

NÁVAZNÉ STRATEGICKÉ DOKUMENTY

Dopravní politika je základním strategickým dokumentem, který určuje směr vývoje sektoru dopravy ve střednědobém horizontu. V návaznosti na tento dokument jsou zpracovány sektorové dokumenty, jejichž úkolem je rozpracovat opatření z dokumentu Dopravní politika a navrhnout strategii k jejich naplnění včetně finančního zajištění. Tyto dokumenty jsou zpracovány variantně tak, aby bylo možné eliminovat případná rizika při jejich naplňování (např. omezené finanční zdroje, střet s ostatními prioritami společnosti, apod.)

Úkolem těchto sektorových dokumentů je konkretizovat specifické cíle a opatření z Dopravní politiky a navrhnout strategii k jejich naplnění včetně finančního zajištění. Klíčovým dokumentem v této oblasti jsou *Dopravní sektorové strategie, 2. fáze s podtitulem Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (GEPARDI II)*, které rozpracovávají značnou část opatření Dopravní politiky týkajících se dopravní infrastruktury, jejího dalšího rozvoje včetně stanovení finančního rámce a harmonogramu jejich realizace klíčových opatření. Dalším dokumentem je *Strategie podpory dopravní obsluhy území a na jeho základě schválený Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících*, které jsou zaměřeny na nastavení systému financování závazků veřejné služby v dopravě.

Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (GEPARDI II)

Cílem tohoto sektorového dokumentu je zpracovat detailní plán rozvoje dopravní infrastruktury včetně návrhu takového finančního modelu, který bude optimálně využívat veřejných zdrojů rozpočtů ČR při maximálním využití finančních zdrojů EU.

Výhledové potřeby dopravní infrastruktury budou stanoveny rozložením analyticky zjištěných dopravních proudů na reálnou dopravní síť. Pro tuto fázi zpracování dokumentu jsou budou využity výstupy z dopravního modelu a dopravních prognóz, které stanoví scénáře vývoje základních objemových a výkonových ukazatelů jednotlivých druhů osobní a nákladní dopravy v ČR. Zpracování prognóz vývoje základních ukazatelů jednotlivých oborů osobní a nákladní dopravy bude rozděleno do etap posouzení vývoje do roku 2010, zpracování predikce do roku 2015 a na ní navazující zpracování prognózy na roky 2020, 2025, 2030 a 2040. prognózy budou vycházet z analýz materiálů SFDI, ŘSD ČR, SŽDC, ŘVC a z dopravních modelů zatíženosti dopravních sítí na základě programu VISEM/VISUM nebo obdobného programu dostatečné podrobnosti.

Na základě nezávislého ocenění vybraných projektů budou porovnána zjištěná data s oficiálními odhady finančních nákladů a očekávaných přínosů jednotlivých projektů. Pro komplexní posouzení vlastností hodnocených projektů bude vytvořena jejich podrobná databáze, která bude obsahovat informace o naléhavosti potřeby staveb, ekologických rizicích, vztahu k mezinárodním závazkům, kriteria bezpečnostních a nákladových přínosů pro uživatele infrastruktury ap.

Nezbytné stanovení investičních možností a související harmonogram alokace investic na jednotlivé akce bude výstupem metodiky financování dopravní infrastruktury. Součástí této části dokumentu bude i identifikace, vyčíslení a riziková analýza možných zdrojů a objemu financování vzhledem k potřebám, včetně rozboru vhodnosti projektů pro různé typy financování. Rozdělení investičních prostředků na jednotlivé druhy dopravní infrastruktury

(určení podílů na celku) bude navrženo na základě multikriteriální analýzy a zjednodušené analýzy nákladů a přínosů (CBA).

Rozhodující položky pro oblast financování dopravní infrastruktury budou spotřební daň z minerálních olejů, ostatní daně, výkonové zpoplatnění, bankovní úvěry a státní rozpočet, soukromé zdroje v rámci PPP a Evropské fondy a budou hledány další zdroje financování.

První fází GEPARDI II jsou *Dopravní sektorové strategie, 1. fáze*, které jsou zaměřeny na krátkodobý časový horizont do roku 2013 a jsou určeny jako strategický rámec pro Operační program doprava.

Strategie podpory dopravní obsluhy území a Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících

Strategie podpory dopravní obsluhy území (usnesením č. 382/2006 vzala vláda na vědomí) a z ní vyplývající Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících jsou zaměřeny na nastavení systému financování závazků veřejné služby v dopravě a obnovu vozidlového parku ve veřejné dopravě osob. Rozpracovává opatření z Dopravní politiky v oblasti veřejné dopravy:

- zefektivnit způsob poskytování veřejné podpory pro zajištění dopravní obslužnosti tím, že veřejná podpora bude poskytována dopravcům, kteří jsou ekonomicky stabilní a schopni zajistit přepravní služby v požadované kvalitě a tyto služby garantovat
- podpořit konkurenční prostředí pro zajištění dopravní obslužnosti území formou stanovení požadavků pro výběr dopravce ekonomicky způsobilého a schopného garantovat služby ve stanovené kvalitě a zajišťovat dopravní obslužnost v ucelených územních celcích na dobu minimálně 5 let
- stanovit metodiku pro zajišťování dopravní obslužnosti závazky veřejné služby
- rozšiřovat územní působnost a funkčnost IDS (včetně metodické podpory pro zlepšení řízení a koordinací činností mezi druhy dopravy); pokračovat v legislativní podpoře pro vznik a zlepšování funkčnosti IDS
- podporovat vznik informačních a telematických systémů ve veřejné dopravě, zajistit realizaci cílů projektu JSDI

Součástí procesu je rovněž zpracovaný celostátní plán dopravní obslužnosti s vazbou na regionální a místní objednávky a Harmonogram postupného otvírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (BESIP)

Hlavním cílem Strategie do roku 2010 je snížení počtu usmrcených v silničním provozu na 50 % úroveň roku 2002. Strategie byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 28. dubna 2004 č. 394.

Po čtyřletém období plnění Strategie se ukázala jak velká pozitiva přijatých opatření tak i rezervy, které jsou na úrovni všech subjektů a kterým je třeba věnovat zvýšenou pozornost. MD ČR – BESIP ve spolupráci se zástupci krajů a resortů, včetně nestátních neziskových organizací proto zpracovali Revizi a aktualizaci Strategie na období 2008-2010 (2012), která

byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 16. prosince 2008 č. 1584. Její platnost se předpokládá do doby, než bude vytvořena a schválena Strategie nová, která bude vycházet z připravovaného 4. Evropského akčního programu bezpečnosti silničního provozu.

Strategie inovačních technologií v dopravě (INOTECH)

Strategie má za cíl vytvořit koncepční podmínky pro vstup nových technologií podporujících cíle národní dopravní politiky se zdůrazněním vazeb dopravního systému ČR na evropský systém. Strategie byla schválena usnesením vlády č. 12/2009. Dokument bude aktualizován ve formě strategického plánu rozvoje ITS, který bude konkretizovat rozvojové potřeby a určí způsob realizace a financování projektů. Plán bude dokončen nejpozději do konce roku 2012.