

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

- **Vyrovnaný rozvoj regionů**

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



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

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

- **Jednotková nákladovost**

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

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

| Číslo | Kritéria MKA železniční doprava                          | váha kritéria (%) |
|-------|--|-------------------|
| 1.1   | Evropský význam  | 12                |
| 1.2   | Význam pro dostupnost a změnu dělby přepravní práce      | 27                |
| 1.3   | Technická naléhavost                                     | 13                |
| 1.4   | Naléhavost v kontextu udržitelného rozvoje dopravní sítě | 18                |
| 1.5   | Vyrovnaný rozvoj regionů                                 | 9                 |
| 1.6   | Dopad na životní prostředí                               | 5                 |
| 1.7   | Jednotkové náklady staveb                                | 16                |
|       | Celkem atraktivita                                       | 100               |

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

Na základě uvedené metodiky MKA bylo provedeno vyhodnocení vybrané skupiny silničních a železničních projektů<sup>10</sup>. Projekty pro hodnocení MKA byly vybrány na základě provedené analýzy stavu úzkých míst a chybějících úseků dopravní infrastruktury a na základě prognózy přepravních výkonů. Seznam projektů je uveden v příloze, stejně jako výsledky hodnocení MKA – zvlášť pro železniční a silniční dopravní infrastrukturu. V tabulce v příloze č. 4 jsou projekty seřazené podle důležitosti. V samostatné příloze č. 9 – 11 jsou uvedeny projekty s návrhem financování v jednotlivých letech.

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

#### 5.3.1 Projekty železniční dopravy

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

<sup>10</sup> Pořadí projektů silniční a železniční dopravy viz Příloha 4.





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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

### 5.3.2 Projekty silniční dopravy

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

Na předních místech se proto v příloze č. 4 objevují projekty na síti TEN-T, které jsou před dokončením nebo ve fázi rozestavěnosti. Následují projekty v posloupnosti podle fáze přípravy, ve které se nacházejí a výši bodového ohodnocení. Na dalších místech jsou obdobně seřazeny projekty výstavby a modernizace rychlostních silnic mimo síť TEN-T a ostatních silnic I. třídy.

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



dále i se severní Moravou a Slezskem, které by mělo odlehčit převodem části zátěže přetížené dálnici D1. Ale kvůli stavu přípravy se v hodnocení dostává na pozici, která jí objektivně nepřísluší. Týká se to zejména úseků Opatovice – Zámrska a Zámrska – Mohelnice. Spojení dálnice D11 Praha – Hradec Králové se silnicí I/37 Pardubice – Hradec Králové zajistí úsek Sedlice – Opatovice, který je jediný v současnosti ve stavbě.

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

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

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

Vysoce naléhavá je rovněž výstavba D3 – tah tvořený současnou silnicí I/3 je všeobecně pokládán, co se týče dopravní zatíženosti, za jeden z nejhorších na celém území České republiky. Z intenzit dopravy, které byly zjištěny při pravidelném celostátním sčítání dopravy v roce 2005, vyplývá, že stávající silnice I/3 mezi Mirošovicemi a Benešovem je





totiž již dnes pro stávající provoz kapacitně nevyhovující. Denní intenzity v tomto úseku dosahovaly v roce 2005 hodnot přes 24 tisíc vozidel/den v obou směrech. V této souvislosti lze i očekávat, že velkým přínosem nového spojení bude pozitivní dopad na prevenci v bezpečnosti silničního provozu (u silnice dálničního typu bývá nehodovost vztažená na zatížení až 4x nižší než u běžné silnice I. třídy). Vzhledem k problémům při schvalování trasy má být ale první část dálnice z Prahy na hranici Středočeského kraje v délce cca 60 km realizována až na posledním místě.

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

V říjnu 2008 byla zahájena stavba 25 km dlouhého úseku mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí, který je součástí úseku Tábor – Bošilec a obsahuje i 3 mosty. V roce 2011 by tak měl vzniknout celistvý 40 km dlouhý úsek mezi Novou Hospodou a Veselím nad Lužnicí.

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

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

Dalším důležitým rozestavěným úsekem je úsek Lovosice – Řehlovice na trase D8. Jedná se o poslední úsek uceleného dálničního tahu Praha – státní hranice ČR/Německo. Výhledově, po dokončení dálnice D3 a silničního okruhu kolem Prahy, bude v dálničním systému ČR spojit severočeskou a pražskou aglomeraci s tábořským a českobudějovickým regionem. Stavba prochází CHKO České Středohoří a obsahuje 2 tunely a 4 mosty. Vzhledem k aktivitám ekologických aktivistů je tento úsek ve výstavbě až od podzimu 2007, ačkoliv měl být podle původních plánů hotov dříve než úsek přes





Krušné hory Trmice – hranice s Německem, který byl v délce 23 km dokončen v roce 2006.

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

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

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

Dálnice D11 Praha – Jaroměř a navazující úsek Jaroměř – Trutnov – hranice s Polskem, připravovaný jako rychlostní komunikace R11, který se napojí na plánovanou polskou dálnici A3 prostřednictvím rychlostní silnice S3, byla vybudována z Prahy do provizorního ukončení před Hradcem Králové u obce Praskačka. Dostavba zbylého úseku do Hradce Králové naráží na problémy v oblasti majetkoprávních sporů týkajících se pozemků v projektované trase dálnice. U provizorního konce D11 u Hradce Králové bude vybudována dálniční křižovatka Sedlice R35–D11 (R35 směr Olomouc). Kolem Hradce



Králové povede D11 společně s R35 až k druhé dálniční křižovatce R35–D11, zde se R35 odpojí směrem na Liberec.

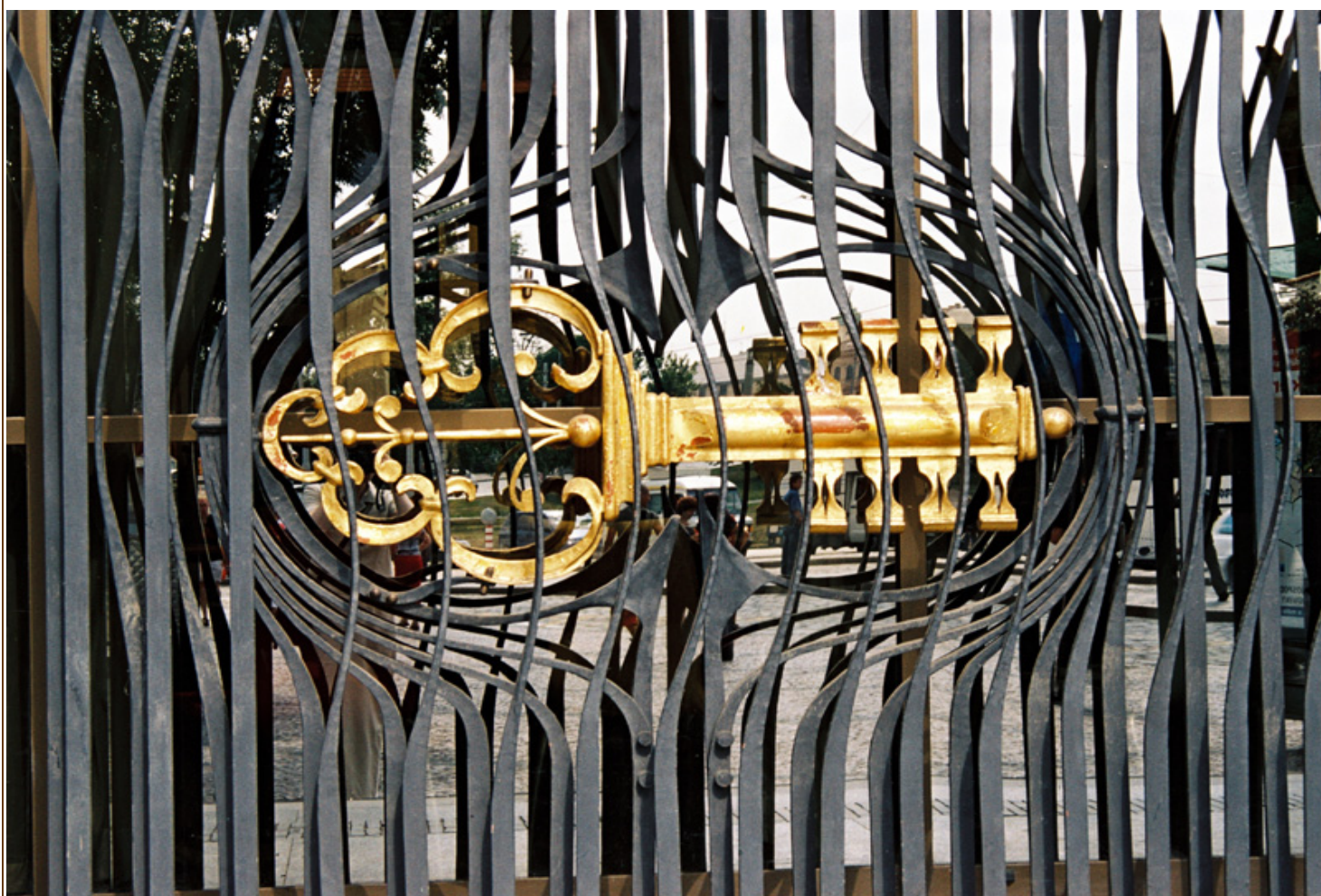
Hodnocené úseky silnic I. třídy jsou zaměřeny především na řešení nejkritičtějších úseků, a to zejména v obcích a na budování napáječů na současnou a budovanou dálniční síť. Řešení v obcích je nejčastěji realizováno obchvaty. V MKA jsou hodnoceny jen nejdůležitější případy s investičními náklady přesahující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

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



## 6

### Finanční zdroje



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

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

### **6.1.1 Státní fond dopravní infrastruktury**

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

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

Dalším zdrojem je výnos ze zpoplatnění železniční dopravní cesty (cena za použití železniční dopravní cesty). Příjemcem tohoto zdroje není SFDI, ale přímo SŽDC.

### **6.1.2 Rozpočty krajů**

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

### **6.1.3 Soukromé zdroje**

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

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





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

- AirCon (Airport Connection)

Součástí projektu je „modernizace, provoz a údržba železniční trati v úseku Praha, Masarykovo nádraží – železniční stanice Praha Ruzyně a výstavba nového úseku, včetně provozu a údržby, v úseku železniční stanice Praha Ruzyně – Letiště Ruzyně“<sup>11</sup>.

- Projekt dálnice D3 v úseku Nová Hospoda – Tábor – České Budějovice – státní hranice

Projekt spočívá ve „výstavbě a financování dálnice D3 úseků 0308 C až 0312 (Veselí nad Lužnicí – státní hranice) a provozování a údržbě úseků 0305/II až 0312 (Nová Hospoda - státní hranice)“<sup>12</sup>.

Investiční část těchto projektů nebyla nicméně dosud zahájena.

#### 6.1.4 Zdroje EIB

Evropská investiční banka byla zřízena za účelem spolufinancování projektů, které povedou k zajištění hospodářských a sociálních priorit Evropské unie. Rozvoj transnacionálních sítí a potažmo i dopravy a dopravní infrastruktury je jednou z priorit Evropské unie v programovém období 2007 – 2013. Finanční prostředky poskytnuté EIB jsou určeny na zajištění národního podílu pro spolufinancování projektů realizovaných v České republice, které jsou financovány ze zdrojů EU prostřednictvím Operačního programu Doprava. Tyto prostředky jsou poskytovány na základě úvěrové smlouvy mezi EIB a Ministerstvem financí ČR uzavřené v roce 2007. V programovém období 2007 – 2013 předpokládá Česká republika čerpání úvěrů EIB v celkové výši 34 mld. Kč. Vzhledem k tomu, že tento úvěr by měl být splacen počátkem roku 2011, předpokládá se počínaje rokem 2011 čerpání dalšího úvěru ve výši 25 mld. Kč na pokrytí financování akcí OP Doprava.

<sup>11</sup> Usnesení Vlády ČR ze dne 19. ledna 2005 č. 76

<sup>12</sup> Usnesení Vlády ČR ze dne 2. června 2008 č. 672





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

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

### Krok 0 (viz kapitola 5)

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

### Krok 1 (viz kapitola 6.2.1)

Stanovení relevantních skupin příjmů pro financování infrastrukturních projektů typu projektů uvedených v MK analýze<sup>13</sup>.

### Krok 2 (viz kapitola 6.2.2)

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

- rozpočet SFDI na rok 2010, střednědobý výhled SFDI do roku 2012 (září 2009),
- celkové výdaje do infrastruktury 2004–2015,
- rozšíření výkonového zpoplatnění a jeho vliv na podnikatelské prostředí (ČVUT),
- harmonogram výstavby dopravní infrastruktury (září 2009).

### Krok 3 (viz kapitola 6.2.2)

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

### Krok 4 (viz kapitola 6.2.3)

Očištění zdrojů od provozních nákladů a projektů nehodnocených MK analýzou.

### Krok 5 (viz kapitola 7)

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

<sup>13</sup> projekty silniční a železniční dopravy z MK analýzy, kde se jedná jednak o projekty sítě TEN-T a projekty vyššího významu mimo tyto sítě, a dále projekty vnitrozemské vodní dopravy dle podkladů ŘVC



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

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

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

Relevantní příjmové skupiny byly stanoveny jako následující:

- přímé provozní výnosy infrastruktury,

Poplatky za užívání silničních cest – dálniční známky a elektronické mýtné

Poplatky za užívání vodních cest

- rozpočtové / daňové zdroje,

Silniční daň

Spotřební daň z minerálních olejů

Příspěvky ze státního rozpočtu, účelové dotace

- dotace EU,
- úvěry EIB,
- soukromé zdroje.

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

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

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

Predikce vychází z toho, že zdrojové skupiny zůstanou po období do roku 2030 stejné. Jedinou výjimku tvoří příjmy ze strukturálních fondů a další příjmy z EU, které scénář uvažuje pouze do konce programovacího období 2014 – 2020.



### 6.2.2.1 Přímé provozní výnosy infrastruktury

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

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

- vozidla do 3,5 tun,
- vozidla v rozmezí 3,5 tun do 12 tun,
- vozidla nad 12 tun.

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

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

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

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

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

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

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

Při odhadu vývoje je nutné vzít v úvahu, že predikce vývoje těchto dvou příjmových stránek je komplementární. Ve variantách je proto třeba uvažovat tyto příjmové skupiny společně. Zpoplatnění kategorie vozidel od 3,5 tun do 12 tun od 1. 1. 2010, tak na jedné straně ponese zvýšení příjmů z mýtného, na druhé straně poklesnou příjmy z prodeje dálničních známek. Dle studie ČVUT<sup>14</sup> je předpokládán mírný nárůst příjmů v důsledku této změny (viz tabulka níže).

<sup>14</sup> Rozšíření výkonového zpoplatnění pro vozidla nad 3,5 až 12 tun a vliv na podnikatelské prostředí v ČR; září 2009 (ČVUT)



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

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

Zdroj: Studie ČVUT

Pro jednotlivé varianty je předpokládáno následující:

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

### Poplatky za užívání vodních cest

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

### 6.2.2.2 Rozpočtové / daňové zdroje

#### Silniční daň

Silniční dani podléhají vozidla, která jsou užívána pro podnikatelské účely s tím, že vozidla nad 12 tun<sup>15</sup> podléhají této dani vždy. Pro predikci se předpokládá, že zůstane zachováno toto zpoplatnění a že počet vozidel již nebude v budoucnu narůstat.

Jednotlivé scénáře předpokládají následující růst:

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

<sup>15</sup> Od 1. 1. 2009



### Spotřební daň z minerálních olejů

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

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

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

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

### Příspěvky ze státního rozpočtu, účelové dotace

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

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

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

Tento příspěvek by měl vyrovnávat chybějící ostatní zdroje.

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

#### 6.2.2.3 Dotace EU

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

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

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





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

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

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

#### 6.2.2.4 Úvěry EIB

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

Pro období počínaje rokem 2016, byly nastaveny následující scénáře:

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

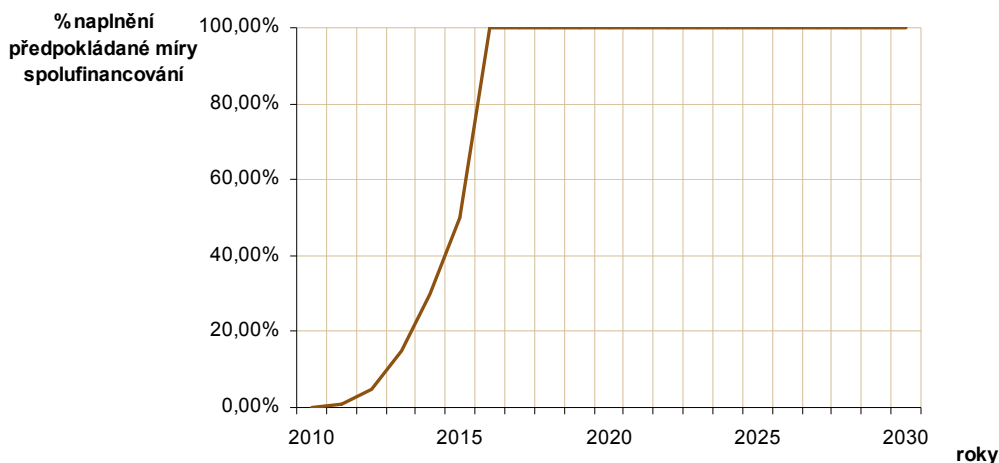
#### 6.2.2.5 Soukromé zdroje<sup>16</sup>

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

<sup>16</sup> Výše uvedené předpoklady jsou pro účely této studie nutně zjednodušující. Rozložení zdrojů v čase je ve skutečnosti nerovnoměrné a je přímo vázáno na konkrétní projekty tak, že zdroje jsou soukromými subjekty poskytnuty v omezeném čase realizace stavby/projektu a teprve po dokončení je zahájen splácení. Pro období do roku 2013 se počítá s realizací prostřednictvím PPP stavby D3. Projekty pro realizaci formou PPP po roce 2013 by měly být součástí studie GEPARDI II.

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





**Obrázek 8 Náběhová křivka pro financování ze soukromých zdrojů**

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

Splátky jsou nastaveny na 4 % ročně.

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

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

### 6.2.4 Střednědobý a dlouhodobý výhled zdrojů

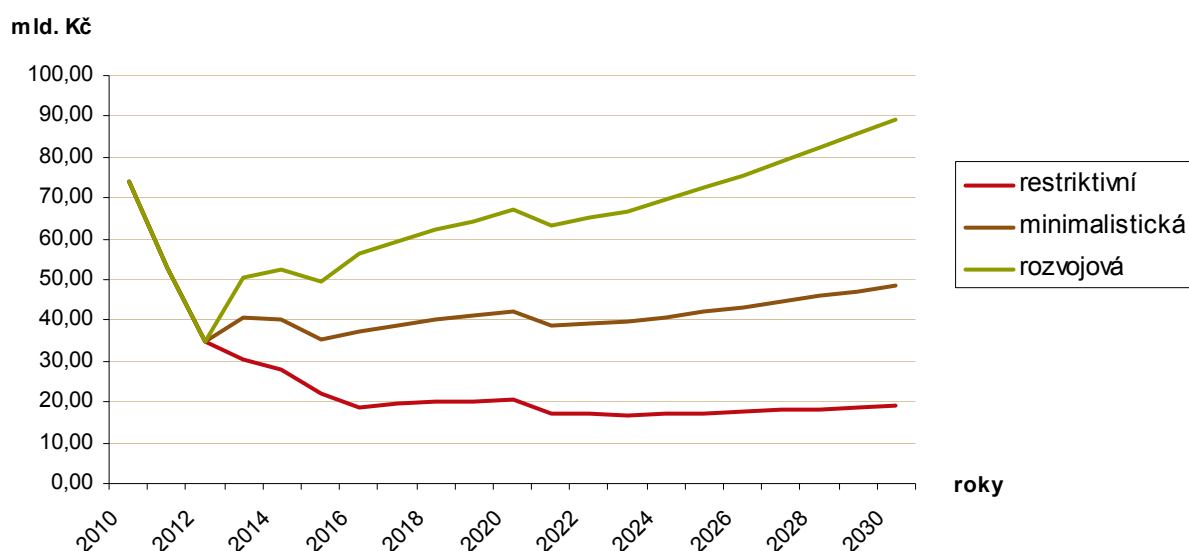
Na základě výše popsané metodiky byly stanoveny hodnoty pro tři rozvojové scénáře. Celkové zdroje jednotlivých scénářů jsou srovnány v níže uvedeném grafu.

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

Počínaje rokem 2013 dochází k různému vývoji jednotlivých variant. V případě restriktivní varianty zdroje nadále klesají. K obratu a následnému mírnému nárůstu dochází až kolem roku 2016/2017. Skokový nárůst zdrojů v minimalistické a rozvojové variantě v roce 2013

je způsoben zejména navýšením podílu příjmů ze spotřební daně z minerálních olejů pro SFDI (na 20, resp. 30 % vybraného objemu).

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



**Obrázek 9** Jednotlivé vývojové scénáře pro období 2010 – 2030, disponibilní zdroje pro infrastrukturní projekty

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

| varianta       | 2 010 | 2 015 | 2 020 | 2 025 | 2 030 |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| restriktivní   | 74,11 | 21,88 | 20,56 | 17,36 | 19,05 |
| minimalistická | 74,11 | 35,40 | 42,34 | 42,02 | 48,43 |
| rozvojová      | 74,11 | 49,75 | 67,02 | 72,47 | 89,09 |

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

# 7

## Implementační a investiční plán



## 7.1 Potřeby pro financování plánovaných projektů

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

**Tabulka 7 Potřeby financování v dopravních odvětvích**

mil. Kč

| Potřeby financování celkem                            | 853 712        | %          |
|---|----------------|------------|
| <b>silniční v tom:</b>                                | <b>516 952</b> | <b>61%</b> |
| Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T | 391 101        | 46%        |
| Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T                | 125 851        | 15%        |
| <b>železniční v tom:</b>                              | <b>319 595</b> | <b>37%</b> |
| Modernizace železniční sítě TEN-T                     | 209 226        | 25%        |
| Modernizace železniční sítě mimo sít' TEN-T           | 110 369        | 13%        |
| <b>vodní</b>  | <b>17 165</b>  | <b>2%</b>  |

Pokud porovnáme výši finančních potřeb v železniční a vodní dopravě ve vztahu k dopravě silniční, jako finančně nejnáročnějšímu odvětví, představují potřeby silniční dopravy zhruba 1,6 násobek potřeb železniční dopravy a 30,1 násobek vodní dopravy<sup>20</sup>. Náklady na jednotlivé projekty byly získány od jednotlivých investorů – správců dopravní infrastruktury, a to jako stav ke konci roku 2009. Vzhledem k tomu, že odhad nákladů se s postupujícím procesem přípravy stále upřesňuje, mohou se tyto náklady lišit od nákladů uváděných v jiných přehledech.

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

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

**Přidělování zdrojů konkrétním projektům** v jednotlivých odvětvích a jejich částech probíhalo vždy vzhledem k celkové výši zdrojů pro danou část, do které byl projekt

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

<sup>20</sup> Do projektů v železniční dopravě zatím nebyla zahrnuta vysokorychlostní trať Dresden – Praha – Brno, jejíž koncepce se teprve připravuje, a která bude zahrnuta do hodnocení ve 2. fázi Dopravních sektorových strategií.





zařazen. Model přidělování prostředků jednotlivým projektům vychází z následujících premis.

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

### 7.3 Účel a použití akčního plánu

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

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

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

- rámcový přehled pokrytí potřeb ve střednědobém až dlouhodobém horizontu,
- informaci o dopadu změny celkových zdrojů na aktuální potřeby (porovnáním tří scénářů),
- další.

Časový plán je zpracován s výhledem až do roku 2030, přestože 1. fáze Dopravních sektorových strategií je zaměřena na krátkodobý horizont do roku 2013. Platí, že podrobný plán je zpracován pro období do roku 2013, zatímco další výhled má za úkol ukázat, v jakých časových horizontech je na základě současných znalostí možné



očekávat, že budou významné identifikovatelné projekty realizovatelné, což umožňuje zhodnotit důsledky nedostatku finančních prostředků způsobených významnou měrou hospodářskou krizí.

## 7.4 Scénáře vývoje

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

Pro přehlednost jsou varianty v celém dokumentu odlišeny barevně<sup>21</sup>. Podrobný investiční plán ve všech variantách, včetně specifikace základních předpokladů a vstupů pro stanovení výše zdrojů je součástí přílohy č. 7, 8 a 9.

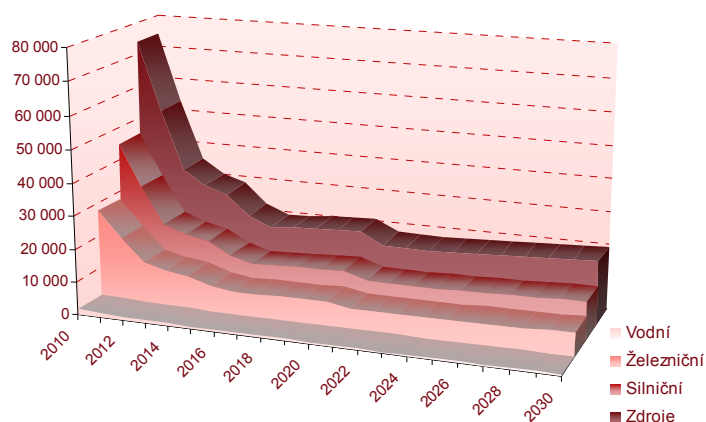
Aktuální nedostatek finančních prostředků spolu se zvolenou programovou metodikou způsobil zařazení prioritního projektu rozvoje vodních cest k odstranění kritického úzkého místa na Labi při státní hranici se SRN – Plavební stupeň Děčín ve všech variantách investičního plánu za horizont roku 2013. S ohledem na akutní potřebu realizace tohoto prioritního projektu rozvoje vodní dopravy v ČR bude v případě připravenosti zahájení realizace stavby před rokem 2013 tento projekt upřednostněn na úkor jiných. Toto časové předřazení je umožněno také nízkým podílem investic do vodních cest ve vztahu k celkovému objemu investic do dopravní infrastruktury a možností částečného přerozdělení plánovaných finančních prostředků bez negativních dopadů do investic v oblasti silniční a železniční infrastruktury.

### Restriktivní varianta

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

<sup>21</sup> Rozvojová varianta – zelená barva; minimalistická varianta – hnědá barva; restriktivní varianta – červená barva



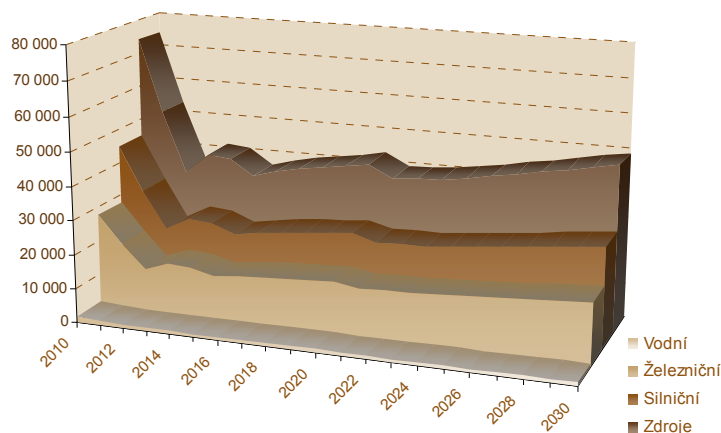


**Obrázek 10** Financování projektů dopravní infrastruktury – restriktivní varianta

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

### Minimalistická varianta

Minimalistická varianta vychází z mírně pozitivního trendu vývoje většiny příjmových faktorů rozpočtu. Výnosy z časových a výkonových poplatků jakož i výnosy ze zdanění silnic rostou stejným tempem jako HDP v daném roce. Podíl na spotřební dani představuje pro SFDI 20 % a zároveň se předpokládá 15% zapojení soukromých zdrojů. Varianta dále předpokládá čerpání prostředků z evropských zdrojů (30 % průměru čerpání 2007 – 2013 pro období 2014 – 2020, žádné dotace po roce 2021) a úvěrů od EIB. Celkové dostupné zdroje tak mají po počátečním výrazném snížení do roku 2015 mírně rostoucí vývoj.

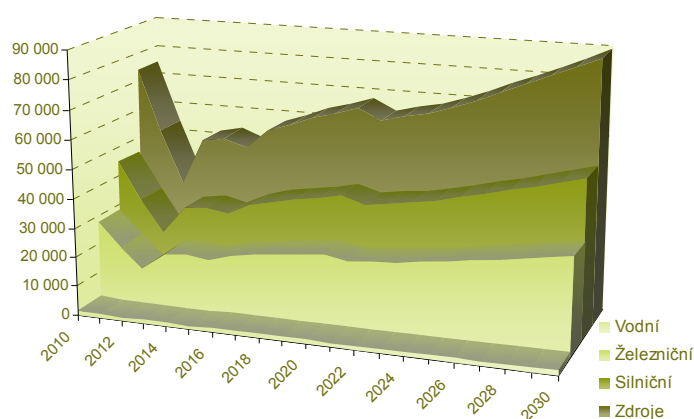


**Obrázek 11** Financování projektů dopravní infrastruktury – minimalistická varianta

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

### Rozvojová varianta

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



Obrázek 12 Financování projektů dopravní infrastruktury – rozvojová varianta

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

## 8

### Závěr





Hlavním cílem dokumentu „Dopravní sektorové strategie – 1. fáze“ bylo zejména zpřesnění předpokládaného plánu uskutečňování kroků k naplnění klíčových cílů v oblasti dopravy stanovených v OP Doprava a nastínění středně a krátkodobého výhledu možností financování konkrétních projektů dopravní infrastruktury, které naplňují zásady stanovené v cílech a opatřeních Dopravní politiky ČR.

Důkladným posouzením stávající situace v dané sféře a její porovnáním s konceptem základních služeb byly zhodnoceny aktuální potřeby a byly identifikovány základní problémové oblasti, kterým je nutné v dalším období věnovat zvýšenou pozornost. **Tato zjištění v zásadě potvrdila cíle a priority stanovené již Operačním programem Doprava v krátkém horizontu (do roku 2013), jakož i v Dopravní politice ČR.** Po zhodnocení všech klíčových aspektů, které mají vliv na vývoj v dané oblasti, byl zároveň načrtnut i další plán realizace projektů výstavby dopravní infrastruktury (jako prostředku pro dosažení dlouhodobějších cílů) po skončení aktuálního programovacího období až do roku 2030. Tato dlouhodobá vize ale není plánem úplným, jeho smyslem je ukázat, k jakým časovým horizontům se posune realizace některých projektů, se kterými se původně počítalo v krátkodobých časových horizontech, a to z důvodů nedostatečných finančních zdrojů na realizaci způsobených současnou hospodářskou krizí. Podrobný plán pro střednědobé období s dlouhodobým výhledem a aktualizace plánu krátkodobého bude předmětem 2. fáze Dopravních sektorových strategií.

Plán financování projektů dopravní infrastruktury vychází z vývoje disponibilních zdrojů, jejichž výše je determinována vývojem příjmových položek rozpočtu SFDI. Každá z navrhovaných variant přitom vychází z různých vstupních parametrů pro jednotlivé příjmové položky v průběhu celého období. Porovnáním všech variant (viz Příloha č. 8, 9 a 10) se jeví jako nejvhodnější struktura příjmových položek v minimalistické variantě, která zajišťuje téměř stoprocentní pokrytí finančních potřeb projektů (v globálním měřítku), případně rozvojová varianta, která umožní ke konci období 2010 – 2030 financovat i další potřeby. Naproti tomu restriktivní variantu doporučit nelze, vzhledem k omezenému pokrytí potřeb. S ohledem na plánování zdrojů bude zejména vhodné do budoucna zpřesnit prognózu a sestavit citlivostní analýzu jednotlivých příjmových skupin a na základě ní dále plánovat potřebná opatření pro zajištění finančních prostředků. To bude rovněž předmětem 2. fáze projektu, jakož i návazných aktualizací.

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

V neposlední řadě je třeba podotknout, že finální výstup 1. fáze musí být dopracován ve 2. fázi tak, aby výsledný dokument splňoval všechny náležitosti potřebné pro předložení Vládě ČR ke schválení. K plnému dokončení dokumentu je zapotřebí zpracovat či zajistit následující časově náročné body:

- zpracování hodnocení SEA a vlivu na soustavu Natura 2000  
V rámci první fáze nebyl proces hodnocení vlivu strategie na životní prostředí zahájen, neboť by nebylo možné dodržet časový harmonogram procesu, který je dán legislativou. Pro zajištění procesu je dále nezbytné vyhlásit samostatné



výběrové řízení na zpracovatele hodnocení. Proces je proto navržen pro 2. fázi Dopravních sektorových strategií.

- aktualizaci prognostických modelů přepravních a dopravních proudů pro všechny druhy dopravy,  
V České republice existuje řada prognostických modelů, které byly zpracovány z různých důvodů. Většinou se jedná o modely dílčí, které nezahrnují celou oblast dopravy, tzn. všechny druhy dopravy, dopravu nákladní, osobní individuální a osobní veřejnou. Je rovněž nutné zajistit úzkou provázanost s modely makroekonomickými. Je důležité, aby byly modely zpracovávány při použití vhodných technických a informačních nástrojů a trvale udržována jejich datová základna. Takový proces je nutné nastartovat a vzhledem k obtížnosti úkolu nebylo možné problematiku dořešit v rámci 1. fáze Dopravních sektorových strategií a musí být řešena v rámci fáze druhé.
- zapracování výstupů evropské dopravní politiky a politiky TEN-T, které jsou zatím ve stádiu projednávání,  
Rok 2010 bude významným rokem z hlediska přípravy a aktualizace významných evropských strategických dokumentů a politik. Vedle výrazné revize politiky transevropských dopravních sítí a nové evropské dopravní politiky na období dalšího desetiletí se očekává i střednědobé vyhodnocení a aktualizace Akčního plánu logistiky nákladní dopravy. Je rovněž nutné se zmínit o přípravě nové strategie, která naváže na současnou Obnovenou strategii udržitelného rozvoje EU, a velmi důležitá bude i nová evropská Politika soudržnosti. Podoba těchto strategií a politik významně ovlivní dopravněpolitický proces v České republice a bude mít vliv i do oblastí řešených v rámci Dopravních sektorových strategií. 2. fáze proto bude z tohoto hlediska významnou aktualizací fáze první.
- zapracování hlavních výstupů plynoucích z aktualizace Dopravní politiky ČR.  
Rovněž na národní úrovni budou v průběhu roku 2010 schvalovány významné strategické dokumenty a politiky. Půjde zejména o aktualizaci Dopravní politiky ČR, nebo o nový Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR.
- Zpřesnění odhadů finančních možností pro financování dopravní infrastruktury podle jednotlivých zdrojů  
Hospodářská krize má výrazný dopad do veřejných rozpočtů, které jsou jedním z hlavních zdrojů financování. Rovněž ostatní finanční zdroje jsou krizí postiženy. Vzhledem k tomu, že v průběhu zpracování 1. fáze Dopravních sektorových strategií nebylo možné zjistit, jaké bude mít hospodářská krize skutečné dopady pro následující období, provedené odhady jsou zatíženy větší mírou nejistoty. Rok 2010 by měl být z hlediska hospodářského vývoje rokem zlomovým, a proto bude možné finanční odhady výrazně upřesnit.
- Pokud jde o hodnocení potřeb, v rámci 1. fáze bylo možné se zabývat jednotlivými projekty tak, jak jsou jednotlivými investory připravovány. V rámci 2. fáze bude rovněž součástí procesu přehodnocení jejich nákladovosti. S tím souvisí i stanovení jednotné metodiky pro určení orientačních cen nákladů na pořízení dopravních staveb a přehodnocení metodik používaných v jednotlivých druzích dopravy pro analýzu nákladů a výnosů (CBA) tak, aby jí bylo možné postupně nahradit současné multikriteriální hodnocení projektů.

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



V současnosti se rovněž zpracovává dokument „Vyhodnocení účinnosti Dopravní politiky ČR pro léta 2005 – 2013 v roce 2009“, který je zaměřen na analýzu nových důležitých strategických dokumentů evropské i národní úrovně, které ovlivňují dopravněpolitický proces, a zároveň analyzuje stav plnění jednotlivých opatření stanovených v Dopravní politice ČR. Výsledky 1. fáze Sektorových strategií budou rovněž jedním z podkladů pro aktualizaci Dopravní politiky ČR, která bude řešena v průběhu roku 2010. Proběhne rovněž revize indikátorů Dopravní politiky s ohledem na závěry Dopravních sektorových strategií tak, aby při následném vyhodnocení účinnosti dopravní politiky v roce 2011 bylo možné pomocí těchto indikátorů vyhodnocovat účinnost Dopravní politiky ČR jako celek včetně všech návazných sektorových strategií. Indikátory Dopravní politiky ČR jsou nastaveny tak, aby mohly být vyhodnocovány výsledky za rok 2010 (tzn. v rámci hodnocení v roce 2011, kdy budou k dispozici statistické údaje za rok 2010).



## 9

### Seznamy





## 9.1 Seznam tabulek

|   |     |
|---|-----|
| Tabulka 1 Členové Společného řídicího výboru.....   | 9   |
| Tabulka 2 Kritéria hodnocení v MKA – silnice.....   | 85  |
| Tabulka 3 Kritéria hodnocení v MKA – železnice.....   | 86  |
| Tabulka 4 Sazby mýtného pro jednotlivé skupiny automobilů a typy komunikací.....                          | 99  |
| Tabulka 5 Srovnání výnosů výkonového a časového zpoplatnění pro kategorii vozidel nad 3,5 až 12 tun ..... | 100 |
| Tabulka 6 Přehled předikovaných zdrojů v jednotlivých variantách (mld. Kč).....                           | 104 |
| Tabulka 7 Potřeby financování v dopravních odvětvích.....   | 106 |

## 9.2 Seznam obrázků

|  |     |
|--|-----|
| Obrázek 1 Rámcový přehled strategických dokumentů pro oblast Dopravy .....   | 7   |
| Obrázek 2 Logický rámec dokumentu.....   | 11  |
| Obrázek 3 Faktory poptávky na straně uživatelů a státu, jako hlavního iniciátora dopravní výstavby .....             | 20  |
| Obrázek 4 Rámcový přehled komparativních výhod jednotlivých odvětví v České republice .....                          | 39  |
| Obrázek 5 Předpokládaná síť veřejných logistických center v ČR.....  | 46  |
| Obrázek 6 Návrh urbanizačních oblastí podle dělení do pěti kategorií dle vzoru studie ESPON (zdroj: MD).....         | 56  |
| Obrázek 7 Rozvojové oblasti a osy .....  | 57  |
| Obrázek 8 Náběhová křivka pro financování ze soukromých zdrojů .....   | 103 |
| Obrázek 9 Jednotlivé vývojové scénáře pro období 2010 – 2030, disponibilní zdroje pro infrastrukturní projekty ..... | 104 |
| Obrázek 10 Financování projektů dopravní infrastruktury – restriktivní varianta .....                                | 109 |
| Obrázek 11 Financování projektů dopravní infrastruktury – minimalistická varianta .....                              | 109 |
| Obrázek 12 Financování projektů dopravní infrastruktury – rozvojová varianta .....                                   | 110 |

## 9.3 Seznam příloh

|   |     |
|---|-----|
| Příloha 1 Prognóza vývoje základních objemových a výkonových ukazatelů v ČR ve střednědobém a dlouhodobém výhledu ..... | 120 |
| Příloha 2 Základní služby .....   | 124 |
| Příloha 3 Metodika MKA.....   | 129 |
| Příloha 4 Prioritizace projektů dle MKA.....  | 141 |
| Příloha 5 Přehled projektů vnitrozemské vodní dopravy .....   | 153 |
| Příloha 6 Příjmové skupiny pro jednotlivé scénáře financování v letech 2013/16 – 30.....                                | 155 |
| Příloha 7 Investiční plán – restriktivní varianta .....   | 159 |
| Příloha 8 Investiční plán – minimalistická varianta .....   | 160 |
| Příloha 9 Investiční plán – rozvojová varianta .....  | 161 |
| Příloha 10 Silniční síť v ČR .....  | 162 |
| Příloha 11 Železniční síť v ČR .....  | 163 |
| Příloha 12 Souvislé splavné vodní cesty v ČR.....   | 164 |
| Příloha 13 Silnice – síť TEN-T.....   | 165 |
| Příloha 14 Silnice mimo síť TEN-T .....   | 166 |
| Příloha 15 Železnice TEN-T .....  | 167 |
| Příloha 16 Vnitrozemská vodní doprava .....   | 168 |
| Příloha 17 Letecká doprava .....  | 169 |





## 9.4 Seznam zkratek

|             |  |
|-------------|--|
| AirCon      | Airport Connection, projekt železničního napojení letiště Ruzyně na Prahu                            |
| AKAD        | Akademické a výzkumné instituce  |
| CBA         | Analýza nákladů a výnosů   |
| CDV         | Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.   |
| DG ENV      | Generální ředitelství Evropské komise pro životní prostředí  |
| DG REGIO    | Generální ředitelství Evropské komise pro regionální politiku  |
| DG TRAN     | Generální ředitelství Evropské komise pro energetiku a dopravu                                       |
| Dohoda AGC  | Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách  |
| Dohoda AGN  | Evropské dohody o důležitých vodních cestách mezinárodního významu                                   |
| Dohoda AGTC | Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech |
| DOZ         | Dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení  |
| EDP         | Evropská dopravní politika   |
| EIB         | Evropská investiční banka  |
| EK          | Evropská komise  |
| ETCS        | Evropský vlakový bezpečnostní systém (European train control system)                                 |
| EU          | Evropská unie  |
| FS          | Fond soudržnosti   |
| GEPARDI     | Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury   |
| HDP         | Hrubý domácí produkt   |
| CHKO        | Chráněná krajinná oblast   |
| IAD         | Individuální automobilová doprava  |
| INOTECH     | Strategický dokument „Inovační technologie“  |
| ITS         | Inteligentní dopravní systémy (Intelligent transport systems)  |
| JSDI        | projekt „Jednotný systém dopravních informací“   |
| KD          | Kombinovaná doprava  |
| LD          | Letecká doprava  |
| MD          | Ministerstvo dopravy   |
| MINIM       | Minimalistická varianta investičního plánu dokumentu Dopravní sektorové strategie                    |
| MKA         | Multikriteriální analýza   |
| MMR         | Ministerstvo pro místní rozvoj   |
| MP          | Majoritní příjemci   |
| MUK         | Mimoúrovňová křižovatka  |
| MŽP         | Ministerstvo životního prostředí   |
| NPR         | Národní plán rozvoje   |
| NS BESIP    | Národní strategie bezpečnosti silničního provozu   |
| OP          | Operační program   |
| OPD         | Operační program Doprava   |
| PPP         | Partnerství veřejného a soukromého sektoru   |
| PRK         | Programech rozvoje krajů   |
| PÚR         | Politika územního rozvoje  |
| RES         | Restriktivní varianta investičního plánu dokumentu Dopravní sektorové strategie                      |
| ROZ         | Rozvojová varianta investičního plánu dokumentu Dopravní sektorové strategie                         |
| ŘSD         | Ředitelství silnic a dálnic  |
| ŘVC         | Ředitelství vodních cest   |
| SD          | Silniční doprava   |
| SEA         | Posouzení vlivu na životní prostředí u strategických dokumentů (Strategic Environmental Assessment)  |
| SFDI        | Státní fond dopravní infrastruktury  |
| SNS         | Společenství nezávislých států   |



|           |  |
|-----------|--|
| SOKP      | Silniční okruh kolem Prahy                   |
| SŘV       | Společný řídicí výbor                        |
| STRAPODOU | Strategie podpory dopravní obslužnosti území |
| SUR       | Strategie územního rozvoje                   |
| SŽDC      | Správa železniční dopravní cesty             |
| TEN-T     | Transevropská dopravní síť                   |
| UO        | Urbanizační oblast                           |
| VLC       | Veřejné logistické centrum                   |
| VRT       | Vysokorychlostní tratě                       |
| VVD       | Vnitrozemská vodní doprava                   |
| ZO        | Zájmová organizace                           |
| ŽD        | Železniční doprava                           |
| ŽP        | Životní prostředí                            |



10

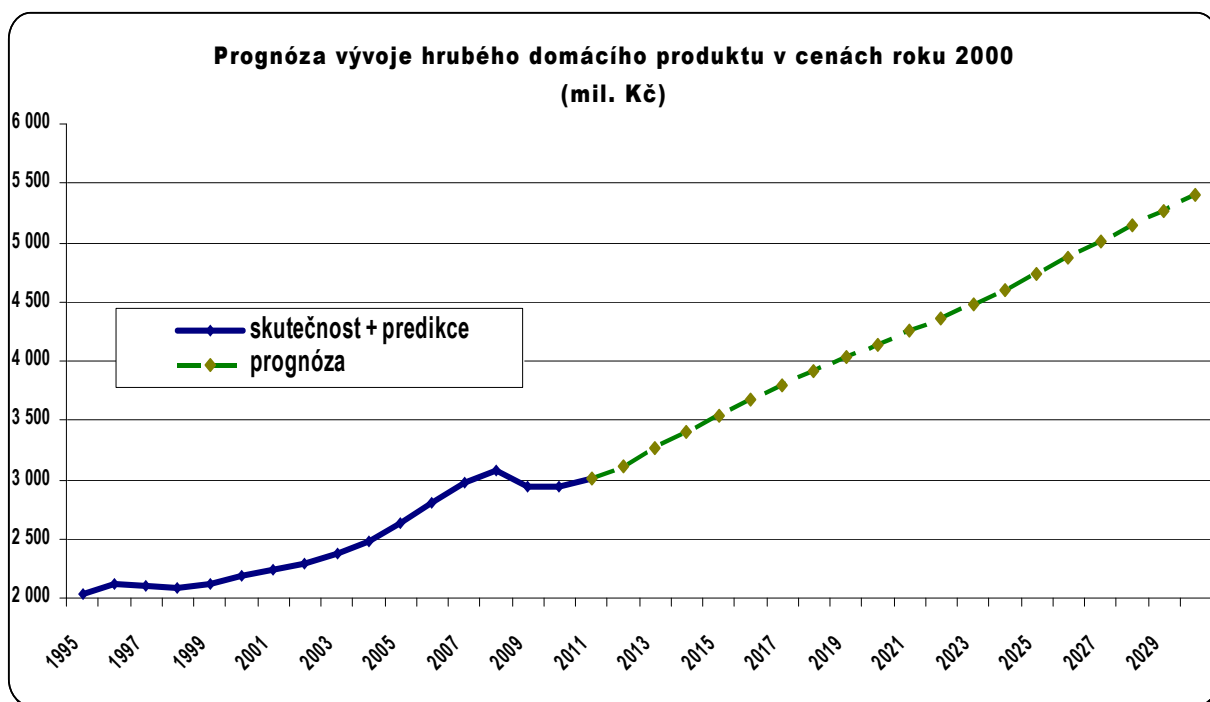
## Přílohy



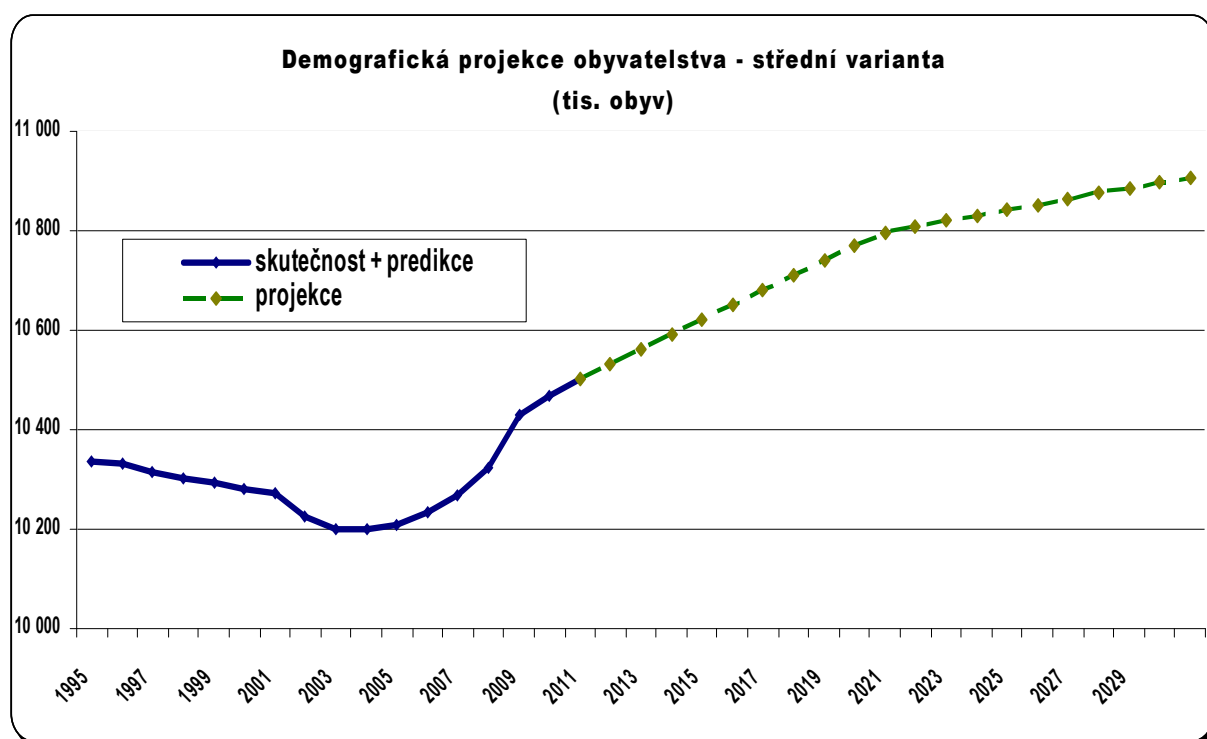
Operační program  
Doprava



**Příloha 1 Prognóza vývoje základních objemových a výkonových ukazatelů<sup>22</sup> v ČR ve střednědobém a dlouhodobém výhledu**

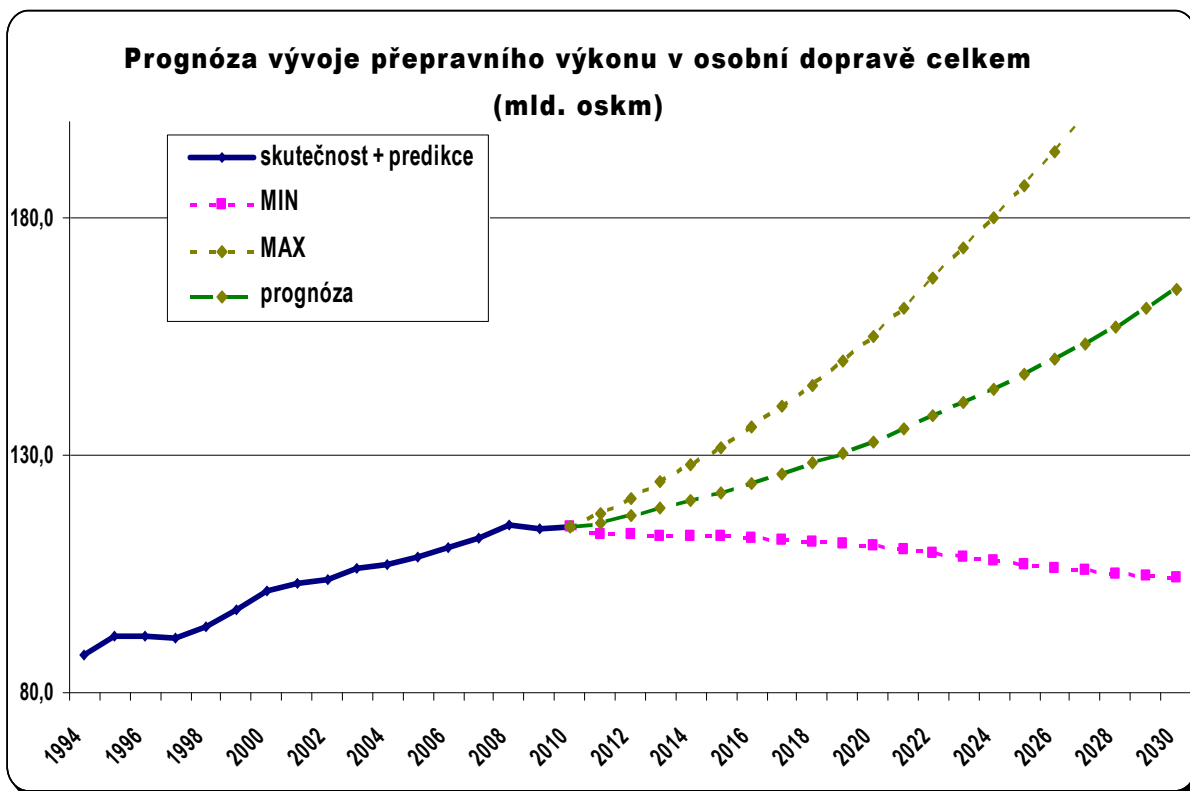


Zdroj: MF

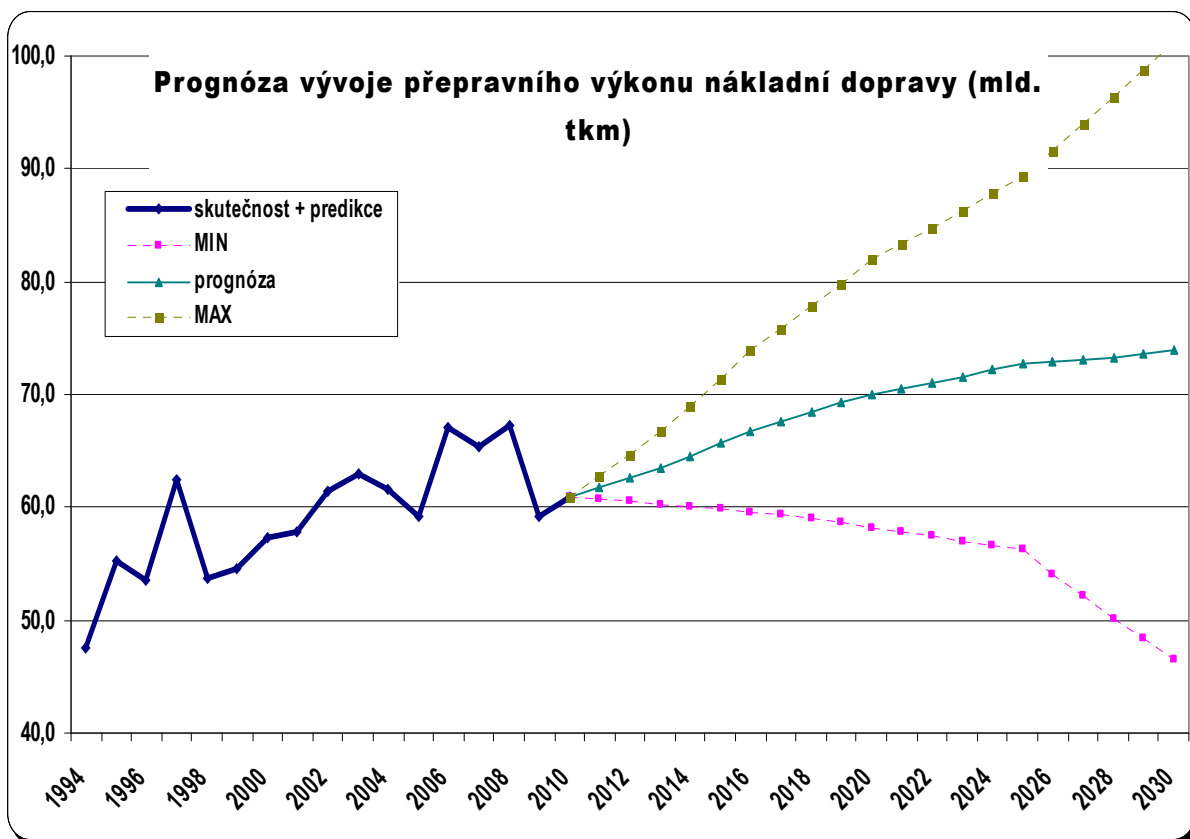


Zdroj: ČSÚ

<sup>22</sup> Železniční osobní i nákladní, silniční nákladní, autobusové, městské hromadné, vnitrozemské vodní nákladní a letecké osobní i nákladní dopravy.



Zdroj: predikce CDV



Zdroj: predikce CDV



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

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

Poznámky: 1) odborný odhad

Zpracováno: 7.9.2009

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

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

Zpracováno: 7.9.2009

## Příloha 2 Základní služby

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

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

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



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

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

vysvětlivky

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

## Příloha 3 Metodika MKA

### A Dálniční MKA

#### A. 1 Atraktivita

##### A. 1.1 Evropský význam

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

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

##### Index – evropský význam

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

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

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

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

Ideálním přístupem při hodnocení komplexního přínosu dostupnosti území je posouzení následujících bodů:

- dopad projektu na časové a provozní náklady uživatelů přes multimodální analýzu budoucích přepravních vztahů,
- ekonomický dopad zvýšené dostupnosti při zvýšené mobilitě a s tím spojené zvýšení HDP, zaměstnanosti a jiných společenských činností.

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

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

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

| Indexy kritéria 1.2   | Základní body      | Zdroj dat                              |
|---|--------------------|--|
| Index 1.2.1 Přínos pro tranzit krajem, v němž je projekt umístěn: snížení osobohod./den/délka projektu v km   | nejlepší skóre - 7 | Dopravní model                         |
| Index 1.2.2 Nadregionální přínos – zdroj nebo cíl cest v kraji, v němž je projekt umístěn: snížení osobohod./den/délka projektu v km                        | nejlepší skóre - 7 |  |
| Index 1.2.3 Vnitro-regionální přínos – zdroj a cíl cest v kraji, v němž je projekt umístěn: snížení osobohod./den/délka projektu v km                       | nejlepší skóre - 6 |  |
| Index 1.2.4 Význam územního spojení   | max. = 20          | Obrázky 2, 3<br>posouzení zpracovatelů |
| 1. Propojení sousedních urbanizačních oblastí (dále UO) mezinárodního významu   | +2                 |  |
| 2. Propojení dle bodu 1 nebo propojení UO národního významu s jeho spádovým UO mezinárodního významu  | +2                 |  |
| 3. Propojení dle bodu 2 nebo napojení UO nadregionálního významu  | +2                 |  |
| 4. První napojení UO národního nebo mezinárodního významu na kvalitní a kapacitní síť 23  | +2                 |  |
| 5. Úsek pro kapacitní příměstskou dopravu UO mezinárodního významu  | +2                 |  |
| 6. Úsek pro kapacitní příměstskou dopravu UO mezinárodního a národního významu a v UO nadregionálního významu v případě existence velkého zaměstnavatele 24 | +2                 |  |
| 7. Páteřní propojení dvou měst nad 40 tis. obyvatel do cca 50 km  | +2                 |  |
| 8. Úsek propojující rekreační oblast národního významu s UO mezinárodního významu v ČR i zahraničí  | +1                 |  |
| 9. Úsek je významný pro zaměstnavatele / zdroj nákladní dopravy mimořádného státního významu  | +5                 |  |

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

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

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

#### Indexy – Zvýšení kvality provozu

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

### A. 1.4 Snížení nehodovosti

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

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

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

#### Indexy – Snížení nehodovosti

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



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

### A. 1.5 Vyrovnaný rozvoj regionů

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

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

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

#### Indexy – Vyrovnaný rozvoj regionů

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

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

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

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

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

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

**A. 1.7 Jednotková nákladovost**

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

**Indexy – Jednotková nákladovost staveb**

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

**A. 2 Proveditelnost**

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

**A. 2.1 Dopad na životní prostředí**

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

**Indexy – Proveditelnost**

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

## A. 2.2 Obtížnost projektu z jiných důvodů

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

### Indexy – Obtížnost projektu z jiných důvodů

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

## B Silniční MKA

### B. 1 Atraktivita

#### B. 1.1 Podkategorie silnice

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

### Index – Evropský význam

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

Ostatní kritéria jsou shodná s kritérii dálničními.

## C Železniční MKA

### C. 1 Atraktivita

#### C. 1.1 Evropský význam

Stejně jako pro dálniční MKA.

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

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

- úspora nákladů uživatelů infrastruktury,

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

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

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

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

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

### C. 1.3 Význam územního spojení

#### Indexy – Význam územního spojení

| Index 1.2.1 Význam územního spojení  | Typ 1-3<br>Modernizace<br>TEN-T + ,<br>Hlavní uzly<br>Samostatná<br>elektrizace | Typ 4<br>Agglomerač<br>ní/<br>městské<br>projekty |
|--|---|---|
| 1. Propojení sousedních urbanizačních oblastí (dále UO) mezinárodního významu                                      | +1-4  |   |
| 2. Propojení dle bodu 1 nebo propojení UO národního významu s jeho spádovým UO mezinárodního významu <sup>25</sup> | +1-4  |   |
| 3. Propojení dle bodu 2 nebo napojení UO nadregionálního významu   | +1-4  |   |
| 4. První napojení UO národního nebo mezinárodního významu na kvalitní a kapacitní síť                              | +1-3  |   |
| 5. Úsek pro kapacitní příměstskou dopravu UO mezinárodního významu   | +1-3  | +1-8  |
| 6. Úsek pro kapacitní příměstskou dopravu UO mezinárodního / národního významu                                     | +1-3  | +1-7  |
| 7. Úsek pro kapacitní příměstskou dopravu UO mezinárodního / národního významu / nadregionálního významu           | +1-3  | +1-7  |

<sup>25</sup> Spádovým UO mezinárodního významu je pro UO v Čechách pražská UO, na Moravě s výjimkou Moravskoslezského kraje brněnská UO a pro UO z Moravskoslezského kraje UO ostravská.

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

### C. 1.4 Technická naléhavost

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

#### Indexy – Technická naléhavost – železnice

| Index 1.3.1: Technická naléhavost <sup>26</sup> (z pohledu technického stavu, zastaralost současného úseku) | Typ 1<br>modernizace TEN-T + | Typ 2<br>Hlavní uzly | Typ 3<br>Samostatná elektrizace hlavní sítě | Typ 4<br>Aglomerační/ městské projekty |
|---|------------------------------|----------------------|---|--|
| bezpečnost<br>spolehlivost<br>provozní nákladovost  | 0-10<br>0-15<br>0-15         | 0-10<br>0-15<br>0-15 | hodnotí se jen když jde o modernizaci       | 0-10<br>0-15<br>0-15                   |
| Zdroj dat   |                              |                      | Posouzení SŽDC, zpracovatelů                |  |

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

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

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

Proto jsou hodnoceny tyto faktory zvláště v rámci tohoto kritéria.

<sup>26</sup> Původní návrhy SŽDC byly mírně upraveny jen v určitých případech, kdy se usoudilo, že nebyl správně odhadnut význam tahu. U bezpečnosti je důležitý stav zabezpečovací zařízení, jednokolejnost a další bezpečnostní záležitosti. U stupnice spolehlivosti je důležitý vliv na spolehlivost provozu (jednokolejky, velké rozdíly v rychlostech, míchání druhů dopravy – tj. dle požadavku Dopravní politiky – schopnost zajistit pravidelný provoz. Stupnice nákladovosti zohledňuje nákladnost provozování infrastruktury (např. zaměstnanci), samotného provozu (např. časté zastavování z důvodů dopravních), druh trakce a další.



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

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

**C. 1.6 Vyrovnaný rozvoj regionů**

Stejně jako pro silniční MKA..

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

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

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

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

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

**C. 1.8 Jednotková nákladovost**

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

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

#### Indexy: Jednotkové náklady staveb

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

## C. 2 Proveditelnost

Stejně jako pro silniční MKA s využitím podkladů SŽDC.

### D Váhy kritérií atraktivity MKA a jejich zdůvodnění

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

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

V rozboru vah konkrétních kritérií jsou faktorům připsané následující váhy:

#### Váhy faktorů

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

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

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

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

#### Váhy kritérií atraktivity MKA dálnic a silnic

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

## D. 2 Váhy kritérií atraktivity MKA železniční dopravy

Výsledek rozboru pro železniční dopravu je následující.

### Váhy kritérií atraktivity MKA železniční dopravy

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

**Příloha 4 Prioritizace projektů dle MKA  
Silnice sítě TEN-T**

| Pořadí | Pořadí s indexem časové realizovatelnosti | Tah | Projekt                                    | Celkem bodů-atraktivita | Stupeň přípravy projektu <sup>27</sup> | Náklady celkem mil. Kč | Náklady zbývající od roku 2010 | Vazba na rozvojové oblasti <sup>28</sup> | Vazba na opatření <sup>29</sup> |
|--------|---|-----|--|-------------------------|--|------------------------|--------------------------------|--|---------------------------------|
| 1      | 19  | R48 | MÚK Nošovice                               | 178,98                  | 4                                      | 377,5                  | 366,0                          | 2  | 42                              |
| 2      | 5   | D11 | Sedlice – Hradec Králové                   | 177,80                  | 2                                      | 5 494,5                | 1 448,5                        | 1,4                                      | 8,9                             |
| 3      | 20  | R48 | Nový Jičín (křížení s I/57) – Rychaltice   | 174,62                  | 4                                      | 4 502,2                | 4 437,3                        | 8,2                                      | 8,9                             |
| 4      | 21  | R48 | Frýdek-Místek obchvat                      | 174,10                  | 4                                      | 4 478,1                | 4 241,0                        | 2  | 8,9,34                          |
| 5      | 6   | R1  | D1 – Vestec                                | 170,23                  | 2                                      | 8 495,4                | 2 428,4                        | 1  | 8,34                            |
| 6      | 1   | R6  | Praha – Pavlov                             | 169,52                  | 1                                      | 3 885,4                | 0,0                            | 1,12                                     | 8,9                             |
| 7      | 7   | R1  | Vestec – Lahovice                          | 168,64                  | 2                                      | 9 968,5                | 1 898,1                        | 1  | 8,34                            |
| 8      | 22  | R1  | Běchovice – křiž. s D1                     | 166,66                  | 4                                      | 10 801,4               | 10 660,4                       | 1  | 8,34                            |
| 9      | 30  | R1  | Suchdol – Březiněves                       | 165,59                  | 5                                      | 10 714,9               | 10 528,1                       | 1  | 8,34                            |
| 10     | 8   | R1  | Lahovice – Slivenec                        | 165,23                  | 2                                      | 13 037,1               | 2 358,4                        | 1  | 8,34                            |
| 11     | 23  | R48 | Bělotín – Nový Jičín (křížení s I/57)      | 163,99                  | 4                                      | 3 008,0                | 2 941,1                        | 2,8                                      | 8,9                             |
| 12     | 2   | D3  | Nová Hospoda – Chotoviny                   | 161,11                  | 1                                      | 1 135,6                | 163,8                          | 1,10                                     | 8,9                             |
| 13     | 24  | D11 | Smiřice – Jaroměř                          | 157,78                  | 4                                      | 2 717,8                | 2 658,8                        | 4  | 8                               |
| 14     | 31  | D3  | Praha – Nová Hospoda                       | 156,48                  | 5                                      | 27 355,0               | 27 303,6                       | 1  | 8,9                             |
| 15     | 32  | R1  | Ruzyně – Suchdol                           | 155,06                  | 5                                      | 17 862,9               | 17 686,5                       | 1  | 8,34                            |
| 16     | 46  | R35 | Opatovice Zámorsk                          | 152,01                  | 6                                      | 2 419,0                | 2 419,0                        | 4,8                                      | 8,9                             |
| 17     | 9   | R35 | Sedlice – Opatovice                        | 151,43                  | 2                                      | 3 610,5                | 1 788,1                        | 4  | 8,9                             |
| 18     | 18  | R48 | Rychaltice - Frýdek-Místek (zač. obchvatu) | 150,16                  | 3                                      | 3 706,1                | 2 858,6                        | 8,2                                      | 8,9                             |
| 19     | 47  | R43 | Kuřim – Sebranice                          | 148,20                  | 6                                      | 4 165,0                | 4 165,0                        | 3,4                                      | 8                               |
| 20     | 10  | R49 | Hulín – Fryšták                            | 148,14                  | 2                                      | 9 276,2                | 8 809,3                        | 9,8,3                                    | 9                               |
| 21     | 11  | D47 | Bělotín – Ostrava, Rudná                   | 143,18                  | 2                                      | 25 354,3               | 1 061,0                        | 8,2                                      | 8,9                             |
| 22     | 33  | R55 | Napajedla – Uh. Hradiště (po křiž. s I/50) | 141,52                  | 5                                      | 5 661,5                | 5 585,1                        | 9  | 8                               |

<sup>27</sup> 1 – dokončeno v roce 2009, 2 – ostatní rozestavěné, 3 – připraveno k zahájení v roce 2009, 4 – připraveno zahájit po roce 2009, 5 – připravuje se, 6 – nepřipraveno

<sup>28</sup> Vazba na rozvojové oblasti uvedené v kapitole 3. 3.

<sup>29</sup> Vazba na opatření nadefinované k základním službám v příloze č. 2; Opatření č. 30 se týká všech silničních projektů, pokud by došlo zprovozněním příslušných úseků k překročení limitů; Opatření č. 34 se týká všech projektů na silnicích I. třídy a většiny dálnic a rychlostních silnic, neboť jejich výstavbou dojde ke zklidnění dopravy v obcích na původní trase.



|    |    |     |   |        |   |          |          |       |         |
|----|----|-----|---|--------|---|----------|----------|-------|---------|
| 23 | 25 | R55 | Otrokovice (obchvat jih – po Napajedla)             | 140,27 | 4 | 1 171,0  | 1 130,2  | 9     | 8       |
| 24 | 34 | R35 | Úlibice – křiž. s D11                               | 139,39 | 5 | 1 362,2  | 1 352,0  | 4     | 8,9     |
| 25 | 12 | D1  | Hulín – Přerov                                      | 133,87 | 2 | 13 498,0 | 9 113,2  | 3, 8  | 8       |
| 26 | 48 | R35 | Zámorsk - křiž.s R43 – Mohelnice (J)                | 133,40 | 6 | 21 000,0 | 21 000,0 | 4,8   | 8,9     |
| 27 | 13 | D8  | Lovosice – Řehlovice                                | 133,00 | 2 | 16 256,0 | 12 670,2 | 1,6   | 8,9     |
| 28 | 35 | R1  | Březiněves – Satalice                               | 132,91 | 5 | 16 675,4 | 16 622,2 | 1     | 8,34    |
| 29 | 36 | D3  | Bošilec – Třebonín                                  | 132,56 | 5 | 20 846,3 | 20 687,3 | 10    | 8,9     |
| 30 | 26 | D1  | Přerov – Lipník n. Bečvou                           | 131,29 | 4 | 7 459,2  | 7 055,5  | 8,2   | 8,9     |
| 31 | 14 | D3  | Tábor – Bošilec                                     | 128,41 | 2 | 15 265,0 | 11 192,2 | 1,10  | 8,9     |
| 32 | 3  | D1  | Mořice – Hulín (křiž. S R49 a R55)                  | 126,68 | 1 | 6 116,3  | 262,2    | 3,8   | 8,9     |
| 33 | 49 | R43 | Sebranice – Mor. Třebová (křiž. s R35)              | 124,97 | 6 | 6 690,0  | 6 690,0  | 3,4   | 8,9     |
| 34 | 37 | R55 | Vsisko – Přerov                                     | 124,60 | 5 | 2 618,0  | 2 601,7  | 8     | 8,9     |
| 35 | 15 | R6  | K. Vary západ – Kamenný dvůr                        | 124,43 | 2 | 11 672,8 | 5 328,7  | 12    | 8,9     |
| 36 | 4  | D47 | Lipník n. B. – Běloutín                             | 122,73 | 1 | 9 386,1  | 0,0      | 8,2   | 8,9     |
| 37 | 27 | D11 | Hradec Králové – Smiřice                            | 120,82 | 4 | 8 064,0  | 7 735,9  | 4     | 8       |
| 38 | 50 | R35 | Turnov – Úlibice                                    | 114,56 | 6 | 5 680,0  | 5 680,0  | 4,7   | 8,9     |
| 39 | 38 | D1  | Kývalka – Černovická terasa (rozšíření)             | 110,04 | 5 | 9 640,3  | 9 448,2  | 3     | 8,34    |
| 40 | 39 | R6  | Bošov – Karlovy Vary východ                         | 109,48 | 5 | 8 050,6  | 7 960,3  | 1,12  | 8,9     |
| 41 | 40 | R43 | křiž. S D1 – Kuřim                                  | 109,12 | 5 | 10 111,0 | 10 095,7 | 3     | 8,34    |
| 42 | 51 | R35 | Křelov – Slavonín                                   | 108,77 | 6 | 3 123,8  | 1 829,4  | 8     | 8,34    |
| 43 | 41 | R49 | Fryšták – Zádveřice                                 | 108,31 | 5 | 7 138,6  | 7 138,6  | 9     | 8       |
| 44 | 42 | R52 | Pohořelice – Mikulov, státní hranice                | 106,10 | 5 | 10 000,0 | 9 816,5  | 3     | 8,42    |
| 45 | 43 | R55 | Uh. Hradiště (od křiž. s I/50) – Hodonín jih (I/51) | 104,03 | 5 | 4 310,3  | 4 204,4  | 9     | 8       |
| 46 | 52 | R6  | Cheb (obchvat konec) – Bříza – hranice              | 101,29 | 6 | 1 350,0  | 1 350,0  | 12    | 8,34,42 |
| 47 | 16 | D47 | Bohumín – státní hranice                            | 100,96 | 2 | 3 946,7  | 1 824,3  | 2     | 8,42    |
| 48 | 17 | R55 | Hulín – Otrokovice (obchvat sever)                  | 100,71 | 2 | 4 573,1  | 2 555,3  | 9,8,3 | 8,9     |
| 49 | 28 | R6  | Nové Strašecí – Bošov                               | 97,44  | 4 | 20 797,8 | 20 618,0 | 1,12  | 8,9     |
| 50 | 53 | R11 | Jaroměř – Trutnov                                   | 96,90  | 6 | 11 255,0 | 11 228,5 | 4     | 8       |
| 51 | 44 | R3  | Třebonín – státní hranice                           | 94,59  | 5 | 11 988,0 | 11 924,6 | 10    | 8,42    |
| 52 | 54 | R49 | Zádveřice – státní hranice                          | 94,57  | 6 | 13 116,4 | 13 116,4 | 9     | 42      |
| 53 | 55 | R43 | D1 – Modřice (R52) – Chřovice (D2)                  | 92,89  | 6 | 12 500,0 | 12 500,0 | 3     | 8,34    |
| 54 | 45 | R55 | Hodonín jih – D2                                    | 91,41  | 5 | 3 559,7  | 3 556,5  | 9     | 8       |
| 55 | 29 | R56 | křiž. s I/48 – křiž. s R48                          | 88,22  | 4 | 1 274,1  | 1 214,2  | 2     | 39      |
| 56 | 56 | R11 | Trutnov – státní hranice                            | 66,27  | 6 | 15 265,0 | 15 242,4 | 4     | 8,42    |

Pořadí projektů vzešlé z multikriteriálního hodnocení je upraveno započítáním indexu časové realizovatelnosti, neboť 1. fáze Dopravních sektorových strategií řeší krátkodobý časový horizont do roku 2013, zatímco harmonogram pro období po roce 2013 má za úkol pouze nastínit, do jakých časových poloh bude nutné některé významné projekty z důvodů nedostatku finančních prostředků přesunout. V krátkodobé časové perspektivě není možné zahájit realizaci některých důležitých projektů z důvodů jejich nepřipravenosti, neboť samotná příprava je časově náročná a u některých projektů i komplikovaná. Kromě toho z ekonomických důvodů je potřebné v první řadě snížit rozestavenost přednostním dokončením již zahájených projektů.

Z důvodů přípravy je nutné odložit zejména následující projekty:

- Rychlostní silnice R48 - Mimoúrovňová křižovatka Nošovice a úsek Nový Jičín – Rychaltice a obchvat Frýdku-Místku, odložení v čase nebude významné.
- Úsek Bělotín – Nový Jičín vykazuje dostatečnou kapacitu (4pruh bez dělicího pásu). Úpravy jsou nutné z důvodů bezpečnosti provozu a v mezidobí budou řešeny prozatímními opatřeními.
- Úsek Smiřice – Jaroměř musí navazovat na krátký chybějící úsek dálnice u Hradce Králové, který je pozdržen z důvodů řešení problémů při výkupu pozemků.
- Úsek D3 Praha – Nová Hospoda - probíhá posuzování vlivu na životní prostředí.
- Úsek silničního okruhu kolem Prahy Ruzyně – Suchdol - dosud neuzavřeno odvolací řízení k územnímu rozhodnutí.
- Úsek R35 Opatovice – Zámorsk - Mohelnice je pozdržen z důvodů řešení vlivu stavby na životní prostředí a soustavu Natura 2000.
- Pro úsek R43 Kuřim – Sebranice nebylo dosud s definitivní platností stanoveno vedení trasy.

Naopak dopředu byly posunuty již rozestavené stavby Mořice – Hulín – Přerov, Tábor – Bošilec, Karlovy Vary západ – Kamenný Dvůr, Lipník nad Bečvou – Bělotín, Hulín – Otrokovice a Bohumín – státní hranice (v tomto případě je důvodem zejména plnění mezinárodních dohod s Polskem a dokončení uceleného tahu).

## Silnice mimo sítě TEN-T

| Pořadí | Pořadí s indexem časové realizovatelnosti <sup>30</sup> | Tah  | Projekt                                    | Celkem bodů-atraktivita | Stupeň přípravy projektu <sup>31</sup> | Náklady celkem mil. Kč | Náklady zbývající od roku 2010 | Vazba na rozvojové oblasti <sup>32</sup> | Vazba na opatření <sup>33</sup> |
|--------|---|------|--|-------------------------|--|------------------------|--------------------------------|--|---------------------------------|
| 1      | 1   | I/11 | Jablunkov obchvat                          | 179,03                  | 1                                      | 935,6                  | 0,0                            | 2  | 34                              |
| 2      | 35  | I/49 | Malenovice – Otrokovice okres Zlín         | 169,63                  | 4                                      | 936,2                  | 892,8                          | 9  | 34                              |
| 3      | 36  | I/11 | Oldřichovice – Bystřice                    | 162,14                  | 4                                      | 2 952,7                | 2 922,8                        | 2  | 34                              |
| 4      | 37  | I/11 | Třanovice – Nebory                         | 161,41                  | 4                                      | 2 922,9                | 2 892,8                        | 2  | 34                              |
| 5      | 38  | I/11 | Nebory – Oldřichovice                      | 160,12                  | 4                                      | 2 367,1                | 2 341,2                        | 2  | 34                              |
| 6      | 74  | I/10 | Praha Vysočanská radiála                   | 158,72                  | 2                                      | 2 441,8                | 659,7                          | 1  | 31,34                           |
| 7      | 4   | I/11 | Hrádek – průtah (SŽDC)                     | 155,89                  | 2                                      | 1 054,6                | 845,0                          | 2  | 34                              |
| 8      | 24  | I/11 | Ostrava Prodloužená Rudná                  | 152,15                  | 3                                      | 3 676,5                | 3 348,1                        | 2  | 31,34                           |
| 9      | 39  | I/42 | Brno VMO Tomkovo náměstí                   | 150,98                  | 4                                      | 1 336,1                | 1 313,5                        | 3  | 31,34                           |
| 10     | 5   | I/42 | Brno VMO MÚK Dobrovského Svitavská radiála | 150,14                  | 2                                      | 1 527,0                | 1 176,9                        | 3  | 30                              |
| 11     | 6   | I/38 | Kolín obchvat                              | 149,38                  | 2                                      | 2 695,2                | 1 255,1                        | 1  | 34                              |
| 12     | 52  | I/36 | Pardubice Trnová – Fáblovka – Dubina       | 149,11                  | 5                                      | 823,0                  | 814,7                          | 4  | 31,34                           |
| 13     | 7   | I/56 | Ostrava - Prodloužená Místecká II.stavba   | 149,04                  | 2                                      | 940,4                  | 510,5                          | 2  | 31                              |
| 14     | 8   | I/56 | Ostrava - Prodloužená Místecká I.stavba    | 147,22                  | 2                                      | 2 382,0                | 1 787,3                        | 2  | 31                              |
| 15     | 25  | I/58 | Příbor obchvat                             | 146,70                  | 3                                      | 1 530,3                | 1 010,3                        | 2  | 34                              |
| 16     | 9   | I/11 | I/11 a I/56 propojení spojka S1 v Opavě    | 146,29                  | 2                                      | 896,9                  | 93,8                           | 2  | 34                              |
| 17     | 10  | I/42 | Brno VMO Dobrovského B                     | 146,23                  | 2                                      | 9 060,1                | 4 258,1                        | 3  | 34                              |
| 18     | 71  | I/33 | Jaroměř – obchvat                          | 145,73                  | 6                                      | 1 087,7                | 1 087,7                        | 4  | 34                              |
| 19     | 40  | I/11 | Opava severní obchvat východní část        | 145,38                  | 4                                      | 996,8                  | 941,2                          | 2  | 34                              |

<sup>30</sup> Projekty v pořadí na 74.až 77. místě není možno spolufinancovat z OPD, neboť prostředky z ERDF není možné použít pro region soudržnosti NUTS II. Praha.

<sup>31</sup> 1 – dokončeno v roce 2009, 2 – ostatní rozestavěné, 3 – připraveno k zahájení v roce 2009, 4 – připraveno zahájit po roce 2009, 5 – připravuje se, 6 – nepřipraveno

<sup>32</sup> Vazba na rozvojové oblasti uvedené v kapitole 3. 3.

<sup>33</sup> Vazba na opatření nadefinované k základním službám v příloze č. 2; Opatření č. 30 se týká všech silničních projektů, pokud by došlo zprovozněním příslušných úseků k překročení limitů; Opatření č. 34 se týká všech projektů na silnicích I. třídy a většiny dálnic a rychlostních silnic, neboť jejich výstavbou dojde ke zklidnění dopravy v obcích na původní trase.

|    |    |      |   |        |   |          |          |      |           |
|----|----|------|---|--------|---|----------|----------|------|-----------|
| 20 | 41 | I/57 | Semetín – Bystřička 2.stavba                        | 142,25 | 4 | 909,7    | 889,5    | 2    | 34        |
| 21 | 77 | I/6  | Břevnovská radiála                                  | 141,58 | 5 | 11 924,2 | 11 924,2 | 1    | 31,34     |
| 22 | 53 | I/13 | Kladrubská spojka                                   | 141,38 | 5 | 2 683,0  | 2 664,1  | 6    | 34        |
| 23 | 11 | I/38 | Nymburk přeložka II. a III. stavba                  | 139,97 | 2 | 1 368,4  | 702,4    | 1    | 34        |
| 24 | 54 | I/50 | Bučovice přeložka                                   | 133,25 | 5 | 1 195,3  | 1 185,3  | 9    | 34        |
| 25 | 42 | R7   | Louny (zač. obchvatu) – MÚK Bitozeves               | 131,99 | 4 | 3 645,9  | 3 595,0  | 1,6  | 34        |
| 26 | 55 | I/27 | Most – Litvínov                                     | 131,37 | 5 | 1 758,9  | 1 751,0  | 6    | 34        |
| 27 | 56 | I/9  | I/9, I/16 Mělník obchvat 2. stavba                  | 130,16 | 5 | 227,6    | 224,7    | 1    | 34        |
| 28 | 57 | I/38 | Luštěnice – Újezd                                   | 129,26 | 5 | 1 303,2  | 1 302,1  | 1    | 34        |
| 29 | 58 | I/9  | I/9, I/16 Mělník obchvat 3. stavba                  | 128,84 | 5 | 309,1    | 306,7    | 1    | 34        |
| 30 | 75 | I/12 | Štěrboholská radiála                                | 124,18 | 2 | 1 150,0  | 654,1    | 1    | 31,34     |
| 31 | 59 | I/43 | Letovice – Rozhraní                                 | 123,77 | 5 | 613,2    | 589,9    | 3    | 34        |
| 32 | 26 | I/11 | Mokré Lazce – hranice okresů Opava Ostrava          | 123,67 | 3 | 5 151,6  | 4 058,1  | 2    | 34        |
| 33 | 60 | I/36 | Sezemice obchvat                                    | 122,61 | 5 | 673,6    | 668,8    | 4    | 34        |
| 34 | 12 | I/38 | Moravské Budějovice obchvat                         | 122,19 | 2 | 1 354,2  | 508,8    | 11   | 34        |
| 35 | 61 | I/27 | Žiželice obchvat a přemostění                       | 120,50 | 5 | 766,5    | 751,5    | 6    | 34        |
| 36 | 62 | I/12 | R1 – Úvaly  | 120,47 | 5 | 5 588,1  | 5 570,4  | 1    | 34        |
| 37 | 43 | I/20 | I/20 a II/231 Plzeň Plaská – Na Roudné – Chrástecká | 119,83 | 4 | 964,5    | 943,0    | 5    | 31,34     |
| 38 | 13 | I/13 | Děčín most ev.č. 13-085 Pravobřežní estakáda        | 117,98 | 2 | 596,2    | 16,4     | 6    | 31        |
| 39 | 14 | I/9  | Líbeznice obchvat                                   | 117,42 | 2 | 732,1    | 366,0    | 1    | 34        |
| 40 | 15 | I/21 | Nová Hospoda – Kočov přeložka                       | 116,59 | 2 | 893,2    | 453,0    | 5,12 | 34        |
| 41 | 27 | I/37 | Hrobice – Ohrazenice                                | 116,51 | 3 | 898,8    | 827,1    | 4    | 34        |
| 42 | 28 | I/35 | Valašské Meziříčí – Lešná 2.etapa                   | 115,70 | 3 | 816,3    | 657,4    | 8    | 34        |
| 43 | 63 | I/38 | Církvice obchvat                                    | 115,23 | 5 | 674,9    | 669,3    | 1    | 34        |
| 44 | 44 | I/37 | Chrudim obchvat úsek křiž. I/17 – Slatiňany         | 114,16 | 4 | 439,6    | 423,5    | 5    | 34        |
| 45 | 2  | I/57 | Semetín – Bystřička I. stavba                       | 112,54 | 1 | 1 530,1  | 83,3     | 2    | 34        |
| 46 | 29 | I/35 | Valašské Meziříčí – Lešná 3.etapa                   | 112,13 | 3 | 974,4    | 816,0    | 8    | 34        |
| 47 | 64 | I/35 | Lešná – Palačov                                     | 111,75 | 5 | 4 239,0  | 4 221,3  | 8    | 34        |
| 48 | 16 | I/57 | Hladké Životice – obchvat                           | 108,45 | 2 | 992,5    | 106,0    | 2    | 34        |
| 49 | 65 | I/33 | Náchod – obchvat                                    | 103,97 | 5 | 1 666,7  | 1 641,2  | 4    | 34        |
| 50 | 76 | I/4  | MÚK a připojení V. a M. Chuchle soubor staveb       | 102,26 | 2 | 969,7    | 71,5     | 1    | 39, 31,34 |
| 51 | 66 | I/21 | Trstěnice – Drmoul                                  | 101,78 | 5 | 1 043,2  | 1 029,3  | 5,12 | 34        |
| 52 | 45 | I/37 | Chrudim obchvat úsek Medlešice – I/17               | 100,46 | 4 | 1 782,5  | 1 677,2  | 4    | 34        |
| 53 | 46 | I/16 | Slaný – Velvary                                     | 99,54  | 4 | 2 833,9  | 2 773,4  | 1    | 34        |
| 54 | 17 | I/13 | Stráž n.N. - Krásná Studánka                        | 97,58  | 2 | 980,0    | 388,0    | 7    | 34        |

|    |    |      |                                     |       |   |         |         |      |       |
|----|----|------|-------------------------------------|-------|---|---------|---------|------|-------|
| 55 | 47 | I/38 | Havlíčkův Brod JV obchvat           | 97,02 | 4 | 2 240,0 | 2 215,9 | 11   | 34    |
| 56 | 30 | I/37 | Březhrad – Opatovice                | 96,53 | 3 | 1 798,0 | 1 728,3 | 4    | 34    |
| 57 | 18 | R7   | MÚK Bitozeves – Chomutov            | 94,52 | 2 | 8 311,5 | 6 957,0 | 6    | 34    |
| 58 | 31 | R4   | Příbram (Skalka) – Milín            | 93,97 | 3 | 1 875,1 | 1 816,9 | 1,10 | 34    |
| 59 | 32 | I/34 | propojení DO České Budějovice       | 93,67 | 3 | 895,8   | 559,7   | 10   | 34    |
| 60 | 48 | I/57 | Krnov SV obchvat                    | 93,49 | 4 | 1 980,1 | 1 937,7 | 2    | 34    |
| 61 | 49 | I/16 | Nová Paka – obchvat                 | 92,00 | 4 | 1 484,6 | 1 470,3 | 4    | 34    |
| 62 | 67 | I/27 | Šlovice – Přestice přeložka         | 91,79 | 5 | 1 488,1 | 1 476,0 | 5    | 34    |
| 63 | 50 | I/37 | Pardubice – Trojice                 | 90,69 | 4 | 789,4   | 777,0   | 4    | 31,34 |
| 64 | 33 | I/44 | Vlachov – Rájec                     | 89,88 | 3 | 1 273,4 | 1 140,1 | 8    | 34    |
| 65 | 19 | R7   | Slaný – Louny (začátek obchvatu)    | 87,94 | 2 | 9 346,1 | 8 616,5 | 1,6  | 34    |
| 66 | 20 | I/34 | Česká Bělá obchvat                  | 85,85 | 2 | 553,0   | 167,7   | 11   | 34    |
| 67 | 21 | I/27 | Třemošná – přeložka                 | 85,03 | 2 | 1 094,8 | 424,1   | 5    | 34    |
| 68 | 68 | I/18 | Příbram – Jihovýchodní obchvat      | 84,92 | 5 | 1 021,8 | 1 010,2 | 1    | 34    |
| 69 | 69 | I/4  | Vimperk – Solná Lhota               | 82,09 | 5 | 713,8   | 708,6   | 10   | 34    |
| 70 | 70 | I/26 | obchvat Babylon                     | 81,25 | 5 | 707,6   | 701,0   | 5    | 34    |
| 71 | 72 | I/34 | Lišov                               | 80,41 | 6 | 772,2   | 769,9   | 10   | 34    |
| 72 | 51 | R4   | Milín - křiž. s I/19                | 78,00 | 4 | 3 721,5 | 3 671,8 | 1,10 | 34    |
| 73 | 22 | I/27 | Plzeň Tyršův Sad – Sukova 2. stavba | 76,23 | 2 | 988,0   | 205,0   | 5    | 34    |
| 74 | 34 | I/51 | Hodonín obchvat                     | 74,59 | 3 | 1 488,0 | 1 411,1 | 9    | 34    |
| 75 | 23 | R4   | křiž. s I/19 – Nová Hospoda         | 66,13 | 2 | 6 908,9 | 4 702,2 | 1,10 | 34    |
| 76 | 3  | I/47 | Severní spoj I. stavba              | 63,68 | 1 | 1 093,5 | 2,0     | 2    | 34    |
| 77 | 73 | I/21 | MÚK Střížov – Horní Ves             | 55,60 | 6 | 720,9   | 720,9   | 12   | 34    |

Ze stejných důvodů jako v případě silnic a dálnic v rámci TEN-T i v kategorii silnic mimo TEN-T bylo nutné upravit pořadí staveb pro krátkodobý časový horizont z důvodů snížení rozestavenosti a zohlednění problémů při přípravě staveb.

## Železnice sítě TEN-T

| Pořadí | Pořadí s indexem časové realizovatelnosti | Druh akce          | Název sdružené akce  | Body - Atraktivita | Stupeň přípravy projektu <sup>34</sup> | Náklady celkem mil. Kč | Náklady od r. 2010 | Vazba na rozvojové oblasti <sup>35</sup> | Vazba na specifická opatření <sup>36</sup> |
|--------|---|--------------------|--|--------------------|--|------------------------|--------------------|--|--|
| 1      | 1   | IV. koridor        | Horní Dvořiště – České Budějovice (mimo) úpravy cca 29km úseku         | 216                | 1                                      | 1 299,2                | 0,0                | 10                                       | 8,10,12                                    |
| 2      | 5   | IV. koridor        | Benešov u Prahy – Praha Hostivař (mimo)                                | 195                | 2                                      | 8 162,4                | 1 156,7            | 1  | 5,8,10,24                                  |
| 3      | 21  | III. koridor       | traťový úsek Beroun – Praha Smíchov (tunelová varianta)                | 194                | 5                                      | 20 512,8               | 20 512,8           | 1  | 8,10,24                                    |
| 4      | 34  | nekoridorové tratě | trať Blažovice – Přerov zdvoukolejnění, elektrizace Hulín – Kojetín    | 194                | 6                                      | 21 500,0               | 21 500,0           | 8  | 43,33,24                                   |
| 5      | 22  | III. koridor       | Český Těšín (mimo) – Dětmárovice u Karviné (včetně)                    | 193                | 5                                      | 3 168,0                | 3 167,5            | 2  | 5,8,10,12                                  |
| 6      | 6   | uzly               | Praha Nové spojení   | 190                | 2                                      | 9 287,6                | 428,8              | 1  | 5,10                                       |
| 7      | 23  | uzly               | Brno   | 190                | 5                                      | 20 410,5               | 19 817,7           | 3  | 5,10                                       |
| 8      | 24  | uzly               | Praha – směr I. koridor  | 190                | 5                                      | 2 198,2                | 1 215,5            | 1  | 5,10                                       |
| 9      | 25  | uzly               | Praha – směr IV. koridor   | 190                | 5                                      | 5 351,0                | 5 351,0            | 1  | 5,10                                       |
| 10     | 26  | uzly               | Praha – směr III. koridor  | 190                | 5                                      | 4 700,0                | 4 700,0            | 1  | 5,10                                       |
| 11     | 7   | III. koridor       | St. hranice Slovensko – Český Těšín (včetně)                           | 188                | 2                                      | 9 281,0                | 5 707,9            | 2  | 10,12                                      |
| 12     | 35  | uzly               | Ostrava hlavní nádraží průjezd uzlem                                   | 188                | 6                                      | 800,0                  | 25,0               | 2  | 5,10                                       |
| 13     | 8   | uzly               | Úvaly (včetně) – Praha Libeň (včetně)                                  | 186                | 2                                      | 7 160,4                | 4 941,5            | 1  | 8,10                                       |
| 14     | 19  | interoperabilita   | ETCS st.hr. – Dolní Žleb – Praha Libeň – Kolín                         | 185                | 4                                      | 1 045,0                | 1 045,0            | 1,6                                      | 41   |
| 15     | 9   | uzly               | Kolín průjezd uzlem  | 180                | 2                                      | 1 748,2                | 100,0              | 1  | 5,10                                       |
| 16     | 27  | IV. koridor        | České Budějovice severní zhlaví (včetně) – Veselí nad Lužnicí (včetně) | 180                | 5                                      | 16 572,7               | 16 403,2           | 10                                       | 5,8,10,24                                  |
| 17     | 2   | interoperabilita   | ETCS Kolín – Břeclav – st.hr. Rakousko                                 | 179                | 1                                      | 1 187,0                | 1 079,6            | 1,4,3                                    | 41   |
| 18     | 28  | III. koridor       | Rokycany (mimo) – Plzeň (mimo)   | 179                | 5                                      | 9 970,3                | 9 789,2            | 5  | 5,8,10,24                                  |
| 19     | 17  | uzly               | Přerov průjezd uzlem (i žst. Dluhonice a                               | 178                | 3                                      | 4 108,1                | 4 108,1            | 8  | 5,10                                       |

<sup>34</sup> 1 – dokončeno v roce 2009, 2 – ostatní rozestavěné, 3 – připraveno k zahájení v roce 2009, 4 – připraveno zahájit po roce 2009, 5 – připravuje se, 6 – nepřípraveno

<sup>35</sup> Vazba na rozvojové oblasti uvedené v kapitole 3. 3.

<sup>36</sup> Vazba na opatření nadefinované k základním službám v příloze č. 2



|    |    |                    |   |     |   |          |          |      |             |
|----|----|--------------------|---|-----|---|----------|----------|------|-------------|
|    |    |                    | Dluhonická spojka II. etapa)  |     |   |          |          |      |             |
| 20 | 29 | uzly               | Plzeň průjezd uzlem   | 174 | 5 | 3 276,8  | 3 133,1  | 5    | 5,10        |
| 21 | 36 | IV. koridor        | Horní Dvořiště – České Budějovice (mimo) – rychlostní trať              | 173 | 6 | 17 000,0 | 17 000,0 | 10   | 8,10        |
| 22 | 10 | IV. koridor        | Veselí nad Lužnicí (mimo) – Benešov u Prahy (mimo)                      | 172 | 2 | 28 445,4 | 23 793,8 | 1,10 | 5,8,10,24   |
| 23 | 37 | uzly               | České Budějovice jižní zhlaví + staniční koleje                         | 169 | 6 | 500,0    | 500,0    | 10   | 10          |
| 24 | 11 | nekoridorové tratě | Plzeň (mimo) – Domažlice – st. hranice Německo                          | 167 | 2 | 12 475,1 | 12 262,6 | 5    | 43,8        |
| 25 | 12 | III. koridor       | Plzeň (mimo) – Cheb (mimo)  | 167 | 2 | 13 554,4 | 4 043,8  | 5,12 | 5,8,10      |
| 26 | 38 | uzly               | Kralupy nad Vltavou průjezd uzlem                                       | 164 | 6 | 740,0    | 740,0    | 1    | 5,10        |
| 27 | 13 | III. koridor       | Beroun (mimo) – Rokycany (včetně)                                       | 163 | 2 | 9 641,2  | 7 295,4  | 1,5  | 5,8,10,24   |
| 28 | 30 | uzly               | Olomouc průjezd uzlem   | 159 | 5 | 2 999,0  | 2 999,0  | 8    | 5,10        |
| 29 | 39 | III. koridor       | Cheb (mimo) – Pomezí nad Ohří, státní hranice Německo                   | 159 | 6 | 1 212,8  | 1 212,8  | 12   | 8,10,12, 33 |
| 30 | 31 | uzly               | Pardubice průjezd uzlem   | 156 | 5 | 500,0    | 498,0    | 4    | 5,10        |
| 31 | 40 | I. koridor         | Ústí nad Orlicí (mimo) – Brandýs nad Orlicí (včetně)                    | 156 | 6 | 1 446,6  | 1 446,6  | 4    | 5,8,10      |
| 32 | 14 | uzly               | Břeclav průjezd uzlem   | 149 | 2 | 4 036,3  | 1 835,5  | 3    | 5,10        |
| 33 | 41 | I. koridor         | Děčínské tunely   | 149 | 6 | 1 100,0  | 1 100,0  | 6    | 8,10,36     |
| 34 | 20 | uzly               | uzel Praha nekoridorové   | 146 | 4 | 2 316,6  | 2 316,6  | 1    | 43          |
| 35 | 42 | uzly               | Praha Malešice, modernizace   | 146 | 6 | 1 500,0  | 1 500,0  | 1    | 10          |
| 36 | 43 | I. koridor         | Nelahozeveské tunely  | 144 | 6 | 1 212,8  | 960,0    | 1    | 8,10,36     |
| 37 | 32 | uzly               | Česká Třebová   | 142 | 5 | 1 620,0  | 1 620,0  | 4,   | 5,10        |
| 38 | 3  | uzly               | Sokolov – modernizace   | 140 | 1 | 536,0    | 0,0      | 12   | 5           |
| 39 | 44 | IV. koridor        | odbočka Rožnov – odbočka na nákladové nádraží České Budějovice 2. kolej | 139 | 6 | 200,0    | 200,0    | 10   | 10          |
| 40 | 18 | uzly               | Ústí nad Orlicí průjezd uzlem   | 136 | 3 | 2 041,7  | 1 967,4  | 4    | 5,10        |
| 41 | 15 | nekoridorové tratě | Č.Velenice - Veselí n/L. – optimalizace 1. stavba                       | 95  | 2 | 851,3    | 455,5    | 10   | 8,12,33     |
| 42 | 16 | nekoridorové tratě | České Velenice – České Budějovice + elektrizace                         | 92  | 2 | 1 913,3  | 853,9    | 10   | 8,33,12     |
| 43 | 33 | uzly               | Strakonice  | 90  | 5 | 450,0    | 443,0    | 10   | 5,8         |
| 44 | 4  | elektrizace        | Letohrad – Lichkov státní hranice Polsko                                | 53  | 1 | 1 607,3  | 0,0      | 4    | 8,12,33     |

Na železniční síti TEN-T bylo nutné odložit následující projekty:

- Úsek Beroun – Praha Smíchov (tunelová varianta) je finančně velmi nákladný a z důvodů finančních problémů bude nutné pokračovat v optimalizaci přípravných prací.
- Trať Blažovice – Přerov je náročná akce, u které je nutné dořešit některé projekční a technické problémy.
- Úsek Český Těšín – Dětmárovice nemá dokončenu přípravu.
- Modernizace průjezdu uzlem Brno je velmi náročná akce, jejíž příprava není dokončena, určité dílčí části projektu jsou již v realizaci.
- Vybrané části modernizace pražského uzlu musí na sebe technologicky navazovat tak, aby v době výstavby došlo k co nejmenšímu ovlivnění běžného provozu.
- Ostrava hlavní nádraží je poslední etapou modernizace uzlu, která zatím není připravena.
- V úseku České Budějovice – Veselí nad Lužnicí nejsou definitivně dořešeny problémy ve vedení trasy na předměstí Českých Budějovic.
- Rokycany – Plzeň je úsek s náročným novým tunelem, příprava projektu není dokončena.

Úkolem je rovněž snížit rozestavenost dokončením projektů:

- Uzel Břeclav (křižovatka evropských prioritních projektů č. 22 a 23).
- Modernizace uzlu Sokolov.
- Průjezd uzlem Ústí n/O
- České Velenice – České Budějovice a České Velenice – Veselí nad Lužnicí
- Elektrizace úseku Letohrad – Lichkov (zajištění spojení české a polské železniční sítě ve střední části společné hranice).

## Ostatní železniční projekty

| Pořadí | Pořadí s indexem časové realizovatelnosti | Druh akce            | Název sdružené akce                                       | Body - Atraktivita | Stupeň přípravy projektu <sup>37</sup> | Náklady celkem mil. Kč | Náklady od r. 2010 | Vazba na rozvojové oblasti <sup>38</sup> | Vazba na specifická opatření <sup>39</sup> |
|--------|---|----------------------|---|--------------------|--|------------------------|--------------------|--|--|
| 1      | 1   | regionální projekty  | Zdice – Protivín, racionalizace                           | 247                | 1                                      | 450,8                  | 0,0                | 1,10                                     | 40,44                                      |
| 2      | 8   | aglomerační projekty | Praha – Kladno – Ostrovec včetně letiště                  | 206                | 4                                      | 22 700,0               | 22 439,2           | 1  | 6,44,33                                    |
| 3      | 11  | nekoridorové tratě   | Praha Vysočany – Lysá n/L optimalizace                    | 172                | 5                                      | 4 599,0                | 4 479,8            | 1  | 41,44                                      |
| 4      | 23  | nekoridorové tratě   | Mladá Boleslav – Liberec                                  | 171                | 6                                      | 19 300,0               | 19 300,0           | 7,1                                      | 44,43,33,24                                |
| 5      | 24  | nekoridorové tratě   | Lysá n/L – Mladá Boleslav                                 | 167                | 6                                      | 8 750,0                | 8 750,0            | 1  | 44,43,33,24                                |
| 6      | 9   | regionální projekty  | Studénka – Sedlnice – letiště Mošnov                      | 162                | 4                                      | 698,7                  | 686,0              | 2  | 44   |
| 7      | 25  | nekoridorové tratě   | Praha – Všetaty (s odbočkou k metru Letňany)              | 158                | 6                                      | 450,0                  | 450,0              | 1  | 44,43,33                                   |
| 8      | 12  | uzly                 | Mladá Boleslav  | 147                | 5                                      | 498,0                  | 498,0              | 1,7                                      | 5,44                                       |
| 9      | 13  | aglomerační projekty | Otrokovice – Zlín zdvoukolejnění + Vizovice – elektrizace | 146                | 5                                      | 3 270,0                | 3 216,8            | 9  | 44,33,36                                   |
| 10     | 14  | aglomerační projekty | Liberec – Tanvald   | 145                | 5                                      | 750,0                  | 750,0              | 7  | 5,44                                       |
| 11     | 15  | aglomerační projekty | Hradec Králové – Pardubice – Chrudim – Slatiňany          | 140                | 5                                      | 5 241,0                | 5 203,2            | 4  | 43,44,24                                   |
| 12     | 16  | nekoridorové tratě   | Velký Osek – Hradec Králové vč. Kanínské spojky           | 130                | 5                                      | 400,0                  | 400,0              | 4  | 43,44                                      |
| 13     | 2   | uzly                 | Kroměříž – modernizace žst.                               | 128                | 2                                      | 444,2                  | 33,5               | 8  | 5,44                                       |
| 14     | 17  | elektrizace          | Ostrava Kunčice – Frýdek Místek – Český Těšín             | 126                | 5                                      | 8 959,1                | 8 779,0            | 2  | 44,33                                      |

<sup>37</sup> 1 – dokončeno v roce 2009, 2 – ostatní rozestavěné, 3 – připraveno k zahájení v roce 2009, 4 – připraveno zahájit po roce 2009, 5 – připravuje se, 6 – nepřípraveno

<sup>38</sup> Vazba na rozvojové oblasti uvedené v kapitole 3. 3.

<sup>39</sup> Vazba na opatření nadefinované k základním službám v příloze č. 2; Opatření č. 30 a 32 se týká všech železničních projektů.

|    |    |                      |  |     |   |         |         |      |             |
|----|----|----------------------|--|-----|---|---------|---------|------|-------------|
| 15 | 26 | nekoridorové tratě   | zkapacitnění Bludov – Hanušovice – Jeseník                   | 110 | 6 | 2 900,0 | 2 900,0 | 8    | 44          |
| 16 | 27 | nekoridorové tratě   | Všetaty – Mladá Boleslav                                     | 100 | 6 | 450,0   | 450,0   | 1    | 43,44       |
| 17 | 18 | aglomerační projekty | Kutná Hora – Kutná Hora město                                | 98  | 5 | 712,6   | 712,6   | 1    | 44          |
| 18 | 28 | regionální projekty  | Tanvald – Harrachov město / st.hr.                           | 96  | 6 | 2 500,0 | 2 500,0 | 7    | 12          |
| 19 | 29 | nekoridorové tratě   | traťový úsek Praha Smíchov – Hostivice + elektrizace         | 94  | 6 | 230,0   | 230,0   | 1    | 44,33       |
| 20 | 19 | elektrizace          | Brno Horní Heršpice – Okříšky – Jihlava                      | 92  | 5 | 5 117,0 | 5 066,1 | 3,11 | 44,33       |
| 21 | 30 | elektrizace          | Liberec – Frýdlant v Č. – Černousy                           | 92  | 6 | 1 000,0 | 1 000,0 | 7    | 44,43,33,12 |
| 22 | 31 | aglomerační projekty | Most – Hrob  | 92  | 6 | 300,0   | 300,0   | 6    | 44          |
| 23 | 32 | aglomerační projekty | Opava – Hlučín   | 89  | 6 | 600,0   | 600,0   | 2    | 44          |
| 24 | 3  | elektrizace          | úsek Zábřeh na Moravě – Šumperk                              | 83  | 2 | 1 635,1 | 321,5   | 8    | 44,33       |
| 25 | 20 | regionální projekty  | České Budějovice – Volary, racionalizace                     | 82  | 5 | 1 545,0 | 1 527,2 | 10   | 44          |
| 26 | 33 | elektrizace          | Frýdlant n. Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm               | 81  | 6 | 1 000,0 | 1 000,0 | 2    | 44,33       |
| 27 | 34 | regionální projekty  | Šumavské elektrické dráhy (Lipno – Černá v Pošumaví a další) | 81  | 6 | 8 000,0 | 8 000,0 | 10   | 44,33       |
| 28 | 35 | aglomerační projekty | Zbýšovská (Křenovická) spojka                                | 79  | 6 | 1 000,0 | 1 000,0 | 3    | 44          |
| 29 | 36 | regionální projekty  | Hustopeče u Brna – Rakvice                                   | 73  | 6 | 350,0   | 350,0   | 3    | 44          |
| 30 | 21 | regionální projekty  | Boskovická spojka  | 72  | 5 | 160,0   | 160,0   | 3    | 44          |
| 31 | 37 | regionální projekty  | Hrušovany u Brna – Židlochovice                              | 72  | 6 | 500,0   | 500,0   | 3    | 44          |
| 32 | 22 | elektrizace          | Klatovy – Železná Ruda                                       | 71  | 5 | 945,0   | 943,1   | 5    | 44,33       |
| 33 | 38 | regionální projekty  | Náchod – Česká Skalice (nová spojovací trať)                 | 71  | 6 | 1 000,0 | 1 000,0 | 4    | 44          |
| 34 | 10 | regionální projekty  | Kostelec u Jihlavy – Slavonice                               | 70  | 4 | 401,5   | 397,6   | 11   | 44,12       |
| 35 | 39 | regionální projekty  | Bělská spojka (trať Turnov – Trutnov)                        | 69  | 6 | 600,0   | 600,0   | 7    | 44          |
| 36 | 7  | elektrizace          | Lysá n/L – Milovice  | 66  | 3 | 300,0   | 146,3   | 1    | 44,33       |

|    |    |                       |   |    |   |         |         |     |       |
|----|----|-----------------------|---|----|---|---------|---------|-----|-------|
| 37 | 4  | přeshraniční projekty | Dolní Pustevna – Sebnitz                | 62 | 2 | 38,7    | 0,0     | 6   | 12    |
| 38 | 40 | elektrizace           | Jaroměř – Trutnov hlavní nádraží        | 61 | 6 | 2 200,0 | 2 200,0 | 4,7 | 44,33 |
| 39 | 41 | přeshraniční projekty | Aš – Selb                               | 57 | 6 | 60,0    | 60,0    | 12  | 12    |
| 40 | 42 | elektrizace           | Znojmo – Okříšky                        | 57 | 6 | 2 700,0 | 2 700,0 | 11  | 44,33 |
| 41 | 43 | regionální projekty   | Hrob – Moldava                          | 56 | 6 | 500,0   | 500,0   | 6   | 44,12 |
| 42 | 44 | přeshraniční projekty | Moldava – Holzhau                       | 55 | 6 | 20,0    | 20,0    | 6   | 12    |
| 43 | 5  | přeshraniční projekty | Slavonice – Fratres                     | 53 | 2 | 144,1   | 0,0     | 11  | 12    |
| 44 | 6  | elektrizace           | státní hranice Rakousko (Retz) – Znojmo | 49 | 2 | 1 230,9 | 199,2   | 3   | 12,3  |
| 45 | 45 | přeshraniční projekty | Hevlín – Laa a.d. Thaya                 | 40 | 6 | 350,2   | 0,1     | 3   | 12    |

- Důležitý projekt spojení s letištěm Praha – Ruzyně s pokračováním do Kladna bylo nutné odložit, neboť z důvodů ochrany životního prostředí se projekt oproti původním odhadům značně prodražil.
- Spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec s vazbou dále do Polska je zatím ve fázi koncepčního řešení a musí být proto odložen.
- Před dokončením jsou projekty modernizace uzlu Kroměříž, elektrizace úseků Lysá n.L. – Milovice a Zábřeh – Šumperk (obě elektrizace souvisejí s provozně optimálním vedením elektrických linek příměstské dopravy).
- Úsek Retz – Znojmo je upřednostněn na základě mezinárodní dohody s Rakouskem (efektivní ukončení elektrické linky z Vídně není v malých obcích na rakouské straně, ale až ve Znojmě).
- Ostatní upřednostněné projekty jsou malého rozsahu a jsou dány přeshraniční spoluprací s Německem a Rakouskem.

## Příloha 5 Přehled projektů vnitrozemské vodní dopravy

| Pořadí | Název akce   | Stupeň přípravy projektu <sup>40</sup> | Náklady celkem mil. Kč | Náklady od r. 2010 | Vazba na rozvojové oblasti <sup>41</sup> | Vazba na specifická opatření <sup>42</sup> |
|--------|--|--|------------------------|--------------------|--|--|
| 1      | Kilometráž a značení labské vodní cesty                                    | 1                                      | 49                     | 17                 | 1,6,4                                    | 21, 35                                     |
| 2      | Úprava plavební úžiny Chvatěruby   | 1                                      | 352                    | 98                 | 1  | 21, 35                                     |
| 3      | Železniční most Kolín  | 1                                      | 1229                   | 754                | 1  | 21, 35                                     |
| 4      | Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice Hluboká n.Vlt.     | 1                                      | 880                    | 440                | 10                                       | 21, 35                                     |
| 5      | Ústí n.L. – Vaňov, přístavní zeď   | 1                                      | 136                    | 114                | 6  | 22, 35                                     |
| 6      | Rozšíření systému RIS v rámci projektu IRIS II                             | 1                                      | 46                     | 30                 | -  | 35   |
| 7      | Dokončení vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice - Týn nad Vltavou     | 1                                      | 734                    | 700                | 10                                       | 21, 35                                     |
| 8      | Dokončení vltavské vodní cesty v úseku Hl.n.Vlt. – VD Hněvkovice           | 3                                      | 550                    | 535                | 10                                       | 21   |
| 9      | Lodní zdvihadlo Orlík  | 3                                      | 630                    | 620                | 1,10                                     | 18   |
| 10     | Příst. rekr.plavby na LVVC (6 úvazišť osobní vodní dopravy na dolním Labi) | 2                                      | 98                     | 98                 | 6  | 18, 35                                     |
| 11     | Přístaviště Spytihněv (Baťův kanál)  | 3                                      | 12                     | 12                 | 9  | 35   |
| 12     | Přístaviště Sudoměřice – výklopník (Baťův kanál)                           | 3                                      | 11                     | 11                 | 9  | 35   |
| 13     | Stupeň Přelouč II  | 4                                      | 2928                   | 2928               | 4  | 21, 35                                     |
| 14     | Lodní zdvihadlo Slapy  | 4                                      | 2159                   | 2132               | 1  | 18, 35                                     |
| 15     | Prodloužení splavnosti Otrokovice – Rohatec                                | 4                                      | 125                    | 117                | 9  | 35   |
| 16     | Stání plavidel Strážnice (Baťův kanál)                                     | 4                                      | 12                     | 12                 | 9  | 35   |
| 17     | Ochranná stání na LVVC   | 4                                      | 190                    | 190                | 1,6,4                                    | 22, 35                                     |
| 18     | Plavební stupeň Děčín  | 5                                      | 4189                   | 3849               | 6  | 21, 35                                     |
| 19     | Přístav Děčín, překladiště Staré Loubí                                     | 3                                      | 88                     | 88                 | 6  | 35   |
| 20     | Plavební komora Bělov  | 4                                      | 182                    | 173                | 9  | 35   |
| 21     | Splavnění Berounky v Radotíně  | 5                                      | 1245                   | 1237               | 1  | 21   |

<sup>40</sup> 1 – rozestavěné, 2 – připravené, 3 – ve stádiu stavebního řízení, 4 – ve stádiu územního řízení, 5 – zpracovaný investiční záměr, 6 - definována koncepce řešení

<sup>41</sup> Vazba na rozvojové oblasti uvedené v kapitole 3. 3.

<sup>42</sup> Vazba na opatření nadefinované k základním službám v příloze č. 2



|    |   |   |      |      |
|----|---|---|------|------|
| 22 | Zabezpečení podj.výšek na Vltavě                  | 5 | 1003 | 400  |
| 23 | Překladiště 7 ks na Vltavě pro nadměrnou přepravu | 6 | 1050 | 1050 |
| 24 | 2. plavební komora Brandýs n/L.                   | 5 | 1036 | 1028 |
| 25 | Přístav Hluboká n/Vl.                             | 5 | 230  | 230  |
| 26 | Mosty Týn n/Vl.                                   | 6 | 270  | 270  |

|    |        |
|----|--------|
| 1  | 21, 35 |
| -  | 35     |
| 1  | 35     |
| 10 | 35     |
| 10 | 35     |

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

| Příjmová kategorie                                 | A - RESTRIKTIVNÍ VARIANTA  | B - MINIMALISTICKÁ VARIANTA  | C - ROZVOJOVÁ VARIANTA   |
|--|--|--|--|
| <b>Výnosy z použití infrastruktury</b>             |  |  |  |
| Silniční doprava: časové poplatky                  | Bude kopírovat míru inflace  | Bude kopírovat růst HDP  | Bude kopírovat růst HDP + navýšení o 2,5 %   |
| Silniční doprava: výkonové poplatky                | Zpoplatněna vozidla nad 3,5 t - bude kopírovat míru inflace  | Zpoplatněna vozidla nad 3,5 t - bude kopírovat růst HDP  | Zpoplatněna vozidla nad 3,5 t - bude kopírovat růst HDP + navýšení o 2,5 %   |
| Vodní doprava: použití cesty                       | Žádné příjmy z využití vodních cest  | Žádné příjmy z využití vodních cest  | Žádné příjmy z využití vodních cest  |
| <b>Rozpočtové (daňové) zdroje</b>                  |  |  |  |
| Silniční daň                                       | Bude kopírovat míru inflace  | Bude kopírovat růst HDP  | Bude kopírovat růst HDP + navýšení o 2,5 %   |
| Spotřební daň                                      | Výnos poroste v souladu s vývojem HDP, schválený podíl na dopravu bude 9,1%  | Výnos poroste v souladu s vývojem HDP, schválený podíl na dopravu bude 20 %  | Výnos poroste v souladu s vývojem HDP, schválený podíl na dopravu bude 30 %  |
| Příspěvek ze státního rozpočtu na krytí deficitu   | Bude kopírovat míru inflace  | Bude kopírovat růst HDP  | Bude kopírovat růst HDP + navýšení o 2,5 %   |
| <b>Dotace EU</b>                                   |  |  |  |
| Programy zaměřené na dopravu, komunitární programy | Evropské zdroje na 25 % objemu evropských zdrojů čerpaných v letech 2007 – 2013; po roce 2021 nejsou tyto zdroje uvažovány vůbec | Evropské zdroje na 30 % objemu evropských zdrojů čerpaných v letech 2007 – 2013; po roce 2021 nejsou tyto zdroje uvažovány vůbec | Evropské zdroje na 40 % objemu evropských zdrojů čerpaných v letech 2007 – 2013; po roce 2021 nejsou tyto zdroje uvažovány vůbec |
| <b>Soukromé zdroje</b>                             |  |  |  |
| Soukromé financování, např. PPP projekty           | Neuvažuje soukromé zapojení soukromých zdrojů  | Postupný náběh od roku 2016 s tím soukromé zdroje tvoří od roku 15 % všech zdrojů; splátky jsou nastaveny na 4 % ročně           | Postupný náběh od roku 2016 s tím soukromé zdroje tvoří od roku 30 % všech zdrojů; splátky jsou nastaveny na 4 % ročně           |
| <b>Úvěry a další finanční zdroje</b>               |  |  |  |
| Úvěry od EIB                                       | Žádné dodatečné úvěry od EIB   | Úvěry od EIB na 50 % objemu z let 2010 - 2015  | Úvěry od EIB na 70 % objemu z let 2010 - 2015  |

## Přehled zdrojů pro restriktivní variantu

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

<sup>43</sup> Dle nového návrhu rozpočtu na rok 2010, který byl předložen až v závěrečné fázi zpracování dokumentu, má být částka poskytnutá ze státního rozpočtu 7, 5 mld Kč a zbývající část 5, 1 mld Kč má být pokryta z převodů výnosů z privatizovaného majetku a dividend ze společností se státní účastí

## Přehled zdrojů pro minimalistickou variantu

| mld.Kč   | 2010               | 2011         | 2012         | 2013         | 2014         | 2015         | 2016         | 2017         | 2018         | 2019         | 2020         | 2021         | 2022         | 2023          | 2024          | 2025          | 2026          | 2027          | 2028          | 2029          | 2030          |
|--|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Výnosy z použití infrastruktury</b>   |                    |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |               |               |               |               |               |               |               |               |
| - silniční doprava: časové poplatky  | 2,29               | 2,28         | 2,48         | 2,56         | 2,79         | 3,03         | 3,28         | 3,54         | 3,80         | 4,07         | 4,36         | 4,66         | 4,97         | 5,31          | 5,67          | 6,06          | 6,48          | 6,93          | 7,41          | 7,91          | 8,44          |
| - silniční doprava: výkonové poplatky  | 7,75               | 7,76         | 5,47         | 7,62         | 8,30         | 9,02         | 9,76         | 10,52        | 11,29        | 12,11        | 12,97        | 13,86        | 14,80        | 15,80         | 16,87         | 18,04         | 19,29         | 20,62         | 22,05         | 23,55         | 25,11         |
| - vodní cesty  | 0,00               | 0,00         | 0,00         | 0,00         | 0,00         | 0,00         | 0,00         | 0,00         | 0,00         | 0,00         | 0,00         | 0,00         | 0,00         | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| součet   | <b>10,03</b>       | <b>10,04</b> | <b>7,94</b>  | <b>10,18</b> | <b>11,09</b> | <b>12,05</b> | <b>13,03</b> | <b>14,06</b> | <b>15,09</b> | <b>16,18</b> | <b>17,33</b> | <b>18,52</b> | <b>19,77</b> | <b>21,11</b>  | <b>22,55</b>  | <b>24,10</b>  | <b>25,77</b>  | <b>27,56</b>  | <b>29,45</b>  | <b>31,46</b>  | <b>33,54</b>  |
| <b>Rozpočtové (daňové) zdroje</b>  |                    |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |               |               |               |               |               |               |               |               |
| - silniční daň   | 5,50               | 5,80         | 6,20         | 6,36         | 6,93         | 7,52         | 8,14         | 8,78         | 9,42         | 10,10        | 10,82        | 11,57        | 12,35        | 13,19         | 14,08         | 15,05         | 16,10         | 17,21         | 18,40         | 19,65         | 20,95         |
| - spotřební daň  | 8,10               | 8,20         | 8,40         | 19,72        | 21,49        | 23,34        | 25,25        | 27,23        | 29,23        | 31,35        | 33,57        | 35,88        | 38,31        | 40,90         | 43,68         | 46,70         | 49,94         | 53,39         | 57,07         | 60,95         | 64,99         |
| - příspěvek ze SR  | 12,6 <sup>44</sup> | 12,2         | 13,7         | 13,35        | 13,88        | 14,44        | 15,01        | 15,61        | 16,24        | 16,89        | 17,56        | 18,27        | 19,00        | 19,76         | 20,55         | 21,37         | 22,22         | 23,11         | 24,04         | 25,00         | 26,00         |
| - dotace ze státního rozpočtu z emisí st. dluhopisů dle zákona č. 220/2003 Sb. | 11,65              | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| součet   | <b>37,85</b>       | <b>26,20</b> | <b>28,30</b> | <b>39,43</b> | <b>42,30</b> | <b>45,30</b> | <b>48,41</b> | <b>51,63</b> | <b>54,90</b> | <b>58,34</b> | <b>61,96</b> | <b>65,71</b> | <b>69,66</b> | <b>73,85</b>  | <b>78,31</b>  | <b>83,12</b>  | <b>88,26</b>  | <b>93,72</b>  | <b>99,50</b>  | <b>105,60</b> | <b>111,94</b> |
| <b>Dotace EU</b>   |                    |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |               |               |               |               |               |               |               |               |
| Programy zaměřené na dopravu, komunitární programy, období 2007-2013           | 35,91              | 28,80        | 15,94        | 13,60        | 10,80        | 3,80         | NA           | NA           | NA           | NA           | NA           | NA           | NA           | NA            | NA            | NA            | NA            | NA            | NA            | NA            | NA            |
| Programy zaměřené na dopravu, období 2014 a dále                               | NA                 | NA           | NA           | NA           | 1,93         | 3,22         | 6,43         | 7,08         | 7,72         | 7,72         | 8,36         | 1,61         | 0,97         | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| součet   | <b>35,91</b>       | <b>28,80</b> | <b>15,94</b> | <b>13,60</b> | <b>12,73</b> | <b>7,02</b>  | <b>6,43</b>  | <b>7,08</b>  | <b>7,72</b>  | <b>7,72</b>  | <b>8,36</b>  | <b>1,61</b>  | <b>0,97</b>  | <b>0,00</b>   | <b>0,00</b>   | <b>0,00</b>   | <b>0,00</b>   | <b>0,00</b>   | <b>0,00</b>   | <b>0,00</b>   | <b>0,00</b>   |
| <b>Úvěry</b>   |                    |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |               |               |               |               |               |               |               |               |
| EIB  | 12,21              | 10,80        | 6,90         | 5,10         | 4,00         | 2,80         | 3,48         | 3,48         | 3,48         | 3,48         | 3,48         | 3,48         | 3,48         | 3,48          | 3,48          | 3,48          | 3,48          | 3,48          | 3,48          | 3,48          | 3,48          |
| součet   | <b>12,21</b>       | <b>10,80</b> | <b>6,90</b>  | <b>5,10</b>  | <b>4,00</b>  | <b>2,80</b>  | <b>3,48</b>  | <b>3,48</b>  | <b>3,48</b>  | <b>3,48</b>  | <b>3,48</b>  | <b>3,48</b>  | <b>3,48</b>  | <b>3,48</b>   | <b>3,48</b>   | <b>3,48</b>   | <b>3,48</b>   | <b>3,48</b>   | <b>3,48</b>   | <b>3,48</b>   | <b>3,48</b>   |
| <b>Soukromé zdroje</b>   |                    |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |               |               |               |               |               |               |               |               |
| zdroje PPP   | 0,00               | 0,02         | 0,08         | 0,27         | 0,56         | 0,89         | 1,89         | 2,02         | 2,15         | 2,27         | 2,41         | 2,36         | 2,49         | 2,61          | 2,76          | 2,93          | 3,11          | 3,30          | 3,51          | 3,72          | 3,94          |
| součet   | <b>0,00</b>        | <b>0,02</b>  | <b>0,08</b>  | <b>0,27</b>  | <b>0,56</b>  | <b>0,89</b>  | <b>1,89</b>  | <b>2,02</b>  | <b>2,15</b>  | <b>2,27</b>  | <b>2,41</b>  | <b>2,36</b>  | <b>2,49</b>  | <b>2,61</b>   | <b>2,76</b>   | <b>2,93</b>   | <b>3,11</b>   | <b>3,30</b>   | <b>3,51</b>   | <b>3,72</b>   | <b>3,94</b>   |
| <b>celkem (v běžných cenách)</b>   | <b>96,00</b>       | <b>75,86</b> | <b>59,16</b> | <b>68,58</b> | <b>70,68</b> | <b>68,05</b> | <b>73,25</b> | <b>78,26</b> | <b>83,34</b> | <b>87,99</b> | <b>93,55</b> | <b>91,68</b> | <b>96,37</b> | <b>101,05</b> | <b>107,10</b> | <b>113,63</b> | <b>120,63</b> | <b>128,06</b> | <b>135,95</b> | <b>144,26</b> | <b>152,91</b> |
| <b>Splátky</b>   |                    |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |               |               |               |               |               |               |               |               |
| splátky PPP  | 0,00               | 0,00         | 0,00         | 0,00         | 0,01         | 0,04         | 0,07         | 0,15         | 0,23         | 0,31         | 0,41         | 0,50         | 0,60         | 0,70          | 0,80          | 0,91          | 1,03          | 1,15          | 1,28          | 1,42          | 1,57          |
| <b>součet (v běžných cenách)</b>   | <b>0,00</b>        | <b>0,00</b>  | <b>0,00</b>  | <b>0,00</b>  | <b>0,01</b>  | <b>0,04</b>  | <b>0,07</b>  | <b>0,15</b>  | <b>0,23</b>  | <b>0,31</b>  | <b>0,41</b>  | <b>0,50</b>  | <b>0,60</b>  | <b>0,70</b>   | <b>0,80</b>   | <b>0,91</b>   | <b>1,03</b>   | <b>1,15</b>   | <b>1,28</b>   | <b>1,42</b>   | <b>1,57</b>   |
| <b>Celkové zdroje na dopravní infrastrukturu</b>                               | <b>96,00</b>       | <b>75,86</b> | <b>59,16</b> | <b>68,57</b> | <b>70,67</b> | <b>68,02</b> | <b>73,18</b> | <b>78,12</b> | <b>83,11</b> | <b>87,68</b> | <b>93,14</b> | <b>91,18</b> | <b>95,77</b> | <b>100,35</b> | <b>106,30</b> | <b>112,72</b> | <b>119,61</b> | <b>126,90</b> | <b>134,66</b> | <b>142,84</b> | <b>151,34</b> |
| <b>Výdaje na neinfrastrukturní projekty</b>                                    |                    |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |               |               |               |               |               |               |               |               |
| provozní výdaje SFDI   | 17,60              | 18,50        | 19,40        | 20,40        | 21,40        | 22,50        | 23,40        | 24,34        | 25,31        | 26,32        | 27,37        | 28,47        | 29,61        | 30,79         | 32,02         | 33,31         | 34,64         | 36,02         | 37,46         | 38,96         | 40,52         |
| výdaje na drobné projekty mimo MKA   | 1,70               | 1,72         | 1,79         | 1,86         | 1,94         | 2,02         | 2,10         | 2,18         | 2,27         | 2,36         | 2,45         | 2,55         | 2,65         | 2,76          | 2,87          | 2,98          | 3,10          | 3,23          | 3,36          | 3,49          | 3,63          |
| <b>součet (v běžných cenách)</b>   | <b>19,30</b>       | <b>20,22</b> | <b>21,19</b> | <b>22,26</b> | <b>23,34</b> | <b>24,52</b> | <b>25,50</b> | <b>26,52</b> | <b>27,58</b> | <b>28,68</b> | <b>29,83</b> | <b>31,02</b> | <b>32,26</b> | <b>33,55</b>  | <b>34,89</b>  | <b>36,29</b>  | <b>37,74</b>  | <b>39,25</b>  | <b>40,82</b>  | <b>42,45</b>  | <b>44,15</b>  |
| <b>Celkové zdroje na analyzované projekty (v běžných cenách)</b>               | <b>76,70</b>       | <b>55,63</b> | <b>37,97</b> | <b>46,31</b> | <b>47,33</b> | <b>43,50</b> | <b>47,68</b> | <b>51,60</b> | <b>55,53</b> | <b>59,00</b> | <b>63,31</b> | <b>60,16</b> | <b>63,51</b> | <b>66,80</b>  | <b>71,41</b>  | <b>76,43</b>  | <b>81,87</b>  | <b>87,65</b>  | <b>93,84</b>  | <b>100,39</b> | <b>107,19</b> |
| <b>Celkové zdroje na analyzované projekty (v cenách roku 2009)</b>             | <b>74,11</b>       | <b>52,96</b> | <b>34,75</b> | <b>40,76</b> | <b>40,05</b> | <b>35,40</b> | <b>37,31</b> | <b>38,82</b> | <b>40,17</b> | <b>41,03</b> | <b>42,34</b> | <b>38,69</b> | <b>39,27</b> | <b>39,72</b>  | <b>40,82</b>  | <b>42,02</b>  | <b>43,27</b>  | <b>44,55</b>  | <b>45,86</b>  | <b>47,17</b>  | <b>48,43</b>  |

<sup>44</sup> Dle nového návrhu rozpočtu na rok 2010, který byl předložen až v závěrečné fázi zpracování dokumentu, má být částka poskytnutá ze státního rozpočtu 7, 5 mld Kč a zbývající část 5, 1 mld Kč má být pokryta z převodů výnosů z privatizovaného majetku a dividend ze společností se státní účastí

Přehled zdrojů pro rozvojovou variantu

| mld.Kč   | 2010               | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   | 2025   | 2026   | 2027   | 2028   | 2029   | 2030   |
|--|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Výnosy z použití infrastruktury  |                    |       |       |       |       |       |       |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| - silniční doprava: časové poplatky  | 2,29               | 2,28  | 2,48  | 2,62  | 2,93  | 3,26  | 3,62  | 4,00   | 4,40   | 4,84   | 5,31   | 5,82   | 6,37   | 6,97   | 7,63   | 8,36   | 9,16   | 10,04  | 11,00  | 12,04  | 13,16  |
| - silniční doprava: výkonové poplatky  | 7,75               | 7,76  | 5,47  | 7,81  | 8,72  | 9,71  | 10,77 | 11,90  | 13,10  | 14,39  | 15,80  | 17,31  | 18,94  | 20,73  | 22,69  | 24,87  | 27,26  | 29,87  | 32,73  | 35,83  | 39,16  |
| - vodní cesty  | 0,00               | 0,00  | 0,00  | 0,00  | 0,00  | 0,00  | 0,00  | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   |
| součet   | 10,03              | 10,04 | 7,94  | 10,43 | 11,65 | 12,97 | 14,39 | 15,90  | 17,50  | 19,23  | 21,11  | 23,12  | 25,31  | 27,70  | 30,32  | 33,22  | 36,42  | 39,91  | 43,72  | 47,87  | 52,32  |
| Rozpočtové (daňové) zdroje   |                    |       |       |       |       |       |       |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| - silniční daň   | 5,50               | 5,80  | 6,20  | 6,52  | 7,28  | 8,10  | 8,99  | 9,93   | 10,93  | 12,01  | 13,19  | 14,44  | 15,81  | 17,30  | 18,94  | 20,75  | 22,75  | 24,93  | 27,31  | 29,90  | 32,68  |
| - spotřební daň  | 8,10               | 8,20  | 8,40  | 29,58 | 32,24 | 35,01 | 37,88 | 40,85  | 43,85  | 47,02  | 50,36  | 53,81  | 57,47  | 61,35  | 65,53  | 70,05  | 74,91  | 80,09  | 85,61  | 91,43  | 97,49  |
| - příspěvek ze SR  | 12,6 <sup>45</sup> | 12,2  | 13,7  | 13,99 | 15,24 | 16,55 | 17,91 | 19,32  | 20,73  | 22,23  | 23,81  | 25,44  | 27,17  | 29,01  | 30,98  | 33,12  | 35,42  | 37,87  | 40,47  | 43,23  | 46,09  |
| - dotace ze státního rozpočtu z emisí st. dluhopisů dle zákona č. 220/2003 Sb. | 11,65              | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      |
| součet   | 37,85              | 26,20 | 28,30 | 50,09 | 54,77 | 59,67 | 64,78 | 70,10  | 75,52  | 81,26  | 87,36  | 93,70  | 100,45 | 107,66 | 115,45 | 123,92 | 133,08 | 142,88 | 153,39 | 164,56 | 176,26 |
| Dotace EU  |                    |       |       |       |       |       |       |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| Programy zaměřené na dopravu, komunitární programy, období 2007-2013           | 35,91              | 28,80 | 15,94 | 13,60 | 10,80 | 3,80  | NA    | NA     | NA     | NA     | NA     | NA     | NA     | NA     | NA     | NA     | NA     | NA     | NA     | NA     | NA     |
| Programy zaměřené na dopravu, období 2014 a dále                               | NA                 | NA    | NA    | NA    | 2,57  | 4,29  | 8,58  | 9,44   | 10,29  | 10,29  | 11,15  | 2,14   | 1,29   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   |
| součet   | 35,91              | 28,80 | 15,94 | 13,60 | 13,37 | 8,09  | 8,58  | 9,44   | 10,29  | 10,29  | 11,15  | 2,14   | 1,29   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   |
| Úvěry  |                    |       |       |       |       |       |       |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| EIB  | 12,21              | 10,80 | 6,90  | 5,10  | 4,00  | 2,80  | 4,88  | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   |
| součet   | 12,21              | 10,80 | 6,90  | 5,10  | 4,00  | 2,80  | 4,88  | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   | 4,88   |
| Soukromé zdroje  |                    |       |       |       |       |       |       |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| zdroje PPP   | 0,00               | 0,04  | 0,16  | 0,63  | 1,33  | 2,21  | 4,90  | 5,31   | 5,73   | 6,12   | 6,59   | 6,56   | 6,98   | 7,42   | 7,98   | 8,58   | 9,23   | 9,94   | 10,69  | 11,50  | 12,36  |
| součet   | 0,00               | 0,04  | 0,16  | 0,63  | 1,33  | 2,21  | 4,90  | 5,31   | 5,73   | 6,12   | 6,59   | 6,56   | 6,98   | 7,42   | 7,98   | 8,58   | 9,23   | 9,94   | 10,69  | 11,50  | 12,36  |
| celkem (v běžných cenách)  |                    |       |       |       |       |       |       |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
|  | 96,00              | 75,88 | 59,24 | 79,85 | 85,12 | 85,74 | 97,53 | 105,63 | 113,91 | 121,79 | 131,09 | 130,40 | 138,91 | 147,67 | 158,62 | 170,59 | 183,61 | 197,60 | 212,69 | 228,81 | 245,81 |
| Splátky  |                    |       |       |       |       |       |       |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| splátky PPP  | 0,00               | 0,00  | 0,00  | 0,01  | 0,03  | 0,09  | 0,17  | 0,37   | 0,58   | 0,81   | 1,06   | 1,32   | 1,58   | 1,86   | 2,16   | 2,48   | 2,82   | 3,19   | 3,59   | 4,02   | 4,48   |
| součet (v běžných cenách)  | 0,00               | 0,00  | 0,00  | 0,01  | 0,03  | 0,09  | 0,17  | 0,37   | 0,58   | 0,81   | 1,06   | 1,32   | 1,58   | 1,86   | 2,16   | 2,48   | 2,82   | 3,19   | 3,59   | 4,02   | 4,48   |
| Celkové zdroje na dopravní infrastrukturu                                      |                    |       |       |       |       |       |       |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
|  | 96,00              | 75,88 | 59,24 | 79,84 | 85,09 | 85,65 | 97,35 | 105,26 | 113,33 | 120,97 | 130,03 | 129,08 | 137,33 | 145,80 | 156,46 | 168,12 | 180,79 | 194,41 | 209,10 | 224,79 | 241,34 |
| Výdaje na neinfrastrukturní projekty   |                    |       |       |       |       |       |       |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| provozní výdaje SFDI   | 17,60              | 18,50 | 19,40 | 20,40 | 21,40 | 22,50 | 23,40 | 24,34  | 25,31  | 26,32  | 27,37  | 28,47  | 29,61  | 30,79  | 32,02  | 33,31  | 34,64  | 36,02  | 37,46  | 38,96  | 40,52  |
| výdaje na drobné projekty mimo MKA   | 1,70               | 1,72  | 1,79  | 1,86  | 1,94  | 2,02  | 2,10  | 2,18   | 2,27   | 2,36   | 2,45   | 2,55   | 2,65   | 2,76   | 2,87   | 2,98   | 3,10   | 3,23   | 3,36   | 3,49   | 3,63   |
| součet (v běžných cenách)  | 19,30              | 20,22 | 21,19 | 22,26 | 23,34 | 24,52 | 25,50 | 26,52  | 27,58  | 28,68  | 29,83  | 31,02  | 32,26  | 33,55  | 34,89  | 36,29  | 37,74  | 39,25  | 40,82  | 42,45  | 44,15  |
| Celkové zdroje na analyzované projekty (v běžných cenách)                      |                    |       |       |       |       |       |       |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
|  | 76,70              | 55,65 | 38,05 | 57,58 | 61,75 | 61,14 | 71,85 | 78,74  | 85,75  | 92,29  | 100,21 | 98,06  | 105,06 | 112,25 | 121,57 | 131,83 | 143,05 | 155,16 | 168,28 | 182,34 | 197,19 |
| Celkové zdroje na analyzované projekty (v cenách roku 2009)                    | 74,11              | 52,98 | 34,83 | 50,67 | 52,26 | 49,75 | 56,22 | 59,24  | 62,03  | 64,20  | 67,02  | 63,06  | 64,97  | 66,74  | 69,50  | 72,47  | 75,61  | 78,86  | 82,24  | 85,68  | 89,09  |

<sup>45</sup> Dle nového návrhu rozpočtu na rok 2010, který byl předložen až v závěrečné fázi zpracování dokumentu, má být částka poskytnutá ze státního rozpočtu 7, 5 mld Kč a zbývající část 5, 1 mld Kč má být pokryta z převodů výnosů z privatizovaného majetku a dividend ze společností se státní účastí

*Poznámka: Harmonogram pro Vodní cesty je třeba posuzovat ve smyslu kapitoly 7.4 – Scénáře vývoje.*

## restriktivní varianta

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

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

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

- Rozdíly v aktuálním stavu přípravy projektů v rámci stanovených kategorií MK analýzy;

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

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

| SILNICE A DÁLNIČE - restrikční varianta                                | 2010          | 2011          | 2012          | 2013          | 2014          | 2015          | 2016         | 2017         | 2018         | 2019         | 2020         | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         | 2025         | 2026         | 2027         | 2028         | 2029         | 2030         |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T - alokace        | 33 851        | 14 242        | 15 589        | 18 034        | 12 549        | 10 203        | 8 645        | 8 146        | 9 145        | 9 399        | 8 432        | 7 880        | 7 770        | 7 784        | 7 819        | 7 955        | 8 170        | 8 381        | 8 475        | 8 575        | 8 725        |
| Modernizace silniční sítě mimo TEN-T - alokace                         | 10 955        | 7 864         | 4 133         | 4 483         | 4 143         | 3 252         | 2 772        | 2 688        | 2 440        | 2 680        | 3 011        | 3 145        | 2 840        | 2 840        | 2 840        | 2 840        | 2 840        | 2 840        | 2 840        | 2 840        | 2 840        |
| <b>Výstavba a modernizace silniční sítě mimo TEN-T - alokace</b>       | <b>10 955</b> | <b>7 864</b>  | <b>4 133</b>  | <b>4 483</b>  | <b>4 143</b>  | <b>3 252</b>  | <b>2 772</b> | <b>2 688</b> | <b>2 440</b> | <b>2 680</b> | <b>3 011</b> | <b>3 145</b> | <b>2 840</b> | <b>2 840</b> | <b>2 840</b> | <b>2 840</b> | <b>2 840</b> | <b>2 840</b> | <b>2 840</b> | <b>2 840</b> | <b>2 840</b> |
| <b>Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T - alokace</b> | <b>33 851</b> | <b>14 242</b> | <b>15 589</b> | <b>18 034</b> | <b>12 549</b> | <b>10 203</b> | <b>8 645</b> | <b>8 146</b> | <b>9 145</b> | <b>9 399</b> | <b>8 432</b> | <b>7 880</b> | <b>7 770</b> | <b>7 784</b> | <b>7 819</b> | <b>7 955</b> | <b>8 170</b> | <b>8 381</b> | <b>8 475</b> | <b>8 575</b> | <b>8 725</b> |
| <b>Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T - alokace</b> | <b>33 851</b> | <b>14 242</b> | <b>15 589</b> | <b>18 034</b> | <b>12 549</b> | <b>10 203</b> | <b>8 645</b> | <b>8 146</b> | <b>9 145</b> | <b>9 399</b> | <b>8 432</b> | <b>7 880</b> | <b>7 770</b> | <b>7 784</b> | <b>7 819</b> | <b>7 955</b> | <b>8 170</b> | <b>8 381</b> | <b>8 475</b> | <b>8 575</b> | <b>8 725</b> |

[illegible]

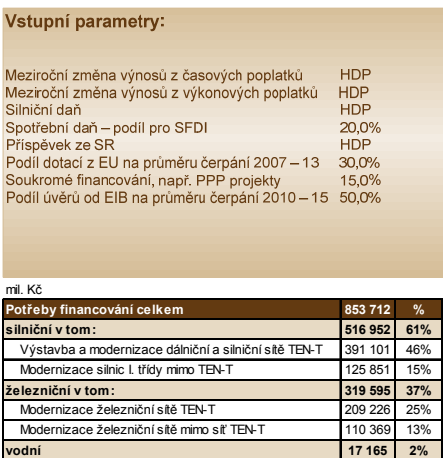
The 3D area chart displays the number of projects covered by four funding sources from 2010 to 2030. The Y-axis represents the number of projects, ranging from 0 to 80,000. The X-axis shows years from 2010 to 2030. The legend indicates: Vodní (Water, light blue), Železniční (Railway, dark blue), Silniční (Road, red), and Zdroje (Sources, dark red). The chart shows a significant peak in coverage around 2014, followed by a sharp decline and then a gradual increase towards 2030. The 'Zdroje' category consistently shows the highest coverage, peaking at over 80,000 projects in 2014.

The pie chart, titled 'Pokrytí plánovaných projektů dostupnými zdroji - restriktivní varianta', shows the distribution of project coverage by funding source in the restrictive variant. The legend indicates: Nepokrytá část (Uncovered part, 43%, dark red) and Pokrytá část (Covered part, 57%, light red).

[illegible]



*Poznámka: Harmonogram pro Vodní cesty je třeba posuzovat ve smyslu kapitoly 7.4 – Scénáře vývoje.*



**Model přidělování prostředků jednotlivým projektům vychází z následujících premis:**

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

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

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

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

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



Příloha 9 Investiční plán – rozvojová varianta

Poznámka: Harmonogram pro Vodní cesty je třeba posuzovat ve smyslu kapitoly 7.4 – Scénáře vývoje.

Prognóza financování projektů dopravní infrastruktury v letech 2010 – 2030

rozvojová varianta

Vstupní parametry:

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

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

|   |        |        |
|---|--------|--------|
| mil. Kč   |        |        |
| Odvětví dopravy I. Rok                                |        |        |
| Dostupné zdroje celkem                                | 74 110 | 52 977 |
| silniční v tom:                                       | 44 876 | 32 079 |
| Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T | 33 951 | 24 270 |
| Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T                | 10 925 | 7 810  |
| železniční v tom:                                     | 27 744 | 19 832 |
| Modernizace železniční sítě TEN-T                     | 18 163 | 12 983 |
| Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T            | 9 581  | 6 849  |
| vodní   | 1 490  | 1 065  |

|   |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| SILNICE DÁLNIČNÍ - rozvojová varianta                           | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   | 2016   | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   | 2025   | 2026   | 2027   | 2028   | 2029   | 2030   |
| Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T - alokace | 33 951 | 24 270 | 15 854 | 13 244 | 12 340 | 12 760 | 25 753 | 12 158 | 28 418 | 26 409 | 19 762 | 28 899 | 32 762 | 35 573 | 31 839 | 33 168 | 34 638 | 36 126 | 37 673 | 39 251 | 40 814 |
| Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T - alokace                | 10 925 | 7 810  | 5 134  | 4 740  | 4 770  | 7 704  | 7 333  | 8 288  | 8 733  | 9 144  | 9 463  | 9 879  | 9 296  | 9 577  | 9 839  | 10 245 | 10 683 | 11 146 | 11 625 | 12 123 | 12 630 |

Metodika sestavení investičního plánu a jeho účel

Model přidělování prostředků jednotlivým projektům vychází z následujících premis:

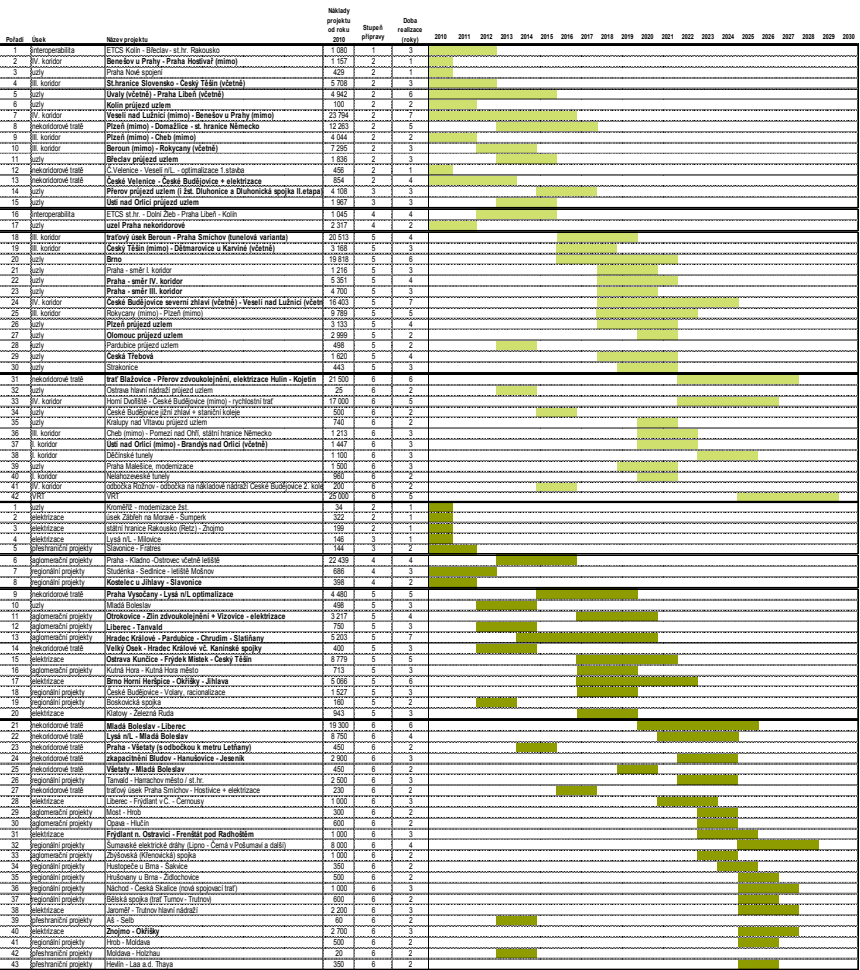
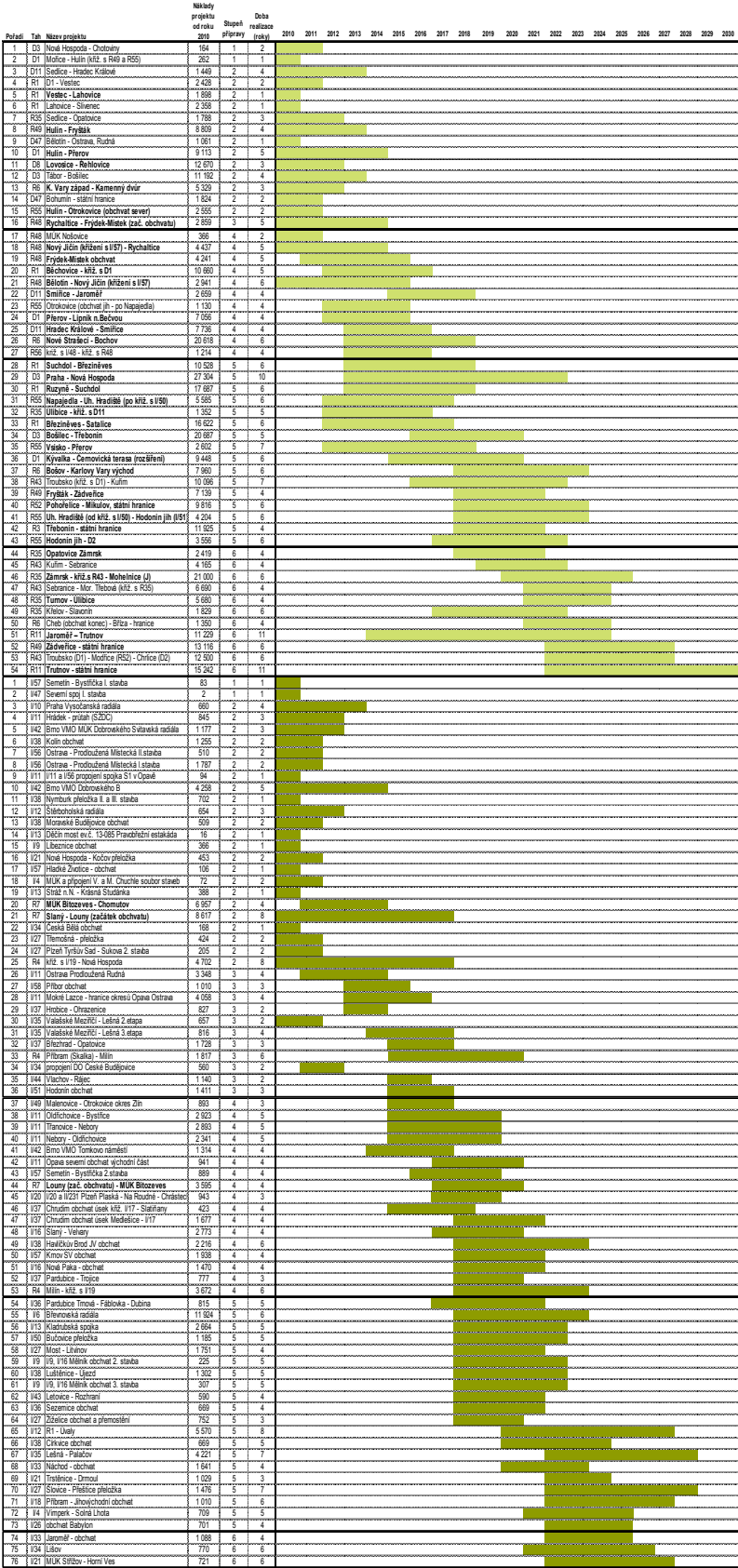
- Pořadí přidělování zdrojů jednotlivým projektům. Bylo použito pořadí projektů dle významnosti stanovené MK analýzou, které rovněž odráží stupně přípravy a realizace projektů – prostředky byly projektům dle disponibility přidělovány postupně v tomto pořadí;
- Vazby mezi jednotlivými projekty. Pro zjednodušení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

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

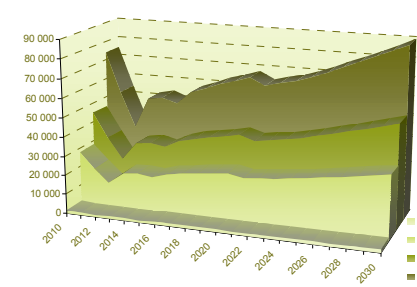
- Již stanovené závazky vyplývající např. z mezinárodních uzavřených dohod apod.;
- Rozdíly v aktuálním stavu přípravy projektů v rámci stanovených kategorií MK analýzy;
- Skutečnosti, které nastanou do budoucna a které ovlivní možnost zahájení jednotlivých staveb jako např. komplikace během územního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

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

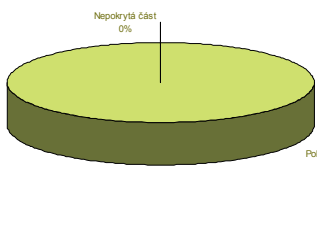
- Rámcový přehled pokrytí potřeb ve střednědobém až dlouhodobém horizontu;
- Informaci o dopadu změny celkových zdrojů na aktuální potřeby (porovnáním tří scénářů).



Vývoj dostupných zdrojů pro financování projektů



Pokrytí plánovaných projektů dostupnými zdroji - rozvojová varianta

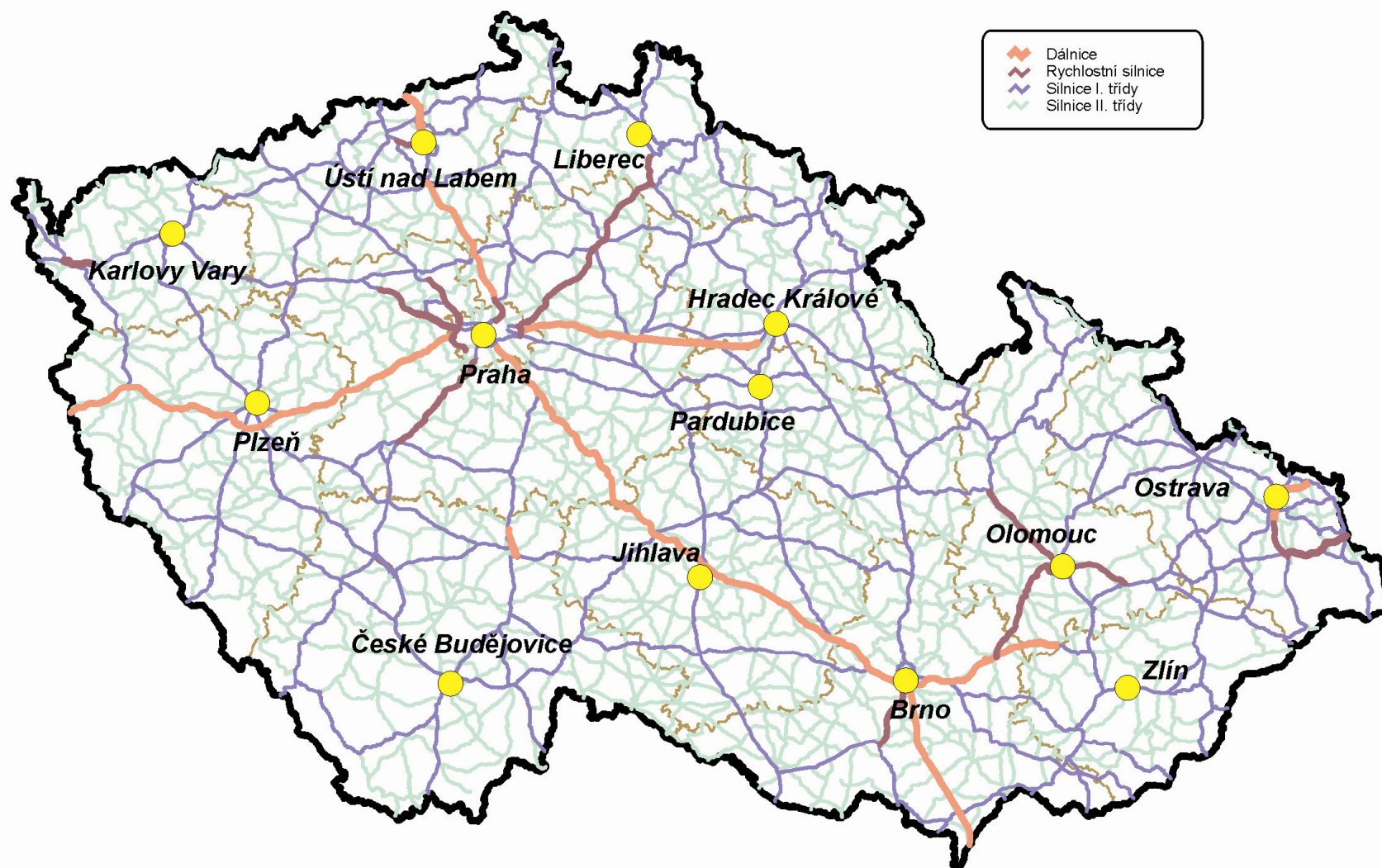


|                                  |       |       |      |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|----------------------------------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| VODNÍ CESTY - rozvojová varianta | 2010  | 2011  | 2012 | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  | 2026  | 2027  | 2028  | 2029  | 2030  |
| Alokace                          | 1 490 | 1 065 | 700  | 1 019 | 1 051 | 1 000 | 1 130 | 1 191 | 1 247 | 1 291 | 1 347 | 1 268 | 1 306 | 1 342 | 1 397 | 1 457 | 1 520 | 1 586 | 1 653 | 1 723 | 1 791 |

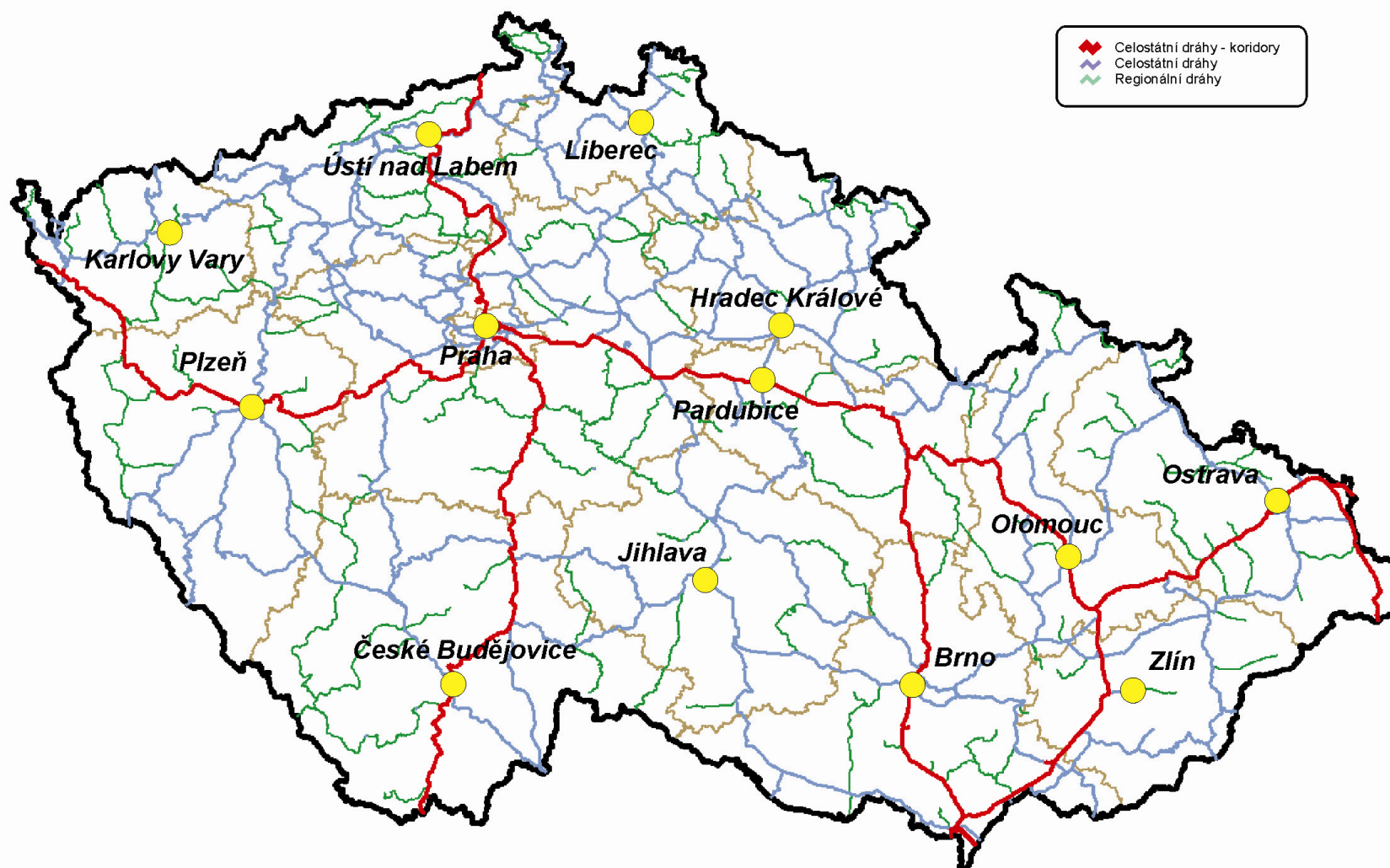
| Pořadí | Název projektu  | Náklady<br>projektu<br>od roku<br>2010 | Stupeň<br>přípravy | Data<br>realizace<br>(roky) | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|--------|---|--|--------------------|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 0      | Přehradní nádrž vodní cesty   | 172                                    | 1                  | 1                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 0      | Kaprava pátobřížní žilny Chvalčubřez  | 98                                     | 1                  | 1                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 0      | Přehradní nádrž Klatov  | 754                                    | 1                  | 1                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 0      | Občanské letiště vodní cesty v úseku Česká Budějovice - Hubáň v r. 191      | 440                                    | 1                  | 1                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 0      | Ekvilibria - Váňovské přehradní nádrže                                      | 114                                    | 1                  | 1                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 0      | Občanské letiště vodní cesty v úseku Vltava - Blatná                        | 700                                    | 1                  | 1                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 2      | Občanské letiště vodní cesty v úseku Hrušovice - Vltava                     | 535                                    | 3                  | 3                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 2      | Občanské letiště vodní cesty v úseku Hrušovice - Vltava                     | 535                                    | 3                  | 3                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 2      | Občanské letiště vodní cesty v úseku Hrušovice - Vltava                     | 535                                    | 3                  | 3                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 4      | Přehradní nádrž na Vltavě (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5      | Přehradní nádrž (R) stavěti osobní vodní dopravy na dlestaní Labe           | 98                                     | 3                  | 4                           |      |      |      | </   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |



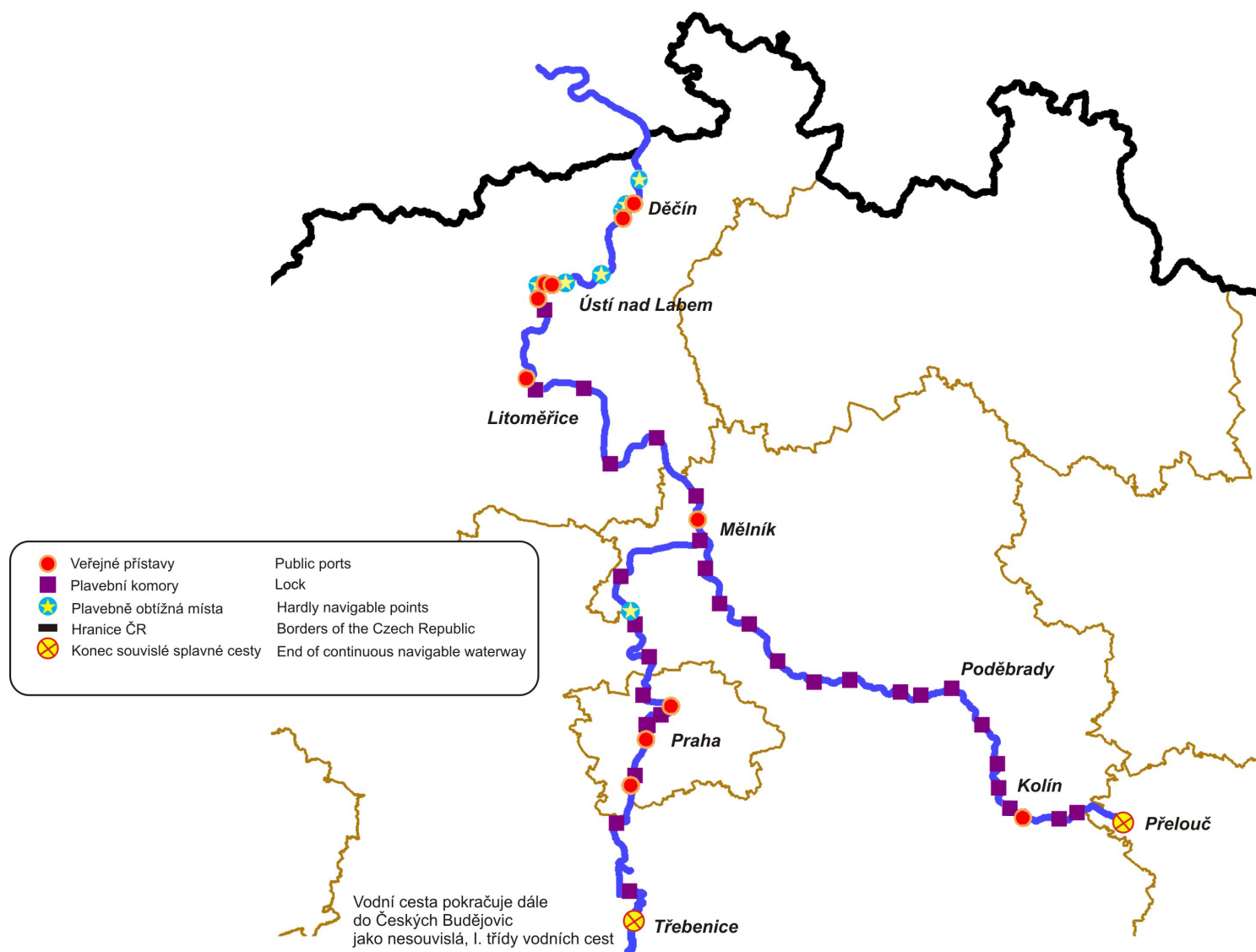
## Příloha 10 Silniční síť v ČR



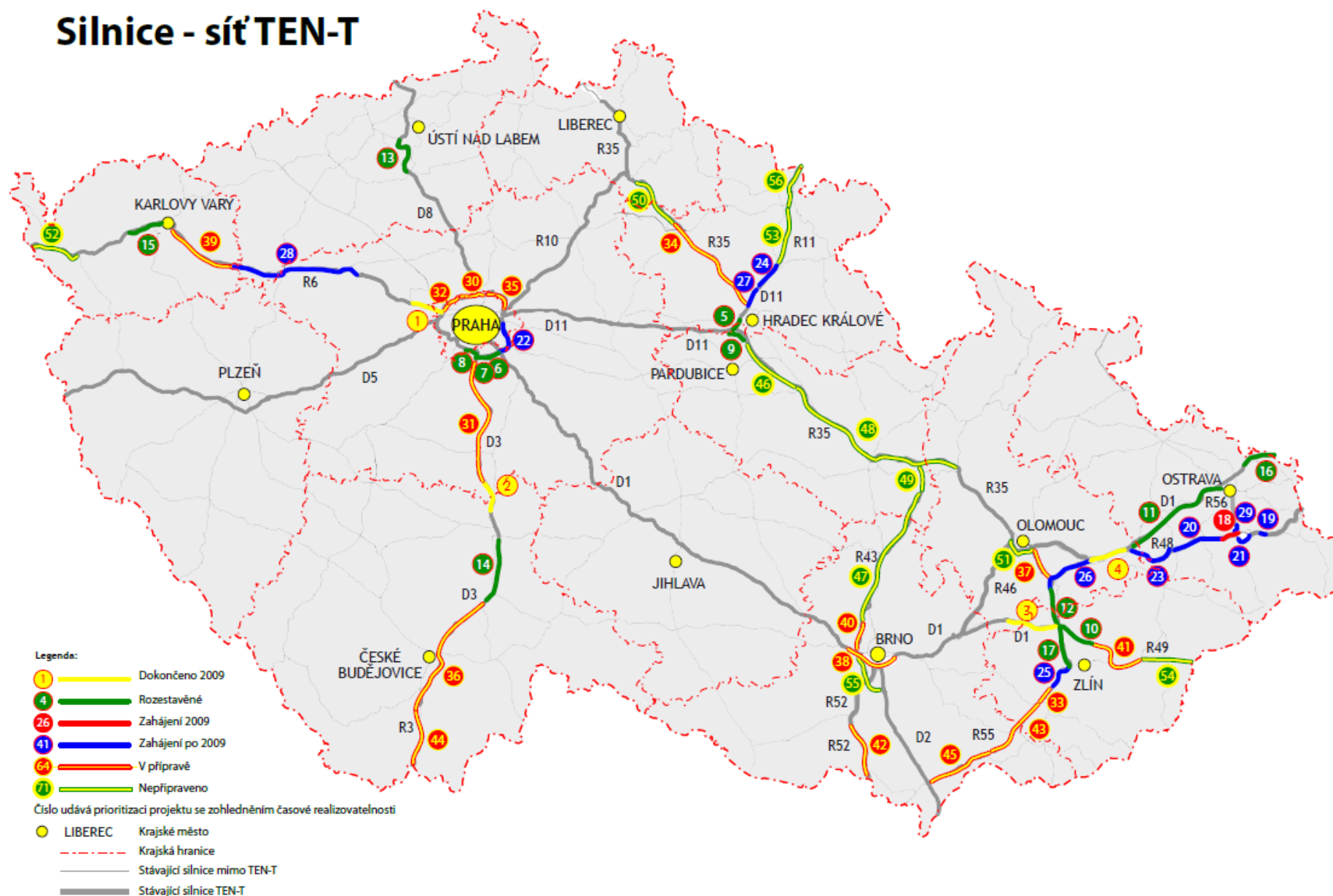
## Příloha 11 Železniční síť v ČR



## Příloha 12 Souvislé splavné vodní cesty v ČR

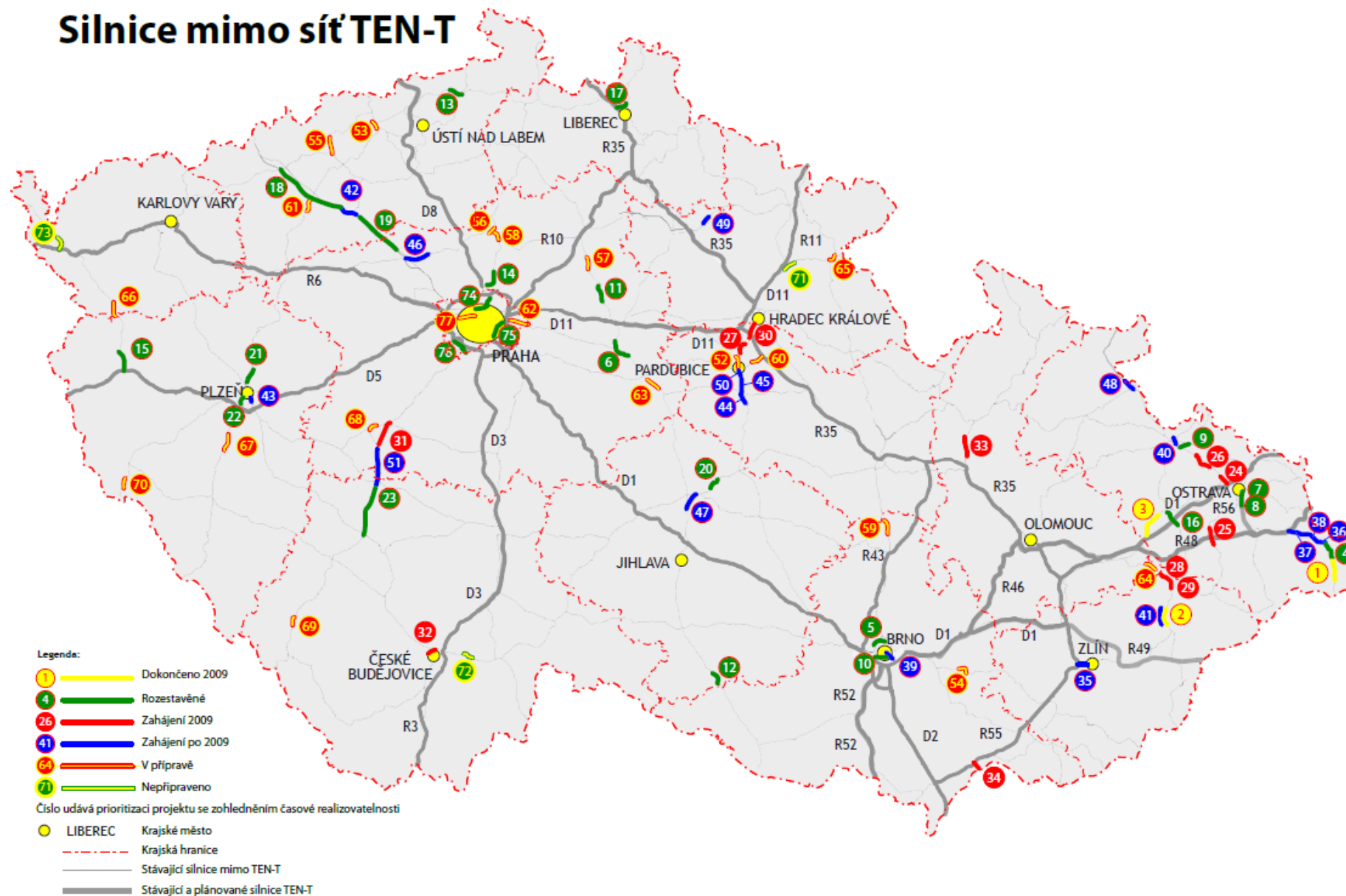


## Silnice - síť TEN-T

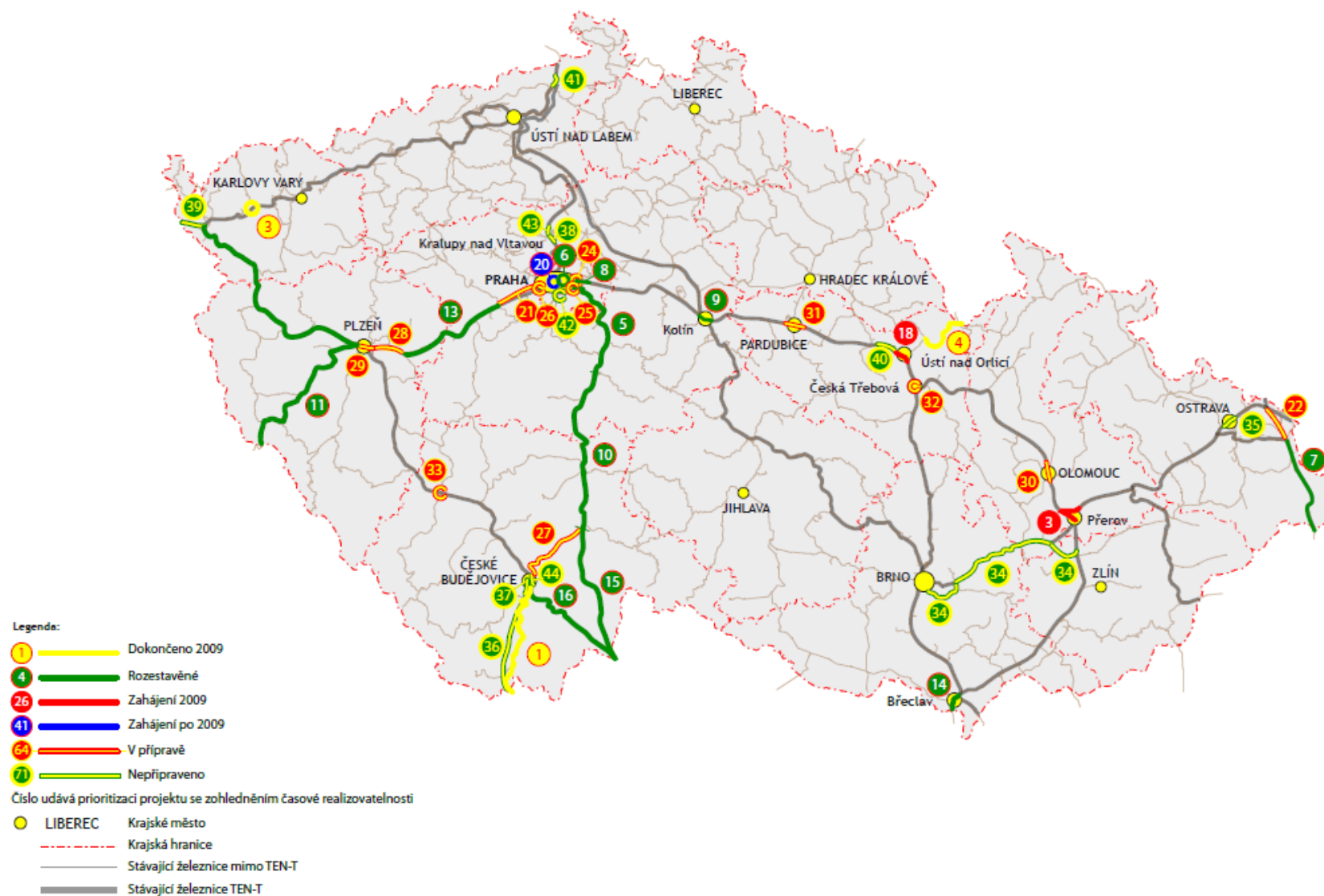




## Silnice mimo síť TEN-T



# Železnice TEN-T



## Vnitrozemská vodní doprava



# Letecká doprava

