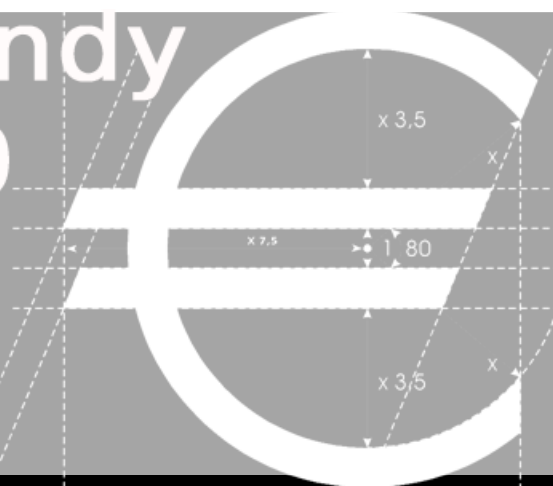




Pozice Asociace nestátních neziskových organizací Zelený kruh

evropské fondy 2014 - 2020



Doprava

Duben 2012

Doporučení	2
Popis problémové situace	3
1) Evropský kontext	4
2) Národní kontext.....	4
3) Příležitosti	5
Konkrétní opatření	6
Indikátory a cíle	7

Doporučení

Po uplynutí programovacího období 2014-2020 by ČR měla mít díky příspěvkům z fondů EU zrealizovánu řadu významných projektů napříč dopravními módy (modernizace železnice, mezery v silniční síti, logistická centra, veřejná doprava v aglomeracích, zapojení ITS v silniční dopravě), které by zlepšily nabídku pro uživatele dopravy a zároveň přispívaly ke snížení jejich ekologických dopadů. Zároveň by modernizace či rekonstrukce měly přispět i ke snížení počtu úseků dopravní sítě, které se nacházejí v technicky nezpůsobilém stavu či na hranici způsobilosti.

Podporovaná opatření by měla jednoznačně sledovat dlouhodobý cíl posílení podílu železnice na přepravách a snižování ekologických dopadů dopravy. Je potřeba podporovat následující opatření:

- Investice do modernizace železničních tratí, a to nejen na transevropských či páteřních trasách.
- Výstavbu a rozvoj služeb v multimodálních terminálech a na ně navazujících logistických centrech.
- Zavádění inteligentních dopravních systémů pro zvýšení bezpečnosti a kapacity dopravních spojení.
- Investice do rozvoje systémů integrované veřejné dopravy v aglomeračních oblastech.
- Snižování některých negativních vlivů silniční dopravy výstavbou obchvatů měst a obcí a silnic s dostatečnou kapacitou za předpokladu jasné prioritizace projektů napříč dopravními módy, tj. cíleným investováním do prokazatelně nejpřínosnějších projektů.
- Rozšiřování využití principu „znečišťovatel platí“, například prostřednictvím rozšíření výkonového zpoplatnění - mýtného pro nákladní silniční dopravu i na silnice I. tříd, vybrané silnice II. a III. tříd, což nejen zvýší atraktivitu železnice, ale povede i k omezení negativního trendu objíždění zpoplatněných úseků a menší devastaci silnic nižších tříd.

- Stanovení indikátorů v oblasti dopravy tak, aby skutečně umožňovaly sledovat míru změny, jíž bude díky využití fondů EU v daném sektoru dosaženo (modal shift, snižování emisí z dopravy).

Vzhledem k tomu, že se v průběhu programovacího období 2007-2014 ukázalo, že je implementace projektů poznamenána vysokou mírou střetů zájmů politiků a úředníků i nadměrným nárůstem tzv. vícenákladů, je také potřeba, aby EK po ČR požadovala konkrétní záruky směřující k prevenci korupce a ke zvýšení transparentnosti implementace evropských projektů.

Popis problémové situace

Dopravní infrastruktura je veřejný statek, za jehož provozuschopnost, údržbu a rozvoj zodpovídá veřejný sektor. Její financování v ČR je značně nákladné z řady důvodů. Jednak je v nevyhovujícím technickém stavu (historický dluh na údržbě a modernizaci). V druhé řadě jde o výsledek trestuhodné neefektivity v celém procesu přípravy a budování dopravních staveb, bez jasného koncepčního stanovení priorit a s takovými finančními náklady, jaké si dobrý hospodář nemůže dovolit. Česká republika umožnila, aby parciální zájmy na stavební byznys napojených politiků reálně převládly nad veřejným zájmem na co nejefektivnější dopravní síti s minimalizovanými dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel. Došlo tak k plánování a výstavbě některých úseků dálnic a rychlostních silnic, které jsou kapacitně naddimenzované anebo dokonce zcela nepotřebné vzhledem k existenci paralelní moderní silnice, zatímco obyvatelé v desítkách obcí trpí nadměrnou průjezdnou silniční dopravou a železnice je ve většině směrů neschopna časově a někdy i kapacitně konkurovat silnici a odvádět z ní přepravu.

Tyto problémy se odrážejí i v implementaci OP Doprava 2007-2013, kdy EK kvůli nepřijatelné praxi v plánování, rozhodování i nákladech na výstavbu odmítá schválit finance na řadu dopravních staveb, zejména dálničního typu. Zároveň byla velmi zásadně zanedbána údržba (železnice, silnice, mosty) takže četné úseky neodpovídají normovému stavu a situace se nadále zhoršuje.

Zvláštní kapitolou je snaha České republiky investovat do vodní (zejména nákladní) dopravy na Vltavě a Labi, která nemá ekonomické opodstatnění a ani významný rozvojový potenciál. Navíc připravované stavby na Labi (zejména plavební kanál u Přelouče a jez u Děčína) se nachází v místech, která mají být vyhlášena za území chráněná evropskou soustavou NATURA 2000, čemuž se ČR brání.

V současnosti ministerstvo dopravy eviduje na pět stovek významnějších projektů rozvoje dopravní infrastruktury, jejichž vybudování by si vyžádalo stovky miliard korun. Důsledná analýza mezer v dopravní síti by přitom velmi pravděpodobně vedla k identifikaci mnoha dalších. Je jasné, že už jen s ohledem na finanční realitu je zapotřebí mít kvalitní strategii rozvoje dopravní infrastruktury, která stanoví zcela transparentním způsobem priority, neboť všechny stavby ze seznamu se zcela jistě nepostaví.

Zároveň jsou ovšem ve hře i další zásadní imperativy, které je potřeba zohledňovat – kromě socioekonomických ukazatelů jde především o imperativ potřeby snižování dopadů

dopravy na životní prostředí, kam lze zahrnout i potřebu omezení její uhlíkové stopy v souladu se strategiemi EU. Ty je potřeba brát vážně i proto, že se rozvoj dopravní infrastruktury neobejde bez výrazné podpory ze strany evropských fondů.

Existence kvalitní strategie pro období 2014-2020 je přitom nutnou podmínkou (kondicionalitou) pro možnost jejich využívání. Ministerstvo dopravy tuto dlouhodobější strategii nazvanou „Dopravní sektorové strategie, 2. fáze“ v současné době teprve připravuje. Práce na ní byly zahájeny v září 2011 a jejich dokončení se předpokládá na počátku roku 2013. Strategie by měla být východiskem k přípravě OP Doprava 2014-2020.

Dopravní sektorové strategie ovšem budou rámovány celkovou Dopravní politikou ČR, která také projde aktualizací. V této souvislosti uvádíme, že dnes lze samozřejmě vycházet i ze stávající dopravní politiky, kterou lze označit za kvalitní dokument, který komplexně zahrnuje celou problematiku dopravy a dosti pružně reaguje na nové poznatky z praxe i výzkumu, jakož i na vývoj evropské dopravní politiky. Potíže však činí implementace některých jejích částí.

Na jedné straně proto, že jednou z jejích částí je zpolitizovaná a zklientelizovaná výstavba silnic se značnými úniky veřejných financí, které pak jinde chybějí, a které mj. vedou i k finančnímu upozadování železniční infrastruktury. Na druhé straně proto, že některé strategické cíle dopravní politiky nemají pro nezáměr politického vedení, vyhrazeny své manažery ani finanční zdroje, a proto se fakticky neprovádějí vůbec nebo se provádějí pomaleji, než jak byly stanoveny jejich milníky a indikátory. Dopravní politika ČR přitom má dobře zpracovaný systém indikátorů pro všechny oblasti svého zájmu.

1) Evropský kontext

V roce 2010 byla schválena dlouhodobá strategie EU pro růst a zaměstnanost nazvaná „EVROPA 2020 – Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění“. Strategie stanovuje úkoly Komise, které hodlá v budoucnosti na úrovni EU realizovat a dále stanoví úkoly, které je třeba provést na vnitrostátní úrovni.

Oblasti doprava se týkají následující záměry

- vytvořit strategický program pro výzkum zaměřený na výzvy, jako je např. zabezpečení dodávek energie, doprava, změna klimatu a účinné využívání zdrojů,
- modernizovat dopravní sektor a zajistit jeho dekarbonizaci,
- zefektivnit finanční nástroje EU pro financování dopravní infrastruktury,
- urychlit implementaci strategických projektů, aby bylo možné odstraňovat zásadní překážky, zejména v přeshraničním styku a u intermodálních uzlů (města, přístavy, logistická centra),
- zajistit, aby dopravní a logistické sítě poskytovaly průmyslu efektivní přístup na jednotný trh.

2) Národní kontext

Na vnitrostátní úrovni mají členské státy dosáhnout těchto cílů:

- vyvinout inteligentní, modernizovanou a plně propojenou dopravní a energetickou infrastrukturu a plně využívat informační a komunikační technologie (IKT);

- zajistit v rámci základní sítě EU koordinované provádění projektů v oblasti infrastruktury, jež zásadním způsobem přispívají k účinnosti celkového dopravního systému EU;
- zaměřit se na městský a příměstský rozměr dopravy, kde vzniká značná část dopravní zátěže a emisí.

Za účelem rozpracování výše uvedených cílů, jakož i stanovení dlouhodobé vize dopravní politiky EU do roku 2020 – 2050, Komise v první polovině roku 2011 předložila novou Bílou knihu o dopravní politice EU pro období 2011-2020 s výhledem do roku 2050¹.

Potřebu zlepšování stavu v sektoru dopravy promítla vláda do dokumentu souhrnného návrhu², kde se problematika promítá **do následujících prioritních oblastí:**

Podpora konkurenceschopnosti zlepšením dopravní infrastruktury

- Podpora dobudování dopravní infrastruktury celostátního a evropského významu.
- Zajištění kvalitní dostupnosti všech krajů na transevropskou dopravní síť silniční, železniční a letecké dopravy.
- Podpora využívání optimálního druhu dopravy v nákladní dopravě samostatně nebo v jejich kombinaci pomocí podpory vzniku sítě veřejných logistických center včetně terminálů intermodální dopravy a pomocí zavádění moderních technologií ITS.

Posílení regionální konkurenceschopnosti

- Modernizace regionální a místní dopravní infrastruktury.
- Podpora využívání veřejné dopravy budováním potřebné infrastruktury, informačních technologií a modernizací vozidlového parku.

3) Příležitosti

Hlavní příležitostí v sektoru dopravy je příprava a realizace kvalitní Dopravní sektorové strategie a z ní vyplývajícího OP Doprava 2014-2020. To by oproti stavu stávajícího OP Doprava umožnilo investovat finance do opatření, vykazujících největší dopravní, socioekonomické a environmentální benefity. Po uplynutí programovacího období 2014-2020 by tak ČR mohla mít díky příspěvkům z fondů EU zrealizováno několik zásadních projektů napříč dopravními mody (modernizace železnice, mezery v silniční síti, logistická centra, posílení veřejné dopravy v aglomeracích, zapojení ITS, které by zlepšily nabídku pro uživatele dopravy a zároveň přispívaly ke snížení jejich ekologických dopadů.

¹ *White Paper on Transport, 2011*

² *Souhrnný návrh zaměření budoucí kohezní politiky EU po roce 2013 v podmínkách České republiky, obsahující i návrh rozvojových priorit pro čerpání fondů EU po roce 2013*

Konkrétní opatření

Podporovaná opatření by měla jednoznačně sledovat dlouhodobý cíl posílení podílu železnice a veřejné dopravy obecně na přepravách a snižování ekologických dopadů dopravy. Je potřeba podporovat následující opatření:

- Investovat do modernizace železničních tratí, a to nejen na transevropských či páteřních trasách. Investice malého rozsahu mohou výrazně zefektivnit a zkvalitnit systém železniční osobní dopravy jak v dálkové, tak v regionální dopravě.
- Podporovat výstavbu a rozvoj služeb v multimodálních terminálech a na ně navazujících logistických centrech.
- Zavádět inteligentní dopravní systémy pro zvýšení bezpečnosti a kapacity dopravních spojení.
- Investovat do rozvoje systémů integrované veřejné dopravy v aglomeračních oblastech.
- Snižovat negativní vlivy silniční dopravy výstavbou obchvatů měst a obcí a silnic s dostatečnou kapacitou za předpokladu jasné prioritizace projektů napříč dopravními módy, tj. cíleným investováním do prokazatelně nejpřínosnějších projektů.
- Rozšiřovat využití principu znečišťovatel platí, například výkonového zpoplatnění - mýtného pro nákladní silniční dopravu i na silnice I. tříd, vybrané silnice II. a III. tříd, což nejen zvýší atraktivitu železnice, ale povede i k omezení negativního trendu objíždění zpoplatněných úseků a menší devastaci silnic nižších tříd.

Jsou naopak opatření, kde se může po seriózní analýze finanční intervence ukázat jako nežádoucí. Příkladem mohou být zatím dvě plánovaná vodní díla na Labi (kanál u Přelouče a jez u Děčína), k nimž je možné přistoupit pouze za předpokladu vyřešení zásadních otázek ekologických dopadů a prokázání ekonomického přínosu.

Jako kontraproduktivní se s ohledem na prioritní potřeby jeví i jakékoliv investice veřejných prostředků do infrastruktury letecké dopravy (omezují objem financí na potřebnější opatření a letecká doprava je emisně velmi náročná).

Indikátory a cíle

Návrhy Nařízení o Fondu soudržnosti a Nařízení o ERDF zveřejněné Evropskou komisí v říjnu 2011 obsahují i návrh indikátorů. V oblasti dopravy navrhujeme jejich rozšíření tak, aby skutečně umožňovaly sledovat míru změny, jíž bude díky využití fondů EU v daném sektoru dosaženo. **Jedná se o zahrnutí těchto indikátorů:**

1. Modální rozdělení v osobní dopravě

Jednotky: osobokilometry

Údaje lze získat z Eurostatu a národních statistik

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/refreshTableAction.do?tab=table&plugin=1&pcode=tsdtr210&language=en>

Zdůvodnění: Modální rozdělení je klíčovým indikátorem výsledku v oblasti dopravy. Žádoucím cílem je pokles používání osobních vozidel a nárůst využívání veřejné dopravy.

2. Modální rozdělení v nákladní dopravě

Jednotky: vyjádřeno v tunokilometrech

Údaje lze získat z Eurostatu a národních statistik

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tran_hv_frmod&lang=en

Zdůvodnění: Modální rozdělení je klíčovým indikátorem výsledku v oblasti dopravy. Žádoucím cílem je zvýšit podíl železnice na nákladních přepravách.

3. Příspěvek nově budovaných, rekonstruovaných nebo modernizovaných železnic ke snížení emisí skleníkových plynů

Jednotky: tuny CO₂ ekv.

Z toho TEN-T: tuny CO₂ ekv.

4. Příspěvek nově budovaných, rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic ke snížení emisí skleníkových plynů

Jednotky: tuny CO₂ ekv.

Z toho TEN-T: tuny CO₂ ekv.

Zdůvodnění: Navrhujeme nahradit indikátory, které měří délku budované nebo rekonstruované infrastruktury měřením bezprostředního efektu podpory na omezení emisí skleníkových plynů. Délka infrastruktury je jako indikátor obvykle interpretována pozitivně. Avšak takový typ indikátoru neposkytuje informace o efektech. Podobně jako v oblasti zásobování vodou, kde je indikátorem počet lidí, kterým je poskytována daná služba, měl by být i v sektoru dopravy k dispozici indikátor, který popíše pozitivní přínos investic. Jedním z hlavních cílů strategie Evropa 2020 je omezení emisí skleníkových plynů o 20%. Doprava je spolu s energetikou klíčem k jeho dosažení. Zatímco indikátory v energetice se vztahují ke spotřebě fosilních paliv a emisím skleníkových plynů, v sektoru

dopravy takovýto indikátor chybí. Záležitost nemůže být řešena pouze u městské dopravy či vnitrozemské vodní dopravy, ale musí být pojata komplexněji. Hodnocení emisí každého infrastrukturního projektu k redukci emisí CO₂ je povinnou součástí posouzení EIA, údaje jsou tedy k dispozici již ve fázi přípravy projektů. U železnic existují podrobné a precizní informace o počtu vozidel/tun/kilometrů a spotřebě, z čehož se dají data o emisním efektu odvodit po dokončení projektu. Pokud jde o silnice, podobná data jsou dostupná z elektronických mýtných systémů nebo pravidelných průzkumů prováděných státními orgány. Rozpracovávají se i další metodiky posuzování emisních dopadů dopravních projektů, viz například *Exploration of a methodology for including climate impacts in project appraisal Delft, CE Delft, October 2011*.

5. Nárůst počtu osobocest veřejnou dopravou

Jednotky: v počtech osobocest

Zdůvodnění: Podpora veřejné dopravy nesmí být omezena jen na města, ale měla by zahrnovat i venkovské oblasti. Tam je veřejná doprava často jedinou reálnou možností mobility, například pro starší nebo sociálně znevýhodněné obyvatele. Městskou hromadnou dopravu by měl sledovat samostatný indikátor v části Rozvoj měst. Pokud jde o dostupnost dat, nepředstavuje tento požadavek žádnou změnu ve sledování oproti dosavadní praxi.

