



Rozpočet

Státního fondu dopravní infrastruktury

na rok 2022

a střednědobý výhled na roky 2023 a 2024

Ing. Zbyněk Hořelica
ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury

Obsah

1	ÚVOD - MANAŽERSKÉ SHRUTÍ	1
2	STRATEGICKÝ RÁMEC SESTAVENÍ ROZPOČTU A STŘEDNĚDOBÉHO VÝHLEDU	3
3	SHRUTÍ ROZPOČTU SFDI	4
3.1	Příjmová strana rozpočtu	4
3.2	Výdajová strana rozpočtu	5
3.3	Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců	9
3.4	Analytický rozklad akcí rozpočtu	10
4	STŘEDNĚDOBÝ VÝHLED	13
5	PŘÍPRAVA FINANČNÍHO PLÁNOVÁNÍ A SOUVISEJÍCÍ OBLASTI	16
5.1	Příprava akcí a podmínky finančního plánování	16
5.2	Realizace projektu PPP dálnice D4	16
5.3	Poskytování příspěvků na podporu zavádění ETCS	18
5.4	Program rozvoje rychlých železničních spojení	20
5.5	Evropská investiční banka - úvěrové financování rozvoje dopravní infrastruktury	20
5.6	Financování silnic II. a III. tříd (opravy a rekonstrukce) v samostatné působnosti krajů	21
6	FINANČNÍ PERSPEKTIVA 2014 - 2020 A PŘÍPRAVA FINANČNÍ PERSPEKTIVY 2021 - 2027	22
6.1	Operační program Doprava	22
6.2	Nástroj pro propojení Evropy	23
6.3	Next Generation EU	24
7	SUPERVIZE A KONTROLNÍ ČINNOST SFDI	25
7.1	Veřejnosprávní kontrola	25
7.2	Supervize staveb SFDI	25
7.3	Supervize projektových dokumentací	26
7.4	Plán pro rozšíření využití digitálních metod a zavedení informačního modelování staveb (BIM) pro dopravní infrastrukturu	26
8	OPERATIVNÍ ŘÍZENÍ ROZPOČTU SFDI	28
8.1	Poskytování prostředků z rozpočtu SFDI	28
8.2	Úpravy rozpočtu SFDI	28
8.3	Příspěvky SFDI	29
9	SOULAD ROZPOČTU S DOPRAVNÍMI SEKTOROVÝMI STRATEGIEMI	30
	SEZNAM TABULEK	31
	SEZNAM PŘÍLOH	32

Seznam zkratk a vysvětlivky pojmů

BC	Blending Call
CEF	Connecting Europe Facility 2014 - 2020
CEF 2	Connecting Europe Facility 2021 - 2027
DSS2	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - aktualizace 2017
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
EIA	Environmental Impact Assessment
EIB	Evropská investiční banka
EK	Evropská komise
ESI fondy	Evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
FS	Fond soudržnosti
MF	Ministerstvo financí ČR
MD	Ministerstvo dopravy ČR
Next Generation EU	Nástroj EU pro zmírnění dopadů COVID-19
OP	Operační program
OPD	Operační program Doprava (obecně)
OPD 2	Operační program Doprava 2014 - 2020
OPD 3	Operační program Doprava 2021 - 2027
PPP	Public Private Partnership (partnerství veřejného a soukromého sektoru)
RRF	Recovery and Resilience Facility
PSP ČR	Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky
ŘO	Řídící orgán
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
ŘVC	Ředitelství vodních cest ČR
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽ	Správa železnic
TP OPD	Technická pomoc Operačního programu Doprava
VRT	Vysokorychlostní trať
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 SFDI na rok 2022 a střednědobý výhled na roky 2023 a 2024 je sestaven v souladu se zákonem o SFDI č. 104/2000 Sb., v aktuálním znění, v členění dle jednotlivých oblastí financování. Rozpočet SFDI je připraven jako bilancovaný. V současné době není SFDI příjemcem žádného úvěru, ale plní roli finančního manažera úvěru na financování dopravní infrastruktury od EIB, jehož příjemcem je Česká republika zastoupená Ministerstvem financí ČR.

Rozpočet SFDI na rok 2022 a střednědobý výhled na roky 2023 a 2024 byl schválen vládou ČR na jejím jednání dne 11. října 2021 usnesením č. 865. Koncem roku 2021 nedošlo k jeho schválení v PSP ČR v souvislosti s výsledkem voleb do PSP ČR. Nová vláda schválila nutnost snížení rozpočtu SFDI pro rok 2022 o 3 mld. Kč, a to z původně schválených 130,6 mld. Kč na 127,6 mld. Kč. Toto snížení SFDI promítl do snížení plánovaných výdajů o 3 mld. Kč. Snížení výdajů se týkalo především neinvestičních výdajů na opravy a údržbu. Finanční prostředky byly kráceny u příjemců SŽ, ŘSD, ŘVC a krajů. Na příjmové straně rozpočtu bylo snížení dotace ze státního rozpočtu na krytí deficitu pokryto zapojením zůstatků na účtech SFDI a předpokládaným zvýšením daňových příjmů.

Rozpočet roku 2022 vychází ze směrných čísel Ministerstva financí, která byla SFDI upravena na základě výsledků jednání Ministerstva dopravy s Ministerstvem financí. Ve střednědobém výhledu na roky 2023 a 2024 je zřízena společná globální položka pro státní investory ŘSD a SŽ, ve které jsou alokovány finanční prostředky pro zajištění postupného financování jmenovitých investičních akcí. Pro roky 2023 a 2024 bude nutné vyřešit v návaznosti na vývoj státního rozpočtu financování realizace investičních akcí. Trend nárůstu připravenosti zásadních staveb sebou nese i nárůst finančních potřeb na realizaci těchto staveb.

Součástí rozpočtu SFDI a střednědobého výhledu je využití zdrojů EU. Pro rok 2022 se počítá se zapojením evropských zdrojů v celkové výši 46,1 mld. Kč (včetně nespotřebovaných nároků). Objemově nejvýznamnější je čerpání v rámci Operačního programu Doprava. V průběhu roku 2022 a roku 2023 se předpokládá úplné dočerpání prostředků OPD 2014 - 2020 alokovaných v předemných prioritních osách a specifických cílech. V případě OPD 2021 - 2027 se počítá s čerpáním finančních prostředků od roku 2022. Důležitou roli v oblasti podpory výstavby transevropských dopravních sítí pak hraje tzv. Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility - CEF). Tento nástroj má odlišná implementační pravidla a strukturu oproti podpoře poskytované v rámci OPD. Prostředky jsou poskytovány na jednotlivé projekty přímo Evropskou komisí.

SFDI počítá ve svém rozpočtu a střednědobém výhledu také s využitím finančních prostředků v rámci Nástroje pro oživení a odolnost (Recovery and Resilience Facility - RRF), a to ve výši 11 mld. Kč vč. nároků pro rok 2022 a další téměř 2 mld. Kč v roce 2023. V červenci roku 2021 schválila Evropská komise, tzv. Národní plán obnovy, jehož cílem je podpora oživení a odolnosti tuzemské ekonomiky po zasažení pandemií související s onemocněním Covid-19. SFDI předpokládá čerpání v rámci druhého pilíře (Fyzická infrastruktura a zelená tranzice), a to konkrétně v rámci komponenty Udržitelná a bezpečná doprava.

V období střednědobého výhledu bude připraven značný objem jmenovitých investičních akcí, především příjemců ŘSD a SŽ, a bude nutné odpovídajícím způsobem zajistit potřebné zdroje rozpočtu SFDI. S ohledem na tuto skutečnost pokračuje SFDI ve spolupráci s MD

v zavádění nových způsobů financování, jako je např. realizace akcí formou PPP. Tato forma financování je v současné době realizována na pilotním projektu dálnice D4.

Následující tabulka uvádí užití prostředků z rozpočtu SFD v roce 2022 v rozdělení na běžné a kapitálové výdaje.

Tabulka 1 - Struktura užití prostředků rozpočtu SFDI na rok 2022

v mil. Kč

Druh výdaje	Národní	EU	Celkem
Běžné výdaje	38 313	58	38 371
Kapitálové výdaje	43 172	46 039	89 210
Celkem*	81 485	46 097	127 582

* zaokrouhleno

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

- mandatorní výdaje, tj. zejména na opravy, údržbu a správu sítě,
- přípravu akcí dle vládou schváleného dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (aktualizace 2017),
- zajištění financování již rozestavěných akcí včetně dofinancování dobíhajících projektů,
- zahajování nově připravených akcí v souladu s Dopravní politikou ČR a návaznými strategickými dokumenty, zejména DSS2.

Celkový rozpočet pro rok 2022 ve výši 127,6 mld. Kč téměř odpovídá výši schváleného rozpočtu pro rok 2021. Na neinvestiční výdaje je alokováno celkem 38,4 mld. Kč a na investiční výdaje je to celkem 89,2 mld. Kč. Výše finančních prostředků není konečná a v případě potřeby může být formou tzv. souvztažného navýšení příjmů a výdajů u zdrojů EU navýšena.

Střednědobý výhled pro rok 2023 celkem činí 97,4 mld. Kč a pro rok 2024 celkem činí 90,6 mld. Kč. Je nutné zdůraznit, že je potřeba zajistit rostoucí trend rozpočtu SFDI, který je podmínkou pro splnění cílů ve vztahu k výstavbě hlavní infrastrukturní sítě silnic a železnic.

2 Strategický rámec sestavení rozpočtu a střednědobého výhledu

Základem pro sestavování rozpočtu roku 2022 a střednědobého výhledu na období 2023 a 2024 jsou především závěry obsažené ve schválené Dopravní politice ČR pro období 2021 - 2027 a Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze - aktualizace 2017 (DSS2). 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 následujících oblastí:

- mandatorní výdaje - jejich výše se řídí reálnou schopností efektivního využití prostředků a je nastavena zejména dle DSS2.:
 - 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, vypořádání staveb po dokončení, pozemní objekty, křížení - místní a účelové komunikace, vybavení letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy, zvýšení bezpečnosti a zpřístupňování dopravy, zvyšování bezpečnosti a odstraňování nehodových lokalit na silnicích II. a III. třídy 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 2022,
- nově zahajované akce s ohledem na jejich připravenost a reálnost data zahájení.

Nelze také opomenout, že je nutné zajistit dostatek národních finančních prostředků na akce spolufinancované ze zdrojů EU. V případě nedostatku národních zdrojů nemohou být tyto akce financovány, v mnoha případech ani zahajovány, čímž dochází k ohrožení celkového čerpání zdrojů EU.

3 Shrnutí rozpočtu SFDI

Rozpočet SFDI pro rok 2022 a pro oba roky střednědobého výhledu je sestaven jako vyrovnaný. SFDI neeviduje žádné pohledávky ani závazky, které by nebyly v souladu s upraveným rozpočtem SFDI na rok 2021. V současné době není SFDI příjemcem žádného úvěru. SFDI bude pro rok 2022 a další roky plnit roli finančního manažera úvěru EIB, jehož příjemcem je Česká republika zastoupená Ministerstvem financí. Využití úvěru EIB předpokládá SFDI na financování akcí SŽ v rámci programu Blending Call.

3.1 Příjmová strana rozpočtu

Při sestavování příjmové strany rozpočtu a střednědobého výhledu vycházel SFDI z aktuálních odhadů. Daňové příjmy byly upraveny dle aktuální predikce Ministerstva financí. Vývoj příjmů může zaznamenat v případě nepříznivé makroekonomické situace výrazný propad.

Tabulka 2 - Příjmy rozpočtu v roce 2022 - národní

v mil. Kč

Druh příjmu	Rozpočet 2022
převody výnosů silniční daně	5 500
převody podílu z výnosů spotřební daně	7 700
poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic	5 400
převody výnosů z mýtného	14 000
dotace ze státního rozpočtu na krytí deficitu	45 385
<i>z toho úvěr EIB</i>	<i>2 841</i>
Příjmy celkem bez započtení fondů EU*	77 985
Převod zůstatků na účtech SFDI	3 500

* zaokrouhleno

Tabulka 3 - Příjmy rozpočtu v roce 2022 - EU

v mil. Kč

Druh příjmu	Rozpočet 2022
OPD (2014-2020) EFRR - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	7 181
OPD (2014-2020) FS - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	6 120
OPD (2021-2027) EFRR- dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	893
OPD (2021-2027) FS- dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	14 874
Komunitární programy - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	0
CEF (2014-2020) - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	4 452
CEF (2021-2027) - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	1 500
RRF - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	9 430
Fondy EU celkem*	44 450
Předpokládané nároky OPD (2014-2020) FS	61
Předpokládané nároky RRF	1 585
Příjmy celkem se započtením fondů EU a nároků*	127 582

* zaokrouhleno

3.2 Výdajová strana rozpočtu

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 aparátu SFDI (II. účetní okruh).

Tabulka 4 - Celkové výdaje SFDI v roce 2022 dle účetních okruhů

v mil. Kč

	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
I. účetní okruh	37 965	89 129	127 094
II. účetní okruh	407	81	488
Celkem	38 372	89 210	127 582

* zaokrouhleno

Níže uvedené tabulky uvádí předpokládané výdaje rozpočtu SFDI v členění ve shodě s účelem SFDI dle zákona č. 104/2000 Sb., o SFDI, v aktuálním znění a podle jednotlivých akcí v relevantních oblastech pro období roku 2022. Samostatně jsou sledovány výdaje v rámci I. a II. účetního okruhu.

Tabulka 5 - Výdaje z národních zdrojů dle účelu SFDI v roce 2022 - I. účetní okruh

v mil. Kč

Druh výdajů dle účelu SFDI	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Silnice a dálnice	19 115	21 522	40 637
Celostátní a regionální dráhy	17 621	15 838	33 459
Vnitrozemské vodní cesty	182	1 782	1 964
Opatření ke zvýšení bezpečnosti	0	650	650
Cyklostezky	0	399	399
Projekty a expertní činnost	3	0	3
Mýto a telematika	1 044	1 761	2 805
Křížení komunikací	0	367	367
Vybavení letišť k ochraně civilního letectví před protiprávními činy	0	40	40
Vybavení drážních vozidel palubními součástmi systému řízení a zabezpečení železniční dopravy	0	735	735
Celkem	37 964	43 094	81 058

* zaokrouhleno

Tabulka 6 - Výdaje z EU zdrojů dle účelu SFDI v roce 2022 - I. účetní okruh

v mil. Kč

Druh výdajů dle účelu SFDI	Běžné výdaje EU	Kapitálové výdaje EU	Celkem EU
Silnice a dálnice	0	21 163	21 163
Celostátní a regionální dráhy	0	23 105	23 105
Vnitrozemské vodní cesty	0	0	0
Opatření ke zvýšení bezpečnosti	0	317	317
Cyklostezky	0	150	150
Mýto a telematika	0	429	429
Multimodální překladiště	0	482	482
Vybavení drážních vozidel palubními součástmi systému řízení a zabezpečení železniční dopravy	0	389	389
Celkem*	0	46 035	46 035

* zaokrouhleno

Tabulka 7 - Výdaje z národních zdrojů na činnost aparátu SFDI v roce 2022 - II. účetní okruh

v mil. Kč

Národní zdroje	Upravený rozpočet 2021			Rozpočet 2022		
	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Výdaje na platy vč. pojištění, zákonných odvodů a FKSP (vč. členů Výboru a DR)	111	0	111	112	0	112
Vývoj, poradenství a provoz IS EDAZ, provize za zajištění úhrady časového poplatku	165	24	189	157	30	187
Příprava PPP	30	0	30	27	0	27
IT služby, provoz informačních systémů (ekonomický, účetní, personální), transformace IT a jeho zabezpečení vč. IT vybavení	41	9	50	12	9	21
Vzdělávání zaměstnanců	2	0	2	2	0	2
Konzultační, poradenské a právní služby	18	0	18	16	0	16
Budova vč. vybavení a provozu úřadu	17	15	32	11	30	41
Nájemné (prostory, vozidla, kopírovací stroje) - kontrola, supervize	2	0	2	2	0	2
Expertizy, posudky, zpracování ceníků a norem	4	8	12	5	5	10

Národní zdroje	Upravený rozpočet 2021			Rozpočet 2022		
	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Spisová služba + web		12	12		4	4
Ostatní (cestovné, poštovné, pojištění, ochranné pomůcky a další drobné výdaje)	9	0	9	5	0	5
Celkem prostředky Národní*	399	68	467	349	78	427

*zaokrouhleno

Tabulka 8 - Výdaje na činnost aparátu SFDI hrazené v rámci TP OPD v roce 2022 - II. účetní okruh

v mil. Kč

Prostředky EU z TP OPD**	Upravený rozpočet 2021			Rozpočet 2022		
	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Výdaje na platy vč. pojištění, zákonných odvodů a FKSP	46	0	46	46	0	46
IT služby, provoz informačních systémů (ekonomický, účetní, personální), transformace IT a jeho zabezpečení	6	4	10	5	3	8
Vzdělávání zaměstnanců	1	0	1	1	0	1
Budova SFDI	1	0	1	2	0	2
Nájemné (prostory, vozidla) - kontrola, supervize	4	0	4	4	0	4
Ostatní (cestovné, poštovné, pojištění a další drobné výdaje)	1	0	1	0	0	0
Celkem prostředky EU (Technická pomoc)*	59	4	63	58	3	61

* zaokrouhleno

** EU podíl bude hrazen z nároků

Tabulka 9 - Celkové výdaje na činnost aparátu SFDI v roce 2022 - II. účetní okruh

v mil. Kč

	Upravený rozpočet 2021			Rozpočet 2022		
	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Výdaje na činnost aparátu SFDI (Národní + EU**)*	458	72	530	407	81	488

* zaokrouhleno

** EU podíl bude hrazen z nároků

Ve druhém účetním okruhu jsou uvedeny náklady na činnost aparátu. Nejvýznamnějšími z nich jsou v roce 2022 náklady na provozování informačního systému pro úhradu časového poplatku (dále jen „IS EDAZ“), kdy SFDI uzavřel v březnu 2020 smlouvu se státním podnikem CENDIS, který pro SFDI zabezpečuje návrh, vývoj, implementaci a správu IS EDAZ. V roce 2020 státní podnik CENDIS IS EDAZ vyvinul, vybudoval stacionární a mobilní kontrolu a nyní ho bude po dobu 4 let provozovat a rozvíjet, stejně jako poskytovat služby kontroly. Dále jsou v rámci projektu „elektronické dálniční známky“ zohledněny náklady na zajištění úhrady časového poplatku na fyzických obchodních místech, jejichž dodavatelem bylo na základě výběrového řízení vybráno sdružení státní podnik Česká pošta a akciová společnost ČEPRO provozující síť čerpacích stanic EuroOil s provizí ve výši 2,3 % z úhrady. Dalšími náklady v rámci zajištění „elektronické dálniční známky“ jsou náklady na platební bránu, která je využita v rámci státem zajišťované úhrady časového poplatku prostřednictvím internetu a náklady na platební terminály, které budou umístěny v platebních kioscích u hraničních přechodů.

Náklady na přípravu PPP zahrnující dočerpání stávající smlouvy včetně využití opce s poradcí realizujícími poradenské služby v souvislosti s výběrem dodavatele na D4 viz kapitola 5.2 a prostředky na poradenství v rámci přípravy PPP projektu D35.

Náklady na IT služby, provoz informačních systémů a transformaci IT SFDI jsou spolu s náklady na budovu vč. vybavení a provoz úřadu další významnou položkou. V rámci IT SFDI jsou postupně naplňována opatření z analýzy v oblasti kybernetické bezpečnosti. Zároveň jsou zahrnuty náklady na úpravu či rozvoj některých systémů a zajištění dokumentací k nim. Významnějšími náklady je také pořízení Microsoft 365 formou služby a plánované přenesení některých poskytovaných služeb do cloudových řešení a realizace dalšího zabezpečení systémů SFDI i v souvislosti s hrozbami v oblasti kybernetické bezpečnosti.

V roce 2022 je plánována významná rekonstrukce budovy, v rámci které budou vyměněny stávající rozvody vody, odpadní potrubí, elektřina a datové síť. Zároveň dojde k modernizaci prostor a celkového uspořádání. Budova SFDI je z 2. poloviny 20. století a dříve sloužila jako ubytovna. Ačkoliv prošla částečnými rekonstrukcemi, tak zásadní zásahy do výměny rozvodů nebyly komplexně nikdy řešeny, což nyní způsobuje řadu problémů a havárií. V průběhu roku 2021 a počátkem roku 2022 probíhá rekonstrukce prostor pronajímaných Správě železnic. V rámci této rekonstrukce byl odkryt v některých místech havarijní stav odpadních potrubí a rozvodů vody, kdy některé z trubek jsou již v pokročilém stavu koroze. Zároveň byl v budově nalezen azbest, který musel být v rámci rekonstruovaných prostor odborně zlikvidován, jeho nález je předpokládán i v dalších prostorech budovy. Předpokládané náklady rekonstrukce na základě zpracovaného projektu jsou ve výši 100 mil. Kč a doba realizace je odhadována na 2 roky. Celková rekonstrukce zabezpečí následně dlouholeté užívání budovy bez významnějších zásahů a bezpečný chod úřadu.

Náklady na konzultační, poradenské a právní služby zahrnují náklady na poradenství v oblasti kybernetické bezpečnosti, dále pak poradenství v rámci produktů Microsoft, právní poradenství, poradenství v oblasti architektury významných systémů SFDI a v oblasti projektového řízení.

Náklady na expertizy, posudky, zpracování ceníků a normativů zahrnují zpracování expertních posudků k předkládaným podkladům příjemců v rámci plánované realizace akcí dopravní infrastruktury od Centra dopravního výzkumu, Vysokého učení technického atd.

Zároveň budou na základě potřeby resortu dopravy aktualizovány cenové databáze dopravních staveb a další resortní metodiky, k jejichž vytváření a správě je SFDI Ministerstvem dopravy pověřen.

3.3 Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců

Celková výše rozpočtu SFDI činí 127,6 mld. Kč. V případě potřeby u realizace investičních projektů může být rozpočet u zdrojů EU navýšen formou tzv. souvztažného navýšení příjmů a výdajů.

Tabulka 10 - Výdaje dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2022

v mil. Kč

Výdaje dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2022			
Příjemce	Národní (vč. EIB)	Zdroje EU	Celkem
ŘSD	37 958	21 164	59 122
SŽ	33 529	19 835	53 363
ŘVC	1 589	0	1 589
Ostatní příjemci	8 409	5 098	13 507
Celkem*	81 485	46 097	127 582

* zaokrouhleno

Tabulka 11 - Výdaje ze zdrojů EU dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2022

v mil. Kč

Výdaje ze zdrojů EU dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2022							
Příjemce	OPD 2014-2020	OPD 2021-2027	CEF 2014-2020	CEF 2021-2027	RRF	Ostatní fondy EU	Celkem EU
ŘSD	7 181	13 746	85	151	0	0	21 164
SŽ	2 383	1 020	4 367	1 349	10 716	0	19 835
ŘVC	0	0	0	0	0	0	0
Ostatní příjemci	3 798	1 000	0	0	300	0	5 098
Celkem*	13 362	15 767	4 452	1 500	11 016	0	46 097

* zaokrouhleno

3.4 Analytický rozklad akcí rozpočtu

V příloze č. 4 a 5 je uveden analytický rozklad akcí obsažených v rozpočtu SFDI. U příjemců ŘSD, SŽ a ŘVC jsou pro přehlednost vyčleněny zejména následující kategorie:

- položky oprav a údržby, provozní výdaje, mýto a telematika u ŘSD,
- ostatní globální položky (např. protihlukové stěny, zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, křížení, vybavení drážních vozidel palubními jednotkami ETCS, atd.),
- příprava akcí,
- akce v realizaci včetně doplatků - jedná se o akce, u kterých probíhá realizace, případně se jedná pouze o dofinancování akcí nebo o akce, u nichž se předpokládá v průběhu rozpočtového roku zprovoznění,
- akce nově zahajované.

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 12 - Analytický rozklad akcí ŘSD v roce 2022 - národní zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje vč. mýta	17 377	1 737	19 115
v tom: Opravy a údržba	13 620	0	13 620
v tom: Provozní výdaje	2 714	0	2 714
v tom: Mýto a telematika	1 043	1 737	2 780
Ostatní programy (globální položky)	50	1 050	1 100
Příprava akcí	530	2 700	3 230
Akce v realizaci včetně doplatků	3	10 751	10 754
Akce nově zahajované	0	3 759	3 759
Celkem*	17 961	19 997	37 958

* zaokrouhleno

Tabulka 13 - Analytický rozklad akcí ŘSD v roce 2022-2024 - součet za všechny zdroje
v mil. Kč

Druh výdaje	Výdaje celkem 2022	Výdaje celkem 2023	Výdaje celkem 2024
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje vč. mýta	19 115	19 607	19 496
v tom: Opravy a údržba	13 620	14 620	14 620
v tom: Provozní výdaje	2 714	2 768	2 824
v tom: Mýto a telematika	2 781	2 218	2 052
Ostatní programy (globální položky)	1 100	1 100	1 095
Příprava akcí	3 230	3 230	3 230
Akce v realizaci včetně doplatků	27 226	17 625	14 950
Akce nově zahajované	8 451		
Celkem*	59 122	41 562	38 771

* zaokrouhleno

Tabulka 14 - Analytický rozklad akcí SŽ v roce 2022 - národní zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje*	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje	17 489	6	17 494
Ostatní programy (globální položky)	7	2 167	2 174
Příprava akcí	21	2 202	2 223
Akce v realizaci včetně doplatků	0	10 753	10 753
Akce nově zahajované	0	884	884
Celkem**	17 517	16 012	33 529

*částky jsou uvedeny bez DPH - SŽ je plátcem DPH

**zaokrouhleno

Tabulka 15 - Analytický rozklad akcí SŽ v roce 2022-2024 - součet za všechny zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje*	Výdaje celkem 2022	Výdaje celkem 2023	Výdaje celkem 2024
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje	17 494	18 529	18 668
Ostatní programy (globální položky)	3 765	2 223	2 533
Příprava akcí	2 223	1 970	2 475
Akce v realizaci včetně doplatků	28 253	18 159	15 969
Akce nově zahajované	1 628		
Celkem**	53 363	40 880	39 645

*částky jsou uvedeny bez DPH - SŽ je plátcem DPH

**zaokrouhleno

Tabulka 16 - Analytický rozklad akcí ŘVC v roce 2022 - národní zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje	92	0	92
Ostatní programy (globální položky)	0	180	180
Příprava akcí	0	80	80
Akce v realizaci včetně doplatků	0	1 004	1 004
Akce nově zahajované	0	233	233
Celkem*	92	1 497	1 589

* zaokrouhleno

Tabulka 17 - Analytický rozklad akcí ŘVC v roce 2022-2024 - součet za všechny zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje	Výdaje celkem 2022	Výdaje celkem 2023	Výdaje celkem 2024
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje	92	74	55
Ostatní programy (globální položky)	180	110	90
Příprava akcí	80	90	90
Akce v realizaci včetně doplatků	1004	1 964	1 313
Akce nově zahajované	233		
Celkem*	1 589	2 238	1 548

* zaokrouhleno

4 Střednědobý výhled

V souladu s § 5a zákona č. 104/2000 Sb. v platném znění je součástí rozpočtu pro rok 2022 také střednědobý výhled na dva následující roky, tedy roky 2023 a 2024. 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 2023 a 2024 počítá SFDI s výrazným čerpání fondů EU, a to jak OPD, CEF, tak i RRF v řádu desítek mld. Kč, viz níže uvedené přehledy. Ve střednědobém výhledu na roky 2023 a 2024 je zřízena společná globální položka pro státní investory ŘSD a SŽ, ve které jsou alokovány finanční prostředky pro zajištění postupného financování jmenovitých investičních akcí. Pro roky střednědobého výhledu bude nutné vyřešit v návaznosti na vývoj státního rozpočtu financování realizace investičních akcí.

U příjemců ŘSD a SŽ došlo v roce 2021 k postupnému uzavírání smluv na realizaci jednotlivých akcí dle rozpočtu SFDI na rok 2021. Současně v průběhu roku 2022 budou uzavírány další smlouvy na realizaci akcí. Ze všech těchto uzavřených smluv vzniknou závazky do budoucích let, které bude potřeba krýt zvýšenými zdroji, a to jak národními, tak i z fondů EU. Do roku 2023 dojde k postupnému dočerpání prostředků OPD 2014-2020 alokovaných v předmětných prioritních osách a specifických cílech, naopak v roce 2022 bude zahájeno čerpání OPD 2021-2027 a CEF2.

V období střednědobého výhledu bude připraven značný objem jmenovitých investičních akcí ŘSD a SŽ. Tito příjemci již dnes evidují další projekty, které budou zařazovány do realizace v závislosti na postupu přípravy a disponibilních prostředcích rozpočtu SFDI. Finanční potřeba na dostavbu tranzitní sítě dálnic, obchvatů měst a modernizaci hlavních železničních tratí, včetně tratí integrované obsluhy území, bude vyžadovat značné finanční prostředky, což je zřejmé ze vzrůstajících požadavků na roky střednědobého výhledu. Zdrojové krytí se předpokládá kombinací evropských finančních nástrojů a fondů, národních zdrojů a případně projektů PPP.

Je potřeba zdůraznit, že rostoucí trend požadavků na rozpočet SFDI odpovídá a je podmínkou pro splnění strategických cílů ve vztahu k výstavbě hlavní infrastrukturní sítě silnic a železnic.

Tabulka 18 - Příjmy střednědobého výhledu - národní

v mil. Kč

Druh příjmu	Výchled rozpočtu 2023	Výchled rozpočtu 2024
Převody výnosů silniční daně	5 500	5 500
Převody podílu z výnosů spotřební daně	7 800	7 800
Poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic	5 600	5 800
Převody výnosů z mýtného	14 000	14 000
Dotace ze státního rozpočtu na krytí deficitu	33 825	33 125
<i>z toho úvěr EIB</i>	<i>2 861</i>	<i>175</i>
Příjmy celkem bez započtení fondů EU*	66 725	66 225

* zaokrouhleno

Tabulka 19 - Příjmy střednědobého výhledu - EU (indikativní výhled)

v mil. Kč

Druh příjmu	Výchled rozpočtu 2023	Výchled rozpočtu 2024
OPD (2014-2020) EFRR - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	744	0
OPD (2014-2020) FS - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	1 647	0
OPD (2021-2027) EFRR - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	1 483	1 514
OPD (2021-2027) FS - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	18 978	15 095
Komunitární programy - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	0	0
CEF (2014-2020) - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	2 275	298
CEF (2021-2027) - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	3 706	7 492
RRF – dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	1 841	0
Fondy EU celkem*	30 673	24 398
Příjmy celkem se započtením fondů EU*	97 398	90 623

* zaokrouhleno

Prostředky na projekty EU se v rámci státního rozpočtu rozpočtují pouze na rok 2022. V letech 2023 a 2024 jsou uvedeny pouze indikativně.

Tabulka 20 - Výdaje střednědobého výhledu (indikativní)

v mil. Kč

Druh výdaje	Výchled rozpočtu 2023	Výchled rozpočtu 2024
Výdaje z národních zdrojů (vč. EIB)	66 725	66 225
Výdaje na projekty EU - OPD (2014-2020)	2 391	0
Výdaje na projekty EU - OPD (2021-2027)	20 461	16 609
Výdaje na projekty EU - Komunitární programy (CEF 2014 - 2020)	2 275	298
Výdaje na projekty EU - Komunitární programy (CEF 2021 - 2027)	3 706	7 492
Výdaje na projekty EU - RRF	1 841	0
Výdaje celkem*	97 398	90 623

* zaokrouhleno

5 Příprava finančního plánování a související oblasti

V této kapitole jsou řešeny hlavní problémové okruhy související s realizací investičních akcí a jiné klíčové oblasti související s financováním z rozpočtu SFDI.

5.1 Příprava akcí a podmínky finančního plánování

Vzhledem ke složitosti a časové náročnosti procesů přípravy projektů a nejistotě délky trvání zadávacích řízení dochází k navyšování počtu připravovaných nových akcí, zejména u hlavních státních investorů, které budou financovány primárně ze zdrojů EU. Nicméně dofinancování těchto akcí, případně zahájení jejich realizační části, bude nutné financovat z národních zdrojů. Postup přípravy projektů je upraven směrnicí Ministerstva dopravy číslo V-1/2012 a V-2/2012. Rozpis akcí je k dispozici na stránkách MD na následujícím odkazu: [http://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Projektova-priprava-staveb-\(1\)/Projektova-priprava-staveb](http://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Projektova-priprava-staveb-(1)/Projektova-priprava-staveb)

Veškeré akce zařazené do tohoto rozpočtu a střednědobého výhledu, pokud doposud nemají splněny veškeré nezbytné administrativní náležitosti, tedy například schválený záměr projektu nebo schvalovací protokol pro financování z OPD 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 Realizace projektu PPP dálnice 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 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 v květnu 2018 - veřejná zakázka s názvem „Projektování, výstavba, financování, provozování a údržba dálnice D4 v úseku Háje - Mírotice a provozování a údržba existujících přiléhajících úseků Skalka - Háje a Mírotice - Krašovice, projekt PPP“.

Následně MD ve spolupráci se SFDI a s vybraným poradcem prováděli vyhodnocení podaných žádostí o účast (celkem bylo podáno 7 žádostí o účast). Začátkem listopadu 2018 zadavatel oznámil dodavatelům výsledek posouzení žádostí o účast a výsledek omezení počtu zájemců na 4 účastníky v souladu se zadávací dokumentací. 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.

Od dubna 2019 do ledna 2020 pak probíhala samotná jednání v soutěžním dialogu. V návaznosti na ukončení jednání v soutěžním dialogu se v průběhu roku 2020 realizovali

další kroky směřující k uzavření koncesionářské smlouvy, konkrétně se jednalo o vlastní podání nabídek ze strany zúčastněných konsorcií. Dne 17. 9. 2020 byla konečná lhůta pro podání nabídek a byly doručeny dvě nabídky od účastníků DIVia a Via 4 - jižní spojení. Jako ekonomicky nejvýhodnější nabídka byla vyhodnocena nabídka účastníka DIVia tvořeného společnostmi VINCI Highways SAS, VINCI Concessions SAS a Meridiam Investments SAS.

Po splnění všech zákonných požadavků došlo dne 15. 2. 2021 k podpisu Koncesionářské smlouvy mezi zadavatelem tj. Ministerstvem dopravy ČR a koncesionářem tj. společností DIVia D4 spol. s r.o. Následně došlo i ke splnění odkládacích podmínek, které bylo třeba splnit na straně MD, ale především na straně koncesionáře tak, aby mohlo být dosaženo, tzv. finančního uzavření. Toto finanční uzavření bylo realizováno dne 29. 4. 2021.

Ve finančním uzavření byla definována hodnota platby za dostupnost vycházející fixovaných úrokových marží a ceny stavebních prací tak, jak odpovídají podané nabídce a z vývoje úrokových mezibankovních sazeb v období mezi přípravou nabídek a dnem finančního uzavření. Dosažená výše plateb v čisté současné hodnotě je 17,6 mld. Kč, což je výrazně méně než limitní částka ve výši 23,7 mld. Kč propočtená pro výhodnost PPP modelu před podáním nabídek. Tímto skončila přípravná fáze před samotným zahájením stavebních prací na 32 kilometrech nové dálnice.

Od finančního uzavření začíná koncesionáři běžet lhůta 44 měsíců (tj. 3 roky a 8 měsíců), ve které musí dálnici postavit a uvést do provozu. Smluvní termín zprovoznění tak vychází na prosinec 2024. Následovat bude fáze provozování a údržby dálnice koncesionářem v délce 292 měsíců (tj. 24 let a 4 měsíce), během kterých ji stát bude „splácet“ formou platby za dostupnost (první splátka platby za dostupnost koncesionáři je plánována až v lednu 2025). Ta je vázána na dodržování dohodnutých kritérií kvality a dostupnosti jednotlivých úseků dálnice. Koncesionář se v souvislosti s finančním uzavřením stal stavebníkem projektu a přebírá tak i zodpovědnost za veškerý rozsah prací, včetně potřebných změn vydaných povolení a zajištění archeologických průzkumů, které předchází samotné výstavbě dálnice.

Spolu se stavbou nových 32 kilometrů dálnice bude koncesionář provozovat a udržovat v bezvadném stavu dalších 16 kilometrů dálnice D4 a silnice I/20, které před uvedením do provozu nových úseků obnoví a dovybaví mj. dálniční technologií a bezpečnostními základy. Stát začne dálnici splácet až po dokončení a po cca 25 letech provozu ji převezmeme ve stavu, který lze označit jako nový. Oproti tradičnímu modelu veřejného zadávání si stát nekupuje jen výstavbu, ale kompletní službu ve formě výstavby, provozu a údržby.

MD a SFDI od projektů 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.

5.3 Poskytování příspěvků na podporu zavádění ETCS

Veřejná podpora pro vybavování palubními jednotkami ETCS^[1] 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. ČR požádala o prodloužení notifikace a následně na to bylo vydáno rozhodnutí „Státní podpora SA.55861 (2019/N) - Česká republika - Prodloužení CZ ERTMS ze dne 27. 2. 2020“. V rámci změnové notifikace byla prodloužena doba pro poskytování veřejné podpory do 31. 12. 2022 a navýšena alokace na 3,4 mld. Kč.

Maximální výše kompenzace v případě palubní jednotky ETCS činí 6 750 tis. Kč na jedno vozidlo. Pokud se jedná o veřejnou podporu na schválení prototypu vozidla s ETCS, je možné přidělit podporu ve výši 23,4 mil. Kč. Veřejná podpora nesmí přesáhnout 85 % uznatelných nákladů projektu.

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 subtitledem je ev. č. 127 D77 21 „Zajištění interoperability v železniční dopravě“.

Vzhledem k tomu, že alokace v rámci schváleného OPD byla již plně rozdělena, je nutné vybavování železničních vozidel palubními jednotkami ETCS dočasně 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.

V roce 2020 byla SFDI vypsána pravidla pro poskytnutí příspěvku (s termínem pro podání projektových záměrů do 16. 11. 2020), vyhodnocení předložených žádostí a schválení alokace pro jednotlivé příjemce proběhlo v 1. polovině roku 2021, přičemž celková alokace byla navýšena na více jak 550 mil. Kč. Smlouvy budou uzavírány s jednotlivými příjemci až v roce 2022 v souladu se střednědobým výhledem rozpočtu SFDI z důvodu termínu dodání palubních jednotek ETCS. Rovněž v roce 2021 se předpokládá vypsání nové výzvy pro poskytnutí příspěvku s tím, že výdaje budou hrazeny v roce 2023 v souladu se střednědobým výhledem rozpočtu SFDI. Realizací programu je podporováno zajištění souladu s technickými

[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 - Evropský systém řízení železniční dopravy. Národní implementační plán ERTMS vč. Národní přílohy je k dispozici na této adrese Ministerstva dopravy ČR: <https://www.mdcrcz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Evropska-unie-na-zeleznici/Evropska-unie-na-zeleznici-Interoperabilita/NIP-ERTMS-2017.pdf.aspx?lang=cs-CZ>

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 je 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 ERTMS“) 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 pořizovaná.

Podle NIP ERTMS se předpokládá zajistit implementaci systému ETCS nejméně na přibližně 1 400 km tratí. Pro zajištění potřebné funkčnosti je potřeba vybavit vozidla palubními jednotkami ETCS. Do roku 2025 bude nutné jednotkami ETCS vybavit přibližně 1 500 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 resortu dopravy je prostřednictvím systému ETCS dosáhnout zejména zvýšení bezpečnosti, efektivního využívání železničních tratí a tím také konkurenceschopnosti železniční dopravy. Vzhledem k tomu, že teprve zavedením výhradního provozu vlaků pod dohledem systému ETCS lze dosáhnout požadovaného zvýšení úrovně bezpečnosti železnice, Ministerstvo dopravy chce podpořit a motivovat dopravce k vybavení jejich vozidel. ETCS je dále stimulačním prvkem pro obnovu vozového parku dopravců, kdy jsou navíc moderní vozidla výkonnější, což také přispívá k lepšímu využití kapacity dráhy a využívání infrastruktury na odpovídající parametry.

5.4 Program rozvoje rychlých železničních spojení

V oblasti novostaveb vysokorychlostních tratí, resp. tratí rychlých spojení a jejich předprojektové a projektové přípravy, jejímž zajištěním je na základě Usnesení vlády ČR z 22. května 2017 č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice pověřena Správa železnic, dochází od roku 2021 k postupnému výraznému navyšování finanční potřeby. Od roku 2020 dochází k uzavírání smluv na zhotovení dokumentace k územnímu řízení jednotlivých provozních úseků VRT a od roku 2023 by mělo docházet k uzavírání smluv na zhotovení dokumentací ke stavebnímu povolení (v režimu Design & Build dle standardů FIDIC, nebo obdobným). Zdrojové krytí této předprojektové a projektové investiční přípravy se předpokládá z fondů EU a z národních zdrojů rozpočtu SFDI. Pro přípravu VRT jsou v rozpočtu Správy železnic pro rok 2021 alokovány finanční prostředky ve výši cca 211 mil. Kč. V roce 2022 se předpokládají tyto výdaje ve výši přesahující 500 mil. Kč. V roce 2023 a v roce 2024 by se měly postupně navyšovat dle potřeby. Po roce 2025, kdy je plánováno zahájení výstavby prvních úseků VRT, budou Správou železnic nárokovány finanční prostředky ve výši cca 20 mld. Kč za rok. Pro realizaci projektu VRT je nutné tyto částky v dalších rozpočtech alokovat.

5.5 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 SŽ 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 dotace z CEF. Očekávané čerpání ve výši téměř 1 miliardy Kč získala SŽ na základě úspěšné žádosti uplatněné v rámci výzvy CEF Blending Call. Podmínkou získání příspěvku CEF byla jeho kombinace s úvěrem od soukromé nebo veřejné bankovní instituce. Dne 25. 7. 2019 byl podepsán dodatek k úvěrové smlouvě, který opravňuje SŽ 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. Dodatkem č. 2 k úvěrové smlouvě, podepsaném 18. 6. 2020, se prodlužuje doba splácení úvěru až na 30 let (z původních 20-ti let) od data čerpání.

Úvěr je určen na 8 úseků železničních koridorů na hlavní transevropské dopravní síti. V roce 2021 předpokládáme celkové očekávané čerpání úvěru z EIB ve výši 1,8 mld. Kč. Očekávané čerpání úvěru bude využito zejména na realizaci akcí „Velim - Poříčany, BC“, „Dětmárovice - Petrovice u K. - státní hranice PR, BC“ a „Ústí n. O. - Brandýs n. O. - původní stopa, BC“. Zbývající prostředky budou využity na přípravu následujících akcí: „Adamov - Blansko, BC“, „Brno-Maloměřice St.6 - Adamov, BC“, „Lipník n. B. - Drahotuše, BC“, „Choceň - Uhersko, BC“ a „Polom - Suchdol n. O., BC“.

5.6 Financování silnic II. a III. tříd (opravy a rekonstrukce) 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 důvodu 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 2020, poskytoval každoročně finanční prostředky na financování silnic II. a III. třídy a na komunikace nahrazující nedokončený silniční okruh kolem hlavního města Prahy v rozpětí od 1,9 mld. Kč do 4,6 mld. Kč, celková výše prostředků poskytnutých za dané období dosahuje téměř 21 miliard Kč. Na základě dohody krajů s vládou ČR byly finanční prostředky na opravy a rekonstrukce silnic II. a III. třídy ve výši 4 mld. Kč alokovány v rozpočtu SFDI pro rok 2021 a v průběhu roku 2021 navýšeny o dalších 750 mil. Kč na opravy a rekonstrukce mostních objektů.

V rozpočtu SFDI na rok 2022 a ve střednědobém výhledu na roky 2023 a 2024 jsou na financování silnic II. a III. tříd v samostatné působnosti krajů alokovány celkem 4 mld. Kč ročně, a to v členění 2 mld. Kč na investice a 2 mld. Kč na neinvestice na každý rok.

6 Finanční perspektiva 2014 - 2020 a příprava finanční perspektivy 2021 - 2027

6.1 Operační program Doprava

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.

V období 2014 - 2020 byl pro dopravu v rámci ČR určen Operační program Doprava 2014 - 2020 (dále jen OPD 2), jehož prostředky je možné do roku 2023, a to díky tzv. pravidlu n+3. Alokace OPD 2 k 31. 6. 2021 činila 118,124 mld. Kč.

K 31. 6. 2021 byl celkový objem zaregistrovaných projektových žádostí v systému MS2014+ 162,750 mld. Kč, což představuje 137,8 % celkové alokace programu. Celkem bylo k 31. 5. 2021 v OPD uzavřeno 292 právních aktů o poskytnutí / převodu podpory ve výši 1265,962 mld. Kč (příspěvek EU), což představuje 107,5 % celkové alokace programu. K 31. 6. 2021 bylo proplaceno 82,501 mld. Kč, tedy 70,7 % celkové alokace programu.

Operační programy pro období 2021 - 2027 jsou v průběhu roku 2021 předmětem vyjednávání s Evropskou komisí (prováděcí legislativa pro programové období byla oficiálně vydána v červenci 2021). Přípravu za ČR koordinuje Ministerstvo pro místní rozvoj v roli tzv. Národního orgánu pro koordinaci.

Seznam operačních programů pro období 2021 - 2027 a jejich řídicí orgány schválila vláda ČR v únoru 2019. Pro sektor dopravy je určen Operační program Doprava 2021 - 2027 (dále OPD 3), jehož řídicím orgánem bude Ministerstvo dopravy. Je zpracován návrh OPD 3 a během roku 2021 se předpokládá projednání návrhů textů operačních programů vládou ČR.

OPD 3 navazuje na OPD 2, jehož základní principy, ověřené postupy a implementační mechanismy přebírá, případně dále zdokonaluje. Hlavním cílem podporovaných intervencí je přispět k zvýšení konkurenceschopnosti ČR prostřednictvím zlepšení dopravní dostupnosti. V obecné rovině představuje sektor dopravy jeden z pilířů hospodářství ČR, který i přes zřetelný pokrok v posledních letech stále obsahuje mnoho nedořešených problémů i nových výzev, přičemž právě na tyto problémy (event. výzvy) je OPD 3 zaměřen.

Operační program Doprava 2021 - 2027 bude mít tři věcné priority a čtvrtá priorita je určena pro Technickou pomoc:

- Priorita 1 – Evropská, celostátní a regionální mobilita v silniční a železniční dopravě,
- Priorita 2 – Celostátní a regionální mobilita v silniční dopravě,
- Priorita 3 – Udržitelná městská mobilita a alternativní paliva,
- Priorita 4 – Technická pomoc.

Usnesením č. 233 ze dne 1. 3. 2021 schválila vláda ČR alokace jednotlivých programů nového období. Pro OPD 3 byla schválena alokace ve výši 125 mld. Kč (4,8 mld. EUR). Výzvy spadající pod nové programové období 2021 - 2027 budou vyhlášovány v první polovině roku 2022.

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 bude v období 2021-2027 realizována na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2021/1153.

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

Jedná se o integrovaný nástroj k financování prioritních transevropských infrastrukturních sítí. Cílem tohoto nástroje v dopravě je budovat, rozvíjet, modernizovat a dokončit transevropské sítě s přihlédnutím k dlouhodobým závazkům v oblasti dekarbonizace a cílům zvyšování evropské konkurenceschopnosti, inteligentního a udržitelného růstu podporujícího začlenění, územní, sociální a hospodářské soudržnosti a přístupu na vnitřní trh a jeho integrace, s důrazem na usnadnění synergií mezi odvětvími dopravy a energetiky a digitálním odvětvím.

Specifickými cíli CEF v odvětví dopravy je přispívat k rozvoji projektů společného zájmu týkajících se efektivních, vzájemně propojených a multimodálních sítí a infrastruktury pro inteligentní, interoperabilní, udržitelnou, inkluzivní, přístupnou, bezpečnou a zabezpečenou mobilitu v souladu s cíli nařízení (EU) č. 1315/2013 a přizpůsobit části TEN-T dvojímu užití dopravní infrastruktury s cílem zlepšit civilní i vojenskou mobilitu.

Pro podporu z CEF v oblasti dopravy jsou způsobilé akce na podporu efektivních, propojených, interoperabilních a multimodálních sítí v zájmu rozvoje železniční, silniční a námořní infrastruktury a infrastruktury vnitrozemských vodních cest provádějící hlavní síť TEN-T, včetně akcí týkajících se přeshraničních a chybějících spojení, jakož i městských uzlů, multimodálních logistických platforem, námořních přístavů, vnitrozemských přístavů, kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy a propojení s letišti v rámci hlavní sítě, akce týkající se přeshraničních spojení v rámci globální sítě, akce za účelem rekonstrukce chybějících regionálních přeshraničních železničních spojení v rámci TEN-T, která byla zrušena nebo demontována, akce provádějící úseky globální sítě nacházející se bezpečné a zabezpečené mobility, a to na podporu mořských dálnic, na podporu systémů telematických aplikací (ERMTS, RIS ITS VTMISS, SESAR), na podporu udržitelných služeb nákladní dopravy, na podporu nových technologií a inovací, včetně automatizace, zlepšených dopravních služeb, modální integrace a infrastruktury pro alternativní pohonné hmoty pro všechny druhy dopravy, akce na odstranění překážek v interoperabilitě, akce na zavedení bezpečné a zabezpečené infrastruktury a mobility, včetně silniční bezpečnosti, akce na zlepšení odolnosti dopravní infrastruktury, zejména její odolnosti vůči změně klimatu a přírodním katastrofám a vůči hrozbám v oblasti kybernetické bezpečnosti, akce na zlepšení dostupnosti dopravní infrastruktury pro všechny druhy dopravy a všechny uživatele, zejména pro uživatele s omezenou schopností pohybu a orientace a akce na zlepšení přístupnosti a dostupnosti dopravní infrastruktury pro účely bezpečnosti a civilní ochrany a akce pro přizpůsobení dopravní infrastruktury pro účely kontrol na vnějších hranicích Unie s cílem usnadnit dopravní toky. Dále pak specifické činnosti v rámci akcí, které podporují nové nebo stávající části TEN-T vhodné pro vojenskou přepravu, za účelem jejího přizpůsobení požadavkům na infrastrukturu dvojího užití.

Pro implementaci CEF byla k 1. 4. 2021 Evropskou komisí zřízena Evropská výkonná agentura pro klima, infrastrukturu a životní prostředí (CINEA).

Celkem je pro celou EU v rámci CEF na období 2021-2027 vyčleněno 25,8 mld. EUR, pro tzv. kohezní země je v rámci CEF vyčleněno 11,29 mld. EUR.

Obdobně byly v rámci CEF čerpány prostředky pro kohezní země v rámci tzv. národních obálek v období 2014 - 2020, kdy se podařilo českým subjektům smluvně zavázat tzv. národní obálku v kohezním CEF ve výši 1,1 mld. EUR. Do roku 2023 budou tyto prostředky rozdělovány na základě přidělů pro jednotlivé členské státy, následně budou rozdělovány na základě volné soutěže mezi členskými státy způsobilými v rámci Fondu soudržnosti.

6.3 Next Generation EU

S ohledem na dopady pandemie je ze strany EK připraven rozsáhlý balíček, který kombinuje nový víceletý finanční rámec se specifickým úsilím o oživení v rámci nástroje Next Generation EU. Cílem využití těchto prostředků by mělo být zmírnění dopadů krize v nejvíce zasažených regionech a odvětvích. Zásadním ekonomickým prvkem je Nástroj pro oživení a odolnost (Recovery and Resilience Facility, RRF). Jde o největší nástroj z unijního plánu obnovy Next Generation EU (NGEU), který má členským státům pomoci řešit hospodářské a sociální dopady pandemie koronaviru a zajistit, aby ekonomiky uskutečnily ekologickou a digitální transformaci a staly se udržitelnějšími. NGEU dosahuje výše 750 mld. EUR, z toho 390 mld. EUR jsou granty, 360 mld. EUR půjčky.

Za účelem čerpání uvedených prostředků členské státy zpracovávají tzv. národní plány na obnovu (NPO). Hlavním cílem NPO je podpora oživení a odolnosti tuzemské ekonomiky po zasažení pandemií COVID-19. Finance z fondu mají zmírnit dopady krize, podpořit provádění reforem a veřejných investic a tím přispět k obnově růstu hospodářství a tvorbě pracovních míst. Investice zahrnuté v NPO jsou rozčleněny do 6 pilířů, které se dělí na komponenty a konkrétní reformy a investiční akce. Pro komponentu Udržitelná a bezpečná doprava budou alokovány prostředky pro rozvoj dopravní infrastruktury ve výši 24 mld. Kč, se kterými počítá v rámci zdrojů pro rozvoj dopravní infrastruktury v příštích obdobích také rozpočet SFDI. Oblasti podpory v rámci komponenty Udržitelná a bezpečná doprava jsou:

- Opatření pro rozvoj bezpečnosti, udržitelnosti a rozvoje intermodální dopravy
- Nové technologie a digitalizace na železniční infrastrukturu
- Elektrizace železnic
- Zlepšení životního prostředí (podpora železniční infrastruktury)
- Zlepšení životního prostředí - protihluková opatření na silniční síti
- Bezpečnost silniční a železniční dopravy (železniční přejezdy, mosty, tunely, cyklostezky a bezbariérové trasy)

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.

SFDI na základě zjištění z těchto kontrol, v souladu se zákonem č. 104/2000 Sb., o SFDI, 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 SFDI 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, kdy 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 nařídit odvod včetně penále až do výše stanoveného odvodu.

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.

7.2 Supervize staveb SFDI

Součástí kontrolní činnosti SFDI je i provádění činnosti supervize stavebních prací. Činnost supervize byla v minulosti zajišťována externě MD. Na základě požadavku MD 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 tyto 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.

V roce 2021 byla prováděna činnost supervize staveb na 17 projektech OPD, a to na 14 silničních projektech ŘSD a 3 železničních projektech SŽ. Supervize byla zapojena do kontroly projektu PPP D4.

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, ověřování výdajů je prováděno na výrazně větším vzorku výdajů než v případě veřejnosprávních kontrol a v reálném čase a na případná zjištění supervize je možno reagovat operativně v průběhu realizace stavby.

7.3 Supervize projektových dokumentací

Vedle zajišťování zpracování oponentních posudků záměrů projektů bude SFDI nadále vykonávat prostřednictvím vlastních zaměstnanců 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 MD. Po schválení rozpisu přípravy staveb Centrální komisí MD 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. Problematické 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 18. ledna 2021, č. 41 o změně Usnesení vlády ze dne 25. září 2017, č. 682 o Koncepci zavádění metody BIM (Building Information Modelling) v České republice.

SFDI ve spolupráci s MD, Ministerstvem průmyslu a obchodu, Českou agenturou pro standardizaci a dalšími zainteresovanými subjekty zpracoval a postupně naplňuje Plán pro rozšíření využití digitálních metod a zavedení informačního modelování staveb pro dopravní infrastrukturu. Dle Plánu byla připravena řada metodik a předpisů, které napomohly zavádění digitalizace a metody BIM do projektů dopravní infrastruktury. Jejich schvalování proběhlo ve spolupráci veřejného a soukromého sektoru na platformě Rady pro BIM staveb dopravní infrastruktury a Technického redakčního týmu. Mezi tyto dokumenty patří:

- Předpis pro informační modelování staveb (BIM) pro stavby dopravní infrastruktury - Datový standard - pro DÚR, DSP, PDPS s přílohami (Příloha č. 1 - Datový standard pro silniční stavby - DÚR, DSP, PDPS a Příloha č. 2 - Datový standard pro železniční stavby - DÚR, DSP, PDPS)
- Metodika BIM protokolu pro smluvní standard FIDIC, prozatímní verze
- Metodika pro výběr společného datového prostředí (CDE), prozatímní verze
- Požadavky na Plán realizace BIM (BEP) pro dopravní infrastrukturu, prozatímní verze

SFDI podporuje rozvoj lidského kapitálu v oboru šířením osvěty, rozšiřováním dobré praxe a současně pravidelným pořádáním workshopů pro zaměstnance organizací rezortu. Na základě koordinovaných kroků MD, SFDI a investorských organizací (ŘSD, SŽ, ŘVC) byla iniciována řada vnitroresortních aktivit nebo projektů ve spolupráci s dodavatelským sektorem (tzv. pilotních projektů). Tyto projekty jsou v gesci investorských organizací a jejich počet se každým rokem zvyšuje.

Vzhledem k dynamickému rozvoji digitálních technologií, které se i díky pilotním projektům v oboru staveb dopravní infrastruktury uplatňují, bylo nezbytné aktualizovat další postup SFDI a resortních organizací. Z tohoto důvodu byla v červnu 2021 vydána aktualizace Plánu pro rozšíření využití digitálních metod a zavedení informačního modelování staveb pro dopravní infrastrukturu, která zpřesňuje dosud stanovené strategické cíle a definuje způsob jejich naplnění.

8 Operativní řízení rozpočtu SFDI

8.1 Poskytování prostředků z rozpočtu SFDI

Finanční prostředky z rozpočtu SFDI 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 SFDI

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“).

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 změnovými řízeními na základě schválení ředitele SFDI. Stejným způsobem bude postupováno při změně charakteru akce z investiční na neinvestiční případně naopak a při rozepisování globálních položek mezi příjemce (např. financování silnic II. a III. třídy, příspěvky). Změnovými řízeními budou do rozpočtu rovněž zapracovávány úpravy samostatně schválené Hospodářským výborem Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR.

Změny položek rozpočtu aparátu SFDI budou prováděny změnovými řízeními v gesci ředitele SFDI.

8.3 Příspěvky SFDI

Označení „Příspěvky SFDI“ se používá v souladu se Statutem SFDI schváleným vládou ČR. Od roku 2020 se na základě rozhodnutí Výboru SFDI do celkového objemu prostředků pro příspěvky (na zvyšování bezpečnosti a cyklostezky) započítává objem finančních prostředků ze střednědobého výhledu následujícího roku. Tato úprava má za cíl snížení objemu nevyčerpaných finančních prostředků v daném kalendářním roce a možnost rozvržení čerpání příspěvků ve smlouvách s příjemci.

Nadále je patrný enormní zájem žadatelů o příspěvky, především u projektů na zvyšování bezpečnosti a na bezbariérové úpravy chodníků a rovněž se výrazně navyšují požadavky o příspěvek na cyklostezky. V obou případech narostl počet žádostí o cca 30 % oproti předchozímu roku. V roce 2021 bylo posuzováno 432 žádostí o příspěvek ke zvyšování bezpečnosti, dále pak 97 žádostí o příspěvek na cyklostezky a 7 žádostí o příspěvek na křížení místních a účelových komunikací. Žádosti o příspěvek na zvýšení ochrany před protiprávními činy v civilním letectví a žádosti o příspěvek na zvyšování bezpečnosti na silnicích II. a III. třídy budou posuzovány v druhé polovině roku 2021.

S ohledem na stále rostoucí zájem o poskytnutí příspěvku a přínos těchto akcí ke zvyšování bezpečnosti a zajištění ochrany zranitelných účastníků silničního provozu, jsou v rozpočtu pro příspěvky na rok 2022 navrženy takové objemy finančních prostředků, aby bylo možné financovat akce schválené v roce 2021 i akce předložené ke schválení v roce 2022.

Tabulka 21 - Výdaje na příspěvky v roce 2022 – součet za všechny zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje	Výdaje celkem 2022
Zvyšování bezpečnosti	700
Zvyšování bezpečnosti a odstraňování nehodových lokalit na silnicích II. a III. třídy	100
Cyklostezky	549
Křížení komunikací	350
Vybavení letišť	40
Celkem*	1 739

* zaokrouhleno

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 zhodnotit, 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.

Ačkoliv lze konstatovat, že rozpočet zajišťuje požadovaný objem prostředků na zajištění provozu a údržby v současnosti existujících částí dopravní infrastruktury, postupně vzrůstá potřeba tyto prostředky navyšovat. U příjemce SŽ je v současném období připravována řada akcí, a 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. Navyšováním objemu finančních zdrojů na provozuschopnost dráhy by měla být též zajištěna možnost nastartování, tzv. cyklické údržby především u těch nejvíce vytížených železničních tratí (sít' TEN-T). V případě příjemce Ředitelství silnic a dálnic lze pozitivně v souvislosti s navyšováním objemu finančních zdrojů nad rámec minimálních potřeb hodnotit též zaváděný systém liniové cyklické údržby hlavních tahů, především dálnic.

Závěrem je nutné konstatovat, že z rozpočtu lze zajistit přípravu staveb, nicméně v důsledku vzrůstajících požadavků na provozuschopnost a kvalitu dopravní infrastruktury se plánovaná výše jeví stále více jako nedostatečná. Nedostatečná připravenost staveb je tak sice v současnosti 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, ale postupně se překážkou stávají i nedostatečné finanční prostředky, jejichž absenci bude potřeba řešit i s ohledem na plánovanou přípravu výstavby VRT, která je v souladu s vládou schváleným Programem rozvoje rychlých železničních spojení v ČR.

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.

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Struktura užití prostředků rozpočtu SFDI na rok 2022.....	2
Tabulka 2 - Příjmy rozpočtu v roce 2022 - národní	4
Tabulka 3 - Příjmy rozpočtu v roce 2022 - EU	4
Tabulka 4 - Celkové výdaje SFDI v roce 2022 dle účetních okruhů	5
Tabulka 5 - Výdaje z národních zdrojů dle účelu SFDI v roce 2022 - I. účetní okruh	5
Tabulka 6 - Výdaje z EU zdrojů dle účelu SFDI v roce 2022 - I. účetní okruh.....	6
Tabulka 7 - Výdaje z národních zdrojů na činnost aparátu SFDI v roce 2022 - II. účetní okruh	6
Tabulka 8 - Výdaje na činnost aparátu SFDI hrazené v rámci TP OPD v roce 2022 - II. účetní okruh.....	7
Tabulka 9 - Celkové výdaje na činnost aparátu SFDI v roce 2022 - II. účetní okruh.....	7
Tabulka 10 - Výdaje dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2022	9
Tabulka 11 - Výdaje ze zdrojů EU dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2022	9
Tabulka 12 - Analytický rozklad akcí ŘSD v roce 2022 - národní zdroje.....	10
Tabulka 13 - Analytický rozklad akcí ŘSD v roce 2022-2024 - součet za všechny zdroje.....	11
Tabulka 14 - Analytický rozklad akcí SŽ v roce 2022 - národní zdroje	11
Tabulka 15 - Analytický rozklad akcí SŽ v roce 2022-2024 - součet za všechny zdroje	11
Tabulka 16 - Analytický rozklad akcí ŘVC v roce 2022 - národní zdroje	12
Tabulka 17 - Analytický rozklad akcí ŘVC v roce 2022-2024 - součet za všechny zdroje	12
Tabulka 18 - Příjmy střednědobého výhledu - národní.....	14
Tabulka 19 - Příjmy střednědobého výhledu - EU (indikativní výhled).....	14
Tabulka 20 - Výdaje střednědobého výhledu (indikativní).....	15
Tabulka 21 - Výdaje na příspěvky v roce 2022 – součet za všechny zdroje.....	29

Seznam příloh

Příloha č. 1...Bilance příjmů a výdajů SFDI

Příloha č. 2...Příjmy SFDI

Příloha č. 3...Legenda k přílohám

Příloha č. 4...Rozpočet SFDI na rok 2022 - Databáze akcí včetně prostředků na činnost SFDI

Příloha č. 5...Střednědobý výhled rozpočtu SFDI na roky 2023 - 2024 - Databáze akcí včetně prostředků na činnost SFDI