

INSTITUT  
PRO VEŘEJNOU  
DISKUSI



**FINAL REPORT 2010**  
Dopravní infrastruktura ČR



*V Česku je řada nesmírně důležitých a zajímavých témat, která se řeší takzvaně o nás bez nás. Odborníci, podnikatelé, zástupci státních organizací, ale i širší veřejnost nemají ovšem mnohdy žádnou možnost se k nim vyjádřit. Proto jsme se rozhodli, že jim pomůžeme. Společně s Institutem pro veřejnou diskusi a Fakultou dopravní ČVUT jsme vytvořili diskusní platformu, kde se setkávají špičky v daných oborech a debatují spolu nad tématy, které jsou klíčové pro další rozvoj české ekonomiky. Zprvu jsme šli trochu do rizika, protože jsme netušili, jaký zájem tento typ debat v Česku vyvolá. Dnes, když máme za sebou již pět diskusí věnovaných dopravní infrastruktuře, mohu s radostí konstatovat, že zájem byl obrovský. Veškeré závěry, k nimž jsme společně v uplynulém roce dospěli, jsme předložili politické reprezentaci a dalším představitelům ČR a nyní je prezentujeme i vám. Věřím, že i pro vás byla naše setkání přínosem a že se v podobné či ještě širší sestavě budeme scházet i v tomto roce.*

*Eva Hanáková, šéfredaktorka týdeníku Ekonom*

## SLOVO POŘADATELŮ



Naše dopravní infrastruktura se potýká s řadou problémů. Nemáme dobudovanou páteřní síť, zaostáváme za evropskými standardy již provozovaných cest, a co je rozhodující, nedostává se nám peněz, abychom tuto situaci zlepšili. Na půdě Institutu pro veřejnou diskusi jsme absolvovali pět setkání, při kterých jsme se snažili vymezit pomyslnou cestu k dlouhodobě udržitelnému rozvoji dopravní infrastruktury. Popsali jsme přínosy investic pro ekonomiku, vydefinovali možné zdroje financování, poukázali na nedostatky legislativy a na potřebu sledování efektivity výdajů. Závěry, ke kterým jsme společně dospěli, je možné chápat jako východiska pro formování strategie dalšího rozvoje. Jsem velmi potěšen tím, v jak hojném počtu jsme se zde scházeli, a jsem rád, že jsem se mohl účastnit fundovaných diskusí, které se tu vždy rozvinuly.

**Pavel Švagr, moderátor diskusních setkání**



Kontinuální diskuse týkající se výhradně dopravní problematiky v Česku doposud chyběla. Spíše jsme mnohdy měli dojem, že se vláda rozhoduje na základě obecných, často zjednodušených informací, aniž by vzala v potaz odborné hledisko. Velmi si proto vážíme toho, že nás týdeník Ekonom společně s Institutem pro veřejnou diskusi pozvaly, abychom společně s nimi celoroční diskusi pořádali a vystupovali na ní coby odborná autorita. K plánování rozvoje dopravních sítí a vůbec vytváření celkové dlouhodobé koncepce v oblasti dopravní infrastruktury by měli být přizváni všichni zainteresovaní – vláda, dodavatelé, uživatelé, vysoké školy... Proto jsem rád, že jsme vykročili správným směrem.

**Miroslav Svítek, děkan Fakulty dopravní ČVUT**



Cykly odborných diskusí, v nichž debatují špičky z konkrétních oborů z řad podnikatelů, veřejné správy, vzdělávacích institucí či nezávislých odborníků nemají v Česku přílišnou tradici. Vždy šlo spíše o příležitostné semináře a jednorázová setkání bez dlouhodobější koncepce a účastníci zpravidla neobdrželi žádnou zpětnou vazbu. Cítili jsme, že nezávislá, odborná a zejména dlouhodobá debata o aktuálních tématech si v České republice najde relevantní publikum. Při ohlédnutí za diskusemi uplynulého ročníku a vzhledem k množství účastníků, které každá debata přilákala, usuzuji, že to mělo smysl. Tímto bych chtěla poděkovat partnerům proběhlých diskusí, panelistům a všem účastníkům setkání a opinion poolu nejen za jejich účast, ale hlavně za bohatou a velmi cennou diskusi.

**Alexandra Mindošová, projektová manažerka Institutu pro veřejnou diskusi**

## O PROJEKTU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA ČR

Institut pro veřejnou diskusi (IVD) je otevřeným prostorem pro nezávislou, odbornou a nepolitickou diskusi. Prvotním impulzem pro vznik IVD byla skutečnost, že se na poli strategických a problematických oborů nevedla žádná konstruktivní a odborná debata, která by vyústila k respektovaným závěrům. Cílem IVD bylo vytvořit diskusní platformu pro odborníky, opinion leadery, představitele státu, reprezentanty strategických státních institucí, zástupce soukromého sektoru, vzdělávací instituce a média a předat veřejnosti klíčové informace o alternativách směřování České republiky.

Letošními tématy Institutu pro veřejnou diskusi byly Dopravní infrastruktura ČR a Energetická bezpečnost ČR, tedy oblasti, které jsou pro budoucnost České republiky strategické a zároveň nejvíce názorově rozdělují společnost.

V rámci tematického bloku Dopravní infrastruktura bylo zrealizováno 5 diskusních panelů, do nichž se zapojily nejvýznamnější osobnosti z dopravní oblasti. V opinion poolu, tedy souboru odborníků, kteří se diskusí účastnili a podíleli se na formulaci a schvalování výsledných závěrů z jednotlivých debat, se vás sešlo více než 900.

IVD navazuje na úspěšný projekt Euro Forum, který se do roku 2005 zabýval reformními tématy – reformou zdravotnictví, veřejných financí a důchodovou reformou. Již během diskusních setkání v rámci Euro Fora se jasně ukázalo, že se názor odborné veřejnosti rozcházel s politickými rozhodnutími, která kopírovala názor voličské základny.

Cyklus Dopravní infrastruktura ČR byl realizován s podporou mnoha významných institucí, mezi něž patří týdeník Ekonom, Fakulta dopravní ČVUT, komunikační agentura Bison Et Rose a další. Nezbytná pro úspěch diskusního cyklu IVD byla rovněž podpora mnoha partnerů (v abecedním pořadí): České dráhy, ČSOB, Deloitte, Dopravní podnik hl. m. Prahy, Edikt, EUROVIA CS, HOCHTIEF CZ, KPM CONSULT, Skanska. Patří jim za to velký dík!

Pořadatelé projektu:

INSTITUT  
PRO VEŘEJNOU  
DISKUSI

**EKONOM**



- V roce 2010 se uskutečnilo 5 diskusních setkání na téma Dopravní infrastruktura ČR.
- V opinion poolu se sešlo více než 900 odborníků z celé ČR, přičemž každou diskusi navštívilo cca 100 expertů!
- Členové opinion poolu z řad soukromé i státní sféry, opinion leadeři, zástupci akademické obce, regionů, médií i širší odborné veřejnosti se podíleli na formulaci a schvalování závěrů.
- Odborné závěry jsme předložili politické reprezentaci a dalším představitelům ČR.
- Jako nejvýznamnější téma dopravní infrastruktury vnímáme její financování!

## DISKUSNÍ TÉMATA 2010

Cesta první:  
DŮVODY INVESTIC DO ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Cesta druhá:  
MOŽNOSTI A VYHLÍDKY FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Cesta třetí:  
VZTAH JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY A ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Cesta čtvrtá:  
ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V REGIONECH

Cesta pátá:  
CENA ZA UŽIVATELSKÝ KOMFORT A UDRŽITELNÉ PROSTŘEDÍ

# Cesta první: **DŮVODY INVESTIC DO ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY**

18. května 2010 od 13.30 do 17.00 hodin  
Prague Marriott Hotel, V Celnici 8, Praha 1

## **Odborná autorita:**

Petr Moos, Fakulta dopravní ČVUT

## **Diskusní témata:**

Jaké jsou dlouhodobé priority a cíle silniční dopravní infrastruktury ČR?

Jaké jsou dlouhodobé priority a cíle železniční dopravní infrastruktury ČR?

Ví stát a jeho politická reprezentace, proč se vyplatí investovat do dopravní infrastruktury?

Jsou investice do dopravní infrastruktury vhodnou reakcí na hospodářskou krizi?

Jaký je význam dopravní infrastruktury pro ekonomiku země – důvody výstavby?

## **Moderace:**

Pavel Švagr

## **Hlavní hosté:**

Tomáš Jílek, Ředitelství silnic a dálnic ČR

Tomáš Kaas, Ministerstvo dopravy ČR

Jan Komárek, Správa železniční dopravní cesty

Josef Kotrba, Deloitte Česká republika

Václav Matyáš, Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR

Aleš Michl, Raiffeisenbank, a.s.

Petr Moos, Fakulta dopravní ČVUT

## **Partneři diskusního setkání:**



**SKANSKA**

**Deloitte.**

Účastníci diskusního setkání se shodli, že výstavba dopravní infrastruktury přináší ekonomické, multiplikativní faktory s pozitivním dopadem na zaměstnanost a stabilizaci ekonomiky státu. Přesto výstavba dálnic pokračuje velmi pomalu. Za příčiny pomalé výstavby páteřních silnic a dálnic označili odborníci vlekou legislativu, chybějící koncepci rozvoje dopravní infrastruktury a chybějící zdroje.

## **Závěry:**

- Kvalitní a kapacitní dopravní infrastruktura je nutným předpokladem pro efektivní fungování rozhodujících odvětví národního hospodářství. Dopravní infrastruktura nesmí být brzdou ekonomického rozvoje.
- ČR se i na prahu 21. století potýká s problémem nedobudovanosti základní dopravní sítě – především dálnic, modernizovaných železničních koridorů a obchvatů měst. Za evropskými standardy také zaostáváme v současném technickém stavu provozovaných dopravních cest a ve výši výdajů na opravy a údržbu.
- Dopravní politika ČR potřebuje jasnou a promyšlenou koncepci a strategii rozvoje dopravní infrastruktury, vymezení priorit a nastavení věcných a časových harmonogramů realizace výstavby. Pozornost je nutné věnovat také trendům v dopravě.
- Investice do dopravní infrastruktury mají významný multiplikační efekt – stabilizují zaměstnanost ve stavebnictví a v navazujících oborech, pozitivně ovlivňují tvorbu HDP, stimulují příjmy veřejných rozpočtů a snižují výdaje veřejných rozpočtů. Aktuálně jde o opatření zmírňující dopady finanční krize.
- „Kam vede dopravní cesta, tam je i život“ – výdaje do dopravní infrastruktury znamenají růst produktivity a prosperity v příslušném regionu.
- Komplikací dopravních investic je legislativa umožňující účelové napadání správních rozhodnutí, nadstandardní požadavky na objektovou skladbu stavby a blokování procesu přípravy a realizace investic. Tento legislativní stav, který neodpovídá standardům v zemích EU, vede ve svých důsledcích k neefektivitám a prodražování staveb.
- Neprodleně je nutné zavést systém expertízy (supervize) nákladů staveb sledující efektivitu a účelnost vynakládaných zdrojů v celém životním cyklu projektu.
- Budoucnost dopravy nestojí na konkurenci jednotlivých dopravních oborů, ale naopak na jejich integraci a vzájemné spolupráci. Jen tak je možné čerpat výhody příslušných druhů dopravy systémově a v reálném čase.



# Cesta druhá: **MOŽNOSTI A VYHLÍDKY FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY**

8. června 2010 od 13.30 do 17.00 hodin  
Prague Marriott Hotel, V Celnici 8, Praha 1

## Odborná autorita:

František Lehovec, Fakulta dopravní ČVUT

## Diskusní témata:

Známe cestu k úspěšnému financování dopravní infrastruktury?  
Jakou výši finančních prostředků stát chce a může alokovat do výstavby a údržby dopravní infrastruktury?

Daří se nám úspěšně získávat příspěvky z evropských fondů?

Stavíme draze či levně?

Je cena dopravní infrastruktury ČR konkurenceschopná?

Blok: Projekty PPP

Financování dopravní infrastruktury prostřednictvím PPP: Jak na to?

Udržitelný rozvoj dálniční infrastruktury při použití metody PPP

Slovenské úspěchy PPP projektů: případová studie

## Moderace:

Pavel Švagr

## Hlavní hosté:

Peter Brožek, Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací SR

Tomáš Čoček, Státní fond dopravní infrastruktury

Josef Kotrba, Deloitte Česká republika

František Lehovec, Fakulta dopravní ČVUT

Pavel Švagr

Ondřej Zaoral, ČSOB, a.s.

## Hlavní partner diskusního setkání:



## Partneři diskusního setkání:



SKANSKA

Deloitte.

Na druhém setkání dospěli aktéři k tomu, že je třeba hledat shodu při definování nejlepší cesty financování dopravní infrastruktury do budoucna. Základním předpokladem je stabilizace finančních zdrojů. Primárně je vhodné sledovat princip samofinancovatelnosti dopravní infrastruktury, kdy zdroje generované dopravou jsou transparentním způsobem vráceny do dopravy zpět.

## Závěry:

- Dopravní infrastruktura ČR vyžaduje jasnou a dlouhodobě stabilní koncepci financování založenou na odpovídajícím zdrojovém zajištění. Jinak nelze efektivně stavět ani plánovat.
- Cestu k dalším finančním zdrojům musíme hledat v kombinaci daní a poplatků, dotací ze státního rozpočtu, důsledného využití možností zdrojů z fondů EU, vnitřních úspor a možností participace samospráv.
- Zdroje generované dopravou (spotřební daň z minerálních olejů, silniční daň, časové a výkonové poplatky) by se měly transparentním způsobem vracet ve prospěch dopravní infrastruktury a její údržby zpět.
- Ten, kdo náklady vyvolal, by je měl také hradit. V oblasti dopravy je výrazně větší prostor pro uplatnění zásady „uživatel platí“ (náklady oprav, údržby, modernizace, výstavby a provozování dopravní infrastruktury), než je dosud využíván.
- PPP projekty jsou jedním z řešení, jak zajistit realizaci vybraných dopravních staveb, a není důvod s realizací projektů pomocí PPP vyčkávat. Zapojení projektů PPP v dopravní infrastruktuře však vyžaduje koncepční přístup, časový prostor a dlouhodobou politickou podporu.
- Pro úspěch PPP projektů je zásadní jejich připravenost, transparentnost a kvalitní strukturování z hlediska rizik. Stát musí být připraven na řešení kritických oblastí, jakými jsou např. výkupy pozemků, dočasné zábory půdy, otázky životního prostředí, připravenost zadavatele nejen zapojit, ale také respektovat stanoviska odborných poradců a flexibilita státu k případným legislativním úpravám.
- Plánovaný pokles ročních výdajů na opravy, údržbu, modernizaci a výstavbu dopravní infrastruktury zapříčiní zhoršení její kvality a odklad realizace řady důležitých dopravních staveb.
- Je neprodleně nutné vyjasnit situaci kolem nového úvěru EIB ve výši 25 mld. Kč na dofinancování národního podílu ke zdrojům z Operačního programu Doprava (OPD). V případě zamítnutí úvěru bude nutné spolufinancovat fondy EU z národních zdrojů, a to na úkor údržby a oprav, nebo nebude možné čerpat vymezené zdroje OPD.
- Oproti všeobecnému mínění jsou ceny dopravních staveb v ČR na úrovni 74% průměrných cen EU (průzkum Eurostat a OECD). Minimálně třetinu ceny však tvoří položky nesouvisející se stavebními náklady, příčinu tohoto stavu je třeba analyzovat a případně i korigovat.
- Poměrování nákladovosti staveb musí vždy vycházet z porovnatelných podmínek, prosté srovnání jednotkových cen bez odborné analýzy nefunguje a je zavádějící.



# Cesta třetí: **VZTAH JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY A ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY**

7. září 2010 od 13.30 do 17.00 hodin  
Prague Marriott Hotel, V Celnici 8, Praha 1

## Odborná autorita:

Ladislav Bína, Fakulta dopravní ČVUT

## Diskusní témata:

Financování jednotlivých druhů dopravy z veřejných zdrojů: současný stav a možnosti vývoje

Jak vidí automobilový průmysl potřebu rozvoje ostatních druhů dopravy?

Koncepce rozvoje železniční infrastruktury

Odpovídá modernizace kolejového vozového parku stávajícím železnicím a naopak?

Jsou vysokorychlostní dráhy realitou blízké budoucnosti?

Rozvoj jednotlivých druhů dopravy v kontextu města

Vize celoplošné veřejné dopravy pro Českou republiku

Jak udělat síťovou veřejnou dopravu pro klienty přístupnější a pro objednatele transparentnější?

Má vodní doprava v ČR perspektivu?

Co vyřeší vodní koridor Dunaj-Odra-Labe?

Priority státu z pohledu jednotlivých druhů dopravy

Kooperativní systémy dopravní infrastruktury. Známe nároky, které budou v budoucnu na dopravní infrastrukturu kladeny? Jakým způsobem rozvíjet jednotlivé druhy dopravy?

## Moderace:

Pavel Švagr

## Hlavní hosté:

Ladislav Bína, Fakulta dopravní ČVUT

Antonín Blažek, České dráhy, a.s.

Martin Dvořák, Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.

Vladimír Jiříčný, Škoda Auto, a.s.

Jan Kareis, Vodní cesty, a.s.

Jan Pavel, Katedra veřejných financí VŠE

Ondřej Zaoral, ČSOB, a.s.

## Hlavní partner diskusního setkání:



## Partneři diskusního setkání:



SKANSKA



Třetí diskuse se týkala vztahu jednotlivých druhů dopravy a rozvoje dopravní infrastruktury. Přestože ČR vydává na veřejné investice ve srovnání se státy EU nadprůměrný objem prostředků vztahených k HDP, nejsou dlouhodobě pokryty potřeby financování dopravní infrastruktury. Má-li být přitom český průmysl konkurenceschopný, je kvalitní dopravní infrastruktura nutnou podmínkou.

## Závěry:

- Přestože Česká republika vydává na veřejné investice ve srovnání se státy Evropské unie nadprůměrný objem prostředků vztahených k HDP, nejsou dlouhodobě pokryty potřeby financování dopravní infrastruktury.
- Jedním z řešení deficitu finančních zdrojů je restrukturalizace veřejných investic s ohledem na vymezení priorit. Státní fond dopravní infrastruktury by měl vykonávat efektivnější veřejnosprávní kontrolu a hledat cesty k dosažení nejnižší ceny a lépe formulovat ve spolupráci s investorem zadání veřejných zakázek. Důraz by měl být kladen na kvalitu předprojektové fáze a stanovení pevných kvalitativních standardů při výběru uchazeče.
- Udržitelnost ekonomického růstu závisí na udržitelnosti dopravy a efektivitě jednotlivých dopravních módů. Má-li být český průmysl konkurenceschopný, je kvalitní dopravní infrastruktura nutnou podmínkou.
- Intenzita dopravy i do budoucna poroste díky globalizaci ekonomiky, technickému rozvoji a změně životního stylu. Kladeny budou vyšší nároky na kvalitu, bezpečnost a spolehlivost dopravy.
- Perspektivu mají integrované dopravní systémy, v nichž se přepravní proces dělí mezi ty druhy dopravy, které ho zajišťují s nejvyšší efektivitou. Předpokladem je kvalitní a kapacitní dopravní infrastruktura, odpovídající vozový park, síť logistických center a nabídka kvalitních služeb.
- Není možné, aby se zákazníci přizpůsobovali dopravní infrastruktuře, musí tomu být právě naopak. Každý dopravce je ve svém podnikání přímo závislý na stavu dopravní infrastruktury.
- Cestující bude ochoten použít místo osobního automobilu veřejnou hromadnou dopravu jen za předpokladu vhodné časové, tarifní a místně dobře dostupné nabídky. Cestovní informace a jednoduchý systém distribuce jízdních dokladů jsou spoluvůrcem konkurenceschopnosti veřejné hromadné dopravy.
- Důraz je třeba klást na propojitelnost městské, příměstské i dálkové dopravy jako jednotného systému. Důležitou roli hraje také urbanismus, jehož prostřednictvím je možné usměrňovat dopravní poptávku. Je třeba rozvíjet vazby mezi městskou dopravní infrastrukturou a železnicí.
- Konkurenční prostředí bude klást stále větší nároky na snižování transportních nákladů. Logistika je jedním z předpokladů efektivit a zachování konkurenceschopnosti. Nezbytnou podmínkou je harmonizace podmínek na přepravním trhu.
- Česká otevřená ekonomika má komparativní nevýhodu v tom, že nemá kapacitní přístup k mořským přístavům. Je proto nutné zahájit výstavbu laských plavebních stupňů. Napojení na Dunaj a Odru vodní cestou a jejich vzájemné propojení je významným evropským dopravním projektem, jehož realizace je však podmíněna aktivitou ČR a shodou a financováním na úrovni celé EU.



## Cesta čtvrtá: ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V REGIONECH

7. října 2010 od 13.30 do 17.00 hodin  
Prague Marriott Hotel, V Celnici 8, Praha 1

### Odborná autorita:

Pavel Příbyl, Fakulta dopravní ČVUT

### Diskusní témata:

Jak významný faktor je doprava a dopravní infrastruktura pro vývoj regionů?

... na příkladu Středočeského kraje

Blok: Mýtné v ČR

„Je mýtné vhodným nástrojem pro zajištění rozvoje dopravní infrastruktury v regionech?“

Efektivita a provozní náklady mýtného systému v ČR

Slovenské zkušenosti s mýtným systémem na silnicích nižších

tříd – případová studie provozovatele

Technické a ekonomické aspekty mýtného – vize vs. realita

### Moderace:

Pavel Švagr

### Hlavní hosté:

Karel Feix, Kapsch Telematic Services spol. s r.o.

Boris Miškovič, SkyToll, a.s.

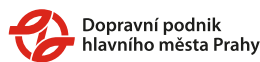
Petr Polák, Logica Czech Republic s.r.o.

Robin Povšík, Komise rady AKČR pro dopravu, Středočeský kraj

Pavel Příbyl, Fakulta dopravní ČVUT

Vladimír Starosta, ČESMAD BOHEMIA

### Partneři diskusního setkání:



U tématu Rozvoj dopravní infrastruktury v regionech měli účastníci jednotný názor na to, že doprava je klíčovým faktorem pro ekonomický rozvoj regionů. Silnice II. a III. třídy a místní komunikace jsou přitom často v zanedbaném stavu způsobeném nedostatkem financí. Chybějící peněžní prostředky by mohlo zajistit rozšíření mýta. Je však třeba zajistit jeho ekonomickou výhodnost a provozní efektivitu.

### Závěry:

- Doprava je určujícím faktorem pro efektivní fungování regionů. Dlouhodobá zanedbanost dopravní infrastruktury v regionech je realitou. Až 50% silnic II. a III. třídy neodpovídá normovému stavu. Celostátní sčítání dopravy obecně dokládá, že intenzita provozu na těchto komunikacích neustále roste.
- Bez navýšení finančních prostředků do údržby a oprav silnic II. a III. třídy se stav bude i nadále zhoršovat. Nevyhovující situace je i v případě místních komunikací ve vlastnictví měst a obcí. I přes zapojování finančních prostředků z fondů EU existuje výrazný deficit zdrojů pro financování pozemních komunikací. Je třeba hledat systémová řešení pro udržitelný rozvoj a péči o dopravní infrastrukturu.
- Stimulem rozvoje regionů je dobrá dopravní dostupnost podmíněná funkční veřejnou hromadnou dopravou. Kvalitní nabídka přepravy ve správném objemu a kvalitě stejně jako dostatečná infrastruktura (převážně terminály, parkoviště P+R) jsou předpokladem pro zvýšení atraktivity veřejné dopravy.
- Výkonové zpoplatnění (mýto) patří ke spravedlivým formám participace na úhradě vyvolaných nákladů. Systém zpoplatnění uživatelů pozemních komunikací by měl být založen na principu „uživatel platí“. Dopravci na celé železniční infrastrukturu hradí výkonový poplatek za použití dopravní cesty.
- Je nutné zahájit diskusi o účelnosti, podmínkách a parametrech uplatnění mýta na komunikacích nižších tříd. Nezbytné je však analyzovat ekonomickou výhodnost a provozní efektivitu systému. Respektovány musí být dopady do ekonomiky dopravců.
- Rozšiřování mýta, co se rozsahu zpoplatněné sítě a okruhu uživatelů týče, musí probíhat systémově a koncepčně. Izolované regionální postupy nejsou řešením.
- Má-li být výkonové zpoplatnění akceptováno uživateli dopravních sítí, musí být garantována návratnost vybraných finančních prostředků do obnovy a rozvoje dopravní infrastruktury.
- Technologie mýta musí nabízet kompatibilitu s Evropou, efektivitu a jednoduchost obsluhy pro uživatele. Je nutné umožnit plynulé a efektivní rozšiřování systému zpoplatnění dle aktuálních potřeb s ohledem na vývoj dopravní intenzity a rozvoj dopravní infrastruktury.
- Dopravní infrastruktura státu a jeho regionů je závislá i na kvalitní kolejové dopravě. Železniční infrastruktura v ČR je zanedbaná a potřebuje výrazně posílit investice do modernizace, údržby a budování chybějících logistických vazeb.



# Cesta pátá: **CENA ZA UŽIVATELSKÝ KOMFORT A UDRŽITELNÉ PROSTŘEDÍ**

11. listopadu 2010 od 13.30 do 17.00 hodin  
Hotel Jalta, Václavské nám. 45, Praha 1

## Odborná autorita:

Miroslav Svítek, Fakulta dopravní ČVUT

## Diskusní témata:

Může být rozvoj dopravní infrastruktury ohleduplný k životnímu prostředí v jejím okolí?

Jak vidí současný stav dopravní infrastruktury hygienici? Jak zabránit produkci škodlivých faktorů souvisejících s dopravou?

Hodnocení dopadu dopravy na životní prostředí

Co je to udržitelná doprava? Jak hodnotit dopady dopravy na životní prostředí?

Jaké jsou externí náklady hluku?

Zvyšování bezpečnosti v dopravě: současnost vs. budoucnost

Jak se promítnou nové bezpečnostní prvky do nákladů na výstavbu a údržbu dopravní infrastruktury?

Udržitelná dopravní infrastruktura v městském prostředí

Cyklistické stezky: luxus, nebo dopravní potřeba?

Vize dopravního stavitelství 2010–2012

Cena za uživatelský komfort a udržitelné prostředí pohledem děkana Fakulty dopravní ČVUT

## Moderace:

Pavel Švagr

## Hlavní hosté:

Petr Bílek, Bílek Associates, s.r.o

Jiří Landa, CITYPLAN spol. s r.o.

Miroslav Linhart, Deloitte Česká republika

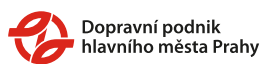
Vojtěch Máca, Centrum pro otázky životního prostředí

Jaroslav Martínek, Centrum dopravního výzkumu

Miroslav Svítek, Fakulta dopravní ČVUT

Michael Vít, Ministerstvo zdravotnictví ČR

## Partneři diskusního setkání:



**SKANSKA**

Účastníci pátého diskusního setkání se shodli na tom, že rozvoj dopravní infrastruktury musí jít ruku v ruce s ohleduplností k životnímu prostředí. Vedle snahy o minimalizaci negativních ekologických dopadů je nutné klást stejnou měrou důraz na eliminaci ekonomických a společenských externalit. Bez odkladu by se pak měla řešit vysoká nehodovost na českých silnicích.

## Závěry:

- Dlouhodobý ekonomický rozvoj i ochrana životního prostředí jsou aspekty udržitelné mobility. Zvýšené náklady dopravních staveb spojené s růstem uživatelského komfortu a eliminací negativních vlivů dopravy jsou oprávněné a společensky zdůvodnitelné.
- Při rozvoji dopravy a dopravní infrastruktury je nutné vyváženě respektovat parametry ekonomické, ekologické a provozně-technické s cílem minimalizovat dopady na zdraví obyvatel a životní prostředí.
- Jedním z hlavních problémů ochrany životního prostředí je hluková zátěž. V České republice chybí jednotná legislativa zahrnující komplexní ochranu před hlukem, která by vymezovala strukturu a kompetence orgánů, limitní standardy, kontrolní mechanismy a sankce. Nedostatečně je také vyřešena provázanost s legislativou upravující územní plánování.
- Součinnost architektů, urbanistů, projektantů a objednavatele je nutnou podmínkou pro vhodné zakomponování a dimenzování dopravy do městské struktury. Efektivní veřejná hromadná doprava je řešením pro udržitelný rozvoj měst.
- Požadavek harmonizace podmínek na přepravním trhu si do budoucna nutně vyžádá internalizaci externích nákladů dopravy. V duchu principu „znečišťovatel platí“ by mělo dojít ke spravedlivému zpoplatnění subjektů generujících tyto náklady. To však vyžaduje jasně a spravedlivě nastavený model oceňování externalit.
- Dlouhodobé opomíjení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích se z hlediska zdravotního, sociálního a ekonomického nevyplácí. Nehodovost v České republice převyšuje evropský průměr, společenské ztráty dosahují ročně až 50 mld. Kč.
- Investice do dopravní infrastruktury zvyšující bezpečnost provozu jsou nezbytné a celospolečensky přínosné. I nízkonákladové opatření (jakým je například obnova vodorovného dopravního značení) dokáže zachránit lidský život.
- Cyklistická doprava je důležitou součástí dopravního systému a životního stylu, její rozsah se bude i nadále zvyšovat. Budování cyklostezek musí být standardním prvkem rozvoje moderní dopravní infrastruktury.
- Doprava 21. století je založena na inteligentních dopravních systémech integrujících informační a telekomunikační technologie s dopravním inženýrstvím. Efektivní řízení dopravních a přepravních procesů je předpokladem pro zvyšování bezpečnosti a komfortu účastníků a zajištění dlouhodobě udržitelného rozvoje.



## Kontakt:

Alexandra Mindošová  
projektová manažerka  
Institut pro veřejnou diskusi  
Ovenecká 9  
170 00 Praha 7 – Letná  
Tel.: +420 233 014 084  
E-mail: [alexandra.mindosova@ivd.cz](mailto:alexandra.mindosova@ivd.cz)  
[www.ivd.cz](http://www.ivd.cz)



