SVAZ PRŮMYSLU A DOPRAVY
ČESKÉ REPUBLIKY

NÁZEV MATERIÁLU	Stanovisko k Rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2024 a střednědobý výhled na roky 2025 a 2026
Č. J.	70/2023
DATUM ZPRACOVÁNÍ	15. 9. 2023
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

Svaz průmyslu a dopravy ČR (SP ČR) podporuje zachování výše rozpočtu alespoň ve výši prostředků minulého roku a žádá reflexi Dopravních sektorových strategií 3. fáze.

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

1. K výši rozpočtu SFDI

SP ČR jako sociální partner, zástupce zaměstnavatelů, podnikatelů v dopravě i soukromých objednatelů dopravních služeb podporuje výši rozpočtu SFDI alespoň ve výši rozpočtu minulého, ale upozorňuje, že je třeba brát v úvahu při sestavování budoucích rozpočtů i míru inflace. Pro udržení, resp. zvýšení tempa výstavby dopravní infrastruktury, která je jednou z priorit Vlády ČR, je nutné zajistit odpovídající rozpočty, které není možné v následujících letech snižovat, a to ani formou nepřímého snížení pomocí nezahrnutí růstu cen (ať už obecně dle CPI/PPI nebo přímo ve stavebnictví).

Rozpočty SFDI by toto měly zohledňovat, aby nedocházelo ke snížení reálného objemu prostředků na výstavbu dopravní infrastruktury, tedy ke snížení reálného tempa přípravy a realizace staveb.

Opakovaně upozorňujeme, že je třeba zajistit dlouhodobě stabilní financování SFDI, a to včetně výhledů. Nicméně předložené výhledy toto opět žádným způsoben nereflektují. Přestože ve výhledech zatím logicky může chybět přesně vyčíslená úvěrová část, meziročně relativně výrazně klesá také krytí ze státního rozpočtu. Problém je o to větší, že výdaje SFDI by měly naopak růst, a to i s ohledem na přípravu Dopravních sektorových strategií 3. fáze, ve kterých se počítá se skokovými růsty výdajů v následujících letech.

Bez zajištění dlouhodobě stabilního financování není možné splnit vytyčené závazky v dopravní infrastruktuře, které se týkají mimo jiné dokončení základní sítě TEN-T do roku 2030.

Tato připomínka je zásadní.

2. K potřebě většího rozvoje železnice

Upozorňujeme, že je nutné investovat výrazně vyšší částky do rozvoje železnice. To se týká jak samotné přípravy, tak výstavby.

Na železnici je nutné výrazně zvýšit tempo přípravy staveb s ohledem na potřeby odstranění úzkých míst stávajících tratí zejména pro nákladní dopravu, dobudování hlavních koridorů, další rozvoj elektrifikace, cíle vybudování vysokorychlostních tratí, dovybavení infrastruktury i vozidel o ETCS apod.

Současné tempo přípravy a realizace staveb naprosto nedostačuje a v důsledku znamená, že železnice dosáhla své maximální kapacity a tím dochází k výraznému nárůstu zejména nákladního provozu na silnici. Zvýšení financí vyčleněných na železnici logicky vyžaduje také zvýšení technických, odborných a personálních kapacit pro přípravu staveb.

Tato připomínka je zásadní.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

3. K hlavnímu materiálu kapitole 3.3 str. 12

Navrhujeme doplnit text týkající se akceptovaného požadavku na doplnění Dopravních sektorových strategií (*Dopravní sektorové strategie 3. fáze - Střednědobý plán údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024 – 2033 s výhledem do roku 2050*) o tvorbu závazného Plánu železničních staveb na období nebližších deseti let.

Nově navržený text (tučně):

„Celková výše rozpočtu SFDI pro rok 2024 činí 150,5 mld. Kč. Největší objem finančních prostředků je alokován příjemcům ŘSD a SŽ, a to více než 91 % rozpočtu SFDI. Ve střednědobém výhledu jsou zřízeny globální položky pro státní investory ŘSD a SŽ, ve kterých jsou alokovány finanční prostředky na jmenovité investiční akce. ***U SŽ budou tyto prostředky prioritně využity na stavby uvedené v Plánu železničních staveb na období nebližších deseti let.***“

Odůvodnění:

Svaz průmyslu a dopravy uplatnil v rámci připomínkového řízení k Dopravní sektorové strategii připomínku ke kapitole 4.3. její návrhové části:

„V železniční dopravě je zásadní skutečností vzájemná vazba parametrů dráhy (traťová rychlost, liniová elektrizace, tunely, apod.) 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 zajistit 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 nebližších deseti let, který 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 objednateli na úrovni státu, krajů a případně obcí. Plán železničních staveb na období nebližších deseti let je řídícím dokumentem pro koordinaci technických

parametrů tratí a vozidel. Jeho cílem je náležité využití parametrů dráhy vozidly a předcházení škodám v důsledku vzájemné nekompatibility vozidel a dráhy.“
Ministerstvem dopravy byla tato připomínka Svazu průmyslu a dopravy akceptována a do Dopravní sektorové strategie byla doplněna.
Je tedy logicky potřeba Plán železničních staveb na období nebližších deseti let propojit s rozpočtem SFDI, bez zajištěného financování by neměl smysl.

Tato připomínka je zásadní.