

Rozpočet  
Státního fondu dopravní infrastruktury  
na rok 2018  
a střednědobý výhled na roky 2019 a 2020

**Září 2017**

## OBSAH

<b>1</b>	<b>ÚVOD - MANAŽERSKÉ SHRNU TÍ.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1</b>	<b>STRATEGICKÝ RÁMEC SESTAVENÍ ROZPOČTU A STŘEDNĚDOBÉHO VÝHLEDU .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>VÝCHOZÍ POŽADAVKY NA FINANCOVÁNÍ Z ROZPOČTU SFDI .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>SHRNU TÍ ROZPOČTU SFDI.....</b>	<b>6</b>
<b>3.1</b>	<b>PŘÍJMOVÁ STRANA ROZPOČTU .....</b>	<b>7</b>
<b>3.2</b>	<b>VÝDAJOVÁ STRANA ROZPOČTU .....</b>	<b>8</b>
<b>3.3</b>	<b>ROZDĚLENÍ VÝDAJŮ DLE OBJEMOVĚ NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH PŘÍJEMCŮ .....</b>	<b>11</b>
<b>3.4</b>	<b>ANALYTICKÝ ROZKLAD AKCÍ ROZPOČTU .....</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>DŮLEŽITÉ OBLASTI FINANCOVÁNÍ .....</b>	<b>13</b>
<b>4.1</b>	<b>PŘÍPRAVA AKCÍ A PODMÍNKY FINANČNÍHO PLÁNOVÁNÍ .....</b>	<b>13</b>
<b>4.2</b>	<b>RIZIKA ROZPOČTU VČETNĚ PROBLEMATIKY EIA .....</b>	<b>13</b>
<b>4.3</b>	<b>STŘEDNĚDOBÝ VÝHLED .....</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>FINANČNÍ PERSPEKTIVA 2014 – 2020 .....</b>	<b>15</b>
<b>5.1</b>	<b>OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA 2014 – 2020.....</b>	<b>15</b>
<b>5.2</b>	<b>NÁSTROJ PRO PROPOJENÍ EVROPY .....</b>	<b>17</b>
<b>5.3</b>	<b>PŘÍPRAVA PROJEKTU PPP D4 .....</b>	<b>18</b>
<b>5.4</b>	<b>PROBLEMATIKA OPRAV SILNIC II. A III. TŘÍD .....</b>	<b>19</b>
<b>6</b>	<b>SUPERVIZE A KONTROLNÍ ČINNOST SFDI.....</b>	<b>19</b>
<b>6.1</b>	<b>KONTROLNÍ ČINNOST SFDI.....</b>	<b>19</b>
<b>6.2</b>	<b>SUPERVIZE STAVEB .....</b>	<b>20</b>
<b>6.3</b>	<b>SUPERVIZE PROJEKTOVÝCH DOKUMENTACÍ .....</b>	<b>20</b>
<b>6.4</b>	<b>PLÁN PRO ROZŠÍŘENÍ VYUŽITÍ DIGITÁLNÍCH METOD A ZAVEDENÍ INFORMAČNÍHO MODELOVÁNÍ STAVEB (BIM) PRO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU .....</b>	<b>21</b>
<b>7</b>	<b>OPERATIVNÍ ŘÍZENÍ ROZPOČTU SFDI .....</b>	<b>23</b>
<b>7.1</b>	<b>POSKYTOVÁNÍ PROSTŘEDKŮ .....</b>	<b>23</b>
<b>7.2</b>	<b>ROZPOČTOVÁ OPATŘENÍ .....</b>	<b>23</b>
<b>7.3</b>	<b>PŘÍSPĚVKY SFDI .....</b>	<b>24</b>
<b>8</b>	<b>SOULAD ROZPOČTU S DOPRAVNÍMI SEKTOROVÝMI STRATEGIEMI .....</b>	<b>25</b>
<b>9</b>	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>26</b>
<b>10</b>	<b>SEZNAM PŘÍLOH .....</b>	<b>26</b>

## 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
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 2018 – 2020 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 vybilancovaný se zapojením nároků a nepočítá s přijetím úvěrů na financování dopravní infrastruktury.

S ohledem na legislativně náročný, zdoluhavý a složitě predikovatelný proces přípravy dopravních staveb je rozpočet pro rok 2018 koncipován tak, aby umožňoval v maximální možné míře zajistit flexibilní financování investičních akcí v návaznosti na dokončení jejich přípravy, vysoutěžení a uzavření smlouvy na realizaci jednotlivých akcí. Z tohoto důvodu byly do rozpočtu u státních investorů ŘSD a SŽDC nově zřízeny globální položky, ve kterých jsou alokovány finanční prostředky pro zajištění postupného financování nově zahajovaných investičních akcí (od srpna 2017). V případě, že vznikne vyšší potřeba financování daných akcí v průběhu roku, např. díky urychlení přípravy některých akcí, než jaká je alokace uvedená v rozpočtu SFDI a jaké budou disponibilní prostředky SFDI, budou vedena jednání s Ministerstvem financí v návaznosti na vývoj státního rozpočtu s cílem navýšit rozpočet SFDI na pokrytí těchto akcí.

Rozpočet roku 2018 vychází ze směrných čísel Ministerstva financí ČR v celkové výši 53,8 mld. Kč národních zdrojů. Se zapojením prostředků EU ve výši 18,7 mld. Kč (včetně nespotřebovaných nároků) činí pro rok 2018 celková výše rozpočtu 72,5 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, tedy na zajištění dostatečného čerpání prostředků OPD 2014-2020 pro splnění konkrétních milníků, tedy předem stanovených a sledovaných cílů v OPD 2014-2020 tak, aby České republice nebyly kráceny prostředky z OPD.

Rozpočet národních zdrojů ve výši 53,8 mld. Kč umožňuje financovat výše uvedené požadavky v dostatečném rozsahu s výjimkou nově zahajovaných akcí, které budou financovány v omezeném rozsahu. Na mandatorní výdaje včetně přípravy akcí a rozestavěné akce (ke konci července 2017) je alokováno celkem 47 mld. Kč a na nově zahajované akce (od srpna 2017) bylo možno alokovat celkem 6,8 mld. Kč, přičemž požadavky ŘSD a SŽDC činí celkem 18,4 mld. Kč.

S ohledem na skutečnost, že k projednání rozpočtu dojde během 4. čtvrtletí 2017 a již nyní je nutno postupně podepisovat smlouvy se zhotoviteli na zahajování nových akcí s rozpočtovými dopady do dalších let. Z tohoto důvodu žádá resort dopravy o souhlas s uzavíráním smluv na realizaci jednotlivých akcí v druhém pololetí 2017 i nad celkový limit návrhu předkládaného rozpočtu, protože předpokládá navýšení celkového rozpočtu v rámci jeho schvalování v PSP ČR. V opačném případě by bylo nutné vydat pokyn investorům k zrušení výběrových řízení. Současně v průběhu roku 2018 se předpokládá uzavírání dalších smluv na realizaci akcí. Z těchto uzavřených smluv vzniknou závazky do budoucích let, které bude nutné krýt zvýšeným podílem národních zdrojů v řádu desítek miliard Kč, protože v horizontu let 2019, resp. 2020 se předpokládá postupné dočerpání prostředků OPD 2014-2020 alokovaných v předmětných prioritních osách a specifických cílech. Pokud nedojde k odpovídajícímu navýšení zdrojů rozpočtu SFDI i ve střednědobém výhledu, nebude možné zahajovat a soutěžit nové investiční akce většího rozsahu. S ohledem na tuto skutečnost hledá SFDI ve spolupráci s MD nové způsoby financování jako je např. realizace akcí formou PPP, probíhají intenzivní jednání se zástupci EIB ve spolupráci se státními investory,

v rámci kterých jsou diskutovány projekty, které mohou být zajímavé pro úvěrové financování z veřejných či soukromých zdrojů.

Celkový objem finančních zdrojů rozpočtu SFDI může být negativně ovlivněn i nutností pokrýt odvody nařízené z důvodu možného porušení rozpočtové kázně státních investorů. Jelikož hlavní příjemci nedisponují volnými zdroji pro pokrytí těchto sankcí za porušení rozpočtové kázně, tak může nastat situace, kdy bude nutné tyto sankce uhradit z prostředků kapitoly Ministerstva dopravy (viz kapitola 6.1).

## **1.1 Strategický rámec sestavení rozpočtu a střednědobého výhledu**

Za základ pro sestavování rozpočtu roku 2018 a střednědobého výhledu na období 2019 a 2020 byly použity zejména strategické závěry obsažené ve schválené Dopravní politice a Dopravních sektorových strategiích - aktualizace 2017. Rozpočet respektuje, stejně jako v posledních 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 (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 a železniční zastávky, atd.),
  - správní výdaje 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 2018,
- nově zahajované akce s ohledem na jejich připravenost a reálnost data zahájení.

## **2 Výchozí požadavky na financování z rozpočtu SFDI**

V květnu 2017 předložili žadatelé SFDI výchozí podklady, resp. požadavky pro sestavení návrhu rozpočtu SFDI. Tyto požadavky se zakládaly na potřebách žadatelů a nezohledňovaly finanční limity. Cílem těchto žádostí bylo získat celkový přehled o aktuálních potřebách sektoru.

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 požadavků.

**Tabulka 1 – Přehled celkových výchozích požadavků - za všechny zdroje**

v mil. Kč

<b>Zdroj</b>	<b>2018 požadavky celkem</b>
Národní zdroje	50 312
OPD 2014-2020	32 589
Spolufinancování OPD 2014-2020	12 543
CEF	4 724
Spolufinancování CEF	1 170
Ostatní fondy	13
<b>Celkem</b>	<b>101 351</b>

**Tabulka 2 – Výchozí požadavky žadatelů a příspěvky SFDI – národní zdroje**

v mil. Kč

<b>Žadatel</b>	<b>2018 požadavky</b>	<b>2019 požadavky</b>	<b>2020 požadavky</b>
<b>ŘSD</b>	33 114	40 274	54 058
<b>SŽDC</b>	24 428	28 915	31 881
<b>ŘVC</b>	656	586	555
<b>Regionální dráhy</b>	196	430	327
<b>Hl.m. Praha</b>	409	384	245
<b>SFDI*</b>	1 315	1 315	1 272
<b>Povodí</b>	241	458	745
<b>Středočeský kraj</b>	249	456	340
<b>Pardubický kraj</b>	336	792	702
<b>Královéhradecký kraj</b>	81	355	106
<b>Kraje – opravy silnic II. a III. tříd</b>	3 000	3 000	3 000
<b>Žadatelé celkem</b>	<b>64 025</b>	<b>76 965</b>	<b>93 231</b>

\*Příspěvky poskytované SFDI zahrnují výdaje na poskytování příspěvků – např. bezpečnost a zklidnění dopravy, cyklostezky, multimodální překladiště, tzv. křížení účelových komunikací s nadřazenou sítí, vybavení letišť technickými prostředky k ochraně před protiprávními činy, zlepšení řízení dopravního provozu. Dále pak jsou v tomto řádku obsaženy výdaje na tisk a distribuci dálničních kupónů a ostatní provozní výdaje SFDI včetně přípravy PPP projektů.

Výše uvedené výchozí požadavky žadatelů představují souhrn možných akcí u všech investorů, kteří předložili svoje požadavky s vyčíslením finančních objemů. Jednotlivé požadavky byly po projednání korigovány zejména s ohledem na stav připravenosti akcí.

### 3 Shrnutí rozpočtu SFDI

Rozpočet SFDI pro rok 2018 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 2017. V současné době není SFDI příjemcem žádného úvěru a ani nepředpokládá přijetí úvěru pro rok 2018.

Podrobné údaje o plánovaných příjmech a výdajích v letech 2018, 2019 a 2020 jsou uvedeny v přílohách.

### 3.1 Příjmová strana rozpočtu

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

**Tabulka 3 – Příjmy rozpočtu**

v mil. Kč

Druh příjmu	Směrná čísla MF		
	rozpočet 2018	výhled rozpočtu 2019	výhled rozpočtu 2020
převody výnosů silniční daně	6 100	6 100	6 100
převody podílu z výnosů spotřební daně	8 200	8 400	8 500
poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic	5 000	5 000	5 000
převody výnosů z mýtného	9 200	9 200	10 900
<b>dotace ze státního rozpočtu</b>	<b>25 329</b>	<b>24 796</b>	<b>22 996</b>
<b>Příjmy SFDI</b>	<b>53 829</b>	<b>53 496</b>	<b>53 496</b>

SFDI předpokládá, že výše uvedená predikce příjmů Ministerstva financí bude naplněna při pokračování stávajících systémových podmínek, a to bez výrazných negativních výkyvů.

### 3.2 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 2018

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 2018.

v mil. Kč

Výdaje rozpočtu	
<b>Celkem:</b>	<b>53 829</b>
<b>běžné výdaje</b>	29 590
<b>kapitálové výdaje</b>	24 239
<b>Dle účelu fondu</b>	
<b>z toho:</b>	
výstavba, modernizace, opravy, údržba nebo správa silnic nebo dálnic	24 629
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	21 768
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,	1 199
průzkumné nebo projektové práce anebo studijní nebo expertní činnosti v oblasti výstavby, modernizace nebo oprav dopravní infrastruktury uvedené výše,	0
opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace	350
výstavba nebo opravy cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích	150
zavedení nebo provozování systému elektronického mýtného	4 901
výstavba, modernizace nebo opravy multimodálních překladišť nebo jejich napojení na dálnice, silnice, celostátní nebo regionální dráhy nebo dopravně významné vnitrozemské	0



vodní cesty	
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	250
náklady související s vybavením letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy	40
náklady na činnost SFDI – např. emise a distribuce dálničních kuponů	328
ostatní náklady na činnost SFDI vč. přípravy PPP projektů	215

**Tabulka 5 – Dopravní infrastruktura v roce 2018 – I. účetní okruh**

v mil. Kč

<b>Dopravní infrastruktura – I. účetní okruh</b>	
	<b>Národní výdaje celkem</b>
<b>Celkem</b>	<b>53 286</b>
Pozemní komunikace	29 529
Dráhy	21 768
Vodní cesty	1 199
Příspěvky SFDI*	790

\*Příspěvky poskytované SFDI zahrnují výdaje na poskytování příspěvků – např. bezpečnost a zklidnění dopravy, cyklostezky, multimodální překladiště, 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 2018 – II. účetní okruh**

v mil. Kč

<b>Náklady na činnost SFDI - II. účetní okruh v rozdělení na běžné a kapitálové výdaje</b>			
<b>Národní prostředky</b>	<b>Běžné výdaje</b>	<b>Kapitálové výdaje</b>	<b>Celkem</b>
<b>Celkem</b>	<b>530</b>	<b>13</b>	<b>543</b>
<b>Běžné výdaje, z toho:</b>	<b>530</b>		<b>530</b>
Emise dálničních kuponů	45		45
Provize za prodej dálničních kuponů	283		283
Příprava PPP	60		60
Výdaje na platy včetně sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	115		115

Ostatní výdaje (opravy, energie, telekomunikační a ostatní služby, ostatní drobné výdaje)	27		27
<b>Kapitálové výdaje, z toho:</b>		<b>13</b>	<b>13</b>
Budova SFDI		5	5
Programové vybavení		2	2
Ostatní nehmotný majetek		5	5
Výpočetní technika			
Dopravní prostředky		1	1

**Tabulka 7 – Výdaje SFDI hrazené v rámci technické pomoci OPD v roce 2018 a CEF**

v mil. Kč

Prostředky EU	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
<b>Celkem</b>	<b>57</b>	<b>1</b>	<b>58</b>
<b>Běžné výdaje, z toho:</b>	<b>57</b>		<b>57</b>
Výdaje na platy včetně sociálního zabezpečení	41		41
Školení a vzdělávání vč. CEF	1		1
Ostatní výdaje	15		15
<b>Kapitálové výdaje, z toho:</b>		<b>1</b>	<b>1</b>
Programové vybavení		1	1
Dopravní prostředky		0	0

V druhém okruhu rozpočtu SFDI na rok 2018 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. Po novelizaci zákona o SFDI se rozšířil rozsah financovaných oblastí.

V části Příprava PPP jsou také rozpočtovány zdroje zejména pro zajištění poradenských služeb (ve výši 60 mil. Kč), na základě vládou ČR schváleného záměru realizovat projekt PPP, viz kapitola 5.3.

### 3.3 Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců

**Tabulka 8 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2018**

v mil. Kč

Členění výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2018					
Příjemce	Národní	OPD 2014-2020	CEF**	Ostatní fondy EU	Celkem
ŘSD	28 896	8 956	126	121	<b>38 099</b>
SŽDC	21 673	3 160	3 945	2	<b>28 780</b>
ŘVC	1 027	0	146	12	<b>1 185</b>
Ostatní příjemci	2 232	2 208	1	0	<b>4 441</b>
<b>Výdaje celkem*</b>	<b>53 829</b>	<b>14 324</b>	<b>4 218</b>	<b>135</b>	<b>72 505</b>

\*zaokrouhleno

\*\* včetně nespotřebovaných nároků

### 3.4 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 - jedná se o akce, u nichž v rozpočtovém roce pokračuje významná stavební činnost, akce zahájené do 31. července 2017 jsou uvedeny v rozpočtu jmenovitě a akce zahajované později jsou uvedeny v globálních položkách. Jednotlivé akce v globálních položkách budou financovány postupně dle jejich stavu připravenosti k realizaci a jejich indikativní rozpis je uveden v samostatné příloze,
- nově zahajované akce jsou uvedeny v globálních položkách. Jednotlivé akce v globálních položkách budou financovány postupně dle jejich stavu připravenosti k realizaci a jejich indikativní rozpis je uveden v samostatné příloze.

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.

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

v mil. Kč

Druh výdaje	2018 celkové výdaje	2019 celkové výdaje	2020 celkové výdaje
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje vč. mýta	17 673	17 751	17 427
z toho: Opravy a údržba	10 500	10 900	11 200
z toho: Mýto a telematika	5 308	4 986	4 362
z toho: Provozní výdaje	1 865	1 865	1 865
Doplatky probíhajících akcí	804	0	0
Ostatní programy (globální položky)	1 080	1 080	1 080
Příprava akcí	2 880	2 880	2 880
Akce v realizaci k 7/2017	5 921	3 044	896
Akce nově zahajované od 8/2017 – globální položky	9 742	14 753	10 503
<b>Celkem*</b>	<b>38 099</b>	<b>39 507</b>	<b>32 785</b>

\*zaokrouhleno

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

v mil. Kč

Druh výdaje*	2018 celkové výdaje	2019 celkové výdaje	2020 celkové výdaje
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje	13 724	14 304	14 884
Doplatky probíhajících akcí	292	0	0
Ostatní programy (globální položky)	2 075	2 842	2 236
Příprava akcí	1 004	972	1 047
Akce v realizaci k 7/2017	6 592	3 343	843
Akce nově zahajované od 8/2017 – globální položky	5 093	15 055	10 044
<b>Celkem</b>	<b>28 780</b>	<b>36 517</b>	<b>29 054</b>

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

**Tabulka 11 – Rozpad globálních položek ŘSD a SŽDC - Akce nově zahajované od 8/2017**

Vyčíslení finančních potřeb potenciálních projektů představuje akce, 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. V případě potřeby dalších zdrojů budou vedena jednání s Ministerstvem financí v návaznosti na vývoj státního rozpočtu.

	Národní			EU 2014-2020			Celkem		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
<b>Akce ŘSD</b>									
OPD	14 706	23 189	20 352	12 422	11 387	5 954	27 129	34 577	26 305
CEF	31	145	5 440	109	333	0	141	478	5 440
Národní	230	6 925	25 912	0	0	0	230	6 925	25 912
<b>Celkem ŘSD</b>	<b>14 968</b>	<b>30 259</b>	<b>51 703</b>	<b>12 532</b>	<b>11 721</b>	<b>5 954</b>	<b>27 500</b>	<b>41 979</b>	<b>57 657</b>
<b>Akce SŽDC</b>									
OPD	2 040	7 534	8 891	6 117	6 672	0	8 156	14 206	8 891
CEF	672	1 672	4 202	1 638	5 351	5 495	2 310	7 023	9 697
Národní	728	6 237	15 966	0	0	0	728	6 237	15 966
<b>Celkem SŽDC</b>	<b>3 440</b>	<b>15 443</b>	<b>29 059</b>	<b>7 754</b>	<b>12 023</b>	<b>5 495</b>	<b>11 194</b>	<b>27 466</b>	<b>34 554</b>
<b>CELKEM*</b>	<b>18 407</b>	<b>45 702</b>	<b>80 762</b>	<b>20 286</b>	<b>23 743</b>	<b>11 449</b>	<b>38 693</b>	<b>69 445</b>	<b>92 211</b>

\*zaokrouhleno

## 4 Důležité oblasti financování

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

### 4.1 Příprava akcí a podmínky finančního plánování

Vzhledem ke složitosti procesů přípravy projektů 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, nad předpokládané limity realizačních prostředků. Tyto akce pak mají nahrazovat buď nedočerpané finanční prostředky z důvodu finančních úspor, nebo z hlediska 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.

### 4.2 Rizika rozpočtu včetně problematiky EIA

Nejrizikovější oblastí sestaveného rozpočtu SFDI je nutnost předjímat včasné ukončení povolenacích procesů ve vazbě na plánovaná data zahájení jednotlivých investičních akcí, které následně determinují, spolu se zajištěním výběru stavebního zhotovitele, možnost fyzického zahájení prací a zahájení čerpání přidělených finančních prostředků.

V oblasti povolenacích procesů jsou největším rizikem pro rok 2018 a střednědobý výhled roku 2019 a 2020 procesy spojené s novelizovaným zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu staveb na životní prostředí.

Novela tohoto zákona č. 39/2015 Sb. zavedla od 1.4.2015 povinnost ověřování stanovisek EIA vydaných před datem účinnosti tohoto zákona. Následný vývoj v jednání s Evropskou komisí ohledně funkční implementace takto novelizovaného zákona vedl k nemožnosti ověřovat stanoviska EIA vydaná dle předvstupního zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. V přípravě se dosud o tato stanoviska opíralo celkem 105 dopravních záměrů. V červnu 2016 dojednala ČR s Evropskou komisí možnost vydání stanovisek EIA pro celkem 9 nejvíce připravených staveb v rámci transevropské dopravní sítě TEN-T ve zrychleném režimu. Za účelem umožnění tohoto zrychleného režimu byla ve velmi krátkém čase projednána a schválena novela zákona o EIA (zákon č. 256/2016 Sb.), a nařízení vlády č. 283/2016 Sb., které tento zrychlený režim umožňují v praxi aplikovat. Do seznamu těchto 9 staveb spadají převážně stavby, které se mají dle plánu zahajovat v roce 2017, resp. 2018. Stanoviska EIA vydaná v tomto zrychleném režimu jsou postupně využívána pro dokončení povolenacích procesů, přičemž nelze vyloučit, že v rámci odvolání některých z účastníků těchto navazujících řízení může být žádán jejich přezkum, což by následně vedlo k oddálení vydání stavebních povolení. Stejně tak nelze vyloučit ani možnost soudního přezkumu vydaných stavebních povolení vč. možnosti přiznání odkladného účinku vydaného soudem (soud by měl dle zákona rozhodnout ve věci do 90 dní). U projektů, které nespádají pod tento zrychlený režim, bude muset být opakováno zjišťovací řízení, resp. případně posouzení formou „velké EIA“. Vláda dne 11.5.2016 přijala své usnesení č. 430 k materiálu Ministerstva dopravy, kterým byl stanoven jednoznačný postup pro další kroky resortních investorských organizací. Tyto kroky jsou postupně realizovány ve snaze minimalizovat časové zdržení v přípravě těchto staveb. Menším, avšak existujícím, rizikem s časovým dopadem je povinnost příslušného úřadu EIA vydávat do jednotlivých zahajovaných navazujících řízení stanovisko dle §9a zákona o EIA (tzv. coherence stamp), kde nelze vyloučit časové zdržení při jeho vydávání, resp. nelze vyloučit potřebu ověřit dopad některých změn ve zjišťovacím řízení, což poté znamená časové zdržení výraznější.

Těmto rizikům je nezbytné v maximální možné míře předcházet, a to jednak tím, že navazující řízení budou zahajována v co nejkratším možném termínu pro vydání stanovisek EIA, a zejména tím, že změny v přípravě záměrů navrhované po procesu EIA budou minimalizovány. Zjišťovací řízení, resp. procesy EIA, je tedy třeba zahajovat až ve fázi vysoké rozpracovanosti dokumentace pro územní řízení - jen tak se podaří předejít potřebě následných změn záměrů a zároveň to umožní zahájit územní řízení bezprostředně po procesu EIA, případně i současně s procesem EIA, jak od 1.1.2018 umožní novelizovaný stavební zákon.

#### **4.3 Střednědobý výhled**

V souladu s § 5a zákona č. 104/2000 Sb. v platném znění je součástí rozpočtu pro rok 2018 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 2019 a 2020 eviduje SFDI enormně vysoké 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 2017 docházet k postupnému uzavírání smluv na realizaci jednotlivých akcí dle rozpočtu SFDI na rok 2017. Současně v průběhu roku 2018 budou uzavírány další smlouvy na realizaci akcí. Z těchto uzavřených smluv vzniknou závazky do budoucích let, které bude nutné krýt zvýšeným podílem národních zdrojů, protože v horizontu let 2019, resp. 2020 se předpokládá postupné dočerpání prostředků OPD 2014-2020 alokovaných v předmětných prioritních osách a specifických cílech. Pokud nedojde k odpovídajícímu navýšení národních zdrojů rozpočtu SFDI i ve střednědobém výhledu, nebude možné zahajovat a soutěžit nové investiční akce většího rozsahu.

SFDI ve spolupráci s ministerstvem dopravy a ministerstvem financí bude jednat o možnostech stabilizace a zvýšení příjmové stránky rozpočtu SFDI i ve střednědobém výhledu. Cílem je vytvořit v systému financování dopravní infrastruktury takové podmínky, které umožní investorům i dodavatelům lépe plánovat své zdroje a kapacity i ve střednědobém výhledu.

## 5 Finanční perspektiva 2014 – 2020

### 5.1 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. Ministerstvo dopravy následně úspěšně absolvovalo takzvaný audit designace pro OPD 2014-2020, který měl ověřit, zda je správně nastaven systém řízení a kontroly operačního programu, a který provedlo Ministerstvo financí, auditní orgán, v období červen 2015 - červenec 2016.

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).

Evropská komise schválila OPD 2014-2020 dne 11. 5. 2015. První výzvy k předkládání projektů byly Ministerstvem dopravy vyhlášeny v listopadu 2015 a další výzvy byly vyhlášovány postupně během roku 2016 a 2017. Výzvy jsou vyhlášovány jako průběžné nebo jako kolové. U průběžných výzev je aktuálně nejzazší datum příjmu žádostí o podporu ke dni 30. 6. 2023. Návazně probíhá proces hodnocení projektů a jednotlivé projekty jsou schvalovány k financování.

Evropská komise informovala, že došlo ke snížení alokace ČR (Fond soudržnosti) pro období 2017 až 2020. Snížení finančních prostředků v rámci prioritní osy 1 OPD vyplývá z usnesení vlády ČR číslo 434/2017 ze dne 5.6.2017.

OPD s celkovou alokací prostředků FS a EFRR 4 559 769 999 EUR, tj. cca 123,114 mld. Kč (při kurzu 27Kč/EUR) obsahuje 3 věcné prioritní osy pro čerpání prostředků EU (čtvrtou osou je Technická pomoc), které se dále člení na specifické cíle:

**Tabulka 12 – Přehled alokace OPD 2014 - 2020**

Prioritní osa (PO)	Specifický cíl (SC)	Podíl celkového příspěvku EU pro OPD dle fondu		Alokace v EUR
		EFRR	FS	
<b>PO1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu</b>	1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy	0 %	51,8 %	2 333 727 876* (63 010 652 652)
	1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy			
	1.4 - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci			
	1.5 - Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku			
<b>PO 2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu</b>	2.1 - Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS	0 %	27,1 %	1 253 288 442* (33 838 787 934)
	2.2 - Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti			
	2.3 - Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu ve městech			
<b>PO 3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T</b>	3.1 - Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T	19,5 %	0 %	902 317 139* (24 362 562 753)
<b>PO 4 – Technická pomoc</b>	SC 4.1 - Podpora a zajištění implementace OP Doprava	0 %	1,5 %	70 436 542* (1 901 786 634)

\* hodnoty v závorkách uvedeny v Kč, přepočteno kurzem 27Kč/EUR

Přehled specifických cílů, u kterých bude spolufinancování ze zdrojů SFDI a u kterých bude SFDI plnit roli Zprostředkujícího subjektu pro implementaci OPD shrnuje následující tabulka:



**Tabulka 13 – Přehled specifických cílů podpory OPD 2014-2020**

Specifické cíle (SC)	Zdroje národního spolufinancování	SFDI jako ZS
SC 1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy	SFDI	ano
SC 1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy	SFDI/příjemci	ano
SC 1.4 - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci	příjemci - města	ano
SC 1.5 - Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku	SFDI/příjemci	ano
SC 2.1 - Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS	SFDI	ano
SC 2.2 - Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti	vlastníci vozidel	ne
SC 2.3 Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu	SFDI/příjemci	ano
SC 3.1 - Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T	SFDI	ano
SC 4.1 - Podpora a zajištění implementace OP Doprava	příjemci	SFDI je příjemcem

## 5.2 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<sup>1</sup>.

Alokace tzv. kohezního CEF (národní obálky pro léta 2014-2016) pro ČR činí 1,1 mld. EUR, (při kurzu 27Kč/EUR cca 29,7 mld. Kč) a její čerpání je realizováno zejména na projekty železniční infrastruktury. Předpokládaná výše národního spolufinancování ze zdrojů SFDI pro tyto projekty bude činit 280 mil. EUR (při kurzu 27 Kč/EUR cca 7,555 mld. Kč). EK jednotlivé projekty schválila, byly uzavřeny tzv. grantové dohody a postupně je zahajována realizace jednotlivých akcí tak, aby mohly být uvedené prostředky v příštích letech vyčerpány.

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.

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.

<sup>1</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění nařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010

V rámci dvou vyhlášených výzev v období let 2014 a 2015 bylo v dopravním sektoru celkem smluvně zajištěno 37 projektů v objemu 840,8 mil. EUR. Ve třetí výzvě byl převis poptávky po podpoře na straně českých žadatelů opět enormní a celkově přesáhl dostupné zdroje téměř trojnásobně. Evropská komise se nakonec rozhodla podpořit 16 projektů, přičemž u některých přistoupila k mnohdy razantnímu krácení výdajů doporučených ke spolufinancování.

V období po roce 2016 žádá ČR dále o prostředky CEF společně s ostatními členskými státy v rámci dalších vyhlášených soutěžních výzev. Co se týče zapojení českých žadatelů do čerpání podpory z obecné obálky CEF, platí, že je zde zájem o podporu výrazně nižší než v kohezním CEF. Je to dáno především nižší mírou podpory, než jaká byla dosud k dispozici právě v kohezním CEF. Je logické, že pokud měl žadatel na výběr mezi tematicky totožnou výzvou v kohezním a obecném CEF, usiloval o podporu vyšší. Teprve nyní, kdy se možnosti čerpání kohezního CEF vyčerpaly, lze očekávat, že se i zvýší zapojení žadatelů do obecné části CEF. Platí to ale pouze za předpokladu, že žadatelé nenajdou výhodnější podmínky podpory jinde (např. v OPD).

Dne 8. února 2017 byla vyhlášena tzv. blendingová výzva v CEF, která je zaměřena na stejnou oblast priorit, jaká byla vymezena ve víceletém a ročním pracovním plánu, ale usiluje o kombinaci návratné a nenávratné podpory z CEF a dalších (veřejných i soukromých) zdrojů. Pro realizaci těchto projektů je počítáno se spolufinancováním ze SFDI včetně použití úvěru od EIB, jehož příjemce by mělo být SŽDC. Do doby první uzávěrky pro sběr žádostí o podporu (14. července 2017) byly za ČR předloženy celkem tři žádosti.

Jedná se o projekt zaměřený na odstranění úzkých míst na vybraných předdefinovaných úsecích železničních Core network koridorů v České republice a na budování sítě čerpacích stanic na alternativní zdroje paliv (zkapalněný zemní plyn v lodní dopravě a rychlonabíjecí síť pro elektromobily).

### **5.3 Příprava projektu PPP D4**

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

Na úsek D4 mezi Prahou a Pískem byla vyhotovena studie proveditelnosti, která doporučila k realizaci formou PPP úsek II/118 – Mirovice, rozšíření spolu se zahrnutím do provozu a údržby úseku Skalka – II/118 a Mirovice – Krašovice (na I/20 před Pískem).

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. Tato veřejná zakázka byla v červenci 2016 pravomocně zrušena rozhodnutím ÚOHS. Následně bylo vypsáno nové výběrové řízení na zajištění těchto poradenských služeb. Výběrové řízení na zajištění poradenských služeb pro výběr koncesionáře bylo vypsáno koncem roku 2016 a v září 2017 se nachází ve fázi řešení námitek proti vydanému rozhodnutí zadavatele o výběru dodavatele a proti navazujícím rozhodnutím zadavatele, kterými rozhodl o námitkách proti výběru dodavatele.

MD 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. Činnost poradce i budoucí platby soukromému partnerovi budou hrazeny ze zdrojů SFDI. Pro rok 2018 jsou rozpočtovány prostředky na přípravu PPP projektu v celkové výši 60 mil. Kč (jedná se o prostředky na zajištění poradenských služeb souvisejících s přípravou a realizací výběrového řízení na samotného koncesionáře).

## **5.4 Problematika oprav silnic II. a III. tříd**

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, 2016 a 2017 poskytoval každoročně jako mimořádný příspěvek na tento účel finanční prostředky v rozpětí od 3 mld. Kč do 4,4. mld. Kč, celková výše za dané období převyšuje 10 miliard Kč. Disponibilní zdroje SFDI pro rok 2018 však neumožňují alokovat finanční prostředky na opravu a údržbu silnic II. a III. tříd do rozpočtu a střednědobého výhledu SFDI. Současně disponibilní zdroje SFDI neumožňují pokrýt ani požadavek na tři strukturálně postižené regiony v rámci programu RESTART, na které by mělo být celkem alokováno 500 mil. Kč ročně.

## **6 Supervize a kontrolní činnost SFDI**

### **6.1 Kontrolní činnost SFDI**

SFDI provádí kontrolní činnost na stavbách hrazených z prostředků SFDI formou veřejnosprávních kontrol, a to plánované kontroly 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 Státním fondu dopravní infrastruktury, vyzývá příjemce dotace k vrácení dotace nebo její části, případně při nevyužití tohoto institutu příjemcem následně podá SFDI podnět na finanční úřad (resp. specializovaný finanční úřad) na prošetření možného porušení rozpočtové kázně. U zjištění na projektech spolufinancovaných z prostředků OPD předává Řídicímu orgánu OPD hlášení podezření na nesrovnalost. Jedná se převážně o možné porušení podmínek zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách (resp. zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek).

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

Je však potřebné zdůraznit, že majoritní příjemci (ŘSD, SŽDC a ŘVC) nemohou prostředky, uhrazené na základě výzvy k vrácení prostředků, případně odvody stanovené finančním úřadem, hradit ze svých prostředků, neboť volnými prostředky v takovéto výši nedisponují. Je-li tedy nařízeno vrácení prostředků formou výzvy, případně odvod, pak to paradoxně může pro rozpočet SFDI znamenat nutnost poskytnout prostředky na tyto výzvy a odvody jednotlivým příjemcům z kapitoly MD.

## 6.2 Supervize staveb

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. 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 2014-2020, eventuálně 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 má na starosti cca 1-2 projekty v dojezdové vzdálenosti. Podmínkou pro úspěšnou aplikaci tohoto modelu je získání dostatečného počtu vysoce kvalifikovaných pracovníků – zejména stavebních inženýrů s delší praxí.

V případě, že by byl problém s najmutím dostatečně kvalifikovaných pracovníků, budou potřebné kapacity zajištěny externě.

V polovině roku 2017 provádělo činnost Supervize staveb 5 pracovníků SFDI na 5ti projektech OPD.

Jedná se o následující stavby:

- Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice,
- Silnice I/11 Oldřichovice – Bystřice,
- Dálnice D1, úsek 0137 Přerov – Lipník,
- Dálnice D3 0309 Ševětín – Borek,
- Modernizace trati Rokycany – Plzeň.

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.

Skutečnost nasazení pracovníků supervize v roce 2017 je výrazně nižší než původní předpoklad, a to s ohledem na postup přípravy a soutěžení veřejných zakázek u významných projektů a z toho vyplývající průtahy při zahajování těchto významných staveb.

V průběhu roku 2018 se předpokládá další obsazování pozic supervize v závislosti na postupu schvalování projektů, u kterých bude činnost supervize prováděna, celkově se v průběhu programového období 2014 – 2020 předpokládá přes 20 pracovníků supervize.

## 6.3 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 eliminovat předem jejich případné vady a optimalizovat navrhovaná řešení zejména pokud jde o efektivitu a hospodárnost jejich provedení.

Vlastní realizace je popsána směrnicí MD. Po schválení rozpisu přípravy staveb odborem strategie MD aktualizuje SFDI plán supervizí, tzn. seznam akcí, ke kterým vykoná supervizi projektové dokumentace. Tento seznam zašle SFDI příslušným investorům jako podklad pro zasílání pozvánek na výrobní výbory a pro zasílání příslušných podkladů pro výkon supervize.

Supervizí přípravy akcí 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 přípravy 4 stavební inženýři s dostatečnou praxí v přípravě staveb dopravní infrastruktury a v jejich projektování, 3 z nich současně i s odpovídající autorizací dle zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (obory autorizace mosty a inženýrské konstrukce a dopravní stavby). S ohledem na situaci na pracovním trhu stále usilujeme o posílení supervize přípravy akcí o dalšího odborníka na železniční stavby.

Pro supervizi přípravy akcí je vybráno cca 70 staveb silniční i železniční infrastruktury, zejména ve fázi zpracovávání technicko-ekonomické studie nebo dokumentace pro územní rozhodnutí. Mezi tyto akce patří např. stavby dálnice D3 v úseku Praha – Nová Hospoda, dálnice D35 mezi Ostrovem a Mohelnicí, dálnice D11 mezi Jaroměří a česko-polskou státní hranicí, dálnice D49 mezi Lípou a česko-slovenskou státní hranicí, Modernizace trati Brno – Přerov, modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín – Praha-Letiště Václava Havla a další.

#### **6.4 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.

SFDI ve spolupráci s dalšími zainteresovanými subjekty zpracoval a postupně realizuje Plán pro rozšíření využití digitálních metod a zavedení informačního modelování staveb pro dopravní infrastrukturu, který schematicky znázorňuje pyramida na obrázku:



Obrázek č. 1: Pyramida plánu pro rozšíření využití digitálních metod a zavedení informačního modelování staveb pro dopravní infrastrukturu

Prvním krokem SFDI v této oblasti bylo sestavení pracovní skupiny pro BIM pro dopravní stavby. Členy pracovní skupiny jsou zástupci Ministerstva dopravy, Ministerstva průmyslu a obchodu, ŘSD ČR, SŽDC, ŘVC ČR, stavebních fakult ČVUT v Praze a VUT v Brně, Centra dopravního výzkumu, v.v.i. a dále experti nominovaní odbornými sdruženími a svazy – Asociací pro rozvoj infrastruktury, Odbornou radou pro BIM, Sdružením pro výstavbu silnic Praha, Českou komorou autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, Svazem podnikatelů ve stavebnictví v ČR a Svazem stavebních podnikatelů Slovenska. Hlavním cílem této platformy je nabídnout spolupráci všem zainteresovaným subjektům a vytvořit transparentní prostředí při vytváření strategických dokumentů pro BIM v sektoru dopravní infrastruktury.

Základním předpokladem pro zavedení metody BIM do praxe je zahájení procesu řízené změny využívání digitálních metod u investorských organizací rezortu Ministerstva dopravy. Proto bylo zahájeno s podporou SFDI budování interních kapacit v rezortu MD, včetně znalostní základny, pro využití inovací a digitálních technologií pro dopravní stavby. Vzdělávání je připravováno a realizováno dle potřeby jednotlivých organizací a v návaznosti na postup prací při zavádění BIM. Součástí vzdělávání je i získávání praktických zkušeností ze zahraničí.

Další úroveň Plánu pro rozšíření využití digitálních metod a zavedení informačního modelování staveb pro dopravní infrastrukturu je koordinace přípravy a realizace pilotních projektů ŘSD ČR a SŽDC. Pilotní projekty mají specifikovány dílčí cíle, jejich naplnění je ověřováno v reálné praxi v podmínkách jednotlivých organizací a je průběžně vyhodnocováno. Dílčí cíle pilotních projektů jsou vztaženy nejen k 3D modelu stavby, ale zaměřují se i na dílčí změny procesů, způsobu komunikace a obecně způsobu sdílení/předávání informací mezi jednotlivými rolemi v projektu.

K vytvoření podmínek pro zavedení metody BIM pro stavby dopravní infrastruktury SFDI postupně podle připraveného harmonogramu zahájilo práce na zpracování základních metodických pokynů/předpisů, např. metodiky použití BIM pro projekt, standardů pro předání dat projektu mezi jednotlivými fázemi, (BIM) datového prostředí, pravidel pro tvorbu, předání a používání informačního modelu, kritérií pro práci s informačním modelem, požadavků na materiálové a objektové knihovny, metodiky pro použití informačních modelů pro oceňování staveb. Pro naplnění

tohoto úkolu vytvořil SFDI expertní výkonný tým tvořený zkušenými odborníky v oblasti dopravní infrastruktury, informačního modelování a práce s daty.

## **7 Operativní řízení rozpočtu SFDI**

### **7.1 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. Předpokládá se, že tento mechanismus bude platný i pro rok, na který se připravuje rozpočet SFDI. 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 operativními rozhodnutími MD (například změny alokací prioritních os) a případné prostředky ze státu přijatých úvěrů na spolufinancování prostředků EU. Finanční toky z fondů EU a z přijatých úvěrů jsou do celkového rámce rozpočtu SFDI zahrnovány.

### **7.2 Rozpočtová opatření**

Výbor SFDI může v odůvodněných případech upravit objem schválených výdajů (včetně zařazení nových projektů, schválených Ministerstvem dopravy) 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 současně 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 (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 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 charakter akcí, na které musí být prostředky použity. SFDI v takovém případě o užití prostředků nemůže rozhodovat a slouží pouze jako finanční manažer těchto zdrojů. Tyto finanční prostředky budou přidělovány interním rozpočtovým opatřením (změnovým řízením) na základě schválení ředitele SFDI. Stejným způsobem bude postupováno při změnách indikativních rozpisů globálních položek, změně charakteru akce z investiční na neinvestiční a naopak, nebo při zapracování úprav rozpočtu.

Interním rozpočtovým opatřením budou do rozpočtu rovněž zapracovávány úpravy samostatně schválené Hospodářským výborem Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR.

Rovněž stejný postup bude aplikován i u nově zřízených globálních položek investičních akcí ŘSD a SŽDC. Jedná se o globální položky obsahující soubor akcí, jejichž výčet je uveden v příloze č. 5 rozpočtu SFDI, které budou postupně či jednorázově zasmulnovány s příjemci finančních prostředků z rozpočtu SFDI v závislosti na disponibilních zdrojích rozpočtu SFDI a aktuálních potřebách financování jednotlivých akcí. Rozpis těchto globálních položek, případně změny částek u jednotlivých akcí zařazených do těchto globálních položek před jejich zasmulnováním, budou probíhat formou změnového řízení. Rovněž přesun finančních prostředků mezi těmito globálními položkami bude probíhat změnovým řízením. Na tento typ globální položky se nevztahuje úprava obsažená ve směrnici Ministerstva dopravy týkající se rozpisu globálních položek.

V případě nenaplnění předpokládaných příjmů z prostředků EU pro rozpočet aparátu SFDI lze interním rozpočtovým opatřením (změnovým řízením), nahradit chybějící prostředky národními zdroji z jiných položek rozpočtu aparátu SFDI. Ostatní změny položek rozpočtu aparátu SFDI budou prováděny analogicky. Uvedené změny jsou v gesci ředitele SFDI.

### **7.3 Příspěvky SFDI**

Označení příspěvky SFDI se používá v souladu se Statutem SFDI schváleném vládou ČR. Na základě zkušeností z předchozích let, bude SFDI i v roce 2018 vydávat příjemcům Rozhodnutí o poskytnutí finančních prostředků na danou akci. V případě nečerpání příspěvku v daném roce, je příspěvek převeden do roku následujícího, v němž je s příjemcem uzavřena smlouva o poskytnutí příspěvku. Toto opatření snížilo administrativní zátěž a dává příjemcům dostatečný časový prostor v případě průtahů při výběrovém řízení na zhotovitele. Od 2. poloviny roku 2017 došlo ke změně systemizace (zřízen Odbor příspěvků), která zohledňuje rozšíření působnosti SFDI v oblasti poskytování příspěvků (zejména v oblasti multimodálních překladišť, tzv. křížení místních a účelových komunikací nadřazenou dopravní sítí, vybavení letišť k ochraně civilního letectví před protiprávními činy) novým příjemcům a současně trvalý růst počtu žadatelů o příspěvek i schválených příspěvků a z toho plynoucí rostoucí počet smluvních vztahů s příjemci a rostoucí rozsah administrativních činností souvisejících s uvolňováním poskytnutých finančních prostředků.

V posledních letech roste obecně objem žádostí o příspěvek, a to i bez vlivu způsobeném rozšiřováním působnosti SFDI. V roce 2017 bylo posuzováno více než 400 žádostí o příspěvek ke zvyšování bezpečnosti, dále pak 38 žádostí o příspěvek na cyklostezky, 49 žádostí o příspěvek na nové technologie a 8 žádostí o příspěvek na křížení místních a účelových komunikací. V tomto kalendářním roce se tak dá očekávat potřeba uzavřít nové smlouvy přibližně s 300 příjemci a současně uzavřít smlouvy s více než 100 příjemci, kteří nevyčerpali poskytnuté finanční prostředky v rámci smluv uzavřených v roce 2016.

Pro rok 2018 bude v rámci zvyšování bezpečnosti vyhlášena nová výzva k podávání žádostí o příspěvek SFDI na odstraňování nehodových míst a zvyšování bezpečnosti na silnicích II. a III. třídy. Tento typ příspěvku v roce 2018 nahradí původní příspěvky na Nové technologie včetně alokace finančních prostředků na ně v minulosti v rozpočtu SFDI určené.



## 8 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.

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 krátkodobému 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.

## 9 Seznam tabulek

Tabulka 1 – Přehled celkových výchozích požadavků - za všechny zdroje .....	6
Tabulka 2 – Výchozí požadavky žadatelů a příspěvky SFDI – národní zdroje .....	6
Tabulka 3 – Příjmy rozpočtu .....	7
Tabulka 4 – Přehled celkových národních výdajů podle užití dle zákona o SFDI v roce 2018 .....	8
Tabulka 5 – Dopravní infrastruktura v roce 2018 – I. účetní okruh.....	9
Tabulka 6 – Náklady na činnost SFDI v roce 2018 – II. účetní okruh.....	9
Tabulka 7 – Výdaje SFDI hrazené v rámci technické pomoci OPD v roce 2018 a CEF.....	10
Tabulka 8 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2018.....	11
Tabulka 9 – Analytický rozklad akcí ŘSD - součet za všechny zdroje .....	12
Tabulka 10 – Analytický rozklad akcí SŽDC - součet za všechny zdroje .....	12
Tabulka 11 – Rozpad globálních položek ŘSD a SŽDC - Akce nově zahajované od 8/2017.....	12
Tabulka 12 – Přehled alokace OPD 2014 - 2020 .....	16
Tabulka 13 – Přehled specifických cílů podpory OPD 2014-2020.....	17

## 10 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.....	Rozpis globálních položek