

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

První pracovní verze (stav k 29. 6. 2012)

KONCEPT

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 – hlavní požadavky na dopravu.....	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.....	8
3 Cíle Dopravní politiky.....	10
4 Priority a opatření.....	11
4.1 Uživatelé.....	11
4.1.1 Podmínky pro konkurenceschopnost ČR.....	11
4.1.2 Podmínky pro soudržnost regionů.....	12
4.1.3 Nákladní doprava jako součást logistického procesu.....	13
4.1.4 Veřejná služba v přepravě cestujících.....	15
4.1.5 Práva cestujících.....	16
4.1.6 Cestovní ruch.....	17
4.2 Provoz.....	17
4.2.1 Podmínky pro kvalitní poskytování služeb.....	17
4.2.2 Nepravidelnosti provozu.....	17
4.2.3 Nákladní doprava – komodalita.....	19
4.2.4 Osobní doprava.....	23
4.2.5 Doprava ve městech.....	29
4.2.6 Bezpečnost dopravy.....	31
4.2.7 Restrukturalizace železnice.....	34
4.2.8 Energie pro dopravu.....	35
4.3 Zdroje pro dopravu.....	37
4.3.1 Klasické financování.....	37
4.3.2 Alternativní financování.....	38
4.3.3 Internalizace externích nákladů jako inovativní zdroj financování.....	39
4.3.4 Rozdělování zdrojů.....	40
4.3.5 Financování dopravní obslužnosti.....	40
4.4 Dopravní infrastruktura.....	41
4.4.1 Údržba a provozování dopravní infrastruktury.....	41
4.4.2 Rozvoj dopravní infrastruktury.....	41
4.4.3 Urychlení přípravy staveb.....	45
4.4.4 Úspory při přípravě a realizaci staveb.....	46
4.4.5 Zvýšení kvality staveb v dopravě.....	48
4.5 Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace, kosmické technologie.....	48
4.5.1 Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace.....	48
4.5.2 Kosmické technologie.....	52
4.6 Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí.....	53
4.7 Sociální otázky, zaměstnanost, vzdělávání, kvalifikace.....	55
4.8 Další dlouhodobé vize.....	55
4.9 Subsidiarita, odpovědnost jednotlivých úrovní.....	56

Implementační část.....	57
5 Nástroje, návazné strategické dokumenty, monitoring a kompetence	58
5.1 Nástroje finanční.....	58
5.1.1 Financování oprav a údržby dopravní infrastruktury	58
5.1.2 Financování rozvoje dopravní infrastruktury.....	58
5.1.3 Financování dopravní obslužnosti.....	58
5.1.4 Financování výzkumu a vývoje	58
5.2 Nástroje legislativní	58
5.3 Nástroje inovační	58
5.4 Nástroje na minimalizaci dopadů do životního prostředí.....	58
5.5 Public relations, projednávání opatření s odbornou a laickou veřejností a samosprávou, odstraňování bariér	58
5.6 Struktura návazných strategických dokumentů.....	58
5.6.1 Pro oblast dopravní infrastruktury a její financování (<i>Dopravní sektorové strategie (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem do roku 2050)</i>)	58
5.6.2 Pro oblast dopravní obslužnosti	58
5.6.3 Pro oblast bezpečnosti (<i>Národní strategie bezpečnosti silničního provozu</i>)	58
5.6.4 Pro oblast telematiky a moderních technologií.....	58
5.6.5 Pro oblast nákladní dopravy a logistiky (<i>Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů</i>).....	58
5.6.6 Pro oblast zpoplatnění provozu a internalizaci externalit.....	58
5.6.7 Pro oblast letecké dopravy (<i>Koncepce letecké dopravy</i>)	58
5.6.8 Pro oblast vodní dopravy	58
5.6.9 Pro oblast cyklistické dopravy (<i>Národní strategie cyklistické dopravy</i>).....	58
5.6.10 Pro oblast kosmických technologií (<i>Národní kosmický plán</i>)	58
5.7 Monitoring a návrh indikátorů pro sledování účinnosti opatření	59
5.8 Kompetence a odpovědnost jednotlivých subjektů.....	59
5.9 Analýza proveditelnosti a riziková analýza.....	59

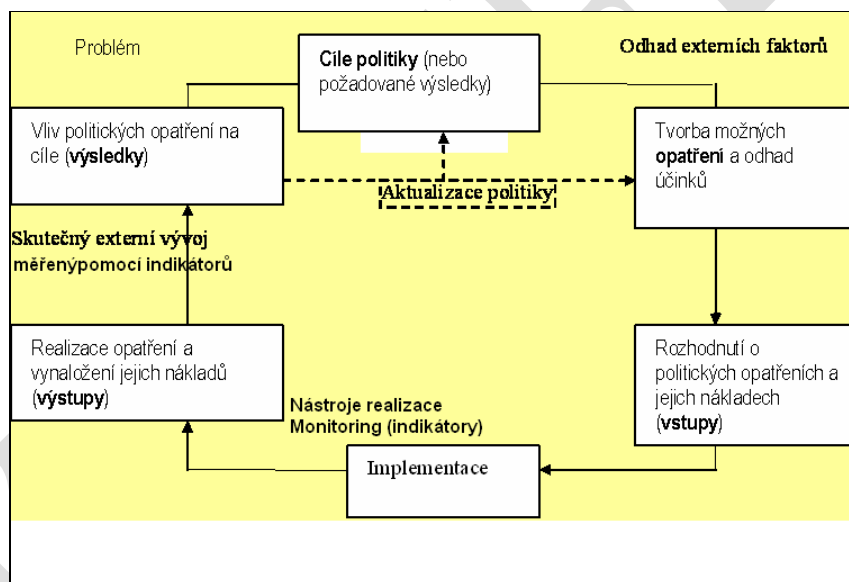
Návrhová část

KONCEPT

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 jednak v problémech ve „fungujících“ oblastech dopravy (kongesce, nehodovost a celkové navýšení externalit), jednak 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. dopravněpolitickém 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 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, ekologie, 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 panevropské dopravní sítě včetně prioritních projektů EU, 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 včetně využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS).

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 i poptávka po ní vzhledem k velkému podílu obchodních vazeb s okolními členskými státy. Současně také vlivem liberalizace mezinárodní silniční dopravy vzrostl konkurenční tlak dopravců ze zemí s nižšími náklady, včetně tzv. sociálního dumpingu. Naopak v železniční nákladní dopravě liberalizace v mezinárodních přepravách probíhá pomaleji. Výhody plynoucí z možnosti nasazení jednoho vozidla na dlouhých mezistátních relacích jsou využívány stále jen okrajově. Rovněž i konkurence ze strany zahraničních dopravců je 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 pokračování v podpoře liberálního prostředí i mimo státy EU je nezbytným předpokladem pro zajištění konkurenceschopnosti ČR a mobility jejích občanů.

Dopravní politika jako sektorový dokument vychází ze závěrů strategických dokumentů průřezového charakteru na evropské a národní úrovni:

2.1 Strategie Evropa 2020 a Národní program reforem, evropská politika soudržnosti – hlavní požadavky na dopravu

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 odloučení.

Národní program reforem 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 programu 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 reforem. Z hlediska sektoru doprava je proto důležité, že kapitola 7 Národního programu reforem 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.

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 národní úrovně, které jsou východisky pro Dopravní politiku, nebo které se s ní vzájemně ovlivňují, patří:

- **Strategický rámec udržitelného rozvoje**
- **Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti**
- **Strategie regionálního rozvoje**
- **Politika územního rozvoje**
- **Státní politika životního prostředí**
- **Státní energetická koncepce**
- **Společný evropský referenční rámec**

2.5 Další východiska dopravní politiky

- Konkurenceschopnost ČR a soudržnost jejích 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 umístování 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.
- 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 nevykonné, což výrazně snižuje propustnost zejména v železničních uzlech. To vede k nehospodárnosti provozu a větším dopadům na životní prostředí a veřejné zdraví.
- Navzdory dočasným výkyvům lze v nejbližších desetiletích v celé Evropě očekávat výrazný nárůst letecké dopravy. Trh v tomto segmentu 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
- 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.
- 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.
- Doprava ve městech není systémově řešena a nejsou dostatečně uplatňována opatření ke zklidnění 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.
- Systém financování dopravní infrastruktury je třeba zefektivňovat a přijmout adekvátní institucionální opatření. Velmi nevhodné financování staveb způsobuje meziroční fluktuace finančního rámce a nejisté plánování investic i v krátkodobém horizontu tří let.
- 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 kongesci a dopravní nehodovost.
- V důsledku nedostatečné harmonizace podmínek na přepravním trhu není schopna železniční a vnitrozemská vodní doprava plné integrace do logistických řetězců, což přispívá k růstu silniční dopravy a vzniku kongescí. Je proto potřeba přistoupit, v návaznosti na příslušné kroky na evropské úrovni, k postupné internalizaci externalit dopravy. Je přitom třeba vyčkat na výsledek dalších etap projednávání problematiky na evropské úrovni.
- 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.

- 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 chráněných území a evropské soustavy Natura 2000.

3 Cíle Dopravní politiky

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, sociální a ekologické dopady.*

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 které doprava uspokojuje potřeby pro uspokojení přepravních potřeb občanů a podnikatelské sféry. 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. Na tuto oblast je proto zaměřena priorita *Provoz*.

Samotný provoz je závislý na zdrojích, bez nichž nelze dopravu provozovat. Jde zejména o zdroje finanční a se zajištěním finančních zdrojů úzce souvisí i otázky zpoplatnění provozu. 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.

Kvalitní veřejné služby v přepravě cestujících a kvalitní systém veřejné dopravy jsou znakem vyspělého evropského státu. Spojení mezi jednotlivými centry osídlení musí být zajištěno sítí páteřní (zejména železniční) dopravy, na kterou budou navázány dopravní služby nižších přepravních segmentů. V plošné obsluze nižších přepravních segmentů má hlavní úlohu autobusová doprava, v budoucím období i specifické formy dopravní obslužnosti, jako jsou autobusy na zavolání a jiné integrované formy místní dopravní obslužnosti (doprava nemotorová, individuální P+R atd.).

Integrální součástí rozvoje dopravy se musí stát využití a zavádění moderních systému řízení a regulace dopravy, informačních systémů, systémů ITS a globálních navigačních družicových systémů. Problematika bude podrobněji rozpracována v návazném strategickém dokumentu zaměřeném na inovační technologie. Tímto úkolem se zabývá priorita *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. Touto problematikou se zabývá priorita *Snižování dopadu na zdraví a životní prostředí*.

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

Dopravněpolitický cyklus by neměl být přerušen ani na konci platnosti dokumentu Dopravní politika v roce 2020, a proto jsou předmětem další priority *další dlouhodobé vize*, 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 prioritou 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 a opatření

4.1 Uživatelé

4.1.1 Podmínky pro konkurenceschopnost ČR

Dopravní infrastruktura a její vybavenost¹ 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.

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 náklady na výrobu firem 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, který je pro ekonomiku regionů velmi důležitý. Z hlediska atraktivity regionů pro investory je

¹ Vybavenost dopravní infrastruktury moderními technologiemi je důležitou podmínkou pro poskytování kvalitních služeb koncovým uživatelům dopravy.

důležitá i dostupnost, která umožní pořádat pracovní porady, pracovní jednání a konference, aniž by docházelo k výrazným časovým ztrátám účastníků těchto jednání. To vyžaduje snadnou dostupnost regionu k hlavním mezinárodním letištím, 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 jednodušším terénem podél Dunaje. 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 těžkého 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.

Nezbytným předpokladem pro fungování dopravního systému a jeho efektivní provoz je dostatek a kvalita informací pro řízení dopravy nebo pro organizaci přepravního procesu. To přináší potřebu aktuálního, detailního a přesného pohledu na jednotlivé provozní situace. Řízení a rozhodování na základě přesných údajů dostupných v reálném čase mohou zvýšit výkonnost dopravní společnosti, snížit provozní náklady a lépe řídit rizika a mimořádné události.

Opatření:

- **Plánovat rozvoj dopravní infrastruktury v mezinárodním kontextu s ohledem na konkurenceschopnost ČR. ČR se nesmí stát periferií uprostřed Evropy.**
Gestor: MD; Termín do roku 2050; Financování rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích
- **Plánovat rozvoj dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby průmyslu, rozvoje cestovního ruchu a ostatních sektorů hospodářství.**
Gestor: MD; Termín průběžně; Financování rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích
- **Plánovat rozvoj technologií na bázi družicových systémů a systémů ITS s ohledem na potřeby dopravy.**
Gestor: MD; Termín průběžně; Financování rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích

4.1.2 Podmínky pro soudržnost regionů

Důležitým úkolem dopravní politiky je zajistit srovnatelnou kvalitu dopravní infrastruktury v jednotlivých krajích. 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. Nejvíce postiženy jsou zejména následující kraje (uvedena je chybějící infrastruktura, která je potřebná k uspokojení základních potřeb jednotlivých krajů z hlediska jejich dostupnosti):

- Jihočeský kraj – chybí základní spojení v železniční i silniční infrastruktuře ve směru Praha – České Budějovice – Linec
- Karlovarský kraj – není dokončeno základní silniční a železniční spojení ve směru Praha – Karlovy Vary – Marktredwitz
- Liberecký kraj – zcela chybí železniční spojení pro osobní i nákladní dopravu (včetně přílehlé průmyslové oblasti Mladoboleslavska, jakož i páteřní kolejová infrastruktura pro propojení hlavních center v rámci kraje
- Plzeňský kraj – není dokončeno železniční spojení v ose Praha – Plzeň – Regensburg
- Kraj Vysočina – chybí kvalitní infrastruktura propojující důležitá centra kraje.
- Hlavní město Praha a Středočeský kraj – není dokončeno silniční spojení umožňující odvedení tranzitní dopravy z hlavního města a chybí kvalitní železniční spojení pro regionální dopravu z Prahy do tří největších měst Středočeského kraje.

Opatření:

- **Plánovat rozvoj dopravní infrastruktury s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti všech krajů. Stav dopravní infrastruktury nesmí být příčinou zvyšování meziregionálních rozdílů ekonomické výkonnosti jednotlivých regionů**
Gestor: MD; Termín do roku 2030; Financování rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích
- **Plánovat rozvoj dopravní infrastruktury s ohledem na podporu regionů definovanou ve Strategii regionálního rozvoje**
Gestor: MD; Termín do roku 2030; Financování rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích

4.1.3 Nákladní doprava jako součást logistického procesu

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 veřejná logistická centra, která se v angličtině označují pojmem Freight Village, v němčině pak Guterverkehrszentrum. Veřejná logistická centra (VLC) 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 dopravce²,
- využití intermodálních 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 náležejí 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. V této oblasti je nutné spatřovat podporu zaměstnanosti zejména v tom, že logistické centrum zajišťuje import 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; Financování rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích

- **Vytvořit podnikům přístup k multimodálním přepravním řetězcům s využitím železniční a případně vodní dopravy s cílem:**

- zlepšení vytížení 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; Financování rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích

- **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 hlavních letištích a k minimalizaci dopadů na životní prostředí;**

² Železniční doprava v tomto smyslu nabízí služby pro silniční dopravce

Gestor: MD ve spolupráci se samosprávou; Termín průběžně; Financování rozpracováno v Koncepci letecké dopravy

4.1.4 Veřejná služba v přepravě cestujících

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 České republice musí být, v souladu s reálnou i latentní poptávkou a kvalitou disponibilní infrastruktury, zajištěna pravidelná a konkurenceschopná intervalová veřejná doprava, vhodně provázaná s nižšími přepravními segmenty. Integrovaný taktový jízdní řád je již dnes i do budoucího období 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 integraci veřejné dopravy na celém území krajů, integrace musí zahrnovat propojení jízdních řádů všech segmentů veřejné dopravy na bázi páteřního a rozvozového 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 nutné posoudit smysluplnost ustanovení celostátního koordinátora 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 železniční 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 průběžně; Financování řešeno v kapitole 4.3.5

4.1.5 Práva cestujících

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 zacílit 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 dopravě³, 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 loňského roku. 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.

Ve výše uvedeném Sdělení je rovněž avizován záměr Komise vypracovat na základě diskuse se subjekty pověřenými prosazováním příslušných právních předpisů v období příštích tří let pokyny, které by, nezávisle na jakémkoli budoucím výkladu Evropského soudního dvora, napomohly k jednotné interpretaci těchto předpisů. Ta je vzhledem k jejich často vágní podobě jistě velmi žádoucí. Prostřednictvím těchto pokynů by však nemělo docházet k extenzivnímu výkladu těchto předpisů, který by znamenal vychýlení výše zdůrazněné rovnováhy mezi právy cestujících a konkurenceschopností dopravců.

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 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.**

³ Nařízení (ES) č. 261/2004

Gestor: MD. Termín průběžně

4.1.6 Cestovní ruch

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:

- **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; Termín průběžně; Financování rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích

4.2 Provoz

4.2.1 Podmínky pro kvalitní poskytování služeb

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.

Vývoj a výroba technologií na bázi družicových systémů a rozvoj inteligentních dopravních systémů (ITS) je prestižním odvětvím, kladoucím na dodavatele zařízení i na poskytovatele služeb nejvyšší nároky. Kosmické aktivity jako takové jsou disciplína s nejvyšším potenciálem inovace a pro český průmysl představují předpoklad jeho konkurenceschopnosti.

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 Nepravidelnosti provozu

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 v hustě osídlených oblastech a centrech historických měst je problematické. Nepravidelné kongesce jsou 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. Z důvodu spolehlivého zabezpečení přístupu ČR na evropskou vodní síť a k námořním přístavům uzavřít mezinárodní dohodu o řece Labi mezi ČR a SRN.
Jediné místo na Labsko-vltavské vodní cestě se zjevnou nedostatečnou propustností je plavební stupeň Staré Město v Praze,
- v leteckém vzdušném prostoru jsou kongesce realitou u mnoha západoevropských letišť⁴. V případě nerealizace paralelní dráhy bude k obdobným událostem docházet i na letišti Praha.

Opatření:

- **Průběžně analyzovat vývoj dopravního zatížení s cílem včasné prevence očekávaných kongescí**
- **Zavádět systémy ITS u všech druhů dopravy k minimalizaci rizika vzniku kongescí a ke zlepšení řízení mimořádných situací**
- **V silniční dopravě podle místních podmínek zvažovat možnost regulace intenzity dopravy zaváděním poplatků za vjezd do kongescemi postižených míst**
- **Zavádět opatření k vyššímu využívání kolejové a vodní dopravy**
- **Předcházet kongescím odstraňováním dopravních hrdel a bodových závad; tato místa identifikovat již v předprojektové fázi přípravy staveb.**
- **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.**
- **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**

⁴ Dle údajů Evropské komise se až 6 % leteckého paliva v Evropě zbytečně spotřebovává při čekání letadel na volné časové okno před přistáním

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

4.2.3 Nákladní doprava – komodalita

Uplatnění principu komodality⁵ 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 od 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 parametry⁶. 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 se do budoucna nebudou s největší pravděpodobností rozvíjet, nebylo by v současné době vhodné jejich provozování zastavit⁷, neboť by to znamenalo skokový nárůst silniční nákladní dopravy. Sleva z poplatku za použití železniční dopravní cesty by proto měla být uplatněna jen na tento segment železničního trhu.

Pro atraktivitu systému je vhodné, aby terminály multimodální dopravy byly napojeny na veřejná logistická centra. Ta umožní poskytovat další služby pro koncové zákazníky včetně 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 terminály multimodální dopravy je sice vhodná, ale neměla by být předmětem podpory z veřejných zdrojů, protože by se jednalo o případ veřejné podpory⁸, 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 vlastnictví⁹. Evropská komise podporuje rozvoj sítě terminálů a dle evropské legislativy jsou definovány jako součást

⁵ Komodalita znamená účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace v dopravním systému za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů

⁶ zejména délka kolejí v terminálech a napojení na vhodnou trať s dostatkem kapacity pro pravidelnou nákladní dopravu.

⁷ Jediným provozovatelem vozových zásilek je ČD Cargo, který z důvodů ztrátovosti uvažuje o jejich zastavení.

⁸ 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.

⁹ Stížnost společnosti Metrans na Slovensku vůči podpoře veřejných terminálů prostřednictvím evropských fondů nebyla Evropskou komisí uznána za oprávněnou.

dopravní infrastruktury¹⁰. Proto i v české legislativě musí být definovány jako dopravní veřejná infrastruktura a musí umožnit financování prostřednictvím SFDI.

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 dopravce¹¹,
- 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).

Dalším problémem kombinované dopravy jsou nedokonalé technologie překládky silničních vozidel. Vzhledem k tomu, že nejrozšířenější přepravní jednotkou ve vnitrokontinentální dopravě jsou silniční návěsy, je nezbytné se zaměřit zejména na ně. Klasické vertikální technologie jsou nákladné a málo výkonné a umožňují manipulovat pouze se zesílenými návěsy, kterých je v provozu jen velmi omezené množství. Proto byly vyvinuty technologie horizontální překládky, které tyto nedostatky odstraňují. Jejich vývoj je ale náročný a nasazování do pravidelného provozu pomalé. V České republice nemá význam zavádět tyto systémy izolovaně pro vnitrostátní použití, bude ale nutné se v budoucnu napojit na celoevropskou síť linek založených na těchto technologiích.

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:

- **V českém právním řádu definovat terminály multimodální dopravy včetně jejich technologického vybavení a napojení na železniční, silniční a vodní infrastrukturu jako součást veřejné dopravní infrastruktury a umožnit jejich financování prostřednictvím SFDI**

Gestor: MD; Termín konec roku 2015

- **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 roku 2013; Financování – spolufinancování z ERDF v období 2014 - 2020

- **Vybudovat terminály multimodální dopravy dle parametrů AGTC, které jsou zařazeny do sítě TEN-T**

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

¹⁰ V politice transevropských dopravních sítí mají v mapových přílohách samostatnou vrstvu

¹¹ 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).

- **Podporovat nové koncepty zásobování měst s využitím kolejové dopravy na principech citylogistiky s návazností na systém veřejných logistických center; 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

- **Slevu z poplatku za použití dopravní cesty umožnit pouze pro provozování vozových zásilek**

Gestor: MF a MD; Termín 1.1.2015; Financování: výpadek příjmů SŽDC eliminovat částečným zvýšením poplatku u ucelených vlaků a zrušením podpory u vlaků kombinované dopravy.

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 potřeby¹², je nutné zásilky překládat. Svoz, rozvoz a překládka železniční a vodní dopravu prodražují, a z toho důvodu 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 omezoována rychlou osobní dopravou (je nutné časté předjíždění, což nákladní dopravu zpomaluje a zvyšuje její energetickou náročnost), tak dopravou příměstskou (krátký interval mezi spoji). Provést dálkovou nákladní dopravu přes příměstskou a městskou oblast velkých aglomerací je problém. Nařízení 913/2010/EU 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) napojených 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 v těch segmentech dopravního trhu, kde jsou z celospolečenského hlediska¹³ 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

¹² Výjimkou jsou železniční vlečky, jejich provozování je nákladné a je vhodné jen u větších firem s dostatečně silnou nákladní dopravou

¹³ například pokud by došlo k započítání všech, tj. i externích nákladů

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 (doba platnosti daného povolení je 3 měsíce a jeho vydání je zpoplatněno částkou 6.000,- Kč). K samotnému vydání tohoto povolení je třeba splnit určité podmínky. Povolování provozu gígalinerů 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 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 minulých letech se rovněž diskutovalo o možnosti zavedení zákazů jízd pro nákladní dopravu v určitých obdobích v pátek a sobotu. Takové omezení není odůvodnitelné. V dalším procesu je vhodnější řešit otázku případného zákazu nočních jízd nákladní dopravy. Jde o to, že v noci nákladní doprava výrazně přispívá k šíření hluku i v hustěji osídlených oblastech, přičemž noční hluk má dopady na lidské zdraví mnohem závažnější, než v denní době. Druhým důvodem je skutečnost, že i přes režim pravidelného odpočinku je v nočních hodinách biorytmus řidiče na minimu, což je ve spojení s horšími povětrnostními a rozhledovými podmínkami rizikovým faktorem pro bezpečnost silničního provozu (jde o vozidla s vysokou kinetickou energií).

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.

Program NAIADES byl vyhlášen EK v roce 2006 a jeho cílem je 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. Po skončení programu v roce 2013 se předpokládá zřízení pokračovacího projektu

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 hlavních letišť a s logistickými centry, což může přispět ke zvýšení efektivity přepravy zboží, jakož i snižování zátěže na životní prostředí. V rámci Strategie letecké dopravy bude stanovena síť letišť v ČR, která má potenciál pro rozvoj leteckého carga.

Opatření:

- **Zprovoznit na území ČR příslušné úseky nákladních železničních koridorů dle Nařízení 913/2010/EU a propojit nákladní koridor č. 7 s nákladním koridorem č. 8.**

Gestor: MD; Termín konec roku 2015;

- **Na nákladních koridorech zajistit dostatečnou kapacitu pro nákladní dopravu. Při přidělování tras nepreferovat osobní dopravu před dopravou nákladní. při nedostatečné kapacitě dopravní infrastruktury na nákladních tazích řešit problém nejen odmítáním tras nákladní dopravy, ale i redukcí objednávky osobní dopravy.**

Gestor: MD; Termín konec roku 2015;

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

Gestor: MD; Termín průběžně;

- **Neomezovat silniční nákladní dopravu formou zákazů jízd v pátek a sobotu a řešit omezování provozu silniční nákladní dopravy v nočních hodinách s ohledem na vliv na veřejné zdraví**

Gestor: MD; Termín průběžně

- **Vytvářet vhodné podmínky pro využívání vodní dopravy**

Gestor: MD; Termín průběžně;

- **Vytvářet trvale podmínky pro možnost aplikování podpory vodní dopravy v rámci programu NAIADES (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe)**

Gestor: MD; Termín: 2020

4.2.4 Osobní doprava

4.2.4.1 Specifika IDS

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) a v horizontální úrovni (návaznost objednávek sousedních krajů a eliminace „hluchých“ zón na hranici krajů). Dopravní plánování je velmi důležité pro plánování sítě dopravní infrastruktury, a to zejména železniční¹⁴. 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 obslužnost¹⁵, je možné toto propojit s podrobnější specifikací dopravního plánování v zákoně.

Důležitým úkolem v oblasti veřejné dopravy je integrace dopravní obslužnosti v krajích¹⁶. Úroveň integrace v jednotlivých krajích je velmi rozdílná, což znamená, že daňoví poplatníci v různých oblastech státu dostávají rozdílnou úroveň a kvalitu služeb. Integrované musí být vždy jízdní řády a v souladu s přístupem unijního práva i informační systémy¹⁷. Pokud se týká

¹⁴ 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.

¹⁵ Bude-li podpora zachována

¹⁶ 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.

¹⁷ 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 obslužných autobusových linkách s obvykle menší kapacitou vozidel, v řídce osídlených oblastech včetně alternativních systémů (autobusy na zavlání, taxislužba apod.).

tarifu, 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)¹⁸. 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 se musí v dopravním plánování odvíjet od objednávky 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 regionální¹⁹.

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. Bude nutné rozhodnout mezi dvěma alternativami:

- Bez principiální změny finančních toků nastavit systémové, a zejména v čase udržitelné řešení za pomoci právních prostředků. Podobně jako v SRN (srv. německý zákon „Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 27. Dezember 1993 BGBl. I S. 2395“) 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 dopravu. 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 státu²⁰.
- 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. S přesunem odpovědnosti by musel jít i přesun finančních prostředků, tj. veškerých cca 12 mld. Kč, které v současné době jsou alokovány do železniční dopravy z úrovně státu a krajů, by muselo být alokováno 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.

¹⁸ Politická reprezentace krajů obvykle stanovuje výši tarifů politickým způsobem, který neodpovídá reálné skutečnosti, což vede k nehospodárnosti systému a vyšším nárokům na veřejné financování.

¹⁹ 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.

²⁰ 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.

- 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, přičemž tento problém bude postupně stále více řešen jako jeden z výsledků postupného otevírání trhu v železniční dopravě, zatímco význam podpory z veřejných rozpočtů včetně evropských fondů se bude postupně snižovat. 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. Není efektivní provozovat ve špičkovém období např. čtyři rychlé vlaky v relaci Praha – Ostrava nebo Praha – Brno s malou kapacitou, přičemž kapacita infrastruktury pro ostatní vlaky bude chybět. „Ekologičnost“ železniční dopravy se projevuje přitom hlavně u velkého počtu přepravených osob v jednom vlaku – proto jeden vlak do hodiny v expresní relaci Praha – Ostrava je výhodnější, přičemž kvalita obsluhy tímto nebude 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.

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:

- **Zachovat finanční podporu státu krajům na regionální dopravní obslužnost a podrobněji specifikovat obsah plánů dopravní obslužnosti, nebo změnit za tímto účelem Rozpočtové určení daní.**

Gestor: MD ve spolupráci s MF a kraji; Termín průběžně; Financování (viz. kapitola 4.3)

- **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; Termín konec roku 2015

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

Gestor: MD ve spolupráci s kraji; Termín konec roku 2013

- **Změnit strukturu objednávání veřejných služeb v osobní dopravě dle vybrané varianty (viz. text výše) a k tomu zajistit příslušnou legislativu.**

Gestor: MD ve spolupráci s kraji; Termín dle vybrané varianty (2014 – 2019)

- **Postupně zavádět dopravní preferenci veřejné dopravy, dopravní plánování včetně kritérií výkonnosti a kvality, dopravní, provozní, informační, tarifní a odbavovací integraci veřejné dopravy tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému; zajistit srovnatelné zpoplatnění železniční a autobusové dopravy**

Gestor: MD ve spolupráci s kraji; Termín 2019

- **Na úrovni MD ČR ve spolupráci s krajskými objednateli dále usilovat o integraci mezi dálkovou železniční dopravou a regionálním integrovanými dopravními**

systemy (v případě integrace tarifní v závislosti na ekonomických a technických možnostech) a spolupracovat na vzájemné koordinaci regionálních integrovaných dopravních systémů, současně prověřit dostatečnost kapacit a navrhnout opatření včetně územních nároků

Gestor: MD ve spolupráci s kraji; 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 včetně rámce pro objednávku dálkové železniční dopravy a pro regionální dopravu 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. 1370/2007 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 a kraje; Termín konec roku 2022

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

Gestor: MD ve spolupráci s kraji; 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

- **Provázet plánování dopravní obslužnosti a plánování rozvoje dopravní infrastruktury**

Gestor: MD ve spolupráci s kraji. Termín průběžně

Specifika železniční dopravy

Železniční doprava musí plnit funkce kvalitní a rychlé páteřní linky, na které navazuje plošně-obslužná autobusová doprava. Železniční doprava obvykle 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 významně nákladnější ve srovnání s dopravou autobusovou a její „ekologičnost“ v tomto případě rovněž nelze prokázat. Obsluhu malých obcí je proto nutné zajistit 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 významu. Respektování této zásady může železniční dopravu jednak zlevnit, ale i zkvalitnit²¹. Věc bude posuzována individuálně podle místních podmínek.

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 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.

Vodní doprava 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 hlavní letiště na dálkovou železniční dopravu. Pokud jde o rozvoj regionálních letišť, je všechna opatření 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. Rovněž plány na rozvoj sítě železniční a silniční dopravy budou brát v úvahu umístění letišť a začlenit je 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.

²¹ přeprava cestujících v pomalých osobních vlacích má dlouhodobě klesající trend, atraktivnější jsou vlaky vyššího segmentu počínaje spěšnými vlaky.

Individuální doprava ale může fungovat jako součást multimodální dopravy prostřednictvím terminálů veřejné dopravy a systémům PaR a KaR. V tomto případě je vhodným prostředkem pro obsluhu velmi rozptýleného osídlení jako plošně-obslužný segment ve vazbě na páteřní veřejnou dopravu. Systémy PaR a KaR 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 samostatné pruhy pro carpooling, 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 infrastruktuře. K většímu využívání zejména cyklistické dopravy je ale nutné rovněž vytvářet podmínky pro dopravu v klidu²².

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. Obsluhu malých obcí řešit dopravou autobusovou s odpovídající kapacitou dopravního prostředku**

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

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

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

²² 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.

- **Budovat systémy parkovišť PaR, BaR a KaR, 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**
Doporučení pro kraje; Termín průběžně
- **Objednávku regionální dopravy řešit rovněž s ohledem na potřeby občanů dojíždět přes hranice kraje**
Doporučení pro kraje; Termín průběžně
- **Podporovat koncepty „car sharing“ a „car pooling“**
Doporučení pro kraje; Termín průběžně
- **Rozvojem služeb v železniční dopravě přispět ke koordinaci s leteckou dopravou**
Gestor: MD; Termín do roku 2030; Financování – stanoveno v Dopravních sektorových strategiích

4.2.5 Doprava ve městech

Dopravní problémy se nejintenzivněji projevují ve větších městech a v jejich předměstích. 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 měst. 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 historických 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, které bývá závislé na individuální dopravě, neboť obsluha veřejnou dopravou rozptýleného osídlení nebývá efektivní. Důraz musí proto být kladen na systémy PaR, BaR a KaR 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 státu²³.

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:

²³ 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.

- **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. Podporovat rozvoj a optimalizaci regionálních integrovaných dopravních systémů včetně zapojení provozů MHD v regionu působnosti smluvním organizátorem 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 diferenciacce dle kapacitních potřeb včetně jejího výhledu**
- **V rámci EU spolupracovat na realizaci opatření obsažených v Akčním plánu pro městskou mobilitu²⁴ 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 Park&Ride a 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**
- **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**
- **Vytvářet řešení dopravního prostoru s respektováním požadavků pro osoby tělesně postižené (bezpečnost, bezbariérovost)**
 - **Výše uvedená opatření jsou doporučením pro samosprávu ve spolupráci s MD**
- **Vytvořit právní a metodický rámec pro možnost zavedení mýtného podle místních podmínek při vjezdu do center měst, mýtné zavádět na základě komplexní analýzy dopadů na podnikání, životní prostředí a veřejné zdraví ve zpoplatněné oblasti**

²⁴ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Akční plán pro městskou mobilitu - KOM(2009) 490 v konečném znění

4.2.6 Bezpečnost dopravy

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

Opatření v oblasti „vnější“ bezpečnosti dopravy:

- **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 zabezpečit 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**
- **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 České republiky**
- **Stanovit systém opatření proti zcizování důležitých komponentů zabezpečovacího zařízení železniční infrastruktury především z barevných kovů, jejichž odcizení může výrazně ohrozit bezpečnost železničního provozu**
- **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.**
- **Vytvořit podmínky pro posílení bezpečnosti cestujících v osobní dopravě, zejména proti krádežím a ostatní kriminální činnosti, udržet důvěru uživatelů ve veřejnou osobní dopravu a zabezpečit občanská práva všech zaváděním nové bezpečnostní koncepce, technologie a nových hardwarových a softwarových řešení, zjišťováním nových potřeb výzkumu v oblasti bezpečnosti, a to nejen z oblasti detekce a sledování, ale i vybavení a zařízení**
- **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 infrastruktury²⁵ zejména s ohledem na postupující změnu klimatu a hrozby teroristických útoků**

²⁵ SMĚRNICE RADY 2008/114/ES ze dne 8. prosince 2008 o určování a označování evropských kritických infrastruktur a o posouzení potřeby zvýšit jejich ochranu

- **Rozvíjet systémy pro monitorování bezpečnosti dopravní infrastruktury (např. zavádění monitoringu dopravní infrastruktury pomocí dálkového průzkumu Země)**
- **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 apod.)**

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

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 snížení počtu usmrčených osob do roku 2020 o 50 %. Tento cíl odpovídá cíli aktuální Evropské dopravní politiky.

Bezpečnost provozu má tři oblasti:

- lidský faktor
- 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 2011–2020²⁶**

Gestor: MD a kraje; Termín průběžně

- **Důsledně naplňovat a každoročně vyhodnocovat plnění opatření definovaných v Národní strategii BESIP**

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

Opatření v oblasti lidského činitele

- **Zzajistit soustavnou informovanost účastníků silničního provozu o stálém riziku silniční dopravy při využití stávajících a budovaných informačních systémů veřejné správy**
- **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.**

²⁶ 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

- Důsledně vyžadovat a kontrolovat dodržování zákonem stanovené doby řízení, doby odpočinku a bezpečnostních přestávek řidičů
- 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
- Na základě analýzy nehodovosti a jejích hlavních příčin a na základě konzultací s politickými stranami zajistit novelizace zákona o provozu na pozemních komunikacích
- Upravit právní předpisy pro zjednodušení a zrychlení vyřizování dopravních přestupků zejména při použití kamerových systémů a další techniky.
- Systémově zabezpečit reálné fungování dynamických silničních kontrol, 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

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 a 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
 - podporovat diagnostiku jedoucích vozidel a sdílení dat mezi správci infrastruktury a dopravci
- Důsledně dbát na implementaci směrnice 2008/96 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury na síti TEN-T a to zejména pokud jde o provádění bezpečnostních auditů a inspekcí.
- 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
- Identifikovat a následně upravovat nehodové lokality, pružně realizovat opatření s nízkými náklady (včasné odstraňování vzrostlé vegetace z výhledu, opravy výtluků apod.)
- Nově budované osvětlení veřejných komunikací provádět tak, aby nedocházelo k nebezpečnému oslňování řidičů zejména při příjezdu z neosvětlených úseků, oslňování neřešit nejen od mobilních, ale i od stacionárních zdrojů osvětlení
- 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 obydlých oblastech

- Zkvalitnit systém zimní údržby včetně instalace varovných systémů na místech častého výskytu náledí
- 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 a samosprávou; Termín průběžně

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 infrastrukturou²⁷
Gestor všech výše uvedených opatření: MD ve spolupráci s Policií ČR a samosprávou; Termín průběžně

Opatření v oblasti přepravy nebezpečných věcí

- Pokračovat kontrolní činností k 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

4.2.7 Restrukturalizace železnice

Transformace českého železničního sektoru započatá zánikem státní organizace České dráhy s právními nástupci České dráhy, a.s., a Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, v roce 2003 nebyla přes všechna stávající opatření (převod mrtvé a živé dopravní cesty) do

²⁷ ITS akční plán: Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě: Oblast činnosti 4: „Zapojení vozidla do dopravní infrastruktury“

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 přímo souvislost s vlastním soutěžním jednáním společnosti České dráhy, a.s., nýbrž souvisejí se zvýšenou tendencí ostatních soutěžitelů zpochybňovat, a to výkonem konkrétních práv²⁸, toto jednání společnosti České dráhy, a.s., resp. jejího jediného akcionáře, jímž je Česká republika.

České dráhy, a.s., jakožto 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 legislativní²⁹ a nelegislativní³⁰ charakter.

Opatření:

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

Gestor: MD; Termín konec roku 2015

4.2.8 Energie pro dopravu

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 modelem 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 omezenost zdrojů (do roku 2030 s určitou mírou pravděpodobnosti budou zdroje fosilních paliv za ekonomickou cenu ještě dostupné), ale rovněž s ohledem na evropské cíle na snižování emisí skleníkových plynů z dopravy³¹.

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, především biomasy, tzv. biopaliva. Druhou cestou je nárůst

²⁸ např. stížnosti adresované příslušným orgánům vykonávajícím působnost v oblasti ochrany hospodářské soutěže – Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, Evropská komise

²⁹ přijetí nové právní úpravy provozování dráhy a provozování drážní dopravy v návaznosti na budoucí směrnici Evropského parlamentu a Rady o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru

³⁰ převod vlastnického práva k nezbytnému infrastrukturnímu majetku ze společnosti České dráhy, a.s., na stát

³¹ 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 emise skleníkových plynů alespoň o 70 % v porovnání se stejným rokem.

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 úspory spotřeby paliv dosažené snížením počtu cest či nahrazením kratších cest u osobní dopravy nemotorovými druhy dopravy.

Opatření:

- **Podporu směřovat zejména na vybudování veřejných napájecích systémů ve větších městech pro hromadnou dopravu.**
Gestor: doporučení pro městskou samosprávu; Termín průběžně; Financování: rozpočty samosprávy s podporou s evropských fondů
- **Podporovat ověřování hybridních pohonů na trhu**
Gestor: MPO; Termín průběžně; Financování: MPO s podporou s evropských fondů
- **Pokračovat v zavádění postupně se zpřísnujícího legislativního omezení emisí z vozidel**
Gestor: MD; Termín průběžně;
- **Zvyšovat podíl energeticky efektivní veřejné hromadné dopravy na celostátní, regionální i místní úrovni. V případě nákladní dopravy důsledně uplatňovat princip komodality**
Gestor:MD a doporučení pro městskou samosprávu; Termín průběžně;
- **Prostřednictvím veřejných investic do infrastruktury dokončit v co nejkratší době základní síť dopravní infrastruktury, zejména pro silniční a železniční dopravu**
Gestor:MD; Termín průběžně; Financování: řešeno v Dopravních sektorových strategiích
- **V systému výkonového zpoplatnění užití infrastruktury zvýhodňovat dopravní a přepravní 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: doporučení pro městskou samosprávu; Termín průběžně; Financování: rozpočty samosprávy s podporou s evropských fondů
- **V rámci rozvoje dálniční sítě rozšířit uplatnění systémů dopravní telematiky k optimalizaci dopravních procesů vedoucí k nižším měrným spotřebám energií**
Gestor:MD; Termín průběžně; Financování: řešeno v Dopravních sektorových strategiích
- **Legislativními a organizačními opatřeními přispět k tvorbě podmínek pro využívání alternativních zdrojů a pohonů a vytvořit podmínky pro vybavení dopravní infrastruktury napájecími stanicemi pro alternativní energie.**
Gestor: MPO ve spolupráci s MD; Termín průběžně;

4.3 Zdroje pro dopravu

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

4.3.1 Klasické 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 na řešení problémů 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 několika let). V době hospodářské recese a rozpočtových úspor nejde o navýšování rozpočtu pro dopravu (to závisí na celospolečenských prioritách), ale o stabilizaci zdrojů. Je proto důležité zvýšit podíl spotřební daně z minerálních olejů určený pro sektor doprava s tím, že navýšení by bylo kompenzováno ekvivalentním snížením dotací státního rozpočtu pro údržbu a rozvoj dopravní infrastruktury a pro zajištění financování dopravní obslužnosti. Celkový dopad do státního rozpočtu by tak byl neutrální, došlo by pouze k omezení manévrovacího prostoru při sestavování státního rozpočtu – vznikl by další mandatorní výdaj.

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 částky. 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 omezením provozu i např. formou legislativních úprav.

I nadále bude harmonizováno zpoplatnění železniční dopravy, avšak s ohledem na skutečnost, že přílišné snižování plateb bude mít negativní dopad do příjmů SŽDC z nichž je hrazeno provozování a údržba železniční infrastruktury.

Pro další období bude nutné v souladu s evropskou Bílou knihou posoudit možnou spoluúcast krajských rozpočtů na výstavbě dopravní infrastruktury celostátního významu³². Kraje musí převzít určitý díl zodpovědnosti za rozvoj dopravní infrastruktury, v opačném případě jsou požadavky krajů nepřiměřené a vedou k neefektivní výstavbě.

Sektor dopravy bude do budoucna 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 jako priorita je vnímána jako velmi důležitá, je odůvodnitelné, aby podíl na evropských prostředcích určených pro ČR byl vyšší. Bude ale nutné zajistit národní podíl spolufinancování, což je další důvod pro zvýšení stability financování prostřednictvím zrušení dotace ze státního rozpočtu a nahrazením vyšším podílem na spotřební dani.

Opatření:

- **Zvýšením podílu na spotřební dani z minerálních olejů stabilizovat příjmy SFDI s cílem:**

³² Nutná je změna RUD

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

V rámci opatření může být zrušena dosavadní dotace ze státního rozpočtu určená pro posílení rozpočtu na údržbu a rozvoj dopravní infrastruktury.

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**

Gestor: MD ve spolupráci s MF; Termín: průběžně

- **Postupně zavádět výkonové zpoplatnění na silnicích I. třídy, a případně i na vybraných silnicích ve správě krajů, případně obcí. Podmínkou pro zpoplatnění silnic II. a III. třídy je zavedení takové technologie výběru mýtného, jejíž režijní náklady nepřesáhnou 30 % vybrané částky.**

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

- **Postupně rozšiřovat systém výkonového zpoplatnění na další kategorie vozidel.**

Gestor: MD; Termín: průběžně

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

Gestor: MD; Termín: průběžně

- **Upravit sazby mýta s cílem maximální diferenciacce dle emisních tříd vozidel, počtu náprav a doby jízdy (vyšší sazby v období s vyšším provozem, např. v pátek odpoledne). Úpravu provádět s ohledem na výnosnost systému zpoplatnění.**

Gestor: MD; Termín: průběžně

- **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

- **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; Termín: od 1.1.2017

4.3.2 Alternativní financování

Opatření:

- **Upravovat právní předpisy směřující k usnadnění investorské přípravy dopravních staveb s cílem vytvářet podmínky pro rychlejší přípravu zejména projektů PPP**

Gestor: MD ve spolupráci s MMR; Termín: průběžně

- **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 2016

4.3.3 Internalizace externích nákladů jako inovativní zdroj financování

Podle dostupných odhadů činí nejběžnější externí náklady (náklady na kongesci, 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.³³ O příjmech ze zpoplatnění externích nákladů se přitom v posledních letech živě diskutuje jako o možném novém „udržitelném“ zdroji financování dopravní infrastruktury.³⁴

V loňském roce přijatá novela směrnice Euroviněta³⁵ 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, které jsou navzájem konkurenční.

K procesu internalizace je ovšem třeba přistoupit koncepčním způsobem a nezabývat se výhradně zpoplatněním nákladní silniční dopravy. V souladu s projednávanou evropskou legislativou v oblasti železniční dopravy (revize 1. železničního balíčku) je žádoucí přistoupit rovněž k zavedení diferenciací poplatku za užití železniční dopravní cesty podle míry hluku způsobovaného železničními vozidly. Toto opatření by přitom mělo kromě jiného poskytnout železničním dopravcům vhodný stimul k provedení obnovy železničního vozového parku, což povede k dalšímu posílení konkurenceschopnosti tohoto sektoru dopravy.

V dlouhodobém horizontu je pak třeba vyčkat 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:

- **V souladu s novelou směrnice Euroviněta přistoupit v oblasti nákladní silniční dopravy ke zpoplatnění vybraných externích nákladů (hluk a znečištění ovzduší)**

Gestor: MD; Termín: do konce roku 2020

- **V návaznosti na přijetí revize 1. železničního balíčku zvážit zavedení diferenciací poplatku za užití železniční dopravní cesty podle míry hluku způsobovaného železničními vozidly**

³³ Sdělení Evropské komise „Strategie pro provedení internalizace vnějších nákladů“, KOM(2008) 435

³⁴ Viz např. Sdělení Evropské komise „Udržitelná budoucnost pro dopravu: vytváření integrovaného dopravního systému řízeného technologiemi a vstřícného k uživatelům“ z roku 2009

³⁵ Směrnice 2011/76/

Gestor: MD; Termín: do konce roku 2020

- **Na základě příslušných 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

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 infrastrukturu jednotlivých druhů dopravy je řešena v návazném strategickém dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze.

Opatření:

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

Gestor: MD; Termín: průběžně

- **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 průběžně

4.3.5 Financování dopravní obslužnosti

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 vyhlašovat výběrová řízení alespoň na 10 – 15 let. 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 zaslouženě a jsou tedy mandatorním výdajem). Tím by došlo k výraznému omezování linek ne dle potřeby, ale dle aktuálního stavu smlouvy.

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 (omezování obsluhy malých obcí železniční dopravou a posilování páteřních linek přestupním systémem, platby za exkluzivitu u výdělečných linek).

Opatření:

- **Připravit legislativní opatření ke stabilizaci financování dopravní obslužnosti s vazbou na příjmy ze spotřební daně**

Gestor: MD a MF; Termín: do roku 2019

- **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; Termín: průběžně

4.4 Dopravní infrastruktura

4.4.1 Údržba a provozování dopravní infrastruktury

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**

Gestor: MD, kraje; Termín: průběžně; Financování: indikováno v Dopravních sektorových strategiích, 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. Plán výluk a uzavírek musí být zveřejněn s dostatečným časovým předstihem, aby dopravci mohli připravit příslušná opatření.**

Gestor: správci dopravní infrastruktury; Termín: průběžně

- **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 a mostů, řešení průtahů obcemi)**

Gestor: MD, kraje; Termín: průběžně

4.4.2 Rozvoj dopravní infrastruktury

Dopravní infrastruktura musí umožnit plynulý provoz pro mezinárodní dálkovou dopravu, ale rovněž pro dopravu meziregionální i místní. 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 bude v rámci hodnocení projektů posuzovat všechny funkce, které jednotlivé projekty budou v rámci dopravního systému plnit a nebude tedy automaticky preferovat projekty na síti TEN-T. Při alokování investičních prostředků ale bude nutné respektovat pravidla financování platná pro jednotlivé evropské fondy při zohlednění disponibilních prostředků pro národní kofinancování..

Kromě povinností plynoucí 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 jiné evropská legislativa (např. nařízení č. 913/2010 o nákladních železničních koridorech) na těchto dohodách nestaví.

Opatření:

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

Gestor: MD; Termín: průběžně

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 Brno³⁶, 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 č. 913/2010 do roku 2030
- Modernizace železničních tratí na globální síti TEN-T do roku 2050
- Napojení všech krajských měst na kvalitní železniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (Praha, na Moravě rovněž 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)

³⁶ 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.

- Po stránce legislativní a normativní připravit prostor pro zahájení přípravy projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci rychlých spojení a zahájit jejich přípravný proces v souladu s výstupy Dopravních sektorových strategií.
- Po stránce legislativní a normativní připravit prostor pro přípravu projektů tram-train systémů
- Ostatní železniční tratě významné pro dopravní obslužnost nebo nákladní dopravu postupně optimalizovat dle harmonogramů stanovených v Dopravních sektorových strategiích
- 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 Dopravních sektorových strategiích)
- 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 síť 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
- Redukovat železniční síť o tratě, které nejsou využitelné pro pravidelnou dopravní obslužnost (bude posouzeno na základě plánů dopravní obslužnosti státu a krajů). Nepotřebné tratě budou nabídnuty k odprodeji bez nároku na budoucí dotace od SŽDC nebo SFDI. 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 Dopravních sektorových strategií)
- Výstavba chybějících úseků na globální síti TEN-T do roku 2050 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu Dopravních sektorových strategií)
- 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
- Na hlavních dálničních tazích instalovat inteligentní dopravní systémy pro řízení a regulaci provozu, zvýšení bezpečnosti a efektivity 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 Dopravních sektorových strategiích
- 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 a MPO.

- Řešit problémy splavnosti a spolehlivosti na dopravně významných vodních cestách využívaných a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je efektivní (dle harmonogramu Dopravních sektorových strategií)
- Pokračovat v zavádění programu NAIADES a Říčního informačního systému
- Přípravovat projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách dle zákona č. 114/95 Sb. o vnitrozemské plavbě (dle harmonogramu Dopravních sektorových strategií)
- 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 na základě výsledku studie proveditelnosti (vyřešit do roku 2015 včetně hodnocení SEA) jako součást sítě TEN-T

4.4.2.4 Infrastruktura letecké dopravy

Potenciál regionálních letišť v ČR bude vyhodnocen v dokumentu navazujícím na Dopravní politiku *Koncepce letecké dopravy*.

Hlavní zásady rozvoje letecké infrastruktury:

- Vytvářet podmínky pro modernizaci technické letištní infrastruktury veřejných letišť směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti leteckého provozu.
- 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, je dále rozpracováno v *Koncepci letecké dopravy*)
- Podporovat postupný přechod od konvenčního způsobu navigace k navigaci pomocí globálních navigačních družicových systémů (GNSS)
- S ohledem na plnění požadavků procesu SEA pokračovat v přípravě výstavby paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Praha-Ruzyně.
- Napojit letiště Praha Ruzyně na železniční dopravu, a to jak pro přímé napojení dálkové dopravy, tak pro potřeby napojení centra města (do roku 2030). 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 letecké 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 veřejných logistických center v návaznosti na ně.
- Podpořit vznik veřejných terminálů s případnou návazností na veřejná 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 horizontální překládky s cílem napojit ČR na pravidelnou síť intermodálních linek v Evropě.
- Legislativními změnami umožnit financování terminálů multimodální dopravy prostřednictvím SFDI
- Podpořit kraje a obce při výstavbě multimodálních terminálů pro osobní dopravu.

4.4.2.6 Specifika infrastruktury nemotorové dopravy

Problematika je podrobněji rozpracována v návazné Národní strategii 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 dosáhnout snížení počtu nehod s účastí cyklistů
- 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

Vláda si uvědomuje význam zapojení veřejnost 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 – optimalizaci nejen z finančního

hlediska, ale i z hlediska ostatních aspektů. Nejlevnější řešení nemusí být vždy řešení optimální.

Z hlediska zapojení veřejnosti je nejdůležitější fází územní řízení a tady musí mít veřejnost dostatečný prostor pro uplatnění požadavků. Musí ale platit zásada, že jednou schválený a uzavřený proces se nebude znovu otvírat a vracet na počátek, neboť to vede k nemalým celospolečenským ztrátám a časové prodlevě v přípravě staveb. Výhledově bude nutné podřadit proces EIA pod správní řád, a to sloučením procesu EIA s procesem územního řízení. 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 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 183/2006 Sb., stavební zákon, zákon 184/2006 Sb., vyvlastňovací zákon)

Gestor: MD; Termín: průběžné přizpůsobování legislativy

4.4.4 Úspory při přípravě a realizaci staveb

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 musí být ve větším měřítku využívány parametry, které dosud nebyly aplikovány v dostatečné míře (např. vystřídaný třípruh, zúžený čtyřpruh apod.). Tomu musí odpovídat i návrhy norem a legislativní úpravy (např. stanovení rychlostních limitů pro nové kategorie silnic).

V případě železniční infrastruktury musí propustnost trati odpovídat prognózovaným výkonům, zároveň je povinností plnit kritéria předepsaná evropskou legislativou³⁷. 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.

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 k poklesu, což je průvodním jevem tržního prostředí.

Mnohé vícepráce vznikají v průběhu stavby z důvodů nedostatečného geologického průzkumu. Problém je složitý, neboť důkladnější geologický průzkum je značně nákladnější a musí se proto pečlivě odhadnout náklady na oba procesy a vyhodnotit rizika z toho plynoucí.

³⁷ TSI, Nařízení k TEN-T, Nařízení k nákladním koridorům atd.

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 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 zeminy 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 zemina 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 zeminy opěrnými zdmi), následuje velmi složitý proces, který prodlužuje dobu realizace a prodražuje tak cenu díla. Je nutné soutěžit nového zhotovitele 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.

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.

Opatření:

- **V rámci Dopravních sektorových strategií a 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) a víceprací**
- **Sjednotit proces předprojektové a projektové přípravy staveb dopravní infrastruktury silnice/železnice/vodní cesta**
- **Dopracovat a sjednotit oborové třídníky dopravních staveb a vypracovat katalog referenčních jednotkových cen**
- **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**
- **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: trvale

4.4.5 Zvýšení kvality staveb v dopravě

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.

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.

Požadavky Evropské komise na rozvoj inteligentních dopravních systémů a jejich standardizaci jsou dány směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU o rámci pro zavedení ITS v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy. Základem je požadavek, aby členské státy přijaly nezbytná opatření s cílem zajistit koordinované zavádění aplikací a služeb ITS, tedy zajištění technické propojitelnosti systémů (interoperability) a bezproblémové fungování služby v jednotlivých státech EU (kontinuity). ČR se již před publikováním směrnice 2010/40/ES zapojila na úrovni EU do koordinovaného zavádění a využívání interoperabilních aplikací, a to svou aktivní účastí ve standardizačních komisích. Zavádění jednotného evropského prostředí je podporováno na národní úrovni.

Opatření:

- **Zvyšovat efektivitu kontrolních mechanismů při realizaci staveb.**
Gestor: MD a investoři; Termín: trvale
- **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: trvale
- **Zajistit implementaci technických specifikací pro jednotlivé oblasti ITS do vnitrostátního právního řádu, rozšířit znalostní systém pro šíření norem do praxe, aplikovat metodologie uplatňování norem na další normy, zlepšovat podporu rozvoje znalostních systémů.**
Gestor: MD; Termín: trvale

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

4.5.1 Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace

Cílem výzkumu, vývoje a inovací (VaVaI) 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 stejně jako zavádění nových technologií, materiálů 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 a využití interoperabilních telematických systémů.
- Kvalitu dopravních procesů velkou měrou ovlivňuje faktor bezpečnosti dopravních procesů. Současný stav je alarmující a cílem výzkumu je dosáhnout vyšších bezpečnostních standardů jak u dopravních komunikací, tak u samotných dopravních prostředků, a to zkvalitněním stávajících technologií a zaváděním nových systémů využívajících nové principy z oboru inteligentních dopravních systémů dopravní telematiky.
- 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 nížení 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.
- 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. intermodálních terminálů)**
Gestor: Technologická agentura ve spolupráci s MD; Termín: trvale
- **Podporovat zavádění a rozvoj ITS systémů pro nákladní dopravu ve veřejné logistice včetně optimalizace zásobování měst (citylogistika)**
Gestor: MD, samospráva; Termín: trvale; 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: trvale; Financování: evropské fondy a SFDI
- **Podporovat zavádění a rozvoj systémů ITS ve veřejné osobní dopravě včetně elektronických jízdních dokladů,**
Gestor: MD a samospráva; Termín: trvale; 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 železnicí)**
Gestor: MD; Termín: trvale; 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: trvale; 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: trvale; 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: trvale; 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: trvale; Financování: evropské fondy, SFDI
- **Pokračovat v zavádění Říčního informačního systému**
Gestor: MD; Termín: trvale; Financování: evropské fondy, SFDI
- **Zefektivnit a rozvíjet proces strategického výzkumu a vývoje v dopravě se zaměřením na udržitelný rozvoj dopravy**
Gestor: Technologická agentura ve spolupráci s MD; Termín: trvale; Financování: rozpočet technologické agentury
- **Podporovat přenos poznatků a technologií na mezinárodní úrovni, především ve vazbě na rámcové programy výzkumu a vývoje EU**
Gestor: Technologická agentura ve spolupráci s MD; Termín: trvale; Financování: rozpočet technologické agentury

- **Prostřednictvím programů vyhlášených 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 a k životnímu prostředí šetrné a bezpečné dopravy a technických opatření ke zmírňování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví

Gestor: Technologická agentura ve spolupráci s MD; Termín: trvale; Financování: rozpočet technologické agentury
- **Zajistit uplatnění výsledků výzkumu a vývoje v praxi**

Gestor: Technologická agentura ve spolupráci s MD; Termín: trvale;
- **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: trvale; Financování: evropské fondy, SFDI
- **Zajistit efektivnější využívání finančních zdrojů na podporu VaVaI (přísnější kontroly (audity), efektivnější hodnocení dosažených výsledků z hlediska aplikovatelnosti, využitelnosti a přínosů pro konkurenceschopnost**

Gestor: Technologická agentura; Termín: trvale
- **Zajistit lepší výběr efektivnějších projektů a zamezit duplicitnímu řešení**

Gestor: Technologická agentura ve spolupráci s MD; Termín: trvale
- **Zajistit efektivnější využívání výsledků VaV v praxi, jejich aplikovatelnost a zlepšení spolupráce veřejného a soukromého sektoru**

Gestor: Technologická agentura ve spolupráci s MD; Termín: trvale
- **Zlepšit zapojení dopravního výzkumu do mezinárodní spolupráce ve VaVaI**

Gestor: Technologická agentura ve spolupráci s MD; Termín: trvale
- **Zajistit kvalitnější lidské zdroje jak na straně poskytovatelů podpory (organizátorů), tak na straně příjemců (výzkumníků)**

Gestor: Technologická agentura; Termín: trvale
- **Zajistit samostatné kapitoly pro dopravní výzkum v kompetenci MD (odstranění duplicit ve VaV, nastavení systému efektivního řízení VaVaI pro potřeby resortu)**

Gestor: Technologická agentura a MD; Termín: do konce roku 2015
- **Zajistit prostředí, které bude stimulovat VaVaI, popularizace přínosů VaVaI, aplikovatelnost do praxe**

Gestor: Technologická agentura ve spolupráci s MD; Termín: trvale

4.5.2 Kosmické technologie

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 obrovským 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 přesahují působnost jednoho resortu. Oblast kosmických aktivit je totiž oblastí s nejvyšším potenciálem inovací a pro českou ekonomiku představuje předpoklad pro zvýšení její konkurenceschopnosti. 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: trvale; Financování: evropské fondy, SFDI
- **Podporovat zavádění systémů ITS v dopravě včetně sledování poloh zásilek a zajištění bezpečného sdílení obsahu databází těchto systémů s databázemi projektu JSDI, využívat inovativní technologie (EGNOS, GALILEO)**
Gestor: MD; Termín: trvale; Financování: evropské fondy, SFDI
- **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: trvale; Financování: evropské fondy, SFDI
- **Aktivně vytvářet podmínky pro rozvoj mezinárodní spolupráce v oblasti kosmických aktivit**
Gestor: MD; Termín: trvale
- **Zvýšit efektivitu využívání stávajících zdrojů podpory a případně zajistit další zdroje financování pro oblast kosmických aktivit - národní aktivity**
Gestor: MD; Termín: trvale
- **Zvýšit efektivitu využívání stávajících zdrojů podpory a zajistit zdroje financování pro oblast kosmických aktivit - mezinárodní aktivity**
Gestor: MD; Termín: trvale

- **Zajistit podporu informačních služeb v oblasti kosmických aktivit** Gestor: MD; Gestor: MD; Termín: trvale

4.6 Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí

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 impulsy do okolí a odlehklých a zaostalých oblastí, 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. Navrhovaná opatření by se měla týkat zejména zajištění regionální a nadregionální dopravní dostupnosti (napojení všech krajů na kvalitní železniční síť, dostavba a obnova dálniční sítě a dalších komunikací, budování infrastruktury pro cyklodopravu apod.).

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 modů dopravy, zvýšení plynulosti dopravy, rozvoj užívání biopaliv, optimalizace přepravních výkonů nutných pro zajištění potřebné mobility osob a zboží). Základními obecnými principy adaptačních opatření v sektoru doprava jsou, tak jako v ostatních sektorech, 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 přírodních lokalit 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 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. Je nutné vývoj v problematice hlukové zátěže ubírat především směrem pro zachování udržitelného rozvoje dopravy a snižování negativních účinků na životní prostředí a zdraví člověka.

Snížení emisí nečistot v ovzduší z dopravy přímo závisí na dopravní intenzitě a skladbě a plynulosti dopravního proudu. Dopravní intenzita závisí na mnoha dalších faktorech, skladba dopravního proudu závisí na tempu obměny vozového parku a podílu vozidel používajících alternativní paliva. 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 MŽP (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 politika, omezení provozu v centrech měst, podpora veřejné a nemotorizované dopravy, omezení vjezdu do některých částí měst, zavedení zón snížené rychlosti ve městech, placené vjezdy do vybraných částí měst, podpora a zlepšování kvality MHD, vypracování regulačního řádu při řešení smogových situací, podpora 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, ale i motivací ke snižování hluku ze strany dopravních prostředků**
- **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 a funkce**
- **Postupně zvyšovat průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící organismy a člověka. Při výstavbě a rekonstrukcích dopravních staveb využívat technická a další opatření zajišťující funkční propustnost pro živočichy a zajistit zprůchodnění stávajících dopravních staveb v úsecích s prokázanou migrační a komunikační bariérou**
- **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.**
- **Snižovat závislost dopravy na energii na bázi fosilních paliv**
- **Při 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.).**

Gestor všech výše uvedených opatření: MD, MŽP, správci dopravní infrastruktury;
Termín: trvale; Financování: opatření na průchodnost stávající dopravní infrastruktury: SFŽP, ostatní opatření prostřednictvím SFDI

4.7 Sociální otázky, zaměstnanost, vzdělávání, kvalifikace

Otevírání trhů se musí lépe přizpůsobit kvalitě pracovních příležitostí a pracovním podmínkám, jelikož 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, VLC) zajistit dostatek kvalifikovaných a odborně zdatných pracovníků vytvořením programů vzdělávání na středních a vysokých školách
- Vytvářet podmínky pro zlepšení odborné přípravy pracovníků pro odvětví osobní dopravy vč. programů vzdělávání na středních 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 se zaměřením na oblast dopravy a logistiky, MŠMT, MPSV a MD; Termín: trvale

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 Nařízení o hlavních směrech pro rozvoj sítě TEN-T³⁸.
- Plnit důležité cíle stanovené v Evropské dopravní politice³⁹.
- Napojit ČR na evropskou síť vysokorychlostních železničních tratí.

³⁸ Závazek dokončit hlavní síť TEN-T do roku 2030 a globální síť TEN-T do roku 2050

³⁹ 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.

- V případě kladné ekonomické efektivity projektu a zajištění průchodnosti územím z hlediska vlivů na životní prostředí dlouhodobě připravovat průplavní spojení D-O-L s cílem jeho etapovité realizace
- 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. 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.

Implementační část

KONCEPT

5 Nástroje, návazné strategické dokumenty, monitoring a kompetence

5.1 Nástroje finanční

5.1.1 Financování oprav a údržby dopravní infrastruktury

5.1.2 Financování rozvoje dopravní infrastruktury

5.1.3 Financování dopravní obslužnosti

5.1.4 Financování výzkumu a vývoje

5.2 Nástroje legislativní

5.3 Nástroje inovační

5.4 Nástroje na minimalizaci dopadů do životního prostředí

5.5 *Public relations, projednávání opatření s odbornou a laickou veřejností a samosprávou, odstraňování bariér*

5.6 Struktura návazných strategických dokumentů

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

5.6.2 Pro oblast dopravní obslužnosti

5.6.3 Pro oblast bezpečnosti (*Národní strategie bezpečnosti silničního provozu*)

5.6.4 Pro oblast telematiky a moderních technologií

5.6.5 Pro oblast nákladní dopravy a logistiky (*Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů*)

5.6.6 Pro oblast zpoplatnění provozu a internalizaci externalit

5.6.7 Pro oblast letecké dopravy (*Koncepce letecké dopravy*)

5.6.8 Pro oblast vodní dopravy

5.6.9 Pro oblast cyklistické dopravy (*Národní strategie cyklistické dopravy*)

5.6.10 Pro oblast kosmických technologií (*Národní kosmický plán*)

5.7 Monitoring a návrh indikátorů pro sledování účinnosti opatření

5.8 Kompetence a odpovědnost jednotlivých subjektů

5.9 Analýza proveditelnosti a riziková analýza

KONCEPT