

## Dopravní infrastruktura České republiky v kontextu rozšířené Evropské unie

Ing. Milan Šimonovský,  
místopředseda vlády a ministr dopravy

V Ostravě se ve dnech 23. - 24. listopadu 2004 konal již VIII. ročník mezinárodní konference TRANSPORT 2004. Konference byla tradičně zaměřena na dopravní infrastrukturu a logistiku v evropských souvislostech a zároveň byla místem i řady bilaterálních jednání zvláště mezi ministry dopravy a dopravní infrastruktury Polska, České republiky a Slovenské republiky. Z hlavních dokumentů konference zaujal zejména úvodní projev ministra dopravy České republiky, s jehož zněním chceme naše čtenáře seznámit. (red)

### Vážené dámy, vážení pánové,

je mi potěšením, že letos mohu opět osobně podpořit tuto významnou konferenci. Domnívám se, že podobná setkání evropských politiků a odborníků výraznou měrou přispívají k řešení problémů v oblasti dopravy, se kterými se Evropa potýká.

Evropa dnes zažívá hospodářské oživení a to se následně projevilo v nárůstu silniční nákladní dopravy. Silné konkurenční prostředí nutí jednotlivé firmy přepravovat své zboží co nejrychleji, na což musí reagovat i dopravci. Díky tomuto tlaku a nižší flexibilitě jiných druhů dopravy se tak drtivá většina přepravy přesouvá na silnice. My sami jsme toho svědky, po našem vstupu do EU a zrušení celních procedur na hranicích, kdy se na českých silnicích zvýšil počet kamionů až o třicet procent. Stávající síť pozemních komunikací již kapacitně nestačí, každá oprava s omezením provozu vyvolává kongesci a zastavení provozu.

Vyhledky do budoucnosti přesto nemusí být pesimistické. Evropský parlament už na stávající dopravní situaci reagoval v dubnu letošního roku, těsně před rozšířením EU o deset nových členských států, a rozšířil trans-evropskou dopravní síť tak, aby nejen co nejlépe propojovala Evropu, ale zároveň také rovnoměrně přenášela dopravní zátěž na jednotlivé evropské regiony se zapojením všech druhů dopravy.

### Dámy a pánové,

dovolte, abych se v další části mého vystoupení zaměřil na tři, podle mého názoru nejdůležitější oblasti, které musíme v současné době a v nejbližší budoucnosti řešit. Jsou to rozšířená trans-evropská dopravní síť, financování rozvoje dopravní infrastruktury a zavedení výkonového

zpoplatnění vybrané silniční sítě.

Evropský parlament na jaře letošního roku schválil 30 prioritních projektů ze všech druhů dopravy, na které budou přednostně poskytovány finanční prostředky z evropských fondů. České republice se bezprostředně týkají tři projekty:

Železniční spojení severozápadní Evropy s jihovýchodní Evropou; na našem území jde konkrétně o trasu IV. multimodálního dopravního koridoru, včetně odbočné větve Praha – Norimberk; v rámci tohoto projektu se dále předpokládá modernizace úseku Praha – Cheb – státní hranice, ale i přestavba železničních uzlů Ústí nad Labem, Praha, Brno, Břeclav.

Rozšíření tohoto projektu o modernizaci železniční trati Praha – České Budějovice – /Linec/ (2014) lze jednoznačně považovat za úspěch společného úsilí České republiky a Rakouska.

Další dva projekty se bezprostředně týkají Moravy a Slezska. Jedním z nich je modernizace severojižního železničního spojení v trase VI. multimodálního dopravního koridoru (Gdaňsk – Varšava – Katowice – Ostrava – Přerov – Brno – Břeclav), kde také předpokládáme rekonstrukce železničních uzlů Ostrava a Přerov (2015).

Druhým je výstavba kapacitního rychlostního silničního propojení v trase rychlostní silnice R48 (2010), dálnice D47 (2008), dálnice D1 na Vyškov a Brno (2008) a rychlostní silnice R52 z Pohořelic přes Mikulov na Vídeň (2010).

Nyní je před námi nelehký úkol zajistit spolufinancování uvedených projektů tak, aby co nejdříve sloužily potřebám našeho hospodářství a široké motoristické veřejnosti. V rozpočtu SFDI vláda navrhla jeho posílení nad stanovený výdajový limit 44 mld. Kč o 6 mld. Kč právě na předfinancování účasti evropských fondů a navíc i 2 mld. Kč na posílení cash-flow fondu. Jsem přesvědčen, že finanční prostředky z fondů EU využijeme v příštím roce na 100 %.

Dobudování kvalitních a provozně spolehlivých dopravních sítí bude mít multiplikační efekt pro hospodářský a sociální rozvoj jednotlivých regionů České republiky. Toho si je vědoma i česká vláda, a proto zvažuje veškeré reálné možnosti k zajištění financování dopravní infrastruktury. K těm patří také jiné zdroje financování nad rozpočet SFDI. V letošním roce se podařilo připravit, ale hlav-



Ing. Milan Šimonovský,  
místopředseda vlády a ministr dopravy

ně v Poslanecké sněmovně schválit nové úvěry z EIB na výstavbu dálnice D8 v úseku Trmice – státní hranice a silniční okruh Prahy – jihovýchodní část – v objemu celkem 12 mld. Kč. Financování výstavby dálnice D47 je i nadále zajištěno z dlouhodobého programu ve výši téměř 50 mld. Kč. V příštím roce tak dále navýšíme investice do pozemních komunikací o cca 15,5 mld. Kč.

Finanční účast z rozpočtu Evropské unie v oblasti dopravy lze po vstupu do Evropské unie čerpat ze dvou hlavních zdrojů: Kohesního fondu, který od 1. května 2004 zahrnuje i projekty financované z předvstupního nástroje ISPA, a ze Strukturálních fondů.

Celkový objem prostředků z rozpočtu EU vyčleněných pro dopravní projekty ČR představuje pro období let 2004-2006 743,5 mil. EUR. Spolufinancování ze Státního fondu dopravní infrastruktury se předpokládá ve výši 378 mil. EUR.

Dovolte mi uvést jako ilustraci některé projekty z Moravsko-slezského regionu. Od roku 2000 bylo Evropskou komisí schváleno celkem 6 projektů s účastí fondu ISPA. Z železničních projektů byly v letošním roce dokončeny modernizace tratí Zábřeh – Přelouč a Ústí nad Orlicí – Česká Třebová, ze silničních projektů pak úsek R48 Frýdek – Místek – Dobrá v celkové hodnotě 65,6 mil. EUR. Zahájeny byly železniční projekt modernizace tratí Zábřeh na Moravě – Krasíkov a silniční projekty na R48 Obchvat Běloutina a Dobrá – Tošanovice v celkovém objemu 109,7 mil. EUR.

První projekty z Kohesního fondu byly Ministerstvem dopravy předloženy Evropské komisi v dubnu letošního roku. Ještě v letošním roce předpokládáme schválení silničních projektů R48 Tošanovice – Žukov a D1 Kroměříž východ-západ a železničního projektu Červenka – Zábřeh na Moravě. Očekávaná výše příspěvku na tyto projekty je 176,1 mil. EUR, tj. přibližně 75 % užitelných nákladů, zatímco ISPA se pohybovala mezi 50-60 %.

Ze Strukturálních fondů, jmenovitě Operačního programu Infrastruktura, bude možno pro dopravu v letech 2004-2006 čerpat cca 100 mil. EUR. Konečnými příjemci budou provozovatelé železniční, silniční, letecké a vodní dopravní infrastruktury, ale také kraje a další vlastníci infrastruktury. Horní hranice příspěvku je 75% uznatelných nákladů. Podané projekty již byly expertně prosazeny a Podvýmbor pro dopravu řídicího orgánu MŽP je doporučil ke schválení. Předpokládám, že závěrem roku budou projekty odeslány do Bruselu Evropské komisi.

Při hledání dalších možností posílení finančních prostředků na rozvoj dopravních sítí nelze pominout soukromý sektor a realizaci projektů v jeho partnerství se sektorem veřejným. První zkušenosti jsme získávali na projektu ostravské dálnice a jsou to zkušenosti užitečné, přesto, že právě na základě zkušeností z D47 jsme stanovili pravidla pro přípravu projektů PPP; z nich také vychází i usnesení české vlády z letošního roku, kterými vláda rozhodla o zařazení PPP mezi standardní nástroje zajišťování veřejných služeb a veřejné infrastruktury a o přípravě pilotních projektů PPP.

Na základě vyhodnocení připravovaných projektů předložilo Ministerstvo dopravy v září letošního roku návrh pilotních projektů. V oblasti železniční dopravy je to projekt modernizace spojení letiště Praha Ruzyně s Masarykovým nádražím. Posuzuje se také možnost uplatnění tohoto systému pro výstavbu a provozování úseku dálnice D3 Tábor – České Budějovice a silničního okruhu v Brně. Ve spolupráci s Rakouskem zvažujeme i výstavbu rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov – Vídeň. V posledně jmenovaném případě projednáváme možnost účasti finančních prostředků z Kohesního fondu EU, veřejných financí a soukromého sektoru.

V úvodu mého vystoupení jsem konstatoval, že je nezbytné, aby se dopravní zátěž rovnoměrně přenášela na jednotlivé evropské regiony a na všechny druhy dopravy. Kromě dokončení výstavby nových a modernizace stávajících dopravních tras a propojení na evropskou dopravní síť je potřebné zajistit také postupné vyrovnání podmínek přístupu na státní dopravní infrastrukturu a jejího zpoplatnění. Jsem přesvědčen, že jedním z nástrojů pro tuto potřebnou harmonizaci bude změna způsobu zpoplatnění vybrané silniční sítě. Změna časového na výkonové zpoplatnění přinese, kromě posílení finančních prostředků na údržbu a rozvoj, také možnost ovlivnit výši poplatku rozložení dopravní zátěže v průběhu dne, v průběhu roku, ale i mezi dopravními trasami.

Ekonomická motivace bude jedním z faktorů, který přispěje k rozhodnutí operátorů přepravy využívat k dopravě zboží i jinou než silniční dopravu. Nečekejme však, že po zavedení výkonového zpoplatnění z českých silnic zmizí kamionová doprava. Musíme si uvědomit, že Česká republika je a zůstane díky své poloze ve střední Evropě důležitou tranzitní zemí. Důvodem přepravy přes naše území však nesmí být skutečnost, že průjezd českými silnicemi bude podstatně levnější než v sousedních zemích. Jsem také přesvědčen o tom, že když postupně vytvoříme rovné podmínky pro dopravce a železniční doprava převezme část zátěže ze silnic, přestanou být kamiony přehlcené silnice tím hlavním dopravním problémem.

Nezbytnou podmínkou však, vedle harmonizace podmínek trhu přepravy, bude konkurenceschopnost železničních dopravců. Pro ČD a.s. jsou urychlená restrukturalizace společnosti a razantní snížení fixních nákladů příležitostí, ale také asi i poslední šancí.

Vláda České republiky svým usnesením z května letošního roku souhlasila s přípravou zavedení výkonového zpoplatnění vozidel o nejvyšší povolené hmotnosti nad 12 tun na vybraných pozemních komunikacích s postupným rozšířením na vozidla s nejvyšší povolenou hmotností nad 3,5 tuny a se zavedením tohoto systému i na vybrané silnice I. třídy.

Ministerstvo dopravy v současné době připravuje, a vládě ČR do konce listopadu předloží, materiál, který se bude zabývat doporučením konkrétních kroků k zavedení systému výkonového zpoplatnění, včetně změn legislativních tak, aby systém mohl být zprovozněn v roce 2006.

Zavedení takového systému, zejména s ohledem na stanovený termín, lze zvládnout pouze za předpokladu přijetí řady opatření. Byl ustanoven projektový tým, který za výrazné expertní podpory připravil návrh organizačního modelu a systému řízení. Součástí je návrh možností financování, včetně finančního modelu.

Výkonové zpoplatnění navrhujeme zavést v etapách, kde zkušební provoz by mohl být zahájen koncem roku 2005 a zpoplatnění dálničních úseků D1, D2, D5 a D8 pro nákladní vozidla nad 12 tun v roce 2006.

Druhá etapa předpokládá od roku 2007 zpoplatnění ostatních dálničních úseků a silnic pro motorová vozidla a rozšíření výkonového zpoplatnění na vybrané síti na nákladní vozidla nad 3,5 t. Ve 3. etapě navrhujeme od roku 2008 rozšíření zpoplatnění na další úseky sítě silnic 1. třídy pro vozidla s nejvyšší povolenou hmotností převyšující 3,5 t.

Již během 1. etapy navrhujeme souběžné uplatňování časového zpoplatnění na vybrané síti silnic 1. třídy pro vozidla nad 12 tun a ve 2. etapě rozšíření časového zpoplatnění pro vozidla nad 3,5 t.

Zásadním předpokladem, kterému je celý návrh podřízen, je nediskriminační přístup k dopravní infrastruktuře jak pro uživatele, tak i pro poskytovatele telematických služeb v další fázi rozvoje systému. Zadávací podmínky budou technologicky neutrální tak, aby uchazeči mohli sami předkládat nejhodnější technické řešení.

Samozřejmě, jsme si také vědomi případných rizik, která by mohla termín spuštění systému do provozu ohrozit. K těm zejména patří:

- nepředpokládané prodloužení schvalování nových úprav legislativy a případné
- zdržení při výběrovém řízení způsobené například podáním odvolání některého z účastníků proti výsledkům výběrového řízení.

Nicméně, já osobně jsem v této věci optimista a jsem přesvědčen, že systém výkonového zpoplatnění vybrané silniční sítě s elektronickým výběrem mýta bude v roce 2006 spuštěn.

### Dámy a pánové,

dovolu mi, abych na závěr mého vystoupení popřál Vašemu jednání hodně úspěchů.

### Norwich zkouší textové jízdní řády

Cestující autobusem v okolí Norwiche ve východní Anglii budou moci v příštích měsících využívat zkušební provoz informačního systému, který jim umožní zjistit odjezdy autobusů prostřednictvím mobilního telefonu. Pokud cestující během cesty zadá kód příslušné autobusové zastávky, přijde mu na jeho mobil textová zpráva s výpisem odjezdů všech autobusů z této zastávky v příštích 18 hodinách a usnadní mu přestupování a plánování další cesty. Provozovatel autobusové dopravy touto cestou usiluje o zvýšení zájmu cestujících o veřejnou dopravu.

(Zdroj: *Transportation Professional*, říjen 2004)

(Telematika-odis)