



Rozpočet

Státního fondu dopravní infrastruktury

na rok 2019

a střednědobý výhled na roky 2020 a 2021

Ing. Zbyněk Hořelica
ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury

OBSAH

1	ÚVOD - MANAŽERSKÉ SHRNUTÍ	4
2	STRATEGICKÝ RÁMEC SESTAVENÍ ROZPOČTU A STŘEDNĚDOBÉHO VÝHLEDU	5
3	VÝCHOZÍ POŽADAVKY NA FINANCOVÁNÍ Z ROZPOČTU SFDI	6
4	SHRNUTÍ ROZPOČTU SFDI	7
4.1	PŘÍJMOVÁ STRANA ROZPOČTU	7
4.2	VÝDAJOVÁ STRANA ROZPOČTU	7
4.3	ROZDĚLENÍ VÝDAJŮ DLE OBJEMOVĚ NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH PŘÍJEMCŮ	10
4.4	ANALYTICKÝ ROZKLAD AKCÍ ROZPOČTU	11
5	DŮLEŽITÉ OBLASTI FINANCOVÁNÍ	13
5.1	PŘÍPRAVA AKCÍ A PODMÍNKY FINANČNÍHO PLÁNOVÁNÍ	13
5.2	STŘEDNĚDOBÝ VÝHLED	13
6	FINANČNÍ PERSPEKTIVA 2014 – 2020	14
6.1	OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA 2014 – 2020	14
6.2	NÁSTROJ PRO PROPOJENÍ EVROPY	14
6.3	PŘÍPRAVA PROJEKTU PPP D4	15
6.4	EVROPSKÁ INVESTIČNÍ BANKA – ÚVĚROVÉ FINANCOVÁNÍ ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	16
6.5	PROBLEMATIKA OPRAV SILNIC II. A III. TŘÍD	17
7	SUPERVIZE A KONTROLNÍ ČINNOST SFDI	18
7.1	KONTROLNÍ ČINNOST SFDI	18
7.2	SUPERVIZE STAVEB	18
7.3	SUPERVIZE PROJEKTOVÝCH DOKUMENTACÍ	19
7.4	PLÁN PRO ROZŠÍŘENÍ VYUŽITÍ DIGITÁLNÍCH METOD A ZAVEDENÍ INFORMAČNÍHO MODELOVÁNÍ STAVEB (BIM) PRO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU A PROGRAMU NA PODPORU STRUKTURÁLNÍCH REFORMŮ EVROPSKÉ UNIE	20
8	OPERATIVNÍ ŘÍZENÍ ROZPOČTU SFDI	22
8.1	POSKYTOVÁNÍ PROSTŘEDKŮ	22
8.2	ÚPRAVY ROZPOČTU	22
8.3	PŘÍSPĚVKY SFDI	23
9	SOULAD ROZPOČTU S DOPRAVNÍMI SEKTOROVÝMI STRATEGIEMI	24
10	SEZNAM TABULEK	25
11	SEZNAM PŘÍLOH	25

Seznam zkratk a vysvětlivky pojmů

CEF	Connecting Europe Facility
DSS2	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, aktualizace 2017
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
EIA	Environmental Impact Assessment
EIB	Evropská investiční banka
EU	Evropská unie
FS	Fond soudržnosti
MF	Ministerstvo financí ČR
MD	Ministerstvo dopravy ČR
OP	Operační program
OPD	Operační program Doprava (obecně)
OPD 2014-2020	Operační program Doprava 2014-2020
PPP	Public Private Partnership
ŘO	Řídící orgán
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
ŘVC	Ředitelství vodních cest ČR
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Všechny tabulky v textu rozpočtu uvádějí hodnoty v mil. Kč po zaokrouhlení, není-li uvedeno jinak. Podrobné údaje jsou uvedeny v přílohách.

1 Úvod - manažerské shrnutí

Rozpočet a střednědobý výhled SFDI v letech 2019 – 2021 je sestaven v souladu se zákonem o SFDI č. 104/2000 Sb. v aktuálním znění, v členění dle jednotlivých oblastí financování a vychází z finančních rámců stanovených vládou ČR. Rozpočet SFDI je připraven jako bilancovaný se zapojením nároků. V současné době není SFDI příjemcem žádného úvěru, ale pokud dojde k přijetí úvěru na financování dopravní infrastruktury od EIB, jehož příjemce bude Česká republika zastoupená Ministerstvem financí ČR, bude SFDI plnit roli finančního manažera (viz kapitola 6.4).

S ohledem na legislativně náročný, zdoluhavý a složitě predikovatelný proces přípravy dopravních staveb je rozpočet pro rok 2019 koncipován stejně jako pro rok 2018, tedy tak, aby umožňoval v maximální možné míře zajistit flexibilní financování investičních akcí v návaznosti na úspěšné dokončení jejich přípravy, vysoutěžení a uzavření smlouvy na realizaci. Z tohoto důvodu byla do rozpočtu nově zřízena společná investiční globální položka pro státní investory ŘSD a SŽDC, ve které jsou alokovány finanční prostředky pro zajištění postupného financování nově zahajovaných investičních akcí (pro akce s počátkem zahájení od července 2018 – termín sestavování rozpočtu). V případě, že vznikne vyšší potřeba financování daných akcí v průběhu roku 2019, např. díky urychlení přípravy některých akcí, než jaká je alokace uvedená v rozpočtu SFDI a aktuální disponibilní prostředky SFDI, budou vedena jednání s Ministerstvem financí v návaznosti na vývoj státního rozpočtu s cílem navýšit rozpočet SFDI na pokrytí těchto akcí. Tento postup byl dohodnut při projednávání výše výdajových rámců pro státní rozpočet na rok 2019.

Rozpočet roku 2019 vychází ze směrných čísel Ministerstva financí ČR v celkové výši 65,5 mld. Kč národních zdrojů. Se zapojením prostředků EU ve výši 20,8 mld. Kč (včetně nespotrebovaných nároků) činí pro rok 2019 celková výše rozpočtu 86,3 mld. Kč.

Rozhodujícím faktorem pro sestavení rozpočtu je stejně jako v předchozích letech nutnost v maximální možné míře respektovat následující požadavky:

- na mandatorní výdaje, tj. zejména na opravy, údržbu a správu sítě,
- na přípravu akcí dle vládou schváleného dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem),
- na zajištění financování již rozestavěných akcí včetně do financování dobíhajících projektů,
- na zahajování nově připravených akcí, tedy na zajištění dostatečného čerpání prostředků OPD 2014-2020 pro splnění konkrétních milníků, tedy předem stanovených a sledovaných cílů v OPD 2014-2020 tak, aby České republice nebyly kráceny prostředky z OPD.

Rozpočet národních zdrojů ve výši 65,5 mld. Kč umožňuje financovat výše uvedené požadavky v dostatečném rozsahu s výjimkou nově zahajovaných akcí, které budou financovány v návaznosti na dokončování přípravy jednotlivých akcí dle výše popsaného postupu. Na mandatorní výdaje včetně přípravy akcí a rozestavěné akce (ke konci června 2018) je alokováno celkem 54,7 mld. Kč a na nově zahajované akce (od července 2018) bylo možno alokovat celkem 10,8 mld. Kč, přičemž předpoklad ŘSD a SŽDC činí celkem až 15,1 mld. Kč.

Koncem roku 2020, resp. v průběhu roku 2021 se předpokládá postupné dočerpání prostředků OPD 2014-2020 alokovaných v předmětných prioritních osách a specifických cílech pro ŘSD a SŽDC. Pro dofinancování akcí a zahajování nových je nutné odpovídajícím způsobem navýšit zdroje rozpočtu SFDI ve střednědobém výhledu. S ohledem na tuto skutečnost se SFDI snaží ve spolupráci s MD zavádět nové způsoby financování jako je, např. realizace akcí formou PPP. Zároveň také ve spolupráci se státními investory probíhají intenzivní jednání se zástupci EIB, v rámci kterých jsou diskutovány projekty a podmínky, za kterých mohou být financovány jednotlivé projekty z úvěrů EIB (viz. kapitola 6.4).

Celkový objem finančních zdrojů rozpočtu SFDI může být negativně ovlivněn i nutností pokrýt odvody nařízené z důvodu možného porušení rozpočtové kázně u státních investorů. Jelikož hlavní příjemci nedisponují volnými zdroji pro pokrytí těchto sankcí za porušení rozpočtové kázně, může nastat situace, kdy bude nutné tyto sankce uhradit z prostředků kapitoly Ministerstva dopravy (viz kapitola 6.1) s negativním dopadem na dotaci do Státního fondu dopravní infrastruktury.

2 Strategický rámec sestavení rozpočtu a střednědobého výhledu

Za základ pro sestavování rozpočtu roku 2019 a střednědobého výhledu na období 2020 a 2021 byly použity zejména závěry obsažené ve schválené Dopravní politice a Dopravních sektorových strategiích - aktualizace 2017. Rozpočet respektuje, stejně jako v minulých letech, principiální zásadu směřování zdrojů primárně na krytí finančních potřeb především spojených s mandatorními výdaji sítě, tj. s opravami, údržbou, správou, přípravou nových projektů a dále s realizací výstavby dopravní infrastruktury spolufinancované zejména ze zdrojů EU.

Prioritami při sestavování rozpočtu SFDI bylo pokrýt následující oblasti:

- mandatorní výdaje - jejich výše se řídí reálnou schopností efektivního využití prostředků a je nastavena zejména dle Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, aktualizace 2017 - materiál zpracovaný Ministerstvem dopravy, tj.:
 - opravy a údržba sítě včetně zařízení služeb - osobních nádraží a dopravně významných vnitrozemských vodních cest,
 - globální položky spojené zejména s bezpečnostními opatřeními a realizací akcí menšího rozsahu (např. zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, protihluková opatření, vybavení letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy, vypořádání staveb po dokončení, pozemní objekty atd.),
 - provozní výdaje státních investorů,
 - mýto a telematika,
 - příprava akcí (zajištění projektové a majetkoprávní přípravy akcí),
- akce v realizaci včetně akcí, u kterých je předpokládáno jejich dofinancování v roce 2019,
- nově zahajované akce s ohledem na jejich připravenost a reálnost data zahájení.

3 Výchozí požadavky na financování z rozpočtu SFDI

V květnu 2018 předložili žadatelé SFDI výchozí podklady, resp. požadavky pro sestavení návrhu rozpočtu SFDI. Tyto požadavky se zakládaly na neomezených potencionálních záměrech a odhadech potřeb žadatelů na budoucí období a nezohledňovaly žádné předem stanovené finanční limity. Cílem této etapy při přípravě rozpočtu bylo získat přehled o výši celkových hrubých potřeb sektoru.

Předložené výchozí podklady pro sestavení návrhu rozpočtu SFDI projednal SFDI s žadateli a zástupci MD, resp. byla posouzena přiměřenost, opodstatněnost a reálnost předložených požadavků. Níže je uveden souhrn žadateli předložených požadavků.

Tabulka 1 – Přehled celkových výchozích požadavků - za všechny zdroje

v mil. Kč

	2019 požadavky celkem
Národní zdroje	81 798
EU zdroje	33 027
Celkem	114 825

Tabulka 2 – Výchozí požadavky dle dopravních módů

v mil. Kč

	2019 požadavky celkem
Silniční infrastruktura – bez krajů	61 512
Železniční infrastruktura	48 878
Vodní infrastruktura	1 574
Požadavky krajů na silnice II. a III. tříd	804
Ostatní*	2 057
Celkem	114 825

*například poskytování příspěvků na bezpečnostní opatření a zklidnění dopravy, cyklostezky, tisk a distribuci dálničních kuponů, provozní výdaje, apod.

Výše uvedené výchozí požadavky v tabulce 1 a 2 představují souhrn možných akcí u všech investorů, kteří předložili svoje požadavky s vyčíslením finančních objemů. V následující etapě přípravy rozpočtu byly jednotlivé požadavky po projednání korigovány, zejména s ohledem na jejich reálnost a stav připravenosti.

4 Shrnutí rozpočtu SFDI

Rozpočet SFDI pro rok 2019 a pro oba roky střednědobého výhledu je sestaven jako vyrovnaný.

SFDI nevykazuje žádné pohledávky (mimo předfinancování) ani závazky, které by nebyly v souladu s upraveným rozpočtem SFDI na rok 2018. V současné době není SFDI příjemcem žádného úvěru, ale pokud dojde k přijetí úvěru na financování dopravní infrastruktury od EIB, jehož příjemce bude Česká republika zastoupená Ministerstvem financí ČR, bude SFDI plnit roli finančního manažera.

Podrobné údaje o plánovaných příjmech a výdajích v letech 2019, 2020 a 2021 jsou uvedeny v přílohách.

4.1 Příjmová strana rozpočtu

Při sestavování příjmové strany rozpočtu a střednědobého výhledu SFDI vycházelo ze směrných čísel MF.

Tabulka 3 – Příjmy rozpočtu

v mil. Kč

Směrná čísla MF			
Druh příjmu	rozpočet 2019	výhled rozpočtu 2020	výhled rozpočtu 2021
převody výnosů silniční daně	6 300	6 300	6 300
převody podílu z výnosů spotřební daně	8 400	8 500	8 600
poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic	5 100	5 100	5 100
převody výnosů z mýtného	9 700	14 400	14 400
dotace ze státního rozpočtu	35 996	31 196	31 300
Příjmy SFDI	65 496	65 496	65 700

SFDI předpokládá, že výše uvedená predikce příjmů Ministerstva financí pro rok 2019 bude naplněna při pokračování stávajících systémových podmínek, a to bez výrazných negativních výkyvů. Výhled Ministerstva financí týkající se výnosů z mýtného na období let 2020 a 2021 ve výši 14,4 mld. Kč lze považovat za splnitelný pouze za předpokladu principiálních změn (např. změna rozsahu zpoplatnění).

4.2 Výdajová strana rozpočtu

Přehled výdajů dle účetních okruhů

Ve smyslu § 5b odst. 5 zákona č. 104/2000 Sb. je hospodaření SFDI rozděleno do dvou účetně oddělených okruhů tak, aby byly sledovány samostatně náklady na dopravní infrastrukturu (I. účetní okruh) a vlastní činnost SFDI (II. účetní okruh).

Přehled výdajů SFDI podle kategorií užití finančních prostředků je uveden v následujících tabulkách.

Tabulka 4 – Přehled celkových národních výdajů podle užití dle zákona o SFDI v roce 2019

Níže uvedená tabulka uvádí předpokládané výdaje rozpočtu SFDI v členění ve shodě s účelem fondu a podle jednotlivých akcí v relevantních oblastech pro období roku 2019.

v mil. Kč

Výdaje rozpočtu	
Celkem:	65 496
běžné výdaje	35 547
kapitálové výdaje	29 949
Dle účelu fondu	
v tom:	
výstavba, modernizace, opravy, údržba nebo správa silnic nebo dálnic	28 128
výstavba nebo modernizace drah, s výjimkou lanových drah, které neslouží k zajišťování dopravní obslužnosti, výstavba nebo modernizace zařízení služeb nebo oprav, údržba nebo provozování celostátních nebo regionálních drah nebo zařízení služeb	30 247
výstavba, modernizace, opravy, údržba nebo správa dopravně významných vnitrozemských vodních cest nebo movitých nebo nemovitých věcí užívaných za účelem provozování přístavu ve Spolkové republice Německo ve městě Hamburk, které jsou ve vlastnictví České republiky nebo které má Česká republika v pronájmu na dobu delší než 10 let,	1 447
opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace	460
výstavba nebo opravy cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích	200
zavedení nebo provozování systému elektronického mytného	2 590
telematické systémy	1 546
výstavba, modernizace, nebo opravy místních komunikací nebo veřejně přístupných účelových komunikací v místech, kde stavební objekty těchto místních komunikací nebo veřejně přístupných účelových komunikací kříží dálnice, silnice, celostátní nebo regionální dráhy nebo dopravně významné vnitrozemské vodní cesty, nebo opravy staveb vodních děl, jimiž bylo v souvislosti s výstavbou, modernizací nebo opravou dálnice, silnice nebo celostátní nebo regionální dráhy upraveno, změněno nebo zřízeno koryto vodního toku	300
náklady související s vybavením letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy	40
náklady na činnost SFDI – emise a distribuce dálničních kuponů	345
ostatní náklady na činnost SFDI vč. přípravy PPP projektů	193

Tabulka 5 – Dopravní infrastruktura v roce 2019 – I. účetní okruh

v mil. Kč

Dopravní infrastruktura – I. účetní okruh	
	Národní výdaje celkem
Celkem	64 958
Pozemní komunikace	32 264
Dráhy	30 247
Vodní cesty	1 447
Příspěvky SFDI*	1 000

*příspěvky poskytované SFDI zahrnují výdaje na poskytování příspěvků – např. bezpečnost a zklidnění dopravy, cyklostezky, tzv. křížení účelových komunikací s nadřazenou sítí, vybavení letišť technickými prostředky k ochraně před protiprávními činy, zlepšení řízení dopravního provozu.

Tabulka 6 – Náklady na činnost SFDI v roce 2019 – II. účetní okruh

v mil. Kč

Náklady na činnost SFDI - II. účetní okruh v rozdělení na běžné a kapitálové výdaje			
Národní prostředky	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Celkem	514	24	538
Běžné výdaje, v tom:	514		514
Emise dálničních kuponů	53		53
Provize za prodej dálničních kuponů	292		292
Příprava PPP	19		19
Výdaje na platy včetně sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění, FKSP*	115		115
Ostatní výdaje (opravy, energie, telekomunikační a ostatní služby, ostatní drobné výdaje)	35		35
Kapitálové výdaje, v tom:		24	24
Budova SFDI		14	14
Programové vybavení		5	5
Ostatní nehmotný majetek		5	5

*Jedná se o výdaje na platy a příslušenství k nim u zaměstnanců, členů výboru, členů dozorčí rady a pracovníků na DPP/DPČ

Tabulka 7 – Výdaje SFDI hrazené v rámci technické pomoci OPD v roce 2019 a CEF

v mil. Kč

Prostředky EU	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Celkem	54	1	55
Běžné výdaje, v tom:	54		54
Výdaje na platy včetně sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění, FKSP*	46		46
Školení a vzdělávání vč. CEF	1		1
Ostatní výdaje	7		7
Kapitálové výdaje, v tom:		1	1
Programové vybavení		1	1

*Jedná se o výdaje na platy a příslušenství k nim u zaměstnanců, členů výboru, dozorčí rady a pracovníků na DPP/DPC

V druhém okruhu rozpočtu SFDI na rok 2019 jsou rozpočtovány částky především na tisk emise dálničních kuponů a provize spojené s prodejem dálničních kuponů.

SFDI plní na základě smlouvy s Ministerstvem dopravy ČR roli zprostředkujícího subjektu v rámci OPD 2014-2020 a refunduje si tak část výdajů spojených s implementací OPD 2014-2020.

V části Příprava PPP jsou také rozpočtovány zdroje zejména pro zajištění poradenských služeb (ve výši 18,835 mil. Kč), na základě vládou ČR schváleného záměru realizovat projekt PPP, viz kapitola 6.3.

4.3 Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjmů

Tabulka 8 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjmů v roce 2019

v mil. Kč

Členění výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjmů v roce 2019					
Příjemce	Národní (vč. EIB)	OPD 2014-2020	CEF**	Ostatní fondy EU	Celkem
ŘSD	25 066	4 612	17	16	29 711
SŽDC	25 744	4 011	2 472	1	32 228
ŘSD a SŽDC akce od 07/2018****	10 771	7 022	264	0	18 057
ŘVC	1 077	0	154	14	1 245
Ostatní příjemci	2 838	2 240	1	0	5 079
Výdaje celkem*	65 496	17 885	2 908	31	86 321

* zaokrouhleno

** včetně nespotřebovaných nároků

*** zdroje alokované na nově zahajované akce ŘSD a SŽDC, které budou postupně zasmluvňovány v závislosti na aktuálním průběhu zahajování realizace akcí

4.4 Analytický rozklad akcí rozpočtu

V příloze č. 4 je uveden analytický rozklad akcí obsažených v rozpočtu SFDI. U příjemců ŘSD, SŽDC a ŘVC jsou pro přehlednost vyčleněny zejména následující kategorie:

- položky oprav a údržby a provozní výdaje včetně mýta,
- doplatky probíhajících akcí - jedná se o akce, u kterých probíhá pouze dofinancování nebo o akce, u nichž se předpokládá v průběhu rozpočtového roku zprovoznění,
- ostatní programy (globální položky),
- příprava akcí,
- akce v realizaci - jedná se o akce, u nichž v rozpočtovém roce pokračuje významná stavební činnost, akce zahájené do 30. června 2018 jsou uvedeny v rozpočtu jmenovitě a akce zahajované později jsou uvedeny v globální položce. Jednotlivé akce v globální položce budou financovány postupně dle jejich stavu připravenosti k realizaci a jejich indikativní rozpis je uveden v samostatné příloze č. 5,
- nově zahajované akce jsou uvedeny v globální položce v členění dle příjemce, tedy ŘSD a SŽDC. Jednotlivé akce v globální položce budou financovány postupně dle jejich stavu připravenosti k realizaci a jejich indikativní rozpis je uveden v samostatné příloze č. 5.

Pro zpřehlednění struktury rozpočtu, byla příprava akcí převedena plně do rozpisu přípravy, jenž je pravidelně aktualizován a zveřejňován na webu Ministerstva dopravy. Výjimkou jsou pouze akce, na nichž se dokončuje příprava a zároveň se v daném roce zahajuje stavební činnost, tato příprava je již vedena v rámci výdajů na danou jmenovitou akci.

Tabulka 9 – Analytický rozklad akcí ŘSD - součet za všechny zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje	2019 celkové výdaje	2020 celkové výdaje	2021 celkové výdaje
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje vč. mýta	17 492	18 629	18 086
v tom: Opravy a údržba	11 000	11 220	11 444
v tom: Mýto a telematika	4 455	5 273	4 502
v tom: Provozní výdaje	2 037	2 135	2 140
Doplatky probíhajících akcí	583	176	0
Ostatní programy (globální položky)	1 150	1 230	1 070
Příprava akcí	3 130	3 780	3 130
Akce v realizaci do 6/2018	7 356	4 354	2 014
Celkem*	29 711	28 169	24 300

*zaokrouhleno

Tabulka 10 – Analytický rozklad akcí SŽDC - součet za všechny zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje*	2019 celkové výdaje	2020 celkové výdaje	2021 celkové výdaje
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje	18 436	18 753	19 069
Doplatky probíhajících akcí	3 851	458	0
Ostatní programy (globální položky)	3 151	4 298	4 212
Příprava akcí	1 280	1 187	1 110
Akce v realizaci do 6/2018	5 510	4 515	4 096
Celkem	32 228	29 211	28 487

*částky jsou uvedeny bez DPH – SŽDC je plátcem DPH, zaokrouhleno

Tabulka 11 – Plánovaný objem nově zahajovaných akcí ŘSD a SŽDC (od 7/2018) v roce 2019

v mil. Kč

Příjemce	Národní (vč. EIB)	OPD 2014-2020	CEF	Celkem
ŘSD	10 535	10 407	297	21 239
SŽDC	4 606	1 907	2 670	9 182
Celkem*	15 141	12 314	2 967	30 421

*zaokrouhleno

Tabulka 11 uvádí vyčíslení finančních potřeb potenciálních projektů, u kterých v současném období probíhá investorská příprava včetně realizace zadávacích řízení a po úspěšném dokončení budou jednotlivé akce postupně zařazovány do rozpočtu SFDI dle disponibilních finančních možností. V případě potřeby dalších zdrojů budou vedena jednání s Ministerstvem financí v návaznosti na vývoj státního rozpočtu s cílem navýšit rozpočet SFDI na pokrytí těchto akcí. Tento postup byl dohodnut při projednávání výše výdajových rámců pro státní rozpočet na rok 2019.

5 Důležité oblasti financování

V této části předkládaného rozpočtu jsou uvedeny hlavní systémové problematické okruhy související s realizací investičních akcí.

5.1 Příprava akcí a podmínky finančního plánování

Vzhledem ke složitosti procesů přípravy projektů, problematiky EIA a nejistotě délky trvání zadávacích řízení dochází k navyšování počtu připravovaných nových akcí u investorů, které budou financovány primárně ze zdrojů EU v období 2014 - 2020, nad předpokládané limity realizačních prostředků. Tyto akce pak mají nahrazovat buď nedočerpané finanční prostředky z důvodu finančních úspor, nebo akce, u nichž dochází k prodlužování zadávacího řízení, např. z důvodu administrativního projednání výběrových řízení na Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Postup přípravy projektů je upraven směrnicí Ministerstva dopravy číslo V-1/2012 a V-2/2012.

Veškeré akce zařazené do tohoto rozpočtu a střednědobého výhledu, pokud doposud nemají splněny veškeré nezbytné administrativní náležitosti, tedy například platný záměr projektu nebo schvalovací protokol pro financování z OPD 2014 - 2020 či grantovou dohodu u akcí financovaných z CEF, nebo jiné podstatné náležitosti, jsou zařazeny do tohoto rozpočtu podmíněně a k jejich financování dojde až po splnění všech náležitostí.

5.2 Střednědobý výhled

V souladu s § 5a zákona č. 104/2000 Sb. v platném znění je součástí rozpočtu pro rok 2019 také střednědobý výhled na dva následující roky. Původním legislativním záměrem sestavení střednědobého výhledu bylo zavést do systému financování dopravní infrastruktury další stabilizační prvek a vytvořit takové podmínky, které umožní investorům i dodavatelům lépe plánovat své zdroje a kapacity.

Pro roky 2020 a 2021 eviduje SFDI enormně vysoké požadavky na národní zdroje zejména z důvodu vyčerpání zdrojů OPD 2014-2020 a z důvodů nutnosti zajištění spolufinancování u akcí CEF. Jednou z variant jak pokrýt tyto výdaje je využití úvěru z EIB viz kapitola 6.4.

U příjemců ŘSD a SŽDC bude do konce roku 2018 docházet k postupnému uzavírání smluv na realizaci jednotlivých akcí dle rozpočtu SFDI na rok 2018. Současně v průběhu roku 2019 budou uzavírány další smlouvy na realizaci akcí. Z těchto uzavřených smluv vzniknou závazky do budoucích let, které bude nutné krýt zvýšeným podílem národních zdrojů, protože v horizontu let 2019, resp. 2020 se předpokládá postupné dočerpání prostředků OPD 2014-2020 alokovaných v předmětných prioritních osách a specifických cílech. Pokud nedojde k odpovídajícímu navýšení národních zdrojů rozpočtu SFDI i ve střednědobém výhledu, nebude možné zahajovat a soutěžit nové investiční akce většího rozsahu.

SFDI ve spolupráci s ministerstvem dopravy a ministerstvem financí bude jednat o možnostech stabilizace a zvýšení příjmové stránky rozpočtu SFDI i ve střednědobém výhledu. Cílem je vytvořit v systému financování dopravní infrastruktury takové podmínky, které umožní investorům i dodavatelům lépe plánovat své zdroje a kapacity i ve střednědobém horizontu.

6 Finanční perspektiva 2014 – 2020

6.1 Operační program Doprava 2014 – 2020

Evropská unie provádí kohezní politiku v rámci sedmiletých cyklů, takzvaných programových období, přičemž cíle kohezní politiky Evropské unie pro jednotlivá období reagují na potřeby stávajících a přistupujících členů a celkového prostředí EU.

Programy pro programové období 2014-2020 byly vymezeny Usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. listopadu 2012, zastřešujícím strategickým dokumentem je tzv. Dohoda o partnerství. **Dohoda o partnerství** byla schválena Evropskou komisí dne 26. srpna 2014 a stanovila alokace pro jednotlivé operační programy v rámci ČR.

Operační program Doprava 2014-2020 svým zaměřením navazuje na OPD 2007-2013. Přípravou a řízením OPD na léta 2014-2020 bylo Usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. listopadu 2012 pověřeno Ministerstvo dopravy. SFDI vykonává funkci Zprostředkujícího subjektu OPD pro ty oblasti podpory, které jsou v souladu s účelem SFDI.

OPD 2014-2020 vychází z Dopravní politiky ČR pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050 a jejích návazných strategických dokumentů, především Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem do roku 2050).

Celková alokace OP Doprava je pro programové období 2014 – 2020 ve výši 4,56 mld. €, tato částka představuje přibližně **119 mld. Kč** (přepočteno kurzem k datu sestavování rozpočtu).

Evropská komise schválila OPD 2014-2020 dne 11. 5. 2015 a výzvy k předkládání projektů jsou Ministerstvem dopravy vyhlašovány průběžně od listopadu 2015. Výzvy jsou vyhlašovány jako průběžné nebo jako kolové. OP Doprava vyhlásil ze všech programů nejvyšší objem výzev. Jedná se o 52 výzev v celkovém objemu 152,0 mld. Kč, což představuje **128,5 % celkové alokace programu**. U průběžných výzev je aktuálně nejzazší datum příjmů žádostí o podporu ke dni 30. 6. 2023. Návazně probíhá proces hodnocení projektů a jednotlivé projekty jsou schvalovány k financování.

V červnu 2018 byl celkový počet zaregistrovaných projektových žádostí v systému MS2014+ 190 v objemu způsobilých výdajů v celkové výši 116,9 mld. Kč, v tom požadovaný podíl EU představuje 99,4 mld. Kč, což znamená **83,6 % celkové alokace programu**. Na národní úrovni bylo schváleno ke spolufinancování celkem 134 projektů (vydán Schvalovací protokol) v celkovém objemu EU prostředků 71,6 mld. Kč, což představuje 60,3 % celkové alokace programu. Rámcová smlouva byla uzavřena u 117 projektů v objemu způsobilých výdajů v celkové výši 75,2 mld. Kč, v tom schválený podíl EU představuje 63,9 mld. Kč, což představuje **53,8 % celkové alokace programu**. Výše proplacených požadavků příjemců na EU podíl činí cca **37 mld. Kč**. OP Doprava se řadí mezi nejlépe čerpající operační programy v ČR.

6.2 Nástroj pro propojení Evropy

V oblasti podpory výstavby transevropských dopravních sítí je neméně významný tzv. Nástroj pro propojení Evropy - Connecting Europe Facility (CEF), jehož podpora je realizována na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1316/2013.

Tento nástroj má odlišná implementační pravidla a strukturu oproti podpoře poskytované v rámci OPD 2014-2020. Prostředky jsou poskytovány na jednotlivé projekty přímo Evropskou komisí.

Z pohledu ČR je asi nejdůležitější skutečností to, že pouze v letech 2014 - 2016 existovaly v rámci CEF, tzv. národní obálky, ve kterých byly vyhlašovány výzvy zaměřené pouze na tyto státy. Tzv. národní obálky, jinak také „kohezní CEF“, byly realizovány v rámci několika výzev vyhlašovaných Evropskou komisí. Alokace tzv. kohezního CEF (národní obálky pro léta 2014-2016) pro ČR činila 1,1 mld. EUR a její čerpání je realizováno zejména na projekty železniční infrastruktury.

Ve výzvách vyhlášených v prvních třech letech implementace (2014-2016) se podařilo českým subjektům zcela smluvně zavázat tzv. národní obálku v kohezním CEF s mírným přezávazkem národní obálky ve výši 1,117 mld. EUR. Celkem prošlo procesem hodnocení úspěšně 48 projektů v kohezním CEF a 8 projektů v obecném CEF. V obecném CEF se zatím českým subjektům podařilo v osmi projektech smluvně zavázat necelých 40 mil. EUR.

V roce 2017 byla vyhlášena tzv. blendingová výzva CEF. V rámci ní bylo možné žádat o podporu v kombinaci poskytnutého grantu CEF a úvěru od soukromé nebo veřejné bankovní instituce. V prvním kole výzvy uzavřené 14. července 2017 uspěl projekt SŽDC s názvem *Odstranění úzkých míst na vybraných předdefinovaných úsecích železničních koridorů hlavní sítě TEN-T v České republice*. Celkem tak do obnovy těchto tratí poputuje až 38 284 304 EUR (20 % celkových způsobilých výdajů). Zbylé výdaje budou pokryty z prostředků státního rozpočtu a úvěru poskytnutého EIB. Ve druhém kole výzvy byla v dubnu 2018 předložena druhá žádost SŽDC s projektem *Modernizace trati Čelákovice – Mstětice* s celkovými způsobilými náklady ve výši 75 918 182,53 EUR. Výsledky hodnocení záměrů předložených v této výzvě nebyly ke dni sestavování rozpočtu k dispozici. V případě úspěchu tohoto projektu může ČR získat z obecného CEF až 20 % celkových způsobilých nákladů a od EIB pak formou úvěru až 50 % celkových výdajů projektu.

V tuto chvíli nelze predikovat ani termín, ani tematické zaměření či výši alokace případných dalších výzev v programu CEF Doprava. Aktuálně otevřená výzva z roku 2018 je výzvou, jejímž cílem je dočerpat zbývající disponibilní alokaci programu ve výši 450 mil. EUR. S dalšími výzvami v programu EK počítá nejdříve v letech 2019 a 2020. Podmínkou je nejprve dokončení střednědobé evaluace a ročního monitorování projektů v roce 2018.

Výzvy vyhlašované v roce 2017 a 2018 měly za úkol zejména prozkoumat nové možnosti financování dopravní infrastruktury založené na kombinaci grantů z CEF a návratné pomoci prostřednictvím úvěrů (tzv. blending), a jednak dočerpat zbývající alokaci programu. Blending se stal základem pro vyjednávání širšího úvěrového rámce s EIB, prostřednictvím kterého by bylo možné spolufinancovat dopravní infrastrukturu v letech 2019-2027.

6.3 Příprava projektu PPP D4

MD oznámilo v roce 2015 záměr realizovat pilotní projekt formou PPP – partnerství veřejného a soukromého sektoru z důvodu potřeby realizace pilotního projektu pro získání zkušeností s tímto typem zajištění veřejné infrastruktury pro vyhodnocení vhodnosti jeho širší využitelnosti v budoucím období.

Na úsek D4 mezi Prahou a Pískem byla vyhotovena studie proveditelnosti, která doporučila k realizaci výstavbu formou PPP úsek „křižovatka II/118 až Mírotice rozšíření“, spolu se zahrnutím do provozu a údržby úseky „Skalka – křižovatka II/118“ a „Mírotice – MÚK Krašovice“ (na I/20

před Pískem). Projekt tedy zahrnuje cca 32 km "greenfieldového" úseku (model DBFOM) a cca 16 km "brownfieldového" úseku (model O&M).

Vláda svým usnesením č. 4 z 13.1.2016 schválila odůvodnění významné veřejné zakázky pro realizaci tohoto projektu formou PPP. V návaznosti na toto rozhodnutí vlády byly učiněny kroky pro akceleraci investorské přípravy jednotlivých stavebních úseků. MD paralelně ve spolupráci se SFDI vyhlásilo otevřené výběrové řízení pro zajištění poradenských služeb souvisejících s přípravou a realizací výběrového řízení na samotného koncesionáře. Tato veřejná zakázka byla v červenci 2016 pravomocně zrušena rozhodnutím ÚOHS. Následně bylo vypsáno nové výběrové řízení na zajištění těchto poradenských služeb. Výběrové řízení na zajištění poradenských služeb pro výběr koncesionáře bylo vypsáno koncem roku 2016 a dne 27.11.2017 byla ze strany MD a SFDI podepsána Smlouva o poskytování poradenských služeb s konsorciem White & Case, Česká spořitelna a Obermeyer Helika.

Na základě činnosti poradenského konsorcia a MD/SFDI bylo připraveno zadávací řízení (formou řízení se soutěžním dialogem) na veřejnou zakázku s názvem „Projektování, výstavba, financování, provozování a údržba dálnice D4 v úseku Háje – Mirotice a provozování a údržba existujících přiléhajících úseků Skalka – Háje a Mirotice – Krašovice, projekt PPP“. Ministerstvo dopravy zveřejnilo 26.3.2018 ve Věstníku veřejných zakázek resp. v databázi TED (Tender European Daily) předběžné oznámení informující oficiálně o plánovaném zveřejnění oznámení o možnosti podávat žádosti o účast ve výběrovém řízení na koncesionáře pro projekt PPP D4. Následně bylo dne 14.5.2018 ze strany Ministerstva dopravy toto zadávací řízení formálně zahájeno. Lhůta pro podání žádostí o účast byla stanovena na 19.7.2018. Celkem bylo předloženo 7 žádostí o účast ve výběrovém řízení na koncesionáře pro projekt PPP D4 a probíhá jejich vyhodnocování. Do konce roku 2018 se předpokládá dokončení hodnocení a výběr 4 uchazečů.

MD od projektu PPP očekává zejména zajištění výstavby a provozování ucelených celků dopravní infrastruktury a vyšší kvalitu provedených prací bez okamžitého požadavku na krytí investičních nákladů z národních zdrojů. Činnosti poradce i budoucí platby soukromému partnerovi budou hrazeny ze zdrojů SFDI. Pro rok 2019 jsou rozpočtovány prostředky na přípravu PPP projektu v celkové výši 18,835 mil. Kč (jedná se o prostředky na zajištění poradenských služeb souvisejících s přípravou a realizací výběrového řízení na samotného koncesionáře).

6.4 Evropská investiční banka – úvěrové financování rozvoje dopravní infrastruktury

Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem financí zpracovalo materiál „Úvěrové financování rozvoje dopravní infrastruktury ČR z prostředků Evropské investiční banky“, který bude v průběhu 3. čtvrtletí 2018 předložen na vládu ČR ke schválení. V rámci návrhu materiálu vláda souhlasí s přijetím rámcových úvěrů Ministerstvem financí od Evropské investiční banky na financování rozvoje dopravní infrastruktury ČR v letech 2019 až 2025 v celkové výši až 82 mld. Kč. Úvěr od EIB respektive jeho jednotlivé tranše budou přijímány pouze v případě, že budou nabídnuty ze strany EIB takové úvěrové podmínky, které budou v porovnání s jinými formami financování rozvoje dopravní infrastruktury – zejména státními dluhopisy výhodnější.

Úvěry budou poskytovány na předem daný účel (rozvoj dopravní infrastruktury) v letech 2019 – 2025. Úvěrové smlouvy budou uzavírány Ministerstvem financí, které rovněž garantuje na úrovni České republiky schopnost splácení a následně SFDI bude přidělena dotace z kapitoly Ministerstva dopravy, která bude kryta těmito úvěry (v případě železničních kolejových vozidel přímo z kapitoly Ministerstva dopravy). Úvěry se budou řídit podmínkami vyplývajícími z úvěrových smluv, které budou průběžně uzavírány.

Způsob schvalování projektů v EIB:

- s EIB bude odsouhlasen úvěrový rámec a odsouhlasena pravidla pro projekty,
- každoročně bude ze strany ČR předložen EIB soupis projektů ke schválení, které bude EIB posuzovat a schvalovat jednotlivě,
- na základě schválených projektů budou dle potřeb financování v jednotlivých letech uzavírány úvěrové smlouvy mezi ČR a EIB.

SFDI předpokládá, že po přijetí úvěru od EIB dojde v průběhu roku 2019 či následujících letech k zapojení těchto finančních prostředků do rozpočtu SFDI, kde fond bude plnit roli finančního manažera. V současné době jsou případné výdaje, které bude možné hradit z prostředků úvěru EIB zařazeny do financování z národních zdrojů.

6.5 Problematika oprav silnic II. a III. tříd

Velmi specifickou záležitostí z pohledu uživatele celkové dopravní sítě je tzv. problém „last mile“, tedy návaznost silnic II. a III. tříd, na nadřazenou dopravní síť (dálnice a silnice I. tříd). Z důvodů podfinancování oprav a údržby těchto silnic (II. a III. třídy), které jsou financovány z rozpočtů jednotlivých krajů, dochází k paradoxní situaci, kdy průběžně vylepšovaná nadřazená páteřní síť končí z pohledu uživatele na málo kvalitní infrastrukturu silnic II. a III. třídy. Dlouhodobé podfinancování komunikací nižšího řádu má negativní vliv na celkovou efektivitu dopravní cesty a do určité míry znehodnocuje prostředky vložené do výstavby páteřní infrastruktury.

SFDI vnímá tuto záležitost jako velmi podstatnou z pohledu uživatele dopravní sítě a díky disponibilním zdrojům v minulých letech, resp. 2015 až 2018 poskytoval každoročně jako mimořádný příspěvek na tento účel finanční prostředky v rozpětí od 3 mld. Kč do 4,4 mld. Kč, celková výše za dané období převyšuje 14 miliard Kč. Disponibilní zdroje SFDI pro rok 2019 však neumožňují alokovat finanční prostředky na opravu a údržbu silnic II. a III. tříd do rozpočtu a střednědobého výhledu SFDI. Současně disponibilní zdroje SFDI neumožňují pokrýt ani požadavek na tři strukturálně postižené regiony v rámci programu RESTART.

7 Supervize a kontrolní činnost SFDI

7.1 Kontrolní činnost SFDI

SFDI provádí kontrolní činnost na stavbách hrazených z prostředků SFDI formou veřejnosprávních kontrol, a to plánované kontroly na základě schváleného plánu kontrol pro jednotlivé roky, případně formou mimořádných kontrol nebo formou úkonů předcházejících kontrole. SFDI na základě zjištění z těchto kontrol, v souladu se zákonem č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, vyzývá příjemce dotace k vrácení poskytnutých finančních prostředků nebo jejich části, případně při nevyužití tohoto institutu příjemcem následně podá SFDI podnět na finanční úřad (resp. specializovaný finanční úřad) na prošetření možného porušení rozpočtové kázně. U zjištění na projektech spolufinancovaných z prostředků OPD předává Řídicímu orgánu OPD hlášení podezření na nesrovnalost. Jedná se převážně o možné porušení podmínek zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

V případě, kdyby příjemce na základě výzvy k vrácení prostředků tyto finanční prostředky nevrátil, budou ze strany SFDI předány podněty na prošetření možného porušení rozpočtové kázně na místně příslušný finanční úřad, který po vlastním šetření může nařídit odvod včetně penále až do výše stanoveného odvodu.

Je však potřebné zdůraznit, že majoritní příjemci (ŘSD, SŽDC a ŘVC) nemohou prostředky, uhrazené na základě výzvy k vrácení prostředků, případně odvody stanovené finančním úřadem, hradit jen ze svých prostředků, neboť volnými prostředky v takovéto výši nedisponují. Je-li tedy nařízeno vrácení prostředků formou výzvy, případně odvod, pak to paradoxně může pro rozpočet SFDI znamenat nutnost poskytnout prostředky na tyto výzvy a odvody jednotlivým příjemcům z kapitoly MD.

7.2 Supervize staveb

Součástí kontrolní činnosti SFDI je i provádění činnosti supervize stavebních prací. Činnost supervize byla v minulosti zajišťována externě Ministerstvem dopravy, na základě požadavku Ministerstva dopravy je pro projekty financované z prostředků OPD 2014-2020 supervize prováděna vlastními zaměstnanci SFDI, a to na významných projektech financovaných z prostředků OPD s celkovými stavebními náklady nad 2 mld. Kč. V případě volných kapacit (např. při zpoždění zahájení projektu, mimo stavební sezónu) jsou tito zaměstnanci využíváni při provádění veřejnosprávních kontrol SFDI na dalších projektech OPD, eventuálně při provádění veřejnosprávních kontrol na projektech financovaných z národních zdrojů.

Supervize probíhá přímo v místě realizace stavby v režimu pravidelného každodenního dohledu – pracovníci supervize mají na místě stavby zajištěnu místnost včetně vybavení a veškerého zázemí. Každý pracovník by v ideálním případě měl mít na starost 1 projekt. Podmínkou pro úspěšnou aplikaci tohoto modelu je získání dostatečného počtu vysoce kvalifikovaných pracovníků – zejména stavebních inženýrů s delší praxí.

V případě, že by byl problém s najmutím dostatečně kvalifikovaných pracovníků, budou potřebné kapacity zajištěny externě.

V polovině roku 2018 provádělo činnost Supervize staveb 6 pracovníků SFDI na 7mi projektech OPD.

Jedná se o následující projekty:

Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice - Bystřice,
Dálnice D1, úsek 0137 Přerov – Lipník,
D48 Rychaltice – Rybí,
Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice,
Dálnice D3 0309 Ševětín – Borek,
Modernizace trati Rokycany – Plzeň,
Modernizace trati Sudoměřice - Votice.

Provádění činnosti supervize zaměstnanci SFDI přináší lepší přehled o stavu realizace projektů, posouzení správnosti a oprávněnosti fakturace ještě před provedením úhrady ze zdrojů SFDI, resp. zdrojů EU, posouzení správnosti a oprávněnosti a způsobilosti změn během výstavby již v průběhu jejich projednávání. Supervize je mnohem lépe seznámena s podrobnostmi realizace dané stavby a ověřování výdajů je prováděno na výrazně větším vzorku výdajů než v případě veřejnosprávních kontrol a v reálném čase.

V polovině roku 2018 proběhla výběrová řízení na obsazení pozic supervize na dalších projektech, předpokládaný nástup supervize na následujících projektech je od srpna do října 2018:

D48 obchvat Frýdku Místku (včetně napojení na D56),
D49 Hulín – Fryšták,
D11 úsek 1106 Hradec Králové – Smiřice,
D11 úsek 1107 Smiřice – Jaroměř.

V polovině roku 2018 se tak zatím daří obsazovat pozice supervizí u zahajovaných projektů, nicméně vzhledem ke stavu na trhu práce, obecně poptávce trhu po zkušených stavebních odbornících a i s ohledem na jejich nedostatek, je komplikované tyto pozice v konkurenci se soukromým sektorem obsazovat.

Skutečnost nasazení pracovníků supervize v roce 2018 je nižší než původní předpoklad, a to s ohledem na postup přípravy a soutěžení veřejných zakázek u významných projektů a z toho vyplývající průtahy při zahajování těchto staveb.

V průběhu roku 2019 se předpokládá další obsazování pozic supervize v závislosti na zahajování realizace projektů, u kterých bude činnost supervize prováděna, celkově se v průběhu programového období 2014 – 2020 předpokládá přes 20 pracovníků supervize.

7.3 Supervize projektových dokumentací

Vedle zajišťování zpracování oponentních posudků záměrů projektů bude SFDI nadále vykonávat vlastními zaměstnanci kontrolu předprojektové a projektové přípravy staveb, tzv. supervize projektových dokumentací nebo supervize přípravy akcí.

Jejich cílem je odborné posouzení připravovaných projektů staveb dopravní infrastruktury financovaných SFDI s cílem eliminovat předem jejich případné vady a optimalizovat navrhovaná řešení zejména pokud jde o efektivitu a hospodárnost jejich provedení.

Vlastní realizace je popsána směrnicí MD. Po schválení rozpisu přípravy staveb odborem strategie MD aktualizuje SFDI plán supervizí, tzn. seznam akcí, ke kterým vykoná supervizi projektové dokumentace. Tento seznam zašle SFDI příslušným investorům jako podklad pro zasílání pozvánek na výrobní výbory a pro zasílání příslušných podkladů pro výkon supervize.

Supervizi přípravy akcí se rozumí účast zástupce SFDI na výrobních výborech, průběžné připomínkování a kontrola dokumentací. Výstupem této supervize je doporučující stanovisko SFDI. Po vypořádání připomínek obsažených v tomto stanovisku může příslušný investor zahájit zpracovávání dalšího stupně přípravy akce.

V současné době vykonávají supervizi přípravy 4 stavební inženýři s dostatečnou praxí v přípravě staveb dopravní infrastruktury a v jejich projektování, 3 z nich současně i s odpovídající autorizací dle zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (obory autorizace mosty a inženýrské konstrukce a dopravní stavby). S ohledem na situaci na pracovním trhu stále SFDI usiluje o posílení supervize přípravy akcí o dalšího odborníka na železniční stavby.

Pro supervizi přípravy akcí je vybráno cca 70 staveb silniční i železniční infrastruktury, zejména ve fázi zpracovávání technicko-ekonomické studie nebo dokumentace pro územní rozhodnutí. Z toho cca 40 akcí leží na dálniční síti, cca 20 akcí leží na síti silnic I. tříd a cca 10 akcí jsou projekty SŽDC. Jmenovitě to jsou např. stavby dálnice D3 v úseku Praha – Nová Hospoda, dálnice D35 mezi Ostrovem a Mohelnicí, dálnice D11 mezi Jaroměří a česko-polskou státní hranicí, dálnice D49 mezi Lípou a česko-slovenskou státní hranicí, dálnice D55 mezi Napajedly a Břeclaví, silnice I/46 mezi Olomoucí – Šternberkem, silnice I/33 Náchod - obchvat, silnice I/20 Pištěv – České Vrbné, modernizace trati Brno – Přerov, modernizace a novostavba trati Praha, Veveří – Praha, Letiště Václava Havla a další.

7.4 Plán pro rozšíření využití digitálních metod a zavedení informačního modelování staveb (BIM) pro dopravní infrastrukturu a Programu na podporu strukturálních reforem Evropské unie

S cílem zvýšení efektivity při přípravě, výstavbě a správě staveb dopravní infrastruktury se SFDI po dohodě s MD ujal koordinační role pro rozšíření využití digitálních metod a pro zavedení informačního modelování (BIM - Building Information Modelling nebo Building Information Management) na stavbách dopravní infrastruktury financovaných SFDI. Tímto postupem vedle obecné povinnosti tzv. „péče řádného hospodáře“ předepsané zákonem č. 219/2000 Sb. o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích a zákonem o SFDI dané povinnosti efektivního využití finančních prostředků současně dochází také k plnění usnesení vlády ČR ze dne 2. listopadu 2016 č. 958, o významu metody BIM pro stavební praxi a návrh dalšího postupu pro její zavedení a usnesení vlády ČR ze dne 25. září 2017 č. 682, o Koncepci zavádění metody BIM v České republice.

SFDI ve spolupráci s MD, Ministerstvem průmyslu a obchodu, Českou agenturou pro standardizaci a dalšími zainteresovanými subjekty zpracoval a postupně realizuje Plán pro rozšíření využití digitálních metod a zavedení informačního modelování staveb pro dopravní infrastrukturu. Jednotlivé činnosti, kterými se naplňuje tento plán, pokrývají tři klíčové oblasti:

1. vzdělávání pracovníků rezortu MD v předmětu informačního modelování dopravních staveb,
2. podpora přípravy a realizace pilotních projektů pro ověření využití metody BIM u rezortních investorů ŘSD, SŽDC, RVC,
3. tvorba technických předpisů a metodik pro standardizaci metody BIM pro dopravní stavby.

V rámci Programu na podporu strukturálních reforem Evropské unie uspěl SFDI s projektem Technická podpora pro zavedení metody BIM pro dopravní stavby v České republice. První fáze tohoto projektu byla financována z vlastních prostředků SFDI a jejím výsledkem byly návrhy technických předpisů a metodik – Společné datové prostředí, Metodika BIM protokolu, Metodika Plánu realizace BIM a návrh konceptu datového standardu. Předmětem druhé fáze projektu, která je

financována přímo z prostředků Evropské unie (Služby pro podporu strukturálních reforem Evropské komise), je představení návrhů metodik zpracovaných v rámci první fáze odborné veřejnosti, jejich projednání, zapracování připomínek, včetně konzultačních služeb v průběhu schvalovacího procesu metodik a při přípravě a realizaci pilotních projektů dopravních staveb. Pro rok 2019 předpokládá SFDI realizaci třetí fáze tohoto projektu, která bude také financována přímo z prostředků Evropské unie. Pro třetí fázi jsou plánovány tyto práce:

- a) příprava vzorových objektů preferovaných technických řešení pro objektové knihovny staveb dopravní infrastruktury,
- b) rešerše v zahraničí používaných datových standardů pro potřeby oceňování.

Zavedení metody BIM znamená komplexní změnu, která mění požadavky na lidský faktor, na využití komunikačních a informačních technologií, mění také procesní postupy řízení a rozhodování. BIM zjednodušuje komunikaci, zlepšuje spolupráci, přináší transparentnost a jednoznačně přiřazuje odpovědnost. SFDI předpokládá, že zavedením metody BIM pro dopravní stavby dosáhne zvýšení efektivity při přípravě, výstavbě a správě dopravních staveb a současně i snížení celoživotních nákladů staveb. Zavedení metody BIM vede ke změně prostředí, která zvyšuje přitažlivost odvětví pro nastupující generaci a posiluje konkurenceschopnost.

8 Operativní řízení rozpočtu SFDI

8.1 Poskytování prostředků

Finanční prostředky jsou poskytovány příjemcům na základě smluv o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI. Zůstatky příjmů SFDI se na konci každého kalendářního roku převádějí do kalendářního roku následujícího. Příjemci mají možnost požádat o převod nevyčerpaných finančních prostředků vyčleněných v rozpočtu SFDI pro daný rozpočtový rok a poskytnutých jim na základě uzavřené smlouvy za předpokladu, že trvá potřeba financování jmenovité akce, pro kterou by měly být finanční prostředky poskytnuty i v roce následujícím.

Mechanismus finančních převodů upravují Pravidla pro financování z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. Předpokládá se, že tento mechanismus bude platný i pro rok, na který se připravuje rozpočet SFDI. Odlišný postup platí pro finanční prostředky z dotací MD. Dotace musejí být ke konci roku zúčtovány a nevyčerpané prostředky vráceny do kapitoly MD.

Kromě prostředků z rozpočtu SFDI jsou pro financování dopravní infrastruktury využívány i prostředky z fondů EU v souladu s rozhodnutími MD (například změny alokací prioritních os) a případné prostředky ze státem přijatých úvěrů na spolufinancování prostředků EU.

8.2 Úpravy rozpočtu

Výbor SFDI může v odůvodněných případech upravit objem schválených výdajů (včetně zařazení nových akcí) o zdroje nevyčerpané v předchozím roce. Dále může změnit strukturu schváleného rozpočtu formou zvýšení nebo snížení výdajů jednotlivých akcí, a to v rámci limitu 15 % základu, přičemž základem se rozumí celková výše schváleného výdajového rámce národních zdrojů. Úpravy přesahující limit 15% schvaluje Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR a o schválené změně je informován Výbor SFDI.

Vzhledem k volatilitě vývoje čerpání zdrojů u akcí spolufinancovaných z fondů EU je potřebné průběžně zařazovat financování nových akcí a upravovat rozpočet jednotlivých dílčích zdrojů. Pravomoc zařazovat akce spolufinancované z fondů EU a provádět rozpočtovou úpravu finančních prostředků u akcí spolufinancovaných z fondů EU u všech zdrojů financování v rámci celkového rozpočtu (včetně možnosti zapojení disponibilních prostředků SFDI) je v gesci ředitele SFDI a provádí se interním rozpočtovým opatřením (dále jen „změnovým řízením“). Tyto dílčí přesuny se nezapočítávají do limitu 15 % (viz předchozí pasáž textu).

Do výše uvedeného limitu a základu se nezapočítávají prostředky určené na financování akcí spolufinancovaných z prostředků EU a prováděné úpravy rozpočtů akcí, kde jsou SFDI poskytovány prostředky účelově vázané např. formou rozhodnutí, dotací nebo finančních memorand z Evropské komise, kapitoly MD nebo MF a obsahují vymezení charakteru akcí, na které musí být prostředky použity. SFDI v takovém případě o užití prostředků nemůže rozhodovat a vystupuje pouze tak jako finanční manažer těchto zdrojů. Tyto finanční prostředky budou přidělovány změnovým řízením na základě schválení ředitele SFDI. Stejným způsobem bude postupováno změně charakteru akce z investiční na neinvestiční a naopak. Změnovým řízením budou do rozpočtu rovněž zapracovávány úpravy samostatně schválené Hospodářským výborem Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR.

Změnové řízení bude použito i u globálních položek nově zahajovaných investičních akcí ŘSD a SŽDC. Indikativní rozpis je uveden v příloze č. 5 rozpočtu SFDI, a akce budou postupně, příp. jednorázově zasmulvněny s příjemci finančních prostředků z rozpočtu SFDI v závislosti na disponibilních zdrojích rozpočtu SFDI a aktuálních potřebách financování jednotlivých akcí. Rozpis těchto globálních položek, případně změny částek u jednotlivých akcí zařazených do těchto globálních položek před jejich zasmulvněním, budou probíhat formou změnového řízení. Rovněž

přesun finančních prostředků mezi těmito globálními položkami bude probíhat změnovým řízením. Na tento typ globální položky se nevztahuje úprava obsažená ve směrnici Ministerstva dopravy týkající se rozpisu globálních položek.

Analogicky k prostředkům EU bude postupováno i v případě užití prostředků úvěru od EIB, vzhledem k jejich účelové vázanosti ze strany EIB.

V případě zařazení nové investiční akce ŘSD nebo SŽDC, která není uvedena v příloze č. 5 do rozpočtu SFDI v průběhu kalendářního roku je potřebný souhlas Výboru SFDI.

Změny položek rozpočtu aparátu SFDI budou prováděny změnovým řízením v gesci ředitele SFDI.

8.3 Příspěvky SFDI

Označení příspěvky SFDI se používá v souladu se Statutem SFDI schváleným vládou ČR. Na základě zkušeností z předchozích let, bude SFDI i v roce 2019 vydávat příjemcům Rozhodnutí o poskytnutí finančních prostředků na financování dané akce. V případě nečerpání příspěvku v daném roce, je příspěvek převeden do roku následujícího, v němž je s příjemcem uzavřena Smlouva o poskytnutí finančních prostředků. Toto opatření snížilo administrativní zátěž a dává příjemcům dostatečný časový prostor v případě průtahů při výběrovém řízení na zhotovitele. Od 2. poloviny roku 2017 došlo ke změně systemizace (zřízen Odbor příspěvků), která zohledňuje rozšíření působnosti SFDI v oblasti poskytování příspěvků (zejména v oblasti křížení místních a účelových komunikací s nadřazenou dopravní sítí, vybavení letišť k ochraně civilního letectví před protiprávními činy) novým příjemcům. Tato organizační změna byla také vynucena trvalým růstem počtu žadatelů o příspěvek i schválených příspěvků, z toho plynoucí vyšší počet smluvních vztahů s příjemci a rostoucí rozsah administrativních činností souvisejících s uvolňováním finančních prostředků na financování vyššího počtu akcí.

V posledních letech roste zájem žadatelů o příspěvky, a to i bez vlivu způsobeném rozšiřováním působnosti SFDI. V roce 2018 bylo posuzováno více než 320 žádostí o příspěvek ke zvyšování bezpečnosti, dále pak 76 žádostí o příspěvek na cyklostezky, 39 žádostí o příspěvek na odstranění nehodových lokalit na sil. II. a III. třídy a 11 žádostí o příspěvek na křížení místních a účelových komunikací. V tomto kalendářním roce se tak dá očekávat potřeba uzavřít nové smlouvy přibližně s 300 příjemci a současně uzavřít smlouvy s více než 100 příjemci, kteří nevyčerpali poskytnuté finanční prostředky v rámci smluv uzavřených v roce 2018.

Pro rok 2019 byly v rámci financování akcí formou příspěvku zveřejněna pravidla k podávání žádostí o příspěvek SFDI, vždy na každý jednotlivý typ příspěvku. Vzhledem k posunu termínu pro podávání žádostí o příspěvek pro Zvyšování bezpečnosti a Výstavbu cyklostezek na listopad 2018, budou mít příjemci v roce 2019 více prostoru pro realizaci schválených staveb v rámci podaných žádostí o příspěvek, což by mělo přispět k většímu objemu čerpání finančních prostředků v daném kalendářním roce a nižšímu počtu převedených projektů do dalšího roku.

9 Soulad rozpočtu s Dopravními sektorovými strategiemi

Usnesením vlády č. 850/2013 byly schváleny Dopravní sektorové strategie, 2. fáze. Vláda v tomto svém usnesení uložila každoročně SFDI zhodnotit, do jaké míry návrh rozpočtu odpovídá předpokladům Dopravních sektorových strategií a jak návrh rozpočtu přispívá k plnění cílů tohoto koncepčního dokumentu. Dne 27.2.2018 vláda schválila svým usnesením č. 136 Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017.

Rozpočet v maximální možné míře reflektuje zásadní principy Dopravních sektorových strategií, při jeho tvorbě se vycházelo z tohoto koncepčního dokumentu.

Především je nutné konstatovat, že rozpočet zajišťuje požadovaný objem prostředků na zajištění provozu a údržby v současnosti existujících částí dopravní infrastruktury, a to i ve svém střednědobém výhledu. U příjemce SŽDC je v současném období připravována řada akcí, resp. postupně dochází ke zvýšení objemu rekonstrukčních prací, které jsou sice investičního charakteru, avšak u nichž je předmětnou investicí zajišťováno zlepšení parametrů existujících částí železniční dopravní infrastruktury primárně s využitím zdrojů EU. Tímto dochází k potřebnému zrychlení obnovy hluboce „podudržované“ železniční infrastruktury nad rámec minimálních potřebných částek definovaných v Dopravních sektorových strategiích.

Závěrem je nutné konstatovat, že rozpočet zajišťuje dostatečný objem finančních prostředků určených na přípravu staveb. Nedostatečná připravenost staveb tak je způsobena především problémy věcnými (územní plánování, EIA, nedokončené majetkoprávní vypořádání, rozsáhlé požadavky na archeologické průzkumy v trase, zadávací řízení, formalistická odvolávání podávaná do stavebních řízení), administrativními na straně investorů a do určité míry i kapacitními na straně projekčních společností, kde se také velmi negativně projevují výkyvy v objemu poptávaného objemu prací. Na přípravu staveb je již od roku 2012 zajišťován dostatek finančních prostředků.

Vlivem nedokončenosti přípravy vybraných prioritních investičních akcí dle DSS2 (objektivní problémy, viz výše) tak také dochází ke zpoždění v termínu možného zahájení realizace. Investorské organizace jsou nicméně úkolovány tak, aby příprava těchto klíčových akcí byla zdárně dokončena v nejbližším možném horizontu.

10 Seznam tabulek

Tabulka 1 – Přehled celkových výchozích požadavků - za všechny zdroje	6
Tabulka 2 – Výchozí požadavky dle dopravních módů.....	6
Tabulka 3 – Příjmy rozpočtu.....	7
Tabulka 4 – Přehled celkových národních výdajů podle užití dle zákona o SFDI v roce 2019	8
Tabulka 5 – Dopravní infrastruktura v roce 2019 – I. účetní okruh.....	9
Tabulka 6 – Náklady na činnost SFDI v roce 2019 – II. účetní okruh.....	9
Tabulka 7 – Výdaje SFDI hrazené v rámci technické pomoci OPD v roce 2019 a CEF	10
Tabulka 8 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2019	10
Tabulka 9 – Analytický rozklad akcí ŘSD - součet za všechny zdroje	11
Tabulka 10 – Analytický rozklad akcí SŽDC - součet za všechny zdroje	12
Tabulka 11 – Plánovaný objem nově zahajovaných akcí ŘSD a SŽDC (od 7/2018) v roce 2019	12

11 Seznam příloh

Příloha č. 1.....	Bilance příjmů a výdajů SFDI
Příloha č. 2.....	Příjmy SFDI
Příloha č. 3.....	Legenda k přílohám
Příloha č. 4.....	Databáze akcí včetně prostředků na činnost SFDI
Příloha č. 5.....	Rozpis globální položky