

**FORUM PRO
UDRŽITELNOU
MOBILITU**



Hospodářská komora ČR a Forum pro udržitelnou mobilitu
si Vás dovoluje pozvat k odborné diskuse

Urychlení přípravy a realizace vysokorychlostní železnice v ČR

7. kulatý stůl

*Diskuse k současné přípravě, k budoucí realizaci
a následnému provozu vysokorychlostní železnice*

29. června 2023, 10.00–12.00 hod.

Ministerstvo dopravy – nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1
Zasedací místnost „Velké kolegium“

Program:

Předání Závěrečné zprávy

Diskuse k realizaci doporučení ze série Kulatých stolů 202

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

Pořadatelé:

Z podnětu ministra dopravy M.Kupky a pod záštitou prezidenta HK ČR:
Správa železnic – SS VRT a Hospodářská komora ČR ve spolupráci
s Forem pro udržitelnou mobilitu



Cíle série Kulatých stolů 2023

Cílem série Kulatých stolů „Urychlení přípravy a realizace vysokorychlostní železnice v ČR“ je identifikace problémů a bariér, které jsou příčinou pomalého rozvoje předinvestiční fáze „Programu rozvoje vysokorychlostní železnice ČR“ (dále Program) v evropské síti TEN-T, mohou blokovat investiční fázi Programu a ohrozit zahájení provozu.

Ministr dopravy M.Kupka veřejně deklaroval veřejný zájem ČR na realizaci Programu v souladu s připravovanou revizí Nařízení TEN-T. Z podnětu ministra dopravy je výstupem těchto Kulatých stolů „Závěrečná zpráva“ obsahující soupis klíčových problémů a bariér včetně doporučení na provedení změn při strategickém řízení Programu.

“Má-li být transevropská dopravní síť vytvořena koordinovaně a včas, což umožní maximalizovat její účinky, měly by dotčené členské státy zajistit přijetí vhodných opatření za účelem dokončení projektů společného zájmu hlavní sítě do roku 2030, rozšířené hlavní sítě do roku 2040 a globální sítě do roku 2050, není-li v tomto nařízení stanoveno jinak. Členské státy by proto měly zajistit soudržnost vnitrostátních dopravních a investičních plánů s prioritami stanovenými v tomto nařízení. Měly by také zohlednit mimo jiné priority stanovené v pracovních plánech evropských koordinátorů. Oblast působnosti, metodika nebo časový rámec vnitrostátních plánů a programů však zůstává zcela v pravomoci členských států.”

Revize Nařízení TEN-T článek 32

Závěrečnou zprávu sepsali: Jiří Nedoma, Jan Sechter, Ivo Rýc

Příčiny neúspěchu budování VRT v ČR v letech 2009–2021

V dubnu 2009 vzaly na vědomí obě komory Parlamentu ČR Zelenou knihu TEN-T (směrnice EK 6135/09).

Do dnešního dne však ani po 14ti letech příprav nemá ČR postavený žádný úsek vysokorychlostních tratí.

Příčinou této skutečnosti jsou následující důvody:

- **Nedostatečná podpora projektu napříč politickým spektrem a centrální politikou a kraji**

první usnesení vlády přijato až v r.2017

- **Nekoncepční řešení**

bez vazby na další resorty a jejich význam pro infrastrukturu EU a NATO (vedle dopravního též energetické, datové a bezpečnostní propojení střední Evropy)

- **Váhavá příprava projektu a jeho fragmentace**

nedostatečná legislativa + neúspěšná koordinace řízení projektu na centrální úrovni, chybějící mezinárodní spolupráce a koordinace postupu v EU se sousedními státy + termíny realizace v nesouladu s realizací VRT okolních států a nařízením TEN-T EU

- **Nejasnost ve struktuře zdrojů financování -**

příliš náročné na financování pouze ze standardního ročního rozpočtovaného SFDI, bez výraznějšího podílu fondů EU, bez snahy ovlivnit rozpočtové určení CEF (na rozdíl od podobných projektů jako Rail Baltica LV, LT, EST, PL nebo Brenner Basis Tunnel IT-FRA) a podílu soukromého sektoru



zleva: J. Pohl, P. Kaláš, J. Nedoma, L. Sosna

Současný stav urychlení realizace VRT v ČR

V současné době vrostla politická vůle k realizaci projektu rychlého železničního spojení s důrazem na jeho propojení se všemi regiony, deklarovaná programovým prohlášením vlády, avšak bez výrazné vazby na koncepčnost řešení co by projektu národohospodářského s patřičným významem celoevropskou přidanou hodnotou a zejména pro státy střední Evropy.

- Projekt stále ještě nezískal potřebnou podporu veřejnosti. Převládá kritické vyčkávání.
- Stávající novela stavebního zákona a připravovaná novela zákona 416/2009Sb. mají napomoci investorovi stavby urychlit projekt v jeho přípravné fázi, a to v celém plánovaném rozsahu.
- Rovněž se zlepšil přístup investora k samosprávným celkům při projednávání průchodnosti navrhované trasy VRT jejich územím
- V roce 2023 pak proběhla reorganizace uvnitř SŽ a vzniklo tak vedle Stavební správy SŽ také samostatné oddělení Stavební správy VRT (SSVRT) v útvaru náměstka GŘ pro modernizaci dráhy. Významu, rozsahu a nadresortnímu přesahu ovšem tato úroveň řízení není odpovídající.
- Přetrvávají organizační nedostatky v koordinaci řízení projektu mezi resorty, bez existence samostatného právního subjektu investora s garantovaným, účelově vázaným financováním nebo dlouhodobým úvěrováním.
- Celému projektu chybí výhradní řídicí a koordinační autorita, rozhodující ve sporných otázkách trasování VRT, synergii financování z jednotlivých operačních programů EU a mezinárodnímu zastřešení projektu.

- Usnesení vlády z roku 2017 a tomu odpovídající harmonogram realizace projektu s termínem do roku 2045 je dnes již v rozporu s nařízením EK č. 2021/420 ze dne 14.12.2021. Ta většinu trasy VRT na našem území nejen že zařazuje do hlavní sítě TEN-T, ale klade důraz na termín dokončení do roku 2030.
- Nejzávažnější překážkou urychlení výstavby VRT v ČR nadále zůstává údajný nedostatek finančních prostředků na realizaci stavby alespoň do roku 2035, na místo plánovaného termínu roku 2045. Je tomu tak navzdory dosavadnímu úsilí MD a SŽ nalézt nové zdroje financování, uspořádat pro každou větev VRT model financování a maximálně využít veřejný i soukromý sektor, včetně zdrojů EU, EIB a dalších.
- Tento velmi územně rozsáhlý projekt naráží též na nedostatek stavebního materiálu v ČR. Kapacita kamenolomů je na našem území téměř vyčerpána a novým dobývacím prostorům brání nedostatečná legislativa, která by umožnila rozšíření stávajících dobývacích prostor, případně otevření nových. Důsledkem bude nepřiměřený nárůst cen, který omezené zdroje surovin budou ve stavebních procesech generovat.

Zcela jasná doposud není ani otázka napájení tratí elektrickou energií, ani interkonektivní využití nových koridorů pro sdružené energetické a digitální sítě vedené nejen vnitrostátně, ale i s přesahem k sousedním zemím.



zleva: Z. Dušek, Z. Zajíček, J. Sechter

Význam Programu

Program je třeba vnímat jako součást evropského hospodářského projektu

Koncepčně i termínově musí navazovat na budování střeoevropské sítě rychlých spojení.

Prostupnost území ČR musí být využita efektivně s ohledem i na jiné inženýrské sítě a projekty. Ty musí být schopny řešit potřeby dalších resortů, regionů i potřeb sousedních zemí. Např. energetické, obranné a další společné zájmy států střední Evropy. Česká republika má tak možnost prostřednictvím tohoto projektu nabídnout EU svou strategickou polohu uprostřed Evropy, stát se její dopravní křižovatkou, napojit na VRT významná evropská letiště (Vídeň, Varšava) a dosáhnout tak z její strany větší finanční spoluúčasti.

Program je třeba vnímat též jako projekt ozdravení životního prostředí ČR

Vybudováním sítě rychlých spojení a jejich propojení s konvenčními tratěmi dojde k oživení a konkurenceschopnosti osobní železniční dopravy oproti individuální silniční dopravě na větší části území ČR. Evropský projekt Green Deal a jeho implementace ve formě balíčku Fit for 55 bude sama o sobě prodrazovat silniční dopravu a zdrojově na fosilní paliva. VRT umožní výrazná zvýšení kapacit konvenčních tratí pro dopravu nákladní, která tak prostřednictvím nových terminálů bude moci nabídnout konkurenceschopnou alternativu silniční nákladní dopravě, zatěžující nejvíce naše životní prostředí a budoucí konkurenceschopnost dopravy v ČR z hlediska cenotvorby.

Životní prostředí je benefitentem VRT, ale současně bariérou projektu. Uplatnění celé šíře Zákona o ochraně životního prostředí musí být doprovázeno důslednou realizací Jednotného environmentálního stanoviska /JEZ/. Jeho závaznost a právní odolnost je rozhodujícím parametrem pro průchod územím a kompenzace.



Návrh kroků k urychlení realizace sítě VRT na území České republiky

Prohlášení Programu vládou za veřejný zájem

To umožní pozvednutí významu tohoto projektu a zvýší zájem veřejnosti. Současně to umožní snazší přijetí potřebných legislativních změn a zvětší prostupnost projektu při schvalování územního rozvojového plánu a také usnadní vlastní schvalovací proces jednotlivých ramen VRT a jejich úseků.

Vytvoření samostatného právního subjektu

Nutné pro oddělení zcela odlišného projektu výstavby vysokorychlostních spojení od provozních služeb SŽ, která převezme následně každé nové rameno VRT (případně funkční úsek) do provozu. Tento právní subjekt by měl disponovat s vlastním, státem garantovaným rozpočtem (úvěrovým rámcem) a měl by být oprávněn svým jménem uzavírat smlouvy a čerpat úvěry. Dnešní postavení stavební správy VRT je naprosto nedůstojné a neodpovídající rozsahu největšího dopravního investičního projektu v novodobých dějinách českého státu. Jasný, pevná a závazný finanční rámec pro jednotlivá ramena VRTZ bude dostatečným tržním incentivem pro stavební a železniční průmysl.

Úlohou státu bude dbát o to, aby rámec volné soutěže ve výběrových řízeních organizovaných SŽ nikdo neomezoval dodatečnými podmínkami (státní dohled a průběžná kontrola SŽ na potenciálními „vendor lock-in“, která je jedním ze základních příčin cenové úrovně železničního stavitelství v ČR). Je nepředstavitelné, aby se cena za 1 km VRT dvoj čiv vícenásobně převyšovala cenu srovnatelných staveb ve Francii, v Polsku nebo ve Španělsku.

Přesunout odpovědnost za programové řízení na vládu

Význam této organizační změny tkví v koordinaci kroků mezi všemi dotčenými subjekty, zejména s institucemi EU, sousedními zeměmi a rezorty.

Stanovení nadresortní autority pro sporná rozhodování

Konečné trasování rychlých spojení v případech nesouladu stanovisek mezi jednotlivými obcemi, případně mezi obcemi a krajem, nebo mezi krajem a územním rozvojovým plánem rozhodne o konečném trasování jednotlivých ramen projektu zákonem stanovená autorita. (navrhujeme vláda)

Změna legislativy

Novela Zákona č. 416/2009 Sb. ve smyslu návrhů, vzešlých z kulatých stolů (viz samostatný dokument)

Novela Zákona č. 104/2000 Sb. o SFDI v souvislosti s vícezdrojovým financováním

Novela Zákona č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a souvisejících prováděcích předpisů

Novely dokumentů nelegislativní povahy (zejména Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb a souvisejících prováděcích předpisů)



zleva: T. Munzi, J. Schling, P. Augusta, E. Wolfová, D. Čermák, Z. Hořelica

Novela Zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí

maximální a povinné využití sloučení územního a stavebního řízení, maximální zjednodušení řízení o povolení hornické činnosti, řízení o stanovení dobývacího prostoru, řízení o povolení činnosti prováděné hornickým způsobem, řízení o povolení k nakládání s povrchovými a podzemními vodami, řízení o vydání integrovaného povolení a řízení o vydání povolení provozu stacionárního zdroje

Poprvé v dějinách dopravního stavitelství v ČR využít § 4 článku 3 Zákona 100/2001 Sb.:

„Vláda může dále ve výjimečném případě rozhodnout, že předmětem posuzování podle tohoto zákona není záměr, u kterého veřejný zájem na jeho provedení výrazně převažuje nad veřejným zájmem na ochraně životního prostředí a veřejného zdraví, není-li vzhledem k okolnostem možné posuzování záměru provést, aniž by byl nepříznivě ovlivněn účel záměru. Součástí návrhu na postup podle věty první je vždy vyjádření Ministerstva životního prostředí (dále jen „ministerstvo“). U záměru vyloučeného podle věty první vláda a) může stanovit jinou formu posuzování, b) zajistí zveřejnění informace o vyloučení podle věty první, jeho důvodech a výsledku posuzování podle písmene a) a c) před vydáním rozhodnutí, které povoluje umístění nebo provedení záměru, informuje Evropskou komisi o důvodech vyloučení podle věty první a poskytne jí informace zveřejněné podle písmene b)“

Dosavadní praxe dávala krajům absolutní pravomoc nad „zajišťováním posuzování záměrů a koncepcí“ a fragmentovala nutně všechny dopravní stavby v ČR do dílčích, drobných a ekonomicky sporných úseků. Toto není jen příčinou rozkouskované stavby dálnic, ale i věčných oprav železničních koridorů, ke kterým se ve všech stupních veřejné správy vyjadřují všichni, aby nakonec po letech prodražený projekt „prošel“. Tento způsob projednávání není z logiky VRT přijatelný a potřebuje zásadní změnu na úrovni vlády, kterou dnešní zákon (s předpokladem notifikace EU) umožňuje.

Do tohoto způsobu řízení zahrnout i povolovací řízení pro těžbu surovin a rozšíření těžby surovin pro tento projekt, která zatím byla posuzována bez vztahu k dopravním stavbám celoevropského významu a převažujícího veřejného zájmu.

Ve spolupráci s Ministerstvem spravedlnosti ČR je nutné provést seminář soudům, jak nařízení TEN-T determinuje priority vlády ČR, jak je již tímto samotným faktem územní plánování, trasování a výstavba VRT limitována a jaké prostředky ČR vlastní a z EU ztratíme soudními ping-pongy a dosavadním standardním způsobem zacházení s existujícími obstrukcemi. Zejména jde o to, jak ze strany státu (SŽ) využít lhůt a eliminovat opakující se odvolací řízení v praxi.

Rozšíření způsobu financování

- Pro urychlení výstavby s termínem realizace do roku 2035 je třeba zajistit finanční rámec s ročním objemem finančních prostředků ve výši min. 80 Mld. Kč. po dobu 10 let.
- Vedle zdrojů ze státního rozpočtu (SFDI), úvěrového rámce vytvořeného prostřednictvím státních dluhopisů a úvěrů EIB je třeba více využívat spolupráci soukromého sektoru a dále pak jednat ve spojení s dalšími zeměmi stř. Evropy v orgánech EU za účelově vázané dotace CEF na VRT. Krom toho navrhujeme projekt VRT propojit s atraktivní investicí pro penzijní fondy působící v ČR a do budoucna s důchodovou reformou, jako momentální zdroj finančních prostředků s dlouhou dobou jejich návratnosti z výnosů vlastního provozu rychlé železnice.
- Zároveň je třeba tento finanční mix obohatit rovněž o spoluúčast ostatních resortů, kterým bude umožněno realizovat souběžně s VRT své projekty. (např. energetické projekty, nebo přenos dat do místa jejich uložení, posílení obranyschopnosti země a států NATO zvýšením dopravní kapacity pro mobilitu vojsk NATO a krajům a obcím v růstu cen pozemků a developerských aktivit v okolí a v trasách k terminálům VRT. Část vynaložených finančních prostředků ze státního rozpočtu na VRT a na údržbu železničních tratí je možné dle metodiky NATO započítávat do podílu 2% z HDP pro spolupodílení se ČR na financování obrany států NATO.
- V rámci čerpání ze zdrojů CEF je třeba posoudit možno dvojího užití železniční dopravní cesty v souladu s cílem nařízení 2021/1153 a 2021/1328 pro dvojí využití CEF.
- Současná inflace na trhu dopravního stavitelství v ČR vede k extrémnímu nárůstu cen, proto urychlení výstavby je proveditelné pouze na úrovni evropských cen dodávek.

Změna postupu realizace

- Rozsah a postup realizace VRT do r. 2035 budou záviset na objemu zajištěných finančních prostředků a na zdrojích, ze kterých budou převážnou částí pocházet.
- Při stanovení postupu a rozsahu realizace nutno brát v úvahu priority jak jednotlivých resortů, případně soukromých subjektů, podílejících se na tomto projektu, tak přeshraniční návaznost na zprovoznění a využití nových tratí. Přípravné práce je proto nutné co nejrychleji provést v plném rozsahu všech plánovaných ramen VRT.
- Terminály představují standardní rámec pro financování PPP bez účasti státu a EU.
- Ministerstva dopravy a průmyslu a obchodu by měla mít v liniovém zákoně vymezenou pravomoc u liniových staveb mezinárodního a celostátního významu pořídit část, resp. dílčí Územní rozvojový plán, v němž by byla zahrnuta taková dopravní, energetická a digitální infrastruktura. Po jeho projednání by jej Ministerstvo místního rozvoje převzalo do celkového Územního rozvojového plánu.
- Z iniciativy Hospodářské komory se na úrovni podniků bude pokračovat v diskusi o možnostech a o překážkách, které má český železniční průmysl, stavebnictví a na projekt vysokorychlostních železnic návazná odvětví v uplatnění v tomto projektu. Doporučujeme, aby vláda ČR a Správa železnic v této souvislosti prohloubily spolupráci ve prospěch českého hospodářství s francouzskou SNCF a podpořili český průmysl v navázání kontaktů také s dalšími společnostmi, které v Evropě úspěšně na trzích uplatňují prvky infrastruktury, vozidla a jejich komponenty pro vysokorychlostní tratě. Získání zkušeností, kvalifikací personálu a certifikací výrobců a služeb je předpokladem pro konkurenceschopnost českého železničního průmyslu v dalších státech, které se hodlají zaměřit na budování svých sítí vysokorychlostních železnic.

V kampani na podporu Programu je třeba zdůraznit jeho význam

- VRT v ČR se stane značkou prosperující a inovativní České republiky. Nositelem inovativní schopnosti země a příspěvkem k celoevropské interkonektivitě a k integraci
- Kromě rychlého spojení se sousedními státy též rychlejší spojení do všech regionů
- Zvýšení mobility pracovní příležitosti, ČR pro všechny obyvatele nabídne atraktivní mobilitu napříč celou zemí, studia i volného času
- Rychlá spojení regionů pomohou investicím a rozvoji podnikatelských aktivit
- Zvýšený podíl osobní i nákladní železniční dopravy výrazně zlepší stav životního prostředí
- Zvýšení celkové bezpečnosti v dopravě na území ČR
- Stavba VRT usnadní formou kompenzací realizaci řady komunálních projektů
- Stavba VRT usnadní další evropské projekty (např. posílení evropské energetické přenosové soustavy + přenos dat do evropského datového uložistě)
- Rychlá železniční spojení usnadňují akceschopnější obranyschopnost státu
- V regionech napojených na síť VRT dojde k předpokladu pro zvýšení životní úrovně
- Český železniční průmysl (dnes 60 % exportující) získá další dodatečnou inovační a průmyslovou schopnost a konkurenceschopnost na evropských trzích
- Správa železnic obdrží do své péče a rozvoje stovky kilometrů nových tratí, na kterých může v rámci liberalizace evropského železničního trhu počítat s dalšími příjmy



Koncepční dokumenty

TÉZE

Koncepční dokument „Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR“ (leden 2017 – dále „Rychlá spojení“) analyzoval a identifikoval možnosti dosažení cílů dopravní politiky státu v segmentu dálkové železniční přepravy na území ČR v dlouhodobém výhledu. Program rozvoje tohoto segmentu se orientoval na fyzické zvýšení kapacity nabídky s využitím modernizovaných konvenčních tratí, novostaveb vysokorychlostních tratí a dopravních prostředků s odpovídající interoperabilitou.

Cíl Programu byl definován jako dostupnost všech krajských měst po železnici ne více než dvě hodiny jízdy z Prahy.

BARIÉRA

Obecný přístup státu k rozvoji železnice je orientován na rozvoj produktů unitární železnice na území ČR dominantně financovaných z veřejných rozpočtů. Tento přístup státu není v souladu s trendy rozvoje moderní železnice (obchodní segmentace, segregace, síťování) a požadavky EU na transformaci dopravy v transevropském dopravní prostoru. Koncepční dokumenty EU rozlišují dálkovou dopravu vnitrostátní a přeshraniční na základě dvou zásadně odlišných cílových skupin uživatelů.

DOPORUČENÍ

Aktualizovat koncepční dokument Rychlá spojení a navrhnout úpravu doporučovaných řešení v segmentu vnitrostátní přepravy osob s cílem dostupnosti všech krajských měst po železnici ne více než dvě hodiny jízdy z Prahy.

V rámci implementace revize Nařízení TEN-T na základě aktualizace části koncepčního dokumentu Rychlá spojení týkající se segmentu přeshraniční přepravy osob vypracovat nový koncepční dokument na základě vize „Česká republika – strategická křižovatka Evropy“ s cílem řádového navýšení modálního podílu železnice.



2. kulatý stůl 20. 4. 2023, Ernst & Young, Praha Florentinum

Financování

TÉZE

Tradiční formy financování dopravní infrastruktury již nejsou delší dobu nejsou perspektivní. Jediný model udržitelného financování je koncept „doprava financuje dopravu“ využívající přímý vztah mezi užitím. Princip „uživatel a znečišťovatel platí“ není udržitelných ve všech segmentech železničních sítí bez státního příspěvku k pokrytí rozpětí mezi náklady na dopravní cestu a konkurenceschopností. Podle Zvláštní zprávy EÚD z roku 2018 je referenční hodnotou efektivnosti vysokorychlostní tratě 9 miliónů cestujících (rok a km). V případě, že této hranice není dosaženo, není ekonomicky odůvodněno takové tratě budovat a provozovat. Pro takové zásadní rozhodnutí je nutno mít prokázáno (formou obchodního modelu) překročení referenční hodnoty na celé budované trase (ČR se týkají 3 trasy). Tento průkaz (zatím) ve veřejném prostoru nebyl předložen. Pokračování realizace předinvestiční fáze Programu bez obchodního modelu je spojeno s rizikem nadměrného vynakládání ekonomicky neodůvodněných nákladů.

BARIÉRA

Současná politika dopravy v ČR není orientována strategicky, obchodně a ani ne manažersky. Dlouhodobým důsledkem je extrémní nedostatek zdrojů pro investice a dopravní prostředky a velmi nízká kvalita služeb. Z důvodu úsilí zajistit sociálně únosnou úroveň jízdného a vysoké nákladovosti spojené s nízkou efektivitou investic i provozu se zvyšuje závislost správců sítí a dopravců na dotační politice státu. Odstranění této bariéry je možné akcelerací snižování nákladů, změnou systému zpoplatnění užití železniční dopravní cesty a zvýšením konkurenceschopnosti železnice formou dlouhodobých investic.

DOPORUČENÍ

V rámci diskusí o strategii financování budoucnosti železnice obecně je žádoucí stanovit ekonomické cíle vlastních příjmů správců železničních sítí na úrovni dlouhodobě vyrovnaných bilancí výdajů a příjmů postavených na principu „uživatel a znečišťovatel platí“.

S ohledem na dlouhodobý vývoj veřejných financí v ČR se jeví volba strategie vícezdrojového financování vysokorychlostní železnice včetně vlastního kapitálu s využitím státního investora a komerčního dluhu, s postupným vývojem pro zajištění zdrojů pro celý životní cyklus programu jako sice velmi obtížně proveditelná, nicméně spojená s nejmenšími riziky.



2. kulatý stůl 20. 4. 2023, Ernst & Young, Praha Florentinum

Dlouhodobé plánování

TÉZE

Klíčem k efektivnímu dlouhodobému plánování rozsáhlých komplexních infrastrukturálních sítí se specifickými riziky jsou znalosti o potřebách zákazníků a schopnost využívat moderních metod strategického managementu spojenou s vizionářským přístupem k rozhodovacím procesům.

Civilizační úspěch je založen na levné a dostupné veřejné infrastruktuře na celém území státu. Současná, historicky vzniklá (nezdravá) monocentrická struktura osídlení neumožňuje zapojit celé území státu do systému tvorby a spotřeby hodnot. Rozvoj veřejné infrastruktury včetně dopravy jako ekonomického odvětví je nástrojem harmonického územního rozvoje s cílem vytvoření polycentrické struktury osídlení.

Proto rozhodování o Programu rozvoje vysokorychlostní železnice legitimně patří ke kompetencím nejvyššího článku rozhodovací vertikály. Úspěšná realizace strategických rozhodnutí je však podmíněna spoluprací všech článků této vertikály.

BARIÉRA

Podle zkušeností s výstavbou a provozem vysokorychlostní železnice v západní Evropě vede prioritizace dálkové vnitrostátní přepravy osob k vytvoření nesouvislého systému národních tratí s vysokou mírou neefektivnosti. Současná politika dopravy v ČR je plně orientována na produkt a nabídku služeb s malou přidanou hodnotou.

Návrh revize Nařízení TEN-T předpokládá transformaci dopravního systému na službu zákazníkům jako *conditio sine qua non*.

Současný pomalý průběh liberalizace dopravy v ČR jako ekonomického odvětví nepřímo oddaluje i vytvoření jednotného přepravního trhu ve střední Evropě.

DOPORUČENÍ

Na základě mezistátní dohody zemí střední Evropy zajistit návrh a dlouhodobý rozvoj jednotného multimodálního dopravního modelu a monitorovat poptávku po přepravě osob a zboží ve střední Evropě v souladu s mezinárodními standardy dopravního modelování s cílem zvýšit kvalitu hodnocení skutečných přepravních potřeb a mezinárodního propojení.

Nahradit centrálně-direktivní rozhodování o rozvoji železnice na vnitrostátních a evropských tratích založené na politických faktorech kooperativním rozhodováním založeném na analýze nákladů a přínosů podporující nákladově efektivní rozhodování.



6. kulatý stůl 16. 6. 2023, Hospodářská komora ČR, Praha Florentinum

KONTAKTY:

Správa železnic, státní organizace

Stavební správa
vysokorychlostních tratí
V Celnici 1028/10
110 00 Praha 1-Nové Město

Ředitel: **Jakub Bazgier**
vrt@spravazeleznic.cz
Telefon: +420 972 244 146



Hospodářská komora ČR

Florentinum, recepce A
Na Florenci 2116/15
110 00 Praha 1

Dopravní sekce: **Jan Sechter**
sechter@komora.cz
Tel: +420 732 265 101



www.mobilityforum.eu
www.mobilityforum.cz

Fórum pro udržitelnou mobilitu

Francouzská 94/284,
101 00 Praha 1

Výkonný ředitel: **IVO RÝC**
ivo.ryc@mobilityforum.cz
Tel.: +420 737 269 939



ideal
GRAPHICS

Sazba a tisk: Ideal Graphics,
Radlas 5, 602 00 Brno