



ČESKÁ STRANA SOCIÁLNĚ DEMOKRATICKÁ

Únor 2009

Předkládá stínový ministr dopravy **Roman Onderka**

# ORANŽOVÁ KNIHA ČSSD

## Doprava

## Úvod

Doprava zasahuje svými dopady prakticky každého občana České republiky. Koncentrace pozornosti na tuto oblast je proto zřejmá a zásadní. **Dopravní politika České strany sociálně demokratické** si klade za cíl **podporovat vytvoření takové dopravní sítě a financování její údržby, která odpovídá požadavkům na rozvoj regionů**. Schopnost zajistit pružnou a efektivní přepravu občanů, surovin a zboží bude i nadále jedním ze základních kritérií hodnocení připravenosti území na přijetí zahraničních investic a pro rozvoj domácího výrobního potenciálu, a ve svých důsledcích se tak vytváří předpoklady k růstu zaměstnanosti v regionech. Vedle toho musí dopravní politika také vytvářet podmínky pro terciární sektor, především rozvoj služeb a cestovního ruchu v regionech a to i mimo tradiční centra. Samozřejmostí je posuzování dopravních cest z hlediska jejich bezpečnosti.

**Moderní dopravní systém** schopný **podporovat rozvoj národního hospodářství** v současných podmínkách musí být formován a řízen na základě objektivních kritérií vycházejících ze strategie rozvoje hospodářství a v souladu s požadavky udržitelného rozvoje a ochrany životního prostředí. Toto bude platit i pro nadcházející vládní období.

**Období poklesu hospodářského růstu znamená pro dopravu náročnější období**. Střetává se zde několik protichůdných tendencí. Na jedné straně rostoucí mobilita občanů a potřeba kvalitnějšího a lépe organizovaného dopravního systému v souvislostech všech dopravních segmentů, tlak na kvalitativní parametry, ale současně také omezené zdroje státu a regionů pro zkvalitňování dopravy. To bude vyžadovat **koncentrovat pozornost na systémovost, lepší řízení, organizování, ale i plánování a realizaci** všech opatření v této oblasti.

V poslední době se v dopravě koncentruje celá řada problémů, které se musí co nejdříve a co nejkompaktněji pojmenovat a v návrhu vládního programu strukturovat a konkrétními opatřeními řešit. Zásadní oblasti a témata, kterým se chceme věnovat a systémově je řešit, jsou definovány jako **základní pilíře „Oranžové knihy dopravy“**. Jednotlivé pilíře koncepce, které jsou podrobněji rozpracovány v následujících kapitolách, představuje:

- ⇒ **Veřejná doprava jako dostupné, bezpečné a ekologicky šetrné řešení pro obyvatele ČR** kapitola 0
- ⇒ **Silniční doprava jako funkční, pohodlná a bezpečná přepravní síť** kapitola 0
- ⇒ **Železniční doprava jako reálný konkurent** kapitola 0
- ⇒ **Letecká doprava jako dosud nevyužitý potenciál** kapitola 0
- ⇒ **Vodní doprava jako ekologicky šetrná a ekonomicky výhodná alternativa** kapitola 0
- ⇒ **Česká republika jako dopravní a logistická křižovatka Evropy** kapitola 0

⇒ **Legislativa**

kapitola  
0

⇒ **Financování dopravní infrastruktury**

kapitola  
0

# Veřejná doprava

„Veřejná doprava jako dostupné, bezpečné a ekologicky šetrné řešení pro obyvatele ČR“

Kvalitní dopravní obslužnost území je jedním z předpokladů spokojenosti občanů i vyváženého regionálního rozvoje. **Zkvalitňovat dopravní obslužnost území zajišťovanou státem i kraji** s důrazem na prohloubení odpovědnosti krajských samospráv a dopravní obslužnost menších obcí, **podporovat budování integrovaných dopravních systémů a jejich vzájemnou propojitelnost patří mezi naše priority.** Podporou z veřejných zdrojů **rozšíříme veřejnou dopravu**, která musí být nejen místně a cenově dostupná, ale také dobře organizovaná a vybavená moderním vozovým parkem.

Dopravní obslužnost nabývá na významu zejména v oblastech s velkým množstvím malých obcí, kde je doprava do škol, úřadů, zdravotnických zařízení, zaměstnání, za kulturou a sportem stále značně problematická a je ve zvětšujícím se rozsahu odkázána na individuální dopravní prostředky.

**Sociální demokracie preferuje rozvoj hromadné dopravy před dopravou individuální, přičemž za páteřní druh veřejné hromadné dopravy považuje železnici.**

Chceme pokračovat v **rozšiřování nabídky časově i finančně dostupných autobusových i vlakových místních spojů**, které je třeba dále **provázat s dálkovou autobusovou a železniční dopravou**. Uvědomujeme si, že hlavní role ve zlepšování dopravní obslužnosti regionů musí hrát krajská, resp. městská samospráva. **Dopravní politika** musí být v tomto aspektu úzce **provázána se školskou politikou a politikou rozvoje a obnovy venkova.**

Za základ optimálního **fungování integrovaných dopravních systémů** považujeme kolejovou dopravu, provázanou v co nejširší síti dopravních uzlů **sjednoceným přestupním tarifem s dalšími návaznými dopravními systémy** pokrývajícím co největší území. Základem budou **jízdní řády vycházející z potřeb** přepravovaných osob a **jednotné informační systémy**. Chceme, aby tyto systémy byly tam, kde je to možné, dále **podporovány návazností na parkoviště, cyklostezky a trasy pro pěší.**

V centru pozornosti ČSSD je také **bezpečnost dopravy**. Je třeba **bojovat o každý lidský život!** V této oblasti platí více než v jiných, že **preventivní opatření** jsou daleko **efektivnější než represivní potírání negativních jevů**, které již nemůže nahradit to nejvzácnější, lidské životy. Přitom výrazného zlepšení v této oblasti lze dosáhnout i bez velkých investičních vkladů, např. lepším zabezpečením železničních přejezdů, rychlým rozšiřováním informačních systémů poskytujících účastníkům silničního provozu aktuální informace o dopravní situaci apod.

## Veřejná doprava

Základní prioritní osy ČSSD v oblasti veřejné dopravy zahrnují:

- ⇒ Využívat železnici jako páteřního druhu dopravy;
- ⇒ Zkvalitnit systém veřejné dopravy koordinací celostátní a regionální veřejné dopravy;
- ⇒ Podporovat integrované dopravní systémy v jednotlivých krajích se zohledněním potřeb krajů;
- ⇒ Zvýšit kapacitu infrastruktury ve veřejné dopravě velkých aglomerací;
- ⇒ Integrovat a rozšířit mezinárodní veřejnou dopravu.

**Ochrana životního prostředí a udržitelný rozvoj** je vedle ekonomického kritéria základním parametrem pro hodnocení jednotlivých dopravních procesů. Podporou veřejné hromadné dopravy rozumíme také **modernizaci jejího vozového parku, který zajišťuje cestujícím nejen pohodlí při samotné jízdě, ale je rovněž šetrný k životnímu prostředí.** Budeme proto ekonomicky podporovat obnovu vozového parku veřejné dopravy a nalézat takové způsoby rozvoje a organizace dopravy, které jsou udržitelné z hlediska ochrany životního prostředí.

**Zvyšování kapacity infrastruktury ve veřejné dopravě velkých aglomerací** nemůže být chápáno pouze jako záležitost těchto samospráv. Její význam daleko přesahuje hranice chápání jako jednoho z prvků dopravního systému měst. Budeme proto **ve zvýšené míře podporovat zvyšování kapacity této infrastruktury z veřejných zdrojů.**

Výrazný **nárůst intenzity dopravy**, jehož jsme svědkem v posledních letech, je důsledkem nejenom rostoucí poptávky po přepravě zboží a osob díky růstu české ekonomiky, ale také rostoucí životní úrovni nás všech a s ní související potřebou cestovat do zaměstnání, do školy, za kulturou a sportem, ale i potřebou **zajistit rozšíření a propojení veřejné dopravy České republiky se zahraničím.**

## Silniční doprava

„Silniční doprava jako funkční, pohodlná a bezpečná přepravní síť“

Silniční doprava a především **silniční infrastruktura** představuje **klíčovou dopravní síť České republiky**. Pro uspokojení potřeb občanů je však **nezbytné**, aby jim **stav silniční sítě co nejméně komplikoval cestování** a prodlužoval dobu nutnou pro přesun z jednoho místa na druhé.

**Klíčovým prvkem** silniční sítě, na který současná vláda nebere dostatečný zřetel, je především **tragický stav dálnice D1** tvořící základní osu východ – západ. **ČSSD** si tento kritický stav plně uvědomuje a **je připravena okamžitě započít práce na rozšíření D1 mezi Prahou a Brnem** v úsecích, kde nejde o komplikovanou a náročnou rekonstrukci a kde si to plynulost a bezpečnost provozu bezpodmínečně vyžaduje. Současně s tímto rozšířením **je nezbytné okamžitě urychlit výstavbu rychlostní silnice R35** v úseku Hradec Králové – Olomouc, která napomůže „odlehčit“ dálnici D1.

**Dalšími klíčovými prvky** jsou bezpochyby **dokončení dálničního úseku D1/D47** v úseku Brno – Ostrava, **dokončení pražského okruhu** a **dobudování páteřní sítě rychlostních komunikací** s vazbou na krajská města a její napojení na síť transevropskou.

Současně s rozvojem stávající silniční sítě je **nezbytné sledovat i oblast financování** této sítě (více v kapitole 0 Financování dopravní infrastruktury). **Klíčovým prvkem** v této oblasti vnímá ČSSD dokončení projektu **zavedení mýtného také na silnicích I. třídy**, které dnes řidiči těžkých nákladních vozidel využívají k objíždění zpoplatněných dálničních úseků. K tomuto kroku se **stávající vláda** doposud neodvážila, stejně jako k navýšení mýtného alespoň na úroveň Rakouska a dobrovolně tak **vytvořila podmínky pro Českou republiku jako tranzitní zemi**.

Mimo priority ČSSD nejsou samozřejmě ani **silnice II. a III. třídy**, které se po zavedení mýtného i na silnicích I. třídy v konečném důsledku mohou stát „objížděnými trasami“. ČSSD se přiklání k názoru, že pro tyto silnice bude klíčové **expertně posoudit**, zdali by bylo **zavedení systému mýtného ekonomicky efektivní** či by **postačila jiná opatření**, jako například změna dopravního značení či vyšší důraz na vymáhání respektování dopravních předpisů v oblasti přetěžování nákladních vozidel.

Vedle rozvoje a financování silniční infrastruktury si ČSSD plně uvědomuje i **nutnost zvýšení důrazu na provoz a údržbu již zbudované infrastruktury**. ČSSD si je dále vědoma **palčivého problému v oblasti degradace stávající dopravní infrastruktury** (především vozovek a mostních konstrukcí) **vlivem nedostatečného objemu prostředků** a také nedostatečnou efektivitou jejich vynakládání na opravu a údržbu této infrastruktury,

### Silniční doprava

Základní prioritní osy ČSSD v oblasti silniční dopravy zahrnují:

- ⇒ Dokončit prodlužující se výstavby silničních či dálničních úseků;
- ⇒ Dostavět obchvaty významných měst;
- ⇒ Zvýšit výnosy z mýtného pro nákladní automobily, prostředky poté použít na rozvoj silniční infrastruktury;
- ⇒ Zabránit chátrání a devastování stávající dopravní infrastruktury;
- ⇒ Radikálně zvýšit bezpečnost a plynulost provozu.

stejně jako **značné nedostatky v ekologických odvětvích dopravy**, jako jsou například cyklostezky či klidové zóny v zastavěných oblastech. Součástí naší strategie je i obnova sítě odpočívadel a parkovišť podél dálničních celků.

Za prioritní cíl si klademe především **rozvoj aplikované dopravní telematiky** pro jednotlivá města, kraje a hlavní dopravní tahy, s **cílem zvýšení efektivity** silniční sítě pro všechny účastníky silničního provozu, která s sebou nese úsporu času i nákladů občanů.

**ČSSD klade velký význam na bezpečnost** silničního provozu: budeme důsledně prosazovat **zavedení dopravní výchovy již na základní škole**, budeme prosazovat efektivní **opatření ke zvýšení bezpečnosti** na našich silnicích, jako například **řidičský průkaz na zkoušku, státní dozor při závěrečných zkouškách** v autoškole či **zdokonalení stávajícího bodového systému**. ČSSD považuje dále za cíl **uplatňovat a vyhodnocovat strategii bezpečnosti silničního provozu**, předpisy o vzdělávání řidičů profesionálů a realizaci bezpečnostních auditů a potřebných bezpečnostních prvků silniční infrastruktury, jako například bezpečná svodidla, retardéry či kruhové objezdy.

# Železniční doprava

## „Železniční doprava jako reálný konkurent“

**Železniční doprava představuje** podle názoru ČSSD **reálného konkurenta silniční automobilové dopravě**, jejíž vzrůstající intenzita s sebou nese spoustu negativních důsledků sociálního, ekonomického, bezpečnostního i ekologického rázu.

**Železnice** zaujímá v rozvoji dopravní infrastruktury stále **strategickou roli**, i když oproti minulosti částečně ztrácí svoji pozici na přepravním trhu. S ohledem na růst přepravních procesů a větší **ekologičnost kolejové dopravy** ve srovnání se silniční nákladní přepravou je třeba její roli opět posílit. Je v zájmu České republiky, aby její železniční síť, patřící k nejhustším na světě, byla **využita v plném rozsahu**. Uvědomujeme si **výzvy spojené se zvyšováním kvality železniční dopravy a jejích služeb**.

**Moderní železnice** musí být železnicí **rychlou, bezpečnou, ekonomickou, vybavenou moderními soupravami** – trakčními jednotkami i vozy pro osobní přepravu, **poskytující příjemné zázemí a spolehlivost pro své uživatele**. Jen taková železnice bude rovnocenným konkurentem rostoucí silniční přepravy. Vyšší kvalita nabízených služeb však úzce souvisí s modernizacemi a přestavbami nádraží a železničních uzlů. Je potřebné **investovat do revitalizace a modernizace desítek nádražních a přednádražích prostorů** tak, aby tyto prostory byly nejen dobře dostupné, čisté, ale také uživatelsky příjemné.

**ČSSD vidí klíčový problém** osobní železniční dopravy především **v oblasti financování**, kde doposud není zajištěn transparentní a jednoznačný systém, jak a z jakého rozpočtu bude osobní železniční doprava hrazena, což se projevuje například nedostatečnou dopravní obsluhou mnoha regionů. **Klademe si za cíl** tento problém řešit a **zajistit všem regionům dostatečnou a kvalitní dopravní obsluhu** s modernizovaným vozovým parkem a kvalitními a konkurenceschopnými službami pro konečné zákazníky, cestující.

Současně s rozvojem osobní dopravy **vnímáme i klíčovou výhodu železnice pro potřeby nákladní dopravy**. Budeme tak masivně **podporovat přesun kamionové dopravy na dopravu kombinovanou** (tj. na dopravu s využitím železniční, ale i vodní či letecké a silniční sítě), kde vidíme velké nedostatky, především v podhodnocených investicích do železniční infrastruktury či nenapojení sítě do projektů nákladních koridorů EU. Podporou kombinované dopravy a jejích operátorů se budeme také snažit **udržet a dále zvyšovat**

### Železniční doprava

Základní prioritní osy ČSSD v oblasti železniční dopravy zahrnují:

- ⇒ Zajistit efektivní a kvalitní dopravní obslužnost všech regionů;
- ⇒ Přesunout silniční kamionovou dopravu na dopravu kombinovanou (ze silnic na železnici);
- ⇒ Modernizovat železniční koridory, propojení s evropským železničním systémem;
- ⇒ Zvýšit bezpečnost na železnici

**konkurenceschopnost železniční dopravy vůči dopravě silniční** především sjednocením a harmonizací podmínek.

**Klíčovým prvkem** železniční dopravy je i **oblast samotné infrastruktury**: ČSSD preferuje **modernizaci transitních železničních koridorů**, **klíčových železničních uzlů** a **klíčových mimo-koridorových tratí**, tak jak je tomu typické v západní Evropě. Spolupráce s Evropou je klíčová, pokud železniční doprava chce reálně konkurovat dopravě silniční. Domníváme se, že **je nezbytné co nejdříve propojit klíčové transevropské trati** na území České republiky s evropským železničním systémem.

Nezbytnou součástí železniční dopravy je i její čím dál aktuálnější bezpečnost. **Bezpečnosti na železnici nebyl v posledních letech kladen dostatečný důraz**, a proto si myslíme, že je nezbytné urychleně zvýšit její úroveň **modernizací železničních přejezdů** a **rozvojem automatizace dopravy**.

V neposlední řadě chápeme jako klíčovou snahu o **zachování stávajícího provozu a rozsahu regionálních tratí**, které tvoří klíčový prvkem v každodenním dojíždění občanů za prací, vzdělání či kulturou nebo zábavou.

## Letecká doprava

### „Letecká doprava jako dosud nevyužitý potenciál“

Podle názoru ČSSD v sobě **letecká doprava skýtá obrovský potenciál**, jehož rozsah si stávající vláda není schopna ani uvědomit.

**Česká republika těží ze svého unikátního geografického postavení** v samotném centru Evropy a působí jako brána pro přechod mezi západní a východní Evropou. Strategie ČSSD vychází jednoznačně z této lokalizační výhody: budeme se snažit dále **rozvíjet pražské letiště jako centrum mezinárodní letecké přepravy** a jako **vstupní bránu příchozího cestovního ruchu do České republiky**. Rozvoj letiště však není možný bez průběžného zvyšování nabídky doprovodných služeb, jak pro podnikatelský sektor, tak především pro sektor turistů.

#### Letecká doprava

Základní prioritní osy ČSSD v oblasti letecké dopravy zahrnují:

- ⇒ Podpořit rozvoj letiště Praha jako centra mezinárodní letecké přepravy;
- ⇒ Podporovat rozvoj vnitrostátní letecké dopravy;
- ⇒ Zapojit leteckou dopravu efektivně do kombinované dopravy;
- ⇒ Transformovat české letecké subjekty a zajistit jejich konkurenceschopnost.

Letecká doprava v České republice nepředstavuje pouze letiště v Ruzyni, **součástí české letecké dopravy je i velký počet menších lokálních letišť**. Vidíme velké **příležitosti v rozvoji** „hromadné“ a cenově dostupné letecké **přepravy především mezi Prahou a Ostravou a mezi Prahou a Brnem**. Klíčovým předpokladem pro tento rozvoj je však buď odstranění monopolu ČSA či snížení ceny jejich letenek.

U ekonomicky rentabilních a perspektivních linek **se stavíme velmi pozitivně k podpoře charterových letů a rozvoje jednotlivých přímých spojení mezi vybranými letišti**.

Nicméně letecká doprava nepředstavuje jen osobní leteckou dopravu; její součástí je přeprava nákladní. Naším cílem, vzhledem k vysoké otevřenosti české ekonomiky vůči zahraničí, je **vytvářet pro české podnikatele a český průmysl konkurenceschopné a kvalitní služby, které napomohou jejich zapojení do mezinárodních systémů kombinované přepravy**.

**ČSSD ve svých strategiích neopomíjí ani infrastrukturní pohled na leteckou dopravu**. Mezi **klíčové prvky** dalšího rozvoje řadím především **výstavbu druhé paralelní dráhy na letišti Praha** s cílem zvýšit jeho odbavovací kapacitu. Nedílnou součástí této strategie je i **efektivní a funkční napojení letiště na plnohodnotné železniční spojení s Prahou**.

Další snahou ČSSD je transformace národních subjektů letecké dopravy. **Základním cílem je zachovat letiště Praha v plném vlastnictví státu** a pouze v prokazatelné ekonomické výhodnosti zvažovat spolupráci a pronájem řízení a provozování letiště společně s transparentně vybraným partnerem. Současně by měly být **ČSA prodány pouze strategickému partnerovi**, který by bezpečně garantoval zajištění rozvoje sítě a linek. Snahou ČSSD je i **transformovat Řízení letového provozu na obchodní společnost**

**v plném vlastnictví státu, která by byla schopná vytvořit podmínky pro zajištění nákladově efektivních letově provozních služeb všem uživatelům vzdušného prostoru v souladu s evropskými pravidly. Současně chceme zajistit úspory státního rozpočtu civilně vojenské integrace letových a provozních služeb.**

## Vodní doprava

„Vodní přeprava jako ekologicky šetrná a ekonomicky výhodná alternativa“

**Větší pozornost** než dosud budeme věnovat také **vodní dopravě**. Chceme, aby byla **více využívána jak v oblasti přepravy, tak jako perspektivní oblast podnikání**.

Nestabilitu dopravy na hlavních vnitrostátních vodních cestách související s jejím sezónním charakterem a závislostí na atmosférických podmínkách se budeme snažit minimalizovat dalšími investicemi, které **zajistí záchranu vodní dopravy** jako jednoho ze základních dopravních oborů.

### Vodní doprava

Základní prioritní osy ČSSD v oblasti vodní dopravy zahrnují:

- ⇒ Zajistit kroky vedoucí k záchraně vodní dopravy jako jednoho ze základních oborů;
- ⇒ Připravit strategickou koncepci obnovy a následné revitalizace vodní dopravy.

Je proto **důležité zlepšit plavební podmínky na Labi výstavbou plavebního stupně Děčín**. Cílem je zajistit po převážnou část roku plavební hloubku minimálně 140 cm, odpovídající německému úseku Labe. Tím budou vytvořeny **podmínky pro přesun až 4,5 mil. tun nákladu po Labi ročně**. Musíme si také uvědomit, že železniční trasa Praha – Drážďany – Berlín je na hranici svých kapacitních možností a není schopná pojmout další očekávané nárůsty přeprav.

Kromě zahájení výstavby plavebního stupně Děčín zahrnuje **příprava strategické koncepce obnovy a následné revitalizace** dále také realizaci programu na modernizaci plavidel a uplatnění dotačních pravidel při prokazatelných ztrátách dopravců (dotace na sucho).

Podpoříme také **rozvoj Bat'ova kanálu na Zlínsku**, který je významným **předpokladem rozvoje turistiky**. Jako perspektivní projekt proto podporujeme jeho **propojení s Dunajem přes Moravu a Dyji**.

Lepší využití vnitrozemské vodní cesty je nejenom **příspěvkem k ekologii**, ale také k **atraktivnějšímu využití území kolem řek a vodních nádrží k rekreaci a ke sportovní i rekreační plavbě**. Ve spolupráci s kraji a obcemi zlepšíme zatím nedostatečnou podpůrnou infrastrukturu a oživíme tak vodní turistiku, avšak s přísným dohledem na dodržování ekologických i dalších obecně prospěšných pravidel u individuální vodní motorizované turistiky.

## Spolupráce s EU

### „Česká republika jako dopravní a logistická křižovatka Evropy“

Česká republika je díky své geografické poloze přirozenou **křižovatkou dopravních cest celoevropského významu**. Nebude-li však disponovat moderní a dobře rozvinutou dopravní infrastrukturou, ztratíme nejen jednu z **podmínek konkurenceschopnosti** výrobců působících na území republiky, ale negativním důsledkem by byla ještě větší zátěž životního prostředí, komplikace ve vnitrostátní přepravě osob a zboží, havárie a zbytečně ztracené životy apod.

Hlavním cílem je systematicky **vytvářet podmínky pro zvyšování kvality, pohodlnosti a dostupnosti dopravy** v České republice s perspektivou nacházejících let, kdy by Česká republika měla dále posílit své postavení fungující **dopravní a logistické křižovatky střední a východní Evropy**.

**Pilířem financování dopravy** na území České republiky v období let 2010 až 2014 měla stát **kombinace národních, úvěrových, evropských a privátních zdrojů** (více kapitola 0 Financování dopravní infrastruktury). Využívání evropských zdrojů financování představuje jednu z klíčových příjmů zejména dle celkového objemu případného čerpání. Další předností čerpání evropských zdrojů je i možnost předpovědi zajištění stanovených finančních toků.

Sociální demokracie akcentujeme **aktivní a efektivní čerpání evropských finančních prostředků** a ve svých prioritách si klade za cíl zejména:

- ⇒ Zajistit informační servis o možných zdrojích získání finančních prostředků z fondů EU (evidování a poskytování příslušných informací k možnostem spolufinancování dopravní infrastruktury a řešení provozních potřeb ČR z různých forem fondů, programů, grantů EU při využití jisté míry participace spolu s jinými zeměmi, především sousedními zeměmi z EU);
- ⇒ Důsledně naplňovat stávající „Operační program Doprava“ a v rámci krajů „Regionální operační programy“ v oblasti dopravy se zohledněním potřeb ostatních resortů (při zajišťování současných a budoucích potřeb k nalezení optimálních řešení jak v dopravě, tak i její bezpečnosti, obnově venkova a zachování životního prostředí);
- ⇒ Zajistit maximální čerpání finančních prostředků při využití všech dostupných zdrojů z prostředků EU a jejich spolufinancování.

Mimo oblast financování dopravy existují i další možnosti spolupráce s EU, jedná se např. o zpracování dopravní koncepce a dlouhodobé strategie jednotné dopravní politiky EU a společných dopravních projektů při zjednodušení legislativy umožňující zrychlení přípravy liniových staveb a řešení dopravního provozu (více kapitola 0 Legislativa).

#### Spolupráce s EU

Základní prioritní osy ČSSD v oblasti spolupráce s EU zahrnují:

- ⇒ Zajistit informační servis o možných zdrojích získání finančních prostředků z fondů EU;
- ⇒ Důsledně naplňovat stávajících programů EU (Operační program Doprava a Regionální operační programy);
- ⇒ Zajistit maximální čerpání finančních prostředků při využití všech dostupných zdrojů z prostředků EU a jejich spolufinancování.

# Legislativa

## „Efektivní a pružná legislativa podporující vyvážený a trvalý rozvoj dopravy“

Abychom dokázali efektivně a v maximálním tempu pokračovat v potřebné výstavbě dopravní infrastruktury, bez ohledu na její druh, musíme **kromě financí zajistit i vhodnou úpravu legislativy**. Výstavbu totiž mnohdy neblokuje jen nedostatečné zdroje financování, ale právě komplikace v oblasti legislativních omezení.

**Stávající legislativa** v této oblasti je **nepružná a mnohdy odporující zdravému rozumu**, kdy například při vyvlastnění získává majitel pozemku více, než při standardním výkupu. V porovnání se sousedními zeměmi máme v rámci přípravy staveb vyšší počet správních řízení.

Naším **cílem** rozhodně **není omezit vliv veřejnosti i jednotlivců** na projednávání velkých staveb, nadále je však nepřijatelná stávající praxe, kdy jsou opakovaně zpochybňována již oddiskutovaná a platná rozhodnutí. Rovněž je **nutné zamezit tomu, aby instituty posilující práva občanů v této oblasti nebyly účelově zneužívány**.

**Nedostatečný rozsah naší dopravní infrastruktury nás nutí upustit od snah směřujících k dílčím zákonům vztaženým k jednotlivým, jistě velmi potřebným stavbám. Je nutné přijmout systémovou změnu**, pro kterou se lze snadno inspirovat v zemích Evropské unie, např. na Slovensku, Rakousku či Německu. Cílem je zjednodušení a zefektivnění přípravy a realizace dopravních staveb.

Při tvorbě nezbytných **legislativních úprav** podporujících **vyvážený a trvalý rozvoj dopravy** v České republice spatřujeme priority zejména v následujících oblastech:

### ⇒ Aktualizace platné dopravní politiky České republiky

Je nezbytné jasně **definovat a vymežit postavení** jednotlivých druhů doprav v nových ekonomických a organizačních podmínkách. Dále **stanovit priority ve výstavbě** dopravní infrastruktury a **harmonizovat dopravní politiku ČR** s dopravní politikou Evropské unie.

### ⇒ Soubor legislativních opatření ke zjednodušení přípravy a realizace liniových staveb

Při tvorbě legislativních opatření lze **hledat inspiraci v legislativě EU i v jednotlivých členských zemích**. Cílem je **zjednodušení, zefektivnění a optimalizace** procesu realizace dopravních staveb (například možnost sloučení některých vybraných druhů řízení či zkrácení lhůt a tím zkrácení celé přípravy a realizace).

### ⇒ Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících

#### Legislativa

Základní prioritní osy ČSSD v oblasti legislativy zahrnují:

- ⇒ Aktualizovat platnou dopravní politiku České republiky;
- ⇒ Zavést soubor legislativních opatření ke zjednodušení přípravy a realizace liniových staveb;
- ⇒ Upravit a prosadit zákon o veřejných službách v přepravě cestujících;
- ⇒ Stanovit podmínky v oblasti veřejné osobní železniční dopravy.

Jasně **definovat veřejnou silniční a železniční dopravu a harmonizovat podmínky** obou druhů dopravy. Dále zachovat **železnici jako páteřní druh** veřejné dopravy (vice v kapitole 0 Veřejná doprava).

⇒ **Veřejná osobní železniční doprava**

Jasně deklarovat **podmínky pro provozování osobní železniční dopravy a zachovat národního provozovatele osobní železniční dopravy** jako dále nedělitelný celek.

# Financování dopravní infrastruktury

*„Kombinace národních, úvěrových, evropských a privátních zdrojů jako pilíř financování“*

**Stavby dopravní infrastruktury** představují **finančně náročné** celky a jejich realizace musí být současně zasazena do konkrétního časového rámce. Každá takováto stavba má svůj technický, ale i finanční harmonogram. Dojde-li k jeho narušení, znamená to nutně další prodražování.

**Vlády ČSSD v letech 1998 až 2006** učinily v této oblasti několik systémových kroků: (1) byl **zřízen Státní fondu dopravní infrastruktury (SFDI)**, (2) pro financování velkých investic byly **využity příjmy z privatizace** a (3) právě s ohledem na potřebu kontinuálního přísunu peněz byl **zahájen projekt výběru mýta**.

Vládní koalice vedená ODS dokázala v rekordním tempu pouze „rozdat“ evropské peníze určené pro dopravu, avšak prací na systému dalšího financování si neláme hlavu. Naopak nadále zahajuje nové mnohamiliardové projekty, jejichž financování není zajištěno.

Přitom je zřejmé, že oba **dosavadní velké zdroje financí**, tedy jak privatizace, tak fondy EU jsou svým charakterem **příjmy jednorázové**. Stejně tak je jasné, že ani po vyčerpání fondů EU nebude dopravní infrastruktura ČR v potřebném rozsahu dobudována. Proto je úkol **zajištění dostatečného kontinuálního příjmu pro financování dopravní infrastruktury** součástí priorit ČSSD.

V prvním období po převzetí vládní odpovědnosti ČSSD bude nutné **provést důslednou a realistickou inventuru stavu rozpočtu SFDI**, která se musí opírat od objemu rozestavěných akcí, jejichž financování není zajištěno. V úvodním období bude nutné **posílit SFDI dotací ze státního rozpočtu** zhruba o 50% ve vazbě na ekonomický rozvoj v oblasti stavebnictví. **Opatření související s rozvojem mýta**, ze kterých se očekává další příjem pro SFDI, jsou dále popsána v kapitole 0 Silniční doprava.

Doprava je významným „spotřebitelem“ financí z veřejných zdrojů. Bylo již zmíněno, že další rozvoj dopravní infrastruktury není možný bez dodatečných zdrojů. ČSSD chce v této oblasti **zapojit i privátní zdroje** (spolupráce veřejného a privátního sektoru, tzv. PPP projekty) a to prioritně pro nejpálčivější dopravní stavby, např. rychlostní komunikaci R35 na nerealizovaných úsecích mezi Hradcem Králové a Olomoucí. Projekty veřejného a soukromého sektoru spolu s již zmíněnou nezbytnou úpravou zákonů (více kapitola 0 Legislativa) představují **reálný potenciál pro urychlení budování infrastruktury. ČSSD tento potenciál v zodpovědné a z hlediska budoucnosti reálně ufinancovatelné míře bezzbytku využije.**

## Financování dopravní infrastruktury

Základní prioritní osy ČSSD v oblasti financování dopravní infrastruktury zahrnují:

- ⇒ Vytvořit pevný a dlouhodobý systém financování dopravní infrastruktury;
- ⇒ Posílit financování fondu dopravy z rozpočtu ČR zhruba o 50%;
- ⇒ Zefektivnit a zjednodušit čerpání prostředků EU vyčleněných pro oblast dopravy;
- ⇒ Zapojit privátní zdroje do financování výstavby dopravní infrastruktury cestou PPP projektů

Abychom dokázali stále limitovaný objem prostředků odpovědně využívat, zaměříme se **prioritizaci jednotlivých projektů s ohledem na jejich dopravní přínos.**

Závěrem lze konstatovat, že **pilířem financování** by se **v období let 2010 až 2014** měla stát **kombinace národních, úvěrových, evropských a privátních zdrojů.** S ohledem na postupně přirozeně klesající podíl evropských zdrojů musí být připraven pevný pilíř pro financování projektů i období 2014-2018, kdy by měla podle našich představ dopravní infrastruktura dosáhnout úrovně srovnatelné s vyspělými zeměmi EU.