

DOPRAVNÍ POLITIKA ČR PRO OBDOBÍ 2014 – 2020 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050

Duben 2013

OBSAH

Návrhová část.....	4
1 Střednědobá a dlouhodobá vize.....	5
2 Východiska.....	6
2.1 Strategie Evropa 2020 a Národní program reforem, evropská politika soudržnosti.....	7
2.2 Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému	7
2.3 Politika transevropských dopravních sítí TEN-T (v návrhu)	8
2.4 Další strategie jako východiska pro přípravu dopravní politiky.....	8
2.5 Další východiska dopravní politiky	9
3 Hlavní cíl Dopravní politiky a struktura priorit.....	10
4 Priority, specifické cíle a opatření	12
4.1 Uživatelé.....	12
4.1.1 Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost ČR.....	12
4.1.2 Vytváření podmínek pro soudržnost regionů.....	13
4.1.3 Nákladní doprava jako součást logistického procesu.....	15
4.1.4 Veřejná služba v přepravě cestujících	16
4.1.5 Zajištění práv cestujících	17
4.1.6 Vytváření podmínek pro rozvoj cestovního ruchu	18
4.2 Provoz a bezpečnost dopravy	19
4.2.1 Vytváření podmínek pro kvalitní poskytování služeb.....	19
4.2.2 Snižování dopadů z nepravidelnosti provozu	19
4.2.3 Nákladní doprava dle principu komodality	21
4.2.4 Funkční systém osobní dopravy.....	26
4.2.5 Řešení problémů dopravy ve městech.....	34
4.2.6 Zvyšování bezpečnosti dopravy.....	36
4.2.7 Dokončení restrukturalizace systému železniční dopravy.....	40
4.3 Zdroje pro dopravu.....	41
4.3.1 Zajištění zdrojů prostřednictvím klasického financování.....	42
4.3.2 Zajištění zdrojů prostřednictvím alternativního financování.....	44
4.3.3 Internalizace externích nákladů jako inovativní zdroj financování	45
4.3.4 Rozdělování zdrojů.....	46
4.3.5 Zajištění zdrojů pro financování dopravní obslužnosti	46
4.3.6 Zajištění energií pro dopravu	47
4.4 Dopravní infrastruktura	49
4.4.1 Kvalitní údržba a provozování dopravní infrastruktury	49
4.4.2 Rozvoj dopravní infrastruktury	50
4.4.3 Urychlení přípravy staveb.....	55
4.4.4 Dosažení úspor při přípravě a realizaci staveb.....	56
4.4.5 Zvýšení kvality staveb v dopravě.....	58
4.5 Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace, kosmické technologie	59
4.5.1 Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace	59
4.5.2 Využití kosmických technologií v sektoru doprava.....	62
4.6 Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí	63
4.7 Sociální otázky, zaměstnanost, vzdělávání, kvalifikace	66
4.8 Další dlouhodobé vize.....	66
4.9 Subsidiarita, odpovědnost jednotlivých úrovní	67
Implementační část.....	68

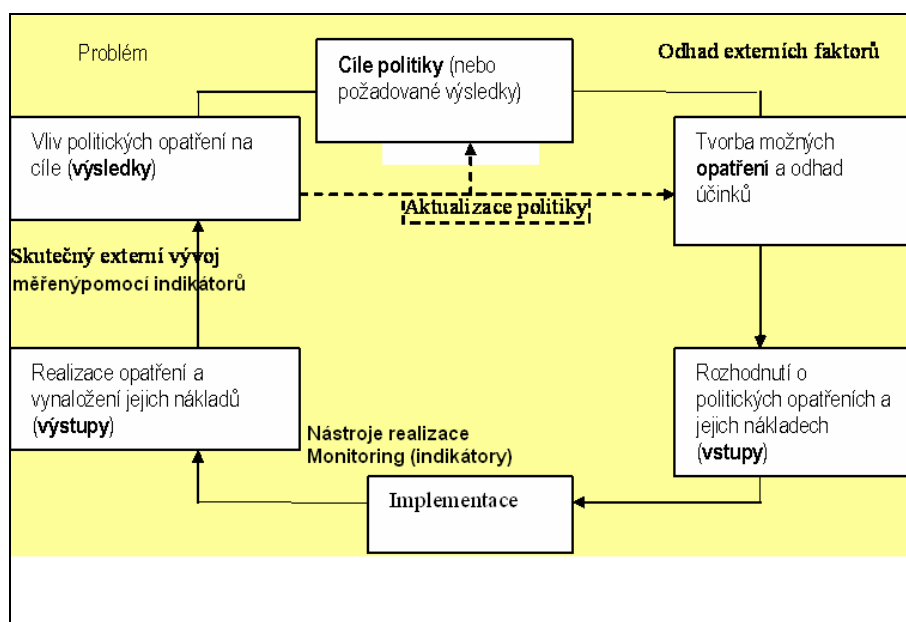
5	Nástroje, návazné strategické dokumenty, monitoring a kompetence	69
5.1	Nástroje finanční	69
5.1.1	Financování oprav a údržby dopravní infrastruktury a financování rozvoje dopravní infrastruktury	69
5.1.2	Financování dopravní obslužnosti.....	72
5.1.3	Financování terminálů multimodální dopravy a veřejných logistických center..	74
5.1.4	Financování bezpečnosti silničního provozu	74
5.1.5	Financování z evropských fondů v období 2014 – 2020.....	74
5.2	Nástroje legislativní	75
5.3	Struktura návazných strategických dokumentů k realizaci cílů Dopravní politiky ..	78
5.3.1	Pro oblast dopravní infrastruktury a jejího financování	78
5.3.2	Pro oblast dopravní obslužnosti	79
5.3.3	Pro oblast bezpečnosti silničního provozu	79
5.3.4	Pro oblast ITS a moderních technologií	79
5.3.5	Pro oblast nákladní dopravy a logistiky	80
5.3.6	Pro oblast zpoplatnění provozu a internalizaci externalit.....	80
5.3.7	Pro oblast letecké dopravy.....	80
5.3.8	Pro oblast vodní dopravy	80
5.3.9	Pro oblast cyklistické dopravy	80
5.3.10	Pro oblast přípravy výstavby tratí Rychlých spojení (RS)	81
5.3.11	Pro oblast kosmických technologií v sektoru doprava	81
5.3.12	Pro oblast čisté mobility	81
5.4	Monitoring a návrh indikátorů pro sledování účinnosti opatření, plán hodnocení a plán řízení změn	82
5.5	Analýza proveditelnosti a riziková analýza.....	85
	VYSVĚTLENÍ POJMŮ	87
	SEZNAM ZKRATEK	88

Návrhová část

1 Střednědobá a dlouhodobá vize

Sektor doprava je jednou z důležitých oblastí národního hospodářství, která ovlivňuje prakticky všechny oblasti veřejného i soukromého života a podnikatelské sféry. Jedná se o sektor finančně velmi náročný, na druhou stranu jde o sektor, který výrazně přispívá do příjmové stránky veřejných rozpočtů. Jde o sektor, který je nutnou podmínkou pro zvyšování konkurenceschopnosti České republiky. Neřešení problémů v dopravě proto může vyústit ve velké přímé i nepřímé celospolečenské ztráty. V období hospodářské recese se výrazná úsporná opatření týkají i sektoru doprava. Opatření v dopravě ale musí být vnímána tak, že jednotlivé segmenty dopravy tvoří nedílný celek – tzn. oblasti, které vyžadují podporu z veřejných zdrojů, jsou nezbytné pro fungování celého systému dopravy, a nelze je oddělovat od sektorů, které jsou z hlediska veřejných rozpočtů tzv. „čistým plátcem“. Rozpad systému dopravní obslužnosti v důsledku plošných škrtů by se negativně projevil jak v problémech ve „fungujících“ oblastech dopravy (kongesce, nehodovost a celkové navýšení externalit), tak i v ostatních celospolečenských oblastech.

Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (dále jen Dopravní politika) je stejně jako Dopravní politika pro léta 2005 – 2013 postavena na tzv. dopravně-politickém cyklu. Jedná se tedy o nekončící proces, který vystihuje následující schéma:



Dopravní politika pro období 2014 – 2020 proto bezprostředně navazuje na Dopravní politiku pro léta 2005 – 2013 a je postavena na analýze jejího dosavadního plnění. Kromě toho proces ovlivňují i další přijaté strategické dokumenty celostátní a evropské úrovně (viz. kapitola č.2 Východiska).

Dopravní politika je vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava, Ministerstvo dopravy je institucí odpovědnou za její implementaci. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení. Vzhledem k šíři problematiky nemohou být řešení navržena do všech podrobností. To je úkolem navazujících strategických dokumentů k Dopravní politice (na bázi „akčních plánů“), které rozpracovávají jednotlivé oblasti řešené v Dopravní politice. Jejich seznam je uveden v Implementační části Dopravní politiky. Dopravní politika určuje gesční odpovědnost a orientační termíny pro plnění jednotlivých opatření, způsob financování (nejedná-li se vyloženě o opatření organizačního

charakteru) je rovněž navrženo jen rámcově a je rozpracováno v návazných strategických dokumentech.

Základní principy nové Dopravní politiky se od předchozí Dopravní politiky nemění – Dopravní politika deklaruje to, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit (mezinárodní vazby, smlouvy), učinit chce (bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekonomika, životní prostředí, veřejné zdraví) a učinit může (finanční a prostorové aspekty). Základní témata, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů především zabývá a která v podstatné míře zůstávají v platnosti i pro následující období, jsou:

- harmonizace podmínek na přepravním trhu,
- modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy,
- zlepšení kvality silniční dopravy,
- omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví,
- provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému,
- rozvoj transevropské dopravní sítě,
- zvýšení bezpečnosti dopravy,
- výkonové zpoplatnění dopravy,
- práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb,
- podpora multimodálních přepravních systémů,
- rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS,
- zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu,
- využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS),
- snižování energetické náročnosti sektoru doprava a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech.

2 Východiska

Vliv vstupu ČR do EU v květnu 2004 a dopady světové finanční krize po roce 2008 byly zásadními událostmi ovlivňující konkurenceschopnost ČR v období platnosti Dopravní politiky ČR pro léta 2005 - 2013. Jednotný trh EU na jedné straně poskytuje našim výrobcům lepší možnosti uplatnit se, ale na straně druhé na ně klade mnohem větší nároky na kvalitu, přizpůsobivost a produktivitu v soutěži s již na trhu zavedenými kapitálově silnějšími konkurenty. Následky finanční krize po roce 2008 měly vliv na pokles výkonnosti v průmyslových odvětvích a snížení míry investic. Zároveň došlo k poklesu produktivity práce, která byla ovšem již před krizí v EU podprůměrná. Dosud existující relativní výhoda ČR v podobě levné kvalifikované pracovní síly se postupně snižuje, a naopak roste konkurenceschopnost států s nízkými mzdami (ať v EU nebo mimo ni).

Zrušení pohraničních celních kontrol po vstupu do EU se projevilo ve zlepšení podmínek zejména pro silniční nákladní dopravu. Zlepšila se nejen její plynulost a rychlost, ale vzhledem k velkému podílu obchodních vazeb s okolními členskými státy i poptávka po ní. Současně také vlivem liberalizace mezinárodní silniční dopravy vzrostl konkurenční tlak dopravců ze zemí s nižšími náklady, včetně tzv. sociálního dumpingu. Liberalizace trhu železniční dopravy v posledních letech významně pokročila do praxe a přinesla řadu nových

poznatků, které je potřebné řešit. Jde například o narovnání tržních podmínek zavedením ekonomicky správné úhrady za použití dopravní cesty, spotřebované elektrické energie a staničních služeb. Konkurence ze strany zahraničních dopravců je ale stále minimální. Plná liberalizace trhu letecké dopravy v rámci EU přinesla na jedné straně snižování cen a rozšíření produktu pro koncové zákazníky, na straně druhé zvýšila konkurenci pro jednotlivé letecké dopravce. Nicméně nezbytným předpokladem pro zajištění konkurenceschopnosti ČR a mobility jejích občanů je pokračování v podpoře liberálního prostředí i mimo státy EU. V současné době se zatím málo využívá komparativní výhoda vodní dopravy a její funkce na dopravním trhu, kde přispívá ke snižování cen dopravy.

Dopravní politika jako sektorový dokument vychází ze závěrů analytické části, tj. z dokumentu *Vyhodnocení účinnosti Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013 v roce 2012* – předloženo pro informaci Vládě ČR 4. července 2012 a z dokumentu *Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020, Analytická část, Průřezové dokumenty národní a evropské úrovně*.

2.1 Strategie Evropa 2020 a Národní program reform, evropská politika soudržnosti

Evropa 2020 je strategie Evropské unie na podporu trvale udržitelného všeobecného růstu. Evropská unie si stanovila ambiciózní cíle, kterých má být dosaženo do roku 2020, a to v pěti hlavních oblastech:

- Zaměstnanost - mělo by být zaměstnáno 75 % populace ve věku 20 až 64 let.
- Inovace – 3 % HDP Evropské unie by měly být investovány do výzkumu a vývoje.
- Klimatické změny - mělo by být dosaženo cílů dle zásady klima / energie „20/20/20“ (za dobrých podmínek včetně snížení emisí o dalších 30 %).
- Vzdělání - podíl osob s nedokončeným vzděláním by měl být pod 10% a nejméně 40 % populace ve věku 30 až 34 let by mělo mít dokončené vysokoškolské vzdělání nebo vzdělání srovnatelné.
- Chudoba - zmírnit chudobu s cílem zbavit nejméně 20 milionů obyvatel rizika chudoby či vyloučení.

Národní program reform představuje příspěvek České republiky k plnění cílů Strategie Evropa 2020, které si stanovily státy EU nad rámec unijních kompetencí v oblasti dobrovolné koordinace hospodářských politik.

Politika soudržnosti poskytuje potřebné investiční rámce a postupy k dosažení cílů strategie Evropa 2020. Efektivnost evropských peněz se musí zvýšit, a proto budou vynakládány pouze na omezený počet priorit největšího významu. Budou vynakládány výhradně na priority, které přispějí k plnění Strategie Evropa 2020. Z toho důvodu musí být všechny podporované oblasti uvedeny v *Národním programu reform*. Z hlediska sektoru doprava je proto důležité, že kapitola 7 Národního programu reform s názvem *Podpora konkurenceschopnosti zlepšením dopravní infrastruktury* je zaměřena na rozvoj sektoru doprava.

2.2 Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému

Dokument představuje novou evropskou dopravní politiku pro období 2012 – 2020 s výhledem do roku 2050, na kterou pak následně navazuje Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T) jakožto hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury

pro dálkové přepravní proudy s cílem podpořit jednotný evropský trh. Bílá kniha zahrnuje 40 konkrétních iniciativ pro vybudování konkurenceschopného dopravního systému v příštím desetiletí. Hlavním a novým cílem je zásadně snížit závislost Evropy na dovážené ropě a snížit uhlíkové emise o 60 % do roku 2050, přestat používat konvenční pohon ve městech, využívat 40 % nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě, o 40 % snížit emise ve vodní dopravě. Toho chce dosáhnout:

- přesunutím 50 % přepravy nákladů na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční a vodní dopravu a v případě osobní dopravy výrazně zvýšit podíl železniční dopravy (a to i z dopravy letecké na vzdálenosti do 1000 km, zatímco letecké dopravě se tím uvolní vzdušný prostor pro dálkové lety).
- zaváděním alternativních energií pro dopravu
- zaváděním účinnějších motorů
- aplikací systémů ITS ve všech druzích dopravy s cílem optimalizovat dopravní a přepravní procesy (rozpracováno v Politice EU v oblasti ITS¹).

2.3 Politika transevropských dopravních sítí TEN-T (v návrhu)

Politika definuje hlavní zásady rozvoje dopravní infrastruktury včetně opatření, která umožní poskytování kvalitních služeb. Definuje dvouvrstvou evropskou dopravní síť pro železniční (samostatně pro osobní a nákladní dopravu), silniční síť, vnitrozemské vodní a námořní cesty, leteckou infrastrukturu a infrastrukturu pro multimodální nákladní dopravu (bimodální a trimodální terminály). Tzv. globální síť TEN-T by měla být dobudována do roku 2050, její podmnožina, tzv. hlavní (někdy též se uvádí jako základní) síť má termín dokončení do roku 2030.

2.4 Další strategie jako východiska pro přípravu dopravní politiky

K dalším dokumentům evropské a národní úrovně, které jsou východisky pro Dopravní politiku, nebo které se s ní vzájemně ovlivňují, patří:

- **evropská úroveň:**
 - **Politika soudržnosti**
 - **Společný evropský referenční rámec**
 - **Evropské dokumenty a koncepty řešící problematiku energií v dopravě** (Čistá energie pro dopravu, Evropská strategie pro alternativní energie, Manifest elektromobility, Koncept Smart Cities atd.)
- **národní úroveň:**
 - **Strategický rámec udržitelného rozvoje**
 - **Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti**
 - **Strategie regionálního rozvoje pro období 2014 - 2020**
 - **Politika územního rozvoje ČR**

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy; Sdělení komise Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě, KOM(2008) 886 v konečném znění; a další.

- **Státní politika životního prostředí**
- **Státní energetická koncepce**
- **Surovinová politika**
- **Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2014 - 2020**

2.5 Další východiska dopravní politiky

- Konkurenceschopnost ČR a soudržnost jejich regionů vyžadují efektivnější, spolehlivější a cenově dostupnou mobilitu osob i věcí s co nejmenšími dopady na životní prostředí a globální změny, a to v kontextu opatření v jiných oblastech (inovace, výzkum, pracovní trh, vzdělanost, podpora umísťování investic a další).
- Doprava postupně zkvalitňuje své služby, ale nevyvíjí se udržitelným způsobem - růst přepravy v jednotlivých druzích dopravy je nerovnoměrný a prohlubuje disproporce v dělbě přepravní práce. Vztah mezi jednotlivými druhy dopravy by měl být konkurenční jen omezeně – železniční a vodní doprava může fungovat i jako služba pro silniční dopravce. Jednotlivé druhy dopravy musí fungovat na bázi spolupráce – ale spolupráce může být schopen jen ten dopravní segment, který je schopen nabízet kvalitní, flexibilní a spolehlivé služby.
- Kapacitní problémy (i přes určitý pokles naléhavosti problému díky ekonomické recesi) se projevují přímo nebo skrytě v silniční, železniční a v omezené míře i ve vodní dopravě a potenciálně i v dopravě letecké. Zabezpečovací zařízení v železniční dopravě je nevýkonné, což výrazně snižuje propustnost zejména v železničních uzlech. Rozvoj, zavádění a využití inteligentních dopravních systémů, např. systémů řízení dopravy na dálnicích a silnicích, je nedostatečné a neodpovídá současným potřebám, a to i přesto, že mají vysoký potenciál zvyšovat propustnost a kapacitu komunikací, plynulost provozu a snižovat kongesce a dopravní nehodovost. To vede k ne hospodárnosti provozu a větším dopadům na životní prostředí a veřejné zdraví.
- Navzdory dočasným výkyvům lze konstatovat, že trh v letecké dopravě u nás stále není saturovaný. Potenciál jeho rozvoje v ČR je tedy větší než v jiných zemích Evropy.
- Doprava v ČR je plnohodnotnou a integrální součástí evropského dopravního prostoru, a proto je třeba vytvářet podmínky pro udržení konkurenceschopnosti českých dopravců a dalších poskytovatelů dopravních a logistických služeb.
- Veřejná doprava je provozována na bázi oddělených dopravních systémů, kdy integrované (tj. přepravně, tarifně a informačně provázané) dopravní systémy jsou organizovány jen v omezené funkčnosti, bez většího propojení mezi kraji. V některých krajích je stále integrovaný dopravní systém pouze nadstavbou systému veřejné dopravy (usnadňující využívání městské a příměstské dopravy), nikoliv principem propojujícím všechny druhy dopravy v celém území regionu, v řadě případů přetrvává rozdílný názor na zajištění veřejné dopravy mezi regionem a jádrovým městem, což komplikuje vytváření integrovaných dopravních systémů.
- Není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť, na modernizovanou železniční síť a na mezinárodní letiště, není dokončeno napojení ČR na evropskou síť vodních cest
- Letiště působí jako významné ekonomické katalyzátory. Vyznačují se schopností kumulovat ve svém okolí podnikatelské aktivity a stimulovat jejich další rozvoj.

- Vývoj jednotlivých dopravních trhů je nerovnoměrný, dopravci jsou zatíženi nadměrnou administrativou a trh v železniční dopravě ovlivňuje skutečnost, že železniční síť není plně technicky kompatibilní s některými moderními vozidly, pomalu se zajišťuje i mezinárodní interoperabilita.
- V důsledku nedostatečné harmonizace podmínek na přepravním trhu není schopna železniční a vnitrozemská vodní doprava plně integrace do logistických řetězců, což přispívá k růstu silniční dopravy a vzniku kongescí. Systém organizace nákladní dopravy v rámci logistiky není optimální. Moderní logistická řešení by měla splňovat parametry efektivního řízení přepravního řetězce v podobě optimalizace dopravy zboží a nákladů.
- Dopravní trh je negativně ovlivňován v důsledku externalit. Je proto potřeba přistoupit, v návaznosti na příslušné kroky na evropské úrovni, k jejich postupné internalizaci.
- Doprava ve městech není systémově řešena a nejsou dostatečně uplatňována opatření ke zkldnění center měst, včetně vytváření podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu.
- Stávající dopravní infrastruktura není v požadovaném technickém stavu v důsledku dlouhodobého nedostatku financí na údržbu, a zejména na obnovu, nejsou dostatečně prováděny úpravy vedoucí k odstraňování nedostatků v bezpečnosti, propustnosti a ekologické zátěže. Řada významných tahů v silniční dopravě stále prochází intravilány obcí, železniční síť (zejména regionální) málo odpovídá potřebám dopravní obslužnosti, síť vodních cest má dlouhodobě bodové závady a je nekompletní.
- Systém financování dopravní infrastruktury stále není optimální. Velmi nevhodné financování staveb způsobuje mj. meziroční fluktuace finančního rámce a nejisté plánování investic i v krátkodobém horizontu tří let.
- Není dostatečně rozvinuta informatická a informační podpora všech dopravních oborů, investice do ICT infrastruktury, elektronizace dopravní dokumentace, automatizace procesů, apod.
- Doprava je stále velkým zdrojem hluku a emisí zdraví škodlivých látek, jakož emisí ovlivňujících globální klima. Je třeba vytvářet předpoklady pro jejich snižování v plném souladu s evropskými právními předpisy, včetně podpory rozvoje využívání alternativních energií v dopravě a při zohlednění celospolečenských dopadů alternativních paliv. Další významnou cestou je vytváření podmínek pro větší využívání železniční a případně vodní dopravy, a to v souladu s evropskou dopravní politikou.
- Každé opatření navržené v Dopravní politice bude realizováno s ohledem na minimalizaci dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí a s respektováním ochrany národní soustavy zvláště chráněných území a evropské soustavy Natura 2000.

3 Hlavní cíl Dopravní politiky a struktura priorit

Hlavním cílem Dopravní politiky je: *vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.*

Na hlavní cíl navazují specifické priority sektorového a průřezového charakteru. Ve středu pozornosti dopravní politiky je konečný uživatel – ať už konkrétní zákazník dopravy, tak celá společnost na úrovni státu nebo regionů, pro jejichž občany a podnikatele doprava uspokojuje přepravní potřeby. To je předmětem priority ***Uživatelé***.

Potřeby společnosti v dopravě se realizují prostřednictvím dopravního provozu. V této prioritě jsou řešeny obdobné problémy jako v prioritě předchozí, avšak z úhlu pohledu dopravců a poskytovatelů služeb. Pro snížení obrovských zbytečných ztrát způsobených dopravní nehodovostí jsou v tomto rámci dále připravována řešení pro vyšší bezpečnost dopravy. Na tuto oblast je proto zaměřena prioritní ***Provoz a bezpečnost dopravy***.

Samotný provoz je závislý na zdrojích, bez nichž nelze dopravu provozovat. Jde zejména o zdroje finanční, přičemž se zajištěním finančních zdrojů úzce souvisí i otázky zpoplatnění provozu. Důležitým zdrojem pro dopravu je rovněž energie. To vše je předmětem priority ***Zdroje pro dopravu***.

Nezbytnou podmínkou pro provozování dopravy je ***dopravní infrastruktura***, která je předmětem další samostatné priority. Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury je náročné jak z hlediska investičních potřeb, tak z hlediska časové náročnosti procesů přípravy a realizace staveb.

Integrální součástí rozvoje dopravy se musí stát využití a zavádění moderních systémů řízení a regulace dopravy, informačních systémů, systémů ITS a globálních navigačních družicových systémů. Stranou pozornosti nesmí zůstat ani výzkumná a vývojová činnost v ostatních oblastech dopravy. Tímto úkolem se zabývá prioritní ***Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace, kosmické technologie***.

Dopravní provoz přináší velké celospolečenské přínosy, ale zároveň i negativní dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Tyto dopady musí být minimalizovány na nezbytně nutnou míru. Jde proto o průřezový problém, který se týká všech řešených priorit. Priorita ***Snížování dopadu na zdraví a životní prostředí*** je proto shrnutím hlavních zásad této oblasti.

Doprava je dále rovněž závislá na kvalitní pracovní síle a musí být dostupná všem sociálním vrstvám. Těmto aspektům dopravy se věnuje prioritní ***Sociální otázky, zaměstnanost, vzdělávání a kvalifikace***.

Dopravně-politický cyklus by neměl být přerušen ani na konci platnosti dokumentu. Proto je prioritní s názvem ***další dlouhodobé vize*** zaměřena na otázky dlouhodobého charakteru přesahující časový rámec tohoto dokumentu, a to v souladu s evropskou dopravní politikou až k roku 2050.

Dopravní politika je dokumentem Vlády ČR a má neoddělitelný dopad i na dopravní problematiku na úrovni krajů a obcí, kde jsou otázky dopravy v kompetenci samostatné působnosti samosprávy. Mnohá opatření se týkají regionů a mají pro ně doporučující charakter. Nicméně provázanost cílů celostátní a regionálních politik je velmi důležitá. Touto otázkou se zabývá poslední prioritní nazvaná ***Subsidiarita, odpovědnost jednotlivých úrovní***.

V následující části Dopravní politiky jsou cíle rozpracovány a jsou k nim definována jednotlivá opatření. Implementační část Dopravní politiky se dále zabývá dalšími aspekty zaměřenými na plnění shora uvedených cílů Dopravní politiky. Podrobněji jsou pak jednotlivé důležité oblasti Dopravní politiky rozpracovány v návazných strategických dokumentech.

4 Priority, specifické cíle a opatření

4.1 Uživatelé

4.1.1 Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost ČR

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD a organizace odpovědné za správu a rozvoj dopravní infrastruktury*
- *Rozpracování v návazné strategii: Dopravní sektorové strategie*
- *Financování: rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích*
- *Termíny plnění: průběžně; kontrolní termín 2017*

Dopravní infrastruktura a její vybavenost² patří k faktorům, které ovlivňují konkurenceschopnost České republiky, ale rovněž i jednotlivých regionů. Tento vliv je třeba posuzovat v souvislostech, neboť pro zajištění konkurenceschopnosti je třeba splnit celou řadu dalších podmínek, ke kterým patří ostatní infrastruktura, kvalitní a vzdělaná pracovní síla, uplatňování moderních technologií na základě podpory výzkumu a vývoje, fungující trh práce, zdravé finanční a tržní prostředí, kvalitní životní prostředí, péče o zdraví, jakož i atraktivita pro turistický ruch. Všechny tyto oblasti musí být rozvíjeny rovnoměrně. Za rozvoj dopravní infrastruktury je odpovědný z rozhodující části veřejný sektor. Jedná se o „veřejný statek“, který je finančně náročný, a to jak realizace staveb, tak provozování a údržba dopravní infrastruktury. Jedná se proto o oblast, která je vhodná pro evropské spolufinancování. Česká republika nemá žádný region, který by nebyl dopravně dostupný. Hustota dopravní sítě je v ČR nadprůměrná. Avšak to z hlediska zajištění konkurenceschopnosti nestačí. Atraktivnost území pro investory, pokud jde o dopravní dostupnost, je dána dostupností relativní, tzn. srovnáním kvality dostupnosti jednotlivých států a regionů. V tomto ohledu kvalita dopravní infrastruktury v ČR za svými zejména západními sousedy výrazně zaostává. Nejde jen o budování nových komunikací, ale i o zlepšení již stávající dopravní infrastruktury, zvyšování rychlosti, zlepšení bezpečnosti a zvyšování její kapacity.

Kvalitní dopravní infrastruktura, která umožní pravidelné dodávky při přepravě věcí, je důležitá pro snižování nákladů logistického řetězce. Logistické technologie založené na pravidelných dodávkách umožňují snižovat skladové zásoby, zrychlit obrat zboží a snižovat tak výrobní náklady firem působících v tom kterém regionu. Moderní logistické technologie musí být ale rovněž zaměřeny na udržitelnost procesů, tzn. musí minimalizovat dopady na životní prostředí a zdraví obyvatelstva. Proto logistické řetězce musí umět využívat výhod všech druhů dopravy uplatňováním tzv. principu komodality (viz. kap. 4.2.3).

Kvalitní dostupnost je důležitá i v osobní dopravě. Nejde jen o zajištění mobility pracovní síly a veřejných služeb pomocí dopravní obslužnosti. Důležitý je i potenciál cestovního ruchu. Z hlediska atraktivity regionů pro investory je důležitá i dostupnost, která umožní pořádat pracovní porady, pracovní jednání, kongresy a konference, aniž by docházelo k výrazným časovým ztrátám účastníků těchto jednání. To vyžaduje snadnou dostupnost regionu k letišťům TEN-T, k sítím vysokorychlostních tratí a k sítím komunikací dálničního typu.

Česká republika leží uprostřed Evropy a zdálo by se, že má proto všechny předpoklady pro kvalitní dopravní dostupnost. To je ale zdánlivé, neboť tranzitní potenciál je omezen přírodními podmínkami. Důležité trasy ze západní Evropy do Ruska probíhají příznivějším terénem polskými nížinami, spojení západní Evropy s Balkánem je zase výhodnější

² Vybavenost dopravní infrastruktury moderními technologiemi je důležitou podmínkou pro poskytování kvalitních služeb koncovým uživatelům dopravy.

jednodušším terénem podél Dunaje. Přes ČR tak prochází pouze tranzitní směry nižšího významu (Drážďany – Vídeň / Bratislava a Vídeň – Katovice) Pokud nebude dána rozvoji dopravní infrastruktury v ČR dostatečná pozornost (a to nejen v oblasti rozvoje komunikací dálničního typu, ale i z hlediska rozvoje rychlé železniční dopravy), může se ČR snadno stát periferií uprostřed Evropy se všemi negativními dopady na konkurenceschopnost.

Pro zachování konkurenceschopnosti zpracovatelského průmyslu v ČR může sehrát pozitivní úlohu vodní doprava, která je schopna zajistit přepravu těžkých a rozměrných předmětů. Vzhledem k velké celoevropské konkurenci v oblasti těžkého průmyslu, může být napojení na vodní cestu jedním z kritérií při rozhodování, které provozy budou i do budoucna zachovány.

Opatření:

- **Modernizovat a dobudovat dopravní infrastrukturu v mezinárodním kontextu (prioritně síť TEN-T) s ohledem na konkurenceschopnost ČR a s ohledem na potřeby průmyslu, rozvoje cestovního ruchu a ostatních sektorů hospodářství. ČR se nesmí stát periferií uprostřed Evropy.**

Gestor: MD; Termín do roku 2050 globální síť TEN-T a další projekty celostátního významu, do roku 2030 hlavní síť TEN-T; Financování rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích

- **Plánovat rozvoj technologií na bázi družicových systémů a systémů ITS s ohledem na potřeby dopravy a s ohledem na konkurenceschopnost ČR.**

Gestor: MD; Termín průběžně; Financování rozpracováno v Akčním plánu zavádění ITS v ČR a v Dopravních sektorových strategiích

4.1.2 Vytváření podmínek pro soudržnost regionů

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD a organizace odpovědné za správu a rozvoj dopravní infrastruktury*
- *Rozpracování v návazné strategii: Dopravní sektorové strategie*
- *Financování: rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích*
- *Termíny plnění: průběžně; kontrolní termín 2017*

Důležitým úkolem dopravní politiky je zajistit srovnatelnou kvalitu dopravní infrastruktury v jednotlivých krajích. Při hodnocení úrovně regionální konkurenceschopnosti se zjevně ukazuje pozitivní vliv kvalitní infrastruktury. Mikroregiony protínané komunikacemi vyšších řádů jednoznačně z této skutečnosti profitují. Dobré dopravní napojení na ekonomická centra je jednou z podmínek pro rozvoj podnikání, mobilitu pracovní síly. Páteřní dopravní infrastruktura má pro růst konkurenceschopnosti svůj nezastupitelný význam. Zejména je nutné zaměřit pozornost na oblasti, kde absence v hustotě a propustnosti komunikací či kvalitě železniční sítě přímo limituje rozvoj ekonomických aktivit. Přitom bude nezbytné zohlednit závěry Strategie regionálního rozvoje, jejímž důležitým výstupem je i identifikace regionů, na které bude nutné soustředit pomoc státu s cílem zajistit soudržnost regionů.

Ve všech krajích ČR jsou velké nedostatky v kvalitě dopravní infrastruktury. Následující přehled ukazuje regiony, které dosud nejsou napojeny na nadřazenou síť silniční nebo železniční infrastruktury³:

³ Nejde o úplný přehled všech nedostatků na dopravní síti, ale o hrubou identifikaci krajů, kterým chybí nejzákladnější napojení na transevropskou dopravní síť. Hlavní zásady rozvoje dopravní infrastruktury jsou

- Jihočeský kraj – chybí základní spojení v železniční i silniční infrastruktuře ve směru Praha – České Budějovice – Linec
- Karlovarský kraj a západní část Ústeckého kraje – není dokončeno základní silniční a železniční spojení ve směru Praha – Karlovy Vary – Marktredwitz a Praha – Chomutov / Most
- Liberecký kraj – zcela chybí kvalitní železniční spojení pro osobní i nákladní dopravu (včetně přilehlé průmyslové oblasti Mladoboleslavska)
- Plzeňský kraj – není dokončena modernizace železničního spojení v ose Praha – Plzeň – Regensburg

Dále jsou uvedeny zásadní nedostatky v rámci transevropské dopravní sítě:

- Hlavní město Praha a Středočeský kraj – není dokončeno silniční spojení umožňující odvedení tranzitní dopravy z hlavního města
- Chybí alternativní tah k dálnici D1 zajišťující přímé propojení primárních uzlů sítě TEN-T Praha a Ostrava (úsek Pardubice – Mohelnice)
- Chybí kapacitní páteřní železniční osa Moravy (Brno – Přerov) včetně železničního uzlu Brno
- Chybí přímé a kvalitní železniční spojení Letiště Václava Havla s centrem Prahy a prostřednictvím železniční dálkové dopravy s krajskými centry.
- Nespolehlivá splavnost Labsko – vltavské vodní cesty v přeshraničním úseku Labe.

Zásadní nedostatky napojení velkých měst v rámci krajů ve směru do centra kraje:

- Hlavní město Praha a Středočeský kraj – chybí kvalitní železniční spojení pro regionální dopravu z Prahy do tří největších měst Středočeského kraje (Kladno, Mladá Boleslav, Příbram).
- Liberecký kraj – chybí kvalitní infrastruktura propojující důležitá centra kraje (Česká Lípa, Jablonec n/N, Semily)
- Kraj Vysočina – chybí kvalitní infrastruktura propojující důležitá centra kraje (zejména Třebíč a Žďár n/S.).
- Jihomoravský kraj – chybí kvalitní železniční infrastruktura propojující důležitá centra kraje (zejména Znojmo, Vyškov), chronickým nedostatkem je současný stav železničního uzlu Brno
- Zlínský kraj – chybí kvalitní infrastruktura propojující důležitá centra kraje (Vsetín, Valašské Meziříčí)
- Moravskoslezský kraj – není dokončeno vyhovující spojení Ostravy s Opavou a Krnovem a Ostravy s Jablunkovem, v případě železniční infrastruktury není dostatečná kapacita ve směru Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín.

Opatření:

- **Modernizovat dopravní infrastrukturu s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti všech krajů a s ohledem na podporu regionů definovanou ve**

uvedeny v prioritě Dopravní infrastruktura a podrobný závazný harmonogram realizace projektů je stanoven v Dopravních sektorových strategiích.

Strategii regionálního rozvoje. Stav dopravní infrastruktury nesmí být příčinou zvyšování meziregionálních rozdílů ekonomické výkonnosti jednotlivých regionů.

Gestor: MD; Termín: dle ekonomických podmínek státu, zajistit nejpozději do roku 2030; kontrolní termín: rok 2020; Financování a harmonogram rozpracován v dokumentu Dopravní sektorové strategie

4.1.3 Nákladní doprava jako součást logistického procesu

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD*
- *Rozpracování v návazné strategii: Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů a Dopravní sektorové strategie*
- *Financování: spolufinancování z evropských fondů prostřednictvím Operačního programu pro sektor doprava a v Dopravních sektorových strategiích*
- *Termíny plnění: průběžně; kontrolní termín 2017*

Doprava je důležitým článkem logistického procesu, a pokud mají být naplněny cíle v oblasti udržitelnosti dopravy, musí být jednotlivé články logistického řetězce uvedeny do souladu. Existence externalit v dopravě znamená, že doprava je v rámci logistického řetězce výrobcí vnímána jako relativně levná v porovnání s náklady na skladování a vnitřní zásoby. To vede v konečném důsledku k vysokým požadavkům na dopravu včetně nižšího využívání dopravních prostředků (větší množství prázdných jízd v důsledku malého zpětného vytěžování vozidel a v důsledku požadavků na dopravu s dodávkami přesně na čas – tzv. JIT). Optimalizovaný logistický systém je jedním z klíčových faktorů konkurenceschopnosti firem, a musí být proto součástí opatření na zvyšování konkurenceschopnosti regionů a zajišťování politiky regionální soudržnosti.

V evropských státech zatím postupně přechází logistika z ryze komerční (podnikové) sféry do oblasti veřejné služby a vznikají logistická centra, která se v angličtině označují pojmem Freight Village, v němčině pak Güterverkehrszentrum. Tato zařízení mají specifické poslání v obsluze území, které může být různým způsobem definované rozlohou, hustotou osídlení, spotřebou a produkcí velkých, středních a malých podniků, případně i administrativním uspořádáním států a přeshraniční spolupráce. Tento trend v rozvoji logistiky v Evropě, a to i v souvislosti s provázaností na evropskou dopravní politiku, je nutné nejen vzít na vědomí, ale i systémově rozvíjet v České republice, a to s ohledem na:

- přesun dopravních výkonů ze silniční dopravy na ty druhy dopravy, které méně zatěžují životní prostředí, aniž by subjekty podnikající v silniční dopravě přicházely o své zakázky, a to formou služby pro silniční dopravce⁴,
- využití multimodálních přepravních systémů ke snížení výkonů v silniční dopravě ve prospěch druhů dopravy, které méně zatěžují životní prostředí, při minimalizaci nákladů na změnu druhu dopravy a optimalizaci doby přepravy, aby nedocházelo k vytváření logistických zásob v procesu oběhu

Obsluhu území je třeba chápat jako integrovaný **logistický systém**, do něhož náleží doprava zboží a materiálů, třídění zásilek a provozování vnitřního systému dopravy, obsluha skladů a obchodní sítě, dopravní obsluha malých a středních podniků jak na straně vstupu materiálů a surovin, tak na straně výstupu produkce. Pro oblast malého a středního podnikání je veřejná logistika klíčová pro zajištění konkurenceschopnosti, neboť tyto firmy nemají možnost vybudovat svůj vlastní propracovaný logistický systém. Logistické centrum zajišťuje import

⁴ Železniční doprava v tomto smyslu nabízí služby pro silniční dopravce.

materiálů a komponent pro výrobu často v množství, které by dopravce se specializovanou kapacitou vozidlového parku jako přímou zásilku nepřevzal a podobně zajišťuje export výrobků, které tvoří převis nabídky nad spotřebou ve vlastním regionu respektive v místě výroby; za odesilatele tvoří směrově ucelené zásilky (a to i z výrobků různých firem) a umožňuje export tohoto zboží.

Opatření:

- **Hledat účinná a udržitelná logistická řešení s využitím principu komodality s cílem podpořit multimodalitu přeprav, optimalizovat kapacitu dopravní infrastruktury a využití energií a rovněž zpřístupnit logistické služby malým a středním podnikatelským subjektům v sektoru průmyslu, obchodu a zemědělství.**

Gestor: MD ve spolupráci se samosprávou; Termín průběžně, kontrolní termín: rok 2017; Financování *spoluřinancování z evropských fondů prostřednictvím Operačního programu pro sektor doprava*

- **Vytvořit podnikům přístup ke konkurenceschopným multimodálním přepravním řetězcům s využitím železniční a případně vodní dopravy s cílem:**
 - *zlepšení vytižení dopravních prostředků a snížení prázdných jízd*
 - *redukce těžké silniční dopravy (formou služby pro silniční dopravce)*
 - *lepší kooperace a koordinace podniků v oblasti dopravy*
 - *podpory podnikání pro malé a střední firmy*
 - *snížení negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost dopravy*

Gestor: MD ve spolupráci se samosprávou; Termín průběžně, kontrolní termín: rok 2017; Financování rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích

4.1.4 Veřejná služba v přepravě cestujících

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD, doporučení pro samosprávu*
- *Rozpracování v návazné strategii: Plány dopravní obslužnosti (celostátní a krajské)*
- *Financování: Státní rozpočet a rozpočty samosprávy, spoluřinancování z evropských fondů prostřednictvím Operačního programu pro sektor doprava*
- *Termíny plnění: průběžně; kontrolní termín 2017*

Z hlediska uživatele je důležité vytvářet v prostředí veřejné dopravy takové podmínky, aby byla vnímána jako kvalitní služba srovnatelně atraktivní s přímou individuální dopravou. Mezi všemi významnými aglomeracemi v ČR musí být, v souladu s reálnou i latentní poptávkou a kvalitou disponibilní infrastruktury, zajištěna rychlá, pravidelná a konkurenceschopná intervalová veřejná doprava vhodně provázaná s nižšími přepravními segmenty. Integrovaný taktový jízdní řád je již dnes základní formou organizace veřejných služeb, nikoli jako samoučelné technické schéma, ale jako způsob organizace přispívající k tvorbě účelné a provázané sítě služeb.

Opatření:

- **Zajistit mezi všemi významnými aglomeracemi v České republice pravidelnou a konkurenceschopnou intervalovou veřejnou dopravu.**

- **Zajistit podle ekonomických možností jednotlivých krajů a států integraci veřejné dopravy na celém území krajů, integrace musí zahrnovat propojení jízdních řádů všech segmentů veřejné dopravy na bázi páteřního a rozvozevého systému, integraci tarifní a informační.**
- **Zajistit propojení veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou a individuální (obsluha rozptýleného osídlení).**
- **Zajistit prolínání obslužnosti jednotlivých krajů - horizontální (občané mají významné přepravní potřeby i do sousedních krajů), jakož i vertikální (provázanost celostátní, krajské a obecní objednávky).** Za tímto účelem bude ustanoven celostátní koordinátor pro metodické vedení jednotlivých objednatelů v podmínkách samostatné působnosti. Důležitým prvkem bude koordinace tvorby dopravních plánů, které musí mít v jednotlivých krajích a na jednotlivých úrovních srovnatelnou vypovídající hodnotu a musí sloužit jako jeden z důležitých podkladů pro rozhodování o rozsahu a modernizaci kolejové infrastruktury.
- **Zajistit prostřednictvím objednatelů veřejných služeb v přepravě cestujících a prostřednictvím plánů dopravní obslužnosti, aby obsluha na páteřních linkách byla v odpovídajícím intervalu celodenní a celotýdenní.** Využívání jednotlivých spojů v průběhu dne závisí na tomto pojetí. Určitým negativem vždy bude, že spoje v okrajových časech nebudou využívány v dostatečné míře.
- **Veřejné služby v přepravě cestujících zadávat postupně na základě jasného harmonogramu v souladu s principy Bílé knihy EU, tj. zejména prostřednictvím otevřených nabídkových řízení.**
- **Zajistit odpovídající ochranu veřejných služeb v prostředí otevírajícího se dopravního trhu v oblasti drážní i silniční dopravy.**

Gestor všech shora uvedených opatření: MD, kraje, obce; Termín: konec roku 2020; kontrolní termín: 2017. Financování řešeno v kapitole 4.3.5

4.1.5 Zajištění práv cestujících

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD*
- *Rozpracování v návazné strategii: Evropský proces*
- *Financování: plnění pomocí opatření organizačního charakteru*
- *Termíny plnění: průběžně v souladu s procesy definovanými na úrovni EU; kontrolní termín: 2017*

Již Bílá kniha z roku 2001 o dopravní politice EU obsahovala cíl zavést opatření na ochranu cestujících pro všechny druhy dopravy. Přestože na úrovni EU existuje v současnosti komplexní a ucelený soubor základních pravidel týkajících se práv cestujících ve všech oblastech přepravy cestujících (letecká, železniční, vodní a autobusová), upozorňuje i nová Bílá kniha z roku 2011 na potřebu začít evropskou dopravní politiku na uživatele a jejich mobilitu. V této souvislosti zdůrazňuje především potřebu posílit provádění stávajících pravidel. Existence těchto pravidel a jejich jednotná interpretace by podle názoru Komise měla zvýšit kvalitu služeb a motivovat tak občany, aby ve větší míře přecházeli z individuální dopravy na hromadnou dopravu. V zájmu posílení multimodálních přeprav avizuje Komise rovněž záměr sestavit společné zásady týkající se práv cestujících ve všech druzích dopravy.

Při aplikaci problematiky práv cestujících na národní podmínky je třeba mít v patrnosti i určitá negativa daného procesu spojená se zvýšenou administrativní zátěží a náklady, a to jak na straně dopravců, tak na straně dohlížecích orgánů. Proto se bude dbát na to, aby existovala určitá elementární rovnováha mezi rozsahem těchto práv a dopady na podnikání a konkurenceschopnost dopravců. Tuto obecnou zásadu bude ČR uplatňovat během projednávání jakýchkoliv změn současných evropských předpisů v dané oblasti. Jako aktuální se v současnosti jeví předložení novely nařízení o právech cestujících v letecké dopravě⁵, která by dle záměru Evropské komise měla reagovat mj. na vulkanickou krizi v roce 2010.

První konkrétní iniciativou Evropské komise v této oblasti od zveřejnění aktuální Bílé knihy je dokument s názvem „Evropská vize pro cestující: sdělení o právech cestujících ve všech druzích dopravy“ z prosince roku 2011. Ten obsahuje mj. seznam deseti základních práv cestujících platných ve všech druzích dopravy, který Komise, i přes jeho nezávazný charakter, vnímá jako „první krok politiky přepravy cestujících v EU při přechodu z čistě modálního přístupu na intermodálnější vizi.“ I přes dlouhodobý záměr Komise „zvážit přijetí jednotného rámcového nařízení EU vztahujícího se na práva cestujících ve všech druzích dopravy (kodex EU),“ obsažený v aktuální Bílé knize, je nutné trvat na individuálním přístupu k dané problematice zohledňující specifika jednotlivých druhů dopravy.

Opatření:

- **Při projednávání případných změn existujících předpisů EU v oblasti práv cestujících, stejně jako při diskuzích s Evropskou komisí o jednotných pokynech ohledně interpretace současných předpisů v dané oblasti, prosazovat princip rovnováhy mezi rozsahem práv cestujících a konkurenceschopností dopravců.**

Gestor: MD; Termín průběžně v závislosti na procesech v EU

- **V návaznosti na přijaté pokyny Evropské komise ohledně interpretace současných právních předpisů EU v oblasti práv cestujících v jednotlivých druzích dopravy postupovat při kontrole dodržování příslušných práv cestujících v souladu s těmito pokyny.**

Gestor: MD. Termín průběžně

4.1.6 Vytváření podmínek pro rozvoj cestovního ruchu

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD a organizace odpovědné za správu a rozvoj dopravní infrastruktury*
- *Rozpracování v návazné strategii: Dopravní sektorové strategie*
- *Financování: rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích*
- *Termíny plnění rozpracovány v Dopravních sektorových strategiích; kontrolní termín: 2017*

Cestovní ruch je důležitým odvětvím národního hospodářství a jeho příspěvek k tvorbě HDP je v mnoha regionech klíčový. Cestovní ruch je závislý na kvalitní dopravní dostupnosti (např. kongresová a veletržní turistika je závislá na kvalitní a rychlé dálkové dopravě – tzn. letecké a vysokorychlostní železniční), dopravní infrastruktura je mnohdy přímo cílem turistického ruchu (muzejní železnice, osobní vodní doprava, cyklostezky).

Opatření:

⁵ Nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů (nařízení č. 261/2004).

- **Plánovat rozvoj dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby rozvoje cestovního ruchu** (infrastruktura silniční, železniční, letecká, vodní a nemotorové dopravy).

Gestor: MD ve spolupráci s MMR a samosprávou; Termíny a financování rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích

4.2 Provoz a bezpečnost dopravy

4.2.1 Vytváření podmínek pro kvalitní poskytování služeb

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD a organizace odpovědné za správu a rozvoj dopravní infrastruktury*
- *Rozpracování v návazné strategii: Dopravní sektorové strategie, Inovační technologie, Národní kosmický plán, internalizace externalit (evropský proces)*
- *Financování: rozpracováno v dotčených návazných strategiích*
- *Termíny plnění: průběžně; kontrolní termín: 2017*

Kvalitní služby pro koncové uživatele poskytují na tržním základě podnikatelské subjekty v dopravě a logistickém řetězci. Podstatnou částí dopravní sítě není pouze dopravní infrastruktura, ale také systémy řízení dopravy a lokalizační a navigační systémy. Používání navigačních systémů v běžném životě, např. v osobních i nákladních automobilech, je dnes běžnou věcí. S rozvojem digitálních komunikací a technologií byly vyvinuty nové přístroje a aplikace, které začínají být pro masový trh cenově dostupné.

Opatření:

- **Vybudovat kvalitní dopravní infrastrukturu (kapitola 4.4) a vybavit ji moderními technologiemi ITS ve všech druzích dopravy, včetně infrastruktury pro multimodální propojení jednotlivých druhů dopravy v osobní i nákladní dopravě (kapitola 4.4.7)**
- **Zajistit spravedlivé podmínky pro podnikání v jednotlivých druzích dopravy včetně internalizace externalit a spravedlivého zdanění a zpoplatnění (kapitola 4.3.1)**
- **Zajistit mezinárodní interoperabilitu (kapitola 4.4)**

4.2.2 Snižování dopadů z nepravidelností provozu

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD a organizace odpovědné za správu a rozvoj dopravní infrastruktury*
- *Rozpracování v návazné strategii: Dopravní sektorové strategie, Akční plán zavádění ITS v ČR, Národní kosmický plán*
- *Financování: rozpracováno v dotčených návazných strategiích, kombinace organizačních opatření a investic do dopravní infrastruktury a ITS*
- *Termíny plnění: průběžně; kontrolní termín: 2017*

Nepravidelnosti provozu jsou negativním jevem, který má dopady do ekonomiky státu a regionů. Mají úzký vztah k externím nákladům a výrazně přispívají k poškozování životního prostředí. Týkají se všech druhů dopravy:

- V silniční dopravě se kongesce vyskytují pravidelně v místech s nedostatečnou kapacitou. Zajistit dostatečnou kapacitu infrastruktury v hustě osídlených oblastech a historických centrech měst je velmi nákladné a mnohdy nemožné. Nepravidelné kongesce jsou dále způsobovány nehodovými událostmi nebo jako důsledek povětrnostních vlivů. Ve všech případech lze výskyt a rozsah obdobných událostí snižovat zaváděním systémů ITS. ITS může pomoci také se zlepšením řízení krizových situací, a to díky možnosti interpretovat informace v jazyce zvoleném uživatelem, což pomáhá odstraňovat jazykové bariéry v evropském multi-jazykovém prostředí,
- V železniční dopravě se mohou objevovat kongesce zjevné a skryté. Zjevné kongesce se projevují ve zpoždění vlaků. Skryté kongesce jsou příčinou odmítání nákladních vlaků k přepravě nebo neuskutečnění objednávky v dopravě osobní. Taková doprava se následně realizuje pomocí silniční dopravy a přispívá tak ke vzniku kongescí na infrastruktuře silniční,
- Ve vodní dopravě dochází k neuskutečnění přeprav zejména v důsledku nedostatečných plavebních podmínek v pohraničním úseku Labsko-vltavské vodní cesty. Jediné místo na Labsko-vltavské vodní cestě se zjevnou nedostatečnou kapacitou je plavební komora Staré Město v Praze,
- V leteckém vzdušném prostoru jsou kongesce realitou u mnoha západoevropských letišť⁶. V případě nevybudování paralelní dráhy bude k obdobným událostem docházet i na letišti Praha,
- Kongesce na infrastruktuře (jak silniční, tak i železniční) způsobují problémy se zajištěním přestupních vazeb ve veřejné dopravě, zejména v IDS, kde je velká míra provázanosti mezi železniční a autobusovou dopravou.

Opatření:

- **Průběžně analyzovat vývoj dopravního zatížení s cílem včasné prevence očekávaných kongescí. Předcházet kongescím odstraňováním dopravních hrdel a bodových závad; tato místa identifikovat již v předprojektové fázi přípravy staveb.**
- **V silniční dopravě podle místních podmínek zvažovat možnost regulace intenzity dopravy zaváděním poplatků za vjezd do kongescemi postižených míst.**
- **Zavádět systémy ITS u všech druhů dopravy k minimalizaci rizika vzniku kongescí a ke zlepšení řízení mimořádných situací. Rozšířit okruh poskytovatelů informací do JSDI o Zdravotnickou záchrannou službu, správce inženýrských sítí a přepravce nadměrných a nadrozměrných nákladů.**
- **Zavádět opatření k vyššímu využívání kolejové a vodní dopravy; investičně méně náročnými opatřeními zvyšovat pravidelnou i výlukovou kapacitu železniční infrastruktury (výhybny, kolejové spojky), optimalizace využívání dostupných kapacit na vodní dopravní cestě formou RIS.**
- **Omezení na infrastruktuře železniční a silniční dopravy z důvodu údržby a oprav přednostně plánovat na období s nižší intenzitou provozu a s využitím systémů ITS.**

⁶ Dle údajů Evropské komise se až 6 % leteckého paliva v Evropě zbytečně spotřebovává při čekání letadel na volný časový slot před přistáním

- Z důvodu spolehlivého zabezpečení přístupu ČR na evropskou vodní síť a k námořním přístavům uzavřít mezinárodní dohodu o řece Labi mezi ČR a SRN založenou na principech hospodářského partnerství.
- Důsledně uplatňovat právní předpisy týkající se jednotného evropského nebe a rozšiřovat, zdokonalovat společné provozní postupy při uspořádání toku provozu nejen v okolí letišť, jakož i rozšiřovat spolupráci v rámci Středoevropského funkčního bloku vzdušného prostoru.
- Podporovat podmínky pro výstavbu paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Praha Václava Havla.

Gestor všech shora uvedených opatření: MD a správci dopravní infrastruktury; Termín průběžně; kontrolní termín: 2017; Financování: kombinace organizačních opatření a investic do dopravní infrastruktury – rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích

4.2.3 Nákladní doprava dle principu komodality

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD*
- *Rozpracování v návazné strategii: Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů a Dopravní sektorové strategie*
- *Financování: spolufinancování z evropských fondů prostřednictvím Operačního programu pro sektor doprava a v Dopravních sektorových strategiích*
- *Termíny plnění: etapy: 2017, 2020, 2030*

Uplatnění principu komodality je jedním z nástrojů evropské dopravní politiky k zajištění cílů udržitelné mobility v oblasti nákladní dopravy. Podíl železniční dopravy na přepravních výkonech v ČR je srovnatelný se státy EU-15. Rozdíl je ale v tom, že zatímco v ČR má stále klesající trend, v západních státech se železniční přeprava již odrazila ode dna a má stoupající tendenci. Je to dáno tím, že zatímco železniční nákladní doprava v západní Evropě je založena na progresivních technologiích multimodální dopravy (zejména na pravidelných linkách kombinované dopravy, a to nejen do námořních přístavů, ale v rámci kontinentu). Železniční doprava v ČR je založena v mnohem větší míře na klasických technologiích vozových zásilek. Problém spočívá mj. v tom, že v ČR je nedostatek terminálů pro multimodální dopravu s vyhovujícími parametry⁷. Dalším problémem je, že existující terminály nejsou veřejné (z hlediska nediskriminačních podmínek pro poskytovatele služeb i koncové uživatele), což má za následek nedostatečné konkurenční prostředí s dopady na kvalitu a rozsah poskytovaných služeb.

Přestože železniční přepravy založené na vozových zásilkách do budoucna nebudou s největší pravděpodobností z důvodů tržních a technologických zvyšovat podíl na přepravním trhu, rychlé zhroucení tohoto segmentu trhu by mělo negativní důsledky⁸, neboť by způsobilo skokový nárůst silniční nákladní dopravy. Sleva z ceny za použití železniční dopravní cesty by proto měla být uplatněna zejména na tento segment železničního trhu.

Pro atraktivitu systému je vhodné, aby terminály multimodální dopravy byly napojeny na logistická centra. Ta umožní poskytovat další služby pro koncové zákazníky včetně

⁷ Zejména délka kolejí v terminálech a napojení na vhodnou trať s dostatkem kapacity pro pravidelnou nákladní dopravu.

⁸ Jediným provozovatelem vozových zásilek je v současné době ČD Cargo, který z důvodů ztrátovosti uvažuje o jejich zastavení.

optimalizace distribučního procesu. V současné době je v ČR hustá síť logistických center napojených většinou jen na silniční síť. Výstavba nových logistických center napojených přímo na veřejné terminály multimodální dopravy je sice vhodná, ale neměla by být předmětem podpory z veřejných zdrojů, protože by se jednalo o případ nedovolené veřejné podpory⁹, která by byla napadána ze strany vlastníků již existujících logistických center a skladů. Proto by měla být financována jen z privátních zdrojů. Terminály multimodální a kombinované dopravy musí být koncipovány tak, aby mohly spolupracovat nejen s případnými novými logistickými centry umístěnými bezprostředně u terminálu, ale i s existujícími logistickými centry a sklady, a to na bázi kombinované dopravy založené na technologiích levné a výkonné překládky přepravních jednotek.

Na druhou stranu podpora výstavby terminálů multimodální dopravy může být předmětem podpory z veřejných zdrojů, a dokonce může být ve veřejném vlastnictví¹⁰. Evropská komise podporuje rozvoj sítě terminálů a dle evropské legislativy jsou definovány jako součást dopravní infrastruktury¹¹.

Cílem opatření je větší využívání alternativních druhů dopravy k dopravě silniční, jakož i zefektivnění silniční dopravy samotné. Nicméně tato opatření nejsou zaměřena proti silničním dopravcům a cílem není zasahovat do tržních principů. Jde zejména o podporu následujících druhů podnikání:

- umožnit vznik služeb pro silniční dopravce¹²,
- vytvořit podmínky pro poskytování služeb přímo provozovateli multimodální dopravy.

Dotace na provozování linek multimodální dopravy jsou možné jen v počáteční fázi provozu (za předpokladu notifikace Evropské komisi).

Technologie horizontálních překládek jsou drahé, vyplácí se u jen u přeprav na dlouhé vzdálenosti, a proto v ČR nemá význam zavádět tyto systémy izolovaně pro vnitrostátní použití, nýbrž systémy v návaznosti na celoevropský systém linek.

Další důležitou oblastí je řešení zásobování větších měst formou Citylogistiky, a to s vazbou na veřejná logistická centra. Taková řešení umožní optimalizovat zásobování stanovením konkrétních časů obsluhy tak, aby neprobíhala v časech dopravní špičky a umožnila nasadit malokapacitní ekologická vozidla.

Problematiku rozpracovává návazná Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů.

Opatření:

- **Připravit ve vazbě na přijatou Strategii podpory logistiky z veřejných zdrojů a na přípravu Dopravních sektorových strategií metodický, finanční a právní**

⁹ Veřejná podpora může být poskytována, pokud je notifikována Evropskou komisí. Nicméně v tomto případě nejsou dostatečné důvody pro takový postup. Podpora musí být zaměřena na multimodální terminály a navazující logistická centra by měla být financována soukromým sektorem.

¹⁰ Stížnost společnosti Metrans na Slovensku vůči podpoře veřejných terminálů prostřednictvím evropských fondů nebyla Evropskou komisí uznána za oprávněnou.

¹¹ V politice transevropských dopravních sítí mají v mapových přílohách samostatnou vrstvu

¹² Pro silniční dopravce je výhodné využít služeb železniční dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti, neboť jim to umožní snížit náklady (snížení opotřebení silničních návěsů, úspora mzdových nákladů u řidičů, nižší spotřeba energie, zvýšení stanoveného limitu hmotnosti přepravovaného zboží).

rámec pro veřejnou podporu logistiky s jasně vymezenými rolemi státu, krajů a soukromého sektoru vtělenými do návrhů změn. Veřejné terminály definovat jako součást veřejné dopravní infrastruktury a umožnit jejich financování prostřednictvím SFDI.

Gestor: MD ve spolupráci se samosprávou a Hospodářskou komorou; Termín konec roku 2014

- **Zpracovat v souvislosti s přípravou Operačního programu pro sektor doprava na léta 2014 – 2020 a s výhledem do roku 2030 návrh konkrétní lokalizace veřejných terminálů multimodální dopravy s případnou vazbou na logistická centra.**

Gestor: MD ve spolupráci se samosprávou; Termín: 30. 6. 2014

- **Vybudovat veřejné terminály multimodální dopravy dle parametrů AGTC, které jsou zařazeny do sítě TEN-T a budou definovány jako součást Nákladních železničních koridorů podle nařízení Nařízení (EU) 913/2010.**

Gestor: MD; Termín konec roku 2020; Financování – spolufinancování z FS v období 2014 - 2020

- **Vytvářet podmínky pro rozvoj rychlé železniční nákladní dopravy mezi hlavními body překládky a hospodářských aktivit spojené s uplatněním principu just-in-time.**

Gestor: MD ve spolupráci s dopravci a SŽDC; Kontrolní termíny: 31. 12. 2014, dále ve dvouletém intervalu

- **Iniciovat práce k prověření rozsahu současné sítě železničních stanic s výpravním oprávněním, stanovit podmínky pro nediskriminační přístup místních autodopravců a podnikatelů a vytvářet podmínky pro implementaci vhodných logistických řešení (struktura hub+spoke).**

Gestor: MD ve spolupráci s akciovou společností České dráhy a dalšími dopravci; Termín: 30.6.2014.

- **Vytvořit program na podporu rozšíření parku přepravních jednotek a dopravních prostředků pro kombinovanou dopravu a pro provozní dotaci počáteční fáze provozu pravidelných linek multimodální dopravy.**

Gestor: MD; Termín konec 30.6.2014; Financování – spolufinancování z ERDF v období 2014 - 2020

- **Podporovat nové koncepty zásobování měst založených na principech citylogistiky; jako alternativu pro zásobování v některých městech na dopravně významných vodních cestách využít vodní dopravu (např. pro zajištění přísunu stavebního materiálu a odvozu stavebních sutí a komunálních odpadů).**

Gestor: spolupráce krajů, obcí, MD a MMR; Termín průběžně; Financování – spolufinancování z ERDF v období 2014 – 2020

- **Nižší sazby ceny za použití dopravní cesty stanovit pro provozování systému vozových zásilek a v případě kombinované dopravy jen u vnitrokontinentálních linek.**

Gestor: MF a MD; Termín 1.1.2015;

- **Vytvářet podmínky pro rozvoj nákladní letecké přepravy, která může podporovat rozvoj a vytváření pracovních míst, přinejmenším zavedením**

souvisejících pozemních služeb, zejména na regionálních letištích, což z důvodu využití volných kapacit může přispět ke snížení přetížení a přeplnění na letištích TEN-T a k minimalizaci dopadů na životní prostředí.

Gestor: MD ve spolupráci se samosprávou; Termín průběžně;

Specifika železniční dopravy

Potenciál železniční nákladní dopravy může být využit jedině za předpokladu dostatečně silných přepravních proudů. Vzhledem k tomu, že železniční síť obvykle nevede až na místo vzniku nebo cíle přepravní potřeby¹³, je nutné zásilky překládat. Svoz, rozvoz a překládka železniční a vodní dopravu prodražují, a proto se vyplácí jen na delší přepravní vzdálenosti. Přeprava na středně dlouhé vzdálenosti je možná jen při využití určitých technologií horizontální překládky – v úvahu v tomto případě přichází manipulace s výměnnými nástavbami nebo kontejnery. Takové systémy lze uvést v ČR do praxe jen za předpokladu, že se podaří zvětšit počet výměnných nástaveb u přepraveců nebo dopravců.

Podmínkou pro větší využívání železniční dopravy je kvalitní železniční infrastruktura s dostatečnou kapacitou pro nákladní dopravu v průběhu celého dne. V současnosti je nákladní doprava omezována rychlou osobní dopravou (je nutné časté předjíždění, což nákladní dopravu zpomaluje a zvyšuje její energetickou náročnost), tak dopravou příměstskou (krátký interval mezi spoji). Provézt dálkovou nákladní dopravu přes příměstskou a městskou oblast velkých aglomerací je problém. Nařízení (EU) 913/2010¹⁴ proto definuje tzv. nákladní koridory, jejichž realizace by měla zajistit pro nákladní dopravu dostatečnou kapacitu. Ze stejného důvodu síť TEN-T definuje samostatně hlavní tahy pro osobní a nákladní dopravu samostatně.

Železniční doprava má rovněž potenciál pro přepravu expresního carga na vzdálenosti do přibližně tisíc km, čímž může napomoci uvolnit vzdušný prostor pro leteckou mezikontinentální přepravu. Předpokladem je realizace sítě rychlých spojení (vysokorychlostních tratí) s přímou návazností na hlavní mezinárodní letiště. Projekt Eurocarex zaměřený na tento segment trhu je ve zkušebním provozu v západní Evropě.

Specifika silniční dopravy

Silniční doprava je nenahraditelná při plošné obsluze území a při svozu a rozvozu. V současnosti se ale výrazně uplatňuje i v těch segmentech dopravního trhu, kde jsou z celospolečenského hlediska¹⁵ výhodnější jiné druhy dopravy.

V rámci Evropy se v současné době diskutuje o zavádění tzv. modulárních souprav silničním provozu zvaných zkráceně „gigalinery“. Takové soupravy jsou vhodným řešením ke zvýšení efektivnosti dopravy v určitých podmínkách, kde není vysoká intenzita provozu a kde jsou zároveň velké přepravní vzdálenosti (tzn. na velkých územích s řídkým osídlením). V ČR takové podmínky splněny nejsou. Provozování modulárních souprav je v ČR umožněno proto pouze ve velmi omezené míře, a to na základě vydání povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací. K samotnému vydání tohoto povolení je třeba splnit určité podmínky. Povolování provozu gigalinerů by v každém případě mělo zůstat v rámci principu subsidiarity v kompetenci členských států, neboť je potřebné zohlednit místní podmínky, především stav infrastruktury (nejde jen o vliv na bezpečnost a infrastrukturu, ale rovněž o dopady na provoz). V určitých případech zavádění takových přeprav může mít opodstatnění, to však

¹³ Výjimkou jsou železniční vlečky, jejich provozování je nákladné a je vhodné jen u větších firem s dostatečně silnou nákladní dopravou

¹⁴ NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu

¹⁵ například pokud by došlo k započítání všech, tj. i externích nákladů

musí posoudit vnitrostátní orgány příslušného členského státu. Vzhledem k tomu, že gígalinery vyžadují poměrně velké zásilky, je vhodnější hledat taková řešení, která by byla zaměřena na využití železniční dopravy.

V dalším procesu je vhodné rovněž řešit otázku případné regulace nočních jízd nákladní dopravy pomocí diferencované sazby zpoplatnění. V nočních hodinách nákladní doprava výrazně přispívá k šíření hluku v obydlených oblastech, přičemž noční hluk má dopady na lidské zdraví mnohem závažnější, než v denní době. Nelze opomenout ani skutečnost, že i přes režim pravidelného odpočinku je v nočních hodinách biorytmus řidiče na minimu, což představuje rizikový faktor pro bezpečnost silničního provozu, zejména, jde-li o nákladní vozidla s vysokou kinetickou energií. Opatření by však mělo být kompenzováno možností využití pravidelných linek kombinované dopravy umožňujících dálkovou přepravu silničních návěsů.

Specifika vodní dopravy

Vodní doprava v ČR nemá velký podíl na přepravních výkonech, což je dáno nedostatečnou spolehlivostí infrastruktury. V případě vytvoření vhodných podmínek se může vodní doprava stát součástí pravidelných linek kombinované dopravy, a může tak působit v rámci konkurenčního prostředí na snižování cen v železniční a silniční dopravě.

V roce 2006 byl EK vyhlášen Akční program podpory vnitrozemské plavbě NAIADES pro období do konce roku 2013. Jeho cílem je mj. napomoci zapojení vnitrozemské vodní dopravy do evropského dopravního řetězce. Jeho hlavní doporučení jsou zaměřeny na snahu o vytvoření příznivých podmínek pro poskytování služeb vnitrozemské vodní dopravy a získání nových trhů, podporu modernizace a inovace lodí, získání nových pracovních sil a zvýšení investic do lidského kapitálu, zvýšení povědomí o vnitrozemské vodní dopravě a zlepšení infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy. V současné době je připravován navazující program s názvem NAIADES II, který by měl být vydán pro navazující období - tj. pro roky 2014 - 2020.

Specifika letecké dopravy

Letecké cargo je významným segmentem trhu nákladní dopravy zaměřeným na expresní zásilky na dlouhé vzdálenosti. Další rozvoj je podmíněn kvalitním propojením vybraných letišť se silniční a železniční infrastrukturou, jakož i se sítí letišť TEN-T a s logistickými centry, což může přispět ke zvýšení efektivity přepravy zboží, jakož i snižování zátěže na životní prostředí. V rámci Koncepce letecké dopravy bude stanovena síť letišť v ČR, která má potenciál pro rozvoj leteckého carga.

Opatření:

- **Zajistit fungování železničních nákladních koridorů na území ČR ve smyslu Nařízení (EU) 913/2010 a propojit nákladní koridor č. 7 s nákladním koridorem č. 8. Na nákladních koridorech zajistit dostatečnou kapacitu pro nákladní dopravu zajištěním dostatečné kapacity příslušných traťových úseků. Při nedostatečné kapacitě dopravní infrastruktury na nákladních koridorech dočasně do doby její zvýšení řešit problém zaváděním příslušných opatření nejen v nákladní, ale i v osobní dopravě.**

Gestor: MD; Termín konec roku 2015;

- **Zajistit průjezdnost velkých železničních uzlů segregací osobní a nákladní dopravy (zejména uzel Praha).**

Gestor: MD; Termín dle Dopravních sektorových strategií (dokončení modernizace železničních uzlů, zejm. Praha, Brno, Ostrava a Plzeň).

- **Vytvářet vhodné podmínky pro využívání vodní dopravy. Vytvářet trvale podmínky pro možnost aplikování podpory vodní dopravy (modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní a osobní dopravy) v rámci programů NAIADES (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe) a NAIADES II a návazných programů tohoto typu.**

Gestor: MD; Termín: 2020

- **Z důvodů snižování vlivu dopravy na veřejné zdraví diferencovat sazbu výkonového zpoplatnění v nočních hodinách v souladu se Směrnicí 1999/62 EU ve znění Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU ze dne 27. září 2011 a podporovat rozšiřování sítě pravidelných linek multimodální dopravy pro dálkovou nákladní dopravu.**

Gestor: MD; Termín: 2015

- **Vytvářet podmínky pro rozvoj nákladní letecké přepravy, která může podporovat rozvoj a vytváření pracovních míst, přinejmenším zavedením souvisejících pozemních služeb, zejména na regionálních letištích, což z důvodu využití volných kapacit může přispět ke snížení přetížení a přeplnění na letištích TEN-T a k minimalizaci dopadů na životní prostředí.**

Gestor: MD ve spolupráci se samosprávou; Termín průběžně, kontrolní termín 2017; Financování bude rozpracováno v Koncepci letecké dopravy

4.2.4 Funkční systém osobní dopravy

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD, doporučení pro samosprávu*
- *Rozpracování v návazné strategii: Plány dopravní obslužnosti (celostátní a krajské), Koncepce veřejné dopravy*
- *Financování: Státní rozpočet a rozpočty samosprávy, spolufinancování z evropských fondů prostřednictvím Operačního programu pro sektor doprava a pro Operační program pro sektor životní prostředí (obnova vozidlového parku)*
- *Termíny plnění: průběžně; kontrolní termín 2017*

Dopravní obslužnost patří k základním veřejným službám, které zajišťuje veřejná správa. Na jejím zajišťování se podílí stát, kraje a obce. Základním nástrojem pro její plánování, jakož i pro provázání objednávek a vytváření synergií ve vertikální úrovni (objednávka státu, krajů a obcí) i v horizontální úrovni (návaznost objednávek sousedních krajů a eliminace „hluchých“ zón na hranici krajů) je vytváření střednědobých dopravních plánů. Dopravní plánování je velmi důležité pro plánování sítě dopravní infrastruktury, a to zejména železniční¹⁶. Zákonná úprava dopravního plánování je velmi obecná s ohledem na samostatnou působnost veřejné správy. Nicméně vzhledem k praxi, kdy stát významnou měrou přispívá na regionální dopravní obslužnost¹⁷, je možné toto propojit s podrobnější specifikací dopravního plánování v zákoně.

¹⁶ Není možné pokračovat v praxi, kdy stát zajistí investiční akce do tratí, na kterých je v následujících letech zastavena krajská objednávka, trať je tak nevyužita a investované prostředky zmařeny.

¹⁷ Bude-li podpora zachována

Důležitým úkolem v oblasti veřejné dopravy je integrace dopravní obslužnosti v krajích¹⁸ a zajištění kompatibility na hranicích krajů. Úroveň integrace v jednotlivých krajích je velmi rozdílná¹⁹. Integrovány musí být vždy jízdní řády a v souladu s přístupem unijního práva, řízení dopravy i informační systémy²⁰. Tarifní integrace je nezbytná alespoň na krajské a obecní úrovni. Je nutné posoudit možnosti koncepčního přístupu k přímé přepravě i na úrovni státu, což však představuje náročný a dlouhodobý proces. Struktura tarifů na jednotlivých úrovních (kraje a obce, celostátní úroveň) musí být propojitelná a dopravci musí mít možnost se na jejím určení podílet (s výjimkou specifické situace v některých typech integrovaných systémů). Tarifní integrace linek objednávaných státem do krajských systémů je v některých případech účelná, ale ne vždy možná, zejména v případech ekonomických obtíží integrace či problémů s kapacitou vozidel způsobených využíváním nadregionálních spojů v příměstských oblastech. Důležité je, aby mezi dopravci provozujícími veřejnou dopravu vznikly smlouvy o uznávání tarifů.

Struktura objednávky musí v dopravním plánování navazovat na objednávku státu, neboť při celostátní objednávce nelze vyhovět požadavkům všech krajů zároveň a současná praxe vede proto k prodlužování jízdních dob dálkové dopravy s ohledem na dopravu regionální²¹.

Ministerstvo dopravy nebo tzv. národní koordinátor musí metodicky zajišťovat řešení dopravní obslužnosti v krajích a spolupracovat na řešení problematiky vertikální a horizontální provázanosti objednávek, a to v podmínkách samostatné působnosti jednotlivých úrovní. V souvislosti s optimalizací financování systému veřejné dopravy bude nezbytné reorganizovat objednávku autobusové a železniční dopravy. V rámci na Dopravní politiku navazující *Koncepce veřejné dopravy* bude nutné rozhodnout mezi alternativami:

- Bez principiální změny finančních toků nastavit systémové, a zejména v čase udržitelné řešení za pomoci právních prostředků. Podobně jako v SRN²² je možné navrhnout řešení, kdy financování železniční dopravy z úrovně státu, a to včetně zdrojů, je stanoveno zákonem s tím, že stát určí, jaká část např. spotřební daně bude alokována na železniční veřejnou dopravu²³. Rozdílně od SRN se však jeví jako zásadně nepřijatelné rozdělit na regiony všechny prostředky, neboť v SRN to vedlo k zániku řady meziregionálních vazeb, které nebyly ekonomicky realizovatelné, jeví se jako potřebné, aby dálková doprava zůstala v kompetenci státu²⁴.
- Převedení finančních prostředků a odpovědnosti za železniční dopravu plně na MD. Toto řešení se jeví jako úspěšné v Bavorsku, které je srovnatelně velké jako ČR. Přesun odpovědnosti by musel být spojen i s přesunem finančních prostředků, tzn. veškerých cca 12 mld. Kč, které jsou

¹⁸ Ve dvou specifických případech je nezbytné vytvořit jednotný systém pro dva kraje: společný systém je nutný pro Prahu a Středočeský kraj a pro kraje Královéhradecký a Pardubický.

¹⁹ Nedostatečná integrace neumožňuje dostatečně provázat železniční a autobusovou dopravu, odstranit neopodstatněné souběhy obou druhů dopravy, což vede k nižší efektivitě systému a horší obsluze okrajových oblastí

²⁰ Přestupný systém na bázi rychlých a kapacitních páteřních linek (zpravidla zajišťované železniční dopravou a v místech nedostatečné železniční infrastruktury rovněž kapacitní autobusovou dopravou) a návazných plošně obslužených autobusových linkách s obvykle menší kapacitou vozidel, v řídce osídlených oblastech včetně alternativních systémů (autobusy na zavolání, taxislužba apod.).

²¹ Stát vynakládá vysoké investiční náklady na modernizaci železniční infrastruktury s cílem zkrátit jízdní doby a zvýšit konkurenceschopnost železniční dopravy, přičemž z těchto důvodů jsou efekty v mnoha případech výrazně sníženy.

²² srv. německý zákon „Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 27. Dezember 1993 BGBl. I S. 2395“

²³ Při zachování politicky dohodnutého finančního rámce alokovaného na provozování veřejné dopravy.

²⁴ Takový postup by byl v přímém rozporu s českým vnitrostátním právem a v neposlední řadě lze uvést, že i v SRN vznikla seriózní celoněmecká aktivita podporovaná předními dopravními odborníky a většinou spolkových zemí, která vyzývá spolkové ministerstvo dopravy, aby aktivně roli objednatele dálkových a neregionálních vazeb zastávalo.

v současné době alokovány z úrovně státu a krajů do železniční dopravy, by musely být rozděleny do rozpočtu MD. Předností je možnost využití synergie dálkové a regionální dopravy, například vypuštěním osobních vlaků na některých tratích a jejich nahrazením obsluhou významných bodů vlaky dálkové dopravy. MD by také mohlo přímo rozhodnout o tom, na kterých „neefektivních“ dráhách veřejné služby objedná a na kterých nikoli. Závažné obtíže jsou spojené s tím, že kraje mají uzavřeny desetileté smlouvy s ČD do roku 2019, některé i nabídková řízení na delší časové období a konečně je třeba zvážit dopad případné změny objednatele na vozidla, spolufinancovaná z Regionálních operačních programů. Varianta v neposlední řadě představuje změnu zákona o veřejných službách.

- Nastavit jasné hranice mezi MD a kraji, a to jak z hlediska kompetencí, tak i z hlediska financování – v takovém případě je však nezbytné blíže řešit koordinaci dopravního řešení mezi více objednateli, neboť jinak nebude zajištěna vertikální soudržnost dopravní obslužnosti, která je jedním z cílů této dopravní politiky.

Obnova vozidel je stále důležitým tématem, neboť průměrné stáří vozidlového parku u českého dominantního dopravce i nadále výrazně zaostává za zahraniční konkurencí. Kvalita vozidlového parku bude přitom důležitým kritériem v procesu postupného otevírání trhu v železniční dopravě. Tato oblast proto bude i nadále předmětem podpory z veřejných rozpočtů včetně evropských fondů, avšak tyto rozpočty se budou postupně snižovat.

Dalším důležitým tématem nové *Koncepce veřejné dopravy* budou otázky tržního prostředí ve veřejné dopravě. Otvírání trhu bude probíhat zejména vyhlásováním výběrových řízení na provozování celých linek ve veřejné dopravě (soutěž o trh). Volný trh v železniční dopravě (soutěž na trhu) musí být zaváděn uvážlivě, a to s ohledem na kapacitu železničních tratí pro příměstskou a nákladní dopravu. Bude nutné důkladně posoudit výhody a nevýhody plně otevřeného trhu. S ohledem na kapacitu železniční infrastruktury a potřebu zajištění dopravní obslužnosti ve veřejném zájmu, při současném zachování volné kapacity pro nákladní dopravu, se ukazuje jako problematické provozovat ve špičkovém období více vlaků dálkové dopravy ve stejné relaci s malou kapacitou, přičemž kapacita infrastruktury pro ostatní vlaky (regionální, nákladní) bude chybět. „Ekologičnost“ železniční dopravy se projevuje hlavně u většího počtu přepravených osob v jednom vlaku. Jeden vlak do hodiny v expresních relacích je možno považovat u dálkových relací nad 200 km za dostačující a z pohledu optimálního využití potenciálu železniční dopravy i výhodnější, přičemž kvalita obsluhy tímto není výrazně zhoršena. V hodinovém taktu lze přitom zajistit v soutěži o trh dva různé provozovatele (dvě linky ve dvouhodinovém taktu) a přitom u těchto výnosných relací lze stanovit platbu za exkluzivitu, kterou objednatel použije na financování jiných méně výnosných linek. Nelze připustit situaci, kdy by úplným otevřením dalších tržně zajímavých relací došlo k celkovému navýšení potřebných plateb veřejného sektoru na objednávku veřejné dopravy, neboť je povinností veřejného sektoru zajistit objednávku ve všech zásadních relacích a v čase sedlových i špičkových. Pochopitelná snaha dopravců omezovat při otevřeném trhu služby v méně frekventovaných časech je zásadním negativem tohoto přístupu. Naopak výhodou otevřeného trhu je, že dopravci jsou motivováni k poskytování kvalitnějších služeb. V každém případě o masivnějším uplatnění otevřeného trhu bude možné uvažovat až po zajištění vyšší kapacity železniční infrastruktury (zvýšení kapacity současných drah resp. realizace výstavby v programu Rychlá spojení - RS), zároveň není možné připustit zmaření soukromých investic, které byly do systému veřejné dopravy vloženy.

Problematická bývá rovněž obsluha aglomerací celostátního významu (rozvojové oblasti dle Politiky územního rozvoje a Strategie regionálního rozvoje) ve směru do hlavních center státu (Praha, event. Brno), kde neexistuje železniční infrastruktura, která umožňuje poskytovat konkurenceschopné služby. Dálková autobusová doprava je zde v současnosti provozována komerčně a s častými velkými výkyvy vlivem vzniku/zániku konkurenčního boje na těchto komerčně atraktivních trasách. V případě selhávání trhu mají kraje jen minimální možnosti

regulovat takovéto výkyvy a stát v tomto směru nezasahuje, neboť rovněž postrádá vhodné nástroje na usměrnění. Přitom v souvislosti s novými pravidly danými zejména evropským nařízením č. 1370/2007 již vznikl podíl státu na ekonomice těchto linek – ve formě úhrad ztrát vzniklých státem nařízenými slevami, které výrazně zlepšily jejich rentabilitu. MD v rámci dokumentu *Koncepce veřejné dopravy* proto prověří možnosti k nastavení nových rozhodovacích kompetencí, které by přinesly možnost regulace takových linek v případě selhávání trhu²⁵, a hlavně jejich účinnější zapojení do systému dálkové a meziregionální dopravy, dosud státem garantovaného jen v železniční dopravě. V těchto relacích je klíčové garantovat kvalitu spojení rychlým autobusovým spojením, které by předcházelo dlouhodobému řešení – dostatečně rychlému spojení železničnímu.

Terminály zajišťující propojení železniční, autobusové, nemotorové i individuální dopravy jsou klíčové pro další rozvoj IDS. Rozvoj této oblasti je nutný s podporou veřejných rozpočtů, zejména evropských fondů.

Opatření:

- **Změnit strukturu objednávání veřejných služeb v osobní dopravě dle dokumentu *Koncepce veřejné dopravy* (viz. text výše) a k tomu zajistit příslušnou legislativu.**

Gestor: MD ve spolupráci s kraji; Termíny: výběr varianty do 31.12.2014; realizace opatření dle vybrané varianty do 31.12.2016

- **Zajistit integrovaný tarif na úrovni krajů. Výši tarifů na úrovni krajů (resp. podobně i na celostátní úrovni) sjednat s ohledem na dělbu výnosových rizik i ve spolupráci s dopravci. Podpořit vznik smluv o vzájemném uznávání tarifu mezi dopravci.**

Gestor: Doporučení pro kraje ve spolupráci s MD a dopravci; Termín konec roku 2014

- **Při sjednávání smluv o veřejných službách, zejména v oblasti železniční dopravy, usilovat o tarifní soudržnost, která maximálně usnadní cestování mezi dvěma místy na české železniční síti na jeden přepravní doklad.**

Gestor: MD ve spolupráci s kraji a dopravci; Termín konec roku 2017

- **Při dalším postupu železniční reformy usilovat o maximálně nediskriminační přístup k zařízení služeb. Usilovat o navázání ustanovení zákona o veřejných zakázkách na specifické postupy v rámci nabídkových řízení, spojené např. s pořízením vozidel.**

Gestor: MD ve spolupráci s kraji a dopravci; Termín konec roku 2017

- **Dopravní plány krajů odvíjet od celostátní objednávky.**

Gestor: doporučení pro samosprávu; Termín konec roku 2013

- **Postupně zavádět dopravní preferenci veřejné dopravy, dopravní plánování²⁶ včetně kritérií výkonnosti a kvality, dopravní, provozní, informační, tarifní a odbavovací integraci veřejné dopravy tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému.**

²⁵ Zejména v případě, že na příslušné relaci působí pouze jeden dopravce, který má tendenci omezovat provoz v okrajových obdobích dne nebo týdne, nebo kdy naopak ve špičkovém období nenabízí dostatečnou kapacitu.

²⁶ Důležitou součástí musí být i přestupová strategie z pohledu stanovení optimálních míst pro přestupy, garance vazeb a minimalizace docházkové vzdálenosti při přestupu

Gestor: MD ve spolupráci s kraji; Termín 2014

- **Realizovat nezbytná řešení centrálního řízení veřejné dopravy na úrovni krajů.**
Gestor: doporučení pro kraje
- **Na úrovni MD ČR ve spolupráci s krajskými objednateli dále usilovat o integraci mezi dálkovou železniční dopravou a regionálním integrovanými dopravními systémy (v případě integrace tarifní v závislosti na ekonomických a technických možnostech).**

Gestor: MD ve spolupráci s kraji; Termín konec roku 2014

- **Spolupracovat na vzájemné koordinaci regionálních integrovaných dopravních systémů.**

Gestor: MD a kraje; Termín konec roku 2015

- **Ve veřejné dopravě v následujícím období věnovat pozornost postupnému otevírání trhu ve všech druzích dopravy, řešení problematiky dopravního plánování, problematice financování veřejné dopravy a problematice integrovaných dopravních systémů včetně elektronického jízdného. V dopravě v závazku veřejné služby uplatňovat ve shodě se Zákonem o veřejných službách v přepravě cestujících a Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007²⁷ soutěž mezi dopravci. Ve smluvních vztazích mezi objednateli a dopravci v dopravě v závazku veřejné služby nastavit uplatněním regulované konkurence stav, v němž veřejný sektor bude prosazovat zájmy cestujících a dopravci budou efektivně a udržitelně poskytovat dopravní služby ke spokojenosti svých zákazníků.**

Gestor: MD ve spolupráci s kraji; Termín každoročně do doby platnosti nové struktury objednávání veřejných služeb; Financování v rámci stávajícího rozpočtového rámce (viz. též kapitola 4.3)

- **Zavést ochranu veřejných služeb poskytovaných v závazku veřejné služby, a současně nedopustit zmaření soukromých investic do systému veřejné dopravy.**

Gestor: MD; Termín: průběžně

- **Nastavit standardy služeb ve veřejné dopravě pro jednotlivé části veřejné dopravy příslušným objednatelem, smluvně zajistit naplnění těchto standardů a požadovat je při realizaci veřejné služby.**

Gestor: MD ve spolupráci s kraji; Termín: Průběžně, kontrolní termín konec roku 2016

- **Při výběru dopravce na provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu zohlednit schopnost dopravce poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele a investovat v potřebné míře do vozidlového parku.**

Gestor: MD a kraje; Termín průběžně

- **Vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace.**

Gestor: MD a samospráva; Termín průběžně dle financování obnovy vozidlového parku; kontrolní termín: 2017

²⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70

- **Zavádět alternativní systémy obsluhy méně osídlených území** (autobus na zavolání a pod.).

Gestor: doporučení pro samosprávu;

- **Vytvořit celostátní elektronický standard karet užívaných v rámci jednotlivých IDS s cílem zajištění integrace veřejných služeb v celostátním rozsahu.**

Gestor: MD a samospráva; Termín: konec roku 2016

- **Provázat plánování dopravní obslužnosti a plánování rozvoje dopravní infrastruktury, při tom brát v úvahu dopravní plány krajů a státu, zejména jejich nejvyšší priority.**

Gestor: MD ve spolupráci s kraji. Termín průběžně – (koordinace plánů rozvoje dopravní infrastruktury a plánů dopravní obslužnosti od 1.1.2014)

Specifika železniční dopravy

Železniční doprava musí plnit funkce kvalitních a rychlých páteřních linek, na které navazuje plošně-obslužná autobusová doprava. Železniční doprava obvykle (v závislosti na místních podmínkách) není vhodná pro obsluhu malých obcí, protože železniční zastávku nelze většinou vybudovat v místě, které je z hlediska obsluhy obce nejvýznamnější (byť existují výjimky). V případě slabších přepravních proudů je přitom železnice značně nákladnější ve srovnání s dopravou autobusovou a její „ekologičnost“ v tomto případě rovněž nelze prokázat²⁸. Obsluhu malých obcí je proto nutné zajistit v těchto případech pomocí autobusové dopravy, což platí nejen o obcích ležících na vedlejších a regionálních tratích, ale rovněž o mnoha obcích ležících na tratích celostátního i mezinárodního významu²⁹. Respektování této zásady může železniční dopravu jednak zlevnit, ale i zkvalitnit³⁰. Věc bude posuzována individuálně podle místních podmínek. Tento záměr bude podpořen objektivně zpracovanou analýzou stávajícího stavu nekoridorových a regionálních tratí s cílem jasně definovat a maximálně využít ekonomický (rozvoj průmyslu a turistického ruchu) a sociálně demografický (mobilita pracovní síly, omezení vzniku a existence „regionálních periferií“ apod.) potenciál železniční sítě. Naproti tomu je možné nahradit železniční provoz na neefektivních místních tratích autobusovou dopravou.

Vysoký potenciál mají osobní vlaky v hustě osídlených oblastech, a to nejen jako vlaky příměstské, ale postupně se prosazují ve velkých městech i jako nejrychlejší segment městské dopravy.

Z hlediska nabídky došlo v případě dálkové osobní dopravy k velkému zlepšení. Současný systém, který je nutné udržet a dále zkvalitnit, je svými principy (nikoli však dosud kvalitou a úrovní provázanosti) srovnatelný se systémy v rozvinutých státech, a to i přes mnohem horší

²⁸ Projekt výzkumu a vývoje MD č. 1F84C/096/520 *Komparace místní a regionální železniční a silniční dopravy z hlediska působení na životní prostředí a snižování energetické náročnosti a možnosti financování z veřejných prostředků*, Bankovní institut VŠ, 2009,

²⁹ V případě nekoridorových tratí dnes bývají často provozovány dva segmenty linek – osobní vlaky a rychlíky plnící do značné míry regionální funkci nebo spěšné vlaky. Zrušení linky osobních vlaků ušetří provozní prostředky, které bude možné použít pro zkrácení intervalu souběžné linky rychlíku nebo spěšného vlaku, což zvýší atraktivitu nabídky. Finanční prostředky pro obslužnost, jejichž velikost je dána, tak budou efektivněji využity. V případě místních tratí s jedním segmentem pak záleží více na největší obci na trati, zda je její obsluha železniční efektivní – i v tomto případě může být její obsluha zrychlena projížděním zastávek. Vše je nutné posoudit individuálně.

³⁰ přeprava cestujících v pomalých osobních vlacích má dlouhodobě klesající trend, atraktivnější jsou vlaky vyššího segmentu počínaje spěšnými vlaky. Finanční prostředky, které jsou na provozování železniční osobní dopravy k dispozici, musí být přednostně určeny na zajištění silných přepravních proudů.

stav železniční infrastruktury a její konkurenceschopnosti vůči infrastruktuře silniční. Nicméně ČR se stane izolovaným ostrovem obtížné dostupnosti uprostřed Evropy, pokud se v horizontu přibližně deseti let nezačne budovat síť rychlých železničních spojení (RS).

Specifika silniční veřejné dopravy

Plošná obsluha území autobusy s kapacitou odpovídající povaze linky s návazností na linky páteřní je hlavní a nenahraditelnou funkcí autobusové dopravy v systému veřejné dopravy, a to nejen v obcích ležících mimo hlavní tahy dopravní infrastruktury, ale rovněž jako doplněk obsluhy podél hlavních tahů. Vzhledem k nedostatečné kvalitě železniční sítě musí kapacitní autobusové linky rovněž doplňovat síť páteřních linek, a to jak v regionální, příměstské, tak dálkové dopravě. Systém linek v regionech musí rovněž odpovídat přepravním požadavkům obyvatel ve vztahu k sousedním krajům – opomíjení těchto potřeb je jedním z důvodů, proč se v posledních letech oblasti podél krajských hranic stále více propadají v ukazatelích konkurenceschopnosti.

Specifika vodní dopravy

Vodní doprava může být vhodným doplňkem systému dopravní obslužnosti – zejména přívozy u velkých řek dokážou výrazně zkrátit cestovní doby, neboť zejména na dolním Labi a na střední a dolní Vltavě je počet mostů poměrně malý. Vodní doprava může být i určitým doplňkem MHD v Praze. Tento způsob dopravy je rovněž atraktivním cílem pro turistický ruch, který je důležitou součástí ekonomiky regionů.

Specifika letecké dopravy

Letecká doprava se má dle evropské Bílé knihy orientovat zejména na dálkovou transkontinentální dopravu nad 1000 km. Vyplývá z toho požadavek přímo napojit vybraná letiště hlavní sítě TEN-T na dálkovou železniční dopravu. Pokud jde o rozvoj regionálních letišť, je všechna opatření nutné navrhovat v kontextu obsluhy širšího regionu leteckou dopravou. Problematika bude proto řešena v navazující samostatné *Koncepci letecké dopravy*. Řada regionálních letišť má volné kapacity, které by mohly být využity ke snížení přetížení a přeplnění na hlavních letištích a k minimalizaci dopadů na životní prostředí. Tato letiště se dále setkávají se zvýšenou poptávkou manažerů cestujících soukromými letadly. Rovněž plány na rozvoj sítě železniční a silniční dopravy budou brát v úvahu umístění letišť, které budou začleněny do budovaných místních dopravních sítí, což přispěje ke zvýšení mobility občanů a efektivity přepravy zboží.

Specifika IAD

Individuální doprava funguje jako “doprava z domu do domu“. Vzhledem k její prostorové, ale i energetické náročnosti a dopadům na životní prostředí generuje značný podíl externích nákladů, na druhou stranu je rovněž významně zdaněna a zpoplatněna. Nicméně přímá individuální doprava zejména v hustěji osídlených oblastech způsobuje problémy. Individuální doprava ale může fungovat jako součást multimodální dopravy prostřednictvím terminálů veřejné dopravy a systémům P+R a K+R. V tomto případě je vhodným prostředkem pro obsluhu velmi rozptýleného osídlení jako plošně-obslužný segment ve vazbě na páteřní veřejnou dopravu. Systémy P+R a K+R je ale třeba lokalizovat již v předměstské oblasti u hlavních železničních tratí, protože umístění až na okraji města u linek MHD již není schopno řešit kapacitní problémy silniční infrastruktury na vstupech do měst.

Podporovat je nutné rovněž alternativní koncepty *car sharing* a *car pooling*. Zavedení Car-sharingu je smysluplné především ve větších městech, kde je zajištěna kvalitní a dostupná MHD a která se potýkají s nadbytkem IAD a problémem záboru veřejného prostoru na úkor IAD. Car-sharing umožňuje využití automobilu v případě potřeby, ovšem bez nutnosti jeho

vlastnictví. Uživatel, který automobil nevlastní, při rozhodování jaký způsob dopravy využít pro danou cestu citlivěji vnímá celkové náklady na ujetý kilometr, a proto častěji volí jiné druhy dopravy, jako MHD nebo nemotorovou dopravu. Nahrazením několika soukromých vozidel jedním car-sharingovým má za následek nižší potřebu parkovacích míst. Ideální je propojení car-sharingu se systémem veřejné dopravy a zavedením kombinované jízdenky.

Carpooling (spolujízda) je vhodný především pro pravidelné cesty jako dojíždění do zaměstnání. Využití volné kapacity automobilu k přepravě dalších osob vede k úsporám energie a ke snížení objemu IAD.

Oba systémy je možné na místní úrovni podpořit zvýhodňujícími opatřeními, jako například vyhrazená parkovací místa pro car-sharing, zvýhodněné tarify mýta atp.

Specifika nemotorové dopravy

Nemotorová doprava je důležitou součástí dopravní obslužnosti ve městech a je důležité vytvářet podmínky pro její větší využívání. Jde o opatření ke zvyšování bezpečnosti dopravy budováním cyklistických stezek a uplatněním dalších opatření na silniční infrastrukturu. K většímu využívání zejména cyklistické dopravy je ale nutné rovněž vytvářet podmínky pro dopravu v klidu³¹. Druhým rozměrem nemotorové dopravy je významný přínos pro turistický ruch a rekreační aktivity. Problematiku podrobněji rozpracovává návazná *Národní strategie cyklistické dopravy*.

Opatření:

- **Na základě zohlednění místních podmínek zaměřit v systému regionální obslužnosti železniční objednávku přednostně na rychlou páteřní dopravu.**

Doporučení pro kraje; Termín průběžně, kontrolní termín: 2017; Financování – opatření vede k úsporám v objednávce veřejné dopravy;

- **Obsluhu malých obcí autobusovou dopravou řešit dopravními prostředky s odpovídající kapacitou a se zajištěním podpory obnovy autobusů, které slouží pro závazek veřejné služby, a to s ekologickým pohonem a dostupností pro osoby se sníženou mobilitou.**

Doporučení pro kraje; Termín průběžně, kontrolní termín: 2017; Financování – opatření vede k úsporám v objednávce veřejné dopravy; financování ekologického pohonu autobusů prostřednictvím OPŽP

- **Do systému integrovaného systému veřejné dopravy zahrnout přívozy na větších vodních tocích.**

Doporučení pro kraje; Termín průběžně; Financování – opatření vede k úsporám v objednávce veřejné dopravy

- **Budovat systémy parkovišť P+R, B+R a K+R, a to zejména u železničních stanic s intervalovou dopravou na předměstích měst (nejen až u systémů MHD na okrajích měst).**

Doporučení pro kraje; Termín průběžně; Financování – Evropský fond ERDF 2014 – 2020).

- **Vytvářet podmínky pro větší využívání nemotorové dopravy v systému dopravní obslužnosti.**

³¹ Není možné podceňovat skutečnost, že podmínkou pro využívání cyklo dopravy do zaměstnání a do škol je nezbytné zajistit podmínky pro bezpečné parkování jízdních kol, jakož i další opatření s cyklo dopravou spojená.

Doporučení pro kraje; Termín průběžně, kontrolní termín: 2017

- **Objednávku regionální dopravy řešit rovněž s ohledem na potřeby občanů dojíždět přes hranice kraje.**

Doporučení pro kraje; Termín průběžně, zahrnout do dopravních plánů v rámci jejich nejbližší aktualizace

- **Podporovat koncepty „car sharing“ a „car pooling“, rozvíjet informační systémy o těchto konceptech a navrhnout metodickou podporu pro vyhodnocování vhodnosti realizace v konkrétních oblastech.**

Doporučení pro kraje; Termín průběžně

- **Rozvojem služeb v železniční dopravě přispět ke koordinaci s leteckou dopravou.**

Gestor: MD; Termín do roku 2030; Kontrolní termín: 2020; Financování: stanoveno v dokumentu Dopravní sektorové strategie

4.2.5 Řešení problémů dopravy ve městech

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD, doporučení pro samosprávu*
- *Rozpracování v návazné strategii: doporučení pro přípravu plánů městské mobility samosprávou, Koncepce veřejné dopravy, Národní strategie cyklistické dopravy*
- *Financování: rozpočty samosprávy, spolufinancování z evropských fondů prostřednictvím Operačního programu pro sektor doprava a Integrovaného regionálního operačního programu, částečně SFDI*
- *Termíny plnění: průběžně, kontrolní termín: 2017*

Dopravní problémy se nejintenzivněji projevují ve větších městech a v jejich předměstích, negativní účinky hluku, emisí a dopravních nehod se v hustě urbanizovaných prostorech projevují výrazněji. Specifická situace je v historických centrech měst, protože zde není prostor pro výstavbu kapacitní infrastruktury. Legislativní úprava zde proto musí umožnit obcím zavádět zpoplatnění vjezdu do center měst³². Důležitou roli zde pak musí hrát MHD a nemotorová doprava. Regulačním nástrojem dopravy ve městech je rovněž omezování parkovacích příležitostí v historických centrech.

Druhým problémem je zásobování center měst. To musí být zajišťováno menšími vozidly s čistými motory (elektromobilita, alternativní energie). Zásobování musí být organizováno s ohledem na dopravní špičku ve městě. Systémy citylogistiky musí mít zázemí ve veřejných logistických centrech, ze kterých se obsluha bude organizovat.

Důležitým problémem je řešení dopravy mezi jádrovým městem a suburbánní oblastí, která bývá závislá na individuální dopravě, neboť obsluha veřejnou dopravou rozptýleného osídlení nebývá ani efektivní. Důraz musí proto být kladen na systémy P+R, B+R a K+R u kapacitních železničních tratí v předměstské oblasti. Výrazným ztraktivněním veřejné dopravy mohou být rovněž alternativní dopravní systémy typu tram-train. Snahy o jejich zavedení v českých městech zatím nebyly úspěšné mj. z důvodů malé podpory ze strany státu³³.

³² Administrativní zákazy a omezení nebývají dostatečně účinná, ekonomická regulace je dle zahraničních zkušeností vhodnější způsob regulace, který umožňuje vysokou flexibilitu míry regulace

³³ Zavedení těchto systémů je pro obce a kraje bez pomoci státu příliš obtížné, systémy je totiž nutné dořešit i po stránce technické, technologické a legislativní, což je nad možnosti samosprávy.

Problém dopravy ve městech se výrazně projevuje i u měst velikostní kategorie 15 – 40 tis. obyvatel. Tato města jsou již příliš velká pro docházku, na druhou stranu nejsou dostatečně velká na to, aby poptávka po přepravě ekonomicky odůvodnila zavedení systému MHD v intervalech, které jsou vnímány jako nepřetržitá obsluha (max. 15 minut). Tato velikostní kategorie měst je proto výrazně zatížena individuální dopravou.

Opatření:

- **Ve spolupráci orgánů státní správy a samosprávy nadále usilovat o zlepšení provázanosti veřejné dopravy nabídkou společně nabízených služeb, koordinovat objednávky dálkové, regionální a obecní dopravy. Organizovat systémy MHD v krajích smluvním organizátorem (odborný orgán zřízený všemi objednateli veřejné dopravy v kraji) s vhodným rozložením výnosových rizik mezi objednatele a dopravce.**
- **Snížovat negativní dopady suburbanizace na krajinu zaváděním atraktivní a spolehlivé příměstské veřejné hromadné dopravy jako alternativy individuální automobilové dopravy přetěžující silniční síť s cílem maximalizovat dělbu přepravní práce ve prospěch hromadné dopravy včetně její vnitřní diferenciaci dle kapacitních potřeb včetně jejího výhledu.**
- **V rámci EU spolupracovat na realizaci opatření obsažených v *Akčním plánu pro městskou mobilitu*³⁴ a využívat získané pozitivní zkušenosti a postupy v této oblasti pro zlepšování udržitelnosti a bezpečnosti mobility v městských oblastech ČR.**
- **Zavádět účinné systémy řízení městského silničního provozu a informování účastníků dopravy.**
- **Místní úpravou silničního provozu na pozemní komunikaci usměrňovat těžkou nákladní dopravu, vytvářet systém ochrany center měst před zbytnou automobilovou dopravou zavedením zón a ulic s omezeným přístupem a omezené rychlosti automobilové dopravy, městské komunikace přizpůsobovat potřebám pěšího pohybu a života ve městech, rozvíjet cyklistické stezky ve městech a pěší zóny, na okrajích měst budovat pro individuální automobilovou dopravu záchytná parkoviště P+R (Park&Ride) a K+R (Kiss&Ride) s návazností na MHD.**
- **Rozvíjet stávající síť ucelených tras pro nemotorovou dopravu, zajišťujících relativně rychlé a hlavně bezpečné propojení důležitých cílů cest, nejen rekreačních, ale především z bydliště na pracoviště nebo do školy.**
- **Na úrovni místních orgánů v obcích zpracovat resp. aktualizovat, kde je to účelné, koncepce cyklistické dopravy, v rámci kterých bude mimo jiné třeba dle místních podmínek v intravilánech přehodnotit využití současných chodníků pro cyklistickou dopravu a prostor pro cyklistickou dopravu vymezovat dle místních podmínek také na úrovni vozovky.**
- **Při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou *Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR*.**

³⁴ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Akční plán pro městskou mobilitu - KOM(2009) 490 v konečném znění

- Vytvářet řešení dopravního prostoru s respektováním požadavků pro osoby tělesně postižené (bezpečnost, bezbariérovost).
- Ve městech střední velikosti (přibližně 15 – 40 tis. ob.) zapojit integrovanou příměstskou dopravu do jejich obsluhy, a to v kombinaci s MHD (pro dosažení intervalu na úrovni „nepřetržité obsluhy“), nebo i samostatně (plnohodnotná náhrada MHD).

Výše uvedená opatření jsou doporučením pro samosprávu ve spolupráci s MD

- Účinně podpořit rozvoj systémů průjezdní městské železniční dopravy v největších aglomeracích, a za tím účelem modernizovat, rozšiřovat a elektrizovat infrastrukturu tratí dosud pokládaných za tratě regionálního významu.

Gestor: MD ve spolupráci se SŽDC, městy a kraji; Termín: Průběžně, kontrolní termín: 2016, dále ve dvouletém intervalu

4.2.6 Zvyšování bezpečnosti dopravy

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD, správci dopravní infrastruktury, MV, doporučení pro samosprávu*
- *Rozpracování v návazné strategii: Národní strategie bezpečnosti silničního provozu*
- *Financování: rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích; plnění pomocí opatření organizačního charakteru,*
- *Termíny plnění: průběžně, kontrolní termín: 2017*

Bezpečnost dopravy má rozměr bezpečnosti dopravního provozu (safety) a bezpečnosti dopravních systémů před vnějšími vlivy (security), a to jak před patologickými jevy společnosti (kriminálnost, terorismus), tak jevy přírodními (přírodní katastrofy).

„Vnější“ bezpečnost dopravy:

Oblast vnější bezpečnosti je rozpracována ve Strategii ČR pro boj proti terorismu a v rámci dokumentu Bezpečnostní strategie v gesci Ministerstva vnitra.

Opatření:

- V případě krizových situací včetně zhoršených rozptylových podmínek a překračování hygienických limitů hluku omezit zbytnou dopravu, využít připravená regulační opatření, kterými se mění způsob řízení a organizace dopravy a podmínky pro omezení nebo zákaz provozu v oblasti dopravy ČR.
- Zlepšovat systém opatření proti krádežím důležitých komponentů zabezpečovacího zařízení železniční infrastruktury především z barevných kovů, jejichž odcizení může výrazně ohrozit bezpečnost železničního provozu.
- Provádět hodnocení bezpečnosti a ochranná opatření k zabezpečení veřejné osobní dopravy před teroristickými útoky a současně hledat jiné konstrukce a materiály, vybavení a zařízení, jakož i postupy, které by mohly zmírnit následky teroristických činů.

- Věnovat pozornost zajišťování funkčnosti a zvýšení ochrany dopravní infrastruktury³⁵ zejména s ohledem na postupující změnu klimatu a hrozby teroristických útoků.
- Vytvořit podmínky pro posílení bezpečnosti ve veřejné (zejména osobní) dopravě, zaměřená především proti krádežím a ostatní trestné činnosti.
- Důsledně implementovat požadavky na ochranu letecké dopravy před protiprávními činy stanovené v příslušné evropské legislativě a zabývat se otázkami souvisejícími s touto problematikou (např. postupné zavádění detekčních zařízení na kontrolu tekutin, případné zavádění bezpečnostních skenerů, posílení institutu ověřování spolehlivosti apod.). Na základě analýzy rizik nebo závěrů vyhodnocení cvičení v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy usilovat o další minimalizaci bezpečnostních hrozeb v civilní letecké dopravě.

Gestor všech výše uvedených opatření: MD a MV ve spolupráci se samosprávou; Termín průběžně; kontrolní termín: 2017

- Podpořit vývoj nových typů univerzálních mostních provizorií využitelných pro rychlou obnovu poškozené nebo zničené dopravní infrastruktury. Při tvorbě a použití pohotovostních zásob pro resort dopravy zabezpečovat silniční mostní provizoria ve výši do 3% délky mostů na pozemních komunikacích, železniční mostní provizoria ve výši do 3% délky mostů na železničních tratích a železniční svršek ve výši do 0,5% stavební délky kolejí v ČR.
- Stanovit systém pro sledování polohy zásilek a jejich celistvosti; dát mandát k práci na standardních souborech dat popisujících přepravované věci, včetně požadavků na předpisy (s ohledem na současné požadavky na přepravu nebezpečných věcí, živých zvířat apod.) a na technologie jako je identifikace radiové frekvence (RFID).
- Rozvíjet systémy pro poskytování informačních a rezervačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla.
- Rozvíjet systémy pro monitorování bezpečnosti dopravní infrastruktury (např. zavádění monitoringu dopravní infrastruktury na bázi moderních technologií, vč. kosmických (např. pomocí dálkového průzkumu Země) a získané informace následně integrovat v rámci geografických informačních systémů.

Gestor všech výše uvedených opatření: MD ve spolupráci se samosprávou; Termín průběžně; kontrolní termín: 2017

Bezpečnost provozu je největším problémem u silniční dopravy, byť stranou pozornosti nemohou zůstat ani ostatní druhy dopravy. Bezpečnost silničního provozu je proto podrobně rozpracována v návazné *Národní strategii bezpečnosti silničního provozu*. Hlavní cíl, který se bude v této oblasti v následujícím období sledovat, je snížit počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí (v podmínkách ČR se jedná o snížení o 60 % oproti roku 2009) a dále pak snížit počet těžce zraněných o 40 % oproti roku 2009. Tento cíl odpovídá cíli aktuální Evropské dopravní politiky.

Bezpečnost provozu má tři oblasti:

- lidský faktor

³⁵ SMĚRNICE RADY 2008/114/ES ze dne 8. prosince 2008 o určování a označování evropských kritických infrastruktur a o posouzení potřeby zvýšit jejich ochranu

- technický stav dopravních prostředků
- technický stav dopravní infrastruktury včetně úrovně technického zabezpečení provozu (zavádění zabezpečovacího zařízení různých úrovní).

Opatření v oblasti „vnitřní“ bezpečnosti dopravy:

- Na základě vývoje nehodovosti v silniční dopravě aktualizovat *Národní strategii bezpečnosti silničního provozu* zohledňující cíle obsažené ve Sdělení EK stanovující směry politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020³⁶. Určit pro Národní strategii bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nepřekročitelné a jasně definované ukazatele pro zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v termínech stanovených v Národní strategii bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích až k horizontu 2050. Ukazatele navázat nejen na počet obyvatel, či počet vozidel, ale také na dopravní výkony.

Gestor: MD a kraje; Termín průběžně; kontrolní termín: 2020

- Důsledně naplňovat a každoročně vyhodnocovat plnění opatření definovaných v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu.

Gestor: MD, ministerstva, kraje, obce, nevládní neziskové organizace a soukromé subjekty; Termín každoročně

Opatření v oblasti lidského činitele

- Zajistit soustavnou informovanost účastníků silničního provozu o rizikovém chování v silniční dopravě při využití stávajících a budovaných informačních systémů veřejné správy.
- Zajistit vyšší vymahatelnost práva při nerespektování pravidel silničního provozu, a to včetně dodržování zákazů jízdy a stání dle zákona č. 289/1995 Sb. (lesní zákon; § 20 odst. 1g); zvláštní pozornost věnovat dodržování zákonů v případě řidičů motocyklů.
- Systémově zabezpečit fungování silničních kontrol proti přestupkům silničního provozu využitím náležitě technicky vybavených monitorovacích vozidel kontrolních orgánů, které budou bezprostředně reagovat na páchání dopravních přestupků.

Gestor všech výše uvedených opatření: MD ve spolupráci s Policií ČR a samosprávou; Termín průběžně; kontrolní termín: 2020

- Nově určit pravomoci kontroly úrovně výuky a výcviku v autoškolách a zefektivnit státní dozor nad nimi. V zákonu o autoškolách stanovit nové požadavky pro žadatele o profesní osvědčení učitele autoškoly. Učitelům autoškol zavést povinnost proškolení. V případě odebrání registrace k provozování autoškoly, z důvodů porušení zákona, umožnit odebrat všechny ostatní související registrace.
- Vybudovat systém zpětné vazby ke sledování efektivity výuky a výcviku nových řidičů a dalšího vzdělávání řidičů s cílem možnosti vyhodnocování kvality jednotlivých autoškol nebo jiných odborných center vzdělávání řidičů.

³⁶ Sdělení Komise: Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020, KOM (2010) 389 v konečném znění

Gestor všech výše uvedených opatření: MD; Termín průběžně; kontrolní termín: 2020

- **V souvislosti s dokončováním nových úseků dálnic a rychlostních silnic zajistit příslušné zvýšení počtu pracovníků Policie ČR jakož i ostatních složek Integrovaného záchranného systému, a to včetně příslušného technického zázemí.**

Gestor: MV ve spolupráci s MD; Financování: MV ve spolupráci s vládou České republiky (schválení systemizovaných míst); MV (vyčlenění finančních prostředků na tato systemizovaná místa)

Opatření v oblasti technické bezpečnosti silnic

- **Podporovat implementaci inteligentních dopravních systémů, které zvyšují bezpečnost a plynulost dopravy:**
 - postupně vybavovat dálniční síť a síť rychlostních silnic funkčními varovnými, informačními a spolupracujícími systémy. Na úseky s vysokou intenzitou provozu, kde je vyšší riziko vzniku kongescí, zavádět systémy řízení rychlosti
 - na exponovaných úsecích silnic zavádět úseková měření rychlosti
 - na vybraných místech silniční síť zavádět systémy pro dynamické vážení silničních nákladních vozidel
 - podporovat diagnostiku jedoucích vozidel a sdílení dat mezi správci infrastruktury a dopravci
- **Důsledně dbát na implementaci směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury na síti TEN-T, a to zejména pokud jde o provádění bezpečnostních auditů a inspekcí. Postupně aplikovat nástroje směrnice EU o řízení bezpečnosti infrastruktury na celou silniční síť. Zavést systémové odstraňování nehodových lokalit, stanovení jednotné informační báze pro umožnění propojení vzájemně oddělených systémů a pro sdílení dat o dopravních nehodách a jejich následcích.**
- **V extravilánech v závislosti na intenzitě provozu od sebe navzájem oddělovat nemotorovou dopravu (cyklistické pruhy a stezky, fyzicky oddělené chodníky), upravit legislativu pro využívání sdružených stezek dotčenými účastníky provozu na pozemních komunikacích.**
- **Postupně upravovat identifikované nehodové lokality, pružně realizovat opatření s nízkými náklady (včasné odstraňování vzrostlé vegetace z výhledu, opravy výtluků apod.).**
- **Realizovat průtahy obcemi podle platných zásad a opatření pro dopravní zklidnění na pozemních komunikacích, realizovat opatření pro změnu způsobu jízdy na vjezdu do obcí, zklidňovat dopravu v obcích a realizovat bezpečnostní prvky na infrastruktuře v obydlených oblastech.**
- **Zajistit vhodné užití dopravního značení (proměnné dopravní značky, obnova vodorovného dopravního značení).**
- **V rámci výstavby nových dálnic a rychlostních silnic realizovat jako jejich nedílnou součást objekty a prostranství bezprostředně sloužící k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu.**

- **Podporovat výstavbu odstavných ploch pro silniční nákladní vozidla.**
- **Využít možností družicových navigačních systémů pro lokalizaci nehodových míst a upozornění řidičů.**
- **Zavést automatický systém pro odhalování a postihování přestupků proti bezpečnosti silničního provozu, využít k tomu připravovanou Centrální evidenci přestupků a zpřístupnit registr vozidel v odpovídajícím rozsahu správním úřadům.**
- **Při výstavbě silniční infrastruktury zřizovat kontrolní místa.**
- **Zvyšovat bezpečnostní parametry na železničních přejezdech.**

Gestor všech výše uvedených opatření: MD ve spolupráci s Policií ČR, samosprávou, ŘSD ČR a SŽDC; Termín průběžně; kontrolní termín: 2017

Opatření v oblasti technického stavu vozidel

- **Zvýšit důraz v oblasti státního odborného dozoru a zdokonalit právní rámec pro institucionální zabezpečení státního dozoru nad STK.**
- **Posílit úlohu státního odborného dozoru v oblasti technické kontroly vozidel.**
- **Připravovat podmínky pro zavádění systémů umožňující komunikaci a propojení vozidla s dopravní infrastrukturou.³⁷**

Gestor všech výše uvedených opatření: MD ve spolupráci s Policií ČR a samosprávou; Termín průběžně; kontrolní termín: 2020

Opatření v oblasti přepravy nebezpečných věcí

- **Pokračovat v kontrolní činnosti zajištění přeprav nebezpečných věcí a zavádět účinná opatření pro likvidaci havárií na dopravních cestách včetně účinnější koordinace záchranného systému v evropském kontextu.**
- **Systematicky vytvářet předpoklady pro převzetí většího podílu přeprav nebezpečných nákladů bezpečnějšími druhy dopravy.**

Gestor všech výše uvedených opatření: MD ve spolupráci MV a samosprávou; Termín průběžně; kontrolní termín: 2020

4.2.7 Dokončení restrukturalizace systému železniční dopravy

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD*
- *Financování: organizační opatření*
- *Termíny plnění: rok 2020; kontrolní termín: 2017*

Transformace českého železničního sektoru započatá zánikem státní organizace České dráhy s právními nástupci České dráhy, a.s., a Správa železniční dopravní cesty, s.o., v roce 2003 nebyla přes všechna stávající opatření (převod mrtvé a živé dopravní cesty) do současnosti dokončena. Ve vazbě na tuto skutečnost může potenciálně dojít ke vzniku negativních jevů souvisejících s postavením společnosti České dráhy, a.s., jakožto dominantního dopravce na trhu železničních přepravních služeb. Tyto negativní jevy nemusí mít přímou vazbu na vlastní

³⁷ ITS akční plán: Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě: Oblast činnosti 4: „Zapojení vozidla do dopravní infrastruktury“

soutěžní jednání společnosti České dráhy, a.s., nýbrž souvisejí se zvýšenou tendencí ostatních soutěžitelů zpochybňovat, a to výkonem konkrétních práv³⁸, toto jednání společnosti České dráhy, a.s., resp. jejího jediného akcionáře, jímž je Česká republika.

České dráhy, a.s., jako dopravce, jsou v současné době vlastníkem infrastrukturního majetku (pozemků pod železniční dopravní cestou v některých železničních stanicích, staveb nezbytných k provozování dráhy, výpravních budov), přičemž tento majetek je v převážné míře nezbytný k provozování dráhy – tedy činnosti, kterou primárně dopravce nevykonává. Cílem dokončení restrukturalizace českého železničního sektoru je nastolení takového uspořádání vztahů jednotlivých subjektů železničního sektoru, které vyloučí možnost faktického vzniku diskriminačního a netransparentního soutěžního prostředí na trhu železničních přepravních služeb. Opatření k dosažení tohoto cíle mají legislativní³⁹ i nelegislativní⁴⁰ charakter.

S dokončením transformace železničního sektoru souvisí i dokončení transformace největšího českého železničního dopravce vytvořením holdingové struktury zahrnující společnosti pro osobní dopravu, nákladní dopravu a další společnosti pro vybrané navazující činnosti, která zajistí účinnou nezávislost provozovatele infrastruktury na dopravci a umožní nediskriminační soutěž dopravců integrovaných do holdingu v rámci plně liberalizovaného trhu železniční dopravy.

Opatření:

- **Dokončit transformaci českého železničního sektoru. Smyslem tohoto procesu je faktická implementace nediskriminačního a transparentního soutěžního prostředí na trhu železničních přepravních služeb.**

Gestor: MD; Kontrolní termín: konec roku 2015

- **V souvislosti se Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru připravit po právní i organizační stránce vznik nezávislého železničního regulačního úřadu v ČR.**

Gestor: MD; Termín: 1. 1. 2014

- **Připravit koncepci dalšího vlastnického vývoje obchodních segmentů akciové společnosti České dráhy.**

Gestor: MD; Termín: 30. 6. 2015

- **Vytvořit holdingovou strukturu železničního sektoru bez vlastníka i provozovatele dopravní infrastruktury.**

Gestor: MD; Termín: 31. 12. 2020, kontrolní termín 2017

4.3 Zdroje pro dopravu

- *Odpovědnost za plnění specifických cílů 4.3.1 – 4.3.4: MD ve spolupráci s MF a MPO*

³⁸ např. stížnosti adresované příslušným orgánům vykonávajícím působnost v oblasti ochrany hospodářské soutěže – Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, Evropská komise

³⁹ přijetí nové právní úpravy provozování dráhy a provozování drážní dopravy v návaznosti na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru a další právní předpisy EU

⁴⁰ převod vlastnického práva k nezbytnému infrastrukturnímu majetku ze společnosti České dráhy, a.s., na stát

- *Rozpracování v strategii: Dopravní sektorové strategie, Dlouhodobý model financování dopravní infrastruktury*
- *Financování: rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích, rozpočty SFDI*
- *Termíny plnění: průběžně; kontrolní termín: 2015*

Oblast financování je podrobněji rozpracována v projektu *Dlouhodobý model financování dopravní infrastruktury*.

Provozování, údržba a rozvoj dopravní infrastruktury vyžaduje stabilní financování na úrovni 2,5 % HDP.

4.3.1 Zajištění zdrojů prostřednictvím klasického financování

Sektor dopravy je z významné míry závislý na financování z veřejných rozpočtů. Na druhou stranu je jako jediný sektor zatížen dodatečnou spotřební daní, která je natolik vysoká, že její zpětné převedení do sektoru dopravy by dokázalo uspokojivě řešit problémy nejen výstavby dopravní infrastruktury, ale i financování dopravní obslužnosti. V tomto smyslu je sektor dopravy samofinancovatelný. Převedení celé spotřební daně z minerálních olejů zpět do sektoru doprava by způsobilo nemalé potíže ve financování ostatních potřeb státu. Za údržbu a rozvoj dopravní infrastruktury je však zodpovědný veřejný sektor a jeho povinností je zajištění efektivního financování. Největším zdrojem neefektivnosti jsou meziroční nepředvídatelné změny rozpočtových rámců (příprava a realizace dopravní infrastruktury je záležitostí 10 až 15 let). Je mimořádně důležité stabilizovat příjmy pro financování dopravní infrastruktury s tím, že minimální roční částka pro efektivní uplatnění této Dopravní politiky představuje 43 mld. Kč. Pro klíčovou oblast přípravy staveb je z toho nutno alokovat přibližně 3,8 mld. Kč. Případné přiznání dotace ze Státního rozpočtu na rozvoj dopravní infrastruktury po zvýšení podílu ze spotřební daně pro SFDI by bylo možné na základě politického rozhodnutí Vlády ČR (např. za účelem splnění evropského závazku na dokončení sítě TEN-T a na zajištění národního spolufinancování OPD pro období 2014 - 2020).

Dalším důležitým klasickým a již zavedeným zdrojem financí je zpoplatnění provozu. Do budoucna se bude rozšiřovat rozsah zpoplatněné silniční sítě i kategorií zpoplatněných vozidel. Opatření musí být v souladu s rozvojem technologií výběru, neboť režie výběru nesmí překračovat 30 % vybrané částky⁴¹. Na silnicích nižších tříd v této souvislosti musí být zaváděno několik opatření, která budou chránit infrastrukturu před objížděním zpoplatněných úseků těžkou dopravou – jak zpoplatněním (bude-li vhodná technologie), tak omezováním provozu i např. formou legislativních úprav omezujících užití určitých částí infrastruktury těžkými nákladními vozidly.

I nadále bude harmonizováno zpoplatnění železniční dopravy, avšak musí se zabránit tomu, aby přílišné snižování plateb nemělo výrazný negativní dopad do příjmů SŽDC, z nichž je hrazeno provozování a provozuschopnost železniční infrastruktury.

Kraje by mohly převzít určitý díl zodpovědnosti za rozvoj dopravní infrastruktury, v opačném případě jsou jejich požadavky často nepřiměřené a vedou k neefektivní výstavbě.

Sektor doprava bude i v období 2014 - 2020 významným příjemcem evropských fondů. Celkový finanční balík sice bude menší, než v období 2007 – 2013, avšak zároveň dojde ke snížení počtu financovaných priorit. Vzhledem k tomu, že dopravní infrastruktura je vnímána jako velmi důležitá priorita, je odůvodnitelné, aby podíl na evropských prostředcích určených

⁴¹ Ve smyslu ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, Článek 7, odst. 2, písm. c), odrážka druhá, ve znění pozdějších předpisů.

pro ČR byl vyšší. Bude ale nutné zajistit národní podíl spolufinancování, což je další důvod pro zvýšení stability financování dopravní infrastruktury.

Bude nutné zajistit jistotu dostatku zdrojů pro kofinancování a předfinancování fondů EU. Mimo výše uvedené je možné zvážit např. zajištění těchto prostředků z účelového dluhopisového programu určeného výhradně na kofinancování staveb EU. Tranše z tohoto dluhopisového programu by byly v gesci MD, a byla by tak zajištěna dostatečná míra jistoty stabilního kofinancování a případně i předfinancování.

Opatření:

- **Stabilizovat příjmy pro financování dopravní infrastruktury ve vztahu k SFDI (podíl národních zdrojů bez evropské spoluúčasti) alespoň na úrovni 43 mld. Kč a z toho pro oblast přípravy staveb na úrovni přibližně 3,8 mld. Kč s cílem:**

- omezit meziroční kolísání výdajového rámce pro údržbu, opravy a rozvoj dopravní infrastruktury,
- zajistit národní spolufinancování pro projekty financované z evropských fondů,

Gestor: MF ve spolupráci s MD; Termín: konec roku 2014

- **Postupně směřovat k harmonizaci ceny za použití dopravní cesty v silniční a železniční dopravě tak, aby jednotlivá dopravní odvětví hradila v rovné míře náklady dopravní cesty a nebyla porušena mezioborová konkurenceschopnost, a to s ohledem i na mezinárodní dopravu (zohlednění situace v okolních státech) při současném vyřešení otázky finančního krytí takto zvýšených nákladů pro jednotlivé objednatele veřejné dopravy.**

Gestor: MD ve spolupráci s MF; Termín: konec roku 2014; následně kontrola každé dva roky

- **Rozšířit výkonové zpoplatnění na silnicích I. třídy. Podmínkou pro definici rozsahu zpoplatnění silnic I. třídy i případné zpoplatnění vybraných silnic II. a III. třídy a místních komunikací ve velkých městech je zavedení takové technologie výběru mýtného, aby režijní náklady celého systému nepřesáhly 30 % vybrané částky. V případě zpoplatnění komunikací nižších tříd by bylo nutné zajistit koordinaci s národním systémem zpoplatnění.**

Gestor: MD ve spolupráci s kraji; Termín: od 1.1.2017

- **Analyzovat ekonomickou efektivitu rozšíření systému výkonového zpoplatnění na další kategorie vozidel. Zavést ji pouze v případě, že bude ekonomicky efektivnější než současný systém časového zpoplatnění.**

Gestor: MD; Termín: 2015

- **Připravovat zajištění interoperability systémů elektronického mýtného v rámci EU.**

Gestor: MD; Termín: dle vývoje na úrovni EU

- **Upravit sazby mýta s cílem maximální diferenciace dle emisních tříd vozidel (aktualizovat s ohledem na vývoj emisních norem Euro), počtu náprav, nápravového tlaku a doby jízdy (vyšší sazby v období s vyšším provozem, např. v pátek odpoledne, nebo v obdobích s vyšším vlivem na veřejné zdraví). Úpravu provádět s ohledem na výnosnost systému zpoplatnění.**

Gestor: MD; Termín: trvalý proces; kontrolní termín 2017

- **Legislativně umožnit a postupně zavádět zpoplatnění vjezdu/omezení vjezdu/přístupu vozidel do center měst jako regulační nástroj pro omezení provozu, včetně zohlednění emisních limitů stanovených EU.**

Gestor: MŽP ve spolupráci s MD a samosprávou; Termín: pilotní města ke konci roku 2014, dále dle vyhodnocení

- **Legislativními úpravami zrevidovat a aktualizovat současná opatření k podpoře rychlejší obměny vozového parku v oblasti daně silniční a navrhnout odpovídající opatření tak, aby nedocházelo k poklesu jejího výběru**

Gestor: MF ve spolupráci s MD; Termín: trvalý proces; kontrolní termín 2015

- **Legislativně regulovat využívání silnic nižších tříd pro nákladní dopravu s cílem udržet těžkou nákladní dopravu v co nejvyšší míře na dálnicích a rychlostních silnicích.**

Gestor: MD; Kontrolní termín: do konce 2014

4.3.2 Zajištění zdrojů prostřednictvím alternativního financování

S ohledem na výše uvedenou oprávněnou potřebu stabilizace zdrojové stránky je žádoucí, aby této stabilizace bylo dosaženo optimálním mixem opatření na zdrojové stránce. Tyto možnosti jsou podrobněji rozpracovány v dokumentu *Dopravní sektorové strategie*. Stabilizace financování dopravní infrastruktury prostřednictvím veřejných zdrojů je nejefektivnějším nástrojem. Jako dodatečný nástroj pro stabilizaci zdrojové stránky však mohou sloužit i alternativní zdroje financování (návrtné prostředky soukromých investorů). Tyto alternativní zdroje financování mohou být v případě jejich zapojení využity pouze k uvedenému stabilizačnímu účelu, případně k zajištění dostatečného objemu zdrojů na kofinancování a předfinancování akcí EU. Vhodnější je hledat takové cesty alternativního financování, které by nezatížily bilanci vládního dluhu a deficitu dle metodiky ESA95, ale ani využití nástroje, který by těmto parametrům nevyhověl, není možné zcela zamítnout s ohledem na prokazatelnou vyšší efektivitu resortu při stabilizovaném rozpočtu.

Projekty PPP, pokud mají být v prostředí ČR realizovatelné a dlouhodobě efektivní, je nutné založit na platebním mechanismu za dostupnost (viz materiál k pilotnímu projektu PPP na D3, který vláda vzala na vědomí svým usnesením č. 469 z 26.6.2012). Z uvedeného důvodu nelze brát PPP projekty jako nástroj, který by udržitelně zvyšoval celkový objem zdrojů do dopravní infrastruktury. Navýšení zdrojů se samozřejmě projeví v krátkodobém horizontu, kdy jsou investovány soukromé prostředky do nové výstavby. Po dokončení výstavby se dostaví i dodatečné příjmy ze zpoplatnění. Celková výše úhrady koncesionáři, který projekt PPP zajistí, však vždy bude v úhrnu vyšší než dodatečné příjmy projektem generované. Aktuální navýšení investic plynoucích z realizace PPP však je v době výrazného poklesu investic z veřejných zdrojů žádoucí, byť se promítne do budoucích plateb za dostupnost, které budou muset být hrazeny ze zdrojového mixu SFDI. Z uvedeného důvodu by pro projekty PPP měly být vybírány výhradně velmi důležité úseky naší dopravní sítě. Problematika projektů PPP je podrobněji rozpracována v dokumentu *Dopravní sektorové strategie*.

Opatření:

- **Sladovat právní předpisy směřující k usnadnění investorské přípravy dopravních staveb z důvodu vytváření podmínek pro rychlejší přípravu projektů PPP, jakož i projektů financovaných klasickým způsobem.**

Gestor: MD ve spolupráci s MMR; Termín: trvalý proces; kontrolní termín 2017

- **Usilovat o využití alternativních finančních instrumentů, včetně dluhových, pro stabilizaci příjmové stránky určené k financování DI.**

Gestor: MD ve spolupráci s MF; termín: do konce 2015

4.3.3 Internalizace externích nákladů jako inovativní zdroj financování

Podle dostupných odhadů činí nejběžnější externí náklady (náklady na kongesce, dopravní nehody, znečištění ovzduší, hluk a globální oteplování) 2,6 % HDP. Tyto náklady obecně platí všichni občané, což znamená, že nedochází z úplné aplikaci principu uživatel a znečišťovatel platí. Již v roce 2008 předložila Evropská komise návrh postupné strategie internalizace externích nákladů ve všech druzích dopravy.⁴² O příjmech ze zpoplatnění externích nákladů se přitom v posledních letech živě diskutuje jako o možném novém „udržitelném“ zdroji financování dopravní infrastruktury.⁴³

V roce 2011 přijatá novela směrnice Euroviněta⁴⁴ dává ČR prostor zavést vedle zpoplatnění samotného provozu na pozemních komunikacích (mýto) i zpoplatnění některých vybraných externích nákladů (hluk a znečištění ovzduší). V zájmu řešení problémů s kongescemi umožňuje tento předpis i flexibilnější přístup při stanovování sazeb mýta podle denní doby. Využití těchto nástrojů se jeví jako žádoucí nejen z hlediska získání dodatečných finančních zdrojů, ale i vzhledem ke geografické poloze ČR (tranzitní země) a očekávanému zavedení tohoto systému v některých sousedních zemích (minimálně půjde o Rakousko). V opačném případě by se ČR mohla potýkat s nežádoucím nárůstem mezinárodní tranzitní dopravy, které by bylo důsledkem nižších nákladů za tranzit přes její území více než přes okolní státy. Nelze opomenout ani přínos tohoto opatření z hlediska vytváření srovnatelných podmínek pro jednotlivé druhy dopravy.

V souladu s projednávanou evropskou legislativou v oblasti železniční dopravy (revize 1. železničního balíčku) je žádoucí přistoupit rovněž k zavedení diferenciací ceny za užití železniční dopravní cesty podle míry hluku způsobovaného železničními vozidly. Toto opatření poskytne železničním dopravcům vhodný stimul k provedení obnovy vozového parku, což povede k dalšímu posílení konkurenceschopnosti tohoto druhu dopravy.

V dlouhodobém horizontu bude nutné reagovat na konkrétní obsah budoucích iniciativ Evropské komise v dané oblasti, jak jsou avizovány v aktuální Bílé knize, které by měly vést k další harmonizaci v dané oblasti.

Opatření:

- **Přistoupit v souladu s novelou směrnice Euroviněta v oblasti nákladní silniční dopravy ke zpoplatnění vybraných externích nákladů (hluk, nehody a znečištění ovzduší).**

Gestor: MD; Termín: do konce roku 2015

- **V návaznosti na přijetí revize 1. železničního balíčku analyzovat způsob a možnosti zavedení diferenciací ceny za užití železniční dopravní cesty podle míry hluku způsobovaného železničními vozidly.**

Gestor: MD; Termín: do konce roku 2020

⁴² Sdělení Evropské komise „Strategie pro provedení internalizace vnějších nákladů“, KOM(2008) 435

⁴³ Viz např. Sdělení Evropské komise „Udržitelná budoucnost pro dopravu: vytváření integrovaného dopravního systému řízeného technologiemi a vstřícného k uživatelům“ z roku 2009

⁴⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU ze dne 27. září 2011, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

- **Na základě příslušných připravovaných legislativních a nelegislativních iniciativ Evropské komise v dané oblasti postupně dále objektivizovat zásadu, že každý uživatel dopravní infrastruktury musí hradit takové náklady, jaké jeho činnost vyvolává (včetně externalit).**

Gestor: MD; Termín: průběžně v závislosti na postupu procesu na úrovni EU; kontrolní termín: 2017

4.3.4 Rozdělování zdrojů

Prioritou ve financování dopravní infrastruktury musí být zajištění oprav, údržby a provozování. Bez tohoto přístupu by docházelo ke znehodnocování již vložených investic a zanedbaná dopravní infrastruktura by se znovu vracela do seznamu investičních potřeb. Problematika rozdělování prostředků mezi údržbu a rozvoj a mezi infrastrukturu jednotlivých druhů dopravy je řešena v návazném strategickém dokumentu *Dopravní sektorové strategie*.

Opatření:

- **V případě nedostatku finančních prostředků upřednostnit údržbu a opravy dopravní infrastruktury před výstavbou novostaveb.**

Gestor: MD; Termín: trvalý proces

- **Rozdělovat prostředky na rozvoj dopravní infrastruktury mezi jednotlivé druhy dopravy s ohledem na vyvážený rozvoj jednotlivých druhů dopravy, a to na základě výsledků návazného dokumentu *Dopravní sektorové strategie*.**

Gestor: MD; Termín: od 1.1. 2014 trvalý proces

4.3.5 Zajištění zdrojů pro financování dopravní obslužnosti

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD a doporučení pro samosprávu*
- *Rozpracování v strategii: Koncepce veřejné dopravy a plány dopravní obslužnosti (celostátní a krajské)*
- *Financování: Státní rozpočet (kapitola 327), rozpočty samosprávy*
- *Termíny plnění: trvalý proces; kontrolní termín: 2017*

Veřejná doprava v ČR stále disponuje zastaralým vozovým parkem. Pro období 2014 – 2020 je proto v menší míře nutné počítat se zapojením evropských fondů. Nicméně evropské spolufinancování problém systémově nedořeší. Problém je nutné řešit tím, že ve výběrových řízeních bude nutné vybírat provozovatele veřejné dopravy nejen na základě ceny, ale rovněž podle kritéria kvalita služeb a vozového parku. Vzhledem k nákladnosti vozového parku je nutné vyhlášovat výběrová řízení alespoň na 10 – 15⁴⁵ let a zohlednit ve vyhlášených nabídkových řízeních dostatečně problematiku odepisování požadovaných vozidel. Dlouhodobý smluvní vztah proto vyžaduje stabilní financování. Proto je nezbytné provázat financování veřejné dopravy s konkrétním daňovým příjmem (např. podílem na spotřební dani). Při snižování rozpočtů pro veřejnou dopravu na základě politického rozhodování by totiž škrtly postihly ty linky, u kterých v daném roce končí smlouva (ostatní linky jsou zasmulovněné a jsou tedy mandatorním výdajem). Tím by došlo k výraznému omezování linek ne dle potřeby, ale dle aktuálního stavu smlouvy.

⁴⁵ Viz. Nařízení č. 1370/2007/EU.

V případě veřejné dopravy rovněž platí, že jednotlivé linky jsou vzájemně provázané. Proto i mírné snižování rozpočtového rámce může vést po dosažení určité míry k rozpadu celého systému veřejné dopravy. Úspory proto musí být založeny na vzájemně provázaných a optimalizovaných plánech dopravní obslužnosti (s ohledem na místní specifika omezování obsluhy malých obcí železniční dopravou a posilování páteřních linek přestupním systémem, platby za exkluzivitu u výdělečných linek).

Opatření:

- **Optimalizovat rozsah veřejné dopravy a vytvářet podmínky pro její stabilizaci prostřednictvím systémových organizačních, právních, technických a finančních opatření; v zájmu dosažení vyšší finanční efektivity preferovat komerční veřejnou dopravu v těch případech, kdy vytváří ucelenou a stabilní nabídku služeb (rozsah provozu linky v průběhu dne a týdne, dostatečná nabízená kapacita v přepravních špičkách, ohled na kapacitu železniční infrastruktury pro ostatní linky osobní dopravy a pro nákladní dopravu ap.).**

Gestor: MD (bude rozpracováno v dokumentu *Koncepce veřejné dopravy*);
Termín: 2020; kontrolní termín: 2017

4.3.6 Zajištění energií pro dopravu

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD, MPO, doporučení pro samosprávu*
- *Rozpracování ve strategii: Státní energetická koncepce, SPŽP, dokumenty zabývající se problematikou zpoplatnění silničního provozu*
- *Financování: rozpracováno v dokumentu Dopravní sektorové strategie; plnění pomocí opatření organizačního charakteru,*
- *Termíny plnění: průběžně; kontrolní termín: 2017*

EU vnímá sektor doprava jako významný strategický prvek, a to včetně návaznosti na stabilitu energetických sítí (důraz na smart grids a elektromobilitu) a oblasti diverzifikace rizik plynoucích ze surovinové a energetické náročnosti. Proto je v Dopravní politice energetické problematice věnována vedle zdrojů finančních samostatná část. Dopravní politika v tomto směru navazuje na Státní energetickou koncepci (SEK) a přináší další aspekty, které v SEK nejsou řešeny (energetiky se zprostředkovaně týkají i ostatní kapitoly zaměřené na zefektivnění provozu, zavádění ITS a vytváření podmínek pro větší využívání energeticky méně náročných druhů dopravy).

Spotřeba energie v dopravě roste, a to absolutně (v energetických jednotkách) i relativně (jako podíl na celkové spotřebě energie všemi sektory) ve všech hlavních regionech světa. Nejvýznamnější podíl na spotřebě energií v dopravě má doprava silniční. Její podíl navíc dále narůstá. Nejrychleji rostoucím dopravním módem je doprava letecká, která však na rozdíl od silniční dopravy roste sice rychlejším tempem, ale z podstatně nižší úrovně, proto zatím zdaleka nedosahuje stejných výkonů, jako doprava silniční. Důvodem pro snižování závislosti na klasických fosilních palivech je nejen předpokládaná omezenost zdrojů (i když do roku 2030 pravděpodobně budou zdroje fosilních paliv za ekonomickou cenu ještě dostupné), ale zejména ohled na evropské cíle na snižování emisí skleníkových plynů z dopravy a diverzifikaci zdrojů energií pro dopravu z pohledu priorit jejich forem využití⁴⁶.

⁴⁶ Sdělení Komise „Plán přechodu na konkurenceschopné nízkouhlíkové hospodářství do roku 2050“, KOM (2011)112; Bílá kniha - Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje KOM(2011) 144 v konečném znění - Do roku 2030 je cílem v odvětví dopravy snížit emise skleníkových plynů přibližně o 20 % pod úroveň roku 2008 a do roku 2050 snížit

Cesty ke snížení závislosti na ropných produktech jsou v podstatě tři. První je rozvoj nových paliv v dopravě ze zdrojů domácích či z oblastí s menší politickou nestabilitou (uhlí, zemní plyn) a z obnovitelných zdrojů. Druhou cestou je nárůst energetické efektivity (technické úpravy motorů, hybridní motory atd.) a třetí cestou je vyšší využívání těch druhů dopravy, které jsou energeticky efektivnější. Pozitivní přínos ke snížení energetické závislosti a emisí z dopravy by dále měly přinést úspory spotřeby paliv dosažené snížením počtu cest či nahrazením kratších cest u osobní dopravy nemotorovými druhy dopravy. Problematika energetiky pro dopravu bude řešena v souladu se Státní energetickou koncepcí

Opatření:

- **Podporu směřovat zejména na vybudování veřejných napájecích systémů ve větších městech pro hromadnou dopravu.**

Gestor: MD ve spolupráci s MPO, MMR a MŽP, doporučení pro městskou samosprávu; Termín průběžně, kontrolní termín: 2017; Financování: rozpočty samosprávy s podporou z evropských fondů

- **Pokračovat v zavádění postupně se zpřísnujícího legislativního omezení emisí z vozidel.**

Gestor: MD ve spolupráci s MŽP; Termín průběžně, kontrolní termín: 2017;

- **Zvyšovat podíl energeticky efektivní veřejné hromadné dopravy (s nižší spotřebou energií a s větším podílem alternativních energií) na celostátní, regionální i místní úrovni. V případě nákladní dopravy důsledně uplatňovat princip komodality.**

Gestor: MD a samospráva

- **Prostřednictvím veřejných investic do infrastruktury dokončit v co nejkratší době základní síť dopravní infrastruktury.**

Gestor: MD

- **V systému výkonového zpoplatnění užití infrastruktury zvýhodňovat dopravní prostředky s nižší měrnou spotřebou energie a nižší úrovní emisí. Rozpracovat a implementovat rozdělení tarifů za užití infrastruktury pro různé kategorie vozidel i podle jejich měrné spotřeby.**

Gestor: MD, doporučení pro městskou samosprávu; Termín průběžně, kontrolní termín 2017;

- **V rámci rozvoje dálniční sítě a vybrané sítě silnic I. třídy rozšířit uplatnění systémů ITS k optimalizaci dopravních procesů vedoucích k nižším měrným spotřebám energií.**

Gestor: MD

- **Vytvářet podmínky pro vybavení dopravní infrastruktury napájecími a plnicími stanicemi pro alternativní energie v souladu s procesy řešenými na evropské úrovni.**

Gestor: MD ve spolupráci s MPO a MŽP; Termín průběžně, kontrolní termín 2017; Financování: spolufinancování z evropských fondů

emise skleníkových plynů alespoň o 70 % v porovnání se stejným rokem, a to pomocí rozvoje nových paliv v dopravě ze zdrojů domácích či z oblastí s menší politickou nestabilitou, (zejména zemní plyn ve formě CNG a LNG) a z obnovitelných zdrojů.

- **Směřovat ke zvýšení podíl obnovitelných zdrojů v celkové spotřebě energií v dopravě do roku 2020 na úroveň 10 % dle dohod EU5.**

Gestor: MPO ve spolupráci s MD; Termín: 2020, kontrolní termín 2017

- **Snižování spotřeby automobilových benzínů a motorové nafty v dopravě a jejich náhrada alternativními palivy. S ohledem na rafinační proces podporovat vhodnou fiskální politikou vyváženost spotřeby automobilových benzínů a motorové nafty i ve vazbě na očekávaná opatření EU. Zvyšovat podíl alternativních paliv.**

Gestor: MPO ve spolupráci s MD a MF; Termín průběžně, kontrolní termín 2017

- **Snížit emise NO_x, VOC a PM 2,5 ze sektoru silniční dopravy obnovou vozového parku ČR a zvýšením podílu alternativních pohonů.**

Gestor: MŽP ve spolupráci s MD, MF a MPO; Termín rok 2020; Financování: spolufinancování z evropských fondů

- **Snížit ztráty při provozu napájecích soustav a zařízení v elektrické trakci.**

Gestor: MD ve spolupráci s MPO a samosprávou; Termín rok 2020; Financování: spolufinancování z evropských fondů

- **Zvýšit účinnost přeměny u hnacích vozidel v kolejové dopravě při obnově vozidlového parku.**

Gestor: MD ve spolupráci s MPO; Termín: průběžně, kontrolní termín 2017; spolufinancování z evropských fondů

- **Zajistit využívání rekuperace energie na elektrizovaných tratích SŽDC.**

Gestor: MD; Termín: 2020, kontrolní termín 2017; Financování: rozpočet SFDI a spolufinancování z evropských fondů

- **Pokračovat v elektrizaci železniční a městské dopravy; snižovat podíl přeprav zboží a osob využívajících k přemístění zboží energii z ropy a postupný přechod k přepravním systémům postaveným na vyšším podílu energií získatelných z obnovitelných zdrojů.**

Gestor: MD a samospráva; Termín: průběžně; Financování: rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích

- **Provéřit možnosti bezpečné přepravy LNG po vnitrozemských vodních cestách z pobřežních terminálů.**

Gestor: MD ve spolupráci s MV a MPO, Termín: 2016.

4.4 Dopravní infrastruktura

4.4.1 Kvalitní údržba a provozování dopravní infrastruktury

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD a organizace odpovědné za správu a rozvoj dopravní infrastruktury*
- *Rozpracování v návazné strategii: Dopravní sektorové strategie*
- *Financování: rozpracováno v dokumentu Dopravní sektorové strategie*

- *Termíny plnění: trvalý proces; kontrolní termín: 2017*

Zajištění provozuschopnosti, kvalitní údržba a opravy dopravní infrastruktury jsou klíčové a musí být přednostně finančně zabezpečeny. Beze splnění tohoto požadavku budou postupně znehodnocovány investice do dopravní infrastruktury již vložené. Financování oprav a údržby musí být v takové výši, aby nedocházelo k dalšímu navyšování skrytého dluhu. Financování této oblasti musí být co nejméně závislé na dotacích z veřejných rozpočtů a musí být v co největší míře odvozeno od zpoplatnění provozu.

Opravy a údržba dopravní infrastruktury musí být prováděna s ohledem na dopravní provoz. Do nákladů je proto nutné počítat i se ztrátami dopravců.

Opatření:

- **Zajistit dostatečné prostředky pro údržbu a opravy dopravní infrastruktury včetně jejich plynulého přidělování v průběhu celého roku.**

Gestor: MD, kraje; Termín: trvalý proces; Financování: indikováno v dokumentu Dopravní sektorové strategie, závislost na ročních rozpočtech SFDI

- **Výluky a uzavírky z důvodů údržby dopravní infrastruktury plánovat s ohledem na minimalizaci dopadů do provozu pokud možno na období mimo dopravní špičky; koordinovat souběh staveb (výluky, uzavírky apod.) železnice / silnice. Plán výluk a uzavírek musí být zveřejněn s dostatečným časovým předstihem, aby dopravci mohli připravit příslušná opatření.**

Gestor: správci dopravní infrastruktury; Termín: trvalý proces

- **Prosazovat systémovou realizaci údržby a opravy infrastruktury podle harmonogramu předem nastaveného z hlediska významu pro bezpečnost provozu (přednostně řešit závadná místa, odstraňování nehodových lokalit, opravy havarijních úseků a mostů, řešení průtahů obcemi).**

Gestor: MD, správci dopravní infrastruktury, kraje; Termín: trvalý proces

4.4.2 Rozvoj dopravní infrastruktury

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD a organizace odpovědné za správu a rozvoj dopravní infrastruktury*
- *Rozpracování v návazné strategii: Dopravní sektorové strategie*
- *Financování: rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích*
- *Termíny plnění: průběžně; kontrolní termín: 2017*

Dopravní infrastruktura musí umožnit plynulý provoz pro mezinárodní dálkovou, meziregionální, regionální i místní dopravu. Všechny tyto segmenty jsou důležité pro fungování evropské ekonomiky. Evropská komise se zaměřuje na podporu dopravní infrastruktury, která je důležitá především pro dálkovou dopravu a nástrojem pro splnění tohoto cíle je Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T). Implementace této politiky je úzce provázána s novým finančním nástrojem EU na podporu rozvoje dopravní, energetické a telekomunikační infrastruktury zvaném Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Evropská komise si zároveň uvědomuje, že kvalitativní rozdíly mezi dopravní infrastrukturou starých a nových členských států jsou velké, a proto umožňuje v rámci politiky soudržnosti evropské spolufinancování i ostatních kategorií dopravní sítě, nicméně i zde transevropský pohled dominuje. Národní dopravní politika musí ale všechny segmenty dopravního trhu považovat za rovnocenné. Na Dopravní politiku navazující strategický dokument Dopravní sektorové

strategie v rámci hodnocení projektů posuzuje všechny funkce, které jednotlivé projekty v rámci dopravního systému plní a automaticky tedy nepreferuje projekty na síti TEN-T, byť s ní je v souladu. Při alokování investičních prostředků je ale nutné respektovat pravidla financování platná pro jednotlivé evropské fondy při zohlednění disponibilních prostředků pro národní kofinancování.

Kromě povinností plynoucích z evropské legislativy vztahující se k dopravní infrastruktuře musí Dopravní politika vycházet dále z dalších mezinárodních dohod, ke kterým ČR přistoupila. K těmto dohodám patří zejména dohody AGR, AGC, AGTC a AGN. Hlavním problémem všech těchto dohod je, že nejsou ratifikovány všemi evropskými státy a že nestanoví žádný pevný termín, do které by mělo dojít ke splnění daných povinností. Jen zřídka přitom dochází k aktualizaci jejich obsahu. Návrh nařízení TEN-T ani jiná evropská legislativa (např. nařízení č. 913/2010 o nákladních železničních koridorech) tyto dohody nerespektuje.

Opatření:

- **Pravidelně v pětiletých intervalech aktualizovat návazný strategický dokument Dopravní sektorové strategie, včetně multimodálního dopravního modelu.**

Gestor: MD; Termín: trvalý proces

- **Prostřednictvím Politiky územního rozvoje ČR a územně plánovacích dokumentací zajistit územní ochranu koridorů a ploch pro rozvojové záměry dopravní infrastruktury.**

Gestor: MD ve spolupráci MMR a samosprávou; Termín: trvalý proces, kontrolní termín: 2014

4.4.2.1 Železniční infrastruktura

Hlavní zásady rozvoje železniční sítě:

- Dobudování tranzitních železničních koridorů včetně železničních uzlů do roku 2018 (s výjimkou uzlů Praha a Brno⁴⁷, pro které budou stanoveny samostatné harmonogramy v Dopravních sektorových strategiích).
- Modernizace tratí na hlavní síti TEN-T pro osobní a nákladní dopravu a tratí zařazených do nákladních železničních koridorů dle Nařízení (EU) č. 913/2010 do roku 2030
- Modernizace železničních tratí na globální síti TEN-T nejpozději do roku 2050
- Napojení všech krajských měst na kvalitní železniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (v Čechách Praha, na Moravě Praha a Brno) do roku 2030
- Zajištění dostatečné kapacity pro nákladní dopravu pro napojení průmyslových zón strategického významu do roku 2020
- Zajištění dostatečné kapacity a rychlostních parametrů pro příměstskou dopravu zejména u měst nad přibližně 40 tis. obyvatel a pro městskou dopravu zejména u měst nad 250 tis. obyvatel (dle harmonogramu stanoveného v Dopravních sektorových strategiích)
- Po stránce legislativní a normativní připravit prostor pro zahájení přípravy projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci rychlých spojení a zahájit jejich

⁴⁷ Problémové jsou rovněž úseky Praha-Radotín – Beroun a Nemanice – Ševětín, u nichž se termín v roce 2018 patrně nepodaří rovněž splnit, o způsobu a termínech řešení těchto úseků zatím nebylo rozhodnuto.

přípravný a realizační proces v souladu s výstupy Dopravních sektorových strategií tak, aby úseky zařazené do hlavní sítě TEN-T byly zprovozněny nejpozději do roku 2030 a úseky globální sítě TEN-T nejpozději do roku 2050.

- Po stránce legislativní a normativní v případě zájmu samosprávy připravit prostor pro případnou přípravu projektů tram-train systémů
- Ostatní železniční tratě významné pro dopravní obslužnost nebo nákladní dopravu postupně optimalizovat dle harmonogramů stanovených v dokumentu Dopravní sektorové strategie
- Elektrizace nových úseků bude prováděna s ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy a s ohledem na plnění cílů v oblasti přechodu na udržitelné formy energií (dle harmonogramu stanoveném v dokumentu Dopravní sektorové strategie)
- S ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy realizovat opatření na železniční infrastruktuře malého rozsahu.
- Odstraňování úzkých hrdel na železniční infrastruktuře podle zkušeností z provozu, oprávněných požadavků dopravců a objednatelů dopravy.
- Dle závazků plynoucích z evropské legislativy vybavit definovanou železniční sítí a vozidla systémem ERTMS; zabezpečovací zařízení musí na výjezdech z železničních uzlů umožňovat následné mezidobí 2 minuty.
- Provádět racionalizaci provozu vybraných regionálních drah v krajích v návaznosti na závaznou objednávku dopravy z krajů
- Podporovat rozvoj přeshraničních projektů železniční dopravy
- Železniční síť rozvíjet a udržovat s ohledem na aplikaci TSI.
- Redukovat železniční síť o tratě, které nejsou využitelné pro pravidelnou dopravní obslužnost (bude posouzeno na základě plánů dopravní obslužnosti státu a krajů). Nepotřebné tratě nabídnout k odprodeji bez nároku na budoucí dotace od státu. V případě rušených tratí nebude odebírána dopravní funkce – budou využity pro potřeby nemotorové dopravy nebo jiné dopravní aktivity v rámci cestovního ruchu (průběžně).

4.4.2.2 Silniční infrastruktura

Hlavní zásady rozvoje silniční sítě:

- Výstavba chybějících úseků na hlavní síti TEN-T do roku 2030 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu v dokumentu Dopravní sektorové strategie)
- Výstavba chybějících úseků na globální síti TEN-T do roku 2050 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu v dokumentu Dopravní sektorové strategie)
- Zkvalitnění napojení všech krajských měst na páteřní kapacitní silniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (Praha, na Moravě rovněž Brno) do roku 2030
- Zajištění odpovídajícího dopravního napojení průmyslových zón na silniční infrastrukturu v souladu s příslušnými usneseními vlády
- Zajistit napojení významných rozvojových investic na silniční infrastrukturu na úrovni alespoň silnic I. tř.

- Na hlavních dálničních tazích instalovat inteligentní dopravní systémy pro řízení a regulaci provozu, zvýšení bezpečnosti a efektivnosti dopravy a pro zajištění infomobility (aplikace ITS umožní mj. lepší využití kapacity silniční infrastruktury)
- Řešení průtahů obcí na tazích s vysokými intenzitami provozu zejména výstavbou obchvatů (týká se i tzv. doprovodných komunikací ke komunikacím dálničního typu), a to dle harmonogramu stanoveného v dokumentu Dopravní sektorové strategie
- Zavádět stacionární i mobilní systémy vážení za jízdy k eliminaci jízd přetížených nákladních vozidel, které neúměrně poškozují silniční infrastrukturu

4.4.2.3 Infrastruktura vnitrozemské vodní dopravy

Hlavní zásady rozvoje vodních cest:

Vodní cesty plní i jiné než dopravní funkce. Plánování jejich rozvoje proto úzce souvisí (včetně financování) s jinými koncepcemi, které jsou v gesci MZe (vodní hospodářství) a MPO (napojení zpracovatelského průmyslu).

- Řešit problémy splavnosti a spolehlivosti na dopravně významných a využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je efektivní (dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorové strategie)
- Pokračovat v implementaci cílů programu NAIADES, NAIADES II a návazných programů tohoto typu.
- Pokračovat v rozvoji Říčních informačních služeb.
- Připravovat projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách dle zákona č. 114/95 Sb. o vnitrozemské plavbě (dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorové strategie)
- Zajistit vybavení vodních cest a přístavů prvky protipovodňové ochrany
- Řešit podjezdové výšky mostů na Vltavě mezi Mělníkem a Prahou a řešit kapacitní problémy na vodní cestě v Praze
- Řešit přípravu průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe v závislosti na výsledcích studie proveditelnosti. Nadále pokračovat v mezinárodní spolupráci s Polskem a Německem (napojení Ostravské aglomerace na Oderskou vodní cestu), Slovenskem a Rakouskem.

Termín: do konce roku 2015 včetně hodnocení SEA; gesce: MD ve spolupráci s MZe a MPO

- V návaznosti na výsledky prověření průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe předložit vládě ČR materiál týkající se další územní ochrany tohoto záměru

Termín: konec roku 2016, gesce: MMR ve spolupráci s MD a MŽP.

4.4.2.4 Infrastruktura letecké dopravy

Potenciál regionálních letišť v ČR bude vyhodnocen v dokumentu navazujícím na Dopravní politiku *Koncepce letecké dopravy* pro období 2014 - 2020.

Hlavní zásady rozvoje letecké infrastruktury:

- Vytvářet podmínky pro modernizaci technické letištní infrastruktury směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti letového provozu.

- Vytvářet podmínky pro funkční systém ochrany, zachování, rozvoje a modernizace stávající letištní infrastruktury ve veřejném zájmu na poskytování služeb leteckým dopravcům a ostatním uživatelům letišť.
- Rozvoj regionálních letišť řešit tak, aby se zabránilo vytváření nevyužívaných nebo neúčinně využívaných stávajících letištních infrastruktur, jež by se tak mohly stát ekonomickou zátěží (doporučení pro kraje, dále rozpracováno v *Koncepci letecké dopravy* pro období 2014 - 2020)
- Podporovat postupný přechod od konvenčního způsobu navigace k navigaci pomocí globálních navigačních družicových systémů (GNSS)
- S ohledem na plnění požadavků procesu EIA pokračovat v přípravě výstavby paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Václava Havla Praha.
- Napojit letiště Václava Havla Praha na železniční dopravu, a to jak pro přímé napojení dálkové dopravy, tak pro potřeby napojení centra města. V přípravě projektů napojení letišť TEN-T na železniční infrastrukturu pokračovat i v případě letišť Brno a Ostrava.

4.4.2.5 Infrastruktura multimodální dopravy

Terminály multimodální dopravy v osobní i nákladní dopravě jsou nedílnou součástí dopravní infrastruktury a je pro ně definována samostatná vrstva v síti TEN-T. Rovněž česká legislativa musí být v tomto kontextu aktualizována. Infrastruktura pro multimodální dopravu musí být financovatelná prostřednictvím SFDI.

Hlavní zásady rozvoje multimodální infrastruktury:

- Vybudovat veřejné terminály multimodální nákladní dopravy zařazené do sítě TEN-T v parametrech dle dohody AGTC do roku 2030 a vytvořit pro soukromý sektor podmínky pro vybudování logistických center v návaznosti na ně.
- Podpořit vznik veřejných terminálů s případnou návazností na logistická centra i v dalších lokalitách, kde je to ekonomicky odůvodnitelné. Veřejné terminály si nesmí vzájemně konkurovat (uplatnění regionálního principu), konkurence musí probíhat mezi poskytovateli služeb, a to formou přímé soutěže na trhu nebo soutěží o trh.
- Podpořit vybavení terminálů progresivními technologiemi překládky s cílem napojit ČR na pravidelnou síť intermodálních linek v Evropě.
- Umožnit financování terminálů multimodální nákladní dopravy s možným vlastnictvím SŽDC
- Podpořit kraje a obce při výstavbě multimodálních terminálů pro osobní dopravu včetně jejich vybavení informačními a odbavovacími systémy.

4.4.2.6 Specifika infrastruktury nemotorové dopravy

Problematika je podrobněji rozpracována v návazném dokumentu Národní strategie cyklistické dopravy. Hlavní zásady rozvoje infrastruktury nemotorové dopravy:

- Postupně budovat infrastrukturu cyklistické dopravy s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti
- Segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy na silně zatížených komunikacích v extravilánech dosáhnout snížení počtu nehod s účastí cyklistů. V hustě obydlených oblastech je vhodným řešením dle místních podmínek integrace cyklistického provozu formou vhodného uspořádání komunikace a ve spojení s realizací prvků na zklidňování dopravy

- Podporovat rozvoj pěší dopravy zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu
- Zajišťovat finanční podporu pro systémy osobní navigace pro osoby se sníženou schopností orientace a pro implementaci opatření pro osoby se sníženou schopností pohybu

4.4.3 Urychlení přípravy staveb

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD, MMR a organizace odpovědné za správu a rozvoj dopravní infrastruktury*
- *Financování: Plnění pomocí opatření organizačního charakteru*
- *Termíny plnění: trvalý proces; kontrolní termín: 2017*

Vláda si uvědomuje význam zapojení veřejnosti do schvalovacího procesu ke stavbám dopravní infrastruktury, neboť dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran. Samotný proces EIA a SEA by neměl být vnímán jako nástroj k zablokování procesu přípravy a realizace, ale jako nástroj k optimalizaci z hlediska ostatních aspektů, tj. k objektivnímu posouzení dopadů záměru/koncepce na životní prostředí a obyvatelstvo a k výběru environmentálně příznivé varianty. Nejlevnější řešení nemusí být vždy řešení optimální.

Z hlediska zapojení veřejnosti je nejdůležitější fází územní plánování, procesy SEA a EIA. I v územním řízení musí mít veřejnost dostatečný prostor pro uplatnění požadavků, mělo by se však jednat o požadavky, které nebylo možné zohlednit v předchozích fázích projednání. Procesy musí být nastaveny tak, aby jednou schválený a uzavřený proces se znovu neotvíral a nevracel na počátek, neboť to vede k nemalým celospolečenským ztrátám a časové prodlevě v přípravě staveb. Lhůty pro možnost zahájení soudního přezkumu vydaných rozhodnutí musí být časově omezené na určitý čas po nabytí právní moci daného rozhodnutí.

Opatření:

- **Novelizovat zákony s cílem usnadnit a urychlit proces přípravy staveb** (zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury a zákona č. 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury), zákon 184/2006 Sb., vyvlastňovací zákon⁴⁸).

Gestor: MD ve spolupráci s MMR; Termín: průběžné přizpůsobování legislativy

- **Analyzovat možnosti zjednodušení a urychlení procesů souvisejících s přípravou staveb a podle této analýzy provést úpravy právních předpisů v gesci ostatních resortů mimo MD** (např. zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon, zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody

⁴⁸ Novela zákona č. 184/2006 Sb., a související novela zákona č. 416/2009 Sb. byla schválena a v listopadu 2012 vyšla ve Sbírce jako zákon č. 405/2012 Sb. V následujícím období je nutné vyhodnotit přínos těchto novelizací pro průběh investorského procesu před zvažováním dalších novelizací.

a další), **znovu posoudit racionalizaci právní úpravy účasti veřejnosti při přípravě staveb dle zásad uvedených výše.**

Gestor: MD ve spolupráci s MMR, MŽP, MPO; Termín: 2020, kontrolní termín: 2017

4.4.4 Dosažení úspor při přípravě a realizaci staveb

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD a organizace odpovědné za správu a rozvoj dopravní infrastruktury*
- *Rozpracování v návazné strategii: Dopravní sektorové strategie*
- *Financování: Plnění pomocí opatření organizačního charakteru*
- *Termíny plnění: trvalý proces, kontrolní termín: 2017*

Příprava a realizace dopravních staveb je náročná a v celém procesu bude vždy dostatek prostoru pro další optimalizaci a hledání úspor. Důležitou oblastí pro úspory je navrhování vhodných parametrů dopravní infrastruktury, neboť rozšiřování nadřazené sítě silnic se do budoucna bude týkat i úseků s nižšími prognózovanými intenzitami (do 10 tis. vz/den) a projekty navrhované jako plnohodnotné rychlostní silnice budou mít problémy se splněním podmínky ekonomické efektivity. Parametry proto musí odpovídat dopravním prognózám. V případě silniční infrastruktury by měly být ve větším měřítku zvažovány parametry, které dosud nebyly aplikovány v dostatečné míře (např. vystřídaný třípruh, zúžený čtyřpruh s případným ponecháním územní rezervy pro rozšíření komunikace, pokud prognostické modely budou předpovídat zvýšení intenzity provozu). Tomu musí odpovídat i návrhy norem a legislativní úpravy (např. stanovení rychlostních limitů pro nové kategorie silnic). Při zvažování aplikace těchto parametrů je ale třeba i nadále primárně zohledňovat hledisko bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

V případě železniční infrastruktury musí propustnost trati odpovídat prognózovaným výkonům, zároveň je povinností plnit kritéria předepsaná evropskou legislativou⁴⁹. Tyto předpisy např. neumožňují snižovat maximální rychlost v krátkých úsecích z důvodů různých překážek, což vede k nákladným řešením. Nicméně krátké propady rychlostí vedou k velkému nárůstu spotřeby energie v provozu, což je v protikladu s cílem snižování emisí skleníkových plynů.

Dalším faktorem, který zvyšuje cenu staveb, je rozsah tzv. vyvolaných investic, pomocí kterých samospráva, jako neopomenutelný účastník územních a stavebních řízení, podmiňuje vydání souhlasu vybudováním jiných investic, které s řešenou stavbou souvisí jen okrajově nebo dokonce vůbec. Přitom je nutné ze strany stavebníka dopravní infrastruktury využívat důsledně nových právních možností v této oblasti účinných od 1.2.2013 podle § 2a novely zákona č. 416/2009 Sb. (dohoda o finanční spoluúčasti, resp. dohoda o zajištění věcného plnění s účastníkem územního řízení)

Další oblastí možných úspor je předprojektová a projektová příprava staveb. Zlepšením koordinace, logickým nastavením jednotlivých fází a důsledným dodržováním stanovených postupů lze docílit úspory jak v rovině časové tak i finanční. V době konjunktury cena staveb má tendenci růst, v období recese zase klesat, což je průvodním jevem tržního prostředí.

Ekonomická recese v roce 2008 přiměla hledat možnosti úspor v rozpočtech na jednotlivé stavby. Jedním z témat byla i vyšší transparentnost podmínek pro výběr zhotovitele staveb, která měla mít za cíl efektivní veřejné výběrové řízení, a tím snížení ceny díla. Obecně je

⁴⁹ TSI, Nařízení k TEN-T, Nařízení k nákladním koridorům atd.

tento přístup jednoznačně vítaný, ovšem v některých případech bylo nastavení některých pravidel spíše kontraproduktivní. Jedním z těchto problémů je možnost operativních změn technického řešení, které je vyvoláno nepředvídatelnými okolnostmi při stavbě, např. geologickými podmínkami. Liniové stavby prochází často složitými geologickými podmínkami, kdy je velmi složité odhadnout chování horniny během zemních prací. Čím detailnější je geologický průzkum, tím je zároveň i dražší. S ohledem na výši nákladů na průzkum se volí optimální provedení, které však nikdy nemůže dát stoprocentní jistotu, jak se bude hornina chovat při realizaci stavby. Nejsložitější je to u tunelových staveb a staveb s velkými zářezy. Pokud při stavbě nastane situace, že je třeba změnit technické řešení (např. nutnost lepšího zpevnění horniny opěrnými zdmi), následuje velmi složitý proces, který prodlužuje dobu realizace a prodražuje tak cenu díla. Je nutné soutěžit v souladu se ZVZ zhotovitele těchto dodatečných prací a absolvovat další složité administrativní procesy. Je tedy nutné věnovat pozornost změnám takových pravidel, které mají teoreticky vést ke zlevnění staveb, avšak v praxi tento efekt nepřináší a někdy dokonce naopak stavby prodražují a prodlužují. Nelze totiž připustit, aby bylo dosahováno úspor prostřednictvím mimořádně nízkých nabídkových cen na úkor výsledné kvality díla, což by vyvolávalo potřebu dalších nákladů v budoucnosti. Nutno pečlivě zhodnotit, zda výsledná nabídková cena není příliš riziková pro zhotovení úplného a kvalitního díla

Výběr zhotovitelů a projektantů staveb je klíčový z hlediska dosažení optimálního poměru cena – přínos. Ne vždy je optimální výběr zhotovitele pouze na základě nejnižší ceny, důležité je především správně nastavit kvalifikační a hodnotící kritéria.

Opatření:

- **V rámci dokumentu Dopravní sektorové strategie na základě multimodálního dopravního modelu přehodnocovat navrhované parametry připravovaných staveb s ohledem na efektivnost projektů.**
- **Minimalizovat rozsah tzv. vyvolaných investic** (nepřipouštět doprovodné investice, které se stavbou samotnou nesouvisí, resp. využívat uzavírání dohod s účastníkem územního řízení dle novely vyvlastňovacího zákona) **a víceprací.**
- **Ve střednědobém horizontu sjednotit proces předprojektové a projektové přípravy staveb dopravní infrastruktury silnice/železnice/vodní cesta.**
- **Dopracovat oborové třídníky dopravních staveb a vypracovat katalog referenčních jednotkových cen pro jednotlivé stupně projektové přípravy.**
- **Pravidelně aktualizovat cenové normativy.**
- **Průběžně zpracovávat a aktualizovat soubor agregovaných položek staveb dopravní infrastruktury.**
- **Vypracovat pravidla pro tvorbu zadávací dokumentace.**
- **Stanovit pravidla pro provádění expertíz projektů staveb dopravní infrastruktury.**
- **Zavést minimální standardy připravenosti staveb před zahájením výběrového řízení na zhotovitele díla.**

- **Průběžně analyzovat možnosti uplatnění nových technologií a materiálů včetně materiálů z druhotných surovin s cílem snížení nákladů a prodloužení životnosti staveb.**
- **Stanovit odborné požadavky a definovat soubor povinností a oprávnění správce stavby, technického dozoru investora a supervize.**
- **Vybírat dodavatele služeb v oblasti architektury a inženýrských služeb striktně na základě optimálního poměru kvality a nabízené ceny (dominantní roli budou hrát veličiny, jako jsou náklady za dobu životnosti (life cycle cost) a principy „zelených veřejných zakázek“).**

Gestor výše uvedených opatření: MD a investoři; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017

4.4.5 Zvýšení kvality staveb v dopravě

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MŠMT ve spolupráci s GAČR, TAČR a MD a organizacemi odpovědnými za správu a rozvoj dopravní infrastruktury*
- *Rozpracování v návazné strategii: Dopravní sektorové strategie*
- *Financování: Plnění pomocí opatření organizačního charakteru*
- *Termíny plnění: trvalý proces; kontrolní termín: 2017*

Kvalita staveb v mnoha případech není dostatečná, což se projevuje následně v nákladech na údržbu. Proto musí být nastaveny efektivní kontrolní mechanismy a stanovena jasná a konkrétní odpovědnost jednotlivých subjektů a osob. Důležité je mj. zavést do praxe závazný standard rozsahu a odborné úrovně výkonu technického dozoru stavebníka při realizaci dopravních staveb.

Národní politika kvality, která se uplatňuje také prostřednictvím svých priorit v resortu dopravy, byla definována jako souhrn záměrů, cílů, metod a nástrojů k ovlivňování kvality výrobků, služeb a činností v rámci národní ekonomiky a veřejné správy pro dosažení a udržení konkurenceschopnosti na evropských a světových trzích.

Důležitým nástrojem ke zvýšení kvality staveb v dopravě může být využití principu PPP pro vybrané, zejména velmi důležité stavby. Možnost striktního uplatnění smluvních podmínek vůči soukromému koncesionáři umožňuje obdržet tyto stavby v požadované kvalitě, s dodržением rozpočtu a mnohdy v podstatně kratším termínu, než je při běžném zadávání obvyklé.

Opatření:

- **Zvyšovat efektivitu kontrolních mechanismů při realizaci staveb.**
Gestor: MD a investoři; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017
- **Vypracovat soubor kritérií standardní údržby dopravní infrastruktury.**
Gestor: MD a správci dopravní infrastruktury; Termín: konec roku 2016
- **Podporovat programy MD ke zvyšování kvality dopravní infrastruktury.**
Gestor: MD; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017
- **Zlepšovat podporu rozvoje znalostních systémů a jejich rozšiřování do praxe.**
Gestor: MD; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017

4.5 Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace, kosmické technologie

4.5.1 Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MŠMT, GAČR, TAČR, MD a organizace odpovědné za správu a rozvoj dopravní infrastruktury*
- *Rozpracování v návazné strategii: Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v ČR, koncepce výzkumu Technologické agentury, Národní priority orientovaného výzkumu, aplikovaného vývoje a inovací*
- *Financování: rozpracováno v Akčním plánu zavádění inteligentních dopravních systémů v ČR*
- *Termíny plnění: trvalý proces; kontrolní termín: 2017*

Cílem výzkumu, vývoje a inovací (VaVal) v resortu dopravy je vytvořit rámec pro realizaci opatření pro rozvoj znalostní společnosti, který povede k dalšímu růstu konkurenceschopnosti české ekonomiky a ke zlepšení života obyvatel. Tato problematika se v poslední době stává vysoce aktuální i v rámci EU a lze proto očekávat i určité iniciativy na této úrovni. Výzkum, vývoj a inovace v sektoru doprava se musí zaměřit zejména na následující problémové okruhy:

- Z hlediska principu udržitelného rozvoje v oblasti dopravy je nezbytné se zabývat alternativními zdroji energie v dopravě a s tím souvisejícími novými pohony, systémy distribuce a skladování alternativních paliv. Význam má též výzkum možných způsobů podpory zavádění nových zdrojů energie v dopravě včetně vývoje dopravních prostředků, stejně jako zavádění nových technologií, materiálů (včetně materiálů z druhotných surovin), a diagnostických metod pro výstavbu a obnovu staveb dopravní infrastruktury, které jsou šetrné k životnímu prostředí.
- Příspěvek dopravy k trvalé prosperitě země musí být provázen vyšší propojeností dopravních systémů napříč Evropou i regiony, k čemuž přispívá jejich interoperabilita, multimodalita a využití interoperabilních systémů ITS.
- eCall patří do oblasti tzv. eSafety aplikací, které mají za cíl zmírnění následků dopravní nehody způsobené pozdním odborným technickým zásahem a pozdní lékařskou pomocí. Systém eCall tak, jak je definován, ještě není masově nasazen do reálného provozu. Trh pro eCall teprve vznikne, a to zprovozněním systému eCall od 1.1.2015. V rámci programu EU pro informační a komunikační technologie byl zpracován mezinárodní pilotní projekt „Harmonized eCall European Pilot“. ČR se prostřednictvím MD a za spolupráce s MV-GŘ HZS ČR evropského projektu HeERO účastní, a to zejména z toho důvodu, aby se mohla podílet na přípravě příslušných koncepcí, právních i technických předpisů týkajících se rozvoje systému eCall.

Každý členský stát v EU má na základě dokumentu EU „Doporučení Evropské komise ze dne 8.9.2011 k podpoře přenosu tísňového volání z vozidla celoevropské služby eCall postaveného na čísle na 112 („eCall“) v elektronických komunikačních sítích C(2011) 6269 final“ do 31.12.2014 zajistit, aby v každé členské zemi EU bylo určeno centrum tísňového volání 112, které bude přijímat volání eCall, dále aby byla volání eCall dána ta samá priorita jako volání 112 a aby volání eCall bylo odlišeno od volání 112 prostřednictvím tzv. diskriminátoru eCall. Dalším významným milníkem pro budování systému eCall bylo vydání technických specifikací pro centra tísňového

volání 112, která budou uzpůsobena přijímat volání eCall. Tyto specifikace jsou obsaženy v Nařízení Evropské komise v přenesené pravomoci č. 305/2013.

- Dne 3. dubna 2013 bylo v Úředním věstníku EU publikováno Nařízení Evropské komise v přenesené pravomoci č. 305/2013, které obsahuje specifikace pro centra tísňového volání 112, která budou uzpůsobena přijímat volání eCall.
- Kvalitu dopravních procesů velkou měrou ovlivňuje faktor bezpečnosti dopravních procesů. Současný stav není dobrý a cílem výzkumu je dosáhnout vyšších bezpečnostních standardů jak u dopravních komunikací, tak u samotných dopravních prostředků, a to zkvalitněním stávajících technologií a zaváděním systémů využívajících nové principy z oboru inteligentních dopravních systémů.
- Investice do výstavby a obnovy dopravní infrastruktury jsou významnými položkami veřejných rozpočtů. Optimalizace vkládaných prostředků do výstavby, ale i údržby je jasnou prioritou. Optimalizace rozhodovacích procesů, hledání technických standardů staveb, materiálů atd. vedoucí k snížení nákladů výstavby a souběžné nastavení úrovně údržby infrastruktury podpořené kvalitní diagnostikou, která umožňuje správné načasování údržby, opravy či rekonstrukce, jsou předpokladem udržitelného rozvoje dopravní infrastruktury v rámci omezených zdrojů financování. Další oblastí je hledání stabilních zdrojů pro financování oprav, údržby a rozvoje dopravní infrastruktury a rovněž dopravní obslužnosti. Další důležitou oblastí je hledání možností nízkonákladových opatření na dopravní infrastrukturu s ohledem na optimalizaci dopravní obslužnosti.
- Výrazné omezení finančních zdrojů využitelných pro výstavbu nové infrastruktury dopravních cest, dopravních terminálů a rozvoje multimodálních a intermodálních systémů, nutí stále více vytvářet podmínky pro partnerství veřejného a soukromého sektoru (projekty PPP). Stav vyvolává potřebnost vyhledávání nových přístupů v této oblasti a vytvářet potřebné rámce a to v souladu s evropskými iniciativami v této oblasti.
- MD zajistí plnění cílů *Státní politiky v elektronických komunikacích – Digitální Česko*, a to zejména v části týkající se pokrytí železničních koridorů, dálnic a rychlostních silnic tak, aby byl zajištěn vysokorychlostní přístup cestujících k internetu.
- Nový navigační systém Galileo vytváří potenciál pro vznik nových aplikací a dalších moderních technologií.

Opatření:

- **Zajistit podmínky pro snazší spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy (podpora výzkumu a zavádění účinných překládacích zařízení vč. multimodálních terminálů).**

Gestor: MŠMT, TA ČR, GA ČR a MD; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017

- **Podporovat zavádění a rozvoj ITS systémů pro nákladní dopravu ve veřejné logistice včetně optimalizace zásobování měst (citylogistika).**

Gestor: MD, samospráva; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017;
Financování: evropské fondy, SFDI a financování z rozpočtů samosprávy

- **Zajistit podmínky pro kontinuitu služeb ITS na transevropských dopravních sítích, v oblasti řízení provozu a nákladní dopravy na evropských dopravních koridorech a v městských aglomeracích.**

Gestor: MD; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017; Financování: evropské fondy a SFDI

- **Podporovat zavádění a rozvoj systémů ITS ve veřejné osobní dopravě včetně elektronických jízdních dokladů.**

Gestor: MD a samospráva; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017; Financování: evropské fondy, SFDI a financování z rozpočtů samosprávy

- **Zavádět moderní technologie v kolejové dopravě (např. racionalizaci řízení tratí, moderní bezbariérová vozidla, rychlé a bezbariérové odbavení ve stanicích a zastávkách, kombinace lehkých kolejových systémů s klasickou železnici). Postupně zavádět systémy ERTMS podle přijatého harmonogramu a na tratích mimo síť TEN-T zřizovat systémy dálkového řízení drážní dopravy včetně vlakového rádiového spojení, zavádět zabezpečovací zařízení i na tratích, kde dosud zavedeno není.**

Gestor: MD; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017; Financování: evropské fondy, SFDI

- **Zabývat se zaváděním moderních technologií pro inteligentní parkování vozidel a zaváděním moderních technologií pro usnadňování procesů plánování a schvalování přepravy zásilek vyžadující zvláštní péči nebo dozor.**

Gestor: MD a samospráva; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017; Financování: evropské fondy, SFDI a financování z rozpočtů samosprávy

- **Na stávající infrastrukturu zavádět moderní řídicí, informační a diagnostické systémy, včetně systémů k vážení vozidel, na místech, kde je potřeba zvýšit bezpečnost a plynulost provozu a minimalizovat negativní dopady dopravy na zdraví a životní prostředí, i na infrastrukturu.**

Gestor: MD; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017; Financování: evropské fondy, SFDI

- **Zajistit interoperabilitu a dálkové řízení provozu jako rozvoj v oblasti technologií zajišťujících bezpečné řízení jízdy vlaků v souladu s celoevropskými trendy na vybraných tratích celostátní dráhy ve vazbě na EU i sousední regiony.**

Gestor: MD; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017; Financování: evropské fondy, SFDI

- **Na hlavních dálničních tazích instalovat inteligentní dopravní systémy pro řízení a regulaci provozu, zvýšení bezpečnosti a efektivnosti dopravy a pro zajištění infomobility.**

Gestor: MD; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017; Financování: evropské fondy, SFDI

- **Pokračovat v zavádění Říčního informačního systému.**

Gestor: MD; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017; Financování: evropské fondy, SFDI

- **Podporovat výzkum a vývoj vozidel na alternativní pohon.**

Gestor: MPO; Termín průběžně, kontrolní termín: 2017; Financování: MPO s podporou z evropských fondů

- **Zefektivnit a rozvíjet proces strategického výzkumu a vývoje v dopravě se zaměřením na udržitelný rozvoj dopravy a podporovat přenos poznatků a technologií na mezinárodní úrovni, především ve vazbě na program Horizont 2020**

Gestor: MŠMT, GA ČR a TA ČR; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017; Financování: MŠMT, GA ČR a TA ČR

- **Prostřednictvím programů vyhlašovaných Technologickou agenturou ČR podporovat:**
 - aplikovaný výzkum a experimentální vývoj v oblasti dopravní infrastruktury včetně ITS
 - výzkum a vývoj nových paliv a pohonů
 - výzkum, experimentální vývoj a inovace v oblasti kosmických aktivit
 - výzkum intermodální, environmentálně energeticky, materiálově a k životnímu prostředí šetrné a bezpečné dopravy a technických opatření ke zmírňování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví,

Zajistit uplatnění výsledků výzkumu a vývoje v praxi a zajistit efektivnější využívání finančních zdrojů na podporu VaVaI (přísnější kontroly (audity), efektivnější hodnocení dosažených výsledků z hlediska aplikovatelnosti, využitelnosti a přínosů pro konkurenceschopnost).

Gestor: MŠMT, TA ČR a GA ČR; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017; Financování: rozpočet MŠMT, GA ČR a TA ČR

- **Zajistit výběr efektivnějších projektů a zamezit duplicitnímu řešení.**

Gestor: MŠMT, TA ČR a GA ČR; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017
- **Zlepšit zapojení dopravního výzkumu do mezinárodní spolupráce ve VaVaI, zajistit kvalitnější lidské zdroje jak na straně poskytovatelů podpory (organizátorů), tak na straně příjemců (výzkumníků).**

Gestor: MŠMT; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017

4.5.2 Využití kosmických technologií v sektoru doprava

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD*
- *Rozpracování v návazné strategii: Národní kosmický plán*
- *Financování: rozpracováno v Národním kosmickém plánu*
- *Termíny plnění: trvalý proces; kontrolní termín: 2017*

Rozvoj českého kosmického sektoru je úzce svázán s Evropskou vesmírnou politikou a strategiemi Evropské kosmické agentury (ESA) a Evropské unie (EU). Na konferenci „The ambitions of Europe in Space“, která proběhla v říjnu 2009 v Bruselu, a na 1. EU-ESA mezinárodní konferenci o pronikání člověka do vesmíru, konané v říjnu 2009 v Praze, byly čelními představiteli EU a ESA zdůrazněny proměny, kterými kosmický sektor prošel. Kosmický sektor a kosmické aktivity již nejsou pouze záležitostí vědy. Jedná se totiž o sektor

s velkým ekonomickým, strategickým a bezpečnostním potenciálem, který zasahuje do všech oblastí našeho života.

Současně se vstupem ČR do ESA muselo v ČR dojít k výraznému posunu v přístupu ke kosmickým aktivitám. Tento vstup byl podstatně podmíněn a urychlen rozhodnutím vlády ČR o kandidatuře ČR na umístění Úřadu pro dohled nad evropskými globálními navigačními družicovými systémy (GSA) a umožněn velmi úspěšnou spoluprací s ESA (Program pro evropské spolupracující státy - PECS), která ČR na členství připravila. Aktivity ESA a kosmické aktivity obecně přesahují působnost jednoho resortu. Technologie postavené na využití kosmických aktivit vytvářejí pro českou ekonomiku předpoklad pro zvýšení její konkurenceschopnosti. Z těchto důvodů je třeba založit Národní kosmickou agenturu, která by zajistila výkon agendy kosmických aktivit. Pro EU znamená oblast kosmických aktivit politickou a hospodářskou výzvu, jejíž plnění je jedna z možností řešení současné hospodářské krize a upevnění pozice EU v celosvětovém hospodářství.

- **Postupně zavádět aplikace využívající globální navigační družicové systémy (GNSS) a inteligentní dopravní systémy pro zvýšení bezpečnosti a efektivnosti dopravy organizátory dopravní obslužnosti a pro zajištění infomobility cestujících ve veřejné osobní dopravě.**

Gestor: MD; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017; Financování: evropské fondy, veřejné rozpočty

- **Podporovat zavádění systémů ITS v dopravě včetně sledování poloh zásilek a zajištěním bezpečného sdílení obsahu databází těchto systémů s databázemi projektu JSDI, využívat inovativní technologie (EGNOS, GALILEO).**

Gestor: MD; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017; Financování: evropské fondy, veřejné rozpočty

- **Podporovat využití a zavádění inovativních technologií v procesu přepravy nebezpečných věcí (RFID), realizaci příslušných ITS systémů pro logistiku nákladní dopravy nebo globální navigační družicové systémy (EGNOS, GALILEO, GPS).**

Gestor: MD; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017; Financování: evropské fondy, veřejné rozpočty

- **Aktivně vytvářet podmínky pro rozvoj mezinárodní spolupráce v oblasti kosmických aktivit při vývoji technologií využitelných v sektoru doprava.**

Gestor: MD; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017

- **Zajistit podporu informačních služeb v oblasti kosmických aktivit využitelných v sektoru doprava.**

Gestor: MD; Gestor: MD; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017

4.6 Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD, MŽP a organizace odpovědné za správu a rozvoj dopravní infrastruktury*
- *Termíny plnění: průběžně*

Cíl je průřezového charakteru a týká se všech ostatních cílů Dopravní politiky. Je shrnutím hlavních opatření.

Doprava v České republice, obdobně jako i v jiných vyspělých státech, tvoří jeden z hlavních antropogenních faktorů, který při svém rozvoji nepříznivě ovlivňuje kvalitu životního prostředí. Dopravní politika ČR formuluje řadu opatření vedoucích ke snížení vlivů dopravy na veřejné zdraví, globální změny klimatu a životní prostředí.

Především zvyšování dopravní zátěže (zejména individuální automobilovou dopravou) ve spádových oblastech měst a doprava ve městech samotných jsou negativním důsledkem suburbanizace. Tato situace koresponduje se specifickým problémem České republiky, kterým je nedostatečné vzájemné propojení krajských center a dosavadní koncentricky orientovaná dopravní síť. Zajištěním kvalitní a vyspělé infrastruktury, která stimuluje rozvojové impulzy do okolí a odlehlých a méně rozvinutých oblastí⁵⁰, by mělo současně docházet ke zvýšení komfortu života a snížení negativních dopadů „provozu“ sídel na jejich (a okolní) životní prostředí, a tudíž na kvalitu života jejich obyvatel.

V souvislosti s globálními změnami klimatu je v sektoru dopravy základním opatřením omezování emisí skleníkových plynů vzešlých ze spalování fosilních pohonných hmot (např. zlepšování emisních parametrů dopravních prostředků, podpora nízkoemisních či bezemisních módů dopravy, zvýšení plynulosti dopravy, rozvoj užívání alternativních energií, optimalizace přepravních výkonů nutných pro zajištění potřebné mobility osob a zboží). Základními obecnými principy adaptačních opatření v sektoru doprava jsou princip prevence a princip předběžné opatrnosti. Základním specifickým principem adaptačních opatření v sektoru doprava je princip zajištění udržitelné mobility. Na základě těchto principů je možno definovat konkrétní principy pro formulaci přímých i nepřímých adaptačních opatření na globální změny klimatu.

Fragmentace volné krajiny dopravní infrastrukturou je problém celé Evropy, která má hustou dopravní síť. Vzhledem k bariérovému efektu dopravních sítí je v rámci možností nutno zajistit na vytipovaných místech prostupnost těchto sítí vhodnými opatřeními. Konkrétní lokalita a typ opatření musí vycházet z odborného monitoringu předloženého příslušnými orgány životního prostředí. Nutnost řešení tohoto problému vyvstává v poslední době zejména v souvislosti s prudkým nárůstem výkonů dopravy a rychlým rozvojem dopravní infrastruktury.

Hluk z dopravy představuje velmi významný vliv na veřejné zdraví a životní prostředí s velkoplošným dopadem. V oblasti snižování hlukové zátěže způsobené dopravou je nutné navrhovat taková opatření, která hlučnost redukuje buď přímo u zdroje jeho vzniku (aktivní), nebo na dráze šíření (pasivní). Navrhovaná opatření by měla umožnit zlepšení nepříznivé akustické situace z hlediska zasažení obyvatelstva i území hlukem.

Snížení emisí nečistot v ovzduší z dopravy přímo závisí na dopravní intenzitě, skladbě a plynulosti dopravního proudu. Navrhovaná opatření by měla být zaměřena především na snížení intenzit silniční osobní i nákladní dopravy prostřednictvím užší spolupráce mezi dopravci působícími v různých druzích dopravy, a také na zvýšení podílu vozidel využívajících alternativní paliva. Celostátně platná opatření ke snížení vlivů dopravy na znečištění ovzduší jsou v kompetenci především MD (gestor za limity nečistot z výfuku vozidel v rámci EU) a MPO (alternativní paliva), případně jsou automaticky implementovány v rámci harmonizace legislativy ČR s předpisy EU. Opatření na regionální a lokální úrovni zahrnují zejména budování městských okruhů, rozvoj integrovaných dopravních systémů, parkovací politiku, omezení provozu v centrech měst, podporu veřejné a nemotorizované

⁵⁰ Příslušná analýza je provedena ve Strategii regionálního rozvoje

dopravy, omezení vjezdu do některých částí měst, zavedení zón snížené rychlosti ve městech, placené vjezdy do vybraných částí měst, podporu a zlepšování kvality MHD, vypracování regulačního řádu při řešení smogových situací, podporu systémů „Park and ride“, „Kiss and ride“ a „Bike and ride“.

Opatření:

- **Minimalizovat negativní vlivy hluku a imisí z dopravy, které mají svůj původ v dopravě, a to vhodnými opatřeními na dopravní infrastrukturu.**
- **Podporovat opatření vedoucí ke zvýšení podílu nízkoemisní nákladní dopravy.**
- **Postupně odstraňovat ekologické zátěže vyvolané stávající infrastrukturou, na stávající infrastrukturu uplatňovat opatření na ochranu před hlukem a vibracemi, a to přednostně v hustě obydlených místech s překročenými hygienickými limity hluku.**
- **Minimalizovat negativní vlivy dopravy na veřejné zdraví, stabilitu ekosystémů v krajině, jejich struktury, vazby a funkce.**
- **Postupně zvyšovat průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící organismy a člověka. Při výstavbě a rekonstrukcích dopravních staveb využívat technická a jiná řešení zajišťující funkční prostupnost pro živočichy a zajistit zprůchodnění stávajících dopravních staveb v úsecích s prokázaným významným fragmentačním vlivem.**
- **Zohledňovat dopravní problémy v plánech rozvoje dopravy krajů a měst a obcí k dosažení imisních limitů, např. budováním obchvatů a zřizováním nízkoemisních zón.**
- **Přednostně posilovat kapacitu stávajících dopravních koridorů před budováním souběžných komunikací s obdobnou kapacitou dopravy obsluhujících stejná území. Dopravní koridory a stavby plánovat, navrhovat a realizovat s ohledem na požadavek zajištění konektivity populací volně žijících živočichů a zajištění jejich dostatečné migrační propustnosti.**
- **Snížovat závislost dopravy na energii na bázi fosilních paliv.**
- **Při přípravě a realizaci projektů rozvoje dopravní infrastruktury minimalizovat dopady na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví.**
- **Zavádět opatření na minimalizaci střetů se zvěří (průchodnost dopravní infrastruktury, pachové ohradníky apod.).**
- **Zavádět opatření k dodržování maximální povolené rychlosti na dálnicích a rychlostních silnicích (vyšší rychlosti znamenají větší spotřebu energií a vyšší produkci škodlivých látek).**

Gestor všech výše uvedených opatření: MD, MŽP, správci dopravní infrastruktury, spolupráce MMR; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017; Financování: opatření na průchodnost stávající dopravní infrastruktury: SFŽP, ostatní opatření prostřednictvím SFDI. V případě protihlukových opatření u nově budovaných sídel bude financování zajištěno z prostředků investora nového sídla (princip úhrady tím subjektem, který do území vstoupil jako druhý)

4.7 Sociální otázky, zaměstnanost, vzdělávání, kvalifikace

- *Odpovědnost za plnění specifického cíle: MD, vysoké a střední školy se zaměřením na dopravu*
- *Rozpracování v návazné strategii: -*
- *Financování: -*
- *Termíny plnění: průběžně*

Otevírání trhů se musí lépe přizpůsobit kvalitě pracovních příležitostí a pracovním podmínkám, protože lidské zdroje jsou zásadním prvkem jakéhokoliv vysoce kvalitního dopravního systému. Nedostatek kvalifikovaných pracovních sil bude v budoucnosti představovat ve vybraných oblastech dopravy závažný problém. Bude důležité sjednotit konkurenceschopnost a sociální agendu v návaznosti na sociální dialog, aby se předešlo sociálním konfliktům. Odborná příprava by se v žádném případě neměla omezit na řídicí pracovníky. Celoživotní vzdělávání a odborná příprava by měly zahrnout všechny vrstvy v odvětví doprava, a tím zlepšit jeho celkovou výkonnost.

Opatření:

- **Pro další rozvoj specializovaných oblastí dopravy (logistika, terminály kombinované dopravy, strojvedoucí, řidiči nákladních vozidel a autobusů) zajistit dostatek kvalifikovaných a odborně zdatných pracovníků vytvořením programů vzdělávání na středních, vyšších odborných a vysokých školách.**
- **Vytvářet podmínky pro zlepšení odborné přípravy pracovníků pro odvětví osobní dopravy vč. programů vzdělávání na středních, vyšších odborných a vysokých školách.**
- **Vytvářet podmínky pro zlepšení odborné přípravy pracovníků pro odvětví nákladní dopravy.**
- **Financovat a uspořádat kampaně a zajistit výchovně-vzdělávací akce zaměřené na chování uživatelů silničního provozu, zejména s cílem snížení spotřeby pohonných hmot a zvýšení bezpečnosti provozu a zvýšení povědomí o nových informačních a komunikačních technologiích v dopravě.**
- **Zajistit vzdělávání a přípravu odborníků na úrovni současných a budoucích úkolů v dopravě.**

Gestor všech výše uvedených opatření: vysoké školy, střední školy a vyšší odborné školy se zaměřením na oblast dopravy a logistiky, MŠMT, MPSV a MD;
Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017

4.8 Další dlouhodobé vize

Dopravní politika stanovuje cíle a opatření pro období do roku 2020, avšak s vizí do delšího časového horizontu až k roku 2050. V rámci dlouhodobé vize jde zejména o kroky podporující udržitelný vývoj sektoru doprava. Dopad na dlouhodobý vývoj budou mít zejména následující kroky:

- Dlouhodobé plánování rozvoje dopravní infrastruktury k roku 2050 (rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích), a to v souvislosti s termíny stanovenými v Rozhodnutí (EU) č. 661/2010 o hlavních směrech pro rozvoj sítě TEN-T⁵¹.
- Plnit důležité cíle stanovené v Evropské dopravní politice⁵².
- Napojit ČR na evropskou síť vysokorychlostních železničních tratí; nejpozději do roku 2050 dokončit v ČR síť v rámci konceptu Rychlých spojení. Součástí projektu musí být rovněž koncipování napájecí soustavy ve vazbě na rozvoj přenosových a distribučních soustav.
- Podporovat snížení používání automobilů s pohonem na motorovou naftu v městské dopravě do roku 2030 až na polovinu, postupně je vyřazovat z provozu ve městech do roku 2040.
- V případě kladné ekonomické efektivity projektu a zajištění průchodnosti územím z hlediska vlivů na životní prostředí dlouhodobě připravovat průplavní spojení D-O-L.
- Vysoce inovativním přístupem v rozvoji dopravních prostředků, dopravních systémů a moderních řídicích a informačních systémů podporovat udržitelný rozvoj dopravy. Tímto přístupem akcentovat vědecký a technický vývoj a implementaci jeho výsledků v dopravním systému, růst podílu kombinované dopravy s efektivním využíváním železniční dopravy a zavádění elektrické energie v silniční dopravě. Tyto aktivity jsou chápány také jako prorůstová ekonomická opatření.

4.9 Subsidiarita, odpovědnost jednotlivých úrovní

Dopravní politika rozpracovává záměry evropské dopravní politiky, zejména těch oblastí, které mají vztah k národní a regionální úrovni. Dopravní politika je dokumentem Vlády ČR a cíle a opatření v ní obsažená jsou závazná pro orgány státní správy a správce státní dopravní infrastruktury (investory). Řada cílů a opatření má platnost rovněž pro regionální a místní úroveň, pro samosprávu jsou doporučením a metodickou pomůckou pro koncepční dokumenty pro oblast doprava na regionální úrovni.

⁵¹ Dosud platné Rozhodnutí o Politice TEN-T bude nahrazeno připravovaným nařízením, kde bude stanoven závazek dokončit hlavní síť TEN-T do roku 2030 a globální síť TEN-T do roku 2050

⁵² Zejména cíle zaměřené na snižování produkce skleníkových plynů z dopravy, nižší závislost dopravy na neobnovitelných zdrojích, větší využívání železniční a vodní dopravy v nákladní dopravě na střední a velké vzdálenosti, větší podíl železniční osobní dopravy včetně převodu cestujících z kratších leteckých linek, větší uplatňování moderních technologií, významným způsobem snížit nehodovost v silniční dopravě.

Implementační část

5 Nástroje, návazné strategické dokumenty, monitoring a kompetence

5.1 Nástroje finanční

5.1.1 Financování oprav a údržby dopravní infrastruktury a financování rozvoje dopravní infrastruktury

Pro zajištění efektivity financování dopravní infrastruktury je nezbytná stabilizace zdrojové stránky pro financování dopravní infrastruktury⁵³. Institut střednědobého výhledu rozpočtu SFDI, který je navázaný na střednědobý výhled státního rozpočtu, není možné dlouhodobě udržet vzhledem k tomu, že výše střednědobého výhledu státního rozpočtu není pro sestavování státního rozpočtů na následující roky závazná. Roční plánování rozpočtu způsobuje značné komplikace a v konečném důsledku vede k nižší efektivitě vynakládaných prostředků. Sekundárním cílem je hledání možností pro případné navýšení celkového objemu zdrojů financování. Konečné rozhodnutí o způsobu stabilizace zdrojů pro financování dopravní infrastruktury však může přijmout jedině vláda a vrcholná politická reprezentace.

Při současném vývoji ekonomiky i stavu veřejných financí je nezbytné zajistit plnění primárního úkolu vlády ČR, kterým je důsledná konsolidace veřejných rozpočtů a stabilizace státního dluhu. Konkrétní systémové a institucionální změny ve financování dopravní infrastruktury, které zajistí v budoucnosti stabilizaci zdrojů, ze kterých bude financován rozvoj a údržba dopravní infrastruktury, lze připravovat a diskutovat v souladu s plněním tohoto aktuálního základního cíle vlády. V oblasti výstavby dopravní infrastruktury je v současné době zásadním úkolem realizace účinnějších opatření směřujících k dosažení co nejvýhodnějších cen při zadávání veřejných zakázek, při zachování kvality výstavby, zintenzivnění a prohloubení kontrolní činnosti při přípravě a realizaci jednotlivých investičních akcí, která v konečném důsledku přispějí k efektivnějšímu, transparentnějšímu a maximálnímu využití disponibilních veřejných prostředků, včetně prostředků fondů EU.

Východiska problému:

- Primárním problémem systému financování dopravní infrastruktury v ČR je kromě absolutní výše prostředků především jeho meziroční nestabilita související s obtížnou predikcí vývoje absolutního objemu – klíčové z hlediska koncepční přípravy a realizace dopravní infrastruktury je toto změnit.
- Meziroční volatilita výdajů naprosto neodpovídá možnostem koncepčního plánování dopravní infrastruktury s ohledem na dlouhodobý charakter infrastrukturních projektů (doba výstavby cca 3 – 4 roky, životní cyklus 30 a více let). Ve skutečnosti tak dochází k zahajování staveb bez jistoty jejich finančního krytí v budoucnu i v případě, že se jedná o akce kofinancované z EU.
- Prodlužování výstavby a oddalování staveb před zahájením v konečném důsledku vede k jejich prodražování.
- Lze konstatovat, že ČR má dobře diverzifikované zdroje financování dopravní infrastruktury, komplikací však je poměr mezi těmito zdroji. Podíl stabilnějších a lépe predikovatelných zdrojů (podíly na daních, výnosy z poplatků) je ve vztahu k celkovému potřebnému objemu zcela nedostatečný. Tyto tzv. garantované příjmy nepokryjí ani mandatorní výdaje spojené s provozem, údržbou a obnovou dopravní

⁵³ Podpořená např. usnesením Hospodářského výboru č. 137 z 21. schůze konané dne 8. prosince 2011

infrastruktury. Toto vede k absolutní závislosti na každoročně obtížně dojednané výši státní dotace pro SFDI.

- ČR jako jediná z analyzovaných států (D, SK, A, PL, IT, CRO) nevyužívá standardně soukromé finanční prostředky pro stabilizaci, případně navýšení zdrojové stránky. I při pohledu na další státy je zapojení soukromého kapitálu v gesci resortních organizací sektoru do financování dopravní infrastruktury zcela běžnou záležitostí. Má-li být tento finanční nástroj přínosně a efektivně uplatňován, je nezbytné připravit pravidla správné praxe PPP v dopravě včetně systému objektivního výběru vhodných projektů k jeho využití
- Pro možnost zapojení soukromých prostředků (např. dluhopisy či PPP) je však nutné mít kredibilního dlužníka a stabilní zdroj, ze kterého budou dluhové prostředky následně spláceny. Tyto dluhy je při dodržení určitých podmínek možno evidovat dle evropské metodiky ESA 95 mimo vykazovaný dluh a deficit veřejného sektoru. Nedochází k ovlivnění tzv. maastrichtských kritérií a ohrožení fiskální strategie vlády.
- Pro stabilizaci systému zajištění dopravní infrastruktury je klíčové, aby se resort v dlouhodobějším horizontu stal méně závislým na ročním schvalovacím cyklu státního rozpočtu. Role státního rozpočtu však bude muset být i nadále klíčová s ohledem na stav nedokončenosti klíčových částí dopravní infrastruktury, proto je nutné stabilizovat i tuto část příjmové stránky.
- Výsledkem projektů a analýz je konstatování, že potenciál pro možnosti využití stabilizačního prvku rozpočtů v podobě zapojení mimobilančního dluhového financování má výhradně nadřazená silniční infrastruktura (D+R). Dálnice a rychlostní silnice generují a lze předpokládat, že dlouhodobě budou generovat, příjmy z mýta a dálničních známek, oproti kterým je možné realizovat mimobilanční zadlužení pro stabilizaci zdrojové stránky. Na základě toho se připravuje návrh na transformaci ŘSD. Tento návrh primárně směřuje ke kultivaci prostředí v organizaci, vyšší transparentnosti a efektivnosti fungování celé organizace, plynoucí ze snížení množství outsourcovaných služeb. Při dosažení těchto cílů bude následně možné zapojit finanční prostředky formou mimobilančního dluhového financování. Další alternativou pro krátkodobý výrazný efekt navýšení zdrojů pro financování DI formou mimobilančního zadlužení jsou projekty PPP splatné v dlouhodobém horizontu.
- Předpoklady pro naplnění parametrů mimobilančního vykazování dluhu jsou stanoveny v metodickém manuálu Eurostatu ESA 95, který je aktuálně novelizován. Naplnění předpokladů mimobilančního vykazování dluhu dle uvedených návrhů MD je konformní se současným i novelizovaným zněním tohoto manuálu. Přesto však nelze zcela vyloučit riziko změny přístupu Eurostatu a hrozbu budoucího zpětného započtení závazků do bilance vládního dluhu. Tento faktor silně váže na aktuálně připravovaný návrh ústavního zákona o rozpočtové kázní a odpovědnosti.
- Všechny analyzované návrhy na stabilizaci a případné navýšení příjmové stránky budou vždy realizovatelné na úkor uživatelů (zvýšení přímých plateb → zvýšení ceny dopravy → zvýšení ceny zboží) či na úkor státního rozpočtu (zvýšení podílu mandatorních výdajů, případně zvýšení bilance vládního dluhu a deficitu). I tato opatření lze však považovat za možná, či případně vhodná pro stabilizaci zdrojové stránky financování dopravní infrastruktury, a proto jsou tyto možnosti dále popsány a předkládány jako podklad pro budoucí rozhodnutí o způsobu zajištění dopravní infrastruktury ČR.

Potřebné mandatorní výdaje související s již vybudovanou infrastrukturou a nutností zajištění bezpečného provozu na ní, jsou ročně vyčísleny na cca 29 mld. Kč. Tato částka je identifikována jako minimální nutná pro zajištění kvalitní údržby oprav a obnovy. V případě jejího snižování dochází k dalšímu poklesu kvality dopravní infrastruktury, která má dlouhodobě sestupnou tendenci, což zvyšuje náklady v budoucnosti. Tento jev se nedaří zastavit. Při dosavadním způsobem nastavené struktuře garantovaných příjmů pro zajištění dopravní infrastruktury není stabilizované financování dopravní infrastruktury dosažitelné. Z toho vyplývá potřeba systémové změny v příjmové stránce. Zvýšení podílu garantovaných příjmů je podmínkou zapojení dluhového financování jako stabilizačního mechanismu, neboť toto řešení vyžaduje dlouhodobou stabilitu zdrojů, ze kterých mohou být dluhy následně spláceny.

Shrnutí pro zajištění dostupnosti dluhového financování ve vztahu ke garantovaným příjmům:

- Dluhové financování musí vycházet ze závazné a dlouhodobé investiční politiky / potřeby dlužníka predikující navazující vhodnou míru a způsob zadlužení. Dluhové financování musí být splatné z budoucích příjmů generovaných systémem, v němž byly dluhové prostředky využity. Primárně by tedy z dluhových prostředků měly být financovány ty dopravní módy, resp. stavby, které v budoucnu budou generovat další „garantované“ příjmy.
- Pokud garantované příjmy mají v budoucnu sloužit ke splácení načerpaného dluhového financování, které by nově sloužilo jako stabilizační prvek eliminující meziroční volatilitu zdrojů, pak je nutné, aby tyto garantované / predikovatelné příjmy přesahovaly mandatorní výdaje. ČR se proto výši garantovaných zdrojů musí přihlásit ke krytí mandatorních výdajů spojených s provozem a údržbou existujících částí dopravní infrastruktury.
- Oproti budoucím „volným“ garantovaným příjmům, které by převýšily rámec nutných mandatorních výdajů, by se následně mohla postupně načerpávat dluhová kapacita, která je však omezená, a proto by měla sloužit výhradně jako stabilizační zdroj, případně zdroj pro krytí nezpochybnitelných potřeb (např. kofinancování zdrojů EU v současném i budoucím rozpočtovém období). Toto určení dluhových prostředků musí být jednoznačně deklarováno před umožněním zahájení jejich čerpání.

Stabilizace výdajové stránky rozpočtu SFDI:

Současně se stabilizací zdrojů je vhodné stabilizovat i výdajovou stranu rozpočtu SFDI. Cesta k této stabilizaci je prostřednictvím vázání výdajů podle typu. Stávající institut střednědobého výhledu nefunguje a v podstatě ani nikdy nefungoval, vzhledem k vysoké volatilitě skutečných finančních limitů. Rozpočet SFDI je proto nutné důsledněji řídit přes tzv. rozpočtové sekce definující mandatorní výdaje a umožňující řízení nových investic. Rovněž je nutné vázat mandatorní výdaje na jednotlivé složky příjmů, čímž by došlo ke snížení volatility rozpočtu SFDI a do jisté míry ke stabilizaci financování mandatorních výdajů.

- Základní logika takového rozpočtu by pracovala s mandatorními předem jasně známými výdaji na:
 - opravy a údržbu sítě,
 - mandatorními výdaji již zahájené investiční akce,
 - semimandatorními globálními položkami na drobné akce a projektovou a majetkovou přípravu
- Samostatně schvalované nové investice by se po schválení PSP ČR, respektive HV PSP ČR, staly mandatorními výdaji a takto k nim musí být přistupováno i při stanovování limitů jednotlivých zdrojů při schvalování dalších rozpočtů SFDI.

- Ke schvalování nových investic by však mohlo být přikročeno pouze v případě, že by výdajová strana rozpočtu SFDI po odečtení výše uvedených mandatorních výdajů novou investici umožňovala a to v celém časovém rozsahu.

Spotřební daň z minerálních olejů:

- V současné době se jedná o určitou formu výkonového zpoplatnění a zpoplatnění externalit (znečištění, hluk) pro všechny uživatele, která je hrazena dle množství spotřebovaného paliva. Komplikací je ale skutečnost, že tato daň je příjmem státního rozpočtu pouze tehdy, je-li palivo natankováno na území ČR.
- Výběr této daně, hrazené z více než 70 % uživateli silniční dopravy, se do SFDI navrácí pouze ve výši 9,1 %. Historicky byl podíl 20 %, avšak v rámci převodu silnic II. a III. třídy na kraje došlo ke snížení podílu a krajům byl tento rozdíl kompenzován v rámci rozpočtového určení jiných daní, rozdíl 11 % tak nesměruje přímo ani do krajských silnic II. a III. třídy.
- Podíl spotřební daně, která se do dopravní infrastruktury vrací, je tak diametrálně nižší, než je vybíraná částka. Důvodem je ze strany MF deklarovaná nutnost využití těchto prostředků pro jiné výdaje státního rozpočtu s odkazem na nutnost univerzality příjmů a výdajů státního rozpočtu.
- Nejjednodušším způsobem, jak stabilizovat zdrojovou stránku pro zajištění dopravní infrastruktury, je stabilizace příjmů pro financování dopravní infrastruktury. Potřebné je takové navýšení, které by stabilizovalo národní zdrojovou stránku na úrovni alespoň 43 mld. Kč pro oblast údržby a rozvoje dopravní infrastruktury a v rámci této částky přibližně 3,8 mld. Kč pro oblast projektové a majetkoprávní přípravy staveb.

V tomto případě již SFDI nezbytně nebude vyžadovat další dodatečné zdroje státního rozpočtu⁵⁴ při předpokládaném objemu zdrojů z EU⁵⁵ při současné výši výběru spotřební daně a při využití doplňkového stabilizačního zdroje v podobě dluhového financování.

5.1.2 Financování dopravní obslužnosti

Ministerstvo dopravy zajišťuje dopravní obslužnost státu vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter podle § 4 odst. 1 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a změně dalších zákonů (dále jen „zákon č. 194/2010 Sb.“). Pro zajištění dopravní obslužnosti uzavírá Ministerstvo dopravy jako objednatel smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci podle § 8 zákona č. 194/2010 Sb. Kromě této objednávané dopravy mohou dopravci provozovat komerční dálkové dopravní služby mimo smlouvy o veřejných službách a bez nároku na kompenzace případných ztrát z veřejných rozpočtů. Pro smlouvy o veřejných službách uzavřené po 3. prosinci 2009 je klíčovým právním předpisem nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (dále jen „nařízení č. 1370/2007“). Toto nařízení stanoví nabídkové řízení jako základní způsob výběru dopravce pro veřejné služby a obsahuje

⁵⁴ Zachování dotace by bylo možné na základě politického rozhodnutí Vlády ČR, například za účelem splnění evropského závazku na dokončení sítě TEN-T a na zajištění kofinancování OPD 2014 - 2020

⁵⁵ Dle aktuálně probíhajícího vyjednávání zajišťovaného v gesci MMR lze předpokládat, že na dopravní infrastrukturu bude z fondů EU v období 2014 – 2020 bude alokováno cca 90 mld. Kč jako podíl zdrojů EU bez kofinancování, potvrzení tohoto faktu bude známo teprve po dojednání budoucí podoby operačních programů

některé výjimky pro možnost objednatele sjednat smlouvu o veřejných službách na základě přímého zadání⁵⁶.

V oblasti financování dopravní obslužnosti vlaky celostátní dopravy v České republice Ministerstvo dopravy vychází při přípravě objednávky veřejných služeb z rozsahu finančních prostředků ve specifickém ukazateli státního rozpočtu „Dražní doprava“ v kapitole 327 Ministerstva dopravy. Za účelem nastavení stabilního prostředí v dálkové železniční dopravě vláda České republiky schválila dlouhodobý finanční rámec úhrad smluv o veřejných službách a uložila ministru financí zapracovat do přípravy návrhů státních rozpočtů a střednědobých rozpočtových výhledů na léta 2010 až 2019 jako specifický ukazatel rozsah prostředků na zajištění stabilního financování smlouvy o závazku veřejné služby na zajištění dopravních potřeb státu zabezpečovaných veřejnou železniční osobní dopravou, a to pro rok 2010 v rozsahu 3 873,305 mil. Kč (bez relací Pardubice – Liberec a Plzeň – Most a bez žákovského jízdného), a po dobu následujících devíti let (2011-2019) tuto částku navyšovat o odpovídající průměrný roční index spotřebitelských cen. Vzhledem k úsporným rozpočtovým opatřením byly na zajištění dálkové železniční dopravy od roku 2011 poskytovány finanční prostředky v úrovni roku 2010, bez inflačního navýšení.

V případě železničních služeb je klíčová doba trvání kontraktu – doba účinnosti smlouvy o veřejných službách. Nemá-li být vozidlový park tvořen pouze odepsanými vozidly, jejichž ekonomická i technická životnost je vyčerpána, a jejichž disponibilita je omezena na některé, již etablované dopravce, musí být získání vozidel v době trvání kontraktu finančně realizovatelné. V případě nabídkových řízení proto platí, že se zvyšující se dobou účinnosti smlouvy klesá část nabídkové ceny alokovaná na pořízení vozidel, neboť je možné ji rozložit do delšího časového období. Zároveň roste udržitelnost projektu z pohledu bankovního sektoru a získání cizího kapitálu je pro dopravce snazší a levnější. Z těchto důvodů předpokládá Ministerstvo dopravy uzavírání smluv na dobu 15 let. Vzhledem k předpokládanému počtu provozních souborů bude postupným vypisováním jednotlivých souborů zajištěno postupné otevírání trhu v krátkých časových odstupech.

Uzavírání smluv na dobu 15 let neznamena nutnost zcela konstantního rozsahu služeb, vyžaduje však stabilní finanční rámec. S ohledem na trvající platnost usnesení vlády č. 1132 ze dne 31. srpna 2009 se předpokládá, že finanční prostředky budou v tomto rozsahu zajištěny. Výrazné změny v oblasti financování jsou nejen problémem pro zajištění veřejných služeb, ale proces otevírání trhu bezprostředně ohrožují a mohou být při uzavřených dlouhodobých smlouvách vysoce rizikové. V souvislosti s nabídkovými řízeními bude tedy nezbytné při přípravě dokumentací nabídkových řízení pro výběr dopravce nastavit takový rozsah objednávaných veřejných služeb, aby souhrn kompenzací ze všech smluv o veřejných službách v jednotlivých letech platností smluv nepřekročil finanční rámec nastavený usnesením vlády č. 1132 ze dne 31. srpna 2009.

Pro stabilizaci financování dopravní obslužnosti v dlouhodobém časovém horizontu bude zpracována varianta provázání finančních prostředků s konkrétním daňovým příjmem (např. podíl na spotřební dani ve výši přibližně 15 %) výměnou za financování prostřednictvím státního rozpočtu (kap. 327 MD). S tím souvisí nutnost připravit příslušnou legislativní úpravu.

⁵⁶ Přímým zadáním může objednatel zajišťovat veřejné služby s tzv. vnitřním provozovatelem, v mimořádných situacích, malé zakázky nebo veřejné služby drážní dopravou na dráze celostátní nebo regionální.

5.1.3 Financování terminálů multimodální dopravy a veřejných logistických center

Infrastruktura multimodální nákladní dopravy je ve vlastnictví privátního sektoru, ten ale není bez pomoci veřejných prostředků schopný potřebnou síť s vyhovujícími parametry vybudovat. Proto vláda ČR usnesením 1571/2009 vzala na vědomí dokument Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů. Národní prostředky na program se ale v období let 2010 – 2012 nepodařilo zajistit. Důraz proto bude kladen na využití prostředků prostřednictvím Fondu soudržnosti pro období let 2014 – 2020.

5.1.4 Financování bezpečnosti silničního provozu

Zajištění dostatečného financování je jednou z rozhodujících složek určujících účinnou realizaci opatření uvedených v NSBSP, a tím i snížení vysokých socioekonomických ztrát způsobených následky dopravních nehod. Rada vlády pro bezpečnost silničního provozu proto uložila v říjnu 2012 ministru dopravy vypracovat nový model organizace a financování bezpečnosti silničního provozu založený na podílovém spolufinancování ze státních a privátních zdrojů. Návrh bude předložen Radě vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu do konce června 2013.

5.1.5 Financování z evropských fondů v období 2014 – 2020

Opatření na financování z evropských fondů v dopravním sektoru jsou zaměřena zejména na dopravní infrastrukturu⁵⁷. Dopravní infrastruktura je ve výrazně převažujících případech ve vlastnictví a v odpovědnosti veřejného sektoru. Proto je využití evropských fondů vhodné řešení, neboť i evropské fondy jsou součástí veřejných rozpočtů. Intervence v oblasti nejvýznamnější dopravní infrastruktury mají rovněž významný celoevropský rozměr, vyjádřený zařazením této infrastruktury do sítě TEN-T. Projekty podobného charakteru, tedy projekty, které nejen pomohou snížit rozdíly mezi regiony vyspělými a zaostávajícími, ale rovněž pomohou zvýšit konkurenceschopnost EU jako celku, patří mezi jednoznačné priority pro financování prostřednictvím fondů EU. Pro smysluplné využití fondů EU, jímž může být dosaženo zřetelnějších výsledků, je v oblasti dopravní infrastruktury nezbytné, aby alokované prostředky byly minimálně v řádech miliard EUR tak, aby mohly být budované ucelenější dálniční tahy, modernizované delší úseky konvenčních i vysokorychlostních železničních tratí, vodních cest, funkční síť multimodálních terminálů, infrastruktury hromadné dopravy ve městech a významné části sítě silnic nižších tříd.

Opatření v oblasti terminálů nákladní dopravy jsou z hlediska politiky TEN-T rovněž považována za opatření dopravní infrastruktury. V tomto případě je zainteresovanost soukromého sektoru vyšší, avšak vzhledem k dopadům do fungování celé dopravní soustavy je nezbytné proces podpořit pomocí příslušných programů podpory. Spoluúčast veřejných prostředků je důležitá rovněž z důvodů zajištění veřejného charakteru těchto zařízení, což je nutná podmínka pro zajištění konkurenčního prostředí v sektoru multimodální dopravy.

V případě terminálů osobní dopravy je odpovědnost pouze záležitostí veřejného sektoru, přičemž je nutné zajistit spolupráci různých úrovní veřejné správy.

Opatření na obnovu dopravních prostředků veřejné dopravy formou zvláštního programu je třeba považovat za opatření doznívající, které má za cíl překlenout dluh z minulosti.

⁵⁷ Včetně vybavení infrastruktury inteligentními dopravními systémy, zajištění interoperability, podpory vzniku sítě napájecích stanic pro alternativní energie

V případě rozvoje parku intermodálních přepravních jednotek pro vnitrokontinentální přepravy je situace složitější, neboť programy na podporu v této oblasti fungovaly v minulosti jen v omezené míře, a proto tento park v ČR je zcela nedostatečný a podvazuje tak systém intermodální dopravy. To má negativní vliv na dělbu přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy v případě vnitrokontinentálních přeprav. Rovněž tuto intervenci je nutné považovat za dočasnou a smyslem je rozhybání trhu intermodální vnitrokontinentální dopravy.

Evropské finanční nástroje:

- CEF (základní) – podpora rozvoje dopravní infrastruktury železniční a vodní dopravy na hlavní síti TEN-T
- CEF (kohezní) – podpora rozvoje dopravní infrastruktury železniční a vodní dopravy na hlavní síti TEN-T a přeshraničních úseků silniční infrastruktury na hlavní síti TEN-T
- Fond soudržnosti – podpora rozvoje dopravní infrastruktury na síti TEN-T (v případě železniční infrastruktury i mimo síť TEN-T), podpora opatření na podporu multimodálního přístupu v dopravě a opatření na podporu udržitelné městské mobility (včetně MHD)
- ERDF – opatření na dopravní infrastrukturu v regionech a mimo síť TEN-T

5.2 Nástroje legislativní

Připravované legislativní návrhy:

- 1. Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů**

Předmětem návrhu je zejména ucelená úprava provozování přístavů a překladišť, komplexní úprava pravidel plavebního provozu na stanovených vodních cestách, implementace evropské úpravy o přepravě nebezpečných věcí a úpravy práv cestujících při přepravě na vnitrozemských vodních cestách.

- 2. Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů**

Předmětem návrhu je komplexní úprava problematiky znečišťování a poškozování veřejně přístupných účelových komunikací včetně správního trestání a převod působnosti silničních správních úřadů z malých obcí na obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Součástí návrhu je také úprava kategorií pozemních komunikací (zavedení kategorie komunikací s povolenou rychlostí až 110 km/h – související novela zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích). Legislativně je též navrhováno umožnění omezení vjezdu těžkých vozidel na silnice nižší třídy, pokud dopravce na této silnici nemá svůj zdroj nebo cíl.

- 3. Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů**

Předmětem návrhu zákona je implementace evropských předpisů o právech cestujících a autobusové a autokarové dopravě a předpisů o úpravě pracovní doby osob

vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě a dále změny právní úpravy provozování taxislužby, tak jak vyplynuly ze zkušeností z praxe.

4. Návrh nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 266/2009 Sb., o technických požadavcích na námořní zařízení, ve znění pozdějších předpisů

Předmětem návrhu je v návaznosti na evropskou úpravu zahrnutí pravidelných změn technických požadavků, zkušebních postupů a postupů posuzování shody na námořní zařízení do tuzemské právní úpravy.

5. Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů

Předmětem návrhu je zejména implementace evropských předpisů z oblasti úpravy postavení leteckého personálu (řídících letového provozu), úpravy poskytování letových navigačních služeb v tzv. jednotném evropském nebi, úpravy odborného zjišťování příčin leteckých nehod a zejména úpravy opatření na posílení ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

6. Návrh zákona o železničních dráhách a železniční dopravě

Věcný záměr je prozatím ve stadiu rozpracování. Předmětem návrhu by měla být komplexní právní úprava stavby drah, jejich provozování, provozování dopravy na těchto dráhách a výkon státní správy na dráhách zahrnující implementaci celé řady právních předpisů Evropské unie do vnitrostátního právního řádu. Terminály multimodální dopravy budou v tomto zákoně definovány jako součást zařízení služeb

7. Návrh věcného záměru zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

Věcný záměr je prozatím ve stadiu rozpracování. Předmětem by měla být komplexní právní úprava získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s novým pojetím postavení začínajících řidičů nebo žadatelů o řidičská oprávnění (řidičský průkaz na zkoušku), výkonu zkoušky se zkušební organizací s celouzemní působností eliminující možnosti korupčního jednání, zavedení povinnosti učitelů absolvovat periodické zdokonalovací školení včetně implementace celé řady právních předpisů Evropské unie do vnitrostátního právního řádu.

V období let 2014–2020 bude zapotřebí dále zajistit implementaci unijních předpisů, které jsou v současnosti v podobě návrhů projednávány institucemi Evropské unie. Jedná se prozatím cca o 16 návrhů unijních předpisů, jejichž přijetí může vyvolat dopady na právní řád České republiky, což se případně promítne do plánu a výhledu legislativních prací vlády přijímaného v uvedeném období. Komise předložila např. významné návrhy, jakými je například balíček předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel.

Další potřebné legislativní úpravy v časovém horizontu do roku 2020

8. Novelizace zákona 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně některých předpisů

K novelizaci uvedeného zákona může být přistoupeno za předpokladu, že se to ukáže jako nezbytné pro naplňování opatření v části 4.1.4 (Veřejná služba v přepravě cestujících). Jde zejména o problematiku zadávání veřejných služeb v přepravě cestujících postupně prostřednictvím otevřených nabídkových řízení a o zajištění odpovídající ochrany veřejných služeb v prostředí otevírajícího se dopravního trhu v oblasti drážní i silniční dopravy.

K novelizaci uvedeného zákona může dojít rovněž v souvislosti s avizovaným záměrem Evropské komise dokončit proces otevírání trhu železniční dopravy (včetně veřejných služeb), s čímž patrně bude souviset úplné zrušení nebo výrazné omezení možnosti přímého zadávání veřejných služeb podle čl. 5 nařízení 1370/2007 (viz vazba na § 18 uvedeného zákona).

9. Novelizace zákona č. 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury

Budou navrženy formální změny vyplývající z praktických zkušeností s implementací tohoto zákona. Nezbytné budou změny v souvislosti s převodem výnosů z výkonového a časového zpoplatnění, pokud by byl vládou schválen navrhovaný koncept transformace ŘSD (viz bod 5.1.1), s čímž by byla spojena i nutnost souvztažné novely zákona 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

10. Novelizace zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

K novelizaci uvedeného zákona může být přistoupeno na základě výsledku analýzy nehodovosti a jejích hlavních příčin a na základě konzultací s politickými stranami v Parlamentu ČR (viz jedno z opatření v části 4.2.6 – Zvyšování bezpečnosti dopravy). Cílem novelizace je dále rozšířit okruh poskytovatelů informací do JSDI o Zdravotnickou záchrannou službu, správce inženýrských sítí a přepravce nadměrných nákladů. Další úprava souvisí s definováním nových návrhových parametrů silniční a dálniční sítě (souvztažná novela projednávána paralelně s předloženou novelou zákona 13/1997 Sb.).

11. Novelizace zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích

Novelizace zákona by měla vést ke zdokonalení právního rámce pro institucionální zabezpečení dozoru nad STK k posílení úlohy státního odborného dozoru v oblasti technické kontroly vozidel (viz jedno z opatření v části 4.2.6 – Zvyšování bezpečnosti dopravy).

12. Novelizace nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací

Novelizace uvedeného nařízení vlády by měla vést v první řadě k úpravě sazeb mýta s cílem maximální diferenciací dle emisních tříd vozidel (aktualizovat s ohledem na vývoj emisních norem Euro), počtu náprav a nápravového tlaku a doby jízdy (vyšší sazby v období s vyšším provozem, např. v pátek odpoledne).

Dále by měla zajistit rozdělení tarifů za užití infrastruktury pro různé kategorie vozidel podle jejich měrné spotřeby s cílem zajistit, že v systému výkonového zpoplatnění užití infrastruktury budou zvýhodňovány dopravní a přepravní prostředky s nižší měrnou spotřebou energie a nižší úrovní emisí.

13. Novelizace vyhlášky 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Novelizace uvedené vyhlášky by měla zabezpečit zavedení výkonového zpoplatnění na další silnice I. třídy a případně i další komunikace nižších tříd (po prokázání ekonomické efektivity, na základě souhlasu krajů/obcí).

14. Novelizace zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Novelizace uvedeného zákona bude zpracována v okamžiku, kdy bude přijato politické rozhodnutí přistoupit v oblasti nákladní silniční dopravy, v souladu s novelou směrnice Euroviněta, ke zpoplatnění vybraných externích nákladů (hluk a znečištění ovzduší). Dalším cílem je doplnit závazný systém sledování, vyhodnocování a odstraňování míst častých dopravních nehod. Nelze vyloučit potřebu dílčí novely v návaznosti na rozhodnutí o podobě mýtného systému po roce 2017.

15. Novelizace zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, zákona č. 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury) a zákona 184/2006 Sb., vyvlastňovací zákon)

Cílem tohoto průběžného přizpůsobování výše uvedené platné legislativy by mělo být usnadnění a urychlení procesu přípravy staveb.

16. Novelizace vyhlášky č. 388/2000 Sb. o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy

Cílem je umožnit zavádění alternativních systémů obsluhy území (autobus na zavolání).

5.3 Struktura návazných strategických dokumentů k realizaci cílů Dopravní politiky

Podrobné rozpracování specifických cílů a opatření a jejich implementace je předmětem návazných strategických dokumentů:

5.3.1 Pro oblast dopravní infrastruktury a jejího financování (Dopravní sektorové strategie (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem do roku 2050))

Dopravní sektorové strategie jsou kondicionalitou (nezbytnou podmínkou) pro schválení operačního programu pro sektor doprava pro období let 2014 – 2020, jejich příprava je proto přímo monitorována Evropskou komisí. Hlavním cílem dopravních sektorových strategií je:

1. vytvořit databázi všech známých záměrů v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury všech druhů dopravy ve vlastnictví státu; pro regionální infrastrukturu zjistit rozsah finančních potřeb,
2. s využitím prognózy (pro roky 2020, 2035 a 2050) sestavené s využitím celostátního multimodálního dopravního modelu určit metodou multikriteriálního hodnocení a

zjednodušeného hodnocení přínosů a nákladů důležitost záměrů; záměry jsou členěny na projekty a náměty (hranice mezi oběma druhy záměrů není ostrá, obě kategorie se liší stavem přípravy a množstvím dostupných informací,

3. prognóza finančních možností,
4. rozdělení finančních prostředků pro potřeby oprav, údržby a provozování infrastruktury a po rozvojové záměry,
5. stanovení harmonogramu přípravy a realizace projektů a námětů na základě pořadí důležitosti a dostupnosti finančních zdrojů.

Termín dokončení strategie: červen 2013

Gestor: MD

Monitoring: vyhodnocení účinnosti nejpozději v r. 2017, aktualizace nejpozději v r. 2018

Informace o strategii: www.dopravnistrategie.cz

5.3.2 Pro oblast dopravní obslužnosti

Oblast dopravní obslužnosti je v současnosti řešena prostřednictvím Zákona o veřejných službách v přepravě cestujících a celostátního a krajských dopravních plánů. Další směřování systému veřejné dopravy včetně výběru varianty organizace systému bude stanovena v dokumentu *Koncepce veřejné dopravy*, která navrhne novou strukturu organizace veřejné dopravy, potřebné legislativní úpravy a návrh financování systému.

Termín dokončení *Koncepce veřejné dopravy*: 31.12.2014

Gestor: MD ve spolupráci se samosprávou

5.3.3 Pro oblast bezpečnosti silničního provozu

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 si klade za cíl do roku 2020 snížit počet usmrčených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a dále pak o 40 % snížit počet těžce zraněných.

Termín dokončení strategie: schválený dokument

Gestor: MD

Monitoring: vyhodnocení účinnosti probíhá každoročně

5.3.4 Pro oblast ITS a moderních technologií

Oblast inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy bude připraven *Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v ČR* pro období 2014 – 2018 včetně jeho rozpracování v *Implementačním plánu* (stanovení časového harmonogramu navazujících kroků a způsob financování). Dokument nebude brát v úvahu pouze silniční dopravu, ale bude se zabývat také dopravou ve městech, veřejnou osobní dopravou a dopravou železniční.

Termín dokončení strategie: 2013

Gestor: MD ve spolupráci s kraji, statutárními městy, dopravní policií, záchrannými složkami, dopravními i logistickými společnostmi a příslušnými profesními organizacemi

Monitoring: vyhodnocení účinnosti nejpozději v r. 2017, aktualizace nejpozději v r. 2018

5.3.5 Pro oblast nákladní dopravy a logistiky

Zásady podpory rozvoje logistiky a terminálů multimodální dopravy jsou řešeny v dokumentu *Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů*.

Termín dokončení strategie: schválený dokument (usnesení vlády č. 1571/2009)

Gestor: MD

Monitoring: vyhodnocení účinnosti nejpozději v r. 2015, aktualizace nejpozději v r. 2016

5.3.6 Pro oblast zpoplatnění provozu a internalizaci externalit

Dokument včetně termínů schválení a realizace bude navazovat na evropské procesy nastavené *Bílou knihou Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému*. Rovněž problematika dalšího fungování mýtného systému po konci smlouvy se současným provozovatelem mýtného systému (smlouva končí k 31.12.2016) bude řešena samostatným vládním materiálem.

5.3.7 Pro oblast letecké dopravy

Na rozdíl o jiných druhů dopravy letecká doprava neměla nikdy vlastní koncepci rozvoje. Z tohoto důvodu bylo rozhodnuto o vytvoření návrhu *Koncepce letecké dopravy* pro období 2014 - 2020 v gesci Ministerstva dopravy. Infrastruktura letišť je dnes (s výjimkou letiště Praha) ve vlastnictví krajů nebo soukromých subjektů. Pokud má být letecká infrastruktura podpořena z evropských fondů, je nezbytné koncepci vypracovat. Koncepce letecké dopravy bude rovněž důležitým podkladem pro oblast územního plánování.

Termín dokončení strategie: rok 2014

Gestor: MD

Monitoring: vyhodnocení účinnosti nejpozději v r. 2017, aktualizace nejpozději v r. 2018

5.3.8 Pro oblast vodní dopravy

Pro oblast vodní dopravy bude zpracována samostatná koncepce z důvodů jejích specifík - vodní cesty plní vedle funkcí dopravních rovněž řadu jiných funkcí a jedná se proto o oblast mezisektorovou.

Termín dokončení strategie: rok 2013

Gestor: MD ve spolupráci s MZe, MŽP, MPO a MMR

Monitoring: vyhodnocení účinnosti nejpozději v r. 2017, aktualizace nejpozději v r. 2018

5.3.9 Pro oblast cyklistické dopravy

Dokument *Národní strategie cyklistické dopravy* je zaměřený na rozvoj nemotorové, zejména cyklistické dopravy, a to ve dvou segmentech – nemotorová doprava jako součást systému dopravní obslužnosti a nemotorová doprava jako součást rekreačních aktivit.

Termín dokončení strategie: schválený dokument (usnesení vlády č. 678/2004)

Gestor: MD ve spolupráci s MMR, MŽP, MZd, MZe
Monitoring: aktualizace nejpozději v r. 2013

5.3.10 Pro oblast přípravy výstavby tratí Rychlých spojení (RS)

Cílem dokumentu *Příprava výstavby tratí Rychlých spojení* je stanovit harmonogram postupu přípravy výstavby tratí RS. Součástí dokumentu bude:

1. Studie příležitosti (termín: 30.6.2014),
2. Územně technické studie (termín: konec roku 2015),
3. Studie proveditelnosti (termín: konec roku 2016),

a to pro směry:

- Praha - Brno - Ostrava st. hr. / Břeclav st. hr.
- Praha - Dresden st. hr. / Most
- Praha - München st. hr.
- Praha - Wroclaw st. hr.

Součástí dokumentu musí být rovněž koncipování napájecí soustavy ve vazbě na rozvoj přenosových a distribučních soustav

Gestor: MD ve spolupráci s MMR a MPO

5.3.11 Pro oblast kosmických technologií v sektoru doprava

Rozvoj českého kosmického sektoru je úzce svázán s Evropskou vesmírnou politikou a strategiemi Evropské kosmické agentury (ESA) a Evropské unie (EU). Dokument *Národní kosmický plán* je určen orgánům, které budou rozhodovat o dalším směřování ČR v oblasti kosmických aktivit. Dokument vymezuje souvislosti, pokud jde o kosmický sektor a kosmické aktivity a navrhuje způsoby a opatření vedoucí k maximalizaci návratnosti veřejných investic.

Termín dokončení strategie: schválený dokument

Gestor: MD

Monitoring: aktualizace v r. 2016

5.3.12 Pro oblast čisté mobility

Cílem dokumentu *Národní akční plán čisté mobility* je vytvořit strategii České republiky v této oblasti, zhodnotit současný vývoj vozového parku v ČR (souhrn projektů či podpory využívání vozidel na alternativní pohon) a vliv dopravy na životní prostředí. Budou v ní stanoveny cíle v oblasti čisté mobility v České republice a opatření pro posílení podílu vozidel na alternativní pohon.

Termín dokončení strategie: 31.12.2014

Gestor: MPO ve spolupráci s MD a MŽP

Monitoring: aktualizace v r. 2017

5.4 Monitoring a návrh indikátorů pro sledování účinnosti opatření, plán hodnocení a plán řízení změn

Dopravní politika bude monitorována zpracováním vyhodnocení, a to nejpozději v roce 2017. Vyhodnocení bude podkladem pro zpracování aktualizace Dopravní politiky včetně návrhu nápravných kroků, které bude zpracováno nejpozději v roce 2018. Monitorování vyhodnotí jednotlivé cíle a opatření Dopravní politiky a plnění jejích indikátorů:

kapitola		indikátor	k roku 2011	k roku 2017	k roku 2020
4.1 Uživatelé	4.1.1 Podmínky pro konkurenceschopnost	Výstavba alespoň jednoho úseku tratě v režimu "Rychlá spojení - RS"	ne	ne	ano
	4.1.2 Podmínky pro soudržnost regionů	nápojení všech krajů na síť dálnic nebo rychlostních silnic (dle nové definice)	ne	ne	ano
		Nápojení všech krajů na rychlou kapacitní železnici nebo zahájení realizace takového projektu	ne	ne	ano
	4.1.3 Nákladní doprava jako součást logistického procesu	Počet veřejných terminálů multimodální dopravy splňující parametry AGTC nápojených na pravidelné linky multimodální vnitrokontinentální dopravy	0	3	5
	4.1.4 Veřejná služba v přepravě cestujících	Procento obyvatel ČR bydlících v obcích zahrnutých do některého z IDS, které zajišťuje integraci železniční a veřejné linkové autobusové dopravy	59,80 %	75 %	80 %
	4.2.2 Nepravidelnosti provozu	Počet km silniční a dálniční sítě vybavených dynamickým řízením provozu	12 km jednosměrně 28 km obousměrně	100	150
	4.2.3 Nákladní doprava - komodalita	Přepravní výkon kombinované dopravy (tis. tkm)	2 233 406	2 350 000	2 450 000
		Počet nákladních koridorů v provozu (dle Rozhodnutí 913/2010/ES)	0	3	3
		Podíl přepravního objemu v železniční a vodní dopravě na celkovém objemu nákladní dopravy u přeprav nad 300 km	41%	45%	50%

	4.2.4 Osobní doprava	Přepravní výkon veřejné osobní dopravy v mil. oskm	27 581,1	27 600	28 000
		Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě v %	30	30	35
		Procento výkonů železniční osobní dopravy provozované na základě výběrového řízení nebo v režimu otevřeného trhu v %	2%	10%	15%
	4.2.5 Doprava ve městech	Počet měst s platným plánem udržitelné městské mobility	0	3	5
		Podíl přepravních výkonů veřejné hromadné dopravy a individuální automobilové dopravy v městech nad 100 tis. ob. (jednotlivě) (%)	57 %	udržení stavu z roku 2013	udržení stavu z roku 2013
	4.2.6 Bezpečnost dopravy	Vývoj nehodovosti (počet usmrcených, těžce zraněných,)	těžce zraněno 3092 usmrceno 773 osob (do 30 dnů)	těžce zraněno maximálně 2399 usmrceno maximálně 462 osob (do 30 dnů)	těžce zraněno maximálně 2123 usmrceno maximálně 360 osob (do 30 dnů)
	4.2.7 Restrukturalizace železnice	Dokončení restrukturalizace	ne	ano	ano
	4.3 Zdroje	Využití Fondu soudržnosti a národní obálky "kohezního" CEF na financování dopravní infrastruktury	-	-	100 % (v roce 2022)
		4.3.1 Klasické financování	Meziroční kolísání výdajů na investice v dopravní infrastruktuře (k předchozím dvěma letům)	2009-2010 -20% 2010-2011 -28%	do ±15 % do ±10 %
			Počet km silnic s výkonovým zpoplatněním (km)	1 382	7 000 7 500
		4.3.2 Alternativní financování	Využití soukromého kapitálu na financování dopravní infrastruktury - počet projektů	-	1 pilotní projekt realizován, další v přípravě 2 realizované projekty
		4.3.4 Rozdělování zdrojů	Nárůst prostředků na údržbu dopravní infrastruktury	23 241,1 mil. Kč	nárůst o 25 % k roku 2013 nárůst o 35 % k roku 2013

	4.3.5 Financování dopravní obslužnosti	Počet osobových km na jednu korunu vydanou z veřejných rozpočtů v linkové autobusové dopravě ve veřejném zájmu	0,74	0,75	0,80
		Počet osobových km na jednu korunu vydanou z veřejných rozpočtů v městské hromadné dopravě	0,89	0,9	0,9
		Počet osobových km na jednu korunu vydanou z veřejných rozpočtů ve železniční dopravě	0,53	0,55	0,60
	4.3.6 Zajištění energie pro dopravu	Podíl vozového parku v silniční dopravě využívající energii, která nepochází z ropy	0,03 %	1 %	3 %
		Podíl benzínu, nafty a leteckého petroleje na celkové spotřebě energie	93 %	88 %	85 %
	4.4 Dopravní infrastruktura	4.4.1 Údržba a provozování dopravní infrastruktury	Nárůst finančních prostředků na opravy a údržbu silniční infrastruktury v mil. Kč	14 009,4	19 000
Nárůst finančních prostředků na opravy a údržbu železniční infrastruktury v mil Kč			8 963	11 500	12 000
4.4.2 Rozvoj dopravní infrastruktury		Podíl dokončených projektů (km) hlavní sítě TEN-T v silniční infrastruktuře v %	77	85	90
		Podíl dokončených projektů (km) hlavní sítě TEN-T v železniční infrastruktuře pro nákladní dopravu	48,9 %	60 %	75 %
		Podíl dokončených projektů (km) hlavní sítě TEN-T v železniční infrastruktuře pro osobní dopravu	63,3 %	70%	80 %
4.6 Snižování dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí		Emise oxidů dusíku z dopravy v tunách	69 531	65 000	63 000
		Podíl obyvatel vystavených nadměrnému hluku z dopravy (%)	referenční rok	- 5 %	- 15 %
		Emise CO ₂ z dopravy v tis. tun	17 930	17 900	16 200

5.5 Analýza proveditelnosti a riziková analýza

Plnění cílů dopravní politiky může být ohroženo z důvodů politických – v případě změny vlády velmi často zástupci nové politické reprezentace nejsou ochotni pokračovat v rozpracovaných procesech a zpočátku se snaží o výraznou změnu kurzu, a to i přesto, že **cíle Dopravní politiky jsou nastaveny nezávisle na ideologiích jednotlivých politických směrů**. Dalším rizikem je výrazné omezování rozpočtu – zejména pro oblast dopravní obslužnosti, údržby a opravy a rozvoje dopravní infrastruktury a v neposlední řadě bývají jako méně důležitá vnímána opatření v oblasti vybavování dopravní infrastruktury moderními technologiemi.

Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost regionů a ČR

Rizika jsou zejména:

- výrazné regionální lobby, v jehož důsledku mohou narůstat rozdíly ve vybavenosti dopravní infrastrukturou mezi regiony. Politické reprezentace některých krajů bývají aktivnější a prosazují rychlejší rozvoj dopravní infrastruktury ve svém kraji na úkor ostatních krajů bez ohledu na skutečný stav infrastruktury v jednotlivých krajích,
- výrazné škrty pro oblast údržby a rozvoje dopravní infrastruktury včetně meziročního kolísání finančního rámce (výstavba dopravní infrastruktury je záležitostí obvykle 3 – 4 let),

Nenaplnění cíle by vedlo k rozvírání nůžek ve vývoji regionů, a zároveň se nebude zvyšovat konkurenční pozice ČR v mezinárodním obchodu (vytváření lepších podmínek pro český export).

Nákladní doprava jako součást logistického procesu dle principů komodality

Rizika vzniknou zejména v případě, že nebudou realizována opatření na podporu multimodality (finanční důvody, nesplnění požadavků na veřejný přístup v privátních terminálech a přístavech).

Nenaplnění cílů neumožní dostatečně snižovat dopady na životní prostředí a veřejné zdraví v nákladní dopravě, nebude dosaženo větší ekonomické efektivity dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti (dopad na export), nebude možná dostatečná reakce na změny v dostupnosti energií a nebude možné plnit evropské cíle v oblasti snižování emisí skleníkových plynů.

Veřejná služba v přepravě cestujících, funkční systém v přepravě cestujících a řešení problémů dopravy ve městech

Největším rizikem je snižování výdajů z veřejných rozpočtů do dopravní obslužnosti, přičemž i malé snížení výdajů povede k velkému snížení funkčnosti systému.

Rozpad systému veřejné dopravy (zhruba polovinu výkonů v osobní dopravě zajišťuje veřejná doprava) by měl dopady na kapacitu dopravní infrastruktury (kolony na silnicích, zejména ve městech), z toho vyplývají přímé ekonomické ztráty z kongescí. Dalším důsledkem by byly dopady na životní prostředí a veřejné zdraví, nebude možná dostatečná reakce na změny v dostupnosti energií a nebude možné plnit evropské cíle v oblasti snižování emisí skleníkových plynů⁵⁸.

⁵⁸ Dopady lze ilustrovat na MHD v Praze, která dostává ze všech sektorů dopravní obslužnosti největší finanční prostředky na provoz – na území města MHD realizuje 57 % výkonů osobní dopravy. Přesun těchto výkonů na individuální dopravu není možný, neboť současný komunikační systém obtížně zvládá i současný rozsah IAD.

Zvyšování bezpečnosti dopravy

Největší problémy v bezpečnosti dopravy jsou v silniční dopravě, a to zejména v oblasti lidského činitele. Největším rizikem je zejména nedostatečná vymahatelnost práva.

Zajištění energií pro dopravu

Jde o problém globálního charakteru a je třeba dát do souvislosti i skutečnost, že spotřeba fosilních paliv je přímo provázána s problémem emisí skleníkových plynů, a tedy s problémem udržitelného rozvoje. Riziko vyplývá především z toho, že vývoj alternativních energií nemusí být dostatečně rychlý, aby mohl reagovat na růst cen paliv na bázi fosilních paliv. Problém pomůže řešit i větší využívání dopravy s přímým elektrickým pohonem (elektrizované železnice a systémy MHD).

Finanční zdroje pro dopravní infrastrukturu, údržba a rozvoj dopravní infrastruktury

Zastavení modernizace sítě dopravní infrastruktury v důsledku nedostatečného financování by mělo výrazný negativní dopad do konkurenceschopnosti ČR i regionů (zejména pro export, ale i pro mobilitu pracovní síly). Výrazné úspory ve financování dopravní infrastruktury obvykle vedou k nastartování procesů pozitivní zpětné vazby, v jejichž důsledku se schodky ve veřejných rozpočtech prohloubí⁵⁹.

Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace

Riziko v oblasti výzkumu a vývoje vyplývá z přesunu financování aplikovaného výzkumu a vývoje v dopravě z MD do Technologické agentury, neboť na této úrovni hrozí, že potřeby dopravního výzkumu nebudou dostatečně reflektovány. Výzkum a vývoj je přitom jedním z hlavních faktorů konkurenceschopnosti ČR, a to včetně výzkumu v sektoru doprava.

Sociální otázky, vzdělávání a kvalifikace

Sektor doprava se potýká s problémem nedostatkových profesí, což ohrožuje konkurenceschopnost celého odvětví. Řešení problematiky spočívá spíše v opatřeních organizačního charakteru.

Subsidiarita

Pro sektor doprava je důležitá provázanost jednotlivých úrovní – evropské, národní, regionální i místní. Dopravní politika reflektuje cíle evropské dopravní politiky, avšak nejméně důležitá je i provázanost se strategickými dokumenty krajů a velkých měst. Největším rizikem je uplatňování principu samostatné působnosti, pokud je samosprávou navrhované řešení zaměřeno pouze na problematiku „svého“ území bez ohledu na vazby na okolní regiony a celostátní úroveň. V rámci principu subsidiarity má Dopravní politika pro samosprávu doporučující a metodický charakter, avšak potřebné je, aby regionální strategie převzaly základní principy stanovené národní a evropskou úrovní a doplnily je o regionální specifika (ve stejném vztahu je Dopravní politika vůči evropské dopravní politice).

⁵⁹ Zpomalení rozvoje dopravní infrastruktury má řadu přímých i nepřímých dopadů na příjmy veřejných rozpočtů v krátkodobém až střednědobém časovém horizontu – neeliminace dopadů na veřejné zdraví, ztráty z kongescí (v rámci EU se odhaduje ztráta až na 2,5 % HDP), snížení koupěschopnosti obyvatelstva (snížení zaměstnanosti ve stavebnictví, nižší mobilita pracovní síly), atd.

VYSVĚTLENÍ POJMŮ

Komodalita -	účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace v dopravním systému za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů.
Kombinovaná doprava -	pohyb věcí v jedné nebo více přepravních jednotkách nebo vozidle, který postupně používá různé druhy dopravy bez nutnosti samostatné manipulace s přepravovanými věcmi při procesu změny druhu dopravy.
Intermodální doprava -	dnes je termín používán ve stejném smyslu, jako kombinovaná doprava. V dřívějších evropských dokumentech se pojmy mírně lišily – kombinovaná doprava zahrnovala případy, kdy silniční doprava byla využívána jen v co nejkratší části přepravy, tzn. při přepravě do/z nejbližšího terminálu kombinované dopravy. Pojem intermodální doprava se používal v případech, kdy byla železniční doprava využita pouze k překonání nějakého problémového místa, zatímco hlavní část přepravy probíhala po silnici (příkladem je bývalá Ro-La Lovosice – Drážďany). Intermodální doprava tak byla dopravou doprovázenou (řidič silničního vozidla byl přepravován i v železniční části cesty), zatímco kombinovaná doprava byla většinou dopravou nedoprovázenou.
Multimodální doprava-	přeprava věcí alespoň dvěma různými způsoby dopravy – jedná se tedy o širší pojem než kombinovaná a intermodální doprava, neboť v tomto případě při změně druhu dopravy může i nemusí být manipulováno se samotnými přepravovanými věcmi.
Drážní doprava -	dle zákona o drahách zahrnuje dopravní systémy s pevnou dráhou, tzn. železniční dopravu, tramvajovou dopravu, metro, lanové dráhy a trolejbusovou dopravu. Přípravovaná změna zákona o drahách počítá s vyjmutím trolejbusové dopravy z definice drážní dopravy.
Kolejová doprava -	zahrnuje železniční dopravu, tramvajovou dopravu a metro.
Tram-train systémy -	propojení tramvajového a železničního provozu bez nutnosti přestupovat použitím speciálních vozidel splňujících podmínky provozu po železničních i tramvajových tratích
Rychlá spojení (RS)	provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu
Gigaliner	nákladní silniční souprava přesahující nejvyšší povolenou délku soupravy (18,75 m) a hmotnost (40 t) stanovené směrnicí 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz.

SEZNAM ZKRATEK

AGR – Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem
AGC - Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích
AGN - Dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu
AGTC - Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované přepravy a souvisejících objektech
BESIP – Bezpečnost silničního provozu
B+R – Bike and Ride
CEF – Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility)
DI – Dopravní infrastruktura
D-O-L – Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe
EGNOS – Systém, který formou diferenciálního signálu poskytuje korekce k signálu GPS (European Geostationary Navigation Overlay Service)
EIA - Vyhodnocení vlivů na životní prostředí
EK – Evropská komise
ERDF – Evropský fond regionálního rozvoje
ERTMS - Evropský systém řízení železniční dopravy.
ESA – Evropská kosmická agentura (European Space Agency)
EU – Evropská unie
GNSS - Globální družicový polohový systém (Global Navigation Satellite System)
GPS – Globální družicový polohový systém (Global Positioning System)
HDP – Hrubý domácí produkt
HV – Hospodářský výbor
IAD – Individuální automobilová doprava
ICT – informační a komunikační technologie
IDS – Integrovaný dopravní systém
ITS – Inteligentní dopravní systémy
JIT – Just in Time – doručení dodávky „přesně včas“
JSDI – Jednotný systém dopravních informací
K+R – Kiss and Ride
MHD – Městská hromadná doprava
MD – Ministerstvo dopravy
MF – Ministerstvo financí
MMR – Ministerstvo pro místní rozvoj
MPO – Ministerstvo průmyslu a obchodu

MPSV – Ministerstvo práce a sociálních věcí
MŠMT – Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MV – Ministerstvo vnitra
MZe – Ministerstvo zemědělství
MŽP – Ministerstvo životního prostředí
NAIADES - Integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu
NOx – Oxidy dusíku
NSBSP – Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
PM – Polévatý prach, jemné částice
PPP – Partnerství veřejného a soukromého sektoru (Public Private Partnership)
PSP ČR – Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR
P+R – Park and Ride
RFID - Radiofrekvenční identifikace
RS – Rychlé spojení
ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic
RUD – Rozpočtové určení daní
SEA - Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí
SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury
SFŽP – Státní fond životního prostředí
SRN – Spolková republika Německo
SPŽP – Státní politika životního prostředí
STK – Státní technická kontrola
SŽDC – Správa železniční dopravní cesty
TEN-T – Transevropská dopravní síť
TSI - Technická specifikace pro interoperabilitu
VaVaI – Výzkum, vývoj a inovace
VLC – Veřejné logistické centrum
VOC – Těkavé organické látky