



Rozpočet

Státního fondu dopravní infrastruktury

na rok 2020

a střednědobý výhled na roky 2021 a 2022

Ing. Zbyněk Hořelica
ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury

OBSAH

1	ÚVOD - MANAŽERSKÉ SHRUTÍ	4
2	STRATEGICKÝ RÁMEC SESTAVENÍ ROZPOČTU A STŘEDNĚDOBÉHO VÝHLEDU	5
3	VÝCHOZÍ POŽADAVKY NA FINANCOVÁNÍ Z ROZPOČTU SFDI	6
4	SHRUTÍ ROZPOČTU SFDI	7
4.1	PŘÍJMOVÁ STRANA ROZPOČTU	7
4.2	VÝDAJOVÁ STRANA ROZPOČTU	8
4.3	ROZDĚLENÍ VÝDAJŮ DLE OBJEMOVĚ NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH PŘÍJEMCŮ	10
4.4	ANALYTICKÝ ROZKLAD AKCÍ ROZPOČTU	11
5	DŮLEŽITÉ OBLASTI FINANCOVÁNÍ	13
5.1	PŘÍPRAVA AKCÍ A PODMÍNKY FINANČNÍHO PLÁNOVÁNÍ	13
5.2	STŘEDNĚDOBÝ VÝHLED	13
5.3	PROGRAM SFDI NA PODPORU ZAVÁDĚNÍ ETCS	14
6	FINANČNÍ PERSPEKTIVA 2014 – 2020 A PŘÍPRAVA NOVÉ FINANČNÍ PERSPEKTIVY	16
6.1	OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA 2014 – 2020	16
6.2	NÁSTROJ PRO PROPOJENÍ EVROPY	16
6.3	PŘÍPRAVA FINANČNÍ PERSPEKTIVY 2021 – 2027	17
6.4	PŘÍPRAVA PROJEKTU PPP D4	18
6.5	EVROPSKÁ INVESTIČNÍ BANKA – ÚVĚROVÉ FINANCOVÁNÍ ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	19
6.6	PROBLEMATIKA OPRAV SILNIC II. A III. TŘÍD	20
7	SUPERVIZE A KONTROLNÍ ČINNOST SFDI	21
7.1	VEŘEJNOSPRÁVNÍ KONTROLA	21
7.2	SUPERVIZE STAVEB	21
7.3	SUPERVIZE PROJEKTOVÝCH DOKUMENTACÍ	22
7.4	PLÁN PRO ROZŠÍŘENÍ VYUŽITÍ DIGITÁLNÍCH METOD A ZAVEDENÍ INFORMAČNÍHO MODELOVÁNÍ STAVEB (BIM) PRO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	23
8	OPERATIVNÍ ŘÍZENÍ ROZPOČTU SFDI	24
8.1	POSKYTOVÁNÍ PROSTŘEDKŮ	24
8.2	ÚPRAVY ROZPOČTU	24
8.3	PŘÍSPĚVKY SFDI	25
9	SOULAD ROZPOČTU S DOPRAVNÍMI SEKTOROVÝMI STRATEGIEMI	26
10	SEZNAM TABULEK	27
11	SEZNAM PŘÍLOH	27

Seznam zkratk a vysvětlivky pojmů

CEF	Connecting Europe Facility
DSS2	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, aktualizace 2017
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
EIA	Environmental Impact Assessment
EIB	Evropská investiční banka
ESI fondy	Evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
FS	Fond soudržnosti
MF	Ministerstvo financí ČR
MD	Ministerstvo dopravy ČR
OP	Operační program
OPD	Operační program Doprava (obecně)
OPD 2014-2020	Operační program Doprava 2014-2020
PPP	Public Private Partnership
ŘO	Řídící orgán
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
ŘVC	Ředitelství vodních cest ČR
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Všechny tabulky v textu rozpočtu uvádějí hodnoty v mil. Kč po zaokrouhlení, není-li uvedeno jinak. Podrobné údaje jsou uvedeny v přílohách.

1 Úvod - manažerské shrnutí

Rozpočet a střednědobý výhled SFDI v letech 2020 – 2022 je sestaven v souladu se zákonem o SFDI č. 104/2000 Sb. v aktuálním znění, v členění dle jednotlivých oblastí financování a vychází z finančních rámců stanovených vládou ČR. Rozpočet SFDI je připraven jako bilancovaný se zapojením nároků. V současné době není SFDI příjemcem žádného úvěru, ale plní roli finančního manažera nového úvěru na financování dopravní infrastruktury od EIB, jehož příjemcem je Česká republika zastoupená Ministerstvem financí ČR (viz kapitola 6.5).

S ohledem na legislativně náročný, zdoluhavý a složitě predikovatelný proces přípravy dopravních staveb je rozpočet pro rok 2020 koncipován stejně jako pro předcházející roky, tedy tak, aby umožňoval v maximální možné míře zajistit flexibilní financování investičních akcí v návaznosti na úspěšné dokončení jejich přípravy, vysoutěžení a uzavření smluv na jejich realizaci. Z tohoto důvodu je v rozpočtu zřízena společná globální položka pro státní investory ŘSD a SŽDC, ve které jsou alokovány finanční prostředky pro zajištění postupného financování jmenovitých investičních akcí, které jsou v realizaci, ale i pro investiční akce nově zahajované. Indikativní rozpis této globální položky je uveden v příloze č. 5. V případě, že vznikne v průběhu roku 2020 vyšší potřeba financování daných akcí, např. díky urychlení přípravy některých akcí a tato potřeba bude vyšší než jaká je alokace uvedená v rozpočtu SFDI včetně aktuálních disponibilních prostředků SFDI, budou vedena jednání s Ministerstvem financí v návaznosti na vývoj státního rozpočtu s cílem navýšit rozpočet SFDI na pokrytí těchto akcí.

Rozpočet roku 2020 vychází ze směrných čísel Ministerstva financí ČR v celkové výši 70,2 mld. Kč národních zdrojů. Se zapojením prostředků EU ve výši 17,1 mld. Kč (včetně nespotrebovaných nároků OPD 2014-2020 a CEF) činí pro rok 2020 celková výše rozpočtu 87,3 mld. Kč.

Rozhodujícím faktorem pro sestavení rozpočtu je stejně jako v předchozích letech nutnost v maximální možné míře respektovat následující požadavky:

- na mandatorní výdaje, tj. zejména na opravy, údržbu a správu sítě,
- na přípravu akcí dle vládou schváleného dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem),
- na zajištění financování již rozestavěných akcí včetně dofinancování dobíhajících projektů,
- na zahajování nově připravených akcí v souladu s dopravní politikou ČR a návaznými strategickými dokumenty, zejména Dopravními sektorovými strategiemi, 2. fáze.

Celkový rozpočet ve výši 87,3 mld. Kč umožňuje financovat výše uvedené požadavky včetně investičních akcí v realizaci. Na neinvestiční výdaje je alokováno celkem 34,6 mld. Kč a na investiční výdaje je alokováno celkem 52,7 mld. Kč. Výše finančních prostředků není konečná a v případě potřeby může být formou tzv. souvztažného navýšení příjmů a výdajů u zdrojů EU navýšena.

V průběhu roku 2021, resp. roku 2022 se předpokládá postupné dočerpávání prostředků OPD 2014-2020 alokovaných v předmětných prioritních osách a specifických cílech pro ŘSD a SŽDC. V období střednědobého výhledu bude připraven značný objem jmenovitých investičních akcí ŘSD a SŽDC a bude nutné odpovídajícím způsobem zajistit potřebné zdroje rozpočtu SFDI. S ohledem na tuto skutečnost se SFDI snaží ve spolupráci s MD zavádět nové způsoby financování jako je, např. realizace akcí formou PPP. V roce 2020 se předpokládá zahájení realizace pilotního projektu dálnice D4 mezi Prahou a Pískem.

2 Strategický rámec sestavení rozpočtu a střednědobého výhledu

Za základ pro sestavování rozpočtu roku 2020 a střednědobého výhledu na období 2021 a 2022 byly použity zejména závěry obsažené ve schválené Dopravní politice a Dopravních sektorových strategiích - aktualizace 2017. Rozpočet respektuje, stejně jako v minulých letech, principiální zásadu směřování zdrojů primárně na krytí finančních potřeb především spojených s mandatorními výdaji sítě, tj. s opravami, údržbou, správou, přípravou nových projektů a dále s realizací výstavby dopravní infrastruktury spolufinancované zejména ze zdrojů EU.

Prioritami při sestavování rozpočtu SFDI bylo pokrýt následující oblasti:

- mandatorní výdaje - jejich výše se řídí reálnou schopností efektivního využití prostředků a je nastavena zejména dle Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, aktualizace 2017 - materiál zpracovaný Ministerstvem dopravy, tj.:
 - opravy a údržba sítě včetně zařízení služeb - osobních nádraží a dopravně významných vnitrozemských vodních cest,
 - globální položky spojené zejména s bezpečnostními opatřeními a realizací akcí menšího rozsahu (např. zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, protihluková opatření, vybavení letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy, vypořádání staveb po dokončení, pozemní objekty atd.),
 - provozní výdaje státních investorů,
 - mýto a telematika,
 - příprava akcí (zajištění projektové a majetkoprávní přípravy akcí),
- akce v realizaci včetně akcí, u kterých je předpokládáno jejich dofinancování v roce 2020,
- nově zahajované akce s ohledem na jejich připravenost a reálnost data zahájení.

3 Výchozí požadavky na financování z rozpočtu SFDI

V květnu 2019 předložili žadatelé SFDI výchozí podklady, resp. požadavky pro sestavení návrhu rozpočtu SFDI. Tyto požadavky se zakládaly na neomezených potencionálních záměrech a odhadech potřeb žadatelů na budoucí období a nezohledňovaly žádné předem stanovené finanční limity. Cílem této etapy při přípravě rozpočtu bylo získat přehled o výši celkových hrubých potřeb sektoru. Vzhledem k tomu, že se jednalo o odhadované finanční objemy v budoucím období, lze tyto údaje považovat za pouze orientační a v další etapě přípravy rozpočtu budou korigovány s ohledem na aktuální připravenost jednotlivých staveb a reálnost jejich provedení.

Předložené výchozí podklady pro sestavení návrhu rozpočtu SFDI projednal SFDI s žadateli a zástupci MD, resp. byla posouzena přiměřenost, opodstatněnost a reálnost předložených požadavků. Níže je uveden souhrn žadateli předložených výchozích požadavků.

Tabulka 1 – Přehled celkových výchozích požadavků - za všechny zdroje

v mil. Kč

	2020 požadavky celkem
Národní zdroje	78 994
EU zdroje	30 356
Celkem	109 350

Tabulka 2 – Výchozí požadavky dle dopravních módů

v mil. Kč

	2020 požadavky celkem
Silniční infrastruktura – bez krajů	54 333
Železniční infrastruktura	49 020
Vodní infrastruktura	2 014
Požadavky krajů na silnice II. a III. tříd*	1 719
Ostatní**	2 264
Celkem	109 350

*zahrnuje požadavky na základě usnesení vlády a příslušných memorand

**například poskytování příspěvků na bezpečnostní opatření a zklidnění dopravy, cyklostezky, tisk a distribuci dálničních kuponů, provozní výdaje, apod.

Výše uvedené výchozí požadavky v tabulce 1 a 2 představují souhrn možných akcí u všech investorů, kteří předložili svoje požadavky s vyčíslením finančních objemů. V následující etapě přípravy rozpočtu byly jednotlivé požadavky po projednání korigovány, zejména s ohledem na jejich reálnost a stav připravenosti.

4 Shrnutí rozpočtu SFDI

Rozpočet SFDI pro rok 2020 a pro oba roky střednědobého výhledu je sestaven jako vyrovnaný.

SFDI nevykazuje žádné pohledávky (mimo předfinancování) ani závazky, které by nebyly v souladu s upraveným rozpočtem SFDI na rok 2019. V současné době není SFDI příjemcem žádného úvěru, ale pro rok 2020 bude SFDI plnit roli finančního manažera úvěru EIB, jehož příjemcem je Česká republika zastoupená Ministerstvem financí ČR.

Podrobné údaje o plánovaných příjmech a výdajích v letech 2020, 2021 a 2022 jsou uvedeny v přílohách.

4.1 Příjmová strana rozpočtu

Při sestavování příjmové strany rozpočtu a střednědobého výhledu SFDI vycházelo ze směrných čísel MF.

Tabulka 3 – Příjmy rozpočtu

v mil. Kč, zaokrouhleno

Směrná čísla MF			
Druh příjmu	rozpočet 2020	výhled rozpočtu 2021	výhled rozpočtu 2022
převody výnosů silniční daně	6 400	6 500	6 500
převody podílu z výnosů spotřební daně	8 400	8 500	8 600
poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic	5 600	5 800	6 100
převody výnosů z mýtného	12 500	14 400	14 400
dotace ze státního rozpočtu celkem (včetně dotace na projekty spolufinancované z EIB)	37 321	32 225	31 825
Příjmy SFDI	70 221	67 425	67 425

SFDI předpokládá, že výše uvedená predikce příjmů Ministerstva financí pro rok 2020 bude naplněna při pokračování stávajících systémových podmínek, a to bez výrazných negativních výkyvů. Návrh Ministerstva financí na období let 2021 a 2022 týkající se výnosů z mýtného ve výši 14,4 mld. Kč lze považovat za splnitelný za předpokladu principiálních změn (změna rozsahu zpoplatnění dálniční sítě a zvýšení ceny poplatků za užívání dálnic a silnic zejména v souvislosti se zohledněním ekologických externalit, které je řešeno v novelizovaném zákoně č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích).

4.2 Výdajová strana rozpočtu

Přehled výdajů dle účetních okruhů

Ve smyslu § 5b odst. 5 zákona č. 104/2000 Sb. je hospodaření SFDI rozděleno do dvou účetně oddělených okruhů tak, aby byly sledovány samostatně náklady na dopravní infrastrukturu (I. účetní okruh) a vlastní činnost SFDI (II. účetní okruh).

Přehled výdajů SFDI podle kategorií užití finančních prostředků je uveden v následujících tabulkách.

Tabulka 4 – Přehled celkových národních výdajů podle užití dle zákona o SFDI v roce 2020

Níže uvedená tabulka uvádí předpokládané výdaje rozpočtu SFDI v členění ve shodě s účelem fondu a podle jednotlivých akcí v relevantních oblastech pro období roku 2020.

v mil. Kč	
Výdaje rozpočtu	
Celkem:*	70 221
běžné výdaje	34 547
kapitálové výdaje	35 675
Dle účelu fondu	
v tom:	
výstavba, modernizace, opravy, údržba nebo správa silnic nebo dálnic	21 180
výstavba nebo modernizace drah, s výjimkou lanových drah, které neslouží k zajišťování dopravní obslužnosti, výstavba nebo modernizace zařízení služeb nebo oprav, údržba nebo provozování celostátních nebo regionálních drah nebo zařízení služeb	24 564
výstavba, modernizace, opravy, údržba nebo správa dopravně významných vnitrozemských vodních cest nebo movitých nebo nemovitých věcí užívaných za účelem provozování přístavu ve Spolkové republice Německo ve městě Hamburk, které jsou ve vlastnictví České republiky nebo které má Česká republika v pronájmu na dobu delší než 10 let,	1 637
opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace	560
výstavba nebo opravy cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích	200
zavedení nebo provozování systému elektronického mýtného	2 436
telematické systémy	1 594
výstavba, modernizace, nebo opravy místních komunikací nebo veřejně přístupných účelových komunikací v místech, kde stavební objekty těchto místních komunikací nebo veřejně přístupných účelových komunikací kříží dálnice, silnice, celostátní nebo regionální dráhy nebo dopravně významné vnitrozemské vodní cesty, nebo opravy staveb vodních děl, jimiž bylo v souvislosti s výstavbou, modernizací nebo opravou dálnice, silnice nebo celostátní nebo regionální dráhy upraveno, změněno nebo zřízeno koryto vodního toku	300
náklady související s vybavením letišť technickými nebo obdobnými prostředky	40

sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy	
náklady na činnost SFDI – emise a distribuce dálničních kuponů	593
ostatní náklady na činnost SFDI vč. přípravy PPP projektů	10
ŘSD + SŽDC investiční akce	17 108

* zaokrouhleno

Tabulka 5 – Dopravní infrastruktura v roce 2020 – I. účetní okruh

v mil. Kč

Dopravní infrastruktura – I. účetní okruh	
	Národní výdaje celkem
Celkem*	69 618
Pozemní komunikace	25 210
Dráhy	24 564
Vodní cesty	1 637
Příspěvky SFDI**	1 100
ŘSD + SŽDC investiční akce	17 108

* zaokrouhleno, **příspěvky poskytované SFDI zahrnují výdaje na poskytování příspěvků – např. bezpečnost a zklidnění dopravy, cyklostezky, tzv. křížení účelových komunikací s nadřazenou sítí, vybavení letišť technickými prostředky k ochraně před protiprávními činy, zlepšení řízení dopravního provozu.

Tabulka 6 – Náklady na činnost SFDI v roce 2020 – II. účetní okruh

v mil. Kč

Náklady na činnost SFDI - II. účetní okruh v rozdělení na běžné a kapitálové výdaje			
Národní prostředky	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Celkem*	514	88	603
Běžné výdaje, z toho:	514		514
Emise dálničních kuponů	38		38
Provize za prodej dálničních kuponů	305		305
Poradci EDAZ	7		7
Příprava PPP	10		10
Výdaje na platy **	81		81
Pojistné zaměstnanců	27		27
FKSP	2		2
Ostatní výdaje (opravy, energie, telekomunikační a ostatní služby, ostatní drobné výdaje)	44		44
Kapitálové výdaje, z toho:		88	88
Budova SFDI		12	12
Programové vybavení		67	67
Ostatní nehmotný majetek		5	5
Výpočetní technika		4	4
Dopravní prostředky			

* zaokrouhleno, **jedná se o výdaje na platy a příslušenství k nim u zaměstnanců, členů výboru, členů dozorčí rady a pracovníků na DPP/DPČ

Tabulka 7 – Výdaje SFDI hrazené v rámci technické pomoci OPD v roce 2020

v mil. Kč

Prostředky EU	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Celkem*	55	1	56
Běžné výdaje, z toho:	55		55
Výdaje na platy**	34		34
Pojistné	11		11
FKSP	1		1
Ostatní výdaje	9		9
Kapitálové výdaje, z toho:		1	1
Programové vybavení		1	1
Výpočetní technika		0	0

* zaokrouhleno, **jedná se o výdaje na platy a příslušenství k nim u zaměstnanců, členů výboru, dozorčí rady a pracovníků na DPP/DPČ

V druhém okruhu rozpočtu SFDI na rok 2020 jsou rozpočtovány částky především na tisk emise dálničních kuponů a provize spojené s prodejem dálničních kuponů.

SFDI plní na základě smlouvy s Ministerstvem dopravy ČR roli zprostředkujícího subjektu v rámci OPD 2014-2020 a refunduje si tak část výdajů spojených s implementací OPD 2014-2020.

V části Příprava PPP jsou také rozpočtovány zdroje zejména pro zajištění poradenských služeb (ve výši 9,519 mil. Kč), na základě vládou ČR schváleného záměru realizovat projekt PPP, viz také kapitola 6.4.

4.3 Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců

Celková výše rozpočtu činí 87,3 mld. Kč. V případě potřeby u realizace investičních projektů může být formou, tzv. souvztažného navýšení příjmů a výdajů u zdrojů EU navýšena.

Tabulka 8 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2020

v mil. Kč

Členění výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2020					
Příjemce	Národní (vč. EIB)	OPD 2014-2020	CEF	Ostatní fondy EU	Celkem
ŘSD	24 067	757	0	11	24 835
SŽDC	24 490	1 142	517	2	26 151
ŘSD a SŽDC investiční akce**	17 108	8 532	3 251	0	28 892
ŘVC	1 385	0	8	22	1 415
Ostatní příjemci	3 171	2 883	0	0	6 058
Výdaje celkem*	70 221	13 315	3 776	35	87 347

Vysvětlení k tabulce: * zaokrouhлено, ** zdroje alokované na investiční akce ŘSD a SŽDC, které budou postupně zasmluvňovány v závislosti na aktuálním průběhu zahajování realizace akcí

4.4 Analytický rozklad akcí rozpočtu

V příloze č. 4 je uveden analytický rozklad akcí obsažených v rozpočtu SFDI. U příjemců ŘSD, SŽDC a ŘVC jsou pro přehlednost vyčleněny zejména následující kategorie:

- položky oprav a údržby a provozní výdaje včetně mýta,
- doplatky probíhajících akcí - jedná se o akce, u kterých probíhá pouze dofinancování nebo o akce, u nichž se předpokládá v průběhu rozpočtového roku zprovoznění,
- ostatní programy (globální položky),
- příprava akcí,
- akce v realizaci a nově zahajované akce ŘSD a SŽDC jsou uvedeny ve společné globální položce. Jednotlivé investiční akce v této globální položce budou financovány postupně dle jejich stavu realizace a připravenosti k realizaci. Její indikativní rozpis je uveden v příloze č. 5.

Pro zpřehlednění struktury rozpočtu, byla příprava akcí převedena plně do rozpisu přípravy, jenž je pravidelně aktualizován a zveřejňován na webu Ministerstva dopravy. Výjimkou jsou pouze akce, na nichž se dokončuje příprava a zároveň se v daném roce zahajuje stavební činnost, tato příprava je již vedena v rámci výdajů na danou jmenovitou akci.

Tabulka 9 – Analytický rozklad akcí ŘSD - součet za všechny zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje	2020 celkové výdaje	2021 celkové výdaje	2022 celkové výdaje
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje vč. mýta	18 350	17 835	18 020
v tom: Opravy a údržba	11 700	11 623	12 369
v tom: Mýto a telematika	4 041	3 677	3 078
v tom: Provozní výdaje	2 609	2 535	2 573
Doplatky probíhajících akcí	1 808	50	0
Ostatní programy (globální položky)	1 071	1 072	1 045
Příprava akcí	3 606	3 130	3 130
Celkem*	24 835	22 087	22 195

*zaokrouhлено

Tabulka 10 – Analytický rozklad akcí SŽDC - součet za všechny zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje*	2020 celkové výdaje	2021 celkové výdaje	2022 celkové výdaje
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje	17 581	17 571	17 631
Doplatky probíhajících akcí	2 517	63	0
Ostatní programy (globální položky)	2 944	3 327	3 702
Příprava akcí	1 332	1 110	1 105
Akce BC	1 777	7 360	7 251
Celkem**	26 151	29 431	29 689

*částky jsou uvedeny bez DPH – SŽDC je plátcem DPH, **zaokrouhleno

Tabulka 11 – Investiční akce ŘSD a SŽDC v roce 2020 – všechny zdroje

v mil. Kč

Příjemce	Národní (vč. EIB)	OPD 2014-2020	CEF	Celkem
ŘSD				
Akce v realizaci do 31.7.2019	12 397	6 062	0	18 459
Akce nově zahajované 1.8. do 31.12.2019	3 834	2 591	0	6 425
Akce nově zahajované v roce 2020+	4 105	2 142	103	6 350
Celkem ŘSD	20 336	10 796	103	31 235
SŽDC				
Akce v realizaci do 31.7.2019	2 410	3 352	2 781	8 542
Akce nově zahajované 1.8. do 31.12.2019	1 192	2 148	1 262	4 602
Akce nově zahajované v roce 2020+	3 729	120	362	4 211
Celkem SŽDC	7 331	5 620	4 404	17 355
Celkem ŘSD a SŽDC*	27 668	16 415	4 506	48 589

*zaokrouhleno

Tabulka 11 uvádí vyčíslení investičních akcí ŘSD a SŽDC, které jsou v realizaci a rovněž nově zahajovaných akcí. U nově zahajovaných akcí jsou uvedeny finanční potřeby potenciálních projektů, u kterých v současném období probíhá investorská příprava včetně realizace zadávacích řízení a po úspěšném dokončení budou jednotlivé akce postupně zařazovány do rozpočtu SFDI dle disponibilních finančních možností SFDI. SFDI počítá se zapojením zůstatků nespotřebovaných prostředků ke konci roku 2019, rovněž i nespotřebovaných nároků a souvztažným navýšením příjmů a výdajů u zdrojů EU. V případě potřeby dalších zdrojů budou vedena jednání s Ministerstvem financí v návaznosti na vývoj státního rozpočtu s cílem navýšit rozpočet SFDI na pokrytí těchto akcí.

5 Důležité oblasti financování

V této části předkládaného rozpočtu jsou uvedeny hlavní systémové problematické okruhy související s realizací investičních akcí.

5.1 Příprava akcí a podmínky finančního plánování

Vzhledem ke složitosti a časové náročnosti procesů přípravy projektů, problematiky EIA a nejistotě délky trvání zadávacích řízení dochází k navyšování počtu připravovaných nových akcí u investorů, které budou financovány primárně ze zdrojů EU v období 2014 – 2020, případně v období 2021 - 2027, nad předpokládané limity realizačních prostředků. Nicméně dofinancování těchto akcí případně zahájení jejich realizační části bude nutné financovat z národních zdrojů. Tyto akce pak mají nahrazovat buď nedočerpané finanční prostředky z důvodu finančních úspor, nebo akce, u nichž dochází k prodlužování přípravy či prodlužování zadávacího řízení, např. z důvodu administrativního projednání výběrových řízení na Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Postup přípravy projektů je upraven směrnicí Ministerstva dopravy číslo V-1/2012 a V-2/2012.

Veškeré akce zařazené do tohoto rozpočtu a střednědobého výhledu, pokud doposud nemají splněny veškeré nezbytné administrativní náležitosti, tedy například platný záměr projektu nebo schvalovací protokol pro financování z OPD 2014 - 2020 či grantovou dohodu u akcí financovaných z CEF, nebo jiné podstatné náležitosti, jsou zařazeny do tohoto rozpočtu podmíněně a k jejich financování dojde v souladu s postupy uvedenými v tomto rozpočtu při splnění daných náležitostí.

5.2 Střednědobý výhled

V souladu s § 5a zákona č. 104/2000 Sb. v platném znění je součástí rozpočtu pro rok 2020 také střednědobý výhled na dva následující roky. Původním legislativním záměrem sestavení střednědobého výhledu bylo zavést do systému financování dopravní infrastruktury další stabilizační prvek a vytvořit takové podmínky, které umožní investorům i dodavatelům lépe plánovat své zdroje a kapacity.

Pro roky 2021 a 2022 eviduje SFDI další požadavky na národní zdroje zejména z důvodu vyčerpání zdrojů OPD 2014-2020 a z důvodů nutnosti zajištění spolufinancování u akcí CEF. U příjemců ŘSD a SŽDC bude do konce roku 2019 docházet k postupnému uzavírání smluv na realizaci jednotlivých akcí dle rozpočtu SFDI na rok 2019. Současně v průběhu roku 2020 budou uzavírány další smlouvy na realizaci akcí. Ze všech těchto uzavřených smluv vzniknou závazky do budoucích let, které bude potřeba krýt zvýšenými zdroji. V horizontu let 2020, resp. 2021 se předpokládá postupné dočerpání majoritní části prostředků OPD 2014-2020 alokovaných v předmětných prioritních osách a specifických cílech.

V období střednědobého výhledu bude připraven značný objem jmenovitých investičních akcí ŘSD a SŽDC. SFDI předpokládá, že budou navýšeny finanční prostředky v letech 2021 a 2022 a tyto prostředky budou použity na financování investičních akcí, čímž bude zachována proporcionalita kapitálových a běžných výdajů rozpočtu obdobně jako v roce 2020. Finanční potřeba na dostavbu tranzitní sítě dálnic, obchvatů měst a modernizaci hlavních železničních tratí včetně tratí integrované obsluhy území bude vyžadovat značné finanční prostředky. Zdrojové krytí se předpokládá kombinací evropských finančních nástrojů a fondů, národních zdrojů a projektů PPP. Indikativní rozpis investičních akcí ŘSD a SŽDC v realizaci a nově zahajovaných je uveden v příloze č. 5.

5.3 Program SFDI na podporu zavádění ETCS

Veřejná podpora pro vybavování palubními jednotkami ETCS¹ je poskytována v rámci OPD 2014 – 2020 v rámci programu „Zajištění interoperability v železniční dopravě“, a to v rámci podprogramu č. 1 „Implementace subsystému řízení a zabezpečení ETRMS“² – Evropský systém řízení železniční dopravy.

Veřejná podpora **SA.44621 (2016/N)** „Zajištění interoperability v železniční dopravě“ byla schválena Rozhodnutím Evropské komise dne 7. 4. 2017, ke kterému byl vydán opravný akt ke dni 4. 9. 2017. Cílem programu veřejné podpory je dosažení interoperability prostřednictvím pěti podprogramů. Rozhodnutí definuje veřejnou podporu ve výši 2,5 mld. Kč a dobu trvání veřejné podpory do 5. 9. 2022. Maximální výše kompenzace v případě palubní jednotky ETCS činí 6 750 tis. Kč na jedno vozidlo.

V rámci OPD 2014 – 2020 tento program spadá do prioritní osy 1 „Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu“, do specifického cíle 1.5 „Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku“.

Program veřejné podpory „Zajištění interoperability v železniční dopravě“ spadá pod programovou dokumentaci ev.č. 127 77 „Podpora financování dopravy“ s následujícími tituly ev.č. 127 D77 20 – OPD 2014 -2020 – MD a ev.č. 127 D77 30 – OPD 2014 – 2020 SFDI, kdy subtitemem je ev.č. 127 D77 21 „Zajištění interoperability v železniční dopravě“.

Vzhledem k tomu, že alokace v rámci schváleného OPD bude v 2019, resp. 2020 již plně rozdělena, je nutné vybavování železničních vozidel palubními jednotkami ETCS financovat z národních zdrojů v rámci rozpočtu SFDI. Možnost financování palubních jednotek prostřednictvím SFDI vyplývá z **§ 2 odst. o) zákona č. 104/2000 Sb.**, o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů.

Reálně dojde k vypsání pravidel pro poskytnutí příspěvku, vyhodnocení předložených žádostí a schválení alokace pro jednotlivé příjemce v roce 2020. Výdaje budou propláceny jednotlivým příjemcům až v roce 2022 v souladu se střednědobým výhledem rozpočtu SFDI z důvodu termínu dodání palubních jednotek ETCS až v roce 2022. Realizací programu je podporováno zajištění souladu s technickými specifikacemi interoperability v železniční dopravě, což je jeden ze základních předpokladů pro vytváření jednotného evropského železničního prostoru, prostřednictvím kterého bude zajištěna vyšší konkurenceschopnost železniční dopravy, jakožto druhu dopravy šetrnějšího k životnímu prostředí a veřejnému zdraví.

Předmětem podpory bude **vybavování železničních vozidel palubními jednotkami ETCS nebo modernizace (upgrade) palubních jednotek ETCS** již instalovaných na vozidlech na novější verzi dle technických požadavků správce infrastruktury, definovaných především v Národním implementačním plánu ERTMS (dále jen „NIP“) a pokynu provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy „Testy kompatibility palubních a traťových částí systému ERTMS/ETCS úrovně 2“ v platném znění. V současné době se předpokládá instalace palubní části ETCS minimálně verze 2.3.0d a vyšší na kolejová vozidla již provozovaná anebo nově pořízovaná.

¹ ETCS (European Train Control System) - evropský vlakový zabezpečovací systém, který umožňuje jednak předávat osobě řídící drážní vozidlo informace o povolené rychlosti, a jednak neustále kontrolovat, že osoba řídící drážní vozidlo tyto pokyny dodržuje. Prostřednictvím systému ETCS předává traťová část do vlaku palubní části systému informace, které umožňují neustále zjišťovat maximální povolenou rychlost daného vlaku;

² ERTMS - European Rail Traffic Management System - Evropského systému řízení železniční dopravy. Národní implementační plán ERTMS vč. Národní přílohy je k dispozici na této adrese Ministerstva dopravy ČR: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Evropska-unie-na-zeleznici/Evropska-unie-na-zeleznici-Interoperabilita/NIP-ERTMS-2017.pdf.aspx?lang=cs-CZ>

Podle vnitrostátního prováděcího plánu ERTMS se předpokládá zajistit implementaci systému ETCS nejméně na přibližně 1400 km tratí. Pro zajištění potřebné funkčnosti je potřeba vybavit vozidla palubními jednotkami ETCS. Do roku 2025 bude nutné jednotkami ETCS vybavit přibližně 1 100 železničních vozidel.

Tratě **sítě TEN-T**, na které se vztahuje povinnost instalovat a využívat ERTMS, představují cca 26 % rozsahu celé železniční sítě ČR, na kterých probíhá přes 80 % veškerých dopravních výkonů české železnice.

Vybavení tratí spadající do hlavní sítě TEN-T systémem ERTMS je nutno organizovat tak, aby bylo dosaženo cílového stavu v termínech stanovených příslušnými dokumenty, přitom je nutno mít na zřeteli, že **systém ETCS je reálně nasazovat až na již modernizované tratě**.

Pro zajištění funkčnosti ETCS je nezbytné zajistit **souběžně se zprovozněním jednotlivých traťových instalací i odpovídající počet vozidel vybavených palubní částí ETCS**. Pro efektivní využití investic do pevné části ETCS je ideální vybavování vozidel v mírném předstihu před vybavováním tratí, aby bylo možno zahájit výhradní provoz pod dohledem ETCS bezprostředně po dobudování traťové části ETCS na ucelených traťových úsecích dostatečné délky.

Nárůst počtu vozidel vybavených ETCS bude tvořen jak vozidly novými, tak i vozidly již provozovanými. **Nároky na investiční náklady na vybavování vozidel ETCS jsou značné** a s ohledem na nezbytně nutné zachování, resp. posílení konkurenceschopnosti železniční dopravy je nutné zajistit odpovídající úroveň zapojení veřejných prostředků do financování těchto investic.

Cílem Ministerstva dopravy je prostřednictvím systému ETCS dosáhnout zejména zvýšení bezpečnosti a tím také konkurenceschopnosti železniční dopravy. Protože teprve zavedením výhradního provozu vlaků pod dohledem systému ETCS lze dosáhnout požadované úrovně bezpečnosti, Ministerstvo dopravy chce podpořit a motivovat dopravce k vybavení jejich vozidel.

6 Finanční perspektiva 2014 – 2020 a příprava nové finanční perspektivy

6.1 Operační program Doprava 2014 – 2020

Evropská unie provádí kohezní politiku v rámci sedmiletých cyklů, takzvaných programových období, přičemž cíle kohezní politiky Evropské unie pro jednotlivá období reagují na potřeby stávajících a přistupujících členů a celkového prostředí EU.

Programy pro programové období 2014-2020 byly vymezeny Usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. listopadu 2012, zastřešujícím strategickým dokumentem je tzv. Dohoda o partnerství. **Dohoda o partnerství** byla schválena Evropskou komisí dne 26. srpna 2014 a stanovila alokace pro jednotlivé operační programy v rámci ČR.

Operační program Doprava 2014-2020 svým zaměřením navazuje na OPD 2007-2013. Přípravou a řízením OPD na léta 2014-2020 bylo Usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. listopadu 2012 pověřeno Ministerstvo dopravy. SFDI vykonává funkci Zprostředkujícího subjektu OPD pro ty oblasti podpory, které jsou v souladu s účelem SFDI.

OPD 2014-2020 vychází z Dopravní politiky ČR pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050 a jejích návazných strategických dokumentů, především Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem do roku 2050).

Alokace Operačního programu Doprava 2014–2020 v EUR činila 4 695 769 435 EUR (z toho FS 3 793 452 296 EUR, ERDF 902 317 139 EUR). Aktuální alokace po snížení činí 4 559 769 999 EUR (z toho FS 3 657 452 860 EUR, ERDF 902 317 139 EUR).

Evropská komise schválila OPD 2014-2020 dne 11. 5. 2015 a výzvy k předkládání projektů jsou Ministerstvem dopravy vyhlašovány průběžně od listopadu 2015. Výzvy jsou vyhlašovány jako průběžné nebo jako kolové. OP Doprava vyhlásil k 30. 6. 2019 ze všech programů nejvyšší objem výzev. Jedná se o 64 výzev v celkovém objemu 154,3 mld. Kč, což představuje **118,7 % celkové alokace programu**. U průběžných výzev je aktuálně nejzazší datum příjmů žádostí o podporu ke dni 30. 6. 2023. Návazně probíhá proces hodnocení projektů a jednotlivé projekty jsou schvalovány k financování.

K 30. 6. 2019 byl celkový počet zaregistrovaných projektových žádostí v systému MS2014+ 447 v objemu způsobilých výdajů v celkové výši 138,0 mld. Kč.

Celkem bylo ke dni 31. března 2019 v OPD uzavřeno 150 právních aktů o poskytnutí / převodu podpory ve výši 81,3 mld. Kč (příspěvek EU), což představuje 73,6 % hlavní alokace programu. Ke konci prvního čtvrtletí 2019 bylo proplaceno 43,2 mld. Kč, tedy 39,1% hlavní alokace programu. Stav finančních prostředků vyúčtovaných v žádostech o platbu dosáhl k 31. březnu 2019 hodnoty 38,2 mld. Kč, tj. 34,6% hlavní alokace programu. Do EK byly ke konci prvního čtvrtletí roku 2019 odeslány žádosti o průběžnou platbu v celkové hodnotě 35,0 mld. Kč, tj. 31,3 % hlavní alokace programu.

6.2 Nástroj pro propojení Evropy

V oblasti podpory výstavby transevropských dopravních sítí je neméně významný tzv. Nástroj pro propojení Evropy - Connecting Europe Facility (CEF), jehož podpora je realizována na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1316/2013.

Tento nástroj má odlišná implementační pravidla a strukturu oproti podpoře poskytované v rámci OPD 2014-2020. Prostředky jsou poskytovány na jednotlivé projekty přímo Evropskou komisí.

Jedná se o integrovaný nástroj k financování prioritních transevropských infrastrukturních sítí. Cílem tohoto nástroje je podpořit vybudování infrastruktury, která zlepší fungování vnitřního trhu EU. Podpora EU bude zaměřena na prioritní energetické, dopravní a telekomunikační sítě a horizontální priority. Součástí CEF jsou i prostředky Fondu soudržnosti (tzv. kohezní CEF), které jsou určeny na budování transevropské páteřní dopravní infrastruktury ve státech způsobilých k podpoře z Fondu soudržnosti.

Z pohledu ČR je asi nejdůležitější skutečností to, že pouze v letech 2014 - 2016 existovaly v rámci CEF, tzv. národní obálky, ve kterých byly vyhlašovány výzvy zaměřené pouze na tyto státy. Tzv. národní obálky, jinak také „kohezní CEF“, byly realizovány v rámci několika výzev vyhlašovaných Evropskou komisí. Alokace tzv. kohezního CEF (národní obálky pro léta 2014-2016) pro ČR činila 1,1 mld. EUR a její čerpání je realizováno zejména na projekty železniční infrastruktury.

Ve výzvách vyhlášených v prvních třech letech implementace (2014-2016) se podařilo českým subjektům smluvně zavázat celou tzv. národní obálku v kohezním CEF, a to ve výši 1,117 mld. EUR. Celkem prošlo procesem hodnocení úspěšně 48 projektů v kohezním CEF a 9 projektů v obecném CEF, z toho jeden v rámci tzv. blendingové výzvy CEF. V rámci ní bylo možné žádat o podporu v kombinaci poskytnutého grantu CEF a úvěru od soukromé nebo veřejné bankovní instituce. Projekty připravované ministerstvem dopravy, nebo jeho investorskými společnostmi jsou předfinancovány prostředky SFDI, který kryje vlastními prostředky rovněž národní část spolufinancování a nezpůsobilé výdaje. V současné době připravuje Evropská komise poslední výzvy, prostřednictvím kterých bude vyčerpána zbytková alokace CEF.

6.3 Příprava finanční perspektivy 2021 – 2027

Práce na přípravě budoucího programového období byly naplno zahájeny v roce 2018 a to jak na evropské, tak návazně i na národní úrovni. Subjektem odpovědným za celkové nastavení programového období 2021-2027 v ČR je Ministerstvo pro místní rozvoj, se kterým Ministerstvo dopravy intenzivně spolupracuje. Za nejvýznamnější dosud projednaný materiál z hlediska přípravy na budoucí programové období na národní úrovni je nutné považovat Národní koncepci realizace politiky soudržnosti v ČR po roce 2020, což je materiál, který mimo jiné obsahuje vymezení budoucích operačních programů. V tomto dokumentu je tedy potvrzena existence Operačního programu Doprava 2021-2027 („OPD3“), jehož řídicím orgánem bude Ministerstvo dopravy. To již naplno zahájilo práce včetně vymezení návrhu podporovaných aktivit, které budou obdobné jako v případě Operačního programu Doprava 2014-2020 („OPD2“). Základem tedy budou intervence jak v oblasti infrastruktury železniční, tak v oblasti infrastruktury silniční. Jedním ze stěžejních témat OPD3 bude rovněž podpora alternativních paliv (zejména elektromobility, ale i dalších). Oproti současnému programovému období však dojde k redukci některých intervencí, kde není dostatečná připravenost zásadních projektů, podporována tak nebude například infrastruktura vnitrozemské vodní dopravy. Důvody po vyškrtnutí těchto aktivit spočívají v první řadě v předpokládaném snížení celkové alokace ESI fondů a nutnosti soustředit jejich využití na prioritní oblasti. Návrh struktury OPD3 byl již v rámci naplňování principu partnerství představen tzv. Platformě pro přípravu Operačního programu Doprava 2021-2027, jejíž první jednání se uskutečnilo 21. 5. 2019. Ministerstvo dopravy věnuje značnou pozornost i strategickému podložení připravovaných intervencí, které bude nutné prokázat v rámci plnění tzv. základních podmínek (které na rozdíl od předběžných podmínek v současném programovém období budou aplikovatelné po celou dobu trvání operačního programu a bez jejich naplnění nebudou ze strany EK propláceny žádné prostředky).

Z dostupných informací vcelku jednoznačně vyplývá, že objem evropských zdrojů využitelných pro plánovanou výstavbu a modernizaci dopravní infrastruktury bude oproti období 2014-2020 znatelně nižší. U ESI fondů, z nichž budou financovány operační programy řízené členskými státy, je v první řadě o více než třetinu nižší navrhovaný celkový rozpočet Fondu soudržnosti (FS) a dále mají být prostředky Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) ze 75% určeny na oblasti podnikání, výzkumu a inovací, životního prostředí a udržitelného rozvoje, což využití EFRR pro oblast dopravy značně limituje. Zároveň dojde také k celkovému snížení maximální míry evropského spolufinancování projektů (z 85% na 70%), přičemž navíc dva regiony soudržnosti (Jihozápad, tj. Plzeňský a Jihočeský kraj a Jihovýchod, tj. Vysočina a Jihomoravský kraj), jejichž relativní výše HDP již překročila 75% průměru EU, budou nově spadat do kategorie tzv. přechodových regionů, pro něž má být míra spolufinancování omezena na 55%. Maximální míra evropského spolufinancování není ještě definitivně stanovena a může být předmětem dalších úprav. Ve vztahu k Nástroji pro propojení Evropy (CEF), který je přímo řízen Evropskou komisí, má být celkový objem prostředků určených pro kohezní státy, jako je ČR, nepatrně vyšší, finanční obálka přímo určená pro ČR má být však oproti současnému období o zhruba o čtvrtinu nižší a to z důvodu většího podílu prostředků určených pro soutěž mezi projekty všech kohezních států.

6.4 Příprava projektu PPP D4

Ministerstvo dopravy ČR oznámilo v roce 2015 záměr realizovat pilotní projekt formou PPP – partnerství veřejného a soukromého sektoru z důvodu potřeby realizace pilotního projektu pro získání zkušeností s tímto typem zajištění veřejné infrastruktury pro vyhodnocení vhodnosti jeho širší využitelnosti v budoucím období.

Na úsek dálnice D4 mezi Prahou a Pískem byla vyhotovena studie proveditelnosti, která doporučila k realizaci výstavbu formou PPP úsek „křižovatka II/118 až Mírotice rozšíření“, spolu se zahrnutím do provozu a údržby úseky „Skalka – křižovatka II/118“ a „Mírotice – MÚK Krašovice“ (na I/20 před Pískem). Projekt tedy zahrnuje cca 32 km "greenfieldového" úseku (model DBFOM tj. Design, Build, Finance, Operate and Maintain) a cca 16 km "brownfieldového" úseku (model O&M tj. Operate and Maintain).

Vláda svým usnesením č. 4 z 13.1.2016 schválila odůvodnění významné veřejné zakázky pro realizaci tohoto projektu formou PPP. V návaznosti na toto rozhodnutí vlády byly učiněny kroky pro akceleraci investorské přípravy jednotlivých stavebních úseků. MD paralelně ve spolupráci se SFDI vyhlásilo otevřené výběrové řízení pro zajištění poradenských služeb souvisejících s přípravou a realizací výběrového řízení na samotného koncesionáře. Výběrové řízení na zajištění poradenských služeb pro výběr koncesionáře bylo vypsáno koncem roku 2016 a dne 27.11.2017 byla ze strany MD a SFDI podepsána Smlouva o poskytování poradenských služeb s konsorciem White & Case, Česká spořitelna a Obermeyer Helika.

Na základě usnesení vlády ČR č. 4 a v návaznosti na ukončení výběru poradce pro uzavření koncesionářské smlouvy koncem roku 2017 probíhaly v roce 2018 a 2019 činnosti směřující k samotnému výběru koncesionáře pro projekt PPP D4. Zadávací řízení na výběr koncesionáře formou řízení se soutěžním dialogem bylo zahájeno dne 9.5.2018 (ev. č. ve Věstníku VZ: Z2018-008731, ID VZ0046188, veřejná zakázka s názvem „Projektování, výstavba, financování, provozování a údržba dálnice D4 v úseku Háje – Mírotice a provozování a údržba existujících přílehlých úseků Skalka – Háje a Mírotice – Krašovice, projekt PPP“). Zároveň byly v průběhu roku spuštěny webové stránky informující o vývoji projektu na adrese <http://www.pppd4.cz>. Lhůta pro předložení žádostí o účast v zadávacím řízení uplynula dne 19.7.2018. Následně MD ČR ve spolupráci se SFDI a s vybraným poradcem prováděli vyhodnocení podaných žádostí o účast (celkem bylo podáno 7 žádostí o účast). Dne 9.11.2018 zadavatel oznámil dodavatelům výsledek

posouzení žádostí o účast a výsledek omezení počtu zájemců na 4 účastníky v souladu se zadávací dokumentací. Proti oznámení zadavatele o výsledku posouzení žádostí o účast nebyly podány námítky a MD ČR a SFDI tak mohlo přikročit k dalšímu kroku, kterým bylo příprava dokumentů umožňující samotné vedení soutěžního dialogu v průběhu roku 2019 s původně vybranými čtyřmi účastníky (příprava návrhu koncesionářské smlouvy včetně všech příloh, zprovoznění datového úložiště atd.). V návaznosti na odeslanou výzvu k účasti v soutěžním dialogu MD/SFDI bohužel obdrželo zprávu od jednoho z vybraných účastníků zadávacího řízení, který z důvodů na své straně oznámil, že ze zadávacího řízení odstupuje. Z tohoto důvodu byl nadále veden soutěžní dialog s třemi uchazeči. První a druhé kolo soutěžního dialogu proběhlo v první polovině roku 2019. V návaznosti na první dvě kola soutěžního dialogu plánuje MD/SFDI uspořádat ještě další dvě kola (druhá polovina roku), každé specificky zaměřené na konkrétní okruhy otázek. Ukončení posledního kola soutěžního dialogu je nyní předpokládáno v termínu listopad 2019.

MD a SFDI od projektu PPP očekává zejména zajištění výstavby a provozování ucelených celků dopravní infrastruktury a vyšší kvalitu provedených prací bez okamžitého požadavku na krytí investičních nákladů z národních zdrojů. Činnosti poradce i budoucí platby soukromému partnerovi budou hrazeny z finančních prostředků SFDI v souladu s § 2 odst. 1 písm. h) zákona č. 104/2000 Sb., o SFDI v platném znění. Pro rok 2020 jsou rozpočtovány prostředky na přípravu PPP projektu v celkové výši 9,519 mil. Kč (jedná se o prostředky na zajištění poradenských služeb souvisejících s přípravou a realizací výběrového řízení na samotného koncesionáře). V roce 2020 se předpokládá uzavření koncesionářské smlouvy s vítězným uchazečem a zahájení prvních prací na výstavbě pilotního projektu dálnice D4.

6.5 Evropská investiční banka – úvěrové financování rozvoje dopravní infrastruktury

Česká republika uzavřela, prostřednictvím Ministerstva financí, v březnu 2019 smlouvu (účinná od 11.4.2019) o úvěru od EIB na financování projektu SŽDC na odstranění úzkých míst na vybraných úsecích železničních koridorů v České republice, který je částečně (2 z 8 úseků) spolufinancovaný z Nástroje pro propojení Evropy (CEF).

Smlouva byla uzavřena v celkové výši 3 mld. Kč. Touto dílčí úvěrovou smlouvou bude ze strany EIB zajištěno financování dvou traťových úseků, a to Velim – Poříčany a Dětmárovice – Petrovice u Karviné – státní hranice s Polskem. To je zhruba polovina jejich investičních nákladů. Zbývající část je financována z národních zdrojů s očekávaným čerpáním úvěru z CEF. Očekávané čerpání úvěru ve výši téměř 1 miliardy Kč získala SŽDC na základě úspěšné žádosti uplatněné v rámci výzvy CEF Blending Call. Podmínkou získání grantu CEF byla jeho kombinace s úvěrem od soukromé nebo veřejné bankovní instituce. Dne 25. 7. 2019 byl podepsán dodatek k úvěrové smlouvě, který opravňuje SŽDC čerpat úvěr až do celkové výše 11,5 miliardy korun. Bude tak zajištěno financování dalších šesti úseků na I. a II. národním tranzitním koridoru, které budou z poloviny jejich celkových investičních nákladů hrazeny úvěrem EIB a z poloviny z národních zdrojů. V případě úvěrových prostředků od EIB se jedná pouze o alternativní dluhový nástroj, který může Česká republika využít jako alternativu ke státním dluhopisům v případě prokazatelné výhodnosti z hlediska výdajů státního rozpočtu. Nejedná se o dodatečný mimorozpočtový zdroj financování.

Úvěr je určen na 8 úseků železničních koridorů na hlavní transevropské dopravní síti. V roce 2020 předpokládáme celkové očekávané čerpání úvěru z EIB ve výši 1,1 mld. Kč. Očekávané čerpání úvěru bude využito zejména na realizaci akcí Blending Call (Velim – Poříčany, BC, Dětmárovice – Petrovice u K. – státní hranice PR, BC). Zbývající prostředky budou využity na přípravu následujících akcí: Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa, BC, Adamov – Blansko, BC, Brno-Maloměřice St.6 – Adamov, BC, Lipník n. B. – Drahotuše, BC, Choceň – Uhersko, BC Polom – Suchdol n. O., BC.

6.6 Problematika oprav silnic II. a III. tříd v samostatné působnosti krajů

Velmi specifickou záležitostí z pohledu uživatele celkové dopravní sítě je tzv. problém „last mile“, tedy návaznost silnic II. a III. tříd, na nadřazenou dopravní síť (dálnice a silnice I. tříd). Z důvodů podfinancování oprav a údržby těchto silnic (II. a III. třídy), které jsou financovány z rozpočtů jednotlivých krajů, dochází k paradoxní situaci, kdy průběžně vylepšovaná nadřazená páteřní síť končí z pohledu uživatele na málo kvalitní infrastrukturu silnic II. a III. třídy. Dlouhodobé podfinancování komunikací nižšího řádu má negativní vliv na celkovou efektivitu dopravní cesty a do určité míry znehodnocuje prostředky vložené do výstavby páteřní infrastruktury.

SFDI vnímá tuto záležitost jako velmi podstatnou z pohledu uživatele dopravní sítě a díky disponibilním zdrojům v minulých letech, resp. 2015 až 2019 poskytoval každoročně jako mimořádný příspěvek na tento účel finanční prostředky v rozpětí od 2 mld. Kč do 4,4 mld. Kč, celková výše prostředků poskytnutých za dané období převyšuje 16 miliard Kč. Předpokládá se, že finanční prostředky na opravu a údržbu silnic II. a III. tříd budou v roce 2020 řešeny v rámci samostatné působnosti krajů, popř. posílením financování na základě dohody krajů s vládou ČR.

7 Supervize a kontrolní činnost SFDI

SFDI ve shodě s ustanovením § 5 odst. 2 zákona č. 104/2000 Sb., je oprávněn kontrolovat u příjemců finančních prostředků z rozpočtu SFDI jejich užití podle smluv, na základě kterých se poskytují. Odbor kontroly SFDI zajišťuje provádění veřejnosprávních kontrol a provádění supervize stavebních prací.

7.1 Veřejnosprávní kontrola

SFDI provádí kontrolní činnost na stavbách hrazených z prostředků SFDI, projektech spolufinancovaných z prostředků OPD a z prostředků CEF formou veřejnosprávních kontrol, a to formou plánovaných kontrol na základě schváleného plánu kontrol pro jednotlivé roky, případně formou mimořádných kontrol nebo formou úkonů předcházejících kontrole. V souvislosti s projekty v rámci CEF probíhají navíc ověřování žádostí o platbu předkládaných na „Innovation and Networks Executive Agency“ („INEA“) ve spolupráci s MD v roli nezávislého úředníka. SFDI na základě zjištění z těchto kontrol, v souladu se zákonem č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, vyzývá příjemce dotace k vrácení poskytnutých finančních prostředků nebo jejich části. U zjištění na projektech spolufinancovaných z prostředků OPD předává hlášení podezření na nesrovnalost Řídícímu orgánu OPD, který po potvrzení nesrovnalosti dává pokyn Státnímu fondu dopravní infrastruktury k použití výzvy k vrácení poskytnutých finančních prostředků dle §3 odst. 5 zákona o SFDI. Jedná se převážně o možné porušení podmínek zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

V případě, když příjemce na základě výzvy k vrácení prostředků tyto finanční prostředky nevrátí, jsou ze strany SFDI předány podněty na prošetření možného porušení rozpočtové kázně na příslušný finanční úřad, který po vlastním šetření může nařídít odvod včetně penále až do výše stanoveného odvodu.

7.2 Supervize staveb

Součástí kontrolní činnosti SFDI je i provádění činnosti supervize stavebních prací. Činnost supervize byla v minulosti zajišťována externě Ministerstvem dopravy. Na základě požadavku Ministerstva dopravy je pro projekty financované z prostředků OPD 2014-2020 supervize prováděna vlastními zaměstnanci SFDI, a to na významných projektech financovaných z prostředků OPD s celkovými stavebními náklady nad 2 mld. Kč. V případě volných kapacit (např. při zpoždění zahájení projektu, mimo stavební sezónu) jsou tito zaměstnanci využíváni při provádění veřejnosprávních kontrol SFDI na dalších projektech OPD, případně při provádění veřejnosprávních kontrol na projektech financovaných z národních zdrojů.

Supervize probíhá přímo v místě realizace stavby v režimu pravidelného každodenního dohledu – pracovníci supervize mají na místě stavby zajištěnu místnost včetně vybavení a veškerého zázemí. Každý pracovník supervize by v ideálním případě měl mít na starost 1 projekt. Podmínkou pro úspěšnou aplikaci tohoto modelu je získání dostatečného počtu vysoce kvalifikovaných pracovníků – zejména stavebních inženýrů s delší praxí.

V polovině roku 2019 provádělo činnost Supervize staveb 16 pracovníků SFDI na 16 projektech OPD.

Jedná se o následující projekty:

„Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice – Bystřice“
„Dálnice D1, úsek 0137 Přerov – Lipník“
„D48 Rychaltice – Rybí“
„Optimalizace trati Český Těšín – Dětmarovice“
„Dálnice D3 0309 Ševětín – Borek“
„Modernizace trati Rokycany – Plzeň“
„Modernizace trati Sudoměřice – Votice“
„D49 Hulín – Fryšták“
„D11 1107 Smiřice – Jaroměř“
„D11 1106 Hradec Králové - Smiřice“
„D35 Časy – Ostrov“
„D48 Frýdek-Místek, obchvat - I. etapa“ a „D56 Frýdek-Místek, připojení na D48“
„I/42 Brno VMO Žabovřeská I - etapa I“
„D3 310/I Úsilné – Hodějovice“
„D35 Opatovice – Časy“
„D3 310/II Hodějovice – Třebonín“

Provádění činnosti supervize zaměstnanci SFDI přináší lepší přehled o stavu realizace projektů, posouzení správnosti a oprávněnosti fakturace ještě před provedením úhrady ze zdrojů SFDI, resp. zdrojů EU, posouzení správnosti a oprávněnosti a způsobilosti změn během výstavby již v průběhu jejich projednávání. Supervize je mnohem lépe seznámena s podrobnostmi realizace dané stavby a ověřování výdajů je prováděno na výrazně větším vzorku výdajů než v případě veřejnosprávních kontrol a v reálném čase.

Od poloviny roku 2018 se podařilo obsadit 9 pozic supervize, a to přesto, že vzhledem ke stavu na trhu práce, obecně poptávce trhu po zkušených stavebních odbornících a i s ohledem na jejich nedostatek, je komplikované tyto pozice v konkurenci se soukromým sektorem obsazovat. Nicméně v polovině roku 2019 je zajištěna činnost supervize na všech požadovaných probíhajících stavbách.

Ve druhé polovině roku 2019 bude třeba obsadit pozice supervize u následujících staveb:

„D48 Frýdek-Místek, obchvat - II. etapa“
„Modernizace trati Veselí n.L.- Tábor - II.část, úsek Veselí n.L.- Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí“
„D48 MÚK Bělotín – Rybí“

V průběhu roku 2020 se předpokládá další obsazování pozic supervize v závislosti na zahajování realizace projektů, u kterých bude činnost supervize prováděna, celkově se v průběhu programového období 2014 – 2020 předpokládá 20 pracovníků supervize.

7.3 Supervize projektových dokumentací

Vedle zajišťování zpracování oponentních posudků záměrů projektů bude SFDI nadále vykonávat vlastními zaměstnanci kontrolu předprojektové a projektové přípravy staveb, tzv. supervize projektových dokumentací nebo supervize přípravy akcí. Jejich cílem je odborné posouzení připravovaných projektů staveb dopravní infrastruktury financovaných SFDI s cílem optimalizovat navrhovaná řešení, zejména pokud jde o efektivitu a hospodárnost jejich provedení.

Vlastní realizace supervize je popsána směrnicí Ministerstva dopravy. Po schválení rozpisu přípravy staveb Centrální komisí Ministerstva dopravy aktualizuje SFDI plán supervizí, tzn. seznam akcí, ke kterým bude provedena supervize projektové dokumentace. Tento seznam je zaslán příslušným

investorům jako podklad pro zasílání pozvánek na výrobní výbory konané za účelem projednání zpracovávané projektové dokumentace a za účelem zasílání příslušných dokumentů nezbytných pro výkon supervize.

Supervizí projektové dokumentace se rozumí účast zástupce SFDI na výrobních výborech, průběžné připomínkování a kontrola dokumentací. Výstupem této supervize je doporučující stanovisko SFDI. Po vypořádání připomínek obsažených v tomto stanovisku může příslušný investor zahájit zpracovávání dalšího stupně přípravy akce.

V současné době vykonávají supervizi čtyři stavební inženýři s dostatečnou praxí v přípravě staveb dopravní infrastruktury a v jejich projektování. Problematickým je stále získání odborníků na železniční stavby.

Pro supervizi projektových dokumentací je vybrána přibližně stovka staveb silniční i železniční infrastruktury, které se nachází na hlavních dopravních tazích (dálnice, silnice I. tříd, železniční koridory), a které jsou v různém stupni přípravy. Postupně jsou zařazovány další akce, přičemž je nejvhodnější, aby supervize byla prováděna již od stupně studie proveditelnosti / technicko-ekonomická studie.

7.4 Plán pro rozšíření využití digitálních metod a zavedení informačního modelování staveb (BIM) pro dopravní infrastrukturu

S cílem zvýšení efektivity při přípravě, výstavbě a správě staveb dopravní infrastruktury se SFDI po dohodě s MD ujal koordinační role pro rozšíření využití digitálních metod a pro zavedení informačního modelování (BIM - Building Information Modelling nebo Building Information Management) na stavbách dopravní infrastruktury financovaných SFDI. Tímto postupem vedle obecné povinnosti tzv. „péče řádného hospodáře“ předepsané zákonem č. 219/2000 Sb. o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích a zákonem o SFDI dané povinnosti efektivního využití finančních prostředků současně dochází také k plnění usnesení vlády ČR ze dne 2. listopadu 2016 č. 958, o významu metody BIM pro stavební praxi a návrh dalšího postupu pro její zavedení a usnesení vlády ČR ze dne 25. září 2017 č. 682, o Koncepci zavádění metody BIM v České republice.

SFDI ve spolupráci s MD, Ministerstvem průmyslu a obchodu, Českou agenturou pro standardizaci a dalšími zainteresovanými subjekty zpracoval a nadále postupně realizuje Plán pro rozšíření využití digitálních metod a zavedení informačního modelování staveb pro dopravní infrastrukturu. Jednotlivé vzájemně provázané činnosti, kterými se naplňuje tento plán, pokrývají tři klíčové oblasti:

1. vzdělávání pracovníků rezortu MD v předmětu informačního modelování dopravních staveb,
2. podpora přípravy a realizace pilotních projektů pro ověření využití metody BIM u rezortních investorů ŘSD, SŽDC, ŘVC,
3. tvorba technických předpisů a metodik pro standardizaci metody BIM pro dopravní stavby.

Spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem při přípravě technických předpisů a metodik byla formalizována ředitelem SFDI zřízením Rady pro BIM staveb dopravní infrastruktury a Technického redakčního týmu.

Zavedení metody BIM znamená komplexní změnu, která mění požadavky na lidský faktor, na využití komunikačních a informačních technologií, mění také procesní postupy řízení a rozhodování. BIM zjednodušuje komunikaci, zlepšuje spolupráci, přináší transparentnost a jednoznačně přiřazuje odpovědnost. Zavedení metody BIM vede ke změně prostředí, která

zvyšuje přitažlivost odvětví pro nastupující generaci a posiluje konkurenceschopnost. SFDI předpokládá, že zavedením metody BIM pro dopravní stavby dosáhne zvýšení efektivity při přípravě, výstavbě a správě dopravních staveb a současně i snížení celoživotních nákladů staveb.

8 Operativní řízení rozpočtu SFDI

8.1 Poskytování prostředků

Finanční prostředky jsou poskytovány příjemcům na základě smluv o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI. Zůstatky příjmů SFDI se na konci každého kalendářního roku převádějí do kalendářního roku následujícího. Příjemci mají možnost požádat o převod nevyčerpaných finančních prostředků vyčleněných v rozpočtu SFDI pro daný rozpočtový rok a poskytnutých jim na základě uzavřené smlouvy za předpokladu, že trvá potřeba financování jmenovité akce, pro kterou by měly být finanční prostředky poskytnuty i v roce následujícím.

Mechanismus finančních převodů upravují Pravidla pro financování z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. Odlišný postup platí pro finanční prostředky z dotací MD. Dotace musejí být ke konci roku zúčtovány a nevyčerpané prostředky vráceny do kapitoly MD.

Kromě prostředků z rozpočtu SFDI jsou pro financování dopravní infrastruktury využívány i prostředky z fondů EU v souladu s rozhodnutími MD (například změny alokací prioritních os) a případné prostředky ze státem přijatých úvěrů na spolufinancování prostředků EU.

8.2 Úpravy rozpočtu

Výbor SFDI může v odůvodněných případech upravit objem schválených výdajů (včetně zařazení nových akcí) o zdroje nevyčerpané v předchozím roce. Dále může změnit strukturu schváleného rozpočtu formou zvýšení nebo snížení výdajů jednotlivých akcí, a to v rámci limitu 15 % základu, přičemž základem se rozumí celková výše schváleného výdajového rámce národních zdrojů. Úpravy přesahující limit 15% schvaluje Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR a o schválené změně je informován Výbor SFDI.

Vzhledem k volatilitě vývoje čerpání zdrojů u akcí spolufinancovaných z fondů EU je potřebné průběžně zařazovat financování nových akcí a upravovat rozpočet jednotlivých dílčích zdrojů. Pravomoc zařazovat akce spolufinancované z fondů EU a provádět rozpočtovou úpravu finančních prostředků u akcí spolufinancovaných z fondů EU u všech zdrojů financování v rámci celkového rozpočtu (včetně možnosti zapojení disponibilních prostředků SFDI) je v gesci ředitele SFDI a provádí se interním rozpočtovým opatřením (dále jen „změnovým řízením“). Tyto dílčí přesuny se nezapočítávají do limitu 15 % (viz předchozí pasáž textu).

Do výše uvedeného limitu a základu se nezapočítávají prostředky určené na financování akcí spolufinancovaných z prostředků EU včetně prostředků úvěru od EIB a prováděné úpravy rozpočtů akcí, kde jsou SFDI poskytovány prostředky účelově vázané např. formou rozhodnutí, dotací nebo finančních memorand z Evropské komise, kapitoly MD nebo MF a obsahují vymezení charakteru akcí, na které musí být prostředky použity. SFDI v takovém případě o užití prostředků nemůže rozhodovat a vystupuje pouze tak jako finanční manažer těchto zdrojů. Tyto finanční prostředky budou přidělovány změnovým řízením na základě schválení ředitele SFDI. Stejným způsobem bude postupováno při změně charakteru akce z investiční na neinvestiční a naopak. Změnovým řízením budou do rozpočtu rovněž zapracovávány úpravy samostatně schválené Hospodářským výborem Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR.

Změnové řízení bude použito i pro rozpis globální, případně více globálních položek investičních akcí ŘSD a SŽDC. Indikativní přehled je uveden v příloze č. 5 rozpočtu SFDI a akce budou

postupně, příp. jednorázově zasmulvněny s příjemci finančních prostředků z rozpočtu SFDI v závislosti na disponibilních zdrojích rozpočtu SFDI a aktuálních potřebách financování jednotlivých akcí. Také případné změny částek u jednotlivých akcí zařazených do těchto globálních položek budou probíhat formou změnového řízení a stejně tak přesun finančních prostředků mezi těmito globálními položkami. Přehled projektů v příloze č. 5 je pouze indikativní, v případě potřeby lze prostředky globálních položek použít i k dofinancování rozestavěných akcí případně na jiné projekty, připravené k financování z prostředků EU. Na tento typ globální položky se nevztahuje úprava obsažená ve směrnici Ministerstva dopravy týkající se rozpisu globálních položek.

Změny položek rozpočtu aparátu SFDI budou prováděny změnovým řízením v gesci ředitele SFDI.

8.3 Příspěvky SFDI

Označení příspěvky SFDI se používá v souladu se Statutem SFDI schváleným vládou ČR. Na základě zkušeností z předchozích let, bude SFDI i v roce 2020 vydávat příjemcům Rozhodnutí o poskytnutí finančních prostředků na financování dané akce, a to na základě schválení akcí Výborem SFDI poté, co budou tyto akce doporučeny hodnotitelskými komisemi. V případě nečerpání příspěvku v daném roce, je příspěvek převeden do roku následujícího, v němž je s příjemcem uzavřena Smlouva o poskytnutí finančních prostředků. Toto opatření snížilo administrativní zátěž a dává příjemcům dostatečný časový prostor v případě průtahů při výběrovém řízení na zhotovitele.

Nadále je patrný enormní zájem žadatelů o příspěvky, především na projekty ke zvyšování bezpečnosti a na bezbariérové úpravy chodníků a také na cyklostezky. V roce 2018 bylo posuzováno 280 žádostí o příspěvek ke zvyšování bezpečnosti, dále pak 74 žádostí o příspěvek na cyklostezky, 14 žádostí o příspěvek na křížení místních a účelových komunikací a 11 žádostí o příspěvek na zvýšení ochrany před protiprávními činy v civilním letectví. V tomto kalendářním roce se tak dá očekávat potřeba uzavřít nové smlouvy přibližně s 200 příjemci a současně uzavřít smlouvy s více než 100 příjemci, kteří nevyčerpali poskytnuté finanční prostředky v rámci smluv uzavřených v roce 2019.

Pro rok 2019 byla v rámci financování akcí formou příspěvku zveřejněna pravidla k podávání žádostí o příspěvek SFDI, vždy na každý jednotlivý typ příspěvku. Znovu došlo k posunutí termínu podávání žádostí o příspěvek na Zvyšování bezpečnosti a Výstavbu cyklostezek a to na říjen 2019, aby mohly být tyto žádosti vyhodnoceny a došlo k jejich schválení Výborem SFDI v prvním čtvrtletí roku 2020. Cílem je zajistit příjemcům v roce 2020 více prostoru pro realizaci schválených příspěvků v rámci podaných žádostí o příspěvek, což by mělo přispět k většímu objemu čerpání finančních prostředků v daném kalendářním roce a nižšímu počtu převedených projektů do dalšího roku. Alokace pro jednotlivé typy příspěvků v roce 2020 bude korespondovat s rozpočtem SFDI z roku 2019 – Zvyšování bezpečnosti (460 mil. Kč), cyklostezky (200 mil. Kč), křížení komunikací (300 mil. Kč) a vybavení letišť (40 mil. Kč).

Oproti roku 2019 se předpokládá obnovení příspěvku na odstraňování nehodových lokalit na silnicích II. a III. třídy. Tento typ příspěvku byl v rozpočtu SFDI zatím pouze v roce 2018. Alokace pro rok 2020 bude ve výši 100 mil. Kč. Termín schválení pravidel pro poskytnutí příspěvku na odstraňování nehodových lokalit se předpokládá do konce roku 2019.

9 Soulad rozpočtu s Dopravními sektorovými strategiemi

Usnesením vlády č. 850/2013 byly schváleny Dopravní sektorové strategie, 2. fáze. Vláda v tomto svém usnesení uložila každoročně SFDI hodnotit, do jaké míry návrh rozpočtu odpovídá předpokladům Dopravních sektorových strategií a jak návrh rozpočtu přispívá k plnění cílů tohoto koncepčního dokumentu. Dne 27.2.2018 vláda schválila svým usnesením č. 136 Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017.

Rozpočet v maximální možné míře reflektuje zásadní principy Dopravních sektorových strategií, při jeho tvorbě se vycházelo z tohoto koncepčního dokumentu.

Především je nutné konstatovat, že rozpočet zajišťuje požadovaný objem prostředků na zajištění provozu a údržby v současnosti existujících částí dopravní infrastruktury, a to i ve svém střednědobém výhledu. U příjemce SŽDC je v současném období připravována řada akcí, resp. postupně dochází ke zvýšení objemu rekonstrukčních prací, které jsou sice investičního charakteru, avšak u nichž je předmětnou investicí zajišťováno zlepšení parametrů existujících částí železniční dopravní infrastruktury primárně s využitím zdrojů EU. Tímto dochází k potřebnému zrychlení obnovy hluboce „podudržované“ železniční infrastruktury nad rámec minimálních potřebných částek definovaných v Dopravních sektorových strategiích.

Závěrem je nutné konstatovat, že rozpočet zajišťuje dostatečný objem finančních prostředků určených na přípravu staveb. Nedostatečná připravenost staveb tak je způsobena především problémy věcnými (územní plánování, EIA, nedokončené majetkoprávní vypořádání, rozsáhlé požadavky na archeologické průzkumy v trase, zadávací řízení, formalistická odvolávání podávaná do stavebních řízení), administrativními na straně investorů a do určité míry i kapacitními na straně projekčních společností, kde se také velmi negativně projevují výkyvy v objemu poptávaného objemu prací. Na přípravu staveb je již od roku 2012 zajišťován dostatek finančních prostředků.

Vlivem nedokončenosti přípravy vybraných prioritních investičních akcí dle DSS2 (objektivní problémy, viz výše) tak také dochází ke zpoždění v termínu možného zahájení realizace. Investorské organizace jsou nicméně úkolovány tak, aby příprava těchto klíčových akcí byla zdárně dokončena v nejbližším možném horizontu.

10 Seznam tabulek

Tabulka 1 – Přehled celkových výchozích požadavků - za všechny zdroje	6
Tabulka 2 – Výchozí požadavky dle dopravních módů	6
Tabulka 3 – Příjmy rozpočtu	7
Tabulka 4 – Přehled celkových národních výdajů podle užití dle zákona o SFDI v roce 2020	8
Tabulka 5 – Dopravní infrastruktura v roce 2020 – I. účetní okruh.....	9
Tabulka 6 – Náklady na činnost SFDI v roce 2020 – II. účetní okruh.....	9
Tabulka 7 – Výdaje SFDI hrazené v rámci technické pomoci OPD v roce 2020.....	10
Tabulka 8 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2020	10
Tabulka 9 – Analytický rozklad akcí ŘSD - součet za všechny zdroje	11
Tabulka 10 – Analytický rozklad akcí SŽDC - součet za všechny zdroje	12
Tabulka 11 – Investiční akce ŘSD a SŽDC v roce 2020 – všechny zdroje	12

11 Seznam příloh

Příloha č. 1.....	Bilance příjmů a výdajů SFDI
Příloha č. 2.....	Příjmy SFDI
Příloha č. 3.....	Legenda k přílohám
Příloha č. 4.....	Databáze akcí včetně prostředků na činnost SFDI
Příloha č. 5.....	Indikativní přehled projektů