



Co dál s dopravní infrastrukturou?

Řešení ODS

Tisková konference ODS



Praha, 7. května 2010



Výstavba dopravní infrastruktury v ČR

- V posledních letech se podařilo významně urychlit rozvoj sítě dálnic (D) a rychlostních silnic (R) i modernizace a optimalizace železničních koridorů (K)
- K dokončení sítě D+R chybí dostavba 1000 km, z toho je necelých 200 km ve výstavbě – předpokládané náklady dokončení jsou skoro **500 miliard Kč**
- K dokončení modernizace sítě K chybí několik stovek km, z toho velká část v náročných lokalitách (železniční uzly) – s náklady na další důležité tratě to jsou další **stovky miliard Kč**



Financování dopravní infrastruktury v ČR

- Velká část nynějších zdrojů pochází z Operačního programu Doprava – přitom již je naprostá většina zdrojů OPD alokována a stavby jsou z velké části rozestavěny.
- Objem rozpočtu SFDI (výdajový rámec) se z původně plánovaných 45 mld Kč snížil vlivem krize na 36,5 mld Kč.
- Zdroji SFDI jsou výnos silniční daně, podíl na výnosu spotřební daně z minerálních olejů, výnosy dálničních kuponů a mýtného, dotace ze státního rozpočtu, příp. výnosy z privatizovaného majetku státu a dividendy státních firem.



Pro dokončení páteřních sítí chybí zdroje

- Potřeba zdrojů na dokončení páteřních sítí:
 - D+R - 500 mld Kč
 - K - stovky miliard Kč
- Naproti tomu stojí rozpočet SFDI 36,5 mld Kč, ze kterých se navíc platí také údržba a opravy
- Bez změny na straně zdrojů tak není možné páteřní sítě v dohledné době dokončit



Dopady nedostatku financí

- V současnosti není možné zahájit prakticky žádné nové stavby s výjimkou těch, které jsou financovány z EU.
- Nedokončení infrastruktury bude mít významné dopady na konkurenceschopnost České republiky – kromě hustých sítí v Německu a Rakousku v posledních letech významně pokročilo budování infrastruktury na Slovensku a především v Polsku.
- Nedokončení by také zablokovalo neuspokojivou dopravní situaci v řadě měst ČR u trasy plánovaných dálnic.



Řešení ODS pro dokončení páteřních sítí

- Nalezení a prosazení maximálních možných úspor v přípravě a realizaci plánovaných staveb.
- Maximální možné využití zdrojů z EU.
- Maximální využití modelu PPP (partnerství veřejného a soukromého sektoru).
- Otevření možnosti SFDI získat vlastní zdroje např. formou vydání dluhopisů.



Úspory v přípravě a realizaci staveb

- Prostor pro úspory existuje především v oblasti:
 - technických norem (náročné, nikoli optimální vedení trasy v terénu)
 - objektové skladby (vynucené sjezdy, ekologická opatření)
 - Schvalování (opakované vyvracení stejných námitek)
- K diskusi je také model zadávání staveb (menší vs. rozsáhlejší celky)



Maximální využití zdrojů z EU

- Čerpání z Operačního programu Doprava se vyvíjí dobře, prakticky všechny zdroje jsou určeny na konkrétní stavby, většina staveb se již staví, u řady dokončených už byly náklady proplaceny.
- Pro rozpočtové období 2014-2020 nelze počítat s opakováním objemu prostředků pro roky 2007-2013 (5,7 mld. eur).
- Menší zdroje ale k dispozici budou, odborníci hovoří o pětině, v nejlepším případě čtvrtině – ODS bude o tyto zdroje efektivně usilovat.



Maximální využití modelu PPP

- Partnerství veřejného a soukromého sektoru je model, kterým všechny okolní země urychlují rozvoj svých sítí.
- ODS podpoří tyto projekty všude tam, kde budou vyhodnoceny jako ekonomicky efektivní. V úvahu připadají stavby:
 - D3 v úseku Veselí nad Lužnicí-Úsilné (případně návazně až k rakouské hranici)
 - D1 (rekonstrukce v 160km úseku Mirošovice-Kývalka)
 - R35 (chybějící úseky směrem k Mohelnici)



Získání vlastních zdrojů pro SFDI

- Nové zdroje SFDI (např. dluhopisy) pomohou urychlit dostavbu páteřních sítí – peníze z budoucna přesunou do současnosti. Peníze, které v budoucnu nebude nutné investovat, bude možné použít na úhradu dluhopisů.
- Výhodou SFDI je, že má jiné vlastní příjmy (mýtné, dálniční kupóny), které bude mít i do budoucna.
- Výnosy z mýtného se s rozšířením sítě samozřejmě přiměřeně zvýší.



***Děkujeme
za pozornost***



Tisková konference ODS, 7. 5. 2010