



ČESKÁ REPUBLIKA
MINISTERSTVO DOPRAVY

GEPARDI:

Generální Plán

Rozvoje Dopravní Infrastruktury

Ondřej Jašek
Odbor strategie



ČESKÁ REPUBLIKA
MINISTERSTVO DOPRAVY

Východiska

- Dle usnesení vlády č. 882 ze 13. července 2005 o Dopravní politice předložit v rámci implementace vládě Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury.
- strategické dokumenty z oblasti rozvoje dopravní infrastruktury zpracované v minulosti ztratily příliš brzy svou aktuálnost (cca. v horizontu 2 let)
- **Důvody:** nedostatečné fin. krytí jednotlivých záměrů a neúměrné vstupy jednotlivých účastníků do právního procesu přípravy rozvoje DI
- Reálnost naplnění strategických plánů a realizace jednotlivých projektových záměrů je podstatně ovlivněna připraveností projektů ve vazbě na proces ÚP
- Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 obsahoval cíle, které byly nad finančními možnostmi veřejných financí, výstavba byla z cca 50 % finančně nezabezpečena.
- **Kvalitní DI** - významný pilíř ekonomického růstu - dle schválené DP by vláda měla přijmout opatření vedoucí ke zvýšení výdajů na rozvoj, údržbu a modernizaci dopravní infrastruktury až na 2,5 % HDP.

Východiska

- jedna z nejhustších dopravních silničních a železničních sítí v EU

dálnice a silnice	55,5 tis. km
železniční tratě	9,6 tis. km
vodní cesty	0,33 tis. km
mezinárodní letiště	3

- investice do dopravní infrastruktury mají dosáhnout **2,5 % HDP**
- rámec investičních potřeb rozvoje DI 2007-2013: **cca 728 mld. Kč**
- rámec údržba a opravy a řešení ŽP 2005-2013: **171 mld. Kč**

Východiska

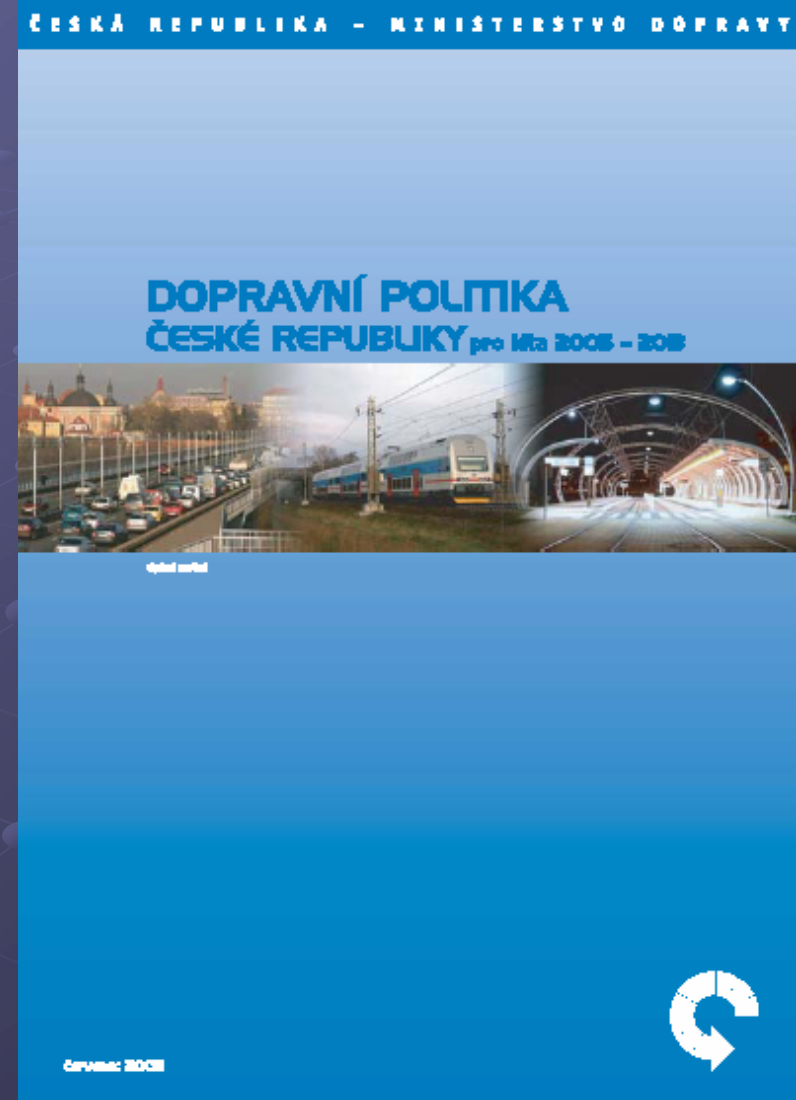
- **Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout**
- **Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č.884/2004 ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj trans-evropské dopravní sítě**
- **Dopravní politika ČR pro léta 2005-2013**
- **Strategie udržitelného rozvoje ČR**
- **Strategie hospodářského růstu ČR**
- **Příprava: Národní rozvojový plán, Politika územního rozvoje, Strategie regionálního rozvoje....**

Máme vize - chybí jednotný postup

Dopravní politika ČR 2005 - 2013

**Dopravní politika deklaruje,
co stát a jeho exekutiva
v oblasti dopravy:**

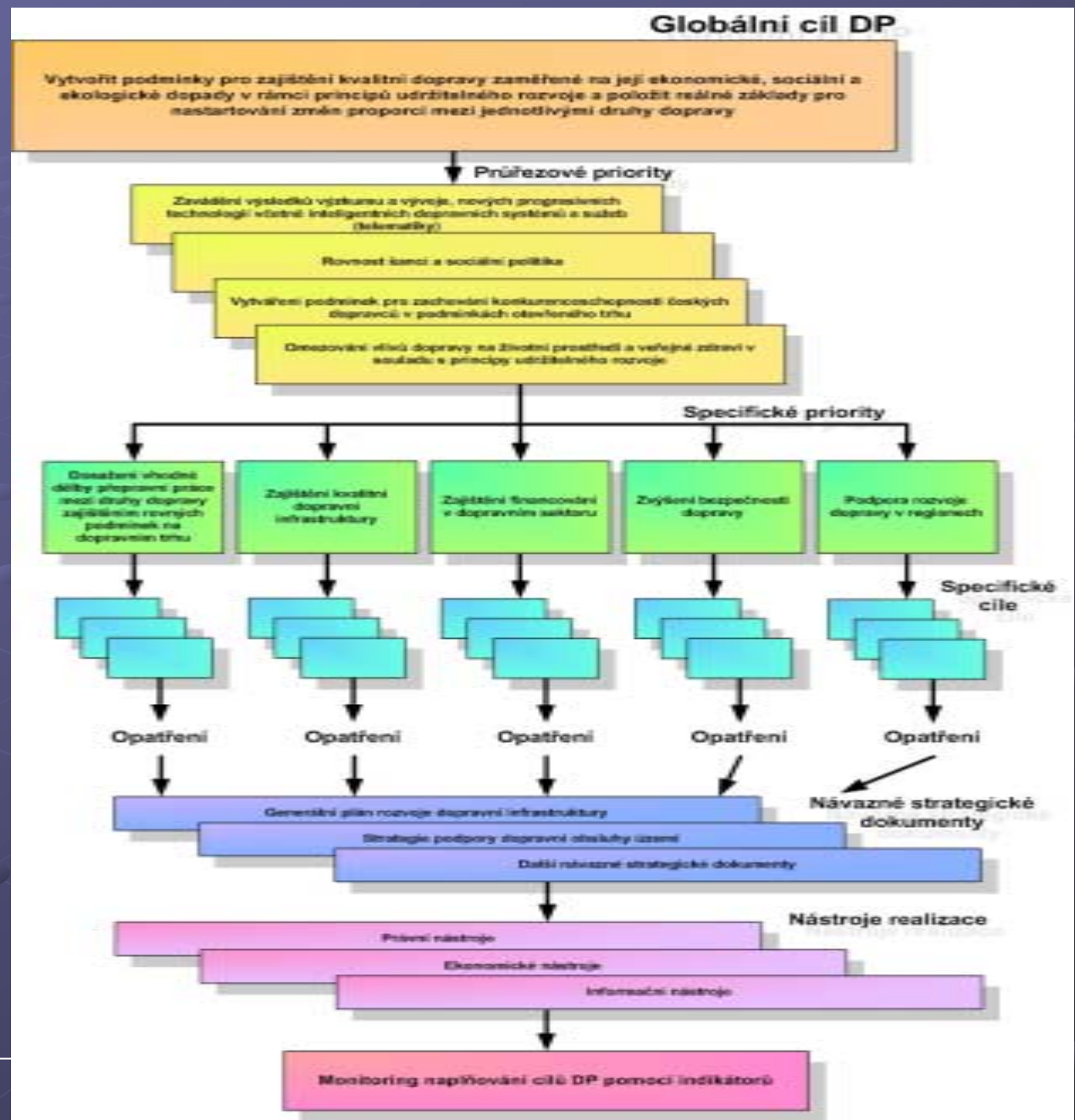
- **musí** učinit (mezinárodní závazky)
- učinit **chce** (ekonomika, ŽP ...)
- učinit **může** (finanční aspekty)



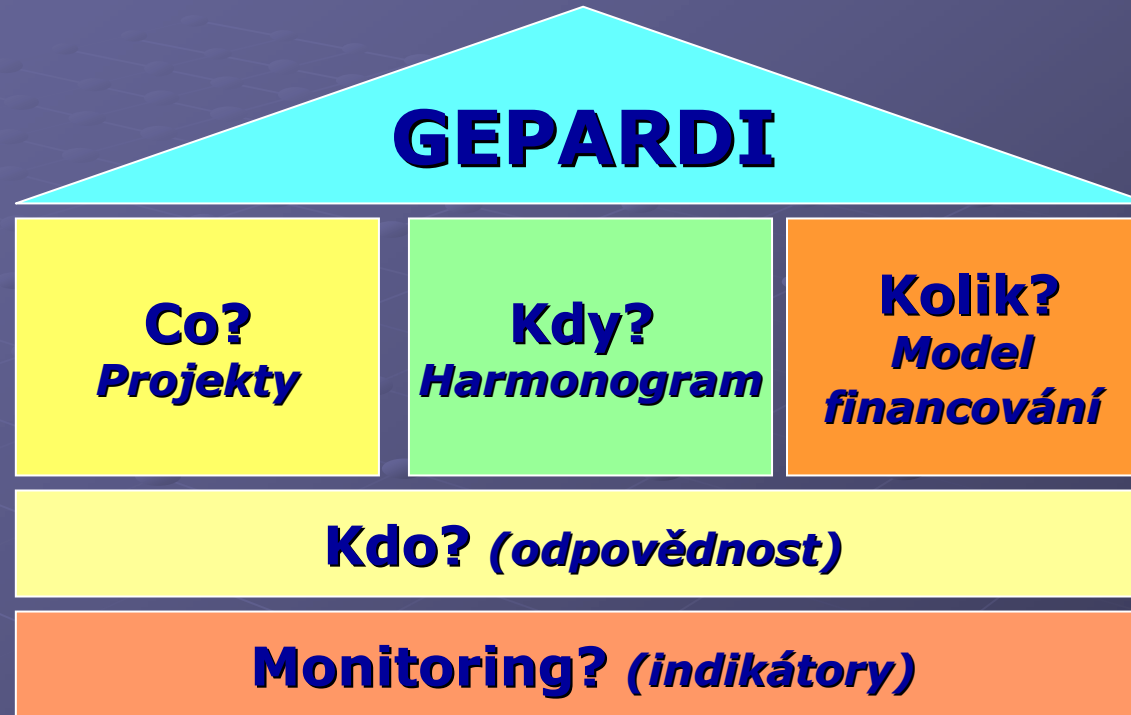
Dopravní politika ČR 2005 - 2013

Globální cíl

vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.



Co je to GEPARDI a co nabízí



Změna přístupu: GEPARDI = proces strategický rámec, který má pomoci efektivně řídit rozvoj DI

Co je Gepardi a co nabízí

GEPARDI stanovuje pro období 2007-2013:

- konkrétní priority rozvoje dopravní infrastruktury v ČR v souladu s prioritami DP, dalšími souvisejícími dokumenty, členstvím v EU a mezinárodními dohodami
- priority významných projektů mezinárodního, celostátního a nadregionálního významu podle jejich socioekonomické účinnosti a naléhavosti
- strategii reálného financování vycházející z reálně dostupných finančních zdrojů
- vyváženou finanční alokaci konkrétním prioritám/opatřením/projektům v rámci finančního plánu
- rámcový plán implementace velkých projektů v období plánu podle jejich úrovně priority a závaznosti jejich realizace
- rámec pro implementaci, monitorování a průběžné hodnocení plánu opatření pro celkový systém průběžného plánování a financování dopravní infrastruktury na národní úrovni státu

Co je Gepardi a co nabízí

Hlavními metodickými nástroji, které jsou používány v GEPARDI jsou :

- mezinárodní srovnání metodik plánování a financování
- prognóza budoucí poptávky pro různé druhy dopravy
- analýza proveditelnosti jednotlivých projektů
- strukturovaná alokace finančních prostředků

Postup vytvoření GEPARDI

ANALÝZA POTŘEB / PRIORIT INFRASTRUKTURY

BALÍČKY INFRASTRUKTURY

A, B, C, D (A1, A2 atd.)

OBSAH BALÍČKŮ

Zjistit a určit potřeby, priority,
povinnosti, náklady,
připravenost

PRAVIDLA ROZPOČTU

Určit pravidla rozdělování
rozpočtu dopravy

PRIORITY MEZI VELKÝMI PROJEKTY

Vytvořit seznam priorit mezi
významnými rozvojovými
projekty

1. Železnice
2. Silnice

FAKTORY výběru priorit

Evropský význam
zlepšení dostupnosti (MODEL)
územní význam, poptávka
úroveň saturace kapacity
(MODEL)
dopad na udržitelný rozvoj
dopad na bezpečnost
dopad na ŽP a zdraví
technická naléhavost
náklady
proveditelnost

FINANČNÍ ANALÝZA ZDROJŮ

V LETECH 2007-2013

SCÉNÁŘE :

1. Rozvojový
2. Minimalistický
3. Restriktivní

STATNÍ ROZPOČET

FNM

SILNIČNÍ DÁNĚ

GRANTY

ÚVĚRY

EL. MÝTNÉ

PPP atd.

ALOKACE ZDROJŮ 2007- 2013

SCÉNÁŘE :

1. Rozvojový
2. Minimalistický
3. Restriktivní

1. Zařadit povinnosti /
závazky

2. Rozdělit prostředky
mezi balíčky

3. Zařadit velké
prioritní projekty



Struktura GEPARDI

Motto: „Dopravní infrastruktura jako silný nástroj pro rozvoj národního hospodářství a posilování sociální soudržnosti při respektování zásad ochrany životního prostředí“.

Vize: „Zkvalitnit mobilitu osob a zboží tak, aby významně pomáhala přiblížit ČR ekonomické úrovni hospodářsky rozvinutějších zemí EU“.

Globální cíl: „Zajistit optimální dopravní spojení ČR s okolními státy, kvalitní napojení všech regionů na transevropské dopravní síť a infrastrukturu pro vnitřní dopravní vazby v regionech s cílem pokrýt ekonomické a sociální potřeby při dosažení maximálního pozitivního rozdílu mezi celospolečenskými přínosy a náklady“.

Priority

= Pilíře GEPARDI

stanovit priority rozvoje DI
ve střednědobém horizontu

stabilizovat potřebné zdroje/
vytvořit rámec financování rozvoje DI

Specifický cíl

Specifický cíl

Specifický cíl

Specifický cíl

Specifický cíl

Specifický cíl

Specifický cíl

Specifický cíl



Co je Gepardi a co nabízí - Priority

4 úrovně podrobnosti a závaznosti řešení:

- výstavba a modernizace hlavních dopravních sítí státního a mezinárodního významu
- podpůrné balíčky pro generální priority rozvoje dopravní infrastruktury a rozvoj ostatní důležité infrastruktury v kompetenci státního financování
- základní předpoklady rozvoje DI, povinnosti státu a jejich limitující faktory
- důležité infrastrukturní projekty a priority v kompetenci regionů, měst

Co je Gepardi a co nabízí – Priority

1. Generální priorita rozvoje dopravní infrastruktury: „Výstavba a modernizace hlavních dopravních sítí státního a mezinárodního významu“

- železniční doprava (projekty sítě TEN-T a součástí mezinárodních dohod AGC a AGTC, ostatní významné projekty)
- silniční doprava - dálnice, rychlostní silnice a ostatní projekty sítě TEN-T
- vodní doprava - dopravně významné vodní cesty
- letecká doprava - Praha-Ruzyně



Co je Gepardi a co nabízí – Priority

2. Podpůrné balíčky pro generální priority rozvoje DI a rozvoj ostatní důležité infrastruktury v kompetenci státního financování:

- ITS pro efektivní a kvalitnější využití dopravní infrastruktury
- řešení bezpečnostních rizik DI v kompetenci státního financování
- multi-modální nákladní doprava a logistická centra



Co je Gepardi a co nabízí – Priority

3. Základní předpoklady rozvoje DI, povinnosti státu a jejich limitující faktory

- zajištění systémového financování údržby, oprav a obnovy DI
- odstranění starých zátěží na DI z pohledu životního prostředí



Co je Gepardi a co nabízí – Priority

4. Důležité infrastrukturní projekty a priority v kompetenci regionů, měst

- dopravní síť funguje jako celek od nejvyšší k nejnižší úrovni
- významnější projekty v kompetenci regionů mohou výrazným způsobem pomáhat plnit cíle státní dopravní politiky
- GEPARDI musí upozornit na potřebu vytvořit finanční a strategický rámec, který zajistí financování správných projektů a priorit na regionální úrovni

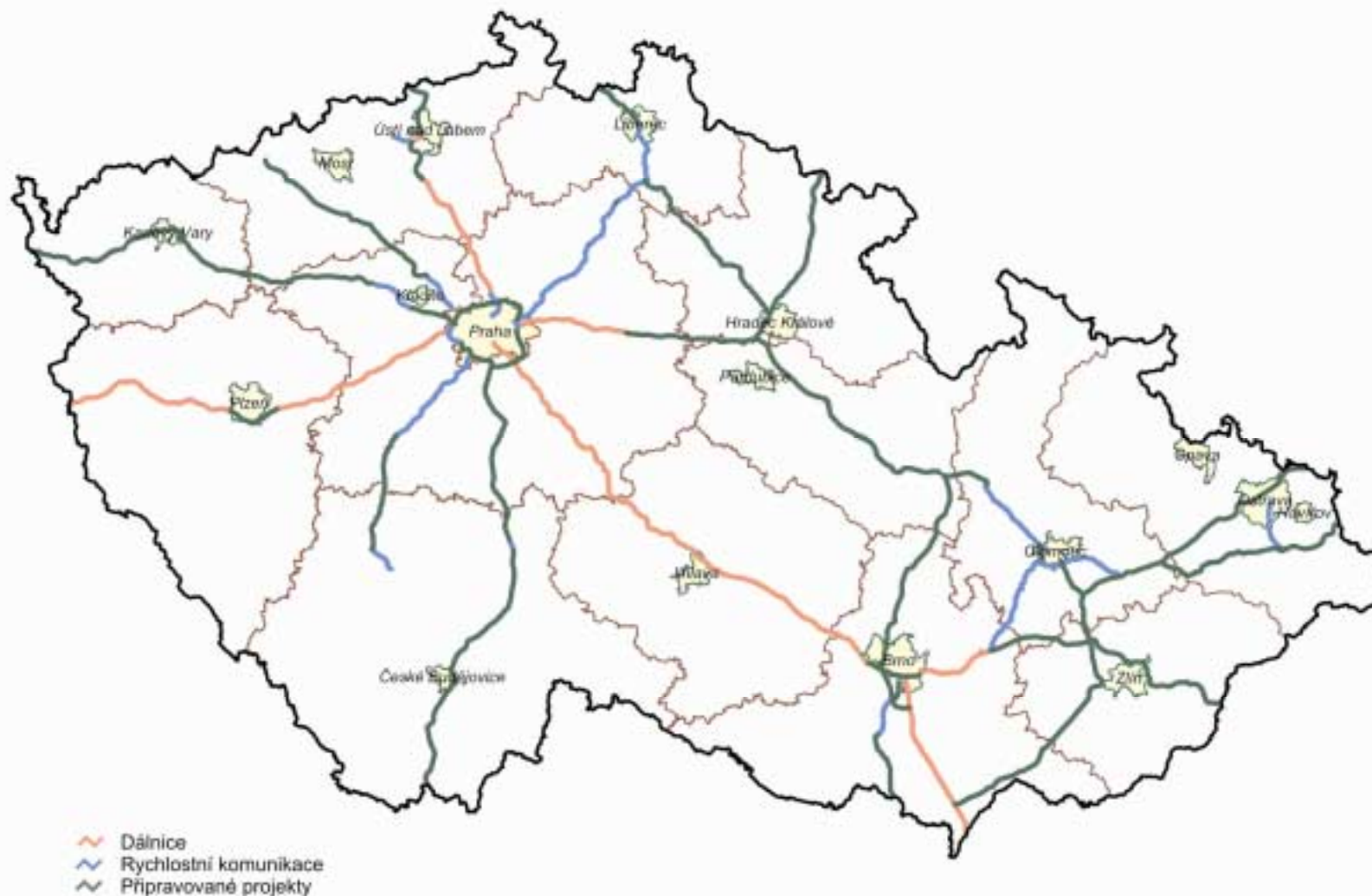


Potřeby a jejich rozdělení do úrovní priorit (mld. Kč)

	Potřeby 2007-2013	Potřeby 2007-2013 ze zdrojů GEPARDI	Úroveň priority 1	Úroveň priority 2	Úroveň priority 3
A	Generální priority výstavby a modernizace hlavních dopravních sítí celostátního a mezinárodního významu	510	180	330	0
A1	Výstavba a modernizace železničních projektů zařazených do sítě TEN-T, mezinárodních dohod a ostatní projekty celostátního významu	192,6	46,1	146,5	0,0
A.2	Výstavba a modernizace dálnic, rychlostních silnic a sítí TEN-T	311,5	128,0	183,5	0,0
A.3	Rozvoj dopravně významných vodních cest	5,4	5,4	0,0	0,0
A.4	Podpora rozvoje letecké dopravy: Praha - Ruzyně	0,0	0,0	0,0	0,0
B	Podpůrné balíčky pro generální priority rozvoje dopravní infrastruktury a rozvoj ostatní významné infrastruktury	215	77	94	44
B1	Zavedení inteligentních dopravních systémů na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. třídy	5,6	1,7	3,9	0,0
B2	Zlepšení efektivity a bezpečnosti železniční infrastruktury přes interoperabilitu a modernější zabezpečovací zařízení	15,8	9,4	0,8	5,6
B3	Zlepšení bezpečnosti na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. třídy	12,2	5,2	3,5	3,5
B4	Podpora rozvoje kombinované dopravy a veřejných logistických center	1,5	0,1	1,3	0,0
B5	Výstavba / modernizace ostatní významné železniční infrastruktury	57,5	13,8	36,0	7,7
B6	Výstavba / modernizace infrastruktury na silnicích I. třídy	119,0	46,5	45,0	27,6
B7	Rozvoj další významné vodní infrastruktury	3,9	0,0	3,9	0,0
C	Základní předpoklady, povinnosti a limitující faktory rozvoje dopravní infrastruktury	171	125	0	46
C 1	Zajištění systémového financování údržby, opravy, rekonstrukce železniční dopravní infrastruktury	102,8	69,0	0,0	33,8
C 2	Zajištění systémového financování údržby, opravy, rekonstrukce státní silniční infrastruktury	56,0	46,4	0,0	9,6
C 3	Zajištění systémového financování údržby, opravy a obnovy vodních cest	1,5	1,5	0,0	0,0
C 4	Omezování dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví	11,0	8,2	0,0	2,8
	Celkem potřeby	896	381	424	91

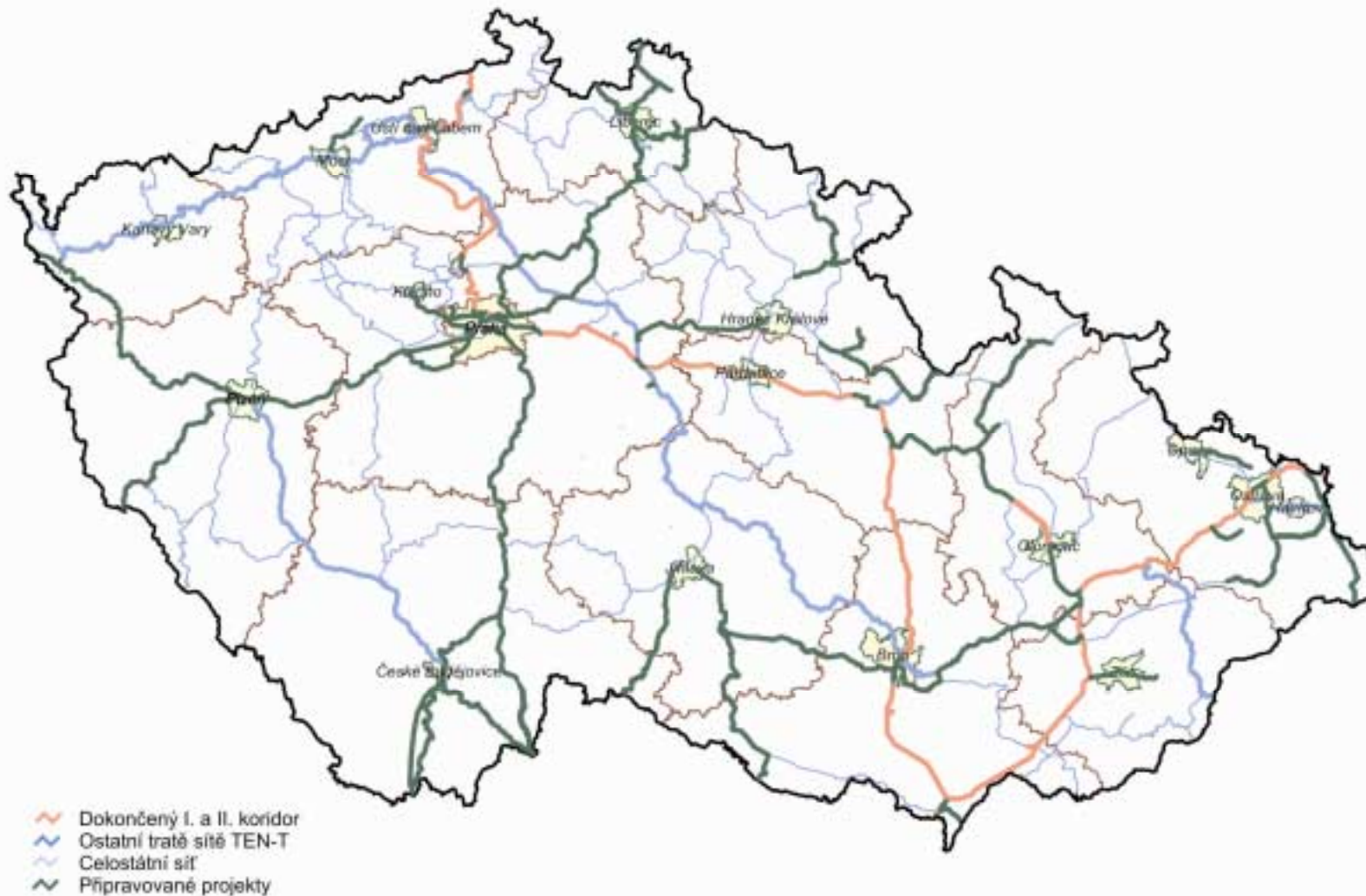
Potřeby rozvoje dopravní infrastruktury 2007-2013

Silniční síť - výhledové projekty s předpokladem dokončení k roku 2020

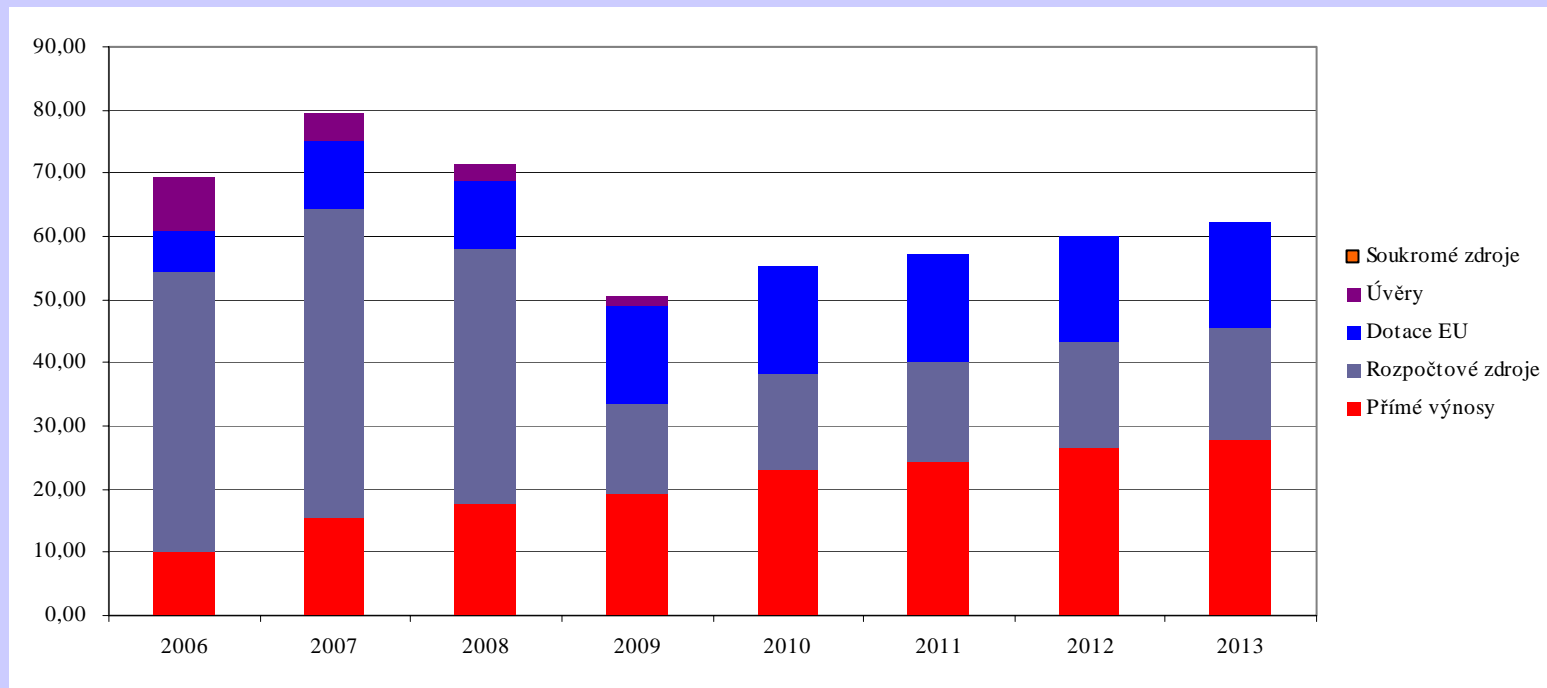


Potřeby rozvoje dopravní infrastruktury 2007-2013

Železniční síť - projekty s předpokladem dokončení v horizontu roku 2020



Restriktivní scénář financování (mld. Kč)



- Výnosy z užívání silnic, dálnic a rychlostních silnic postaveny na **aplikaci časového a výkonového zpoplatnění** (zpoplatnění vozidel nad 12 tun - mírný nárůst sazeb)
- **Příspěvky státního rozpočtu a účelové dotace** v restriktivní variantě vycházejí ze skutečnosti, že dojde k útlumu těchto zdrojů (*není řešen výpadek výnosů z privatizace*)
- **Daňové výnosy** postaveny na výnosech ze **silniční daně** (*kopírující růst inflace*) a **spotřební daně** z minerálních olejů (*akceptující zákonnou úroveň 9,1 % podílu na příjmovou stránku SFDI ze státního rozpočtu a meziroční růst inflace*)
- **Dotace EU** jsou v restriktivní variantě uvažovány na úrovni dle návrhu NRP před projednáním ve vládě
- V tomto scénáři nejsou zapojeny projednávané úvěry EIB ve výši 25 mld. Kč.
- Restriktivní varianta neuvazuje s **čerpáním soukromých zdrojů**

Restriktivní scénář financování (mld. Kč)

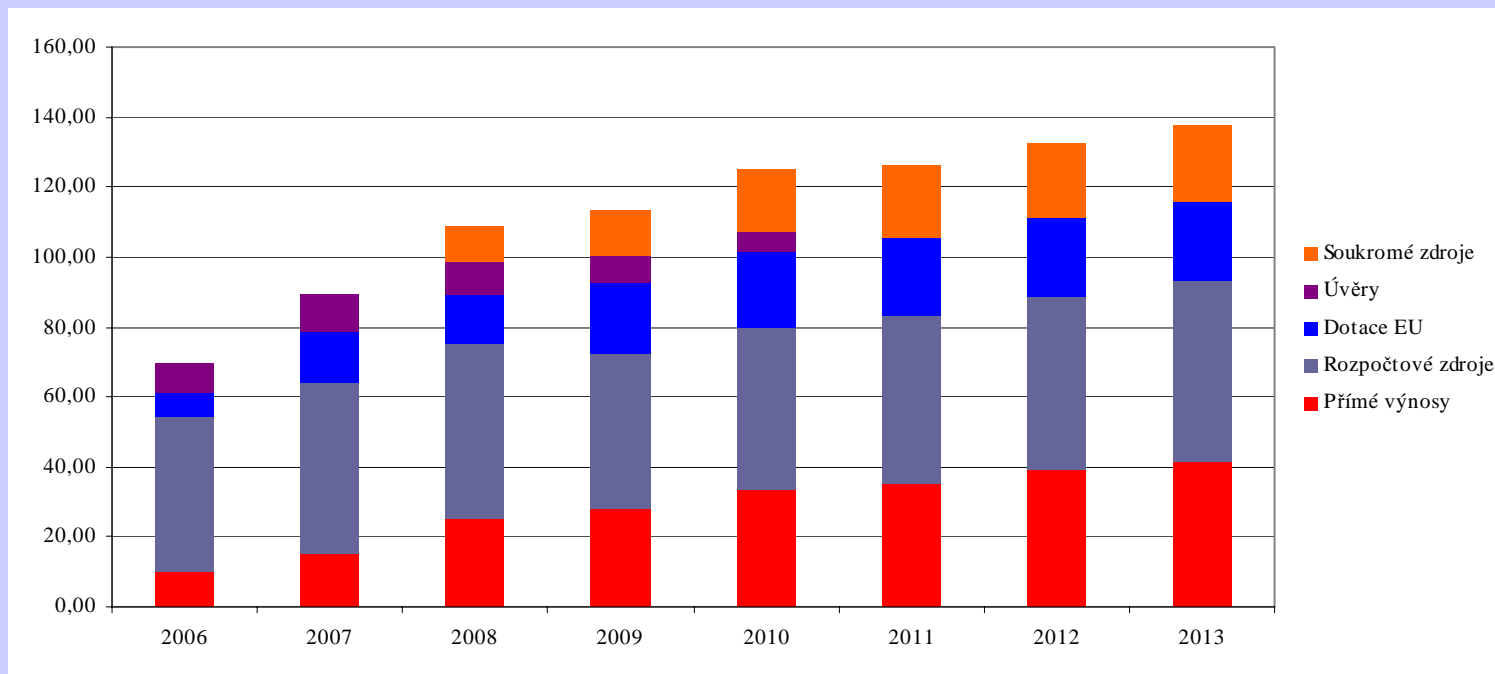
mld. Kč	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2007-2013
Přímé provozní výnosy									
výnosy z užívání železniční dopravní cesty	6,77	6,92	7,09	7,31	7,53	7,74	7,92	8,11	52,62
čisté výnosy z užívání silnic a dálnic	3,20	8,42	10,48	11,94	15,66	16,57	18,58	19,79	101,45
poplatky za užívání vodní dopravní cesty	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
součet	9,97	15,34	17,57	19,24	23,19	24,31	26,50	27,91	154,06
Rozpočtové (daňové) zdroje									
příspěvky státního rozpočtu	22,20	21,10	10,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	31,65
účelové dotace	9,40	14,67	16,37	2,88	0,00	0,00	0,00	0,00	31,04
výnosy ze silniční daně	5,60	5,73	5,87	6,02	6,17	6,32	6,48	6,64	43,24
výnos ze spotřební daně (9.1%)	7,26	7,61	7,79	8,32	8,89	9,49	10,14	10,83	63,06
součet	44,46	49,11	40,58	17,22	15,06	15,81	16,62	17,47	168,99
Dotace EU									
FS	5,44	9,11	9,11	13,01	14,31	14,31	14,31	14,31	88,47
ERDF	1,19	1,66	1,66	2,38	2,61	2,61	2,61	2,61	16,16
součet	6,62	10,77	10,77	15,39	16,93	16,93	16,93	16,93	104,63
Úvěry									
EIB	8,43	4,49	2,36	1,61	0,00	0,00	0,00	0,00	8,46
součet	8,43	4,49	2,36	1,61	0,00	0,00	0,00	0,00	8,46
Soukromé zdroje									
zdroje PPP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Celkem (v běžných cenách)	69,48	79,72	71,28	50,58	55,17	57,05	60,05	62,30	436,14
Splátky									
splátky PPP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
splátky úvěrů*	-1,48	-1,80	-2,16	-2,34	-2,51	-2,33	-2,33	-2,74	-16,20
Celkem (v běžných cenách)	-1,48	-1,80	-2,16	-2,34	-2,51	-2,33	-2,33	-2,74	-16,20
Celkem (v cenách roku 2005)	-2,95	-3,59	-4,32	-4,67	-5,02	-4,66	-4,66	-5,47	-32,40
Čisté zdroje celkem (v běžných cenách)	68,00	77,92	69,12	48,24	52,66	54,72	57,72	59,57	419,94
Čisté zdroje v cenách roku 2005	65,83	73,52	63,56	43,28	46,09	46,73	48,09	48,42	369,69

Restriktivní scénář vede k poddimenzování systému financování rozvoje dopravní infrastruktury, což je patrné z krácené alokace prostředků mezi jednotlivé priority a projekty.

Restriktivní scénář financování: pokrytí potřeb

	Alokace zdrojů 2007-2013 - restriktivní scénář	Potřeby 2007-2013 ze zdrojů GEPARDI	Alokace potřebám úrovní priority 1 %	Alokace potřebám úrovní priority 2 %	Alokace potřebám úrovní priority 3 %	Alokace ze zdrojů GEPARDI	% plnění ze zdrojů GEPARDI
A	Generální priority výstavby a modernizace hlavních dopravních sítí celostátního a mezinárodního významu	510				195	38%
A1	Výstavba a modernizace železničních projektů zařazených do sítě TEN-T, mezinárodních dohod a ostatní projekty celostátního významu	192,6				62,0	32%
A.2	Výstavba a modernizace dálnic, rychlostních silnic a sítí TEN-T	311,5	100%	0%	0%	128,0	41%
A.3	Rozvoj dopravně významných vodních cest	5,4	100%	10%	0%	5,4	100%
A.4	Podpora rozvoje letecké dopravy: Praha - Ruzyně	0,0	0%	0%	0%	0,0	100%
B	Podpůrné balíčky pro generální priority rozvoje dopravní infrastruktury a rozvoj ostatní významné infrastruktury	215				79	36%
B1	Zavedení inteligentních dopravních systémů na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. třídy	5,6	100%	10%	0%	2,1	38%
B2	Zlepšení efektivity a bezpečnosti železniční infrastruktury přes interoperabilitu a modernější zabezpečovací zařízení	15,8	75%	10%	0%	7,1	45%
B3	Zlepšení bezpečnosti na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. třídy	12,2	100%	10%	0%	5,5	45%
B4	Podpora rozvoje kombinované dopravy a veřejných logistických center	1,5	100%	20%	0%	0,4	28%
B5	Výstavba / modernizace ostatní významné železniční infrastruktury	57,5				17,0	30%
B5.1	Výstavba / modernizace přeshraničních projektů	0,4	100%	10%	0%	0,04	10%
B5.2	Elektrifikace tratí	17,9	100%	8%	0%	3,2	18%
B5.3	Výstavba / modernizace vybraných regionálních aglomeračních projektů	39,2	100%	9%	0%	13,7	35%
B6	Výstavba / modernizace infrastruktury na silnicích I. třídy	119,0				46,5	39%
B6.1	Výstavba obchvatů	46,9	100%	0%	0%	29,5	63%
B6.2	Ostatní výstavba/modernizace	72,1	100%	0%	0%	17,0	24%
B7	Rozvoj další významné vodní infrastruktury	3,9	100%	0%	0%	0,0	0%
C	Základní předpoklady, povinnosti a limitující faktory rozvoje dopravní infrastruktury	171				96	56%
C1	Zajištění systémového financování údržby, opravy, rekonstrukce železniční dopravní infrastruktury	102,8	75%	10%	0%	51,7	50%
C2	Zajištění systémového financování údržby, opravy, rekonstrukce státní silniční infrastruktury	56,0	75%	10%	0%	34,8	62%
C3	Zajištění systémového financování údržby, opravy a obnovy vodních cest	1,5	100%	10%	0%	1,5	100%
C4	Omezování dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví	11,0	100%	10%	0%	8,2	75%
	Celkem potřeby / výdaje	896	350	20	0	370	41%
	Celkem zdroje restriktivní model					370	

Minimalistický scénář financování (mld. Kč)



- Výnosy z užívání silnic, dálnic a rychlostních silnic vychází z **aplikace časového a výkonového zpoplatnění** (zpoplatnění vozidel nad 12 tun i vozidel od 3,5 tun do 12 tun /od roku 2008/ a mírný nárůst sazeb
- **Příspěvky státního rozpočtu a účelové dotace** v minimalistické variantě vycházejí ze skutečnosti, že dojde k zachování těchto zdrojů (*bude řešen výpadek výnosů z privatizace na stávající úrovni*)
- **Daňové výnosy** vychází z výnosů **silniční daně** (*kopírující růst HDP*) a ze **spotřební daně** (*až na úroveň 20 % podílu z ní*)
- **Dotace EU** jsou v minimalistické variantě uvažovány na úrovni dle potřeb MD před projednáním ve vládě
- V tomto scénáři jsou zapojeny projednávané úvěry EIB ve výši 25 mld. Kč.
- Minimalistický scénář uvažuje s **účástí soukromých zdrojů na rozvoji dopravní infrastruktury – postupně narůstajících až na úroveň 20 % celkových výdajů** v této oblasti.

Minimalistický scénář financování (mld. Kč)

mld. Kč	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2007-2013
Prímé provozní výnosy									
výnosy z užívání železniční dopravní cesty	6,77	7,24	7,78	8,41	9,05	9,72	10,39	11,04	63,63
čisté výnosy z užívání silnic a dálnic	3,20	7,92	17,66	19,40	24,40	25,71	28,74	30,42	154,25
poplatky za užívání vodní dopravní cesty	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
součet	9,97	15,16	25,43	27,81	33,46	35,43	39,13	41,46	217,88
Rozpočtové (daňové) zdroje									
příspěvky státního rozpočtu	22,20	21,10	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	141,10
účelové dotace	9,40	14,67	16,37	2,88	0,00	0,00	0,00	0,00	31,84
výnosy ze silniční daně	5,60	5,70	5,70	6,09	6,50	6,94	7,42	7,92	46,27
výnosy ze spotřební daně (20%)	7,26	7,61	7,79	18,29	19,53	20,86	22,28	23,79	120,14
součet	44,46	49,08	49,86	47,25	46,83	47,80	49,69	51,72	338,56
Dotace EU									
FS	5,44	9,11	9,11	13,01	14,31	14,31	14,31	14,31	80,47
ERDF	1,19	5,06	5,06	7,23	7,96	7,96	7,96	7,96	49,19
součet	6,62	14,17	14,17	20,24	22,27	22,27	22,27	22,27	137,66
Úvěry									
EIB	8,43	10,70	9,35	8,04	5,37	0,00	0,00	0,00	33,46
součet	8,43	10,70	9,35	8,04	5,37	0,00	0,00	0,00	33,46
Soukromé zdroje									
zdroje PPP	0,00	0,00	10,00	13,00	18,80	21,00	21,50	22,00	105,50
Celkem (v běžných cenách)	69,48	89,12	108,81	113,46	125,13	126,50	132,59	137,44	833,05
Splátky									
splátky PPP	0,00	0,00	0,00	-1,00	-2,30	-4,10	-6,20	-8,35	-21,95
splátky úvěrů*	-1,48	-1,80	-2,16	-2,34	-2,51	-2,33	-2,33	-2,74	-16,20
součet	-1,48	-1,80	-2,16	-3,34	-4,81	-6,43	-8,53	-11,09	-38,15
Čisté zdroje celkem (v běžných cenách)	68,00	87,32	106,65	110,13	120,32	120,07	124,06	126,35	794,90
Čisté zdroje v cenách roku 2005	65,83	82,39	98,08	98,81	105,31	102,54	103,36	102,70	693,18
Odhad dopadů scénáře na SR v období 2007 - 2013									
mld. Kč	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2007-2013
zmena podílu spotřební daně	0	0,00	0,00	-9,97	-10,64	-11,37	-12,14	-12,97	-57,09
splátky PPP	0	0,00	0,00	-1,00	-2,30	-4,10	-6,20	-8,35	-21,95
příspěvky SR (zahrazení zdrojů z privatizace)	0	0,00	-9,45	-20,00	-20,00	-20,00	-20,00	-20,00	-109,45
Celkem (v běžných cenách)	0,00	0,00	-9,45	-30,97	-32,94	-35,47	-38,34	-41,32	-188,49
Celkem (v cenách roku 2005)	0,00	0,00	-8,69	-27,78	-28,84	-30,29	-31,94	-33,58	-161,12

Tento scénář představuje minimalistickou variantu rozvoje DI. Scénář spíše kopíruje hospodářský růst ČR, než aby byl scénářem umožňujícím dosáhnout stavu dopravní infrastruktury v rozvinutých zemích EU. Jedná se o spodní hranici možností oproti scénáři rozvojovému, jež je hranicí horní především vzhledem ke stavu veřejných financí ČR.

Minimalistický scénář financování: pokrytí potřeb

	Alokace zdrojů 2007-2013 - minimalistický scénář	Potřeby 2007-2013 ze zdrojů GEPARDI	Alokace úrovni priority 1 %	Alokace úrovni priority 2 %	Alokace úrovni priority 3 %	Alokace ze zdrojů GEPARDI	% plnění ze zdrojů GEPARDI
A	Generální priority výstavby a modernizace hlavních dopravních sítí celostátního a mezinárodního významu	510				428	84%
A1	Výstavba a modernizace železničních projektů zařazených do sítě TEN-T, mezinárodních dohod a ostatní projekty celostátního významu	192,6				166,2	86%
A.2	Výstavba a modernizace dálnic, rychlostních silnic a sítí TEN-T	311,5	100%	70%	20%	256,5	82%
A.3	Rozvoj dopravně významných vodních cest	5,4	100%	70%	20%	5,4	100%
A.4	Podpora rozvoje letecké dopravy: Praha - Ruzyně	0,0	0%	0%	0%	0,0	100%
B	Podpůrné balíčky pro generální priority rozvoje dopravní infrastruktury a rozvoj ostatní významné infrastruktury	215				139	65%
B1	Zavedení inteligentních dopravních systémů na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. třídy	5,6	100%	50%	20%	3,7	65%
B2	Zlepšení efektivity a bezpečnosti železniční infrastruktury přes interoperabilitu a modernější zabezpečovací zařízení	15,8	85%	50%	20%	9,5	60%
B3	Zlepšení bezpečnosti na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. třídy	12,2	100%	50%	20%	7,6	63%
B4	Podpora rozvoje kombinované dopravy a veřejných logistických center	1,5	100%	50%	20%	0,8	55%
B5	Výstavba / modernizace ostatní významné železniční infrastruktury	57,5				22,7	40%
B5.1	Výstavba / modernizace přeshraničních projektů	0,4	100%	25%	20%	0,1	25%
B5.2	Elektrifikace tratí	17,9	100%	15%	20%	5,3	29%
B5.3	Výstavba / modernizace vybraných regionálních aglomeračních projektů	39,2	100%	22%	20%	17,4	44%
B6	Výstavba / modernizace infrastruktury na silnicích I. třídy	119,0				91,6	77%
B6.1	Výstavba obchvatů	46,9	100%	85%	20%	44,3	94%
B6.2	Ostatní výstavba/modernizace	72,1	100%	90%	20%	47,3	66%
B7	Rozvoj další významné vodní infrastruktury	3,9	100%	80%	20%	3,1	80%
C	Základní předpoklady, povinnosti a limitující faktory rozvoje dopravní infrastruktury	171				123	72%
C1	Zajištění systémového financování údržby, opravy, rekonstrukce železniční dopravní infrastruktury	102,8	98%	50%	0%	67,6	66%
C2	Zajištění systémového financování údržby, opravy, rekonstrukce státní silniční infrastruktury	56,0	98%	50%	0%	45,4	81%
C3	Zajištění systémového financování údržby, opravy a obnovy vodních cest	1,5	100%	50%	0%	1,5	100%
C4	Omezování dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví	11,0	100%	50%	0%	8,2	75%
	Celkem potřeby / výdaje	896	378	303	9	690	77%
	Celkem zdroje minimalistický model					693	

Minimalistický scénář financování: pokrytí potřeb

Tah	Úsek	Náklady (mil. Kč)
D1	Mořice - Hulín (křiž. s R49 a R55)	4 270
D3	Nová Hospoda (Mezno) - Chotoviny	2 307
D3	Tábor - Bošilec - Soběslav	13 477
D5	Černice - Útušice	1 311
D8	Trmice - státní hranice	5 510
D8	Lovosice - Řehlovice	11 009
D11	Poděbrady východ - Sedlice	5 376
D11	Sedlice - Hradec Králové	3 922
D47	Běloutín - Ostrava, Rudná	16 139
D47	Ostrava, Rudná - Bohumín	9 656
D47	Lipník n. B. - Běloutín	8 848
D47	Bohumín - státní hranice	3 076
R1	Vestec - Lahovice	8 001
R1	Lahovice - Slivenec	9 634
R4	křiž. s I/19 - Nová Hospoda	3 896
R6	K. Vary Rybáře - K. Vary západ	3 415
R6	Praha - Pavlov	2 262
R6	K. Vary západ - Kamenný dvůr	8 720
R35	Křelov - Slavonín	3 047
R35	Sedlice - Opatovice	2 849
R48	Dobrá - Český Těšín	1 084
R55	Otrokovice (obchvat sever)	51

Hlavní priorita GEPARDI v rámci dálnic a rychlostních silnic : rozestavěné projekty

Tah	Úsek	Náklady (mil. Kč)
D1	Kývalka - Černovická terasa (rozšíření)	9 440
D1	Rozšíření D1 Mirošovice - Kývalka*	
D1	Hulín - Přerov	13 333
D3	Praha - Nová Hospoda (Mezno)	23 728
D3	Bošilec - Třebonín	11 342
D11	Hradec Králové - Smiřice	5 567
R1	Běchovice - křiž. s D1	4 801
R1	D1 - Vestec	3 086
R1	Ruzyně - Suchdol	14 183
R1	Suchdol - Březiněves	9 293
R4	Příbram (Skalka) - Milín	1 627
R4	Milín - křiž. s I/19	2 974
R7	Louny (zač. obchvatu) - MÚK Bitozeves	1 741
R7	Slaný - Louny (začátek obchvatu)	4 178
R7	MÚK Bitozeves - Chomutov	3 171
R35	Úlibice - křiž. s D11	7 055
R35	Opatovice - Zámorsk	18 450
R35	Zámorsk - křiž. s R43 - Mohelnice	18 450
R43	Kuřim - Sebranice	4 165
R48	Běloutín - Nový Jičín (křížení s I/57)	2 408
R48	Nový Jičín (křížení s I/57) - Rychaltice	2 206
R48	Rychaltice - Frýdek-Místek (zač. obchvatu)	2 862
R48	Frýdek-Místek obchvat	3 439
R49	Hulín - Fryšták	7 139
R52	Pohořelice - Mikulov, státní hranice	10 000
R55	Otrokovice (obchvat jih - po Napajedla)	836
R55	Hulín - Otrokovice	4 468

Orientační doporučení priorit mezi nezahájenými úseky pro zahájení v období 2007-20013

Minimalistický scénář financování: pokrytí potřeb

Tah	Úsek	Náklady (mil. Kč)
D1	Přerov - Lipník n.Bečvou	7 459
D11	Smiřice - Jaroměř	2 718
R11	Jaroměř – Trutnov	5 045
R11	Trutnov - státní hranice	5 115
R3	Třebonín - státní hranice	8 178
R4	Příbram (Skalka) - Milín	1 627
R4	Milín - křiž. s I/19	2 974
R6	Nové Strašecí - Bošov	13 072
R6	Bošov - Karlovy Vary východ	6 629
R6	Cheb (obchvat konec) - Bříza - hranice	1 350
R7	Slaný - Louny (začátek obchvatu)	4 178
R7	MÚK Bitozveves - Chomutov	3 171
R35	Turnov - Úlibice	5 680
R43	Troubsko (D1) - Modřice (R52) - Chrlice (D2)	12 500
R43	Troubsko (křiž. s D1) - Kuřim	10 111
R43	Sebranice - Mor. Třebová (křiž. s R35)	6 690
R49	Fryšták - Zádveřice	7 139
R49	Zádveřice - státní hranice	13 116
R52	Modřice - Rajhrad	551
R55	Vsisko - Přerov	2 621
R55	Hulín - Otrokovice (obchvat sever)	4 593
R55	Uh. Hradiště (od křiž. s I/50) - Hodonín jih (I/51)	5 416
R55	Hodonín jih - D2	2 455
R56	křiž. s I/48 - křiž. s R48	731

**Orientační doporučení priorit mezi nezahájenými úseky
nejdříve na konci období 2007-2013**

Minimalistický scénář financování: pokrytí potřeb

Prioritní projekty na páteřní síti	Náklady [mil. Kč]	Realizace
Uzly a železniční stanice nerelizované v rámci I. a II. koridoru		
Průjezd uzlem Praha	14 432	2007-2013
Průjezd uzlem Brno	9 693	2007-2015
Průjezd uzlem Kolín	1 693	2006-2009
Průjezd uzlem Břeclav	3 609	2007-2010
Ostrava hlavní nádraží - průjezd	800	2010-2011
Průjezd uzlem Česká Třebová	1 620	2010-2012
Průjezd uzlem Přerov	4 500	2007-2013
Průjezd uzlem Pardubice	900	2008-2009
Průjezd uzlem Olomouc	3 500	2010-2015
Průjezd žst. Ústí nad Orlicí	1 866	2007-2009
Průjezd žst. Kralupy nad Vltavou	740	2012-2012
IV. koridor		
Optimalizace trati Horní Dvořiště st.hr. - Č. Budějovice	1 276	2008-2009
Modernizace trati Č. Budějovice mimo - Nemanice I včetně	937	2010-2011
Modernizace trati Nemanice I mimo - Ševětín mimo	6 279	2013-2015
Modernizace trati Ševětín včetně - Veselí nad Lužnicí včetně	3 616	2010-2012
Modernizace trati Veselí nad Lužnicí mimo - Doubí u Tábora včetně	3 798	2011-2013
Modernizace trati Doubí u Tábora mimo - Tábor včetně	3 266	2007-2009
Modernizace trati Tábor mimo - Sudoměřice u Tábora včetně	3 193	2009-2011
Modernizace trati Sudoměřice u Tábora mimo - Votice včetně	5 995	2013-2016
Modernizace trati Votice včetně - Benešov u Prahy mimo	5 326	2011-2014
Optimalizace trati Benešov včetně - Strančice mimo	4 534	2006-2009
III. koridor		
Nová tunelová varianta Praha - Beroun	20 513	2011-2016
Optimalizace trati Beroun mimo - Zbiroh mimo	4 691	2008-2010
Optimalizace trati Zbiroh včetně - Rokycany včetně	3 925	2008-2010
Modernizace trati Rokycany mimo - Plzeň mimo	640	2012-2012
Tunel Ejpovice	8 190	2009-2013
Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK	2 600	2012-2014
Optimalizace trati Stříbro včetně - Planá u Mariánských Lázní včetně	4 110	2008-2010
Optimalizace trati Planá u Mariánských Lázní mimo - Cheb mimo	4 319	2008-2010
Optimalizace trati Cheb - Cheb st.hr.	1 213	2013-2014
Optimalizace trati st.hr. SR - Mosty u Jablunkova - Bystřice nad Olší včetně	4 009	2012-2014
Optimalizace trati Bystřice nad Olší mimo - Český Těšín včetně	4 494	2010-2012
Optimalizace trati Český Těšín mimo - Dětmorovice včetně	4 450	2012-2014
Ostatní evropské prioritní projekty		
Modernizace a zdvoukolejnění tratě Brno - Přerov	21 000	2008-2014

Indikativní seznam prioritních projektů na železniční páteřní síti 2007-2013

Minimalistický scénář financování: pokrytí potřeb

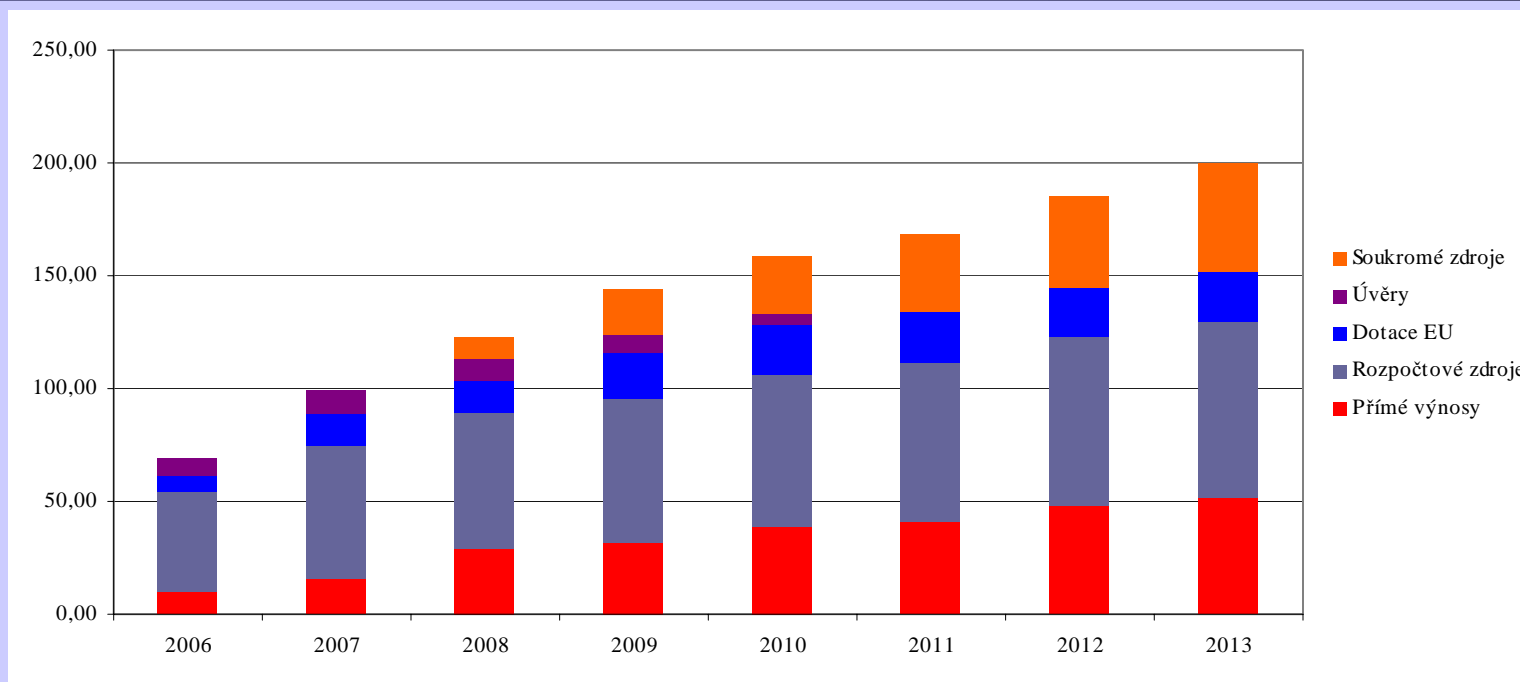
Elektrizace - prioritní projekty	Náklady [mil. Kč]	Realizace
Ostrava Kunčice - Frýdek Místek - Český Těšín	3 760	2008-2010
Brno Horní Heršpice - Okříšky - Jihlava	3 900	2009-2012
Hulín - Kroměříž - Kojetín	900	2010-2012
státní hranice Rakousko (Retz) - Znojmo	1 100	2007-2009
Otrokovice - Vizovice	2 100	2008-2010
Frýdek Místek - Frenštát pod Radhoštěm	2 375	2013-2015
Týniště n/O - Letohrad	700	2011-2013
Letohrad - Lichkov státní hranice Polsko	1 886	2006-2009

Indikativní seznam prioritních projektů elektrifikace 2007-2013

Aglomerační a regionální projekty - priority	Náklady [mil. Kč]	Realizace
Praha - Kladno s odbočkou na letiště	16 462	2009-2013
Lysá n/L - Milovice vč. Elektrizace	300	2006-2008
Otrokovice - Zlín zdvoukolejnění	1 150	2008-2010
Beroun - Praha-Smíchov	6 650	2009-2012
Hradec Králové - Pardubice - Chrudim	5 908	2007-2015
Kutná Hora - Kutná Hora město vč. elektrizace	350	2011-2012
Praha Vysočany - Lysá nad Labem	5 800	2010-2013
Praha - Všetaty	5 400	2011-2014
Brno - Křenovice - Slavkov	670	2013-2015
Plzeň - dálkové řízení a racionalizace		2009-2012

Indikativní seznam prioritních aglomeračních /regionálních projektů 2007-2013

Rozvojový scénář financování (mld. Kč)



- Výnosy z užívání silnic, dálnic a rychlostních silnic jsou postaveny na **aplikaci časového a výkonového zpoplatnění** (výkonové zpoplatnění vozidel nad 12 tun i vozidel od 3,5 tun do 12 tun (od roku 2008) a vyšší nárůst sazeb)
- **Příspěvky státního rozpočtu a účelové dotace** v rozvojové variantě vycházejí ze skutečnosti, že dojde k zachování těchto zdrojů (*bude řešen výpadek výnosů z privatizace*)
- **Daňové výnosy** rozvojové varianty jsou postaveny na výnosech ze **silniční daně** (*provázány s růstem HDP*) a **zvýšením podílu ze spotřební daně z minerálních olejů až na úroveň 40 %**
- **Dotace EU** jsou v rozvojové variantě uvažovány na úrovni dle potřeb MD před projednáním ve vládě
- V tomto scénáři jsou zapojeny projednávané úvěry EIB ve výši 25 mld. Kč.
- Varianta uvažuje se zásadní **účástí soukromých zdrojů na rozvoji dopravní infrastruktury – postupně narůstajících až na úroveň cca 30 % celkových výdajů** v této oblasti.

Rozvojový scénář financování (mld. Kč)

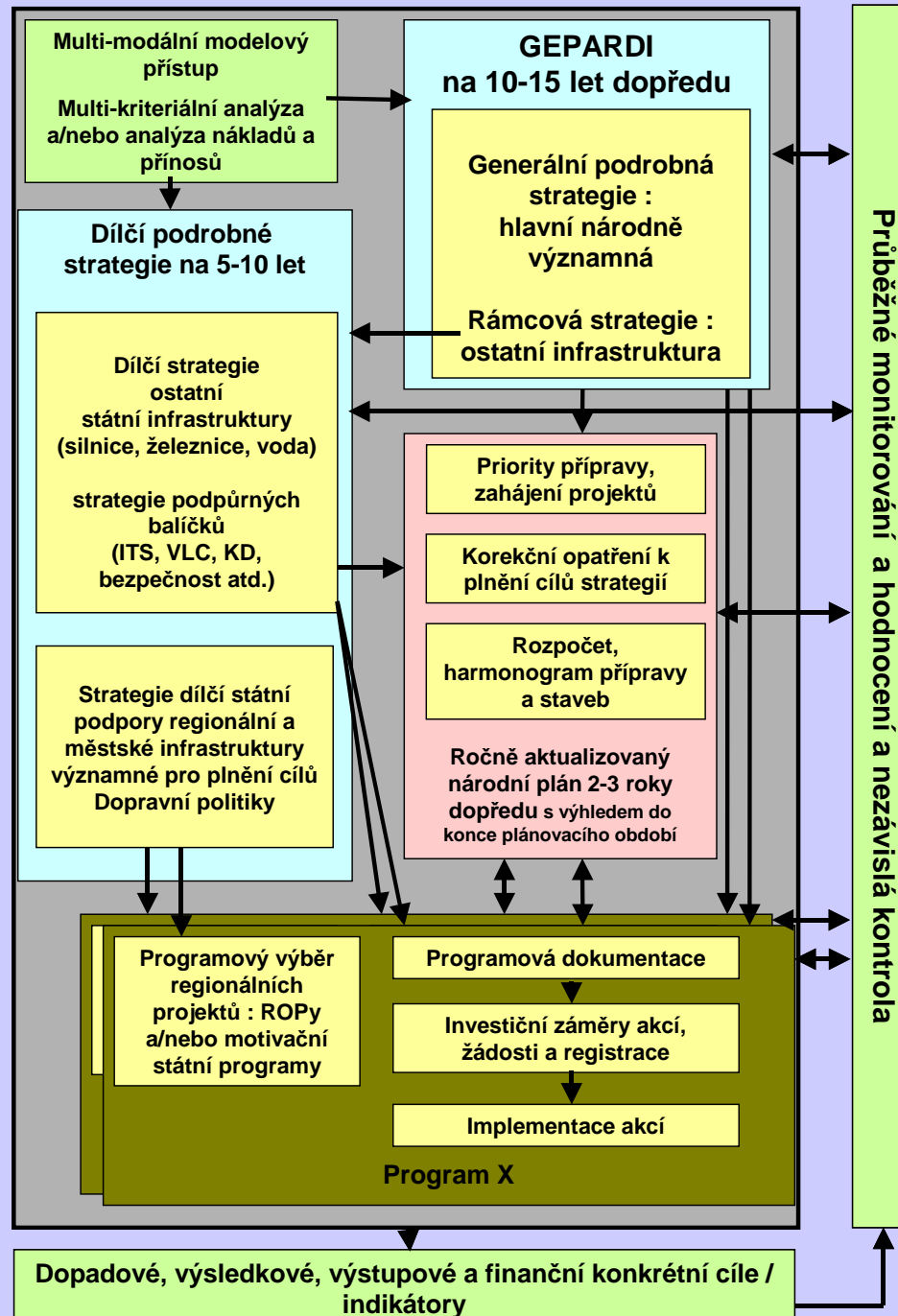
mld. Kč	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2007-2013
Příjmy provozní výnosy									
výnosy z užívání železniční dopravní cesty	6,77	7,96	8,55	9,25	10,95	11,77	12,57	13,36	74,41
čisté výnosy z užití síťe a dálnic	3,20	7,92	20,53	22,41	27,60	29,09	35,91	38,02	181,48
poplatky za užití vodní dopravní cesty	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
součet	9,97	15,89	29,08	31,66	38,55	40,86	48,48	51,38	255,89
Rozpočtové (daňové) zdroje									
příspěvky státního rozpočtu	22,20	21,10	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	141,10
účelové dotace	9,40	14,67	16,37	2,88	0,00	0,00	0,00	0,00	31,84
výnosy ze státní daně	5,60	6,14	6,75	7,41	8,13	8,93	9,81	10,77	57,93
výnosy ze spotřební daně (40%)	7,26	16,72	17,12	36,57	39,06	41,72	44,56	47,59	243,33
součet	44,46	58,63	60,23	66,86	67,19	70,65	74,36	78,36	473,40
Dotace EU									
FS	5,44	9,11	9,11	13,01	14,31	14,31	14,31	14,31	88,47
ERDF	1,19	5,06	5,06	7,23	7,96	7,96	7,96	7,96	49,19
součet	6,62	14,17	14,17	20,24	22,27	22,27	22,27	22,27	137,66
Dvěry									
EIB	8,43	10,70	9,35	8,04	5,37	0,00	0,00	0,00	33,46
součet	8,43	10,70	9,35	8,04	5,37	0,00	0,00	0,00	33,46
Saukromé zdroje									
zdroje PPP	0,00	0,00	10,00	20,00	25,00	35,00	40,00	40,00	178,00
CELKEM (v běžných cenách)	69,48	99,39	122,83	143,92	158,38	168,77	185,11	200,00	1078,41
Spátky									
spátky PPP	0,00	0,00	0,00	-1,00	-3,00	-5,50	-9,00	-13,00	-31,50
spátky třetí*	-1,48	-1,80	-2,16	-2,34	-2,51	-2,33	-2,33	-2,74	-16,20
součet	-1,48	-1,80	-2,16	-3,34	-5,51	-7,83	-11,33	-15,74	-47,70
Čisté zdroje celkem (v běžných cenách)	68,00	97,59	120,67	140,59	152,87	160,94	173,78	184,26	1030,71
Čisté zdroje v cenách roku 2005	65,83	92,08	110,97	126,13	133,81	137,44	144,78	149,77	894,98
	103,30%	102,60%	102,60%	102,50%	102,50%	102,50%	102,50%	102,50%	
Odhad dopadů scénáře na SR v období 2007 - 2013									
mld. Kč	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2007-2013
zasažena podílů spotřební daně	0	-9,11	-9,33	-28,25	-30,17	-32,23	-34,42	-36,76	-180,27
spátky PPP	0	0,00	0,00	-1,00	-3,00	-5,50	-9,00	-13,00	-31,50
příspěvky SR (náhrada zdrojů z privatizace)	0	0,00	-9,45	-20,00	-20,00	-20,00	-20,00	-20,00	-109,45
CELKEM (v běžných cenách)	0,00	-9,11	-18,78	-49,25	-53,17	-57,73	-63,42	-69,76	-321,22
CELKEM (v cenách roku 2005)	0,00	-8,60	-17,27	-44,19	-46,54	-49,30	-52,84	-56,78	-275,43

Základní premisou rozvojového scénáře je zdrojové nastartování takového rozvoje dopravní infrastruktury v České republice, aby byly rychleji snižovány rozdíly mezi Českou republikou a rozvinutými státy Evropské unie.

Rozvojový scénář financování (mld. Kč)

	Alokace zdrojů 2007-2013 - rozvojový scénář	Potřeby 2007-2013 ze zdrojů GEPARDI	Alokace úrovní priority 1 %	Alokace úrovní priority 2 %	Alokace úrovní priority 3 %	Alokace ze zdrojů GEPARDI	% plnění ze zdrojů GEPARDI
A	Generální priority výstavby a modernizace hlavních dopravních sítí celostátního a mezinárodního významu	510				510	100%
A1	Výstavba a modernizace železničních projektů zařazených do sítě TEN-T, mezinárodních dohod a ostatní projekty celostátního významu	192,6				192,6	100%
A.2	Výstavba a modernizace dálnic, rychlostních silnic a sítí TEN-T	311,5	100%	100%	100%	311,5	100%
A.3	Rozvoj dopravně významných vodních cest	5,4	100%	100%	100%	5,4	100%
A.4	Podpora rozvoje letecké dopravy: Praha - Ruzyně	0,0	100%	100%	100%	0,0	100%
B	Podpůrné balíčky pro generální priority rozvoje dopravní infrastruktury a rozvoj ostatní významné infrastruktury	215				215	100%
B1	Zavedení inteligentních dopravních systémů na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. třídy	5,6	100%	100%	100%	5,6	100%
B2	Zlepšení efektivity a bezpečnosti železniční infrastruktury přes interoperabilitu a modernější zabezpečovací zařízení	15,8	100%	100%	100%	15,8	100%
B3	Zlepšení bezpečnosti na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. třídy	12,2	100%	100%	100%	12,2	100%
B4	Podpora rozvoje kombinované dopravy a veřejných logistických center	1,5	100%	100%	100%	1,5	100%
B5	Výstavba / modernizace ostatní významné železniční infrastruktury	57,5				57,5	100%
B5.1	Výstavba / modernizace přeshraničních projektů	0,4	100%	100%	100%	0,36	100%
B5.2	Elektrifikace tratí	17,9	100%	100%	100%	17,9	100%
B5.3	Výstavba / modernizace vybraných regionálních aglomeračních projektů	39,2	100%	100%	100%	39,2	100%
B6	Výstavba / modernizace infrastruktury na silnicích I. třídy	119,0				119,0	100%
B6.1	Výstavba obchvatů	46,9	100%	100%	100%	46,9	100%
B6.2	Ostatní výstavba/modernizace	72,1	100%	100%	100%	72,1	100%
B7	Rozvoj další významné vodní infrastruktury	3,9	100%	100%	100%	3,9	99%
C	Základní předpoklady, povinnosti a limitující faktory rozvoje dopravní infrastruktury	171				167	97%
C1	Zajištění systémového financování údržby, opravy, rekonstrukce železniční dopravní infrastruktury	102,8	100%	100%	90%	99,4	97%
C2	Zajištění systémového financování údržby, opravy, rekonstrukce státní silniční infrastruktury	56,0	100%	100%	90%	55,0	98%
C3	Zajištění systémového financování údržby, opravy a obnovy vodních cest	1,5	100%	100%	90%	1,5	100%
C4	Omezování dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví	11,0	100%	100%	90%	10,7	98%
	Celkem potřeby	896	381	424	86	892	99%
	Celkem zdroje rozvojový model					895	

Doporučený způsob plánování rozvoje dopravní infrastruktury



Scénář GEPARDI - Milníky projektu

- meziresortní připomínkové řízení – **do 10. března 2006**
- vládě na vědomí k diskusi – **31. března 2006**
- zpracování připomínek SEA – **březen-červen 2006**
- vládě ke schválení – **po dokončení procesu SEA**

Děkuji Vám za pozornost

Ondřej Jašek
ředitel odboru strategie

Ministerstvo dopravy ČR
nábř. L. Svobody 12
110 00 Praha 1
tel: +420 972 231 545
fax: +420 224 812 293
e-mail: ondrej.jasek@mdcr.cz

Ministerstvo dopravy – odbor strategie

- zastřešuje tvorbu strategických dokumentů
- dotčený orgán státní správy ve věcech územního plánování
 - podpora resortního výzkumu a vývoje

Zajímá Vás GEPARDI?

www.gepardi.cz

Napište nám!!

e-mail: gepardi@mdcr.cz