



NÁZEV MATERIÁLU	Stanovisko k Dopravním sektorovým strategiím 3. fáze - Střednědobý plán údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024 – 2033 s výhledem do roku 2050
Č. J.	59/2023
DATUM ZPRACOVÁNÍ	19. 7. 2023
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

Svaz průmyslu a dopravy ČR (SP ČR) žádá dodatečné představení a diskusi o nastavení DSS, výpočtu jejich priorit a financování.

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

1. K materiálu jako celku

Upozorňujeme, že by měla být dopracována analýza potřebnosti a priority dopravních staveb. Nevhodnou prioritizací staveb při omezených finančních prostředcích SFDI by nedošlo k včasnému odstranění zásadních úzkých hrdel zejména na železniční infrastrukturu, což by mohlo mařit investice podnikatelů v plně komerční železniční dopravě. Naopak v řadě případů by mohlo dojít k neefektivnímu investování do tratí bez výsledné přidané hodnoty. Navíc materiál nedostatečně řeší financování jako takové nebo identifikaci nezbytných nástrojů pro jeho zajištění. Zároveň by nemělo být napevno stanoveno, že nad rámec vybraných projektů se nepředpokládá financování jiných.

V navazujících módech na dopravu železniční, zejména módu vodní dopravy, nebyla předložena strategie, ale pouhý souhrn možností bez stanovení, zda MD je vůbec bude prosazovat.

Materiál je procesně (lhůtami) i obsahově (zásadní rozpory mezi výchozí a návrhovou částí, neřešení, zda a jak budou plněny závazky vůči EU) v tak krátkém čase neprojednatelný, žádáme jeho dopracování a poskytnutí dostatečné lhůty pro vyjádření.

Dokumentace je velmi rozsáhlá, čítá několik set stran jen textové části a řadu příloh s podrobnými tabulkami obsahujícími rozsáhlé soubory detailních dat. Materiál obsahuje rozsáhlý seznam projektů staveb a návrh multikriteriální analýzy pro určování priorit staveb. Jako uživatelé infrastruktury, o níž jde, považujeme za nutné a nezbytné nastavení těchto zásadních kritérií důkladně prostudovat a připomínkovat, což během letních prázdnin, dovolených a státních svátků není možné v dostatečném rozsahu. Přestože jde o nelegislativní materiál, jeho znění má zásadní dopady do celé oblasti dopravy.

Navržený časový limit je tak k podrobnějšímu vyjádření zcela nedostatečný. Žádáme o poskytnutí dostatečného času na vyjádření a diskusi k jednotlivým prioritám i kritériím, na základě nichž jsou priority určeny.

Tato připomínka je zásadní.

2. K materiálu jako celku

Žádáme ministerstvo dopravy o jednání o prioritách a možnost zapojení se do jejich tvorby. Dopravci a hlavní uživatelé infrastruktury by měli mít právo prodiskutovat DSS s navrhovateli.

Bohužel, přestože jde o tak zásadní materiál, tuto možnost skutečného zapojení se do tvorby DSS či alespoň vytvoření kritérií hodnocení priorit nebo samotné stanovení priorit DSS jsme neměli.

Není také např. jasné, zda je nejvhodnější hodnocení dle klastrů, jelikož některé projekty spadají do více klastrů. Navíc bude potřeba prioritizovat i v rámci klastru.

Tato připomínka je zásadní.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

3. Ke kapitole 4.3, strana 79

Navrhujeme doplnit požadavek na tvorbu závazného Plánu železničních staveb na období nejbližších deseti let.

Nově navržený text (tučně):

Naplňování cílů strategie bude postupně zajišťováno formou tvorby akčních plánů na období 3 až 5 let, pro které je v tomto případě zásadním východiskem rozpočet SFDI na příslušný rok se střednědobým výhledem, který současně zohledňuje možné finanční zdroje z evropských fondů. V těchto akčních plánech budou jednotlivé celkové investiční náklady (CIN) a termíny možného zahájení realizace upřesňovány podle aktuálně platných informací.

V železniční dopravě je zásadní skutečností vzájemná vazba parametrů dráhy (traťová rychlost, liniová elektrizace, tunely, ...) a parametrů drážních vozidel. Podmínky přístupu vozidel na dráhu jsou pro jednotlivé tratě definovány v Prohlášení o dráze (podle § 33 zákona o dráhách č. 266/1994 Sb.). Podle nařízení EU č. 2016/2338 prochází železniční doprava procesem otevírání trhu. Objednatelé veřejné dopravy (stát, kraje, obce) nově uzavírají s dopravci smluvní vztah, jehož předmětem je užívání nově pořízených vozidel na určité lince (trati) po dobu až 30 let.

Pro ochranu investic státu (Správy železnic) do modernizace železničních tratí, pro ochranu investic dopravců do nákupu vozidel, i pro minimalizaci nákladů z veřejných rozpočtů (státu, krajů, obcí) do objednávky veřejné dopravy je nutností soulad parametrů tratí a vozidel. Kromě tvorby akčních plánů bude proto pro železnici, v souladu s praxí v řadě zemí EU, také v ČR zaveden každoročně postupně doplňovaný závazný Plán železničních staveb na období nejbližších deseti let. Tyto stavby budou prioritně financovány z SFDI.

Plán železničních staveb na období nejbližších deseti let bude zveřejňován v Prohlášení o Dráze a bude závazný jak pro tvorbu a realizaci investičního plánu Správy železnic, tak i pro tvorbu a realizaci Plánu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy objednateli na úrovni státu (Ministerstva dopravy) tak

i pro tvorbu a realizaci Plánu dopravní obsluhy území vlaky regionální dopravy objednateli na úrovni krajů a obcí.

Plán železničních staveb na období nejbližších deseti let je řídicím dokumentem pro koordinaci technických parametrů tratí a vozidel. Jeho cílem je náležitě využít parametrů dráhy vozidly a předcházení škodám v důsledku vzájemné nekompatibility vozidel a dráhy.

Z uvedeného obsahu je zřejmé, že Ministerstvo dopravy společně se svými investory připravuje významné množství projektů dopravní infrastruktury, které výrazně přispějí ke zlepšení mobility osob a přesunu zboží v rámci ČR, ale nelze je v plném rozsahu v nejbližších 10 letech finančně pokrýt ze státního rozpočtu nebo z evropských dotací. Proto Ministerstvo dopravy velmi pečlivě a odpovědně prověřuje možnosti alternativních finančních nástrojů, které by bylo možné využít. Možnosti financování z evropských fondů, jakož i případného úvěrového (dluhového) financování projektů dopravní infrastruktury bude však významně ovlivněno taxonomií (principem DNSH).“

Informaci o desetiletém plánu navrhujeme doplnit také do předkládací zprávy.

Odůvodnění:

V silniční, letecké i vodní dopravě jsou dopravní prostředky v zásadě volně použitelné po celém území ČR, respektive EU. Rovněž technicky jsou přizpůsobeny k provozu prakticky kdekoliv. Na železnici tomu tak není. Parametry jednotlivých tratí Správy železnic jsou velmi rozdílné a investičními aktivitami se zásadně mění. To má zásadní vliv na schopnost vozidel být na jednotlivých tratích použitelná. Dosud bylo možno železniční vozidla v průběhu jejich života v odevzvě na změnu parametrů tratí jejich modernizací přesouvat mezi různými dopravními výkony. Nyní, v době velmi rozsáhlých změn parametrů železničních tratí investičními akcemi, budou nová vozidla zpravidla celou dobu svého technického života smluvně vázána na určitou linku. Navíc tuto situaci komplikuje i řada objednatelů dopravy s různými požadavky. Pro efektivní hospodaření s veřejnými rozpočty je nutno koordinovat změnu parametrů železničních tratí jejich modernizací s odpovídající volbou parametrů vozidel. A to jak v případě objednávky dopravy v závazku veřejné služby, tak i v případě komerční dopravy. Osvědčeným nástrojem ke koordinaci parametrů dráhy, vozidel a objednávky veřejné dopravy, je v řadě zemí EU desetiletý plán investic do rozvoje železnic. Je rozumné a naléhavě potřebné jej zavést i v ČR.

Tato připomínka je zásadní.

4. K propojení a výstupu materiálu

Materiál se nejeví jako dostatečně souvislý a uchopitelný. Chybí jasná propojení mezi jednotlivými částmi (návrhová část – přílohy).

Výstupy předloženého materiálu neodpovídají popisu v předkládací zprávě o srozumitelnosti, cílech a prioritizaci. Nejsou provedeny (či jasně vysvětleny) prioritizace projektů pro reálně předpokládané finanční prostředky v jednotlivých letech.

Není jasné, podle které tabulky budou projekty vybírány k realizaci: je to příloha K10T2 Realizace klastrů_MDCR0C47ZJSB? K čemu slouží příloha K6T1_2_3_MDCR0C47ZJGZ?

Odůvodnění:

K tomu vizte Předkládací zprávu k materiálu „Dopravní sektorové strategie 3. fáze – Střednědobý plán údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024 – 2033 s výhledem do roku 2050“:

„Materiál Dopravní sektorové strategie 3. fáze definuje zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahuje principy pro určení prioritizace připravovaných rozvojových klastrů (dopravních tahů) při konkrétní výši finančního rámce. Dokument představuje základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2024 až 2033 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050“.

„Dopravní sektorová strategie, 3. fáze pro období 2023 – 2033 s výhledem do roku 2050 je hlavním plánem zaměřeným na stanovení priorit rozvoje dopravní infrastruktury železniční, silniční a vodní dopravy se zohledněním finančních zdrojů, stavebních kapacit a materiálových zdrojů včetně zajištění kvalitní údržby. Hlavními cíli dokumentu jsou:

1. vytvoření databáze všech známých záměrů v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury všech druhů dopravy ve vlastnictví státu; pro regionální infrastrukturu zjistit rozsah finančních potřeb,
2. využití prognózy (pro rok 2050) sestavené s využitím národního multimodálního dopravního modelu určit metodou multikriteriálního hodnocení a zjednodušeného hodnocení přínosů a nákladů důležitost záměrů; záměry jsou členěny na projekty a náměty (hranice mezi oběma druhy záměrů není ostrá, obě kategorie se liší stavem přípravy a množstvím dostupných informací),
3. tvorba prognózy finančních možností,
4. rozdělení finančních prostředků pro potřeby oprav, údržby a provozování infrastruktury a pro rozvojové záměry, stanovení harmonogramu přípravy a realizace projektů a námětů seřazených do klastrů na základě pořadí důležitosti a dostupnosti finančních zdrojů.

Tato připomínka je zásadní.

5. K zahrnutí úzkých hrdel do hodnocení priorit

Vzhledem k absenci popisu úzkých hrdel na dopravní infrastrukturu v materiálu chybí doplnění a přehodnocení projektů a jejich priorit. Při omezeném rozpočtu hrozí neefektivní nakládání s finančními prostředky na prakticky méně důležité projekty s nižší nebo žádnou přidanou hodnotou pro odvětví dopravy.

Žádáme o zapojení se do tvorby těchto priorit a zahrnutí úzkých hrdel jako jednoho z hlavních kritérií pro prioritizaci jednotlivých dopravních projektů/úseků.

Odůvodnění:

Vizte Předkládací zprávu k materiálu „Dopravní sektorové strategie 3. fáze – Střednědobý plán údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024 – 2033 s výhledem do roku 2050“:

„Dokument definuje strukturu klastrů (dopravních tahů) a projektových balíčků, které jsou sestaveny z jednotlivých projektů. Jednotlivé klastry jsou pak vyhodnoceny z hlediska jejich stavu, tzn. je vyhodnoceno, které části klastru byly již v minulosti vybudovány, modernizovány nebo optimalizovány, které části klastru

jsou pokryty navrženými projekty a které části klastru případně nejsou zatím realizačně pokryty. Klastry jsou posouzeny Národním multimodálním dopravním modelem. Z tohoto posouzení vyplývají návrhy na případné doplnění nebo přehodnocení parametrů projektů. Následuje samotná prioritizace klastrů na základě multikriteriální analýzy. Cílem prioritizace klastrů sestávajících z jednotlivých dílčích projektů je zajistit přednostně nejvýznamnější potřeby ČR v rozvoji dopravní infrastruktury.“

Nejsme si jisti, zda je toto dokumentem splněno.

Tato připomínka je zásadní.

6. K odkládání naplňování cílů strategie na další dokumenty

Rozumíme tomu, že nelze do budoucna předvídat vývoj financování a přípravy staveb do každého detailu. Nicméně Akční plány musí mít jasně závaznou povahu, aby nedocházelo k jejich neplnění. Tyto akční plány by měly být podrobeny široké odborné diskusi a měly by být ze strany MF jasně akceptovány. Toto by mělo být jasně deklarováno v samotné DSS. Bez toho nelze harmonogram přípravy staveb přenášet na další dokumenty, které mají samostatně výrazně nižší váhu než DSS schválená vládou.

Žádáme o dopracování dokumentu s detailním sestavením projektů podle priorit ve prospěch hospodárné a udržitelné dopravy a k nim přiřazení reálných finančních prostředků.

Odůvodnění:

Dle Dopravní politiky je dokument Dopravní sektorová strategie určen k „*stanovení harmonogramu přípravy a realizace projektů a námětů seřazených do klastrů na základě pořadí důležitosti a dostupnosti finančních zdrojů.*“

Tato připomínka je zásadní.

7. K hodnocení priorit

V materiálu není dostatečně popsáno, proč je který projekt potřebný. Není zcela jasné, na základě čeho byl vybrán konkrétní projekt do priorit.

Bodové hodnocení MKA je nastaveno pro čtenáře nejasně, což nahrává pocitu netransparentnosti. Na základě jakých údajů byly nastaveny bodové hodnoty?

Na základě výše uvedených otázek požadujeme materiál dopracovat. Požadujeme dopracovat bodové hodnocení ve prospěch rozvoje a zvyšování kapacity dopravní infrastruktury. Cílem musí být přednost projektů liniového charakteru a odstranění úzkých hrdel

Zároveň by nemělo být napevno stanoveno, že nad rámec vybraných projektů se nepředpokládá financování jiných. Jde o materiál s výhledem do roku 2050, tedy doplnění nových priorit by měl předpokládat.

Tato připomínka je zásadní.

8. K jednotlivým prioritám

Požadujeme sestavení seznamu všech projektů k otestování podle nově nastaveného bodového hodnocení. Na základě toho požadujeme společné vyhodnocení správnosti nastavených bodových hodnot u jednotlivých kritérií připomínajícími subjekty.

Není také např. jasné, proč u *Zkapacitnění a modernizace železničního uzlu Praha* je v hodnotící tabulce uvedeno, že nejde o infrastrukturu pro nákladní dopravu a ŽUP nemá vliv na propojení aglomerací apod. Obdobně nám není jasné hodnocení ani u dalších klíčových projektů. V oblasti železnice je třeba klást důraz na rozvoj infrastruktury tak, aby mohla kapacitně, nákladově a časově konkurovat ostatním dopravním módům.

Tato připomínka je zásadní.

9. K návrhové části (DSS 3 návrhová část MDCR0C489VPB Návrhová část) a vodní dopravě

Žádáme o doplnění a dopracování dle připomínek níže a znovu předložení k vyjádření v dostatečné lhůtě.

a) Považujeme za nezbytné vyjmenovat výslovně všechny **veřejné přístavy v Praze** z důvodu jejich návaznosti na další kooperující módy dopravy (silniční, železniční) zařazené do TEN-T, tedy přístavy Holešovice, Libeň, Smíchov a Radotín

b) **V sektorové strategii musí být u Koncepce vodní dopravy a PS Děčín jasně stanoveno, kdo a jaká konkrétní kompenzační opatření stanoví. Žádáme dopracování a předložení k vyjádření v dostatečné lhůtě.**

Návrh úpravy textu (str. 3):

*„Projekt plavební stupeň Děčín má identifikován v jedné ze studií významný negativní vliv na Soustavu Natura 2000. Tato problematika se řeší na úrovni Koncepce vodní dopravy. Projekt ~~by byl~~ **bude** proveditelný pouze za ~~předpokladu splnění kompenzačních opatření, tato~~ se nyní diskutují ~~však nebyla dosud stanovena. V době zpracování této strategie nebylo možné rozhodnout o proveditelnosti projektu.~~ V případě, že budou kompenzační opatření stanovena, budou do uvedených finančních nákladů zahrnuty ještě příslušné finanční prostředky na jejich realizaci. Proto je tento záměr sledován, avšak jeho realizace je podmíněna tímto procesem“.*

c) Na str. 13 materiál (klastř 208V) se uvádí, že „Proto je nezbytné realizovat opatření, které zajistí i v popisovaném úseku celoročně stabilní plavební podmínky. Plavební stupně znamenají časové prodlevy v plavbě, což je nutné eliminovat větší rychlostí plavby, což vede k vyšší energetické spotřebě, anebo při zachování rychlosti plavby zase rostou neúměrně časové náklady provozu. Na druhou stranu nedostatečná plavební hloubka neumožňuje dostatečné vytížení lodí“.

Upozorňujeme, že argument je chybný: plavební stupně sice lodi zdrží proplavením, ale při protiproudění plavbě naopak čas uspoří, protože lodě jedou ve zdrži rychleji než v proudu.

d) Na str. 14 (klastr 208V) chybí ve výčtu plavební stupeň **Malé Březno**. Přitom je doplněna Modernizace / výstavba druhých plavebních komor na Dolní Vltavě (Miřejovice, Dolánky, Roztoky).

e) Na straně 13 a 14 (klastr 208V) chybí jakákoli zmínka o **přístavech a jejich napojení na ostatní módy dopravy**, zejména silniční a železniční.

f) Na straně 13 a 14 (klastr 208V) chybí jakákoli zmínka o **loděnicích a jejich napojení na ostatní módy dopravy**, zejména silniční a železniční.

Tato připomínka je zásadní.