

**Vyhodnocení účinnosti Dopravní politiky ČR pro období 2014
- 2020 s výhledem do roku 2050**

Srpen 2017

Obsah

Úvod.....	4
Vývoj sektoru na základě statistických dat 2010-2016.....	5
Návrhová část.....	14
4 Vyhodnocení priorit, specifických cílů a opatření.....	15
4.1 Uživatelé.....	15
4.1.1 Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost ČR	15
4.1.2 Vytváření podmínek pro soudržnost regionů.....	17
4.1.3 Nákladní doprava jako součást logistického procesu	21
4.1.4 Veřejná služba v přepravě cestujících.....	22
4.1.5 Zajištění práv cestujících	26
4.1.6 Vytváření podmínek pro rozvoj cestovního ruchu.....	26
4.2 Provoz a bezpečnost dopravy	27
4.2.1 Vytváření podmínek pro kvalitní poskytování služeb	27
4.2.2 Snižování dopadů z nepravidelností provozu	27
4.2.3 Nákladní doprava dle principu komodality.....	30
4.2.4 Funkční systém osobní dopravy.....	35
4.2.5 Řešení problémů dopravy ve městech	41
4.2.6 Zvyšování bezpečnosti dopravy.....	42
4.2.7 Dokončení restrukturalizace systému železniční dopravy	57
4.3 Zdroje pro dopravu.....	57
4.3.1 Zajištění zdrojů prostřednictvím klasického financování	57
4.3.2 Zajištění zdrojů prostřednictvím alternativního financování.....	61
4.3.3 Internalizace externích nákladů jako inovativní zdroj financování	61
4.3.4 Rozdělování zdrojů	62
4.3.5 Zajištění zdrojů pro financování dopravní obslužnosti.....	62
4.3.6 Zajištění energií pro dopravu	63
4.4 Dopravní infrastruktura	67
4.4.1 Kvalitní údržba a provozování dopravní infrastruktury.....	67
4.4.2 Rozvoj dopravní infrastruktury.....	67
4.4.3 Urychlení přípravy staveb.....	77
4.4.4 Dosažení úspor při přípravě a realizaci staveb	77
4.4.5 Zvýšení kvality staveb v dopravě	80
4.5 Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace, kosmické technologie	81
4.5.1 Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace.....	81

4.5.2	Využití kosmických technologií v sektoru doprava.....	86
4.6	Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí	88
4.7	Sociální otázky, zaměstnanost, vzdělávání, kvalifikace	91
	Implementační část	94
5	Nástroje, návazné strategické dokumenty, monitoring a kompetence.....	95
5.1	Nástroje legislativní.....	95
5.2	Struktura návazných strategických dokumentů k realizaci cílů Dopravní politiky	100
5.2.1	Pro oblast dopravní infrastruktury a jejího financování (<i>Dopravní sektorové strategie (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem do roku 2050)</i>).....	100
5.2.2	Pro oblast dopravní obslužnosti	101
5.2.3	Pro oblast bezpečnosti silničního provozu.....	101
5.2.4	Pro oblast ITS a moderních technologií.....	102
5.2.5	Pro oblast nákladní dopravy a logistiky	102
5.2.6	Pro oblast zpoplatnění provozu a internalizaci externalit	103
5.2.7	Pro oblast letecké dopravy	104
5.2.8	Pro oblast vodní dopravy	104
5.2.9	Pro oblast cyklistické dopravy	106
5.2.10	Pro oblast přípravy výstavby tratí Rychlých spojení (RS).....	106
5.2.11	Pro oblast kosmických technologií v sektoru doprava	107
5.2.12	Pro oblast čisté mobility.....	107
5.3	Monitoring a návrh indikátorů pro sledování účinnosti opatření, plán hodnocení a plán řízení změn.....	108
6	Doporučení pro aktualizaci dokumentu	113
7	Vysvětlení pojmů.....	118
8	Seznam zkratk	119

Poznámka:

- *text vyhodnocení jednotlivých opatření a indikátorů je psán kurzívou*
- *číslování kapitol odpovídá číslování dokumentu Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050*

Úvod

Vývoj sektoru na základě statistických dat 2010-2016

Infrastruktura silniční dopravy (km)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Délka silnic a dálnic celkem	55 751,9	55 742,0	55 716,5	55 761,3	55 747,6	55 737,5	55 757,3
z toho evropská silniční síť typu E	2 635,8	2 634,0	2 634,3	2 631,5	2 627,5	2 627,7	2 627,9
Dálnice v provozu	733,9	745,1	751,2	775,8	775,8	776,0	1 222,7
Rychlostní komunikace¹⁾²⁾	422,3	427,0	442,1	458,3	459,4	459,4	0,0
Silnice	55 018,0	54 996,9	54 965,3	54 985,5	54 971,8	54 961,5	54 534,6
v tom silnice I. třídy	6 254,6	6 254,1	6 250,1	6 249,7	6 233,2	6 244,9	5 807,3
silnice II. třídy	14 634,8	14 626,2	14 542,9	14 566,3	14 577,5	14 586,7	14 592,7
silnice III. třídy	34 128,6	34 116,6	34 172,3	34 169,5	34 161,1	34 129,9	34 134,6
Místní komunikace	74 919,0	74 919,0	74 919,0	74 919,0	74 919,0	74 919,0	74 919,0

Zdroj: ŘSD, ČSÚ

1) Délka rychlostních komunikací je obsažena v délce silnic I. třídy

2) Od 1. 1. 2016 změny v evidenci pozemních komunikací; většina rychlostních silnic byla změněna na dálnice II. třídy

Uvádění do provozu dálnic a rychlostních silnic probíhá s ohledem na průměrnou délku přípravy projektů nerovnoměrně. V letech 2015 – 2017 došlo navíc ke zdržení výstavby v důsledku řešení problému nedostatečné transpozice směrnice o posuzování vlivu staveb na životní prostředí.

Stáří vozidel

Osobní automobily registrované v ČR

	2010	2011	2012 ¹⁾	2013	2014	2015	2016
Počet celkem	4 496 232	4 581 642	4 706 325	4 729 185	4 833 386	5 115 316	5 307 808
přes 10 let	2 698 618	2 767 164	2 549 063	2 713 559	2 845 833	3 071 755	3 216 519

Zdroj: CRV

¹⁾ údaje k 1.7.2013 - z důvodu přechodu na nový systém evidence vozidel v Centrálním registru vozidel (CRV) v souladu s platnými právními předpisy EU nejsou údaje k 31. 12. 2012 k dispozici

Počet registrovaných aut v ČR vzrostl za sledované období (od r. 2013 – změna metodiky) o 12,2 %. Podíl starých vozidel nad 10 let vzrostl z 57 % na 60 %. Negativní trend zastarávání vozového parku se nedaří zastavit a dochází naopak ke zhoršování situace.

Nákladní vozidla registrovaná v ČR stáří nad 10 let

	2010	2011	2012 ¹⁾	2013	2014	2015	2016
Počet celkem	584 921	585 729	595 438	593 439	608 711	646 792	667 705
přes 10 let	202 962	215 983	200 552	215 145	232 947	271 823	308 030

Zdroj: CRV

¹⁾ údaje k 1.7.2013 - z důvodu přechodu na nový systém evidence vozidel v Centrálním registru vozidel (CRV) v souladu s platnými právními předpisy EU nejsou údaje k 31. 12. 2012 k dispozici

Počet registrovaných aut v ČR vzrostl za sledované období (od r. 2013 – změna metodiky) o 12,5 %. V případě nákladních silničních vozidel podíl vozidel starších 10ti let i nadále výrazně rostl (z 36 % na 46 %), diferenciací výše zpoplatnění provozu vozidel s nižšími emisními parametry není stále dostatečná.

Nehodovost

Počet usmrcených osob (do 30 dní od data nehody) při nehodách v silničním provozu

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Celkem ČR	802	773	742	654	688	738	611

Zdroj: PP ČR

Počet zraněných osob při nehodách v silničním provozu

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Celkem ČR	24 384	25 550	25 516	25 288	26 358	26 966	27 081

Zdroj: PP ČR

Jedná se o hlavní indikátory Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Celkový trend v počtu usmrcených je sestupný, byť meziročně jde o značně rozkolísanou řadu. Česká republika stále výrazně zaostává zejména za skandinávskými státy. Zde je celková mentalita lidí v důsledku dlouhodobého vývoje zaměřená na větší ohleduplnost, menší agresivitu, a přestože jsou ve Skandinávii značné vzdálenosti, stanovení maximální povolené rychlosti v konkrétních úsecích mnohem více odpovídá požadavkům bezpečnosti provozu.

Životní prostředí

Z důvodu změny emisního faktoru došlo k rekalkulaci časových řad

Celkové emise z dopravy (tis. t)

	2010	2012	2013	2014	2015	2016
CO ₂	18 116,6	17 787,6	17 638,6	18 311,1	19 039,1	19 827,6
CO	104,6	79,4	71,5	68,7	67,2	67,6
NO _x	54,7	45,3	42,6	42,2	42,1	42,0
N ₂ O	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,4
těkavé organické látky	19,1	14,3	12,9	12,4	12,2	12,2
CH ₄	1,1	1,0	0,9	1,0	1,0	1,1
SO ₂	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
částice	3,1	2,4	2,2	2,2	2,2	2,2
Pb	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Pozn.: Údaje v tabulce jsou vypočteny na základě metodiky vypracované v rámci výzkumného projektu pro MDZdroj: MD

Emise oxidu uhličitého (CO₂) za jednotlivé druhy dopravy (tis. t)

	2010	2012	2013	2014	2015	2016
Doprava celkem	18 117	17 788	17 639	18 311	19 039	19 828
Individuální automobilová doprava	10 076	9 931	9 818	10 212	10 662	11 053
Silniční veřejná osobní doprava včetně autobusů MHD	1 805	1 780	1 784	1 854	1 931	2 024
Silniční nákladní doprava	4 963	4 893	4 899	5 079	5 272	5 508
Železniční doprava - motorová trakce	293	277	271	274	264	274
Vodní doprava	13	16	6	10	13	13
Letecká doprava	966	892	861	882	898	957

Pozn.: Údaje v tabulce jsou vypočteny na základě metodiky vypracované v rámci výzkumného projektu pro MDZdroj: MD

Emise NOx za jednotlivé druhy dopravy (t)

	2010	2012	2013	2014	2015	2016
Doprava celkem	54 654	45 271	42 626	42 192	42 094	41 983
Individuální automobilová doprava	16 518	13 940	12 964	13 066	12 866	12 522
Silniční veřejná osobní doprava včetně autobusů MHD	9 228	7 798	7 417	7 402	7 466	7 644
Silniční nákladní doprava	21 874	16 925	15 925	15 253	15 289	15 013
Železniční doprava - motorová trakce	3 119	2 949	2 882	2 915	2 814	2 915
Vodní doprava	136	170	68	102	136	136
Letecká doprava	3 779	3 490	3 370	3 454	3 524	3 753

Pozn.: Údaje v tabulce jsou vypočteny na základě metodiky vypracované v rámci výzkumného projektu pro MD Zdroj: MD

Emise pevných částic za jednotlivé druhy dopravy (t)

	2010	2012	2013	2014	2015	2016
Doprava celkem	3 102	2 437	2 244	2 204	2 170	2 180
Individuální automobilová doprava	976	836	789	788	795	792
Silniční veřejná osobní doprava včetně autobusů MHD	584	389	333	305	283	275
Silniční nákladní doprava	1 291	972	895	877	863	877
Železniční doprava - motorová trakce	241	228	223	225	217	225
Vodní doprava	10	13	5	8	10	10

Zdroj: MD

Pozn.: Údaje v tabulce jsou vypočteny na základě metodiky vypracované v rámci výzkumného projektu pro MD

Emise olova (Pb) za jednotlivé druhy dopravy (t)

	2010	2012	2013	2014	2015	2016
Doprava celkem	3,4	3,0	2,8	2,7	2,5	2,5
Individuální automobilová doprava	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6

Pozn.: Údaje v tabulce jsou vypočteny na základě metodiky vypracované v rámci výzkumného projektu pro MD Zdroj: MD

Emise látek z dopravy je nutné členit do dvou základních skupin – emise skleníkových plynů (látky, které mají v molekule více než dva atomy, z důvodů dlouhodobé zemské homeostáze jsou nejvýznamnější emise látek na bázi uhlíku pocházejících ze zásobníků organického uhlíku v zemské kůře) a znečišťující látky s významně negativním vlivem zejména na veřejné zdraví.

Emise skleníkových plynů kopírují vývoj přepravních výkonů, protože alternativní energie se v dopravě dosud využívají jen v zanedbatelné míře (s výjimkou železniční dopravy). Doprava je jediným sektorem, kde se emise skleníkových plynů nedaří snižovat ani zastavit jejich nárůst. To je hlavní důvod, proč je nutné i nadále hledat cesty k většímu využívání železniční a vodní dopravy a obecně veřejné osobní dopravy a proč je nutné zintenzivnit podporu využívání alternativních energií v silniční dopravě.

V případě emisí znečišťujících látek je nutné se zmínit o emisích NOx (oxidace vzdušného dusíku vzdušným kyslíkem při vysokých teplotách ve spalovacích motorech). Emise mají klesající tendenci. Z hlediska vlivu na veřejné zdraví velmi negativně působí emise pevných částic. I v tomto případě je trend klesající, je ale i nadále situaci sledovat, zejména účinnost opatření zaměřených na eliminaci nebezpečného chování, tzn. odstraňování filtrů pevných částic zejména u dieselových motorů.

Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Přepravní výkon celkem (mil. oskm)	107 028,6	108 352,6	107 793,7	107 172,4	110 114,3	113 813,6	118 957,4
Železniční doprava	6 590,7	6 714,0	7 264,7	7 600,6	7 796,5	8 298,1	8 843,4
Autobusová doprava	10 335,7	9 266,7	9 015,4	9 025,6	10 010,2	9 995,9	10 257,1
Letecká doprava	10 902,0	11 585,6	10 611,6	9 603,9	9 756,6	9 701,0	10 202,6
Vnitrozemská vodní doprava ¹⁾	12,8	14,8	17,3	16,2	20,7	13,5	12,2
Městská hromadná doprava	15 617,4	15 281,5	16 624,8	16 276,2	16 270,2	16 100,0	17 387,1
Veřejná doprava celkem	43 458,6	42 862,6	43 533,7	42 522,4	43 854,3	44 108,6	46 702,4
Individuální automobilová přeprava osob^{2) 3)}	63 570,0	65 490,0	64 260,0	64 650,0	66 260,0	69 705,0	72 255,0

1) Jedná se převážně o rekreační přepravu osob; 2) Jedná se o odborný odhad; 3) v roce 2010 změna metodiky sčítání silničního provozu
Zdroj: MD

Podíl veřejné dopravy na celkových výkonech dopravy zůstával za sledované období (od roku 2011) přibližně stejný (kolem 40 %). Individuální automobilová doprava za sledované období vzrostla o 11 %. Autobusová doprava o 10 % a městská hromadná doprava o 14 %. Železniční doprava vzrostla o 32 %, na čemž se nejvíce podílela příměstská doprava v okolí velkých měst, a zejména pak dálková osobní doprava na modernizovaných železničních koridorech.

Přeprava cestujících po železnici

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Přepravní výkon celkem (mil. oskm)	6 590,7	6 714,0	7 264,7	7 600,6	7 796,5	8 298,1	8 843,4
podle typu přepravy							
vnitrostátní přeprava	6 263,2	6 408,4	6 793,3	6 803,6	6 944,7	7 211,9	7 509,1
z toho: v rámci IDS	814,0	845,9	960,7	1 018,2	1 032,9	1 058,5	1 098,9
mezinárodní přeprava	327,5	305,6	471,4	796,9	851,8	1 086,3	1 334,3
podle vozových tříd							
1. třída	393,0	426,1	520,8	531,0	330,1	411,7	312,6
2. třída	6 197,7	6 287,9	6 743,9	7 069,6	7 466,4	7 886,4	8 530,8

Zdroj: MD

Dopravní obsluha po železnici

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Počet obcí - celkem	6 250	6 251	6 251	6 253	6 253	6 259	6 258
Počet obcí s dopravní obsluhou v pracovní den celkem	1 674	1 678	1 655	1 667	1 660	1 657	1 663
z toho:							
1 - 4 spoje	17	24	20	24	25	29	29
5 - 6 spojů	3	8	8	6	16	15	17
7 - 10 spojů	20	14	35	31	37	34	31
nad 10 spojů	1 634	1 632	1 592	1 606	1 582	1 579	1 586
Počet obcí s dopravní obsluhou v sobotu celkem	1 672	1 673	1 657	1 661	1 651	1 647	1 652
z toho:							
1 - 4 spoje	21	25	27	29	29	28	23
5 - 6 spojů	13	5	10	6	10	12	17
7 - 10 spojů	94	94	88	88	104	125	124
nad 10 spojů	1 544	1 549	1 532	1 538	1 508	1 482	1 488
Počet obcí s dopravní obsluhou v neděli a svátek celkem	1 672	1 673	1 657	1 657	1 656	1 651	1 657
z toho:							
1 - 4 spoje	20	22	26	29	32	30	27
5 - 6 spojů	14	13	11	15	17	18	22
7 - 10 spojů	140	94	150	146	107	131	130
nad 10 spojů	1 498	1 544	1 470	1 467	1 500	1 472	1 478

Zdroj: ČIS

Dopravní obsluha veřejnou autobusovou dopravou

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Počet obcí - celkem	6 250	6 251	6 251	6 253	6 253	6 259	6 258
Počet obcí s dopravní obsluhou v pracovní den celkem	6 180	6 199	6 202	6 192	6 201	6 213	6 203
z toho:							
1 - 4 spoje	102	95	98	95	95	89	88
5 - 6 spojů	101	98	89	90	88	82	81
7 - 10 spojů	408	407	400	409	412	406	400
nad 10 spojů	5 569	5 599	5 615	5 598	5 606	5 636	5 634
Počet obcí s dopravní obsluhou v sobotu celkem	4 051	3 983	4 119	4 058	4 060	4 131	4 085
z toho:							
1 - 4 spoje	899	863	763	849	842	821	794
5 - 6 spojů	561	568	619	589	580	538	556
7 - 10 spojů	757	721	806	753	768	790	776
nad 10 spojů	1 834	1 831	1 931	1 867	1 870	1 982	1 959
Počet obcí s dopravní obsluhou v neděli a svátek celkem	4 567	4 528	4 583	4 526	4 537	4 582	4 553
z toho:							
1 - 4 spoje	1 082	1 072	963	1 037	1 053	995	998
5 - 6 spojů	624	629	645	643	620	600	610
7 - 10 spojů	821	788	852	806	808	836	810
nad 10 spojů	2 040	2 039	2 123	2 040	2 056	2 151	2 135

Zdroj: CIS

Situace v obsluze obcí železniční a linkovou autobusovou dopravou z hlediska počtu obcí dle jednotlivých kategorií počtu spojů zůstala za sledované období přibližně stejná.

Přeprava cestujících městskou hromadnou dopravou

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Přepravní výkony celkem (mil. oskm)	15 617,4	15 281,5	16 624,8	16 276,2	16 270,2	16 100,0	17 387,1
z toho: trolejbusy	1 061,8	1 018,4	1 009,8	988,6	972,2	856,0	868,9
tramvaje	4 624,0	4 460,8	4 711,3	4 747,6	4 721,0	4 619,0	5 065,3
metro	4 373,6	4 254,6	5 037,4	4 833,3	4 836,4	5 214,0	5 868,7
autobusy	5 558,1	5 547,7	5 866,3	5 706,7	5 740,6	5 411,0	5 584,2

Zdroj: MD

Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Přepravní výkon celkem (mil. tkm)	66 304	69 863	66 180	69 576	69 358	74 590	66 584
Železniční doprava	13 770	14 316	14 266	13 965	14 574	15 261	15 618
Silniční doprava	51 832	54 830	51 228	54 893	54 092	58 714	50 315
Vnitrozemská vodní doprava	679	695	669	693	656	585	620
Letecká doprava	22	22	17	24	35	31	31

Zdroj: MD, ČSÚ

Mezioborové srovnání na základě statistických dat nákladní dopravy je problematické s ohledem na rozdílný způsob statistického zjišťování u jednotlivých módů. Zatímco na železnici se sledují celkové přepravní výkony všech dopravců na území ČR, u ostatních druhů dopravy se sledují jen dopravci registrovaní v ČR, ale na druhou stranu nejen na území ČR. Udávaný poměr železnice / silnice přibližně 20 % / 80 % je proto silně zkreslen. Časová řada u silniční dopravy ukazuje pro rok 2016 významný pokles, což je dáno nedostatkem řidičů s tím, že silniční přepravy do značné míry proto převzali zahraniční dopravci (proto se pokles netýká vnitrostátní dopravy, ale pouze dopravy mezinárodní). Skutečný podíl železniční dopravy na celkových výkonech nákladní dopravy jen na území ČR za všechny dopravce je ve skutečnosti kolem 30 % (viz analytická část Koncepce nákladní dopravy). V případě železniční dopravy jde přibližně 9% nárůst na vrub zejména kombinované dopravy, která je úspěšná zejména v námořních přepravách. Časové řady potvrzují teoretické předpoklady, že železniční doprava má budoucnost zejména v případě přeprav na střední a dlouhé vzdálenosti (růst mezinárodní dopravy a pokles dopravy vnitrostátní):

Přeprava věcí po železnici celkem (nejsou zahrnuty prázdné soukromé vozy)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Přepravní výkon celkem (mil. tkm)	13 770	14 316	14 266	13 965	14 574	15 261	15 619
podle druhu přepravy							
vnitrostátní	5 714	6 239	5 839	5 544	5 617	5 534	5 325
mezinárodní celkem	8 056	8 077	8 427	8 421	8 957	9 727	10 293
v tom: vývoz	3 989	3 804	3 895	3 781	3 701	3 867	4 061
dovoz	2 069	2 160	2 159	2 518	3 078	3 683	3 911
tranzit přes ČR	1 998	2 113	2 373	2 122	2 178	2 177	2 321
Přepravní výkon ve veřejné dopravě (mil. tkm)	11 868	12 128	11 402	10 587	9 820	9 240	9 220
podle druhu přepravy							
vnitrostátní	4 960	5 430	4 941	4 397	3 979	4 491	4 327
mezinárodní celkem	6 908	6 698	6 461	6 190	5 840	4 749	4 893
v tom: vývoz	3 519	3 347	3 282	3 046	2 413	1 863	2 061
dovoz	1 741	1 806	1 679	1 772	2 215	1 813	1 782
tranzit přes ČR	1 648	1 545	1 500	1 373	1 213	1 073	1 050

Zdroj: MD

Přeprava věcí po silnici (pouze vozidly registrovanými v ČR)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Přepravní výkon celkem (mil. tkm)	51 832	53 885	50 005	53 557	52 713	57 572	49 338
<i>podle druhu přepravy</i>							
vnitrostátní	14 776	14 995	14 414	15 401	16 820	21 183	22 304
mezinárodní celkem	37 056	38 890	35 591	38 156	35 893	36 389	27 034
v tom: vývoz	12 986	13 896	13 142	14 572	14 676	15 299	11 823
dovoz	12 170	13 121	12 272	13 268	12 565	13 097	10 194
tranzit přes ČR	2 368	2 347	1 925	2 054	1 782	1 595	1 047
přeprava ve třetích zemích	9 531	9 526	8 252	8 262	6 870	6 398	3 971

Zdroj: MD

Vnitrostátní nákladní silniční doprava (pouze vozidly registrovanými v ČR)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Přepravní výkon celkem (mil. tkm)	14 776	14 995	14 414	15 401	16 820	21 183	22 304
<i>podle kategorií přepravní vzdálenosti</i>							
0 - 50 km	3 006	2 917	2 937	3 186	3 550	4 139	4 409
50 - 150 km	4 519	4 601	4 496	4 661	5 507	7 711	8 300
150 - 300 km	4 540	5 012	4 693	5 131	5 219	6 374	6 701
300 - 500 km	2 514	2 238	2 138	2 287	2 437	2 703	2 521
500 km a více	197	228	151	136	107	255	373

Zdroj: MD

Přeprava věcí po vnitrozemských vodních cestách (pouze plavidly registrovanými v ČR)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Přepravní výkon celkem (mil. tkm)	679	695	669	693	656	585	620
<i>podle druhu přepravy</i>							
vnitrostátní	16	21	16	6	15	25	30
mezinárodní celkem	663	674	654	687	641	560	590
v tom: vývoz	172	119	160	137	120	79	62
dovoz	111	126	109	84	64	28	42
přeprava ve třetích zemích	276	307	251	322	318	310	343
kabotáž	105	122	134	144	139	143	144
<i>podle typu pohonu plavidel</i>							
motorová	512	512	510	521	522	479	495
nemotorová	159	182	158	172	134	104	124
ostatní	8	2	1	0	1	1	1

Zdroj: MD

Popis situace ve vodní nákladní dopravě je velmi obtížný, hlavním faktorem jsou stále více klimatické podmínky za situace, kdy není realizován projekt na zlepšení plavební spolehlivosti v přeshraničním úseku Labe.

Přeprava velkých kontejnerů po železnici

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tunové kilometry celkem (tis.)	1 826 087	2 113 470	2 302 410	1 974 234	2 108 717	2 369 973	2 442 961
vnitrostátní	525 912	670 408	647 572	576 838	576 017	466 568	448 921
mezinárodní celkem	1 300 175	1 443 062	1 654 838	1 397 396	1 532 700	1 903 405	1 994 040
v tom: vývoz	557 005	616 870	722 772	665 244	672 622	878 907	894 113
dovoz	524 148	551 314	593 472	553 410	714 495	885 025	951 725
tranzit přes ČR	219 022	274 878	338 594	178 742	145 582	139 473	148 202

Zdroj: MD

Přeprava výměnných nástavb po železnici

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tunové kilometry celkem (tis.)	59 972	65 650	69 437	14 546	8 774	2 133	29 120
vnitrostátní	55	55	61	452	0	0	5
mezinárodní celkem	59 917	65 595	69 376	14 094	8 774	2 133	29 115
v tom: vývoz	2 247	3 648	6 373	4 126	1 476	1 063	1 294
dovoz	4 723	5 641	10 333	7 025	1 736	1 069	4 070
tranzit přes ČR	52 947	56 306	52 670	2 942	5 562	0	23 751

Zdroj: MD

Nedoprovázená přeprava silničních návěsů a přívěsů po železnici

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tunové kilometry celkem (tis.)	6 378	54 286	105 755	135 517	148 403	158 910	170 132
vnitrostátní	0	18 437	6 740	10 300	9 953	17 087	17 972
mezinárodní celkem	6 378	35 849	99 015	125 217	138 450	141 823	152 159
v tom: vývoz	3 619	17 328	45 253	59 849	73 261	77 257	70 671
dovoz	2 759	18 522	53 762	62 817	65 188	64 567	81 489
tranzit přes ČR	0	0	0	2 552	0	0	0

Zdroj: MD

V případě kombinované dopravy trvá postupný nárůst přepravy kontejnerů ve spojitosti zejména s námořní kombinovanou dopravou (nárůst o 15,5 %). Velký nárůst zaznamenaly přepravy silničních návěsů v rámci kontinentální kombinované dopravy, tento trh se začal významněji rozvíjet až po roce 2010. Kontinentální kombinovaná doprava má stále významné rezervy a velký potenciál do budoucna (viz Koncepce nákladní dopravy).

Návrhová část

4 Vyhodnocení priorit, specifických cílů a opatření

4.1 Uživatelé

4.1.1 Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost ČR

Ekonomika České republiky se orientuje zejména na západoevropské trhy, což má dvě konsekvence ve vztahu k požadavkům do dopravního sektoru. K udržení dosažené pozice je nezbytné uspokojit stále rostoucí potřeby přeprav zejména západním směrem, a to do Polska, a zejména Bavorska. Dále je nutné snížit závislost ekonomiky na západoevropském trhu, což vyžaduje hledat odbytiště i v ostatních regionech. Důležitou roli v tomto směru mají transkontinentální přepravy prostřednictvím klíčových námořních přístavů, a to nejen v severomořské oblasti, ale rovněž v jadranské oblasti a na Balkáně. To klade požadavky na směr do Polska a směrem do Polska a Slovenska zejména přes Moravu. Do budoucna je rovněž nutné počítat s železničním spojením do jižní a jihovýchodní Asie.

Zatímco dálniční spojení ve všech požadovaných směrech je již funkční (s výjimkou chybějícího úseku dálnice D52 na jižní Moravě, kde ale s ohledem na existenci modernizované silnice I. třídy zatím nejsou kapacitní ani provozní problémy), neuspokojivá situace je zejména v případě železniční a vodní dopravy. V případě železniční dopravy je neuspokojivé zejména železniční spojení do Bavorska (nejde jen o spojení Plzeň – Česká Kuba, ale rovněž o kapacitně nedostatečné spojení v úseku Praha – Beroun). Rovněž spojení do Polska trpí nedostatkem kapacity zejména na německé straně přeshraničního spojení a velmi neuspokojivý je technický stav důležité pravobřežní tratě Kolín – Děčín. I přes dílčí modernizace zůstává koridor, Praha – Mladá Boleslav – Liberec, stále jednokolejný, neelektrizovaný a ve stávající stopě se všemi z toho vyplývajícími důsledky. Ve vztahu na jižní Moravu je kapacitním problémem zejména železniční uzel Brno. V případě vodních cest zůstává klíčovým problémem spolehlivost labecké vodní cesty pod Ústím nad Labem (podrobněji v části věnované Koncepci vodní dopravy).

Opatření:

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

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

Problematicku podrobně řeší návazný dokument Dopravní sektorové strategie, 2. fáze. V rámci usnesení vlády k tomuto dokumentu bylo schváleno, že do dopravní infrastruktury bude ročně vynakládáno alespoň 70 mld. Kč ročně v cenové úrovni roku 2013. To by mělo zajistit dobudování hlavní a globální sítě v termínech stanovených nařízením č. 1315/2013/EU ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.

Důležitým počinem bylo v hodnoceném období zprovoznění zbývajících úseků dálnice D8 a jižní části dálnice D0, která umožňuje převést tranzitní dopravu z dálnice D1 na dálnici D5 mimo Prahu. Rovněž byla zahájena výstavba dálnice D35, která má postupně vytvořit severní alternativu k dálnici D1. Na železniční infrastrukturu se postupně dokončuje modernizace železničních uzlů, které nebyly přímo zahrnuty do koridorových staveb (Olomouc, Ústí n/O, Přerov, Břeclav, Plzeň, Praha-Běchovice – Úvaly). Z hlediska osobní dopravy se zejména 1.

a 2. tranzitní železniční koridor ukázal jako velmi úspěšný, neboť přeprava z Prahy ve směru do Olomouckého, Moravskoslezského a Jihomoravského kraje rostla ve sledovaném období závratným tempem o 26 % ročně. Postupně se dokončuje rovněž 4. tranzitní železniční koridor, což umožnilo os roku 2017 zavést dvou segmentovou obsluhu z Prahy do Českých Budějovic. Ve směru na Plzeň byla ve sledovaném období zahájena ražba nového čtyřkilometrového tunelu Ejovice – Plzeň.

V uplynulém období bylo hlavní překážkou v přípravě zejména silničních staveb infringementového řízení Evropské komise vůči České republice ohledně dostatečné transpozice evropské směrnice o hodnocení vlivů na životní prostředí do českého právního řádu. Z toho důvodu je postupně nutné u celé řady staveb zopakovat proces EIA. V případě vybraných důležitých staveb s nejvíce pokročilým stavem přípravy byl dohodnut zjednodušený režim, který v konečném důsledku znamenat jen malé zdržení. V ostatních případech je zpoždění přípravy přibližně 1 – 2 roky.

Opatření je dlouhodobého charakteru a je postupně plněno. Důležité bude schválení legislativních úprav k urychlení přípravy staveb.

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

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

Problematika je podrobně řešena v rámci Akčního plánu rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050) a v navazujícím Implementačním plánu k Akčnímu plánu rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050). Implementačním plánu rozvoje ITS obsahuje několik desítek projektů a projektových záměrů týkajících se rozvoje ITS zejména v silniční a železniční dopravě. Na síti kapacitních silnic se plánuje rekonstrukce stávajících, doplnění nebo výstavba nových dopravních detektorů, kamerových systémů a meteorologických stanic. Dále bude na síti kapacitních silnic budováno proměnné dopravní značení a zařízení pro provozní informace. Také se předpokládá zavedení úsekového měření rychlosti na daných úsecích dálnic a automatických vysokorychlostních vah pro bezobslužné vyhodnocení, zda projíždějící silniční nákladní vozidlo není přetíženo a neohrožuje bezpečnost silničního provozu nebo nadměrně nepoškozuje vozovku.

Mezi významné projektové záměry spadá systém pro plošné kontinuální monitorování dynamiky dopravních proudů (tzv. „plovoucí vozidla“). Jedním z nově přidáných projektových záměrů je „Monitoring mobility osob na základě signalizačních dat mobilních operátorů - BIG DATA z mobilních sítí“.

Dopravní data a informace: Řidičům v zemích Evropské unie budou poskytovány informace o silničním provozu a o mimořádných událostech po celou dobu jejich cesty bez ohledu na stát, kde se právě nacházejí. Společný formát pro sdílení dopravních informací se jmenuje DATEX II. Tato oblast je řešena v evropském projektu nazvaném „CROCODILE“ jehož členem je také Česká republika zastoupena prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR a Ředitelstvím silnic a dálnic ČR.

Systém automatického tísňového volání: Pilotní ověření fungování systému eCall v mezinárodním provozu je testováno v rámci evropského projektu „I_HeERO“ (Harmonised eCall European Pilot), kterého se Česká republika aktivně účastní prostřednictvím

Ministerstva dopravy ČR a Ministerstva vnitra ČR - Generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR.

Včasné obdržení přesné informace je naprosto základní k tomu, aby řidič pohotově vnímal situaci v silničním provozu a soustředil se na možný problém. Na tento aspekt silničního provozu se zaměřuje projekt „C-ROADS Czech Republic“, který vychází z mezinárodní iniciativy C-ROADS.

V oblasti autonomní mobility se Ministerstvo dopravy ČR stalo partnerem evropského projektu „CARTRE“. Řešení postupného nasazování autonomních vozidel vyžaduje, aby k němu bylo přistupováno komplexním způsobem. Je nezbytné vytvořit Akční plán pro autonomní řízení, který by integroval stávající strategie a procesy. Proto také Ministerstvo dopravy ČR iniciovalo vznik adekvátní platformy všech zainteresovaných stran ze státní správy, soukromé sféry a z akademické půdy, jejímž úkolem bude doporučit priority v rozvoji autonomní mobility s ohledem na technické a ekonomické možnosti, jakož i na reálné potřeby veřejné správy resp. uživatelů.

V oblasti družicových dat MD prověřují možnosti jejich využití a jejich implementace do resortních systémů. V případě družicové navigace se jedná o mj. o ověřování bezpečnosti užití družicového navigačního signálu Galileo a jeho odolnosti vůči vnějším vlivům, jako je jamming a spoofing. MD dále pracuje na implementaci systému Galileo v aplikacích v ČR, jedná se např. o využití družicové navigace v MHD (autobusy DPP). Rovněž je třeba věnovat pozornost možnostem využití družicové navigace v oblasti autonomní dopravy – vozidel, i UAV.

V pozorování Země se jedná o implementaci služeb, zaměřených na sledování nežádoucích pohybů (nejen) dopravní infrastruktury, jejíž implementace v současné době probíhá. MD zároveň pracuje na zajištění pravidelného transferu a uložení družicových dat Sentinel pokrývajících ČR a jejich zpřístupnění za lepších technických podmínek uživatelům v ČR. Za tímto účelem je zřízen Spolupracující pozemní segment Sentinel, který bude ve formě zrcadlového úložiště uchovávat radarová (pásmo 5GHz) a multispektrální data následně využitelná např. pro dokumentaci stavu území a postupu staveb, vyhodnocení trendů nežádoucího pohybu zemského povrchu či infrastruktury atp. MD aktuálně dokončuje jednání s ESA ohledně spolupráce na tomto systému v ČR.

Opatření je dlouhodobého charakteru a je postupně plněno.

4.1.2 Vytváření podmínek pro soudržnost regionů

Jednotlivé kraje české republiky se postupně napojují na dálniční síť. Dosud se nepodařilo napojit kraj Karlovarský a Jihočeský, z hlavních aglomerací pak ještě Mostecko-Chomutovskou. Velkým problémem je nedokončený obchvat Prahy, zejména stavba č. 511 na dálnici D0.

V případě železniční dopravy byl ve sledovaném období zaznamenán pokrok v napojení Jihočeského a Plzeňského kraje na modernizovanou železniční síť. Z hlediska napojení na železniční síť je stále nejhorší situace v případě Libereckého kraje včetně Mladoboleslavska. Zde bude nutné v rámci právě probíhající studie proveditelnosti hledat i takové řešení, které by umožnilo v relativně krátké době vytvořit podmínky pro železniční dopravní obslužnost, která by umožnila obdobnou kvalitu spojení, která je dnes zajišťována např. mezi Prahou a Hradcem Králové.

Kritická situace je v případě železničního uzlu Brno, avšak v rámci potřeb řešení dopravních problémů ve velkých aglomeracích, tzn. zejména ve středočeské oblasti, bude nutné vytvořit

jasnou koncepci rozvoje železničního uzlu Praha včetně kapacity výjezdových úseků železničních tratí. Středočeská aglomerace je nejrychleji rostoucí aglomerací v ČR a požadavky na městskou a příměstskou dopravu neustále rostou. Za této situace je hlavním řešením rozvoj veřejné, zejména kolejové dopravy s vazbou na individuální dopravu v terminálech P+R, a to ještě v příměstské oblasti s návazností na kapacitní železniční tratě.

Opatření:

- **Modernizovat dopravní infrastrukturu s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti všech krajů a s ohledem na podporu regionů definovanou ve Strategii regionálního rozvoje. Stav dopravní infrastruktury nesmí být příčinou zvyšování meziregionálních rozdílů ekonomické výkonnosti jednotlivých regionů.**

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

Dále jsou uvedeny zásadní přetrvávající nedostatky v rámci transevropské dopravní sítě:

- Hlavní město Praha a Středočeský kraj - není dokončeno silniční spojení umožňující odvedení tranzitní dopravy z hlavního města

Pro stavbu dálnice D0, stavbu č. 511 je zpracována „nová“ dokumentace EIA a zpracovatel posudku je vysoutěžen. Dokumentace EIA byla připravena v souladu s principy, které vláda odsouhlasila pro opakované procesy EIA u záměrů, které původně byly posouzeny dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Jedná se o principy stanovené v usnesení vlády ČR ze dne 11. 5. 2016 č. 430 (posuzované technické řešení v novém procesu EIA vychází z aktuálního technického řešení stavby, paralelně s opakováním procesu EIA je možno činit další kroky v investorské přípravě). Nová dokumentace EIA je tak zpracována pro jednu projektovou variantu, přičemž obsahuje obsáhlou kapitolu, věnující se variantám posuzovaným v minulosti. Nová dokumentace EIA byla paralelně dle shodných pravidel připravena i pro přeložku I/12 Běchovice – Úvaly, neboť obě stavby spolu svébytně souvisí. Souběžně probíhá ověřování aktuálnosti dokumentace DÚR z roku 2014 ve vztahu k platné právní úpravě, tak aby bylo možno po získání stanoviska EIA zahájit nové územní řízení.

- Chybí alternativní tah k dálnici D1 zajišťující přímé propojení primárních uzlů sítě TEN-T Praha a Ostrava (úsek Pardubice - Mohelnice)

V současné době se dokončuje u obou staveb (D35 Opatovice nad Labem – Časy a D35 Časy – Ostrov), majetkoprávní příprava (probíhá vyvlastňování) a probíhá 2. kolo výběrového řízení na zhotovitele stavby. V místech budoucích staveb probíhá archeologický průzkum. Předpoklad zahájení realizace je na konci roku 2017.

- Chybí kapacitní páteřní železniční osa Moravy (Brno - Přerov) včetně železničního uzlu Brno

Bylo rozhodnuto o vybudování dvoukolejné železniční trati na rychlost do 200 km/h se zachováním územní rezervy pro novou vysokorychlostní trať. Předpokládaný termín realizace je 2025.

- Chybí přímé a kvalitní železniční spojení Letiště Václava Havla s centrem Prahy a prostřednictvím železniční dálkové dopravy s krajskými centry.

Centrální komisi MD byla schválena příslušná varianta železničního spojení, následně je dále prověřováno rozšíření úseku vedených v tunelu (Praha 6). Probíhá zpracování DÚR pro jednotlivé úseky.

- Nespolehlivá splavnost Labsko - vltavské vodní cesty v přeshraničním úseku Labe.

Proces EIA stále probíhá, na podzim 2016 byla dokumentace EIA vrácena k dalšímu dopracování. Zároveň byla zpracována Koncepce vodní dopravy, přičemž v rámci SEA je řešena zejména právě problematika plavebního stupně Děčín. Z důvodu významně negativního vlivu na lokality Natura 2000 jsou zpracována kompenzační opatření a vyhodnocen převažující veřejný zájem. Výsledky procesu budou rovněž jedním ze vstupů pro proces EIA.

Ve všech krajích ČR jsou velké nedostatky v kvalitě dopravní infrastruktury. Následující přehled ukazuje regiony, které dosud nejsou napojeny na nadřazenou síť silniční nebo železniční infrastruktury¹:

- Jihočeský kraj - chybí základní spojení v železniční i silniční infrastruktuře ve směru Praha - České Budějovice – Linec

V letech 2014-2016 probíhala realizace jihočeské části dálnice D3, Praha – České Budějovice – Linec, v roce 2017 budou uvedeny do provozu stavby D3 0308/C Veselí nad Lužnicí – Bošilec a D3 0309/III Borek – Úsilné. V současné době probíhá realizace na stavbách D3 0309/I Bošilec - Ševětín a D3 0309/II Ševětín – Borek. Do konce roku 2017 se předpokládá zahájení dalších dvou staveb D3 0310/I Úsilné – Hodějovice a D3 0310/II Hodějovice–Třebonín. Dále došlo k rozšíření na 2+1 silnice I/3 v úseku Mirošovice – Benešov a do konce roku 2017 se předpokládá zahájení stavby I/3 Olbramovice, přeložka.

Dále je v současné době v realizaci stavba D4 Skalka – křižovatka II/118 s předpokladem uvedení do provozu v září 2017.

Dále na 4. železničním koridoru byl uveden do provozu téměř celý koridor s výjimkou úseků: Sudoměřice – Votice, Soběslav – Doubí, Nemanice – Ševětín. Jsou realizovány stavby „Modernizace trati Veselý n. L. – Tábor, II. Část, úsek Veselý n. L. – Doubí u Tábora – propojení MUK Dráčov a silnice I/3 (konkrétní projekty uvedené do provozu a rozestavěné).

Modernizace trati Tábor – Sudoměřice a Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n., I. část – žst. Praha Hostivař ve zkušebním provozu.

- Karlovarský kraj a západní část Ústeckého kraje - není dokončeno základní silniční a železniční spojení ve směru Praha - Karlovy Vary - Marktdewitz a Praha - Chomutov / Most

Bylo rozhodnuto o dostavbě dálnice D6 mezi Prahou a Chebem ve čtyřpruhovém uspořádání. V roce 2015 byl uveden do provozu úsek D6 Lubenec – Bošov. V roce 2017 by měly být zahájeny tři nové stavby, a to D6 Lubenec, obchvat, D6 Nové Strašecí – Řevničov a D6 Řevničov, obchvat. Na stavbách D6 Lubenec, obchvat a D6 Nové Strašecí – Řevničov je dokončeno majetkoprávní vypořádání na hlavní trase a je požádáno o stavební povolení. U stavby D6 Řevničov, obchvat chybí poslední LV (list vlastnictví). U všech tří staveb probíhá 2. kolo výběrového řízení na zhotovitele stavby.

¹ Nejde o úplný přehled všech nedostatků na dopravní síti, ale o hrubou identifikaci krajů, kterým chybí nejzákladnější napojení na transevropskou dopravní síť. Hlavní zásady rozvoje dopravní infrastruktury jsou uvedeny v prioritě Dopravní infrastruktura a podrobný závazný harmonogram realizace projektů je stanoven v Dopravních sektorových strategiích.

- Liberecký kraj - zcela chybí kvalitní železniční spojení pro osobní i nákladní dopravu (včetně přílehlé průmyslové oblasti Mladoboleslavska)

V roce 2014 byla zpracována studie proveditelnosti železničního spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec, u které všechny varianty neprokázaly ekonomickou efektivnost. Bylo to dáno zejména tím, že všechny varianty sledovaly jeden typ finanční náročnosti a přínosu. Rovněž byl z důvodu technologického návrhu nedostatečně vyhodnocen význam jablonecké části liberecké aglomerace. Z těchto důvodů byla v roce 2016 zadána nová studie proveditelnosti, která nebude obsahovat pouze varianty geografického vedení, ale rovněž varianty nákladově-výnosového typu.

- Plzeňský kraj - není dokončena modernizace železničního spojení v ose Praha - Plzeň – Regensburg

Pokračovala realizace 3. TŽK (Ejpovický tunel konkrétní projekty uvedené do provozu a rozestavěné a první etapy modernizace železničního uzlu Plzeň). Pokročila příprava úseku Beroun – Zdice (zahájeno v únoru 2017).

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

- Hlavní město Praha a Středočeský kraj - chybí kvalitní železniční spojení pro regionální dopravu z Prahy do tří největších měst Středočeského kraje (Kladno, Mladá Boleslav, Příbram).

Viz popis studie proveditelnosti železničního spojení Praha – Liberec a napojení letiště Václava Havla výše.

- Liberecký kraj - chybí kvalitní infrastruktura propojující důležitá centra kraje (Česká Lípa, Jablonec n/N, Semily)

V roce 2015 proběhla optimalizace vybraných úseků železniční tratě Liberec – Turnov – Semily, dále trati Liberec – Česká Lípa a v letech 2015/2016 proběhla modernizace trati Liberec – Tanvald. V roce 2016 byla zahájena modernizace stanic Raspenava a Frýdlant v Čechách včetně obnovy tratí ve Frýdlantském výběžku.

- Kraj Vysočina - chybí kvalitní infrastruktura propojující důležitá centra kraje (zejména Třebíč a Žďár n/S.).

Tato hlavní spojení jsou realizována především pomocí silnic II. třídy. Ze SFDI v řešeném období bylo z alokovaných peněz na II. třídy vyčleněno 9,37% kraji Vysočina. Tento procentuální podíl vychází z délky silnic II. třídy v daném kraji.

- Jihomoravský kraj - chybí kvalitní železniční infrastruktura propojující důležitá centra kraje (zejména Znojmo, Vyškov), chronickým nedostatkem je současný stav železničního uzlu Brno.

Zpracovává se studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, výsledky budou k dispozici v roce 2017.

- Zlínský kraj - chybí kvalitní infrastruktura propojující důležitá centra kraje (Vsetín, Valašské Meziříčí)

Na I/57 se projektově připravují stavby, které zlepší dopravní dostupnost mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím. Dojde ke zvýšení kapacity a zvýšení bezpečnosti dané komunikace.

Konkrétně se jedná o přípravu staveb I/57 Semetín – Bystřička 2. stavba a I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová, obchvat. V srpnu 2017 se předpokládá uvedení do provozu stavby I/35 Valašské Meziříčí – Lešná, 3. stavba. Tato stavba je součástí připravovaného směrově rozděleného tahu I/35 v úseku mezi Palačovem a městem Valašské Meziříčí, který je budován jako přeložka stávající silnice I/35 Hranice na Moravě–Valašské Meziříčí. Vybudováním jmenované trasy dojde k napojení města Valašské Meziříčí, a tím i celé oblasti Valašska, na síť dálnic.

- Moravskoslezský kraj - není dokončeno vyhovující spojení Ostravy s Opavou a Krnovem a Ostravy s Jablunkovem, v případě železniční infrastruktury není dostatečná kapacita ve směru Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín.

Spojení Ostrava Opava je v realizaci stavba Opava severní obchvat, východní část a stavba Ostrava, Prodloužená Rudná, která bude v roce 2017 dokončena. V roce 2017 má být zahájena stavba I/57 Krnov SV obchvat. V úseku mezi Ostravou a Jablunkovem bude v roce 2017 dokončen úsek I/11 Nebory – Oldřichovice – Bystřice a bude zahájena stavba I/68 Třanovice – Nebory.

V případě železniční infrastruktury kapacita ve směru Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín není dostatečná, plánuje se modernizace zdvoukolejněním trati Ostrava – Frýdek Místek.

Opatření je dlouhodobého charakteru a je postupně plněno. Důležité bude schválení legislativních úprav k urychlení přípravy staveb.

4.1.3 Nákladní doprava jako součást logistického procesu

Z pohledu přepravce plní nákladní doprava v rámci logistického řetězce svou funkci tak, aby nebyla příčinou ekonomického růstu. Největším rizikem je již existující nedostatek zejména řidičů v nákladní silniční dopravě. Vzhledem k demografické situaci a zvěšujícímu se podílu vysokoškolsky vzdělaných lidí nelze do budoucna očekávat výraznější obrat ke zlepšení situace. Řešením se jeví dle schválené Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030 spolupráce silničních a železničních dopravců prostřednictvím kombinované dopravy a zavádění nových technologií (příslušné stupně autonomních vozidel).

Opatření:

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

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

- **Vytvořit podnikům přístup ke konkurenceschopným multimodálním přepravním řetězcům s využitím železniční a případně vodní dopravy s cílem:**
 - zlepšení vytižení dopravních prostředků a snížení prázdných jízd
 - redukce těžké silniční dopravy formou služby pro silniční dopravce
 - lepší kooperace a koordinace podniků v oblasti dopravy

- podpory podnikání pro malé a střední firmy
- snížení negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost dopravy

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

Prímá finanční podpora je realizována prostřednictvím Operačního programu doprava v rámci Programu podpory modernizace a výstavby přepravišť kombinované dopravy. První výzva byla vyhlášena v roce 2016 a byla schválena podpora 1 projektu, další vyhlášení výzvy se předpokládá v polovině roku 2017 z OPD2 (alokováno 800 mil., notifikace veřejné podpory až do výše 2,5 mld.).

Program podpory výstavby a modernizace veřejných přístavů pro nákladní dopravu, vyhlášení 1. výzvy se předpokládá na konci roku 2017 (alokováno 500 mil.). Pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy je v současné chvíli ve fázi notifikace, 1. výzva se předpokládá v r. 2018.

Novela zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách a vyhlášky Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., ze dne 22. června 1995, kterou se vydává dopravní řád drah, upravující prioritu jednotlivých kategorií vlaků adochází ke zvýšení priority mezinárodních nákladních vlaků při řízení provozu. Zároveň vzniká nová kategorie drah – vlečka s veřejným přístupem. O zařazení vleček do této kategorie bude rozhodovat Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře.

Nová vyhláška Ministerstva dopravy č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb se rovněž vztahuje na zařízení služeb sloužící nákladní dopravě.

Snížení negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost dopravy je realizováno v rámci Operačního programu Doprava, prioritní osy 2, specifického cíle 2.2, který je zaměřen na Rozvoj inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě a systémů ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy.

Obě opatření jsou plněna průběžně, podrobněji jsou rozvedena v samostatném návazném dokumentu Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030.

4.1.4 Veřejná služba v přepravě cestujících

V souladu s návaznou Koncepcí veřejné dopravy (viz níže) byla zavedena na celostátní úrovni dálková železniční doprava na principu integrovaného taktového jízdního řádu, ke kterému je rovněž zpracován materiál „Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy pro období 2017-2021“. Dokument byl schválen poradou ministra dopravy konané dne 25. května 2017 a je zveřejněn na internetových stránkách Ministerstva dopravy. Obdobně se postupuje i v jednotlivých krajích, kde se postupně rozvíjejí integrované dopravní systémy (IDS). Podle zákona číslo 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů je povinnost tvořit střednědobé dopravní plány společná pro všechny objednatele, tedy i pro kraje.

Opatření:

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

Jedná se o dlouhodobý koncepční plán. Chybějící propojení mezi aglomeracemi v oblasti železniční dopravy přetrvává zejména v relacích: Praha – Karlovy Vary, Praha – Liberec,

Brno – Zlín, přičemž ve všech těchto případech jsou zajištěny intervalové spoje veřejné linkové silniční dopravy, jejichž kapacita bývá v exponovaných časech špičkových dnů vyčerpána. V některých jiných případech je spojení méně konkurenceschopné (například spojení Pardubice – Hradec Králové – Liberec). Obecně se jedná o dlouhodobé infrastrukturní omezení, jehož odstranění je obtížně možné bez rozsáhlých investic do dopravní cesty. Tyto investice se připravují (modernizace Brno – Přerov usnadní spojení Brno – Zlín, zpracovává se rovněž studie proveditelnosti pro osu Praha – Mladá Boleslav – Liberec).

Opatření je dlouhodobého charakteru a postupně se plní.

- **Zajistit podle ekonomických možností jednotlivých krajů a státu integraci veřejné dopravy na celém území krajů, integrace musí zahrnovat propojení jízdních řádů všech segmentů veřejné dopravy na bázi páteřního a rozvazového systému, integraci tarifní a informační.**

Opatření je postupně plněno. V naprosté většině krajů existuje plně anebo alespoň částečně fungující integrovaný dopravní systém, který je dále rozvíjen a zlepšuje návaznosti veřejné dopravy:

Praha a Středočeský kraj: Velkým přínosem je postupný přechod ze dvou vzájemně neprovázaných systémů PID a SID do jediného integrovaného systému se společnými provozními i tarifními zásadami. Dílčí projekty přispívají i k integraci stavební (zkrácení přestupních cest), do systému jsou nebo budou zahrnuty i vybrané vlaky dálkové dopravy.

Jihočeský kraj: Postupně se od počátku rozvíjí systém integrované dopravy koordinovaný společností JIKORD, zahrnující prozatím nejbližší okolí Českých Budějovic.

Plzeňský kraj: Koordinátor POVED postupně vytváří integraci městské a příměstské dopravy v okolí Plzně, jakož i koordinaci jízdních řádů na celém území kraje.

Karlovarský kraj: Existuje tarifní integrace, systém IDOK zavádí tarifní nadstavbu k jednotlivému jízdnému podle současných tarifů dopravců zapojených do systému. Jedná se o zónový systém s časovými integrovanými jízdními doklady.

Ústecký kraj: V průběhu posledních let se výrazně rozvinul systém Doprava Ústeckého kraje, zahrnující celé území kraje, integrace zahrnuje prostorový rozměr (jízdní řády) i tarifní, včetně dohody o zapojení vlaků dálkové dopravy.

Liberecký kraj: Systém IDOL zahrnuje integrace prostorovou i tarifní na celém území kraje; tarifní integrace je založena výhradně na elektronickém nosiči jízdních dokladů.

Královéhradecký a Pardubický kraj: Systém Integrované regionální dopravy (IREDO) je tarifní systém, ve kterém fungují všichni dopravci, kteří provozují veřejnou autobusovou a regionální železniční dopravu. Systém nadále existuje, jeho použití je však omezené na elektronické jízdní doklady (není možné používání papírových jízdních dokladů jako dříve, náhodný cestující nemá možnost tarifní integrace).

Kraj Vysočina: Existuje projekt tarifní integrace zatím v teoretické rovině, probíhají první kroky ke koordinaci jízdních řádů.

Jihomoravský kraj: Systém integrované dopravy Jihomoravského kraje IDS JMK pokrývá celé území kraje a zahrnuje plnou integraci prostorovou, stavební a tarifní, jedná se o uznávaný systém v ČR i zahraničí.

Olomoucký kraj: Systém KIDSOK zahrnuje prostorovou i tarifní integraci na území kraje.

Moravskoslezský kraj: Především otázkou tarifní integrace se velmi progresivně zabývá systém ODIS, v současné době je možné i odbavení bankovní kartou.

Zlínský kraj: Existuje koordinace jízdních řádů, na území krajského města je vytvořen integrovaný systém.

- **Zajistit propojení veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou a individuální (obsluha rozptýleného osídlení).**

Do systému propojování veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou a individuální jsou zejména na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje zahrnuta záchytná parkoviště typu P+R (park + ride), K+R (Kiss+Ride), B+R (Bike+Ride). Záchytná parkoviště P+R jsou koncipována jako veřejná a jsou určena pro odstavování osobních vozidel. Tato záchytná parkoviště jsou umístěna u stanic metra nebo železničních stanic a jsou provozována ve vazbě na následné použití Pražské a Středočeské integrované dopravy (PID a SID). V systému P+R je k dispozici 14 placených P+R (s regulovanou provozní dobou) a dvě bezplatná parkoviště P+R Běchovice a P+R Skalka (s regulovanou dobou stání max. 12 hodin). Od roku 2013 probíhala postupná výměna parkovacích technologií na parkovištích P+R ve správě TSK hl. m. Prahy. V roce 2016 proběhla výměna parkovacích technologií i na parkovištích ve správě DP hl. m. Prahy. B+R v rámci P+R - odstavení jízdního kola je v rámci provozní doby P+R bezplatné. Na řadě železničních stanic či zastávek PID je možné ve stylu B+R využít zdarma místní stojany na kola.

Místa pro zastavení typu K+R nově definuje vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Tato vyhláška nově definuje použití místa pro zastavení typu K+R i mimo místa ve vazbě na prostředek veřejné hromadné dopravy osob, např. u škol nebo úřadů pro krátkodobé zastavení vozidla za účelem nastoupení a vystoupení osob k přestupu na hromadnou dopravu. V současné době je na území hl. m. Prahy k dispozici 30 parkovišť tohoto typu.

Parkoviště P+R, K+R, B+R a staniční parkoviště je možné využít například v následujících stanicích a zastávkách:

Linka	Stanice s parkovištěm
S1	Praha-Běchovice P+R, Praha-Klánovice B+R, Úvaly, Český Brod P+R, K+R, Poříčany, Pečky, Kolín
S2, S22	Praha-Horní Počernice, Čelákovice, Lysá nad Labem, Ostrá, Nymburk hl.n., Poděbrady, Kolín, Milovice
S4, R20	Roztoky u Prahy, Kralupy nad Vltavou, Nové Ouholice
S5, R21, R43	Kladno
S7	Praha-Radotín P+R, B+R, Dobřichovice, Řevnice, Beroun
S9	Praha-Hostivař K+R, Říčany, Senohraby, Benešov u Prahy, Čerčany
S41	Roztoky u Prahy, Praha-Holešovice P+R, B+R, Praha-Hostivař K+R
S65	Chýně jih
S8, S88	Praha-Kačerov K+R, Měchenice, Luky p/Medníkem, Týnec n/Sázavou, Mníšek pod Brdy

Opatření je postupně plněno i v některých dalších krajích. Téma je systematicky řešeno v rámci plánů udržitelné mobility měst (PUMM, SUMP), která postupně zpracovávají města s velikostí nad 50 tis. obyvatel dle metodiky certifikované Ministerstvem dopravy.

- **Zajistit prolínání obslužnosti jednotlivých krajů - horizontální (občané mají významné přepravní potřeby i do sousedních krajů), jakož i vertikální (provázanost celostátní, krajské a obecní objednávky).** Za tímto účelem bude ustanoven celostátní koordinátor pro metodické vedení jednotlivých objednatelů v podmínkách samostatné působnosti. Důležitým prvkem bude koordinace tvorby dopravních plánů, které musí mít v jednotlivých krajích a na jednotlivých úrovních srovnatelnou vypovídající hodnotu a musí sloužit jako jeden z důležitých podkladů pro rozhodování o rozsahu a modernizaci kolejové infrastruktury.

Opatření je plněno částečně. V současné době se zvažují varianty celostátní koordinace veřejné dopravy v souvislosti s projektem tzv. „národního tarifu“ (NT). S ohledem na volbu varianty zajišťování regionální dopravy v samostatné působnosti se však jeví, že reálně nemá klasický celostátní koordinátor smysl, neboť není oprávněn jakkoliv vstupovat do zajištění dominantní části dopravy zajišťované kraji. Zároveň se předpokládá vybudování systému NT. S ohledem na ne zcela uspokojivé zkušenosti projednáváním dopravních plánů se dále zvažuje, že bude zvážena právní úprava upravující povinnosti projednat dopravní plán před schválením s MD a sousedními objednateli.

- **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.

Opatření je v případě celostátní dopravní obslužnosti splněno, v případě krajské objednávky plnění závisí na rozhodnutí orgánů samosprávy, na významných páteřních linkách bývá rovněž obvykle plněno.

- **Veřejné služby v přepravě cestujících zadávat postupně na základě jasného harmonogramu v souladu s principy Bílé knihy EU, tj. zejména prostřednictvím otevřených nabídkových řízení.**

Opatření má dlouhodobý charakter a postupně se plní. Pravidelně je aktualizován plán otevření železničního trhu. Dosud existují určité překážky či okolnosti ztěžující otevírání trhu (například režijní jízdné, neexistence NT). MD vypracovalo plán otevírání trhu na celé přechodné období do roku 2033, kdy podle 4. železničního balíčku EU bude muset být převážná většina výkonů v závazku veřejné služby na železnici zadávána formou nabídkových řízení. Nabídková řízení pro jednotlivé linky budou vypisována rovnoměrně po celou uvedenou dobu a to podle připravenosti a vhodnosti těchto linek.

- **Zajistit odpovídající ochranu veřejných služeb v prostředí otevírajícího se dopravního trhu v oblasti drážní i silniční dopravy.**

Opatření je splněno, zákon č. 319/2016 Sb., novelizující zákon o dráhách, ustanovil možnost požádat o test ekonomické vyváženosti veřejných služeb.

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

4.1.5 Zajištění práv cestujících

Opatření zaměřená na zajištění práv cestujících se plnila, problematika je v současnosti řešena u všech druhů dopravy.

Opatření:

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

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

Opatření je plněno. V současnosti existují předpisy o právech a povinnostech cestujících ve všech oborech dopravy, které obsahují výsledek složité negociace, a jsou vyvážené, pokud se týče práv cestujících na jedné straně a problematiky konkurenceschopnosti dopravců na straně druhé.

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

Gestor: MD. Termín průběžně

Opatření je plněno. Z hlediska prosazování práv cestujících je postupováno způsobem, odpovídajícím implementaci v jednotlivých předpisech, například v oblasti drážní dopravy je příslušným orgánem, dohlížejícím nad dodržováním tohoto předpisu, Drážní úřad.

4.1.6 Vytváření podmínek pro rozvoj cestovního ruchu

Investice do dopravní infrastruktury pro cestovní ruch jsou obsaženy v hlavních balíčcích projektů a jejich plán realizace je stanoven v návazném dokumentu Dopravní sektorové strategie. Financování probíhá prostřednictvím SFDI, evropské fondy se využívají prostřednictvím Operačního programu doprava a IROP.

Opatření:

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

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

Cyklostezky: V roce 2000 - 2015 bylo podpořeno celkem 536 akcí ve výši 1 696 mil. Kč. Objem navržených prostředků v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) na cyklostezky je konstantní a byl pro léta 2013 - 2016 navržen ve výši 150 mil. Kč/rok. Vzhledem k častým chybám v projektových dokumentacích tato částka není pravidelně dočerpána. V roce 2013 bylo podpořeno 37 projektů v celkové výši 90,1 mil. Kč, v roce 2014 bylo podpořeno 28 projektů v celkové výši 73,6 mil. Kč a v roce 2015 bylo podpořeno 38 projektů v celkové výši 141,6 mil. Kč. I proto SFDI ve spolupráci se Svazem měst a obcí ČR a Asociací měst pro cyklisty každoročně realizuje vzdělávací semináře, které se snaží eliminovat tento problém.

Podpora výstavby cyklistické infrastruktury byla začleněna také do IROP pro plánovací období 2014–2020.

Úspěšná realizace veřejné přístavní infrastruktury se uskutečnila na Baťově kanále, kde vybudovaná síť veřejných přístavišť vytvořila zásadní impulz k rozvoji rekreační plavby malých plavidel, která dosáhla intenzity až 100 tis. návštěvníků za rok. Tato infrastruktura přivedla plavbu do míst, kde do doby výstavby přístavišť rekreační plavba prakticky téměř nefungovala. Podařilo se začít řešit i nedostatečnou kapacitu pro dlouhodobé kotvení vybudováním přístavu Petrov, nicméně po dvou letech je jeho kapacita vyčerpána, a tak se nedostatečná kapacita středně a dlouhodobého stání ukazuje jako zásadní problém Baťova kanálu.

Na Labi a Vltavě se výstavba veřejné přístavní infrastruktury podařila jen v dílčím omezeném rozsahu a je evidentní, že její absence brzdí rozvoj rekreační plavby na vodní cestě v měřítku její celé délky, nikoliv jen izolovaně v nejatraktivnějších lokalitách, které následně vykazují známky přetížení. Důvodem pro nerealizaci přístavišť a přístavů byly koncepční a administrativní rozpory mezi resortem dopravy a zemědělství, jež se podařilo řešit až v roce 2017.

4.2 Provoz a bezpečnost dopravy

4.2.1 Vytváření podmínek pro kvalitní poskytování služeb

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)**

Opatření jsou vyhodnocena v rámci části 4.4

4.2.2 Snižování dopadů z nepravidelností provozu

Nepravidelnosti provozu nastávají zejména z důvodů nesouladu poptávky a kapacity dopravní infrastruktury. Jedná se o problém, jehož řešení má trvalý charakter. Kromě modernizace a výstavby dopravní infrastruktury jsou naplánována opatření zaměřená na organizaci výluk dopravní infrastruktury v průběhu oprav a modernizací.

Opatření:

- **Průběžně analyzovat vývoj dopravního zatížení s cílem včasné prevence očekávaných kongescí. Předcházet kongescím odstraňováním dopravních hrdel a bodových závad; tato místa identifikovat již v předprojektové fázi přípravy staveb.**

Ministerstvo dopravy pořídilo celostátní čtyřstupňový multimodální dopravní model, který je jedním z nástrojů pro vyhledávání úzkých hrdel na dopravní síti. Zároveň slouží jako součást kalibrace regionálních dopravních modelů. V rámci přípravy staveb a jejich ekonomického vyhodnocování je problematika dopravních hrdel řešena. Úzká hrdla jsou vyhodnocena rovněž v rámci návazného dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze.

- **V silniční dopravě podle místních podmínek zvažovat možnost regulace intenzity dopravy zaváděním poplatků za vjezd do kongescemi postižených míst.**

Opatření se v řešeném období neplnilo.

- **Zavádět systémy ITS u všech druhů dopravy k minimalizaci rizika vzniku kongescí a ke zlepšení řízení mimořádných situací. Rozšířit okruh poskytovatelů informací do JSDI o Zdravotnickou záchrannou službu, správce inženýrských sítí a přepravce nadměrných a nadrozměrných nákladů.**

V rámci Operačního programu Doprava (OPD) vydalo v srpnu 2016 Ministerstvo dopravy v rámci „SC 2.3. – Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu“ dvě výzvy, a to:

- výzvu č. 27 pro předkládání projektů v rámci SC 2.3 OPD – inteligentní dopravní systémy (ITS) ve městech;
- výzvu č. 29 pro předkládání projektů v rámci SC 2.3 OPD – inteligentní dopravní systémy (ITS) na dálnicích a silnicích I. třídy (výzva určena pro ŘSD).

V rámci OPD prioritní osy 2.3 byly do výzvy č. 27 OPD předloženy projekty, z nichž některé již byly schváleny. Opatření bylo plněno částečně (projekty měst – ANO, projekty ŘSD – NE).

- **Zavádět opatření k vyššímu využívání kolejové a vodní dopravy; investičně méně náročnými opatřeními zvyšovat pravidelnou i výlukovou kapacitu železniční infrastruktury (výhybny, kolejové spojky), optimalizace využívání dostupných kapacit na vodní dopravní cestě formou RIS.**

Opatření je postupně plněno, jedná se o trvalý úkol. Obecně dochází k řadě investičně méně náročných akcí, které mají za cíl zlepšit propustnost železniční infrastruktury a učinit stabilnějším jízdní řád, jako příklad lze uvést vybudování výhybny v Harrachově, optimalizaci dráhy mezi Českými Budějovicemi a jihovýchodní částí Šumavy, zlepšení propustnosti dráhy na základě drobných prací v úseku Praha – Vrané nad Vltavou, rekonstrukci dráhy Praha – Rudná u Prahy – Beroun a řadu dalších případů.

- **Omezení na infrastrukturu železniční a silniční dopravy z důvodu údržby a oprav přednostně plánovat na období s nižší intenzitou provozu a s využitím systémů ITS.**

Problematika je dále rozpracována v rámci nově schválené Koncepci nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030 dopravy, v řešeném období opatření nebylo řešeno.

- **Z důvodu spolehlivého zabezpečení přístupu ČR na evropskou vodní síť a k námořním přístavům uzavřít mezinárodní dohodu o řece Labi mezi ČR a SRN založenou na principech hospodářského partnerství.**

Otázka přípravy mezinárodní smlouvy o labské vodní cestě je řešena na pravidelných zasedáních Česko – německé pracovní skupiny pro integrované využití funkcí Labe, která je zásadním nástrojem pro spolupráci mezi MD ČR a Spolkovým ministerstvem dopravy a digitální infrastruktury SRN. Německá strana podmiňovala další kroky v této věci dokončením národního strategického dokumentu SRN „Celkový koncept Labe“. Cílem tohoto dokumentu, který byl na úrovni dotčených spolkových zemí přijat dne 17. 1. 2017, je stanovení konkrétních opatření, jež mají umožnit řádné využívání Labe jak po stránce dopravní, tak i z pohledu ochrany životního prostředí a vodohospodářství.

V současné době je z německé strany přislíbeno pokračovat v diskusích týkajících se přípravy Česko – německé smlouvy o labské vodní cestě. V tomto smyslu bylo v červnu 2017 přijato Bundestagem usnesení, které mj. ukládá Spolkovému ministerstvu dopravy a digitální infrastruktury činit kroky vedoucí k uzavření zmíněné smlouvy. Česká strana připraví během podzimu 2017 směrnici pro sjednání smlouvy.

- **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.**

Uplatňování právních předpisů a plnění cílů jednotného evropského nebe je mj. monitorováno a hodnoceno v rámci formalizovaného mechanismu se zapojením mezinárodní organizace Eurocontrol a Evropské komise, jehož výstupy zahrnují níže uvedené dokumenty zpracováváné na roční bázi: ESSIP - European Single Sky Implementation Plan; LSSIP - Local Single Sky Implementation plan; European ATM Master Plan Level 3 Report (MP L3); PRB Annual Monitoring Report.

Společné provozní postupy při uspořádání toku provozu rozšiřuje a zdokonaluje Řízení letového provozu České republiky, státní podnik, jak na národní, tak i na mezinárodní úrovni zejména v rámci projektů FAB CE (Středoevropský funkční blok vzdušného prostoru) a SESAR (Single European Sky ATM Research). Konkrétně jde o následující aktivity, které jsou aktuálně realizovány:

- *Neopteryx – přechod na nový systém pro řízení letového provozu, který bude vybaven řadou funkcionalit a bude zohledňovat novou plánovanou strukturu vzdušného prostoru České republiky;*
- *LARS (Local Activity Reservation System) - systém pro rezervaci místních činností v okolí regionálních letišť;*
- *DAM (Dynamic Airspace Management) – nástroj dynamického řízení podoby vzdušného prostoru - společný projekt států Středoevropského funkčního bloku vzdušného prostoru FAB CE;*
- *STAM (Short Time ATFCM Measures) – krátkodobá opatření pro zajištění toku a kapacity vzdušného provozu - Společný projekt států Středoevropského funkčního bloku vzdušného prostoru FAB CE;*
- *Extended AMAN (Arrival Management) – spolupráce s německým poskytovatelem letových navigačních služeb (DFS) na zavádění rozšířeného řízení příletů na letišti Mnichov v rámci projektu SESAR Deployment;*
- *AMAN LOWW Initial - spolupráce s rakouským poskytovatelem letových navigačních služeb (AustroControl) na zavádění řízení příletů na letišti Vídeň v rámci projektu SESAR Deployment;*
- *iniciativy související s konceptem volného létání (Free Route Airspace) – viz níže.*
- *zapojení do výzkumných a vývojových aktivit SESAR SJU v rámci konsorcia B4.*

Hlavní oblasti spolupráce v rámci Středoevropského funkčního bloku vzdušného prostoru (FAB CE) v období od roku 2014 jsou:

- *Vytvoření společné právní entity FAB CE Aviation Services, Ltd., jejímž hlavním účelem je zajištění administrativní a expertní podpory projektu a přeshraniční spolupráce při pořízování zařízení a služeb;*
- *Harmonizace formou realizace společných projektů a aktivit příslušných subjektů a institucí FAB CE v oblasti provozní, technické, bezpečnostní, právní, finanční a v oblasti lidských zdrojů;*
- *Realizace studie volného létání ve vzdušném prostoru zemí FAB CE, tzv. Free Route Airspace;*
- *Rozšíření studie volného létání na větší geografický celek od Baltského moře až po země Balkánského poloostrova (spolu s BALTIC FAB, DANUBE FAB, Makedonií, Srbskem a Černou Horou).*
- *Rozšiřování spolupráce mezi FAB CE a dalšími funkčními bloky vzdušného prostoru, včetně podepsání dohod o spolupráci se sousedními funkčními bloky (BlueMED, DANUBE).*

Opatření je průběžně plněno.

- **Podporovat podmínky pro výstavbu paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Praha Václava Havla.**

Plnění tohoto opatření probíhá průběžně. V uplynulém období došlo k revizi, resp. k prodloužení platnosti stanoviska MŽP k posouzení vlivů záměru „Výstavby nové paralelní RWY 06R/24L na mezinárodním letišti Praha Ruzyně“ na životní prostředí (stanovisko EIA) o 5 let, tj. do 26. 10. 2021. Priorita státu na výstavbě paralelní RWY 26R/24L na letišti Václava Havla Prahy je deklarována v návazném strategickém dokumentu Koncepce letecké dopravy pro období let 2016 až 2020, který byl vydán (v roce 2016) Ministerstvem dopravy a schválen usnesením vlády ČR ze dne 7. 7. 2016 č. 613.

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

4.2.3 Nákladní doprava dle principu komodality

Nákladní doprava dokáže uspokojovat přepravní potřeby, má ale významné negativní vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a klima a je energeticky náročná. Schválený návazný dokument Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030 proto má za úkol vytvářet podmínky pro vyšší konkurenceschopnost železniční a vodní dopravy (přímé uplatnění na trhu), jakož i spolupráceschopnost (nabídka kvalitních služeb pro silniční dopravce). V rámci celého procesu se zatím nepodařilo uspokojivě vyřešit otázku veřejného přístupu k terminálům kombinované a multimodální dopravy, což omezuje konkurenci v kombinované dopravě (uplatňuje se princip „co terminál, to operátor“, byť ve skryté podobě.

Opatření:

- **Připravit ve vazbě na přijatou Strategii podpory logistiky z veřejných zdrojů a na přípravu Dopravních sektorových strategií metodický, finanční a právní rámec pro veřejnou podporu logistiky s jasně vymezenými rolmi státu, krajů a soukromého**

sektoru vtělenými do návrhů změn. Veřejné terminály definovat jako součást veřejné dopravní infrastruktury a umožnit jejich financování prostřednictvím SFDI.

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

Problematika je komplexně řešena v dokumentu Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030. Příslušné programy pro kombinovanou a vodní dopravu jsou rovněž funkční (popsáno v rámci jiných opatření). Rovněž jsou legislativně vyřešeny otázky týkající se zařízení služeb.

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

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

V rámci schválené Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030 je problematika řešena v příloze č. 1. Nejde ale o stanovení konkrétních zařízení, ale oblastí, kde jsou tato zařízení potřebná. Konkrétní lokalizace není možná s ohledem na skutečnost, že se jedná o privátní zařízení, byť jsou dle nařízení 1315/2013/EU součástí dopravní infrastruktury.

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

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

V rámci schválené Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030 je problematika řešena v příloze č. 1. Terminály jsou rovněž definovány v rámci nařízení č. 1315/2013/EU.

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

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

Opatření má dlouhodobý charakter, protože vyžaduje zvýšení kapacity pro nákladní dopravu na hlavní síti TEN-T určené pro nákladní dopravu. Řada klíčových projektů je v přípravě (např. modernizace tratí Kolín – Děčín, Velký Osek – Choceň, Choceň – Ústí n/O, Praha – Beroun, Praha – Lysá n/L, Plzeň – Česká Kubice, Nymburk – Mladá Boleslav, Týniště n/O - Solnice železniční uzel Brno a další).

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

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

Rozsah stanic s výpravním oprávněním je stanovován na základě rozhodnutí dopravce ČD Cargo (jediný provozovatel systému JVZ). Jde tedy o součást jeho obchodní politiky. Základním předpokladem pro možnost provozování železniční nákladní dopravy je existence potřebné infrastruktury, v tomto případě jde především o majetek spravovaný SŽDC, případně ČD (plochy ve stanicích). Rozsah této infrastruktury je posuzován a upravován zpravidla v případě modernizačních a rekonstrukčních prací.

Rozsah provozu systému jednotlivých vozových zásilek (JVZ) je posuzován v rámci samostatného opatření v Konceptu nákladní dopravy. Za tímto účelem bude jmenována pracovní skupina.

Opatření bylo zatím plněno částečně.

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

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

V srpnu roku 2016 byla zpracována a certifikována metodika pro určení formy podpory pořizování přepravních jednotek kombinované dopravy, a to „Návrh systému podpory kontinentální kombinované dopravy – přepravní jednotky“. Program je ve fázi notifikace, předpoklad 1. výzvy v r. 2018. V roce 2016 rovněž MD pověřilo pro certifikaci návěsů provozovaných na železnici první český subjekt, což zjednoduší proces schvalování návěsů pro KD pořizovaných českými dopravci.

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

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

Opatření zatím není plněno, závisí zejména na městských samosprávách. Bude řešeno v rámci plánů udržitelné městské mobility (PUMM, SUMP) jen v případě velkých měst.

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

Gestor: MF a MD; Termín 1.1.2015;

Opatření je plněno. Do budoucna bude nutné řešit problematiku hmotnostních kategorií jakožto jednoho faktoru pro výpočet ceny. S ohledem na nedostatek kapacity páteřních tratí bude nutně cenově zvýhodňovat delší vlaky v nákladní i osobní dopravě.

Komentář: Diferencovat slevu pro KD dle typu kontinentální/námořní přepravy by bylo obtížněřešitelné. Již dnes jsou na většině vlaků přepravovány oba typy zásilek. Je pravda, že námořní přepravy se rozvíjely rychleji a mohou konkurovat lépe přímé silniční dopravě, ale nebylo by vhodné jim zvyšovat cenu za dopravní cestu.

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

Gestor: MD ve spolupráci se samosprávou; Termín průběžně;

Plnění tohoto opatření probíhá průběžně. Nákladní letecká doprava hraje v leteckém systému ČR vedle osobní dopravy také důležitou roli a vyžaduje rovněž vhodnou infrastrukturu pro svoji řádnou realizaci a rozvoj. Nejvýznamnějším letišťem v ČR pro přepravu nákladu je Letiště Václava Havla Praha, kde se odbaví přibližně 90% celkového objemu leteckého nákladu ČR. Na tomto letišti jsou vybudovány dva nákladní terminály, které disponují moderními technologiemi a sklady pro všechny druhy zboží, jejichž celková kapacita může dosahovat až 200 000 tun nákladu ročně, což zajišťuje dostatečnou kapacitní rezervu i pro budoucí období. Mezi další důležitá letiště v ČR z hlediska přepravy nákladu patří regionální letiště Brno, Ostrava a Pardubice. I tato letiště disponují potřebnou infrastrukturou pro odbavování leteckého nákladu s dostatečnou kapacitou pro další rozvoj v této oblasti.

S cílem stát se významným centrem v oblasti nákladní letecké dopravy ve střední a východní Evropě zaujímá ČR k regulaci tohoto segmentu velmi liberální postoj. Letečtí dopravci tak mohou při dopravě nákladu na/z území ČR využívat široká přepravní práva včetně velmi rozšířené náhradní letecké dopravy (Road Feeder Service). Letečtí dopravci EU mají plně otevřený přístup k českému přepravnímu trhu v rámci nákladní letecké dopravy. Letečtí dopravci ze třetích zemí mají v naprosté většině případů po splnění potřebných náležitostí český trh rovněž přístupný včetně pátých svobod vzduchu.

Odbor civilního letectví MD dlouhodobě usiluje o vytváření vhodných podmínek pro zvyšování přepravních výkonů v letecké nákladní dopravě prostřednictvím přípravy odpovídajícího právního rámce a smluvního zajištění, aktivní realizací leteckých vztahů, především s třetími zeměmi a rovněž vytvářením efektivního a liberálního regulatorního prostředí pro přístup k přepravnímu trhu v oblasti mezinárodní letecké dopravy.

Opatření:

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

Gestor: MD; Termín konec roku 2015;

ČR se přímo dotýkají čtyři nákladní koridory – od roku 2013 jsou provozní koridory RFC Česko-slovenský (dříve 9), Orient - East Med (dříve 7), od roku 2015 pak Baltsko-adriatický (dříve 5) a Severomořsko-baltický (dříve 8). Zájem dopravců o kapacitu přidělovanou prostřednictvím C-OSS (koridorový one-stop-shop) byl prozatím poměrně malý, a proto nelze hodnotit přínos RFC pro výkonnost železniční nákladní dopravy. Na základě zpětné reakce od dopravců lze však odvodit hlavní příčiny malého zájmu dopravců o tento institut. Především kapacita pro mezistátní vlaky přidělená prostřednictvím C-OSS nemá zatím žádné významnější výhody oproti kapacitě přidělované běžným způsobem přes tzv. národní OSS. Dále se ukazuje,

že je problematické zajistit garanci alternativní trasy v případě plánované výluky, tak jak je požadováno dle Nařízení 913/2010. Jde například o nejdůležitější přechod ČR – Německo přes Děčín, kde náhradní trasa se srovnatelnými parametry vede přes Polsko. Přidělení náhradní kapacity tak leží mimo kompetenci jak DB Netz, tak SŽDC.

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

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

Průjezdnost železničního uzlu Praha pro nákladní dopravu je zajištěna již v současnosti, větší je problém nedostatečné kapacity příjezdových tratí do uzlu, a to jak pro nákladní, tak osobní dopravu. Řešení v dalších železničních uzlech se připravují (studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, železniční uzel Ostrava, byla zahájena přestavba železničního uzlu Plzeň).

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

Gestor: MD; Termín: 2020

Česká republika připravila na období let 2008 – 2013, resp. 2015 program na podporu nákladních plavidel evidovaných v Plavebním rejstříku CZ, který byl plně v souladu se strategií Společenství v oblasti rozvoje vnitrozemské plavby a naplňuje tak většinu významných cílů představených EK v Integrovaném evropském akčním programu NAIADES. Program Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy byl navržen jako prováděcí dokumentace za účelem naplnění cílů stanovených si Českou republikou v rámci Operačního programu Doprava (dále jen OPD). Výše veřejné podpory byla stanovena EK až na 49 % z celkově uznatelných nákladů. Celkový objem veřejné podpory byl EK schválen ve výši 443.500 tis. Kč. Program byl členěn na 3 podprogramy:

- *Podprogram 1 – pořízení nízkoemisních pohonných a pomocných jednotek (tzv. remotorizace);*
- *Podprogram 2 – zvýšení multimodality nákladní přepravy;*
- *Podprogram 3 – zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby.*

Celkem bylo v období let 2009-2015 vyhlášeno 5 kolových výzev, v rámci kterých předkládali žadatelé projektové žádosti o podporu pro všechny 3 výše uvedené podprogramy.

V rámci OPD 2014 – 2020 připravila Česká republika pokračování programu na modernizaci plavidel – Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy II - NAIADES II. Dne 17.05.2016 schválila EK pro CZ režim podpory pro modernizaci nákladních plavidel evidovaných v Plavebním rejstříku CZ. Celkový objem veřejné podpory je EK schválen ve výši 420.000 tis. Kč. Program je určitou analogií k programu na modernizaci nákladních plavidel z období let 2009-2015 a je členěn na 3 podprogramy:

- *Podprogram 1 – pořízení nízkoemisních pohonných a pomocných jednotek a další modernizace s přímými pozitivními dopady na životním prostředí;*
- *Podprogram 2 – zvýšení multimodality nákladní přepravy;*
- *Podprogram 3 – zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby.*

V současné době se připravuje vyhlášení 1. kola výzvy.

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

Gestor: MD; Termín: 2015

Opatření nebylo plněno.

4.2.4 Funkční systém osobní dopravy

V době přípravy Dopravní politiky nebyl ustálený názor ohledně organizačního uspořádání, kompetencí a financování systému veřejné hromadné dopravy objednávané veřejnou správou, a proto bylo navrženo variantní řešení. Tyto varianty byly analyzovány v rámci bílé knihy – Koncepce veřejné dopravy, kde byla rovněž navržena k dalšímu uplatnění pouze jediná varianta.

Opatření:

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

Gestor: MD ve spolupráci s kraji; Termíny: výběr varianty do 31.12. 2014; realizace opatření dle vybrané varianty do 31.12.2016

Opatření je splněno. Na základě konzultací s odbornou veřejností byla vybrána varianta tzv. švýcarský model, kdy regionální drážní doprava je financována společným financováním MD a krajů asi v podílu 1/3 ku 2/3. Byly stanoveny minimální podmínky, které budou ke státnímu financování po roce 2019 potřebné, a byla uzavřena smlouva, na základě které budou finanční prostředky poskytovány.

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

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

Ve většině IDS je plněno. S ohledem na působnost orgánů samosprávy je uvedené reálně zcela mimo kompetenci státu (jedná se o doporučující opatření pro samosprávu).

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

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

Opatření je plněno. V současné době se připravuje projekt NT (viz výše), jehož cílem je zajistit spojení mezi libovolnými dvěma body české (železniční) sítě na jeden přepravní doklad, předpoklad realizace prosinec 2019.

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

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

Opatření je plněno v souladu s novelou zákona o dráhách a prováděcích vyhlášek, nová kategorie vleček s veřejným přístupem a povinnosti provozovatelů zařízení služeb je řešena v souladu se schválenou Koncepcí nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030. Obdobně je řešen i přístup k dalším zařízením (např. depa kolejových vozidel).

Cílem programu „Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel“ (dále jen „Program“) je podpora dopravní obslužnosti území ČR a zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy. Jedním z finančně nejnákladnějších faktorů při provozování osobní železniční dopravy jsou přitom investice do vozidlového parku, právě do této oblasti jsou proto směřovány prostředky Programu. Vzhledem k tomu, že na jednotlivé projekty v rámci Programu bude poskytnuto až 85% celkových způsobilých výdajů z prostředků EU, je Program v zájmu dlouhodobé udržitelnosti výstupu zaměřen výhradně na pořízení nových vozidel v rámci ucelených provozních konceptů na konkrétních linkách formou tzv. závazků veřejné služby. V rámci programu nebude podporována modernizace vozidel, která je zpravidla rovněž finančně náročná, ale výsledný efekt z hlediska zvýšení atraktivity železniční dopravy pro cestující veřejnost není zdaleka takový jako v případě nových vozidel.

V rámci OPD1 byl podpořena zásadní obnova vozidlového parku na lince R13 Brno – Břeclav – Olomouc klimatizovanými nízkopodlažními vozidly obchodní značky InterPanter. V rámci OPD2 byla vyhlášena výzva pro předkládání projektových žádostí pro specifický cíl 1.5 (Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku), pro část týkající se podpory pořízení železničních kolejových vozidel. Projektové žádosti bude možno podávat prostřednictvím portálu IS KP14+ průběžně v období od 21. 7. 2017 do 29. 6. 2018. Ve výzvě se budou moci o podporu ucházet jak jednotliví železniční dopravci, tak i kraje, které regionální železniční dopravu na svém území objednávají a financují. Celková alokace na tuto výzvu z Fondu soudržnosti činí 7,730 mld. Kč, podpora bude poskytována maximálně ve výši 85 % ze způsobilých výdajů. Z dotace pořízená vozidla budou moci být provozována v rámci uceleného provozního souboru specifikovaného v projektové žádosti, přičemž obecně je umožněn provoz na celém území České republiky.

Podpořená vozidla budou muset splňovat přísné požadavky na kvalitu cestování, aby bylo zajištěno plynulé zvyšování konkurenceschopnosti osobní železniční dopravy vůči ostatním druhům dopravy. Ministerstvo dopravy předpokládá, že vyhlášená výše alokace umožní pořídit několik desítek nových vlakových souprav pro regionální dopravu. V případě výrazného převisu zájmu žadatelů a předložení dostatečného počtu kvalitních projektů je Ministerstvo dopravy připraveno realizovat kroky směřující k dalšímu navýšení alokace pro tuto oblast a vyhlášení dalších výzev v následujících letech. Kompletní text výzvy a další související dokumenty jsou zveřejněny na <http://web.opd.cz/vyzva-28/>.

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

Gestor: doporučení pro samosprávu; Termín konec roku 2013

Zvažuje se legislativní návrh v rámci novely zákona o veřejných službách v přepravě cestujících.

- **Postupně zavádět dopravní preferenci veřejné dopravy, dopravní plánování² včetně kritérií výkonnosti a kvality, dopravní, provozní, informační, tarifní a odbavovací integraci veřejné dopravy tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému.**

Gestor: MD ve spolupráci s kraji; Termín 2014

Opatření se plní v regionech, kde je funkční IDS se stavební integrací a integrací jízdních řádů.

- **Realizovat nezbytná řešení centrálního řízení veřejné dopravy na úrovni krajů.**

Gestor: doporučení pro kraje

Vybrané kraje systémy připravují, je to plně v gesci samosprávy.

- **Na úrovni MD ČR ve spolupráci s krajskými objednateli dále usilovat o integraci mezi dálkovou železniční dopravou a regionálním integrovanými dopravními systémy (v případě integrace tarifní v závislosti na ekonomických a technických možnostech).**

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

Opatření je postupně plněno, smlouva jev současné době uzavřena s Pardubickým krajem, Ústeckým krajem, Středočeským krajem a hl. m. Praha, předpokládá se její uzavření s dalšími kraji.

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

Gestor: MD a kraje; Termín konec roku 2015

Opatření je postupně plněno, spolupráce probíhá na platformě ČAO VD, MD se účastní zasedání.

- **Ve veřejné dopravě v následujícím období věnovat pozornost postupnému otevírání trhu ve všech druzích dopravy, řešení problematiky dopravního plánování, problematice financování veřejné dopravy a problematice integrovaných dopravních systémů včetně elektronického jízdného. V dopravě v závazku veřejné služby uplatňovat ve shodě se Zákonem o veřejných službách v přepravě cestujících a Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007³ soutěž mezi dopravci. Ve smluvních vztazích mezi objednateli a dopravci v dopravě v závazku veřejné služby nastavit uplatněním regulované konkurence stav, v němž veřejný sektor bude prosazovat zájmy cestujících a dopravci budou efektivně a udržitelně poskytovat dopravní služby ke spokojenosti svých zákazníků.**

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

Opatření je postupně plněno, obecně ve všech těchto oblastech existuje určitý posun v plánovacím období. K otevírání trhu bylo zpracování několik vládních materiálů, poslední je aktuálně předložen vládě ČR s předpokládaným projednáním v březnu 2017. Dopravní

² Důležitou součástí musí být i přestupová strategie z pohledu stanovení optimálních míst pro přestupy, garance vazeb a minimalizace docházkové vzdálenosti při přestupu

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70

plánování je zakotveno v zákoně a zároveň již většina krajů tuto povinnost plní kontinuálně a předvídatelně.

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

Gestor: MD; Termín: průběžně

Opatření je splněno, zákon č. 319/2016 Sb., novelizující zákon o dráhách, ustanovil možnost požádat o test ekonomické vyváženosti veřejných služeb.

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

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

Opatření je plněno, ve smlouvách o veřejných službách u všech krajů jsou nastaveny standardy služeb a je požadováno jejich plnění.

- **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

Opatření je postupně plněno, dochází k postupné obnově vozidlového parku a tedy i k postupnému promítání finančních prostředků určených na obnovu do odpisů. Uvedený trend je zřejmý v dálkové i v regionální dopravě.

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

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

Opatření je plněno, dochází k postupné obnově vozidlového parku a tedy i k postupnému otevírání veřejné dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

- **Zavádět alternativní systémy obsluhy méně osídlených území (autobus na zavoláníapod.).**

Gestor: doporučení pro samosprávu;

Ve vztahu k právnímu souvislostem, autobusy na zavolání byly úpravou legislativy umožněny, jinou otázkou je, že reálně nevznikají. Důvodem je zpravidla fakt, že pokud jezdí autobus pouze na zavolání, jsou přepravní proudy natolik malé, že veřejná linková doprava není optimálním způsobem jejich uspokojení.

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

Gestor: MD a samospráva; Termín: konec roku 2016

Opatření bude řešeno v rámci projektu NT (Národní tarif). Národní tarif bude mimo jiné pracovat i s odbavením pomocí čipových karet, z praktických důvodů však bude založen na co nejširší kompatibilitě s již existujícími čipovými kartami.

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

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

Opatření je plněno, při provádění projekčních prací na infrastruktuře jsou objednatelé vždy vyzváni k předložení předpokládaného rozsahu dopravy, následně je tento rozsah dopravy prověřen dopravním modelem.

Opatření:

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

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

Opatření je plněno, podmínkou pro financování regionální dopravy po roce 2019 bude minimální rozsah objednávané dopravy.

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

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

Opatření je doporučením pro samosprávu a musí a je řešeno v rámci plánů dopravní obslužnosti. Jako opatření v Dopravní politice bude navrženo k vypuštění.

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

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

Opatření je doporučením pro samosprávu a musí a je řešeno v rámci plánů dopravní obslužnosti. Opatření je splněno na území hl.m. Prahy.

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

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

Opatření bude řešeno v rámci zpracovávaných plánů udržitelné městské mobility (PUMM, SUMP), význam má zejména u velkých aglomerací (Praha, Brno, Ostrava).

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

Doporučení pro kraje; Termín průběžně, kontrolní termín: 2017

V návaznosti na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011- 2020 byla schválena podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti chodců a cyklistů. Oddělení BESIP se podílí na tvorbě obsahu dopravní výchovy na všech stupních vzdělávání a dopravní výchova se od roku 2013 ještě více začlenila do školních vzdělávacích programů.

Pro oblast legislativy byla při Ministerstvu dopravy v roce 2013 vytvořena úzká pracovní skupina Komise pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy, která připravila pracovní podklady pro návrh "procyklistických" opatření k novelizaci některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (zákon č. 361/2000 Sb.).

Na základě výstupů dvou mezinárodních projektů – Central MeetBike a Mobile 2020 byla připravena cyklistická akademie. Byla vydána metodická příručka ke zpracování místních cyklostrategií. SFDI vydal cyklistickou brožuru Česko cyklistické, které poskytuje informace nejen o dopravních předpisech a bezpečnosti na pozemních komunikacích, ale také o možnostech financování výstavby a údržby cyklistických stezek z prostředků SFDI.

Projekt Česko jede, je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky, ale i na další formy bezmotorové dopravy a aktivní turistiky v ČR. Jeho cílem je především vytvoření národní značky pro cykloturistiku a zpracování srozumitelné a atraktivní nabídky pro cykloturisty s poskytnutím přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cykloturistům (ať už dálkovým, terénním či rekreačním) o možnostech cykloturistiky ve všech regionech ČR na webu i v tištěných materiálech.

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

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

Plnění tohoto požadavku dopravní politiky je v různých krajích různé. S ohledem na ne zcela uspokojivé zkušenosti s projednáváním dopravních plánů se dále zvažuje, že bude navržena právní úprava povinnosti projednat dopravní plán před schválením s MD a sousedními objednateli.

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

Doporučení pro kraje; Termín průběžně

Opatření je doporučením pro samosprávu a bude řešeno v rámci zpracovávaných plánů udržitelné městské mobility (PUMM, SUMP).

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

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

Opatření zatím není plněno.

4.2.5 Řešení problémů dopravy ve městech

Problematika dopravy ve městech je stále více v centru pozornosti všech úrovní veřejné správy. Ministerstvo dopravy proto certifikovalo metodiku pro zpracování Plánů udržitelné městské mobility, jejichž příprava v jednotlivých městech byla v hodnoceném období zahájena.

Opatření:

- **Ve spolupráci orgánů státní správy a samosprávy nadále usilovat o zlepšení provázanosti veřejné dopravy nabídkou společně nabízených služeb, koordinovat objednávky dálkové, regionální a obecní dopravy. Organizovat systémy MHD v krajích smluvním organizátorem (odborný orgán zřízený všemi objednateli veřejné dopravy v kraji) s vhodným rozložením výnosových rizik mezi objednatele a dopravce.**
- **Snížovat negativní dopady suburbanizace na krajinu zaváděním atraktivní a spolehlivé příměstské veřejné hromadné dopravy jako alternativy individuální automobilové dopravy přetěžující silniční síť s cílem maximalizovat dělbu přepravní práce ve prospěch hromadné dopravy včetně její vnitřní diferenciaci dle kapacitních potřeb včetně jejího výhledu.**
- **V rámci EU spolupracovat na realizaci opatření obsažených v *Akčním plánu pro městskou mobilitu* 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 záchranná parkoviště P+R (Park&Ride) a K+R (Kiss&Ride) s návazností na MHD.**
- **Rozvíjet stávající síť ucelených tras pro nemotorovou dopravu, zajišťujících relativně rychlé a hlavně bezpečné propojení důležitých cílů cest, nejen rekreačních, ale především z bydlíště na pracoviště nebo do školy.**
- **Na úrovni místních orgánů v obcích zpracovat resp. aktualizovat, kde je to účelné, koncepce cyklistické dopravy, v rámci kterých bude mimo jiné třeba dle místních podmínek v intravilánech přehodnotit využití současných chodníků pro cyklistickou dopravu a prostor pro cyklistickou dopravu vymezovat dle místních podmínek také na úrovni vozovky.**
- **Při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou *Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR*.**
- **Vytvářet řešení dopravního prostoru s respektováním požadavků pro osoby tělesně postižené (bezpečnost, bezbariérovost).**
- **Ve městech střední velikosti (přibližně 15 - 40 tis. ob.) zapojit integrovanou příměstskou dopravu do jejich obsluhy, a to v kombinaci s MHD (pro dosažení intervalu na úrovni „nepřetržitě obsluhy“), nebo i samostatně (plnohodnotná náhrada MHD).**

Výše uvedená opatření jsou doporučením pro samosprávu ve spolupráci s MD

Plnění výše uvedených opatření patří kompetenčně do samostatné působnosti obcí. Za tímto účelem budou města velikostní kategorie nad 40 - 50 tis. obyvatel zpracovávat plány udržitelné městské mobility (SUMP, PUMM). Ministerstvo dopravy proto v roce 2015 certifikovalo národní metodiku pro zpracování SUMP - Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky. Tato metodika je výsledkem řešení výzkumného projektu č. TD020164 „Integrace plánování k udržitelnosti na městské úrovni“ programu OMEGA Technologické agentury ČR. SUMP mají schválena následující města: Ostrava, Opava, Plzeň. V procesu zpracování jsou SUMP pro města Praha, Brno, České Budějovice, Liberec, Most a Olomouc. SUMP bude součástí širšího projektu Smart City.

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

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

Pro železniční uzel Praha (ŽUP) byla schválena studie proveditelnosti zaústění 3. TŽK do ŽUP, předpokládá se modernizace úseku Praha Smíchov – Praha hl. n., probíhá zpracování DÚR. Dále byla schválena studie proveditelnosti železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna s předpokladem kompletní modernizace a zdvoukolejnění v celé délce. Vzhledem k překotně se vyvíjející středočeské aglomeraci budou do budoucna kladeny další požadavky na příměstskou železniční dopravu, významně roste dálková osobní doprava a velké požadavky jsou kladeny rovněž na dálkovou nákladní dopravu. To bude klást značné požadavky na železniční uzel Praha a na navazující příměstské úseky tratí. V roce 2018 proto bude zadána koncepce řešení železničního uzlu Praha.

Byla schválena SP na modernizaci železničního uzlu Ostrava a probíhá vyhodnocování modernizace souboru tratí v podhůří Beskyd. Zatím byla schválena elektrizace úseku Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm včetně odbočky z Frýdlantu nad Ostravicí do Ostravice.

Probíhá modernizace železničního uzlu Plzeň. Dále probíhá stavba tunelu Ejpyovice v úseku mezi Rokycany a Plzní. Byla předložena SP trati Plzeň – České Budějovice k projednání Centrální komisí MD.

Probíhá zpracování SP modernizace železničního uzlu Brno s posouzením 2 možných variant umístění hlavního nádraží. Byla schválena modernizace a elektrizace trati Brno – Zastávka u Brna, Šakvice – Hustopeče a novostavba Boskovické spojky. Dále byla schválena SP na modernizaci trati (Brno) – Blažovice – Veselí nad Moravou spojená s elektrizací. Pro trať Brno – Přerov byla schválena modernizace a zdvoukolejnění trati se zvýšením rychlosti na 200 km/h.

4.2.6 Zvyšování bezpečnosti dopravy

Problematika bezpečnosti provozu zejména silniční dopravy je dlouhodobě středem zájmu vlády ČR a je řešena prostřednictvím pravidelného vyhodnocování a aktualizací Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.

Opatření:

- **V případě krizových situací včetně zhoršených rozptylových podmínek a překračování hygienických limitů hluku omezit zbytnou dopravu, využít**

připravená regulační opatření, kterými se mění způsob řízení a organizace dopravy a podmínky pro omezení nebo zákaz provozu v oblasti dopravy ČR.

V současné době města mohou aplikovat v souladu se zákonem o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb. zavádění nízkoemisních zón jako účinný nástroj regulace dopravního toku vzhledem k absenci efektivních nástrojů pro omezení znečištění ovzduší. Podmínky pro zavedení nízkoemisních zón stanovuje zákon o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb. Obce mohou na svém území stanovit nízkoemisní zónu formou obecně závazné vyhlášky obce. Zavádění nízkoemisních zón bude podporováno rovněž v rámci Národního programu Životní prostředí. Pravidla pro zařazení silničních motorových vozidel do emisních kategorií a o emisních plakétách stanovilo nařízení vlády č. 56/2013 Sb.

Začátek a konec nízkoemisní zóny bude označen zónovou značkou se zákazem vjezdu vozidel. Povinnost se vztahuje i na motocykly a skútry.

Zákaz se nebude týkat vozidel, která jsou vybavena emisní plakétou. Ke stanovení výše pokuty za vjezd do zóny bez příslušné plakety bude sankcionován jako porušení zákazu vjezdu.

- **Zlepšovat systém opatření proti krádežím důležitých komponentů zabezpečovacího zařízení železniční infrastruktury především z barevných kovů, jejichž odcizení může výrazně ohrozit bezpečnost železničního provozu.**

V návaznosti na prováděcí předpis zákona o odpadech č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady byl zaznamenán výrazný úbytek krádeží kovových komponentů, které jsou součástí dopravní infrastruktury.

Dále pak podpora bezpečnosti dopravy v souvislosti s krádeží kovových součástí je řešena v upřednostňování mechanického zabezpečení a dohledového kamerového systému v rámci priorit jednotlivých krajů s ohledem na harmonogram rozvoje a modernizaci dopravní infrastruktury. Drahé kovy jsou často nahrazovány metalickými komponenty, které nejsou výrazně atraktivní ke krádeži.

- **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.**

Pracovní skupina odborníků pro bezpečnost v pozemní dopravě „LANDSEC“ byla ustanovena v souvislosti s plněním programu bezpečnosti v pozemní dopravě, vycházejícího z Rozhodnutí Komise ze dne 31. května 2012(2012/286/EU). Zástupci MD se pravidelně účastní jednání této skupiny. Pracovní skupina reaguje na aktuální vývoj bezpečnostní situace nejen v EU, ale v globálním měřítku. Cílem činnosti expertní skupiny je spolupráce při vypracovávání a provádění činností Evropské unie zaměřených na vytvoření politiky bezpečnosti v pozemní dopravě a současně i podpora stálé výměny příslušných zkušeností, strategií a postupů mezi členskými státy a jednotlivými zúčastněnými činiteli. V rámci jednání byla odsouhlasena i potřeba vytvoření společné databáze incidentů v pozemní dopravě na úrovni EU, která by usnadnila vývoj celého procesu zlepšování bezpečnosti, přičemž pragmatický a jednoduchý přístup výměny informací o incidentech využitím jednoduché IT aplikace, by měl mít přidanou hodnotu pro veřejný i soukromý sektor. Současně byla diskutována otázka kybernetické bezpečnosti, jako jedna ze součástí komplexního přístupu k bezpečnosti. V rámci jednání byla řešena i otázka migrace a její dopad na současný stav zejména v silniční nákladní dopravě. S ohledem na vzrůstající množství dobře koordinovaných útoků na řidiče nákladních

automobilů v kolonách čekajících přeshraniční kontroly, je potřeba přijmout vhodná opatření a dokumenty na evropské úrovni v rámci spolupráce mezi DG MOVE a DG HOME.

Uvedená problematika navazuje na agendu v rámci plnění programu ochrany městské dopravy před teroristickými útoky, vycházejícího ze Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě „Posílení boje proti terorismu“ KOM (2007) 649. V této souvislosti byla ustanovena pracovní skupina, která se zabývá řešením zabezpečení systémů městské dopravy při současném zachování plného a neomezeného rozsahu služeb a současně byla Evropskou komisí zřízena pracovní skupina odborníků na zabezpečení městské dopravy. Cílem pracovních skupin je zaměřit se na aspekty a otázky související s vnitřní bezpečností a veřejným pořádkem v dopravě, zejména pak s činnostmi jednotlivých složek a dotčených subjektů při reakci a přípravě na terorismus, dopady migrace a kybernetické bezpečnosti dopravních systémů. S odkazem na propojenost dopravních systémů byla ochrana před teroristickými útoky rozšířena na příměstskou železniční dopravu s tím, že v budoucnosti je třeba věnovat pozornost rovněž opatřením ke zvýšení bezpečnosti a posílení boje proti terorismu v oblasti provozování tzv. rychlovlaků, jako dalšího možného cíle teroristických útoků.

- **Věnovat pozornost zajišťování funkčnosti a zvýšení ochrany dopravní infrastruktury⁴ zejména s ohledem na postupující změnu klimatu a hrozby teroristických útoků.**

Vyšší úroveň bezpečnosti v evropských systémech dopravy proti teroristickým útokům nejen na úrovni členských států, ale zároveň také se všemi zúčastněnými vnitrostátními orgány a dopravci, je zajišťována na základě obecného rámce pro ochranu kritické infrastruktury. Z tohoto rámce vyplývá potřeba zajistit konzistentní zvyky při řešení zásadních problémů v oblasti ochrany veřejných prostorů určených pro cestující, zejména na letištích, v metru, na železničních stanicích a dalších terminálech.

- **Vytvořit podmínky pro posílení bezpečnosti ve veřejné (zejména osobní) dopravě, zaměřená především proti krádežím a ostatní trestné činnosti.**

ČR podporuje jednotný přístup, pokud jde o přijetí bezpečnostních opatření v železniční dopravě v rámci EU. Tato opatření by z pohledu ČR měla být proporcionální tak, aby byl zachován plný a neomezený rozsah poskytovaných služeb a nebyla ohrožena atraktivita železniční dopravy pro cestující veřejnost. S ohledem na charakter železniční dopravy tedy nelze aplikovat stejná bezpečnostní opatření jako například v letectví nebo námořní dopravě, ale je nezbytné najít určitý vyvážený přístup mezi přijímanými bezpečnostními opatřeními a úrovní služeb a výhod, jež železniční sektor cestujícím nabízí. Mezi bezpečnostní opatření, která jsou aplikována do praxe, patří:

Instalace kamerového systému rozpoznávajícího detail tváře, zavádění systému indikace stavu dveří (eliminace otevření dveří za jízdy), posilování reflexního pozadí nebo světelné signalizace u dopravního značení, zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech formou sekvenčního sklápění závor. Výzkum oblasti problematiky bezpečného železničního přejezdu je zaměřen na identifikaci překážky v prostoru samotného přejezdu.

Na základě schváleného akčního plánu rozvoje ITS v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050) se realizuje projekt Detekční systém liniové ochrany (DSLO). Tyto detekční

⁴ SMĚRNICE RADY 2008/114/ES ze dne 8. prosince 2008 o určování a označování evropských kritických infrastruktur a o posouzení potřeby zvýšit jejich ochranu

systemy jsou zaměřeny na detekci pohybu osob v kolejišti a tím k odhalení případné trestné činnosti.

Výrazné omezení protiprávních dějů se předpokládá zavedením nejmodernějších detekčních systémů liniové ochrany součástí zařízení železniční dopravní cesty. Byla zpracována studie systémově řešící předmětné funkcionality projektu. Následná studie bude řešit problematiku pokrytí sítě, centralizaci a integraci detekčních systémů. V roce 2016 bylo zahájeno pilotní ověření funkce systému na vytypovaném úseku železniční sítě ve správě SŽDC, koncepce stavby byla projednána s MD a SFDI dne 28. 1. 2016.

Dále dochází k posilování systémů fyzické ochrany (kamerové ochrany, PZTS) na kritických místech (dopravní uzly, nádraží, významné objekty).

- **Důsledně implementovat požadavky na ochranu letecké dopravy před protiprávními činy stanovené v příslušné evropské legislativě a zabývat se otázkami souvisejícími stouto problematikou** (např. postupné zavádění detekčních zařízení na kontrolu tekutin, případné zavádění bezpečnostních skenerů, posílení institutu ověřování spolehlivosti apod.). **Na základě analýzy rizik nebo závěrů vyhodnocení cvičení v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy usilovat o další minimalizaci bezpečnostních hrozeb v civilní letecké dopravě.**

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

V současné době je toto opatření plněno průběžně. Úřad pro civilní letectví na letištích v České republice pravidelně kontroluje plnění „základních opatření pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy“ stanovených příslušnými evropskými předpisy, tj. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 a Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2015/1998.

Základní opatření obsažená v uvedených předpisech jsou pravidelně revidována a doplňována na základě konsensu členských států a Evropské komise v rámci Řídícího výboru pro bezpečnost civilního letectví (AVSEC Committee). V návaznosti na tyto změny základních opatření jsou v nejkratší možné lhůtě přijímány relevantní změny Národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy, které jsou však nejprve projednány se členy Meziresortní komise pro bezpečnost civilního letectví. Implementace základních opatření na letištích v České republice tak probíhá průběžně v závislosti na výše uvedené skutečnosti.

Oblast ochrany civilního letectví před protiprávními činy byla dále v roce 2016 v České republice podpořena novou legislativní úpravou, neboť dne 10. května 2016 nabyl účinnosti zákon č. 129/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury ve znění pozdějších předpisů, jenž mj. přinesl možnost financovat ze zdrojů Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) i dopravní infrastrukturu, pro kterou dosud nemohly být finanční prostředky ze SFDI poskytovány. Nově tak bylo umožněno využití prostředků SFDI i pro oblast civilního letectví, a to konkrétně pro účely ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Tak jak je civilní letecká doprava modernizována a jsou vyvíjeny stále nové technologické prvky, postupuje tento pokrok rovněž při vývoji nových bezpečnostních zařízení a postupů pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy. Do budoucích let je tak počítáno s modernizací bezpečnostních kontrol a využívání nových postupů, které zajistí především větší

efektivitu bezpečnostních kontrol a minimalizaci zástupů cestujících tvořících se při čekání na tyto kontroly.

V roce 2017 budou ze strany Ministerstva dopravy vyhodnocovány konkrétní návrhy změn v institutu ověření spolehlivosti a ochrany veřejných částí letišť a to v návaznosti na posilování systému ochrany civilního letectví před protiprávními činy, který je monitorován mj. také Ministerstvem vnitra a dalšími zainteresovanými subjekty státní správy.

- **Podpořit vývoj nových typů univerzálních mostních provizorií využitelných pro rychlou obnovu poškozené nebo zničené dopravní infrastruktury. Při tvorbě a použití pohotovostních zásob pro resort dopravy zabezpečovat silniční mostní provizoria ve výši do 3% délky mostů na pozemních komunikacích, železniční mostní provizoria ve výši do 3% délky mostů na železničních tratích a železniční svršek ve výši do 0,5% stavební délky kolejí v ČR.O 030**

V hodnoceném období bylo vyvinuto lávkové modulární provizorium typu ML18 a ML36 jako rozebiratelná mostní konstrukce lávek sloužící pro převedení pěší a cyklistické dopravy. K oběma typům byly Ministerstvem dopravy schváleny technické podmínky a oba typy lávek prezentovalo Ministerstvo dopravy krajským úřadům a obecním úřadům obcí s rozšířenou působností v rámci pracovních porad organizovaných ve Výcvikovém středisku Kojetín v rámci společných pracovních porad prováděných v období 2014 a 2015. Ministerstvo dopravy současně požádalo Správu státních hmotných rezerv o nákup modulárních lávek do pohotovostních zásob za účelem doplnění silničních provizorních mostů skladovaných ve státních hmotných rezervách.

V hodnoceném období Ministerstvo dopravy v roce 2016 projednalo v Bezpečnostní radě státu aktualizaci optimalizace skladby materiálů provizorních mostů uložených v pohotovostních zásobách u Správy státních hmotných rezerv a stanovilo v ní novou koncepci požadavku Ministerstva dopravy na skladbu a sortiment pohotovostních zásob pro resort dopravy.

V rámci aktualizace Dopravní politiky bude navrženo vypuštění tohoto opatření.

- **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).**

V praxi už běžně existují systémy T&T (Track and Trace), díky senzorům např. v kontejneru lze v reálném čase přes internet zjistit polohu, teplotu, otřesy a další fyzikální vlastnosti), dokonce i využití RFID je běžné.

V projektu I_HeERO byla např. řešena studie proveditelnosti využití systému Galileo pro sledování nákladních vozidel přepravujících nebezpečný náklad. V současné době je problematika řešena v rámci projektu I-HeERO, dále se tato problematika řešila v rámci příslušných studií proveditelnosti týkajících se zavedení systému eCall pro nákladní vozidla, včetně využití systému eCall pro varování záchranných týmů o přepravované nebezpečné věci.

- **Rozvíjet systémy pro poskytování informačních a rezervačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla.**

Dokončuje se vyhledávací studie na nové odpočívky a připravuje se celková přehledová mapa všech nově připravovaných odpočívek. Současně běží příprava rozšíření stávajících odpočívek. Některé z nich budou řešeny v rámci modernizace (např. odpočívka na D1- Devět křížů se

podarilo v rámci úpravy ploch přidat několik stání). Probíhá i příprava telematiky na odpočívkách, její pilotní spuštění lze očekávat v roce 2018. Na nově připravovaných dálnicích pokračuje doplňování odpočívek tak, aby mohly být realizovány spolu s dálnicí (připravuje se odpočívka Chotýčany, ale proti stavbě dálnice má 2 roky zpoždění).

- **Rozvíjet systémy pro monitorování bezpečnosti dopravní infrastruktury (např. zavádění monitoringu dopravní infrastruktury na bázi moderních technologií, vč. kosmických (např. pomocí dálkového průzkumu Země) a získané informace následně integrovat v rámci geografických informačních systémů.**

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

Opatření je naplňováno zadáním projektů v rámci TAČR Beta za účelem „Zhodnocení využití dálkového průzkumu Země v resortu dopravy“ (dokončeno k 31. 12. 2014) a „Sledování nežádoucích pohybů a deformací dopravních infrastruktur prostřednictvím radarové interferometrie“ (dokončeno k 31. 12. 2016).

První z uvedených projektů mj. rozpracoval metodiku pro využití družicových dat pro sledování poklesů terénu a souvisejících hrozeb pro dopravní infrastrukturu. Druhý z uvedených projektů experimentálně ověřil možnost využití radarové interferometrie pro sledování pohybů (nejen) dopravní infrastruktury. Metoda je využitelná v praxi, byť má své limity. Aktuálně bude probíhat její nasazení na problematických úsecích D8, které jsou přímo ohroženy sesuvy. Uvedenou metodu již lze nasadit v praxi, nicméně je stále třeba pokračovat na vývoji a uzpůsobení pro potřeby uživatelů. Projekt byl řešen za stálých konzultací a spolupráce s ŘSD.

Z důvodu efektivnějšího plánování oprav a rozvoje silniční sítě připravuje ŘSD Systém pro hospodaření s vozovkou (SHV). Projekt byl předložen na Centrální komisi, která jej schválila.

Klíčovým pro resort dopravy je konsolidovaný a dle uživatelských potřeb apovinností vyplývajících z platných právních předpisů vystavěný geografický informační systém. S ohledem na stávající roztržitost systémů prostorových dat v resortu dopravy a stále vyšší tlak na jejich interoperabilitu a propojenost s ostatními uživatelskými skupinami mimo resort dopravy MD připravilo projekt „Konsolidace architektur prostorových dat v resortu dopravy“. Smyslem projektu je zhodnotit stávající stav nejen samotných systémů pro nakládání s prostorovými daty v resortu dopravy, ale také zmapovat toky a využití dat v resortu dopravy i směrem k ostatním uživatelským skupinám, potřeby resortu a na základě toho navrhnout konsolidaci stávajících řešení tak, aby spolu tyto systémy dokázali těsněji spolupracovat. Aktuálně (9/2017) je VZ připravena k vypsání. Studijní fáze bude financována z OPD2.

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 2011-2020⁵. Určit pro Národní strategii bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nepřekročitelné a jasně definované ukazatele pro zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v termínech stanovených v Národní strategii bezpečnosti**

⁵ 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

provozu na pozemních komunikacích až k horizontu 2050. Ukazatele navázat nejen na počet obyvatel, či počet vozidel, ale také na dopravní výkony.

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

Do roku 2013 se dařilo dosáhnout předpokládané redukce počtu usmrcených, od roku 2014 však nastal zásadní obrat. V roce 2015 nebylo dosaženo stanoveného cíle NSBSP 2020 a jejich počet se dokonce oproti roku 2014 významně zvýšil – o 4,9 %. V roce 2016 zemřelo na následky nehod do 24 hod po nehodě o 81 osob více, než byl vytýčený předpoklad. Při stanovení strategických cílů se předpokládal průměrný roční pokles usmrcených do roku 2020 o 8,0 %, do roku 2016 bylo však dosaženo pouze 5,9 % průměrného meziročního poklesu. Jednoznačně tím dochází k ohrožení naplnění strategických cílů stanovených pro rok 2020.

Od roku 2010, kdy byla NSBSP 2020 vypracována, došlo i k řadě změn, které vymezují rámec bezpečnostní politiky u nás i v zahraničí. Z nových dokumentů je třeba zejména uvést základní resortní dokument „Dopravní politika pro období 2014–2020, s výhledem do roku 2050“, který byl schválen na jednání vlády ČR dne 12. 6. 2013 a „Dopravní sektorové strategie“ v podobě, v jaké byly projednány a schváleny vládou ČR dne 13. 11. 2013. Ze zahraničních dokumentů byly přijaty „Průběžné hodnocení směru koncepční činnosti v oblasti politiky bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ (Interim evaluation of the policy orientations on road safety 2011–2020), vydané Evropskou komisí v květnu 2015 a politický dokument Závěry z „Brazílské deklarace“ – 2. Globální konference na nejvyšší úrovni o bezpečnosti silničního provozu: Čas pro výsledky, Brasília, 18.–19. listopadu 2015, které navazují na klíčové dokumenty 2. dekády 21. století. Poslední a nejzávažnější je rezoluce VS OSN z 25. 9. 2015 Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development, Goal 3.6: „By 2020, to halve the number of global deaths and injuries from road traffic accidents“.

Počty osobních automobilů a počty všech motorových vozidel mají plynule rostoucí trend, v letech 2008–2013 pomalejší, po roce 2013 opět rychlejší (počet nákladních automobilů přitom roste mírně rychleji než počet osobních).

Podobně roste i přepravní výkon nákladní dopravy na silnicích, i když s většími výkyvy, danými zejména ekonomickým vývojem. Silniční nákladní přeprava dosáhla v roce 2015 svého historického maxima výkonu 58 714 mil. tkm.

Jen poměrně nepatrně, rovněž ale se značnými výkyvy, roste přepravní výkon osobní dopravy na silnicích (dá se říci, že jednotlivé složky se navzájem doplňují, když individuální přeprava klesá, autobusová a MHD roste a naopak). V roce 2015 se však silniční individuální přeprava vrátila téměř na hodnoty roku 2009 (meziročně +3 445 mil. oskm, +5,1 %). Tyto okolnosti se pak projeví bohužel také v nárůstu počtu dopravních nehod a jejich následků.

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

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

Ukazatele pro zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích jsou průběžně vyhodnocovány a jsou zpracovány v dokumentu pro vládu ČR - podání Informace o plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu za příslušný rok. Hodnocení za rok 2016 v současnosti probíhá.

Relativně příznivé hodnocení dosaženého snížení závažných následků nehod plnění NSBSP 2020 na silnicích II. a III. tříd však neplatí pro všechny regiony. Názorně ukazuje, jaký pokrok

byl dosažen v jednotlivých krajích na komunikacích, které jsou v jejich vlastnictví, z hlediska zajištění bezpečnosti dopravy na regionální a místní úrovni.

Z následného přehledu vyplývá, že nejlepších výsledků bylo celkově dosaženo v kraji: Karlovarském, Královéhradeckém, Plzeňském, Středočeském, Ústeckém, hl. m. Praha, kde byly redukce následků vyšší než stanovený předpoklad. Pozitivní jsou i výsledky kraje Jihočeského a Libereckého. Naopak za stanovenými předpoklady zaostaly kraje: Pardubický, Jihomoravský, Moravskoslezský, Zlínský, Olomoucký a Kraj Vysočina.

Obdobně odlišné je i souhrnné zhodnocení jednotlivých krajů při posouzení vývoje nehodovosti na všech komunikacích bez ohledu na jejich vlastnictví dává obraz o celkové úrovni bezpečnosti silničního provozu na území příslušného kraje.

Nejlepšího výsledku dosáhly: hl. m. Praha (i když v roce 2015 stoupl počet usmrcených), za ním následuje kraj Královéhradecký, Ústecký a Karlovarský (i zde v roce 2015 stoupl počet usmrcených). Slibnou bilanci vývoje v Moravskoslezském kraji narušilo zvýšení závažných následků nehod v roce 2015. Velmi neuspokojivý vývoj vykazuje kraj Jihomoravský, Pardubický a Vysočina, které také nejvíce zaostávají za vytýčeným předpokladem redukce závažných následků nehod.

Vyhodnocení vykazuje navzájem velkou podobnost a poměrně jednoznačně identifikují bezpečnější a méně bezpečné kraje.

Opatření v oblasti lidského činitele

- **Zajistit soustavnou informovanost účastníků silničního provozu o rizikovém chování v silniční dopravě při využití stávajících a budovaných informačních systémů veřejné správy.**

Prevence a poskytování informací jsou vedle dohledu neoddelitelnou součástí policejní práce v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Policie ČR průběžně informuje o rizikovém chování v silničním provozu jak v celostátním či regionálním televizním vysílání, tisku, rozhlasu, tak i na webovém portálu PČR (<http://www.policie.cz/>).

V roce 2016 proběhla navíc rozsáhlá spolupráce s rozhlasovými stanicemi. V rámci projektu „Nenech se ovlivnit“ bylo uvedeno do oběhu např. na vlnách rádia BEAT, Impuls, Evropa2, Frekvence1, Dechovka, Bonton apod. 9 audio spotů na téma: vliv alkoholu a OPL na pozornost řidiče, reakce schopnost intoxikovaného řidiče, kamionová doprava a nebezpečí nezodpovědných řidičů konzumujících alkohol, fatální následky nehod pod vlivem alkoholu a OPL, nevěnování se řízení, telefonování.

Policie ČR je zapojena do Jednotného systému dopravních informací, zřízeného usnesením vlády ČR č. 590/2005. Na základě § 124 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů poskytuje aktuální dopravní informace, které mají vliv na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích Národnímu dopravnímu informačnímu centru, které je využívá kromě jiného pro informování účastníků silničního provozu prostřednictvím proměnného značení.

Samostatné oddělení BESIP využívá stejně jako POLICIE ČR k šíření svých preventivních kampaní a aktivit webový portál ibesip.cz, celostátní a regionální TV, a tisk. V současné době je na celostátní a regionální úrovni medializována kampaň „Vidíme se!“. Dále pak komunikuje strategické materiály i ve Věstníku vlády pro orgány krajů a orgány obcí. Rovněž je k propagaci bezpečnosti silničního provozu využíváno 14 regionálních koordinátorů BESIP.

- **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 případech řidičů motocyklů.**

Oproti období po přijetí strategických dokumentů v oblasti bezpečnosti silničního provozu (1. Národní strategie v oblasti bezpečnosti silničního provozu byla přijata v roce 2004), kdy vymahatelnost činila cca 82 %, se vymahatelnost při řešení dopravních deliktů postupně zvyšovala. V roce 2016 Policie ČR řešila na místě 91,4 % zjištěných dopravních přestupků. Tato úroveň vymahatelnosti se v posledních 3 letech víceméně nezměnila (2015: 91,7 %, 2014: 91,5%), a to s ohledem na dopravní přestupky, které je Policie ČR ze zákona povinna oznámit správnímu orgánu a na místě je neřeší (např. přestupky, za něž se podle zákona o silničním provozu ukládá zákaz činnosti, nelze projednat v blokovém řízení). Ke zvýšení vymahatelnosti přispěly i některé změny zákona o silničním provozu – např. správní delikt provozovatele vozidla podle § 125f a násl. zákona o silničním provozu, který přispěl k řešení vybraných dopravních deliktů, jež byly do té doby odkládány z důvodu nezjištění pachatele přestupku.

K vyšší vymahatelnosti by měla přispět také realizace Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2015/413/EU o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Výměna informací je zajištěna prostřednictvím celoevropského technického rozhraní EUCARIS, které umožňuje automatizovanou výměnu informací

z národních registrů o vozidle, jeho vlastnících a provozovatelích k vybraným dopravním deliktům v oblasti bezpečnosti silničního provozu, které byly spáchány s vozidlem registrovaným v jiném členském státě, než je členský stát, v němž k deliktu došlo. Spuštění modulu CBE proběhlo 9. 11. 2016 zatím pouze jednostranně (tj. členské státy mohou zasílat dotazy do registru vozidel ČR k vozidlům, s nimiž byl spáchán vybraný dopravní delikt v zahraničí). PČR a obce s rozšířenou působností by měly být připojeny po dokončení uživatelského rozhraní v roce 2017. Po připojení by se měly zlepšit podmínky pro snazší vymahatelnost práva i u deliktů spáchaných řidiči jiných členských států na území ČR. Transpozice směrnice měla být plně zajištěna do 6. 5. 2015. Důvodem prodlevy jsou zejména programovací kapacity provozovatele centrálního registru vozidel, který aktuálně zajišťuje technickou realizaci novely zákona č. 56/2001 Sb., upravující rozvolnění místní příslušnosti obcí s rozšířenou působností.

Na motocyklisty je zaměřeno jedno z dílčích opatření Národní strategie BESIP. Opatření zaměřená na motocyklisty jsou považována za jednu z priorit jak v oblasti dohledu, tak v oblasti prevence, neboť je to skupina zranitelných účastníků, kde se nedaří naplňovat cíle Národní strategie BESIP.

Prioritní oblast	Výchozí stav 2009		Předpokládaný stav v roce 2020		Předpokládaný stav v roce 2016		Stav v roce 2016	
	Usmrcení	Těžce zranění	Usmrcení	Těžce zranění	Usmrcení	Těžce zranění	Usmrcení	Těžce zranění
motocyklisté	88	627	43	367	55	475	60	463

Motocyklisté	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Počet nehod	3831	2946	2601	2934	2793	2904	3076	3385	3180
Usmrceno	116	85	92	77	87	64	87	87	60
Těžce zraněno	620	596	480	566	242	475	512	460	430
Lehce zraněno	1867	1898	1699	1869	797	1929	1972	2111	1925

V roce 2016 zjistila Policie ČR při své dohledové činnosti celkem 1400 přestupků motocyklistů. Kromě standardního dohledu zorganizovala Policie ČR 135 speciálních dohledových akcí zaměřených výhradně na motocyklisty, což je o 15 více než v roce 2015. (Při těchto akcích bylo zjištěno 250 přestupků motocyklistů.)

Dodržování zákazů jízdy a stání dle zákona č. 289/1995 Sb. (lesní zákon; § 20 odst. 1g) Policie ČR statisticky nesleduje. Na dodržování povinností spojených s obecným užíváním lesů (§ 19 a 20) zákona č. 289/1995 Sb. dohlíží lesní stráž. Postihy jsou ale neúčinné a na lesních porostech vznikají značné škody a stále častější jsou i útoky na majitele pozemků. Problémem je špatná identifikovatelnost pachatelů (terénní motorky nebývají často označeny registrační značkou a pod helmou lze těžko identitu pachatele rozpoznat).

- **Systémově zabezpečit fungování silničních kontrol proti přestupkům silničního provozu využitím náležitě technicky vybavených monitorovacích vozidel kontrolních orgánů, které budou bezprostředně reagovat na páchaní dopravních přestupků.**

Zařízení po technické stránce zaznamenala v posledních letech značný vývoj a v současné době jsou využívány vysoce kvalitní systémy s minimální chybou na takové úrovni, která snižuje nutnost doplňovat podklady ve správním řízení, čímž je usnadněna práce správních orgánů a protiprávní jednání je dostatečně prokázáno již z místa spáchání přestupku.

V současné době disponuje dopravní policie celkem 240 policejními motocykly a 125 policejními automobily v civilním provedení vybavenými moderní měřicí a dokumentační technikou pro dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu. V roce 2016 bylo v rámci obnovy vozového parku pořízeno:

- 1) 76 ks motocyklů v policejním provedení v celkové částce 33 971 097,- Kč;*
- 2) 35 ks osobních policejních automobilů pro dohled na rychlostních komunikacích s měřicí a dokumentační technikou v celkové částce 46 528 895,- Kč.*

Obě zakázky byly realizované z prostředků Fondu zábrany škod, ve výši 33 mil. Kč u motocyklů, resp. 46 mil. Kč u osobních vozidel. Zbývající prostředky byly vyčleněny z rozpočtu Policie ČR.

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

- **Nově určit pravomoci kontroly úrovně výuky a výcviku v autoškolách a zefektivnit státní dozor nad nimi. V zákonu o autoškolách stanovit nové požadavky pro žadatele o profesní osvědčení učitele autoškoly. Učitelům autoškol zavést povinnost proškolení. V případě odebrání registrace k provozování autoškoly, z důvodů porušení zákona, umožnit odebrat všechny ostatní související registrace.**

Ministerstvo dopravy schraňuje poznatky z praxe a vypracovává komplexní metodické stanovisko, ve kterém poskytne správním orgánům obecný základ pro řešení a zefektivnění státního dozoru. Stanovisko má být jako prozatímní a bude obsahovat vymezení pravomoci kontroly úrovně výuky a výcviku v autoškolách. Situace, které se vyskytnou v konkrétních případech, budou řešeny, a jejich konkrétní zpracování bude podkladem k další přípravě návrhu právního předpisu.

Prioritou je zapracování povinného vzdělávání a ověřování znalostí učitelů výuky a výcviku a tímto způsobem zkvalitnění přípravy budoucích řidičů do zákona č. 247/2000 Sb. Aktuální výstupy k této problematice sbíráme zejména v podobě podkladů z kontrol krajských úřadů.

V souvislosti s problematikou odnětí registrace k provozování autoškoly zjišťujeme a zvažujeme možnost součinnosti s živnostenským úřadem, neboť bližší provázání s úpravou živnostenského oprávnění a využití údajů ze živnostenského rejstříku by přineslo úsporu a zefektivnění zejména dozoru a kontroly. Odnětí registrace AŠ, které ovlivňuje činnost AŠ pouze v daném správním obvodu, by bylo nahrazeno efektivnějšími možnostmi omezení, pozastavení či ukončení činnosti s celorepublikovým dopadem.

Přehodnocení podmínek pro provozování autoškol úpravou zákona č. 247/2000 Sb. bylo provedeno - úprava provozování autoškol (§8a). Opatření cíleně zaměřené na učitele autoškol nebylo realizováno a je v přípravě.

- **Vybudovat systém zpětné vazby ke sledování efektivity výuky a výcviku nových řidičů a dalšího vzdělávání řidičů s cílem možnosti vyhodnocování kvality jednotlivých autoškol nebo jiných odborných center vzdělávání řidičů.**

Ke sledování efektivity výuky a výcviku nových řidičů s cílem možností vyhodnocování jednotlivých autoškol a školicích středisek je prozatím využíváno z více informačních zdrojů (zejména aplikace eTesty s celou škálou statistik). Rozsah zveřejňovaných informací, které se týkají statistických výstupů, se neustále vyvíjí.

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

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

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

K 1. červenci 2016 byla zřízena dvě nová dálniční oddělení (DO), a to v rámci Krajského ředitelství policie Moravskoslezského kraje (DO Mankovice) a Krajského ředitelství policie Pardubického kraje (DO Vysoké Mýto). DO Mankovice vzniklo oddělením od stávajícího DO Ostrava, kdy do konce června 2016 byla činnost Policie ČR na svěřeném úseku dálnice D1 zajišťována DO Ostrava – detašované pracoviště Mankovice. V současné době je na DO Mankovice systemizováno 17 služebních míst (plánováno celkem 27 SSM).

DO Vysoké Mýto bylo zřízeno v souvislosti s plánovanou výstavbou D35 v úseku Opatovice – Městec, jehož uvedení do provozu je plánováno v roce 2019, zároveň zajišťuje tento organizační článek dohled nad významně dopravně zatíženou komunikací I/35 na celém území Pardubického kraje. V současné době je na DO Vysoké Mýto systemizováno 10 služebních míst (plánováno celkem 27 SSM). V souvislosti s rozvojem Policie ČR je plánováno postupné

navyšování systemizovaných služebních míst na obou dotčených dálničních oddělení, které je však podmíněno přidělením nových služebních míst Policii ČR.

Opatření v oblasti technické bezpečnosti silnic

- **Podporovat implementaci inteligentních dopravních systémů, které zvyšují bezpečnost a plynulost dopravy:**
 - postupně vybavovat dálniční síť a síť rychlostních silnic funkčními varovnými, informačními a spolupracujícími systémy. Na úseky s vysokou intenzitou provozu, kde je vyšší riziko vzniku kongescí, zavádět systémy řízení rychlosti
 - na exponovaných úsecích silnic zavádět úseková měření rychlosti
 - na vybraných místech silniční sítě zavádět systémy pro dynamické vážení silničních nákladních vozidel
 - podporovat diagnostiku jedoucích vozidel a sdílení dat mezi správci infrastruktury a dopravci

Operační program Doprava 2014-2020 patří k nejvýznamnějším zdrojům financování intervencí v oblasti inteligentních dopravních systémů v programovém období 2014-2020, a to zejména v rámci specifického cíle 2.3 (Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu). Smyslem navržených intervencí je dosud nevybavenou silniční infrastrukturu na síti TEN-T a ve městech postupně vybavovat vhodnými systémy ITS, které napomohou ke zlepšení řízení dopravního provozu, ke zlepšení řízení mimořádných situací a ke snížení nehodovosti a snižování následků závažných zranění způsobených dopravními nehodami. V tomto specifickém cíli byly dosud vyhlášeny dvě výzvy: výzva č. 27 a výzva č. 29. Výzva č. 27 byla kolová a byla určena pro městské aglomerace implementující tzv. integrované nástroje (integrované teritoriální investice a integrované plány rozvoje území). Tato výzva byla ukončena 6. 2. 2017 a bylo v ní předloženo celkem 11 projektů s požadovaným příspěvkem EU ve výši cca 1,3 mld. Kč. Naproti tomu výzva č. 29, která je určena pro Ředitelství silnic a dálnic ČR, je průběžná a trvá až do konce letošního roku. Na intervence z Operačního programu Doprava 2014-2020 navazují intervence z Integrovaného regionálního operačního programu, v rámci kterého jsou v specifickém cíli 1.2 (Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy) podporovány projekty zaměřené na inteligentní dopravní systémy ve veřejné hromadné dopravě. Na tyto intervence byla zaměřena výzva č. 22, která byla ukončena 30. 6. 2016 a předloženo bylo 22 projektů s požadovaným příspěvkem EU cca 336 mil. Kč. Je tedy oprávněné konstatovat, že evropské strukturální a investiční fondy představují velmi významný zdroj financování inteligentních dopravních systémů v ČR, a to v souladu se všemi relevantními strategickými dokumenty.

- **Důsledně dbát na implementaci směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury na síti TEN-T, a to zejména pokud jde o provádění bezpečnostních auditů a inspekcí. Postupně aplikovat nástroje směrnice EU o řízení bezpečnosti infrastruktury na celou silniční síť. Zavést systémové odstraňování nehodových lokalit, stanovení jednotné informační báze pro umožnění propojení vzájemně oddělených systémů a pro sdílení dat o dopravních nehodách a jejich následcích.**

Směrnice vymezuje pravidla jejich provádění pouze na transevropské silniční síti TEN-T, a to ve všech fázích — projektování, výstavby i provozu. Jednotlivé evropské státy mají možnost v rámci svého právního řádu zavést postupy a nástroje uvedené ve směrnici i na ostatní silniční síť přesahující transpozici. České zákony nijak neomezují a neodebírají státu, krajům a obcím

možnost provádět nástroje směrnice také u staveb pozemních komunikací, které jsou v jejich vlastnictví. Vzhledem k tomu, že právě na silnicích nižších kategorií je úroveň bezpečnosti několikanásobně nižší, je provádění nástrojů žádoucí a Evropskou komisí doporučené i na těchto silnicích. Provádění nástrojů směrnice Bezpečná infrastruktura, resp. její zapracování do zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích na všech typech komunikací v ČR má podporu také v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011 — 2020.

Metoda identifikace kritických míst na silniční síti založená na využití bezpečnostních modelů nehodovosti a porovnání její přesnosti se stávajícími metodami používanými v ČR (zejména s identifikací nehodových lokalit pomocí softwaru INFOBESI) je zpracována Centrem dopravního výzkumu, v.v.i.

Databáze, které jsou vytvořeny, nejsou v současné době systematicky propojeny. Zásady jsou řešeny pouze dílčím způsobem, např. pomocí systému CEBASS – přístup mají všechny Závody, Správy a SSÚD, GR i policie - někteří mají přístup jen pro čtení, kraje zatím nemají zájem. V praxi prostřednictvím ŘSD ČR je používána databáze www.kdebourame.cz. Lze využívat i databázi Infobesi k identifikaci nehodových lokalit.

- **V extravilánech v závislosti na intenzitě provozu od sebe navzájem oddělovat nemotorovou dopravu (cyklistické pruhy a stezky, fyzicky oddělené chodníky), upravit legislativu pro využívání sdružených stezek dotčenými účastníky provozu na pozemních komunikacích.**

Opatření se zatím neplnilo.

- **Postupně upravovat identifikované nehodové lokality, pružně realizovat opatření s nízkými náklady (včasné odstraňování vzrostlé vegetace z výhledu, opravy výtluků apod.).**

Identifikované nehodové lokality se postupně opravují. Zvláště opravy silnic II. a III. třídy jsou limitovány finančními prostředky, byť je v současnosti k dispozici financování ze SFDI. Centrum dopravního výzkumu zpracovalo metodiku „Program identifikace údržby a oprav nehodových úseků pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, jako jedno z hledisek systému hospodaření s vozovkou“, kterou využívá ŘSD ČR.

ŘSD ČR provádí každé 3 roky i prohlídky podle zákona č. 13/1997 Sb. (§ 18m) na komunikacích v síti TEN-T, v úsecích s vysokým počtem usmrcených osob ve vztahu k intenzitě dopravy – podle možností a finančních prostředků probíhají v těchto úsecích nápravná opatření. Také se řeší nehodové lokality, které jsou vyhodnoceny v rámci „Snídaně s Besipem“ vždy po jednotlivých krajích.

Aktualizace TP probíhá. V roce 2016 měly být zahájeny práce na revizi Technických podmínek 99 - Vysazování a ošetřování silniční vegetace, které mají mj. vycházet z navrhovaného arboristického standardu Agentury ochrany přírody a krajiny ČR SPPK A 02 010:2015 Péče o dřeviny kolem veřejné dopravní infrastruktury (pozn. v přípravě). Podle § 8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně krajiny a přírody, ve znění pozdějších předpisů, je zapotřebí nalézt dohodu silničního správního úřadu s příslušným orgánem ochrany přírody, kterým je obecní úřad. V praxi se tato dohoda obtížně naplňuje. Zákon patří do gesce Ministerstva životního prostředí.

- **Realizovat průtahy obcemi podle platných zásad a opatření pro dopravní zklidnění na pozemních komunikacích, realizovat opatření pro změnu způsobu jízdy na vjezdu**

do obcí, zklidňovat dopravu v obcích a realizovat bezpečnostní prvky na infrastruktuře v obydlených oblastech.

Dopravní opatření pro zklidnění dopravy při vjezdu do obcí je, dle informace poskytované kraji a obcemi pro vyhodnocení plnění Akčního programu NSBSP, postupně naplňováno. Důvodem pro aplikaci v menším rozsahu je nedostatek finančních prostředků, zvl. na úrovni ORP.

- **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.**

Obě opatření se průběžně plní v rámci nových projektů.

- **Podporovat výstavbu odstavných ploch pro silniční nákladní vozidla.**

Ředitelství silnic a dálnic v současné době připravuje samostatnou koncepci odpočívek (jedná se o opatření z Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030).

- **Využít možností družicových navigačních systémů pro lokalizaci nehodových míst a upozornění řidičů.**

Opatření je plněno prostřednictvím systému eCall, který bude v ČR zaveden do ostrého provozu nejpozději 1. října 2017. GNSS systémy jsou prvkem architektury systému eCall a jejich služby jsou využívány zejména při aktivaci služby eCall prostřednictvím vozidlové jednotky, která zasílá údaje o poloze získané z družicových systémů do centra tísňového volání 112, kde jsou zobrazeny operátorovi v mapě. Dále jsou údaje o nehodě přenášeny do NDIC a dále šířeny řidičům.

- **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.**

Opatření je splněno, registr silničních vozidel (RSV) je správním orgánům zpřístupněn v odpovídajícím rozsahu. Od roku 2013 je v ČR zaveden institut tzv. objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, který spočívá v zajištění odpovědnosti konkrétní osoby za protiprávní jednání uskutečněná s konkrétním vozidlem. Tato protiprávní jednání jsou zachycena pomocí automatizovaných technických prostředků používaných bez obsluhy. Do současné doby se však jednalo o správní delikty, které nejsou evidovány v žádném registru.

- **Při výstavbě silniční infrastruktury zřizovat kontrolní místa.**

Kontrolní místa jsou zřizována v rámci nových projektů na dálnicích na základě úzké spolupráce s Policií ČR, která při realizaci projektu aktivně vstupuje a určuje, kde kontrolní místo bude zřízeno.

- **Zvyšovat bezpečnostní parametry na železničních přejezdech.**

Proběhlo prověření možnosti nahrazení železničních přejezdů na tranzitních koridorech mimoúrovňovým křížením, avšak počet úrovňových křížení se nedaří výrazně snižovat na tranzitních koridorech, ani na ostatních tratích. V rámci malých investičních akcí do 20 mil. Kč probíhá zvyšování zabezpečení přejezdů na železniční síti (doplnění světelného přejezdového

zabezpečovacího zařízení případně závor se sekvenčním sklápěním). Mezi způsoby zvýšení bezpečnosti na přejezdech patří i prověření možnosti zrušení přejezdu a převedení dopravy silničních vozidel na jiné přejezdy.

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

Opatření v oblasti technického stavu vozidel

- **Zvýšit důraz v oblasti státního odborného dozoru a zdokonalit právní rámec pro institucionální zabezpečení státního dozoru nad STK.**
- **Posílit úlohu státního odborného dozoru v oblasti technické kontroly vozidel.**

V novele zákona č. 56/2001 Sb. je ustanoveno zavedení povinnosti dokumentace přítomnosti vozidla na STK (focení vozidla včetně jeho identifikátorů, sjednocení dat v IS s RSV), termínové stanovení provádění kontrol SOD, zahrnutí SME do IS, zavedení nových sankčních ustanovení vůči technikům a mechanikům STK a SME (do 50 tis. Kč), zavedení nových sankčních ustanovení vůči provozovatelům STK a SME (do 5 mil. Kč), možnost změny výsledku technické prohlídky v případě kontroly SOD a možnost využití skrytého použití audiovizuálního záznamu při kontrole.

- **Připravovat podmínky pro zavádění systémů umožňující komunikaci a propojení vozidla s dopravní infrastrukturou.⁶**

V roce 2016 započalo řešení projektu C-Roads Czech Republic, jehož cílem je pilotně ověřit a nasadit první generaci služeb kooperativních systémů ITS na definovaných úsecích dálniční sítě ČR, v prostředí veřejné osobní dopravy a na vybraných železničních přejezdech. Služby kooperativních systémů jsou založeny na komunikaci V2X (vehicle to infrastructure, vehicle, pedestrian, ...). Při pilotním testování těchto služeb bude potřebné vybudovat infrastrukturu pro komunikaci V2X založenou buď na ITS-G5 či na síti GSM (2G, 3G, 4G, LTE-V).

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

Opatření v oblasti přepravy nebezpečných věcí

- **Pokračovat v kontrolní činnosti zajištění přeprav nebezpečných věcí a zavádět účinná opatření pro likvidaci havárií na dopravních cestách včetně účinnější koordinace záchranného systému v evropském kontextu.**

V projektu I_HeERO byla řešena studie proveditelnosti využití systému Galileo pro sledování nákladních vozidel přepravujících nebezpečný náklad.

- **Systematicky vytvářet předpoklady pro převzetí většího podílu přeprav nebezpečných nákladů bezpečnějšími druhy dopravy.**

Řešením problematiky se zabývá schválená Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030.

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

⁶ ITS akční plán: Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě: Oblast činnosti 4: „Zapojení vozidla do dopravní infrastruktury“

4.2.7 Dokončení restrukturalizace systému železniční dopravy

Problematika restrukturalizace železničního systému byla v hodnoceném období dořešena.

Opatření:

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

Opatření je splněno.

Gestor: MD; Kontrolní termín: konec roku 2015

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

Gestor: MD; Termín: 1. 1. 2014

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře vznikl dle zákona č. 320/2016 Sb.. Úřad je ústředním správním úřadem pro:

- *užívání drážní a letecké dopravní infrastruktury a přístup k této infrastruktuře,*
- *užívání zařízení služeb na drážní dopravní infrastruktuře a přístupu k těmto zařízením,*
- *cenovou kontrolu v oblasti užívání drážní dopravní infrastruktury a zařízení služeb podle zákona upravujícího působnost orgánů České republiky v oblasti cen a*
- *poskytování podpory provozování evropské služby elektronického mýtného.*

Předseda byl jmenován na základě doporučení výběrové komise. Úřad začal fungovat 1.4.2017.

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

Gestor: MD; Termín: 30. 6. 2015

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

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

Opatření nebyla plněna a bude v rámci aktualizace dokumentu vypuštěno jako nepotřebné.

4.3 Zdroje pro dopravu

4.3.1 Zajištění zdrojů prostřednictvím klasického financování

Klasické financování je stále základním způsobem financování dopravní infrastruktury. Vláda ČR svým usnesením č. 889/2013 deklarovala, že finanční zdroje pro SFDI budou každoročně zajištěny alespoň na úrovni 70 mld. Kč ročně.

Opatření:

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

- omezit meziroční kolísání výdajového rámce pro údržbu, opravy a rozvoj dopravní infrastruktury,

Výše národních zdrojů pro SFDI od doby schválení Dopravní politiky nikdy neklesla pod 43 mld. Kč (v cenách roku 2013), nepodařilo se nicméně přijmout legislativní opatření, které by tuto výši národních zdrojů garantovalo. Na zajištění oprav a údržby jsou finanční prostředky přidělovány ve výši dle Dopravních sektorových strategií, tedy dokumentu navazujícího na Dopravní politiku a řešící podrobněji otázky potřeb zajištění dopravní infrastruktury. Na projektovou přípravu jsou rozpočtovány finanční prostředky v indikované výši, přičemž ale absorpční kapacita resortních investorských organizací umožnila dosáhnout účelného využití prostředků v celé výši poprvé až v roce 2016.

- zajistit národní spolufinancování pro projekty financované z evropských fondů,

Národní zdroje pro kofinancování zdrojů EU jsou zajišťovány na základě každoročního přidělování státní dotace pro SFDI, nebyla politicky přijata doporučení pro stabilizaci příjmové stránky SFDI.

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

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

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

Na základě opatření v Koncepci nákladní dopravy bude od roku 2018 platiti nový výpočet za použití dopravní cesty. To umožní snížit cenu za použití dopravní cesty pro osobní, zejména ale pro nákladní dopravu. V další etapě budou řešeny hmotnostní kategorie vlaků tak, aby byly upřednostněny delší vlaky jak v osobní, tak nákladní dopravě, což vyžaduje situace na hlavních tazích, na kterých se postupně začíná projevovat nedostatek volné kapacity.

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

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

Rozšíření výkonového zpoplatnění na další pozemní komunikace schválila vláda České republiky usnesením ze dne 7. 11. 2016 č. 1000, a to na silnice, kde to bude z hlediska regulatorní a nákladové funkce efektivní a současně půjde o významné silnice pro dopravu těžkých nákladních vozidel s tím, že zvýšení rozsahu zpoplatněných silnic proti současnému stavu bude v předpokládaném rozmezí 850 km až 3 000 km. Ministerstvo dopravy společně v souladu s tímto usnesením vyhodnotilo (ve spolupráci s projektovým manažerem) rozšíření zpoplatnění na silnice I. třídy. S ohledem na rozmezí stanovené ve výše uvedeném usnesení byla zvolena varianta čítající 900,3 km silnic I. třídy, které budou po roce 2019 zpoplatněny.

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

Gestor: MD; Termín: 2015

Opatření se řeší v rámci nového zadávacího řízení pro nového provozovatele mýta. Vzhledem k tomu, že se výkonové zpoplatnění vozidel s celkovou hmotností nad 3,5 t jeví jako neefektivní (s ohledem na výši mýtných sazeb a provozní náklady), bylo rozhodnuto, že se výkonové zpoplatnění na vozidla do 3,5 t nebude rozšiřovat.

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

Gestor: MD; Termín: dle vývoje na úrovni EU

V souladu s Dodatkem č. 1-2016 ke Smlouvě o poskytování služeb souvisejících s provozem systému výkonového zpoplatnění vybraných pozemních komunikací v České republice, v souladu se zajištěním provozu elektronického mýta po roce 2016 a s Dodatkem č. 2-2016 ke Smlouvě o dodávce systému výkonového zpoplatnění pozemních komunikací – Zajištění provozu systému elektronického mýta po roce 2016, byla zajištěna implementace Evropské služby elektronického mýta v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství a rozhodnutím Komise 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků. Dodávka bude dokončena v srpnu 2017. Současně jsou zajištěny služby související s jejím případným poskytováním v České republice.

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

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

Diferenciace mýtných sazeb – maximální možnosti tarifní tabulky byly již využity. V současné době jsou mýtné sazby rozděleny:

- vozidla s celkovou hmotností nad 3,5 t, zvláště vozidla kategorie M2 a M3 (autobusy),
- pátek od 15:00 do 20:00 a ostatní doby v týdnu,
- podle počtu náprav (2, 3, 4 a více),
- podle emisních kategorií (Euro 0-II, Euro III a IV, Euro V, EEV a Euro VI) – maximum diferenciaci, vyšší emisní kategorie není.

Po roce 2019 se plánují změny tarifní struktury mýtných sazeb, avšak jejich uplatnění musí předcházet novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací.

- **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

Podmínky pro zavádění zpoplatnění vjezdu/omezení vjezdu/přístupu vozidel do center měst stanovuje zákon o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb. ve smyslu zavedení nízkoemisních zón. Nízkoemisní zóny lze vyhlášovat ve zvláště chráněných územích, lázeňských místech a v území, kde došlo k překročení některého z imisních limitů. Současně platí, že musí existovat objízdná trasa vedoucí po komunikaci stejné nebo vyšší třídy, která se nachází mimo NEZ a zároveň nevede přes zastavěné území této nebo sousední obce. Při splnění výše uvedených podmínek, mohou obce na svém území stanovit nízkoemisní zónu formou obecně závazné vyhlášky obce.

Motorová silniční vozidla jsou rozdělena do čtyř emisních kategorií dle emisních parametrů, příp. dle data první registrace vozidla, pokud nejsou údaje o emisních parametrech dostupné. Vozidlu je dle emisních parametrů přidělena emisní plaketa červené (2. emisní kategorie), žluté (3. emisní kategorie) nebo zelené barvy (4. emisní kategorie). Vozidlům s nejhoršími emisními parametry (1. emisní kategorie) není vydána žádná plaketa a nemůže tak vjet do žádné nízkoemisní zóny. Diesellová vozidla splňující emisní limit EURO 1 nebo horší nemají nárok na žádnou emisní plaketu, vozidla splňující emisní limit EURO 2 mají nárok na červenou plaketu, vozidla splňující emisní limit EURO 3 žlutou emisní plaketu a vozidla splňující emisní limit EURO 4 a vyšší mají nárok na zelenou emisní plaketu.

Benzínová vozidla neplnící ani emisní limit EURO 1 nebudou mít nárok na žádnou emisní plaketu, vozidla splňující emisní limit EURO 1 a vyšší pak mají nárok na zelenou plaketu

Metodický pokyn odboru ochrany ovzduší upřesňuje podmínky pro vyhlášení nízkoemisních zón a vydávání emisních plaket a stanovuje některé další požadavky pro zřízení NEZ podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění.

Prozatím však žádné nízkoemisní zóny vyhlášeny nebyly, jejich vyhlášení je v kompetenci samospráv.

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

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

Problematika obměny vozového parku byla mj. diskutována v rámci NAP CM, kde byly nastíněny 3 opatření analytického charakteru, které by mohly do budoucna vést ke zlepšení struktury vozového parku. (Analýza možnosti snížení doby odpisování motorových vozidel, Analýza podpory trvalého vyřazení vozidla v ČR a Analýza zpoplatnění vozidel v České republice). V návaznosti na třetí z uvedených opatření by do budoucna mělo být rozhodnuto o optimalizaci systému zpoplatnění a zdanění vozidel (včetně systému silniční daně) v ČR ve vztahu k externalitám v dopravě, což by mohlo představovat určitý tlak na vyřazování starých vozidel s vyššími emisemi.

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

Gestor: MD; Kontrolní termín: do konce 2014

Opatření splněno v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích, který umožňuje samosprávě na příslušné komunikace umístit zákazovou značku pro tranzitní nákladní dopravu.

4.3.2 Zajištění zdrojů prostřednictvím alternativního financování

Opatření:

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

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

Klíčovým úkolem je dokončení schvalovacího procesu tzv. „velké novely stavebního zákona“ (sněmovní tisk 927), na jejíž tvorbě a projednávání se v uplynulém období intenzivně pracovalo (v 05/2017 je sněmovní tisk projednáván Senátem PČR). V uplynulém období byla také schválena novela z. č. 416/2009 Sb. (z. č. 49/2016 Sb.), která stabilizovala a sjednotila pravidla pro návrh výše ceny při sjednání kupní ceny pozemku určené pro výstavbu dopravní infrastruktury (po vyhodnocení nefunkčnosti předchozí novely téhož zákona č. 178/2014 Sb.). Ministerstvo dopravy paralelně usiluje o zavedení institutů, které by přinesly další zkrácení procesů přípravy staveb dopravní infrastruktury nad rámec „velké novely stavebního zákona“, a které se nepodařilo v rámci jejího projednávání prosadit (např. institut předběžné držby či změna kompetencí při vyvlastňování a vedení územních řízení).

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

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

Vláda dne 13. 1. 2016 schválila realizaci projektu dostavby dálnice D4 formou projektu PPP. Na přípravě projektu Ministerstvo dopravy a ŘSD ČR v současné době intenzivně pracují. Využití standardizovaných dluhových nástrojů formou přijetí dluhu Státním fondem dopravní infrastruktury nebyly v uplynulém období nezbytné, neboť finanční částky z disponibilních dotací zajistily v uplynulém období pokrytí zásadních potřeb.

4.3.3 Internalizace externích nákladů jako inovativní zdroj financování

Problematika internalizace externích nákladů byla v hodnoceném období řešena jen okrajově, aktivity se očekávají v následujícím období v souvislosti s revizí směrnice Euroviněta.

Opatření:

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

Gestor: MD; Termín: do konce roku 2015

Na danou problematiku je třeba nahlížet v celoevropském kontextu. Vzhledem k tomu, že EK téměř dva roky otálela s předložením návrhu revize tzv. směrnice Euroviněta (předloženo až v květnu 2017), nebyly zatím v dané oblasti podniknuty žádné konkrétní kroky. V tuto chvíli je třeba vyčkat na výsledek projednávání tohoto návrhu, což v samotném důsledku prodlužuje termín splnění daného opatření.

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

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

Vzhledem k tomu, že návrh revize tzv. směrnice Euroviněta byl předložen až v květnu 2017, nebyly zatím v dané oblasti podniknuty žádné konkrétní kroky. V tuto chvíli je třeba vyčkat na výsledek projednávání tohoto návrhu.

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

Gestor: MD; Termín: do konce roku 2020

Dle prohlášení o dráze SŽDC 2018 bude uplatňován nový systém výpočtu ceny za použití ŽDC. Nově se jedná o jednosložkovou cenu, jež bude záviset na kategorii tratě, produktových a specifických faktorech. Mezi specifické faktory má v budoucnu patřit i zohlednění hluku produkovaného vozidly – konkrétně splnění limitů daných TSI NOI pro nákladní vozy. Tento faktor však zatím nebude uplatňován. Není jej tak zatím možné využít jako motivační účinek pro modernizaci stávajícího vozového parku.

4.3.4 Rozdělování zdrojů

Problematika byla podrobně rozpracována v rámci dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze.

Opatření:

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

Gestor: MD; Termín: trvalý proces

V období 2013-2016 nebyl problém nedostatek finančních prostředků pro SFDI, některé projekty investiční výstavby byly v tomto období pozdrženy v důsledku infringementu k procesu EIA.

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

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

Příprava projektů probíhá na základě výstupů z návazného dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze a na něj navazujícího Akčního plánu.

4.3.5 Zajištění zdrojů pro financování dopravní obslužnosti

Opatření:

- Optimalizovat rozsah veřejné dopravy a vytvářet podmínky pro její stabilizaci prostřednictvím systémových organizačních, právních, technických a finančních opatření; v zájmu dosažení vyšší finanční efektivity preferovat komerční veřejnou

dopravu v těch případech, kdy vytváří ucelenou a stabilní nabídku služeb (rozsah provozu linky v průběhu dne a týdne, dostatečná nabízená kapacita v přepravních špičkách, ohled na kapacitu železniční infrastruktury pro ostatní linky osobní dopravy a pro nákladní dopravu ap.).

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

Návazný dokument Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy stanovuje další koncepční postup v této oblasti. Jako výhledové řešení se předpokládá koncesní model, jehož výhodou je široká liberalizace veřejné železniční dopravy při uplatnění veškerých potřebných rámcových pravidel. V roce 2016 byl zahájen provoz na nové lince dálkové dopravy Ex7 Praha – České Budějovice – Linz a R17 Praha – České Budějovice (zastávkové rychlíky), která vznikla úpravou provozního konceptu ze stávající linky R7. Obdobná optimalizaci se předpokládá na relaci Praha – státní hranice s Bavorskem od roku 2017.

4.3.6 Zajištění energií pro dopravu

Problematika energií pro dopravu se zaměřením na nízkouhlíkovou ekonomiku byla rozpracována v rámci Národního akčního plánu čisté mobility.

Opatření:

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

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

Od roku 2015 v rámci specifického cíle 2.2 Operačního programu Doprava 2014-2020 byla realizována příprava programu Rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva v silniční dopravě, v současné době se čeká na dokončení procesu notifikace. Spuštění programu se předpokládá v druhé polovině roku 2017.

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

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

V rámci schvalování vozidel postupný přechod na vyšší emisní úroveň, kdy současně platná a vyžadovaná úroveň je již nejvyšší definovaný stupeň EURO 6. Přijetí nových technických předpisů na měření emisí a spotřeb paliva, které lépe reprezentují skutečný provoz vozidla (měření emisí v reálném provozu tzv. RDE). V rámci kontrol plnění emisí v provozu je zavedena nová metodika měření emisí na SME (u vozidel s řídicími systémy jsou kontrolovány i tyto řídicí systémy vozidla, tzv. OBD), nové požadavky na přístroje na měření emisí v provozu. Možnost hodnocení emisního chování vozidla je i v rámci technických silničních kontrol prováděných Policií ČR (odeslání vozidla na SME).

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

Gestor: MD a samospráva

Řešeno v Koncepti veřejné dopravy a Konceptu nákladní dopravy. V r. 2017 byla vyhlášena výzva na čerpání v rámci specifického cíle 1.4 OPD se zaměřením na rozvoj infrastruktury MHD v elektrické trakci.

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

Gestor: MD

Plnění opatření je podrobně rozvedeno v rámci navazujícího dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze.

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

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

Vzhledem k tomu, že návrh revize tzv. směrnice Euroviněta byl předložen až v květnu 2017, nebyly zatím v dané oblasti podniknuty žádné konkrétní kroky. V tuto chvíli je třeba vyčkat na výsledek projednávání tohoto návrhu.

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

Gestor: MD

Opatření je rozpracováno v rámci Akčního plánu zavádění ITS. V roce 2017 byla vyhlášena výzva pro čerpání v rámci specifického cíle 2.3 OPD – Podpora ITS ve městech a ITS na dálnicích a silnicích I. třídy.

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

Gestor: MD ve spolupráci sMPO a MZP; Termín průběžně, kontrolní termín 2017;
Financování: spolufinancování z evropských fondů

Opatření je rozpracováno v rámci NAP CM a v návaznosti na požadavky směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Od roku 2015 v rámci specifického cíle 2.2 Operačního programu Doprava 2014-2020 probíhá notifikace programu Rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva v silniční dopravě. Jeho spuštění se předpokládá v druhé polovině roku 2017. Bude podpořen rozvoj veřejné sítě napájecích stanic pro CNG, LNG a vodík, rychlodobíjecí stanice a klasické dobíjecí stanice pro elektromobilitu.

- **Směřovat ke zvýšení podílu obnovitelných zdrojů v celkové spotřebě energií v dopravě do roku 2020 na úroveň 10 % dle dohod EU 15.**

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

Daná problematika byla jednak předmětem aktualizace Národního akčního plánu České republiky pro energii z obnovitelných zdrojů, která byla vládou schválena v roce 2016 a následně pak podrobněji řešena v Analýze zajištění splnitelnosti 10% cíle obnovitelných zdrojů energie v dopravě v roce 2020, kterou zpracovalo MPO ve spolupráci s MŽP. Z hlediska

budoucího vývoje je klíčové, v jaké podobě bude nakonec schválen Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů zejména proto, že tento návrh nově vymezuje způsob výpočtu podílu energie z obnovitelných zdrojů energie v dopravě. Dle návrhu nesmí příspěvek biopaliv a biokapalin a zároveň z paliv na bázi biomasy spotřebovaných v dopravě, pokud jsou vyráběné z potravinových nebo krmných plodin, být větší než 7 % konečné spotřeby energie v silniční a železniční dopravě ČR v roce 2020. Tento podíl se do roku 2030 musí snížit ze 7 % na 3,8 % podle křivky uvedené v příloze směrnice.

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

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

Opatření je rozpracováno v rámci NAP CM. V současné době probíhá v rámci specifického cíle 2.2 Operačního programu Doprava 2014-2020 notifikace programu Rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva v silniční dopravě.

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

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

Daná problematika byla velmi intenzivně diskutována v rámci příprav NAP CM. Bylo konstatováno, že snižování emisí je jedním z hlavních cílů podpory zavádění alternativních paliv v dopravě. Zatímco v případě vozidel na zemní plyn lze o podstatné úspoře emisí hovořit zejména v případě emisí pevných částic (zde úspora až 90%), elektrická vozidla jsou z lokálního hlediska celkově bezemisní (s výjimkou otěru pneumatik a vozovky).

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

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

Opatření je plněno, má dlouhodobý charakter. Centrální komisí MD byla schválena konverze trakční soustavy v severní polovině České republiky s harmonogramem do roku 2040. V návaznosti na schválení koncepční studie bude zadáno zpracování pěti studií proveditelnosti pro jednotlivé oblasti. Byla schválena Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu 25 kV, 50Hz ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavku TSI ENE. Předpokládáno postupné přepínání stejnosměrného systému s napětím 3kV na výkonnější střídavý systém 25 kV, 50 Hz, který díky lepším přenosovým schopnostem bude lépe zajišťovat také využívání rekuperované elektrické energie. V termínu do roku 2020 se předpokládá konverze prvotního úseku Nedakonice až Říkovice. Příprava dalších úseků bude následovat.

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

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

Opatření zatím nebylo plněno. V rámci Operačního programu Doprava 2014-2020 budou intervence do obnovy vozového parku v železniční dopravě podpořeny v specifickém cíli 1.5 (Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku). V tomto specifickém cíli však doposud nebyly vyhlášeny žádné výzvy, neboť se nepodařilo najít uspokojivý model financování zamýšlených projektů. Na řešení tohoto problému MD jakožto řídicí orgán Operačního programu Doprava 2014-2020 intenzivně pracuje.

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

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

Byla schválena Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu 25 kV, 50Hz ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavku TSI ENE. Předpokládáno postupné přepínání stejnosměrného systému s napětím 3kV na výkonnější střídavý systém 25 kV, 50 Hz, který díky lepším přenosovým schopnostem bude lépe zajišťovat také využívání rekuperované elektrické energie. V termínu do roku 2020 se předpokládá konverze prvotního úseku Nedakonice až Říkovice. Příprava dalších úseků bude následovat.

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

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

V případě městské dopravy byla v roce 2017 vyhlášena 1. výzva v rámci OPD – specifický cíl 1.4, v rámci které budou podpořeny rozvojové projekty zejména tramvajových a trolejbusových tratí.

Elektrizace dalších tratí je řešena v rámci projektů posuzovaných v návazném dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze.

Větší využívání veřejné dopravy je řešeno v rámci Bílé knihy – Koncepce veřejné dopravy a na úrovni samospráv v rámci krajských plánů dopravní obslužnosti a na úrovni měst v rámci plánů udržitelné městské mobility. V případě nákladní dopravy je prvním krokem schválená Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030, která je z velké části zaměřena na podporu rozvoje kombinované dopravy.

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

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

V návaznosti na požadavek směrnice 2014/94/EU, aby členské státy ve svých vnitrostátních rámcích politiky pro zavádění alternativních paliv v dopravě určily vnitrozemské přístavy, ve kterých má být poskytován přístup k LNG plnicím stanicím, byla tato problematika diskutována v rámci přípravy NAP CM. Bylo přitom konstatováno, že pro nejbližší období (minimálně do roku 2025) se nejeví jako efektivní budovat ve veřejných přístavech v ČR čerpací stanice pro plavidla využívající LNG jako palivo. Důvodem jsou provozní náklady takových zařízení při současném vědomí neexistence relevantní poptávky v tomto segmentu trhu. Zároveň bylo uloženo vypracovat v roce 2017 analýzu potenciálu pro využívání alternativních paliv ve vodní dopravě.

4.4 Dopravní infrastruktura

Problematika rozvoje, údržby a financování dopravní infrastruktury je podrobně rozpracována v rámci dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze.

4.4.1 Kvalitní údržba a provozování dopravní infrastruktury

Opatření:

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

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

Dokument Dopravní sektorové strategie, 2 fáze v rámci knihy 9 naplánoval zvýšení výdajů pro opravy a údržbu dopravní infrastruktury do roku 2025 na dvojnásobek oproti roku 2012. Toto opatření se postupně plní. Nebylo však dosaženo stavu, aby rozpočet SFDI byl plánován alespoň s tříletým závazným výhledem (dosud je výhled stále nezávazný), což brání plynulému přidělování finančních prostředků na opravy a údržbu v průběhu roku.

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

Gestor: správci dopravní infrastruktury; Termín: trvalý proces

Opatření je řešeno v rámci Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030 – zkvalitnit plánování výluk. Souvisí s tím, že budou dostatečně dopředu dány k dispozici objemy finančních prostředků (viz předchozí opatření). Opatření ohledně plánování výluk je tak dosud plněno nedostatečně.

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

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

Opatření se plní, podrobněji je rozpracováno a vyhodnocováno v rámci návazné Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.

4.4.2 Rozvoj dopravní infrastruktury

Opatření:

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

Gestor: MD; Termín: trvalý proces

V letech 2016/2017 proběhla první aktualizace dokumentu DSS, v současnosti probíhá screening procesu SEA.

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

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

Opatření se plní průběžně prostřednictvím pravidelných aktualizací Politiky územního rozvoje a zásad územního rozvoje krajů.

Železniční infrastruktura

Hlavní zásady rozvoje železniční sítě:

- Dobudování tranzitních železničních koridorů včetně železničních uzlů do roku 2018 (s výjimkou uzlů Praha a Brno⁷, pro které budou stanoveny samostatné harmonogramy v Dopravních sektorových strategiích).

Dokončení modernizace tranzitních železničních koridorů konkrétně v úsecích Praha – Beroun, Choceň – Ústí nad Orlicí a Nemanice – Ševětín se z pohledu roku 2017 očekává v roce 2025.

- Modernizace tratí na hlavní síti TEN-T pro osobní a nákladní dopravu a tratí zařazených do nákladních železničních koridorů dle Nařízení (EU) č. 913/2010 doroku 2030

V případě již modernizovaných úseků bude nutné zajistit možné provozování vlaků délky 740 m, s čímž se při modernizaci tranzitních železničních koridorů nepočítalo. K řešení tohoto problému budou postupně zadány tři studie proveditelnosti.

- Modernizace železničních tratí na globální síti TEN-T nejpozději do roku 2050

Opatření se průběžně plní dle harmonogramu stanoveném v návazném dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze.

- Napojení všech krajských měst na kvalitní železniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (v Čechách Praha, na Moravě Praha a Brno) do roku 2030

Kromě krajů Karlovarského, Libereckého a kraje Vysočina došlo ke zlepšení železničního spojení krajských měst s hospodářskými centry státu v rámci modernizace železničních tranzitních koridorů. Další výjimky pak tvoří napojení Brna na ostatní centra sousedních krajů, kromě kraje Pardubického. K výraznému zlepšení spojení Brna s krajskými městy sousedních krajů významně přispěje připravovaná modernizace tratě Brno – Přerov. Po neúspěšné studii IKP v současné době Metroprojekt řeší novou studii pro železniční spojení Praha – Liberec. Výsledky studie budou k dispozici v roce 2018. V případě Karlových Varů se bude v rámci přípravy rychlých spojení prověřovat nová trasa v rámci konceptu Rychlá spojení do Mostu. Spojení Brno – Zlín bude řešeno v rámci připravované modernizace trati Brno – Přerov. Spojení Praha – Hradec Králové bude výrazným způsobem urychleno a zkapacitněno zdvoukolejněním trati Velký Osek – Choceň (studie proveditelnosti byla schválena Centrální komisí).

- Zajištění dostatečné kapacity pro nákladní dopravu pro napojení průmyslových zón strategického významu do roku 2020

Bylo zahájeno zkapacitnění a modernizace tratí Nymburk Mladá Boleslav a Týniště nad Orlicí – Solnice. V roce 2015 byla do provozu uvedena trať připojující letiště Leoše Janáčka, která umožňuje obsluhu strategické průmyslové zóny Mošnov.

⁷ 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.

- 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)

Opatření se v řešeném období postupně plnilo, konkrétně pomocí projektů modernizace Liberec – Tanvald, Raspenava – Frýdlant v Čechách, modernizace úseku Běchovice – Úvaly, Praha Holešovice – Praha Bubeneč, České Budějovice – Český Krumlov, probíhá modernizace železničního uzlu Plzeň.

- Po stránce legislativní a normativní připravit prostor pro zahájení přípravy projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci rychlých spojení a zahájit jejich přípravný a realizační proces v souladu s výstupy Dopravních sektorových strategií tak, aby úseky zařazené do hlavní sítě TEN-T byly zprovozněny nejpozději do roku 2030 a úseky globální sítě TEN-T nejpozději do roku 2050.

Plnění opatření je podrobněji popsáno v rámci vyhodnocení návazných procesů, mezi něž příprava Rychlých spojení v ČR patří (viz Implementační část Dopravní politiky)

- Po stránce legislativní a normativní v případě zájmu samosprávy připravit prostor pro případnou přípravu projektů tram-train systémů

Samospráva s žádným projektem tohoto typu nepřišla, v rámci schváleného Plánu udržitelné městské mobility Ostrava se do budoucna počítá s tram-train systémem na Ostravsku s využitím dnes již nevyužívaných železničních vleček.

- Ostatní železniční tratě významné pro dopravní obslužnost nebo nákladní dopravu postupně optimalizovat dle harmonogramů stanovených v dokumentu Dopravní sektorové strategie.

Opatření je podrobně řešeno v dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze.

- Elektrizace nových úseků bude prováděna s ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy a s ohledem na plnění cílů v oblasti přechodu na udržitelné formy energií (dle harmonogramu stanoveném v dokumentu Dopravní sektorové strategie).

V řešeném období probíhala příprava dvou úseků v Ústeckém kraji, Louka u Litvínova – Litvínov a Pruněřov – Kadaň. Probíhá zpracování dokumentace pro stavební povolení pro oba úseky. Elektrizace je řešena s ohledem na výsledky koncepční studie konverze trakční soustavy. Elektrizací tratí dojde ke sjednocení vozebních úseků v rámci objednávky Ústeckého kraje. Dalšími připravovanými projekty jsou elektrizace tratí Uherské Hradiště – Luhačovice a Olomouc – Šumperk. Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek je v přípravě ve fázi studie proveditelnosti.

- S ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy realizovat opatření na železniční infrastruktuře malého rozsahu.

Na trati Olomouc – Krnov – Opava se realizují modernizační opatření s ohledem na zavedení taktového jízdního řádu linky Olomouc – Krnov – Ostrava.

- Odstraňování úzkých hrdel na železniční infrastruktuře podle zkušeností z provozu, oprávněných požadavků dopravců a objednatelů dopravy.

Dle harmonogramu z dokumentu Dopravní sektorové strategie se v řešeném období připravovaly následující projekty: přesmyk v Praze Libni ve směru od Prahy Malešic do Prahy Holešovic, rekonstrukce železniční stanice Přerov s novým řešením mimoúrovňového křížení

trati v Dluhonicích, příprava staveb na trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň spojená se zdvoukolejněním trati, proběhla výstavba výhybny Markvartice u Děčína.

- Dle závazků plynoucích z evropské legislativy vybavit definovanou železniční síť a vozidla systémem ERTMS; zabezpečovací zařízení musí na výjezdech z železničních uzlů umožňovat následné mezidobí 2 minuty.

ERTMS se zavádí dle harmonogramu dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze. Systém ERTMS zvýší bezpečnost snížením vlivu lidského faktoru a umožní zvýšení kapacity při současném kolejovém uspořádání. Při výjezdu ze železničních uzlů bude navržena vyšší hustota umístění balíz, která umožní zkrácení následného mezidobí díky postupnému uvolňování prostorových oddílů. V současné době je schválena aktualizace implementačního plánu ETCS.

- Provádět racionalizaci provozu vybraných regionálních drah v krajích v návaznosti na závaznou objednávku dopravy z krajů.

Probíhá projektová příprava a realizace revitalizací vybraných železničních tratí v zájmu zvýšení kvality provozu. Seznam připravovaných a realizovaných tratí je obsažen v zápise z kontrolních dnů Stavebních správ SŽDC.

- Podporovat rozvoj přeshraničních projektů železniční dopravy.

V řešeném období byly zprovozněny přeshraniční úseky Harrachov – Szklarska Poreba a Dolní Poustevna – Sebnitz.

- Železniční síť rozvíjet a udržovat s ohledem na aplikaci TSI.

Opatření se průběžně plní, všechny nové projekty tento požadavek splňují, s výjimkou pokročilých projektů elektrizace soustavou 3kV DC jakožto dočasné řešení

- Redukovat železniční síť o tratě, které nejsou využitelné pro pravidelnou dopravní obslužnost (bude posouzeno na základě plánů dopravní obslužnosti státu a krajů). Nepotřebné tratě nabídnout kodprodeji bez nároku na budoucí dotace od státu. V případě rušených tratí nebude odebírána dopravní funkce - budou využity pro potřeby nemotorové dopravy nebo jiné dopravní aktivity v rámci cestovního ruchu (průběžně).

Žádná málo využívaná trať zrušena nebyla. Trať Dolní Bousov – Kopidlno a Obrnice – Čížkovice odkoupila společnost AŽD pro testování zabezpečovacího zařízení. Hlavní výhodou využití v budoucnu rušených tratí pro infrastrukturu nemotorové dopravy je jejich směrový a výškový profil, návaznost na funkční železniční síť a celistvost pozemků liniového charakteru ve vlastnictví státu.

Silniční infrastruktura

Hlavní zásady rozvoje silniční sítě:

- Výstavba chybějících úseků na hlavní síti TEN-T do roku 2030 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).

Opatření se plní dle harmonogramu dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze.

- Výstavba chybějících úseků na globální síti TEN-T do roku 2050 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).

Opatření se plní dle harmonogramu dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze.

- 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.

V roce 2016 byl uveden do provozu poslední úsek dálnice D8, která propojuje hl.m. Prahu s krajským městem Ústí nad Labem. V roce 2017 se předpokládá zahájení staveb D6 Lubenec, obchvat, D6 Řevničov, obchvat, D6 Nové Strašecí – Řevničov. Jedná se o stavby, které jsou součástí tahu dálnice D6 která propojuje hl.m. Prahu, krajské město Karlovy Vary až statní hranice se SRN. Na tahu Praha – České Budějovice budou v tomto roce uvedeny do provozu úseky D3 Veselí nad Lužnicí – Bošilec a D3 Borek – Úsilné. Pokračuje se v realizaci na stavbách D3 Bošilec – Ševětín a D3 Ševětín – Borek. V roce 2017 se předpokládá zahájení dalších dvou staveb dálnice D3 Úsilné – Hodějovice a Hodějovice – Třebonín.

V roce 2017 bude zahájena realizace úseků D35 Opatovice nad Labem – Časy a D35 Časy – Ostrov, které jsou na plánovaném tahu dálnice D35 propojující Brno s Pardubicemi, která má být taktéž alternativou pro dálnici D1 mezi hl. m. Prahou a Brnem. Od roku 2016 probíhají stavební práce na úseku D1 0137 Přerov – Lipník a v roce 2018 je plánováno zahájení úseku D1 0136 Říkovice – Přerov, které propojí Brno a bude fungovat jako alternativa propojení Brna s Olomoucí a především krajských měst Olomouce se Zlínem.

Na konci roku 2017 mají být zahajovány stavby D11 Hradec Králové – Smiřice a Smiřice – Jaroměř.

- Zajištění odpovídajícího dopravního napojení průmyslových zón na silniční infrastrukturu v souladu s příslušnými usneseními vlády.

V rámci meziresortní pracovní skupiny se připravují opatření na celostátní i krajské silniční síti zajišťující odpovídající napojení závodů Škoda-Auto v Mladé Boleslavi, v Kvasinách a ve Vrchlabí.

- Zajistit napojení významných rozvojových investic na silniční infrastrukturu na úrovni alespoň silnic I. tř.

Opatření se plní dle harmonogramu dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze.

- Na hlavních dálničních tazích instalovat inteligentní dopravní systémy pro řízení a regulaci provozu, zvýšení bezpečnosti a efektivnosti dopravy a pro zajištění infomobility (aplikace ITS umožní mj. lepší využití kapacity silniční infrastruktury).

Opatření se plní v rámci Operačního programu doprava, kdebyla vyhlášena výzva v rámci specifického cíle 2.3 - Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu). Výzvy jsou určeny především na podporu projektů zaměřených na inteligentní dopravní systémy (ITS), a to v rámci silniční sítě TEN-T a v rámci velkých měst ČR.

- Řešení průtahů obcí na tazích s vysokými intenzitami provozu zejména výstavbou obchvatů (týká se i tzv. doprovodných komunikací ke komunikacím dálničního typu), a to dle harmonogramu stanoveného v dokumentu Dopravní sektorové strategie.

V roce 2016 byla uvedena do provozu stavba I/26 Staňkov, přeložka a byla zahájena stavba I/14 Kunratice – Jablonec n. N (předpokládané uvedení do provozu 5/2018). V březnu 2017 byla zahájena stavba I/11 Opava, severní obchvat - východní část s předpokládaným uvedením do provozu v roce 2020. V srpnu 2017 se předpokládá uvedení do provozu stavby I/34 Božejov – Ondřejov – Pelhřimov a v listopadu stavba I/37 Pardubice – Trojice.

- Zavádět stacionární i mobilní systémy vážení za jízdy k eliminaci jízd přetížených nákladních vozidel, které neúměrně poškozují silniční infrastrukturu.

V rámci Implementačního plánu k Akčnímu plánu rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050) pod opatřením, které se týká dodržování pravidel silničního provozu, je připravován projekt Výstavba WIM na dálnicích. Projektový záměr zadává Ředitelství silnic a dálnic ČR. Automatické vysokorychlostní váhy (WIM) jsou zařízení, která automaticky zváží projeté vozidlo a automaticky vyhodnotí, zda je přetížené. Návrh projektu počítá s výstavbou a realizací cca 14ks obousměrných nových WIM, konkrétně umístěných na D3 – 1ks, D5 – 3ks, D8 – 1ks, D11 – 2ks, D4 – 1 ks, D6 – 1ks, D7 – 1ks, D35 – 2ks, I/35 - 1ks, D46 – 1ks. 2016/2017 probíhala projektová příprava, 2017-2018 probíhá realizace.

Infrastruktura vnitrozemské vodní dopravy

Hlavní zásady rozvoje vodních cest:

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

- Řešit problémy splavnosti a spolehlivosti na dopravně významných a využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je efektivní (dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).

Hlavní problém zlepšení plavebních podmínek je zatím bez pokroku – proces EIA nebyl dokončen.

- Pokračovat v implementaci cílů programu NAIADES, NAIADES II a návazných programů tohoto typu.

Česká republika připravila na období let 2008-2013, resp. 2015 program na podporu nákladních plavidel evidovaných v Plavebním rejstříku CZ, který byl plně v souladu se strategií Společenství v oblasti rozvoje vnitrozemské plavby a naplňuje tak většinu významných cílů představených EK v Integrovaném evropském akčním programu NAIADES. V rámci OPD 2014 – 2020 připravila Česká republika pokračování programu na modernizaci plavidel – Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy II - NAIADES II.

- Pokračovat v rozvoji Říčních informačních služeb.

V rámci projektu RIS COMEX je v realizaci rozšíření služeb Říčního informačního systému. V současné době je ČR plným členem mezinárodního projektu RIS COMEX, jež je zaměřen primárně na tzv. koridorový přístup spočívající ve vzájemném propojení služeb RIS v jednotlivých státech na hlavních koridorech sítě TEN-T. Tento projekt je spolufinancován v rámci nástroje CEF.

- Připravovat projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách dle zákona č. 114/95 Sb. o vnitrozemské plavbě (dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorové strategie).

Hlavním nosným projektem je prodloužení Vltavské vodní cesty (33 km nové vodní cesty z Týna nad Vltavou do Českých Budějovic, se 4 zdymadly, 2 přístavy a 5 veřejnými přístavišti ve skutečnosti představuje 98 km nerušené plavby až od přehradní hráze Orlík). Lodě, které jsou již nyní schopné překonat přehradní hráze Slap a Orlíka (šířka do 3,0 m a výtlak do 3,5 tuny), napojí České Budějovice na síť vodních cest celé Evropy. K tomuto finálnímu naplnění došlo 20. 5. 2017. Původně uvedený rok 2014 (Příloha 3 DSS) nebylo s ohledem na průtahy v přípravě a hlavně výběru dodavatele naplnit.

U jižního prodloužení do Hodonína výstavbou plavební komory Rohatec na Baťově kanálemá být získáno v roce 2017 stavební povolení. V současné době se zabezpečují stanoviště a vykupují pozemky. Zahájení stavby je plánováno na rok 2018. V případě severního napojení do Kroměříže výstavbou plavební komory Bělov Ministerstvo životního prostředí v rámci procesu EIA stanovilo podmínku, která zahájení stavby odsouvá nejdříve na rok 2020.

Okrajovými uvažovanými záměry je jižnější propojení řekou Moravou dále do Mikulčic, přičemž aktuálně připravovaná plavební komora Hodonín řeší primárně přiblížení přístavní

infrastruktury blíže do centra města a zajištění její dostatečné kapacity, nikoliv její prodloužení řekou Moravou dále po toku.

- Zajistit vybavení vodních cest a přístavů prvky protipovodňové ochrany.

Byl realizován projekt protipovodňové ochrany např. v přístavu Mělník.

- Řešit podjezdné výšky mostů na Vltavě mezi Mělníkem a Prahou a řešit kapacitní problémy na vodní cestě v Praze.

Je připraven projekt pro financování z fondu CEF, podmínkou je schválení Koncepce vodní dopravy.

- Řešit přípravu průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe v závislosti na výsledcích studie proveditelnosti. Nadále pokračovat v mezinárodní spolupráci s Polskem a Německem (napojení Ostravské aglomerace na Oderskou vodní cestu), Slovenskem a Rakouskem.

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

Studie proveditelnosti průplavního spojení DOL bude dokončena v lednu 2018, v případě pozitivních ekonomických výsledků bude následovat proces SEA.

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

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

Dle výsledků studie proveditelnosti DOL bude materiál předložen do poloviny roku 2018.

Infrastruktura letecké dopravy

Potenciál regionálních letišť v ČR bude vyhodnocen v dokumentu navazujícím na Dopravní politiku ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 *Koncepce letecké dopravy* pro období 2014 - 2020.

Hlavní zásady rozvoje letecké infrastruktury:

- Vytvářet podmínky pro modernizaci technické letištní infrastruktury směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti letového provozu.
- Vytvářet podmínky pro funkční systém ochrany, zachování, rozvoje a modernizace stávající letištní infrastruktury ve veřejném zájmu na poskytování služeb leteckým dopravcům a ostatním uživatelům letišť.
- Rozvoj regionálních letišť řešit tak, aby se zabránilo vytváření nevyužívaných nebo neúčinně využívaných stávajících letištních infrastruktur, jež by se tak mohly stát ekonomickou zátěží (doporučení pro kraje, dále rozpracováno v *Koncepci letecké dopravy* pro období 2014 – 2020.

Plnění těchto zásad probíhá dle plánů jednotlivých vlastníků letištní infrastruktury.

- Podporovat postupný přechod od konvenčního způsobu navigace k navigaci pomocí globálních navigačních družicových systémů (GNSS).

Zavádění navigace pomocí GNSS na letištích v ČR je postupně realizováno. Podle informací dostupných na centrální uživatelské podpoře EGNOS (<https://egnos-user-support.essp-sas.eu>)

jsou na letištích v Brně a Ostravě k dispozici postupy pro přiblížení využívající EGNOS (LPV) již od 9. 1. 2014, na letišti v Karlových Varech od 13. 11. 2014, na letišti ve Vodochodech od 25. 6. 2015, na letišti Václava Havla v Praze je systém v plánu zavést během roku 2017, stejně jako na letištích Kbely, Kunovice, Pardubice a Mladá Boleslav. Podpora systému EGNOS na letištích však sama o sobě pro jeho zavedení do provozu nestačí, je třeba, aby tento systém také přijaly po technické stránce samotné letecké společnosti včetně praktického výcviku pilotů. Podporou zavádění systémů EGNOS v ČR, jak z pohledu přijetí potřebných předpisů, tak výcviku letištního personálu a pilotů, se zabývá GNSS Centre of Excellence, například v rámci projektů EU CaBilAvi a projektu GSA EGNOS Adoption in Aviation (GSA/EEEX.0030.2015).

Zavedení užívání systémů GNSS je závislé i na pozici a doporučení ICAO. Podle poznatků ICAO současný stav GNSS neposkytuje co do přesnosti požadované informace. To se týká hlavně systému pro přiblížení a přistání. Současné systémy GNSS nejsou schopny zaručit takovou přesnost informace, aby bylo možno je využít pro přiblížení a přistání za snížené, téměř nulové viditelnosti. Zde stále je nezastupitelným systémem ILS. Při užití GNSS je nutná minimální viditelnost větší než 1000 m, což ILS umožní přiblížení a přistání v řádově minimální dohlednosti 30 m až 0m. Z tohoto pohledu je možné užití GNSS jen pro lety po trati. ČR publikuje i postupy s využitím GNSS, ale za dostatečné viditelnosti.

Dalším problémem je snadné rušení kmitočtů GNSS, tedy příslušných navigačních signálů. Na úrovni ICAO jsou velmi často takové případy indikovány. Často jsou rušeny signály GNSS u letiště Soul, kde je indikován zdroj rušení severně od rovnoběžky 49 stupňů. Rušení kmitočtů GNSS se poslední dobou stává velice časté, neboť na trhu jsou snadno dostupné a cenově přístupné rušičky kmitočtů navigačních signálů GNSS a kmitočtů systémů mobilních telefonů GPS. To se zejména vyskytuje v těch zemích, kde je výběr myta opřen o systémy GNSS. Podle zkušeností v zemích, kde je myto takto vybíráno s použitím GNSS jsou navigační signály rušeny v oblasti zpoplatněných silnic a to i do výšek 200m, tedy navigace s užitím GNSS v rámci všeobecného letectví je nespolehlivá, tudíž nepoužitelná. To z hlediska užití GNSS je limitujícím faktorem, neboť systémy GNSS by byly pro navigaci v rámci všeobecného letectví velice výhodné a cenově přijatelné.

- S ohledem na plnění požadavků procesu EIA pokračovat v přípravě výstavby paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Václava Havla Praha.

Plnění tohoto opatření probíhá průběžně. V uplynulém období došlo k revizi, resp. k prodloužení platnosti stanoviska MŽP k posouzení vlivů záměru „Výstavby nové paralelní RWY 06R/24L na mezinárodním letišti Praha Ruzyně“ na životní prostředí (stanovisko EIA) o 5 let, tj. do 26. 10. 2021. Priorita státu na výstavbě paralelní RWY 26R/24L na letišti Václava Havla Praha je deklarována ve strategickém dokumentu Koncepce letecké dopravy pro období let 2016 až 2020.

- Napojit letiště Václava Havla Praha na železniční dopravu, a to jak pro přímé napojení dálkové dopravy, tak pro potřeby napojení centra města. V přípravě projektů napojení letiště TEN-T na železniční infrastrukturu pokračovat i v případě letiště Brno a Ostrava.

Studie proveditelnosti je schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy. Letiště Ostrava bylo v hodnoceném období napojeno. Napojení letiště Brno souvisí s modernizací trati Brno – Přerov.

Infrastruktura multimodální dopravy

Hlavní zásady rozvoje multimodální infrastruktury:

- Vybudovat veřejné terminály multimodální nákladní dopravy zařazené do sítě TEN-T v parametrech dle dohody AGTC do roku 2030 a vytvořit pro soukromý sektor podmínky pro vybudování logistických center v návaznosti na ně.

Byl notifikován program na podporu budování terminálů s financováním z OPD 2014-2020, 1. výzva byla vyhlášena v roce 2017.

- Podpořit vznik veřejných terminálů s případnou návazností na logistická centra i v dalších lokalitách, kde je to ekonomicky odůvodnitelné. Veřejné terminály si nesmí vzájemně konkurovat (uplatnění regionálního principu), konkurence musí probíhat mezi poskytovateli služeb, a to formou přímé soutěže na trhu nebo soutěží o trh.

Zatím nebyla identifikována potřeba na vznik nových terminálů. Síť stávajících terminálů je zatím dostačující, důležité je zajistit jejich dostatečnou kapacitu a technické parametry a dořešit problematiku veřejného přístupu. Opatření je podrobněji rozpracováno v Koncepti nákladní dopravy.

- Podpořit vybavení terminálů progresivními technologiemi překládky s cílem napojit ČR na pravidelnou síť intermodálních linek v Evropě.

Opatření zatím není možné zajistit, jde spíše o dlouhodobý záměr s vazbou na rozvoj technologií na evropské úrovni. Rozvoj systému Cargo-Beamer v Německu neprobíhá v souladu s původními předpoklady, v ČR bude možné technologii uplatnit za předpokladu, že vznikne celoevropská síť kombinované dopravy využívající tuto technologii, stanovit termín zavedení proto stále není možné. Opatření je podrobněji rozpracováno v Koncepti nákladní dopravy.

- Umožnit financování terminálů multimodální nákladní dopravy s možným vlastnictvím SŽDC.

Financování je umožněno, zatím nebyla prokázána potřeba výstavby nového veřejného terminálu. Problematika souvisí s vyřešením obdobného problému na Slovensku (terminál Žilina).

- Podpořit kraje a obce při výstavbě multimodálních terminálů pro osobní dopravu včetně jejich vybavení informačními a odbavovacími systémy.

Podpora probíhá prostřednictvím IROP.

Specifika infrastruktury nemotorové dopravy

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

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

- Podporovat rozvoj pěší dopravy zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu.

Shora uvedená opatření se postupně plní s přispěním rozpočtu SFDI a operačního programu IROP. Jedná se o dlouhodobý úkol s ohledem na velké množství projektů.

- Zajišťovat finanční podporu pro systémy osobní navigace pro osoby se sníženou schopností orientace a pro implementaci opatření pro osoby se sníženou schopností pohybu.

Postupně se rozšiřují aplikace na podporu samostatného a bezpečného pohybu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace na ulici a v dopravě. Zejména se rozšířilo hlasové a akustické informování pro snazší orientaci nevidomých v městské zástavbě, v MHD, v příměstské a železniční dopravě, na křižovatkách, v podchodech, na zastávkách vybavených elektronickými informačními tabulemi, v metru, v okolí úřadů a nemocnic. Financování je řešeno v rámci návazného Akčního plánu zavádění ITS.

4.4.3 Urychlení přípravy staveb

Opatření:

- **Novelizovat zákony s cílem usnadnit a urychlit proces přípravy staveb** (zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury a zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, zákon č. 184/2006 Sb., vyvlastňovací zákon⁸).

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

- **Analyzovat možnosti zjednodušení a urychlení procesů souvisejících s přípravou staveb a podle této analýzy provést úpravy právních předpisů v gesci ostatních resortů mimo MD** (např. zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon, zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a další), **znovu posoudit racionalizaci právní úpravy účasti veřejnosti při přípravě staveb dle zásad uvedených výše.**

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

Obě opatření jsou hodnocena níže v rámci právních nástrojů.

4.4.4 Dosažení úspor při přípravě a realizaci staveb

Opatření:

- **V rámci dokumentu Dopravní sektorové strategie na základě multimodálního dopravního modelu přehodnocovat navrhované parametry připravovaných staveb s ohledem na efektivnost projektů.**

Opatření se plní a je jednou z podmínek realizovatelnosti projektů. Pro většinu zásadních projektů rozvoje dopravní infrastruktury byly v období od schválení Dopravní politiky a Dopravních sektorových strategií zpracovány studie proveditelnosti či tzv. tahové studie, přičemž v některých připravovaných projektech došlo k úpravě sledovaných parametrů dopravní infrastruktury (např. D49 v příhraničním úseku Vizovice – státní hranice, kde je schválen předpoklad realizovat tuto komunikaci pouze jako kapacitní silnice I. třídy se stoupacími pruhy, D55 v průchodu galerií přes území Bzenecké Doubravy schváleno pouze

⁸ Novela zákona č. 184/2006 Sb., a související novela zákona č. 416/2009 Sb. byla schválena a v listopadu 2012 vyšla ve Sbírce jako zákon č. 405/2012 Sb. V následujícím období je nutné vyhodnotit přínos těchto novelizací pro průběh investorského procesu před zvažováním dalších novelizací.

v dvoupruhovém uspořádání). Podrobně jsou na základě ekonomické efektivity vyhodnocovány také potřebné rozsahy připravovaných rekonstrukcí jednotlivých železničních tratí, resp. i přípravy novostaveb.

- **Minimalizovat rozsah tzv. vyvolaných investic** (nepřipouštět doprovodné investice, které se stavbou samotnou nesouvisí, resp. využívat uzavírání dohod s účastníkem územního řízení dle novely vyvlastňovacího zákona) **a víceprací.**

V rámci přípravy staveb nelze vyloučit potřebu a vhodnost realizovat omezený, ale přesto potřebný rozsah souvisejících resp. vyvolaných investic. SFDI v roce 2017 zahájilo zpracování metodiky pro realizaci těchto stavebních objektů. Fakticky ale o rozsahu vždy rozhoduje příslušný stavební úřad při vydávání veřejnoprávního povolení. Co se týče tzv. víceprací, jejich problematika je nově v souladu se světově ověřenou praxí řešena v zákoně č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění, kdy lze očekávat zprůhlednění celé problematiky změn na stavbách vč. jejich lepší administrace, kde právě špatná, resp. nemožná administrace změn dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách byla v minulosti zásadní komplikací.

- **Ve střednědobém horizontu sjednotit proces předprojektové a projektové přípravy staveb dopravní infrastruktury silnice/železnice/vodní cesta.**

Procesy sjednocování pořizovaných dokumentací postupně probíhají. Zvláště v případech již zahájené projektové přípravy je však sjednocení obtížněji proveditelné, neboť je nutné navazovat na kroky a dokumentace pořízené v minulosti. Zřetel je též třeba brát na specifika projektových dokumentací železničních staveb (specifické části projektu povolované různými orgány veřejné moci).

- **Dopracovat oborové třídníky dopravních staveb a vypracovat katalog referenčních jednotkových cen pro jednotlivé stupně projektové přípravy.**

Opatření je plněno částečně, cenové databáze jsou pravidelně aktualizovány, včetně jejich zveřejňování na webu SFDI, avšak pro železniční stavby stále chybí cenová soustava pro stupeň DÚR (dokumentace pro územní rozhodnutí). Sjednocení cenové soustavy OTSKP pro stupeň DSP a ZDS doposud nebylo dokončeno. Při naceňování projektových prací a inženýringu se vychází z procentních sazeb z očekávaných cen stavby, u silnic dle metodiky UNIKA u železnic dle Směrnice SŽDC č. 20.

- **Pravidelně aktualizovat cenové normativy.**

Cenové databáze jsou pravidelně aktualizovány, včetně jejich zveřejňování na webu SFDI, opatření se průběžně plní.

- **Průběžně zpracovávat a aktualizovat soubor agregovaných položek staveb dopravní infrastruktury.**

Opatření se plní. V souvislosti s přijetím zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění, přistoupilo Ministerstvo dopravy k procesu postupné standardizace v sektoru stavebního smluvního práva s cílem harmonizovat podmínky na trhu ČR se světovou praxí. CACE za finanční spoluúčasti resortu dopravy vydalo autorizovaný překlad vzorových smluvních obchodních podmínek FIDIC, na což resortní investorské organizace navázaly přípravou zvláštních obchodních podmínek jednotlivých barevných modifikací FIDIC, které MD postupně přijímá a pro používání v resortních investorských organizacích schvaluje. Předmětné navrhované opatření Dopravní politiky je proto nutné vnímat v kontextu doby svého vzniku, kdy do budoucna budou projekty s vyšší mírou agregace jednotlivých realizačních položek zadávány zejména dle tzv. žluté knihy FIDIC.

- **Vypracovat pravidla pro tvorbu zadávací dokumentace.**

Opatření bylo zamýšleno v souvislosti s obtížnou administrací změn na stavbách, viz předchozí opatření. V souvislosti s přijetím zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění přistoupilo Ministerstvo dopravy k procesu postupné standardizace v sektoru stavebního smluvního práva s cílem harmonizovat podmínky na trhu ČR se světovou praxí. CACE za finanční spoluúčasti resortu dopravy vydalo autorizovaný překlad vzorových smluvních obchodních podmínek FIDIC, na což resortní investorské organizace navázaly přípravou zvláštních obchodních podmínek jednotlivých barevných modifikací FIDIC, které MD postupně přijímá a pro používání v resortních investorských organizacích schvaluje. Předmětné navrhované opatření Dopravní politiky je proto nutné vnímat v kontextu doby svého vzniku, současně však platí, že pro projekty založené na tzv. červené knize FIDIC – měřený kontrakt – je ze strany resortních investorských organizací zajišťována vyšší míra podrobnosti projektové dokumentace pro provádění stavby, na základě které jsou realizována výběrová řízení, resp. na základě které je následně realizováno dílo.

- **Stanovit pravidla pro provádění expertíz projektů staveb dopravní infrastruktury.**

Opatření je plněno. V rámci SFDI vzniklo specializované pracoviště věnující se ex-ante kontrole připravovaných zásadních staveb dopravní infrastruktury. Zvýšená míra kontroly byla zajištěna také posílením interních kapacit u jednotlivých investorských organizací. Nad rámec tohoto zásadní projekty prochází i externě zpracovanou oponenturou zpracované projektové dokumentace. Míra kontroly v tomto ohledu doznala značného navýšení, lze tedy usuzovat, že očekávané efekty se v budoucnu dostaví.

- **Zavést minimální standardy připravenosti staveb před zahájením výběrového řízení na zhotovitele díla.**

Minimální standardy nebyly zavedeny, neboť připravenost každé stavby před zahájením zadávacího řízení na zhotovitele je nutné vnímat v kontextu trhu stavebních prací a v kontextu čerpání zdrojů (především zdrojů EU). Ve výběrových řízeních, která jsou realizována před zajištěním stavebního povolení, jsou resortní investoři úkolováni ze strany MD, aby přijímali taková opatření (ať už v zadávací dokumentaci určující pravidla konkrétního zadávacího řízení či v samotné smlouvě na realizaci díla), která minimalizují škody v případě pozdního zajištění stavebního povolení.

- **Průběžně analyzovat možnosti uplatnění nových technologií a materiálů včetně materiálů z druhotných surovin s cílem snížení nákladů a prodloužení životnosti staveb.**

Opatření se plní tím, že SFDI každoročně vyhlašuje program na finanční podporu rozvoje nových technologií a jejich uplatnění v praxi.

- **Stanovit odborné požadavky a definovat soubor povinností a oprávnění správce stavby, technického dozoru investora a supervize.**

V souvislosti se snahou o zavedení standardizace v českém stavebnictví, kdy základním předpokladem je zahájit u resortních investorských organizací znovu uplatňování smluvních podmínek založených na vzorech FIDIC se přijímají i jednotlivé metodiky a doporučení pro složení týmu řídicího / dozorujícího stavbu.

- **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“).

V souvislosti s realizovanými stavbami je nutné dílo realizovat v souladu s vydaným stavebním povolením, v opačném případě značně rostou realizační rizika. Uplatnění uvedených instrumentů je tak zásadní se věnovat v průběhu projektové přípravy staveb a v rámci jejich veřejného projednání, např. u ŘSD ČR byla zavedena např. pravidla pro posuzování objemově významných mostních objektů, které se musejí v projektové fázi zpracovávat variantně vč. posouzení nákladů životního cyklu. Standardem ve veřejných zakázkách jsou požadavky na dodržování environmentální podmínky z vydaných veřejnoprávních rozhodnutí, vč. např. podmínek pro používání moderních stavebních strojů s nižšími emisemi. Nové možnosti pro uplatnění uvedeného opatření zcela jistě přináší také nový zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, který klade na kvalitativní hodnocení zvýšený důraz.

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

4.4.5 Zvýšení kvality staveb v dopravě

Opatření:

- **Zvyšovat efektivitu kontrolních mechanismů při realizaci staveb.**

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

SFDI jakožto financující subjekt, ale i MD jakožto řídicí orgán OPD, výrazně zvýšily svou aktivitu při kontrole jednotlivých realizovaných staveb s preferencí hloubkových a pravidelných kontrol u těch staveb, které jsou finančně neobjemnější. Zvýšenou míru kontroly vůči zhotoviteli uplatňují také samotní investoři ve snaze eliminovat v minulosti se vyskytující problémy.

- **Vypracovat soubor kritérií standardní údržby dopravní infrastruktury.**

Gestor: MD a správci dopravní infrastruktury; Termín: konec roku 2016

Zvýšením finančních objemů, které jsou přidělovány na zajištění uvedených činností, mohou investoři zajišťovat míru údržby v souladu s platnými právními předpisy, resp. podzákonnými technickými podmínkami, které jsou na jejich úrovni nastaveny.

- **Podporovat programy MD ke zvyšování kvality dopravní infrastruktury.**

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

Zvýšením finančních objemů, které jsou přidělovány na zajištění uvedených činností, mohou investoři zajišťovat míru oprav v souladu s platnými právními předpisy, resp. podzákonnými technickými podmínkami, které jsou na jejich úrovni nastaveny.

- **Zlepšovat podporu rozvoje znalostních systémů a jejich rozšiřování do praxe.**

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

BIM (Building Information Modelling) představuje komplexní proces vytváření a správy dat o stavbě během celého jejího životního cyklu. Dochází k propojení přípravy, výstavby a provozování infrastruktury do jednoho komplexního digitálního systému (informačního modelu stavby neboli BIM modelu), který se vyznačuje přesností, konzistencí, koordinací a synchronizací. Informační modelování umožní zejména zvýšení kvality přípravy a realizace

staveb včetně hmotných, časových i finančních úspor. Dále následně v provozní fázi umožní efektivnější péči o dopravní infrastrukturu, systematickou a cílenou údržbu s optimálním vynakládáním finančních prostředků. Podstatou je 3D modelování a cílená práce s informacemi jako např. s materiálovými vlastnostmi, požadavky na údržbu, časovým harmonogramem stavby nebo s kalkulací nákladů. V procesu výstavby je například možné dosáhnout výrazných přínosů využitím BIM modelu k automatickému navádění strojů. BIM nově přináší změny ve způsobu organizace a řízení. Díky efektivnější a užší spolupráci mezi všemi zúčastněnými subjekty je jejich koordinace na mnohem vyšší úrovni než při klasickém průběhu stavby.

Na základě usnesení vlády ČR ze dne 2. listopadu 2016 č. 958, o významu metody BIM pro stavební praxi a návrh dalšího postupu pro její zavedení, byla vytvořena pracovní skupina, jež zahájila práci na dvou základních úkolech, a to zpracování koncepce zavedení informačního modelování pro stavby dopravní infrastruktury a podpora přípravy pilotních projektů.

Diskutuje se a vybírají se vhodné typy pilotních projektů z hlediska technické náročnosti a stavu přípravy. Následně potom vybere ŘSD a SŽDC ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a SFDI pilotní projekty.

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

Problematika řešená v této části do značné míry souvisí s iniciativou Průmysl 4.0, a proto je podrobně řešena v rámci návazného dokumentu Akční plán zavádění ITS.

4.5.1 Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace

Opatření:

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

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

V osobní dopravě se jedná o veřejnou dopravu – např. rozvoj celostátního informačního systému o jízdních řádech (projekt je ve stádiu ideového záměru) nebo jednotné rozhraní pro prodejní a rezervační systémy ve veřejné dopravě (projekt je ve stádiu ideového záměru), ale oba projekty jsou součástí Implementačního plánu rozvoje ITS.

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

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

Pro nákladní silniční dopravu je např. v realizaci projekt „Poskytování dopravních, cestovních informací a dalších souvisejících služeb řidičům nákladních, užitkových vozidel a dopravcům“.

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

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

Projekt C-Roads Czech Republic zajišťuje interoperabilitu služeb kooperativních systémů, Projekt I-HeERO zajišťuje interoperabilitu služby eCall, projekty založené na DATEX II (projekt CROCODILE). V současné době je spousta projektu v přípravě příp. v realizaci, které

se zabývají službami ITS na síti TEN-T, např. v železniční dopravě „Řízení osobní a nákladní dopravy“.

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

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

Ve veřejné osobní dopravě jde např. o rozvoj celostátního informačního systému o jízdních řádech (projekt se nachází ve stádiu ideového záměru) nebo o jednotné rozhraní pro prodejní a rezervační systémy ve veřejné dopravě (projekt je ve stádiu ideového záměru), ale oba projekty jsou součástí IP rozvoje ITS. Dalším projektem, který je v současné době v přípravě, je „Digitalizace přepravních dokumentů“.

- **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). Postupně zavádět systémy ERTMS podle přijatého harmonogramu a na tratích mimo síť TEN-T zřizovat systémy dálkového řízení drážní dopravy včetně vlakového rádiového spojení, zavádět zabezpečovací zařízení i na tratích, kde dosud zavedeno není.**

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

Na tuto problematiku je v současné době zaměřeno více projektů, které jsou ve stádiu přípravy či realizace, jedná se např. o projekt „Řízení osobní a nákladní dopravy“, „Kontrolně analytické centrum řízení žel. provozu“, „Automatické vedení vlaku“, Centrální dispečerské stanoviště“, Detekční systém liniové ochrany“.

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

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

V rámci projektu Crocodile 2 se řeší inteligentní parkování nákladních vozidel (je to zároveň evropská prioritní služba).

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

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

V současné době je v přípravě projekt „Výstavba WIM na dálnicích“ (jde o vysokorychlostní vážení), dalším projektem v přípravě je např. „Úsekové měření rychlosti na D1“.

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

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

Opatření je zajišťováno realizací projektů „Kontrolně analytické centrum“ a „Centrální dispečerské stanoviště“ a „Řízení osobní a nákladní dopravy“.

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

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

Opatření je plněno v rámci projektu „Liniové řízení dopravy“, který je v současné době v přípravě. Již nyní se v provozu zkouší na vybraných úsecích SOKP a D1 portály pro liniové řízení.

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

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

V rámci projektu RIS COMEX je v realizaci rozšíření služeb Říčního informačního systému. V rámci projektů IRIS Europe II a IRIS Europe III došlo v minulém období k zavedení pilotních služeb RIS. V ČR se jedná zejména o spuštění národního systému pro RIS www.lavdis.cz, jež spravuje Státní plavební správa, byl spuštěn národní systém pro plánování plaveb (aplikace RIS Electronic reporting international), rovněž byly zřízeny 2 pobřežní stanice AIS, a to za účelem sledování polohy a pohybu plavidel. Většina plavidel komerční plavby je v současnosti již vybavena transpondéry AIS, jež jsou nezbytné pro sledování polohy a pohybu plavidel, což přináší významné efekty v oblasti plynulosti a bezpečnosti plavebního provozu a současně v cílovém stavu výrazně zvýší efektivitu celého přepravního procesu.

V současné době je ČR plným členem mezinárodního projektu RIS COMEX, jež je zaměřen primárně na tzv. koridorový přístup spočívající ve vzájemném propojení služeb RIS v jednotlivých státech na hlavních koridorech sítě TEN-T. Tento projekt je spolufinancován v rámci nástroje CEF.

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

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

Program na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací THÉTA (dále jen „program“) byl schválen usnesením vlády České republiky ze dne 19. 12. 2016 č. 1173. Zaměření programu vychází z aktualizované Státní energetické koncepce České republiky, která byla vládou České republiky schválena v květnu 2015. Cílem programu je prostřednictvím výstupů, výsledků a dopadů z podpořených projektů přispět ve střednědobém a dlouhodobém horizontu k naplnění vize transformace a modernizace energetického sektoru v souladu se schválenými strategickými materiály. Program bude zaměřen zejména na podporu

projektů ve veřejném zájmu, nové technologie a systémové prvky s vysokým potenciálem pro rychlé uplatnění v praxi podporu dlouhodobých technologických perspektiv.

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

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

Rámcový program EU pro výzkum a inovace - Horizont 2020 představuje pro období 2014-2020 hlavní nástroj podpory výzkumu, vývoje a inovací na evropské úrovni. Tematickou oblast dopravního výzkumu pokrývá tzv. Inteligentní, ekologická a integrovaná doprava řadí se mezi jednu ze společenských výzev v rámci třetího pilíře Horizontu 2020 s druhým největším rozpočtem. Účast českých subjektů v projektech Horizontu 2020 s dopravní tematikou přesahuje šedesát řešených projektů (údaj k 9/2016) a prioritou ČR je účast nadále zvyšovat. Mezi témata s největším zastoupením patří Mobility for Growth a tzv. SESAR zaměřený na oblast letového provozu. MD je gestorem programových výborů Doprava a Vesmír, které představují hlavní platformu pro strategické plánování a přípravu pracovních programů daných tematických oblastí.

- **Prostřednictvím programů vyhlašovaných Technologickou agenturou ČR (TA ČR) podporovat:**

- aplikovaný výzkum a experimentální vývoj v oblasti dopravní infrastruktury včetně ITS

TA ČR dala jednotlivým resortům možnost definovat své specifické cíle a témata v rámci vyhlášení veřejné soutěže na program EPSILON. Tím má být zajištěna lepší podpora problematik dopravního výzkumu.

- výzkum a vývoj nových paliv a pohonů

Viz program THÉTA

- výzkum, experimentální vývoj a inovace v oblasti kosmických aktivit
- výzkum intermodální, environmentálně energeticky, materiálů a k životnímu prostředí šetrné a bezpečné dopravy a technických opatření ke zmírňování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví,

TA ČR dala jednotlivým resortům možnost definovat své specifické cíle a témata v rámci vyhlášení veřejné soutěže na program EPSILON, čímž je zajištěna lepší podpora problematik dopravního výzkumu.

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

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

Toto opatření je naplňované plněním „Koncepce rozvoje TA ČR 2016-2025“, ve které je kladen důraz zejména na zkvalitnění přípravy programů, zefektivnění jejich hodnocení s důrazem na uplatnění výsledků v praxi a zefektivnění administrace projektů. Technologická agentura bude posilovat spolupráci výzkumných organizací a aplikační sféry jak v rámci ČR, tak i v rámci svého podílu na zahraniční spolupráci. Zároveň bude aktivně přispívat k realizaci státní politiky výzkumu a vývoje a inovací. Plnění tohoto opatření bylo taktéž zahrnuto v procesu „Souhrnného vyhodnocení cílů NP VaVaI“.

Dalším nástrojem k zajištění naplnění tohoto opatření je „Strategie Technologické agentury ČR“, kde v jednom z cílů je řečeno: Realizovat programy VaVaI tak, aby poskytovaly reálně využitelné aplikované výsledky, tedy zajistit efektivní a transparentní využití přidělených veřejných prostředků na podporu aplikovaného výzkumu, vývoje a inovací. Technologická agentura bude poskytovat veřejnou podporu na základě programů, které budou prokazatelně naplňovat objektivní potřeby společnosti. Budou nastaveny indikátory úspěšnosti programů, programy a projekty jejich výsledky, přínosy a dopady budou monitorovány a vyhodnocovány, bude zaveden systém ověřování výsledků a jejich dopadů. Výsledky evaluací pak bude TA ČR využívat pro směřování aplikovaného VaVaI, formulaci nových opatření, či úpravu existujících nástrojů podpory.

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

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

Nástrojem k zajištění plnění opatření je „Strategie Technologické agentury ČR“, kde v jednom z cílů je řečeno: Realizovat programy VaVaI tak, aby poskytovaly reálně využitelné aplikované výsledky, tedy zajistit efektivní a transparentní využití přidělených veřejných prostředků na podporu aplikovaného výzkumu, vývoje a inovací. Technologická agentura bude poskytovat veřejnou podporu na základě programů, které budou prokazatelně naplňovat objektivní potřeby společnosti. Budou nastaveny indikátory úspěšnosti programů, programy a projekty jejich výsledky, přínosy a dopady budou monitorovány a vyhodnocovány, bude zaveden systém ověřování výsledků a jejich dopadů. Výsledky evaluací pak bude TA ČR využívat pro směřování aplikovaného VaVaI, formulaci nových opatření, či úpravu existujících nástrojů podpory.

- **Zlepšit zapojení dopravního výzkumu do mezinárodní spolupráce ve VaVaI, zajistit kvalitnější lidské zdroje jak na straně poskytovatelů podpory (organizátorů), tak na straně příjemců (výzkumníků).**

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

Rámcový program EU pro výzkum a inovace - Horizont 2020 (H2020) představuje pro období 2014-2020 hlavní nástroj podpory výzkumu, vývoje a inovací na evropské úrovni. V letech 2016 - 2017 se na evropské úrovni připravil pracovní plán na roky 2018 – 2020, do něhož MD prosazovalo řadu témat ze sektoru dopravy, a tyto se do obsahu také promítly. Jde zejména o aplikace GNSS zařazené Evropskou komisí do kategorie „Green, Safe and Smart Mobility“ a zahrnují oblasti letecké, silniční, železniční a námořní dopravy a v rámci H2020 též nově samostatnou kategorii veřejné dopravy.

Tematickou oblast dopravního výzkumu pokrývá tzv. Inteligentní, ekologická a integrovaná doprava řadící se mezi jednu ze společenských výzev v rámci třetího pilíře Horizontu 2020 s druhým největším rozpočtem. Účast českých subjektů v projektech Horizontu 2020 s dopravní tematikou přesahuje šedesát řešených projektů (údaj k 9/2016) a prioritou ČR je účast nadále zvyšovat. Mezi témata s největším zastoupením patří Mobility for Growth a tzv.

SESAR zaměřený na oblast letového provozu. MD je gestorem programových výborů Doprava a Vesmír, které představují hlavní platformu pro strategické plánování a přípravu pracovních programů daných tematických oblastí.

Kromě výše uvedeného je ČR též zapojena do sítě evropských inkubátorů ESA BIC prostřednictvím ESA BIC Prague, na jehož činnosti se podílí též MD. ESA BIC Prague slouží k inkubaci nadějných inovativních firem, které se snaží rozvinout vlastní podnikání s využitím kosmických technologií a systémů. Zhruba polovina doposud předložených podnikatelských idejí (2016 a 2017) se přímo či nepřímo týkala sektoru dopravy, například logistiky, letectví, mobility ve městě, autonomních vozidel, turismu, apod.

V rámci TA ČR byl v roce 2013 vyhlášen Program DELTA, jehož cílem je zlepšení přístupu týmů z České republiky k mezinárodním znalostem a know-how, zahraničním výzkumným kapacitám a usnadnění pronikání na zahraniční trhy. Synergickým efektem programu DELTA je také přenos „dobré praxe“ a osvědčených postupů ze zahraničí do České republiky. Program DELTA rovněž naplní Národní priority orientovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací ve vztahu k podpoře zapojení výzkumných týmů z České republiky do mezinárodního výzkumu.

V rámci TAČR byl dále vyhlášen v roce 2016 Program Zéta, jehož cílem je zapojení studentek a studentů a mladých výzkumných pracovníků a pracovníků do výzkumné a vývojové činnosti směřující k využití výsledků v praxi, zvýšení jejich zájmu o projekty s konkrétním praktickým dopadem a podpora takových projektů v akademické sféře obecně s propojením na hospodářskou sféru. Dílčím cílem je pak podpora vyrovnávání příležitostí mladých výzkumných pracovníků – žen a mužů - při řešení projektů aplikovaného výzkumu financovaných tímto programem.

4.5.2 Využití kosmických technologií v sektoru doprava

Opatření:

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

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

Podniky městské hromadné dopravy již využívají systémy GNSS. V současné době jsou z drtivé většiny závislé na systému GPS, ale díky oficiálnímu zprovoznění systému Galileo v prosinci roku 2016 lze postupně očekávat rozšiřování nabídky trhu přijímačů schopných přijímat též navigační signály Galileo. Například Dopravní podnik Hlavního města Prahy do zadávací dokumentace pro výběrové řízení na nové vozy autobusového vozového parku na základě doporučení MD zařadil požadavek, aby byly vybaveny též přijímačem Galileo a EGNOS.

V rámci projektů ESA „Train Integrated Safety Satellite System (3InSat)“, „Improving Safety at Railway Level Crossings“ a „Space based services for railway signalling, SBS-RAILS“ proběhla demonstrace využití technologie družicové navigace na železnici.

- *Probíhá zavádění procedur na využití systému EGNOS pro fázi přiblížení letadla na přistání. Doposud byly tyto procedury zavedeny na letištích v Brně a Ostravě. V přípravě jsou další letiště v ČR. Podporovat zavádění systémů ITS v dopravě včetně sledování*

poloh **zásilek**
a zajištěním bezpečného sdílení obsahu databází těchto systémů s databázemi projektu JSDI, využívat inovativní technologie (EGNOS, GALILEO).

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

Systémy sledování zásilek s využitím systémů GNSS nejsou na trhu dopravců nákladu žádnou novinkou a MD se setkává s návrhy obdobných projektů například v rámci mezinárodních soutěží (ESNC - European Satellite Navigation Competition) a výzev (ESA BIC Prague). Konkrétní využití systému Galileo pro tyto účely je pouze technickým detailem, který závisí na dostupnosti a zakoupení vhodných GNSS přijímačů podporujících Galileo. Rozšíření těchto přijímačů lze očekávat v nadcházejících letech, až bude systém Galileo konkurenceschopný vůči GPS a GLONASS, zejména pokud jde o počet dostupných družic, k čemuž by mělo dojít v roce 2020. Podporovat rozšíření přijímačů Galileo na trhu je jedním z hlavních úkolů agentury GSA v Praze. K dalším úkolům patří zavádění centrálních systémů, resp. způsobení stávajících, na sledování poloh zásilek a zajištění bezpečného sdílení obsahu databází těchto systémů s databázemi JSDI, případně jinými systémy, pokud je to vhodné (např. propojení k HZS).

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

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

V rámci výzvy ESA BIC Prague byl v roce 2016 podpořen projektový návrh společnosti NG Aviation, který má jako jeden z cílů usnadnit logistikou a přepravu nákladů a zásilek na letištích, mimo jiné s využitím RFID a systémů GNSS. ČR patří mezi státy, které podporují využívání e-CMR.

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

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

Pro tyto účely se MD snaží udržovat aktivní zapojení ČR do programů Evropské kosmické agentury z oblastí družicové telekomunikace a navigace. Zejména jde o program IAP (Integrated Applications Promotion) na podporu inovativních aplikací kombinujících několik kosmických technologií – telekomunikace, navigace a pozorování Země, program IRIS přispívající k evropskému programu SESAR prostřednictvím zavedení družicové telekomunikace, jakožto nového komunikačního prostředku mezi pilotem letadla a letišti a program NAVISP (Navigation Innovation Support Programme), který obecně podporuje rozvoj navigačních technologií. Celkem do výše uvedených programů ČR prostřednictvím MD investovala necelých 10 milionů EUR na příštích cca 5 let.

Témata týkající se využití kosmických technologií v dopravě jsou též náplní výzev v rámci evropského programu Horizont 2020, na formování jehož obsahu se MD aktivně podílí. V letech 2016 - 2017 se na evropské úrovni připravil pracovní plán na roky 2018 – 2020, do něhož MD prosazovalo řadu témat ze sektoru dopravy, a tyto se do obsahu také promítly. Jde zejména o aplikace GNSS zařazené Evropskou komisí do kategorie „Green, Safe and Smart

Mobility“ a zahrnují oblasti letecké, silniční, železniční a námořní dopravy a v rámci H2020 též nově samostatnou kategorii veřejné dopravy.

Kromě výše uvedeného je ČR též zapojena do sítě evropských inkubátorů ESA BIC prostřednictvím ESA BIC Prague, na jehož činnosti se podílí též MD. ESA BIC Prague slouží k inkubaci nadějných inovativních firem, které se snaží rozvinout vlastní podnikání s využitím kosmických technologií a systémů. Zhruba polovina doposud předložených podnikatelských idejí (2016 a 2017) se přímo či nepřímo týkala sektoru dopravy, například logistiky, letectví, mobility ve městě, autonomních vozidel, turismu, apod.

- *Doprava rovněž profituje z rozvoje a následného transferu kosmických technologií do průmyslu. Další doménou je družicové pozorování Země využitelné pro sledování dopravní infrastruktury, hodnocení dopadu dopravy na životní prostředí, zdroj informací pro územní plánování aj. Aplikace pozorování Země s vazbou na dopravu probíhá v projektech Urban TEP (Thematic Exploitation Platform) příprava Spolupracujícího pozemního segmentu Sentinel aj. V roce 2016 došlo k významnému navýšení prostředků vložených do programů Evropské kosmické agentury (ESA) a to vč. programů zaměřených na využití systémů družicové navigace a pozorování Země v praxi, např. Integrated Application Programme (IAP). Do budoucna je potřeba investice vložené do programů ESA udržet minimálně na stávající výši dané usneseními vlády ze dne 28. listopadu 2016 č. 1051, ke Zprávě o průběžném hodnocení plnění Národního kosmického plánu 2014 – 2019 a usnesení vlády ČR ze dne 28. listopadu 2016 č. 1068, o obeslání zasedání Rady Evropské kosmické agentury na ministerské úrovni.*
- **Zajistit podporu informačních služeb v oblasti kosmických aktivit využitelných v sektoru doprava.**

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

MD publikuje informace o příležitostech v oblasti kosmických aktivit informace na webových stránkách Koordinační rady ministra dopravy pro kosmické aktivity, které spravuje, www.czechspaceportal.cz, pořádá tematické informační semináře a workshopy, výjezdy českého průmyslu do zahraničí k podpoře existujících či nových obchodních vztahů českých a zahraničních podniků či výzkumných organizací a také se aktivně účastní akcí pořádaných třetími stranami (MPO, CzechInvest apod.) Součástí všech těchto aktivit je i oblast kosmických aktivit využitelných v dopravě.

4.6 Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí

Opatření:

- **Minimalizovat negativní vlivy hluku a imisí z dopravy, které mají svůj původ v dopravě, a to vhodnými opatřeními na dopravní infrastrukturu.**

Probíhá průběžná aktualizace dat k hlukovým mapám a průběžná realizace v praxi formou protihlukových stěn a dalších opatření. Pro hodnocení jsou využity strategické hlukové mapy Ministerstva zdravotnictví, na základě kterých jsou zpracovávány Ministerstvem dopravy akční plány pro hlavní pozemní komunikace, hlavní železniční tratě a hlavní letiště či magistráty měst (akční plány pro jednotlivé aglomerace). Opatření je hodnoceno na základě dat Národní referenční laboratoře pro komunální hluk (NRL), která koordinuje zpracování strategických hlukových map pro MZ.

- **Podporovat opatření vedoucí ke zvýšení podílu nízkoemisní nákladní dopravy.**

Opatření je řešeno v rámci návazné Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030.

- **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.**

Opatření se plní postupně s ohledem na dostupnost finančních prostředků, nebo v rámci modernizační infrastruktury.

- **Minimalizovat negativní vlivy dopravy na veřejné zdraví, stabilitu ekosystémů v krajině, jejich struktury, vazby a funkce.**

Opatření je naplňováno provázaností sektorových dokumentů. V souvislosti s aktualizací Politiky urbanního rozvoje v kompetenci MMR a s naplňováním příslušných opatření v Politice ochrany klimatu ČR v kompetenci MŽP. Opatření je též částečně realizováno v rámci plnění Akčního plánu pro plnění Politiky druhotných surovin ČR v období 2015 – 2016 v nastaveném Cíli 3 – Podporovat využívání druhotných surovin jako nástroje pro snižování energetické

a materiálové náročnosti průmyslové a stavební výroby za současné eliminace negativních dopadů na životní prostředí a zdraví lidí. Akční plán rozvoje ITS respektive systémy ITS, kterými bude silniční síť dovybavena, umožní také sledování dopadů dopravy na životní prostředí (hluk, emise, smog). Aplikace ITS může následně odklonit dopravu mimo aktuálně nejvíce zasažené oblasti.

- **Postupně zvyšovat průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící organismy a člověka. Při výstavbě a rekonstrukcích dopravních staveb využívat technická a jiná řešení zajišťující funkční propustnost pro živočichy a zajistit zprůchodnění stávajících dopravních staveb v úsecích s prokázaným významným fragmentačním vlivem.**

Opatření na stávající infrastrukturu kromě případů modernizací se neplní. V případě nové dopravní infrastruktury nebo její modernizace jsou potřeby zohledněny a jsou navrhovány v rámci procesu EIA.

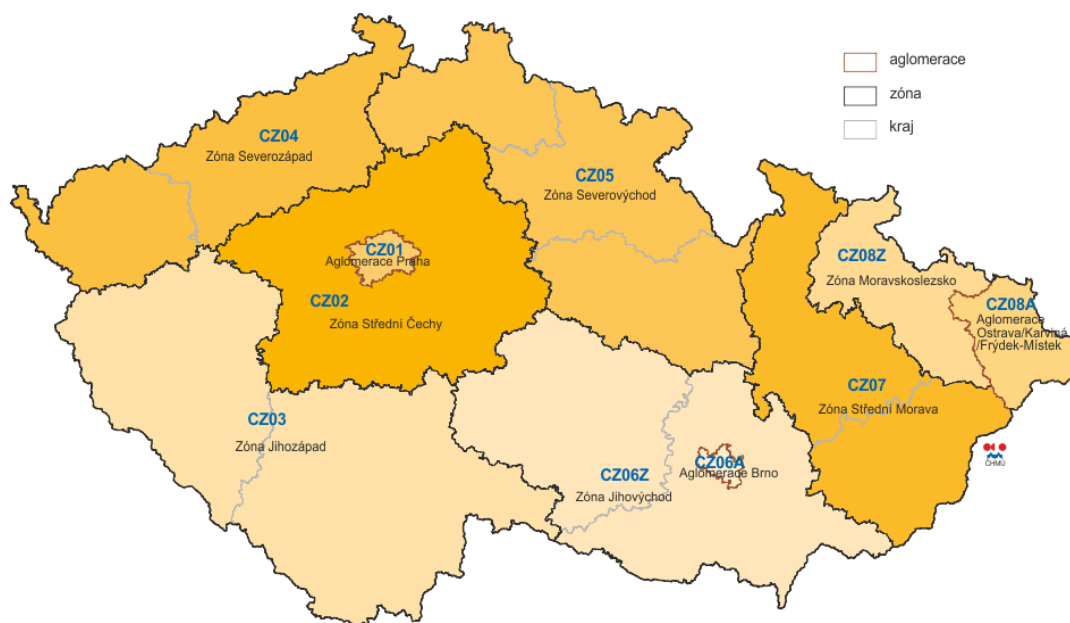
- **Zohledňovat dopravní problémy v plánech rozvoje dopravy krajů, a měst a obcí k dosažení imisních limitů, např. budováním obchvatů a zřizováním nízkoemisních zón.**

Opatření je řešeno v rámci implementace opatření stanovených v Programu zlepšování kvality ovzduší (gestor MŽP, MD spolugesce).

Programy zlepšování kvality ovzduší jsou spolu s Národním programem snižování emisí ČR hlavními nástroji zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, pro řízení kvality ovzduší v ČR. Programy zlepšování kvality ovzduší se vydávají v případě, že je v zóně nebo aglomeraci překročen imisní limit. Programy zlepšování kvality ovzduší provádějí povinnost uvedenou v čl. 23 směrnice 2008/50/ES, který ukládá vydat pro oblasti s překročenými imisními limity (tj. mezními nebo cílovými hodnotami ve smyslu a dle definice jmenované

směrnice) tzv. plány kvality ovzduší za účelem dosažení kvality ovzduší v souladu se směrnicí 2008/50/ES.

Plány kvality ovzduší jsou v ČR vydávány již od roku 2004 a v pravidelných intervalech aktualizovány. V roce 2015 byl dokončen projekt Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší ČR, v rámci kterého vznikly nové programy zlepšování kvality ovzduší a byly vydány MŽP formou opatření obecné povahy v první polovině roku 2016. Patří mezi ně Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - CZ01; aglomerace Brno - CZ06A; aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek - CZ08A; dále pak Program zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02; ovzduší zóna Jihozápad - CZ03; zóna Severozápad - CZ04; zóna Severovýchod - CZ05; zóna Jihovýchod - CZ06Z; zóna střední Morava - CZ07; zóna Moravskoslezsko - CZ08Z; (zdroj: web MŽP)



Obr. I.2 Zóny a aglomerace pro posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění ovzduší podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění

- **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.**

Jedná se o obecný princip, který je nutno zohledňovat v rámci všech projektů a má trvalou platnost, tak jak je realizováno v souladu se střednědobým plánem rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (Dopravní sektorové strategie). Současně je problematika zohledněna i v rámci plnění opatření materiálu Národního akčního plánu Adaptace na změnu klimatu ve smyslu zajištění flexibility a spolehlivosti dopravního sektoru s ohledem na projevy změny klimatu, zajištění provozu po extrémních projevech počasí.

- **Snížovat závislost dopravy na energii na bázi fosilních paliv.**

Opatření je rozpracováno v návazných procesech: NAP CM, program Rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva v silniční dopravě, Specifický cíl 1.4 OPD, elektrizace železnic v rámci DSS.

- **Při přípravě a realizaci projektů rozvoje dopravní infrastruktury minimalizovat dopady na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví.**

Opatření se plní se v rámci procesu EIA. (řešeno zákonem č. 100/2001 Sb., zákon o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) a dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů- NATURA 2000.

- **Zavádět opatření na minimalizaci střetů se zvěří (průchodnost dopravní infrastruktury, pachové ohradníky apod.).**

Kromě dopravního značení, které na možnost pohybu zvěře upozorňuje, se jako prostředek k minimalizaci střetů se zvěří a snížení úhynu zvířat kolem silnic dále používají různá výstražná znamení a zábrany. Pro zvýšení bezpečnosti při pohybu zvířat v okolí silnic se využívají také stavební prvky. Kolem dálnic se realizují oplocení. ŘSD v roce 20016 vypracovalo Požadavky na provedení a kvalitu plotů pro zabránění průniku zvěře a osob na dálnicích a silnicích ve správě ŘSD. Dále se realizují místa určená pro bezpečný přechod zvěře (ekodukt). V poslední době je také často využíváno pachových zábran, kde velmi silná koncentrace pachů odradí zvíře od vstupu na chráněné území. Z dosavadních zkušeností s aplikací pachových ohradníků vyplývá, že při správném postupu lze dosáhnout snížení počtu střetů automobilů se zvěří až o 90 %, běžně pak o 80 %, oproti původnímu stavu.

Výrobci vozidel přicházejí s technickými prvky, které řeší tento problém. Stejně tak jako dnes umí některé systémy detekovat pohyb chodců na silnici, dokáží informovat řidiče o nebezpečí při pohybu zvěře na vozovce (Volvo a Mercedes-Benz).

- **Zavádět opatření k dodržování maximální povolené rychlosti na dálnicích a rychlostních silnicích (vyšší rychlosti znamenají větší spotřebu energií a vyšší produkci škodlivých látek).**

Od 1.1. 2016 nově 450 km rychlostních komunikací bylo převedeno na dálnice. Dodržování rychlosti a samotné plynulosti silničního provozu je uplatňováno dopravním značením, a to jak při samotném provozu, tak i při rekonstrukcích a modernizacích dálniční sítě. Vzhledem k tomu, že hlavním faktorem nedodržování stanovených předpisů jsou samotní řidiči, je také zaváděn systém kamerového dohledu (Akční plán ITS a jeho Implementační část).

Gestor všech výše uvedených opatření: MD, MŽP, správci dopravní infrastruktury, spolupráce MMR; Termín: trvalý proces; kontrolní termín: 2017;

Financování: opatření na průchodnost stávající dopravní infrastruktury: SFŽP, SFDI. V případě protihlukových opatření u nově budovaných sídel bude financování zajištěno z prostředků investora nového sídla (princip úhrady tím subjektem, který do území vstoupil jako druhý). Finanční spolupráce z programu IROP, OPD a OPŽP.

4.7 Sociální otázky, zaměstnanost, vzdělávání, kvalifikace

Opatření:

- **Pro další rozvoj specializovaných oblastí dopravy (logistika, terminály kombinované dopravy, strojvedoucí, řidiči nákladních vozidel a autobusů) zajistit dostatek kvalifikovaných a odborně zdatných pracovníků vytvořením programů vzdělávání na středních, vyšších odborných a vysokých školách.**

Národní ústav pro vzdělávání, školské poradenské zařízení a zařízení pro další vzdělávání pedagogických pracovníků ve spolupráci s Ministerstvem školství mládeže a tělovýchovy vypracovaly „Národní soustava kvalifikací (NSK)“, které definuje zákon č. 179/2006 Sb., o uznávání výsledků dalšího vzdělávání (dále zákon). Hlavním cílem zákona je umožnit občanům, aby jim mohly být uznávány jejich skutečné znalosti, dovednosti a kompetence bez ohledu na to, jak je získali (ve škole, v kurzu, v praxi, samostudiem aj.). Není zde podstatná vzdělávací cesta, ale osvojení požadovaných kompetencí.

Zákon ustanovuje NSK a definuje, co je jejím obsahem, jak a kým jsou kvalifikace popisovány a schvalovány, podle jakých pravidel probíhá ověřování a uznávání kvalifikací. Také stanovuje způsoby, jak lze prostřednictvím těchto kvalifikací dospět ke stupni vzdělání ve smyslu školského zákona.

Na zákon navazuje jeho prováděcí vyhláška MŠMT č. 208/2007 Sb., která upřesňuje různé aspekty implementace zákona, zejména v oblasti autorizace osob oprávněných ověřovat kvalifikace, v oblasti realizace zkoušek, vydávání osvědčení apod. Z hlediska naplňování NSK je důležité, že ve vyhlášce jsou zakotvené sektorové rady, které jsou složeny z reprezentantů zaměstnavatelů v jednotlivých oborech, v jejichž gesci se vymezují profesní kvalifikace a tvoří jejich standardy.

Střední a vyšší odborné školy na základě NSK upravují studijní plány, aby absolventi byli připraveni po absolvování nastoupit na dané pracovní pozice.

Vysoké školy a univerzity připravují ve studijních programech absolventy pro uplatnění na středním a vyšším stupni řízení v logistice, dopravě a terminálech kombinované dopravy. Do studijních programů jsou např. zařazeny předměty intermodální doprava, dodavatelská logistika, dopravní logistika, logistická centra, city logistika a zpětná logistika.

Opatření je rovněž řešeno v Konceptu nákladní dopravy, ze strany MŠMT byla přijata opatření při výchově řidičů na vybraných typech středních škol.

- **Vytvářet podmínky pro zlepšení odborné přípravy pracovníků pro odvětví osobní dopravy vč. programů vzdělávání na středních, vyšších odborných a vysokých školách.**

Všechny stupně vzdělávání mají zařazeny do studijních programů např. tyto odborné předměty multimodální terminály osobní dopravy, integrované dopravní systémy, taktové a intervalové jízdní řády apod.

- **Vytvářet podmínky pro zlepšení odborné přípravy pracovníků pro odvětví nákladní dopravy.**

Všechny stupně vzdělávání mají zařazeny do studijních programů např. tyto odborné předměty intermodální doprava, dopravní obsluha území, udržitelný rozvoj dopravy, právní aspekty pro nákladní dopravu a logistiku.

- **Zajistit vzdělávání a přípravu odborníků na úrovni současných a budoucích úkolů v dopravě.**

Těmto cílům se věnují ve studijních programech vyšší odborné školy, vysoké školy a univerzity. Příprava učební náplně vychází z cílů dopravní politiky EU, národní dopravní politiky a studií významných firem a institucí jako např. DB Schenker, Deutsche Post, Fraunhoferův institut apod. Ve výuce jsou zařazeny předměty mezinárodní doprava, intermodální doprava, udržitelný rozvoj dopravy, apod.

- **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.**

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

Informace o nových systémech ve vozidlech a jejich přínosu pro bezpečné řízení a dopadu na bezpečnost jsou pravidelně zveřejňovány na stránkách MD. <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-vozidlo/moderni-technologie-vozidel>

Implementační část

5 Nástroje, návazné strategické dokumenty, monitoring a kompetence

5.1 Nástroje legislativní

Připravované legislativní návrhy:

Níže uvedené legislativní návrhy (1-7) jsou aktualizované z hlediska fáze legislativního procesu, v nichž se tyto návrhy nacházejí.

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

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

Návrh byl přijat jako zákon č. 187/2014 Sb., kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů (účinnost od 1. ledna 2015).

Po této novele byla přijata další novela zákona o vnitrozemské plavbě transponující směrnici Rady 2014/112/EU ze dne 19. prosince 2014, kterou se provádí Evropská dohoda o úpravě některých aspektů úpravy pracovní doby v odvětví vnitrozemské vodní dopravy uzavřená Evropským svazem vnitrozemské plavby (EBU), Evropskou organizací lodních kapitánů (ESO) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF). Publikaci ve Sbírce zákonů lze očekávat v nejbližších dnech. Jedná se o zákon 292/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

V současné době (2017) se finalizují legislativní práce na další unijně relevantní novele zákona o vnitrozemské plavbě, a to v souvislosti s transpozicí směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629 ze dne 14. září 2016, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby, mění směrnice 2009/100/ES a zrušuje směrnice 2006/87/ES. Transpoziční lhůta uvedené směrnice uplyne 8. října 2018. V průběhu tohoto týdne předpokládá odbor legislativy rozeslání materiálu do vnitřního připomínkového řízení.

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

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

Návrh byl již přijat jako zákon č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění

pozdějších předpisů, a další související zákony. V předmětné novele jsou obsaženy všechny uvedené záměry.

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

Předmětem návrhu zákona je implementace evropských předpisů o právech cestujících a autobusové a autokarové dopravě a předpisů o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě a dále změny právní úpravy provozování taxislužby, tak jak vyplynuly ze zkušeností z praxe.

Návrh byl přijat a podepsán prezidentem republiky a došlo k jeho vyhlášení dne 19. 9. 2017 ve Sbírce zákonů v částce 104 pod číslem 304/2017 Sb.

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

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

5. Nařízení vlády č. 266/2009 Sb., ve znění pozdějších předpisů, bylo zrušeno a nahrazeno novou právní úpravou – nařízením vlády č. 345/2016 Sb., o lodní výstroji (účinnost od 10. listopadu 2016). Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů

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

Návrh byl přijat jako zákon č. 127/2014 Sb., kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (účinnost od 1. února 2015).

6. Návrh zákona o železničních dráhách a železniční dopravě

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

Návrh věcného záměru zákona prozatím není připravován. Zamýšlená právní úprava byla částečně promítnuta do zákona č. 319/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (účinnost od 1. dubna 2017), a do zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (účinnost od 1. prosince 2016).

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

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

Návrh věcného záměru zákona byl již několikrát připravován. Ani v jednom případě však nebylo projednávání z důvodů značných vad návrhu dokončeno.

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

Další potřebné legislativní úpravy v časovém horizontu do roku 2020

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

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

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

Novela zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně některých předpisů byla provedena zákonem č. 135/2016 Sb., (zákon o zadávání veřejných zakázek).

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

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

Novelizace uvedeného zákona by měla rozšířit účel SFDI pro financování a předfinancování nákladů souvisejících s výstavbou, modernizací, oprav, údržby nebo provozováním zařízení a technologií na bázi inteligentních dopravních systémů, geografických informačních systémů, globálních navigačních družicových systémů a systémů pozorování Země.

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

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

Novelizace uvedeného zákona by do budoucna dále měla zapracovat situaci, kdy vozidlo nemusí být ovládáno člověkem, ale strojem/zařízením a stanovit pro tento případ odpovědnosti. Za tímto účelem byly v roce 2017 ustanoveny příslušné pracovní skupiny.

Popis legislativních změn u zákona č. 361/2000 Sb., resp. pouze vyloženě změny zákona o silničním provozu jako takového, nejde o jeho změny v souvislosti se změnami jiných zákonů, které spočívaly pouze ve změně pojmosloví:

- 297/2011 Sb. – skupiny řidičských oprávnění (dále jen „ŘO“), správní delikt provozovatele vozidla – účinnost od 19.1.2013 s výjimkou některých ustanovení, kdy byla účinnost již 1.1.2012
- 101/2013 Sb. – dopravněpsychologické vyšetření, zdravotní způsobilost – vrácení ŘO – účinnost od 1.7.2013
- 233/2013 Sb. – pojmosloví (alkohol, jiné návykové látky, vyšetření) – účinnost od 17.8.2013
- 230/2014 Sb. – ŘO (EU), také změna z. č. 247/2000 Sb. – účinnost od 7.11.2014
- 268/2015 Sb. – především změny v souvislosti se změnou z. č. 13/1997 Sb. (§ 77) – účinnost od 31.12.2015
- 48/2016 Sb. – ŘO, kontrola technického stavu vozidel, cyklisti, kauce, také změna zákona č. 247/2000 Sb. – účinnost od 20.2.2016

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

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

Novelizace uvedeného zákona by měla zapracovat oblast testování a homologace autonomních vozidel. Proces novelizace zákona č. 56/2001 Sb. ve vztahu k zabezpečení dozoru nad STK je proces kontinuální, kdy v uvedeném období nastaly postupně změny tohoto zákona, a to zákon č. 239/2013 Sb. (účinnost k 1. 1. 2015), dále pak zákon č. 63/2017 Sb. (účinnost 1. 6. 2017) a další novela, která je v současné době v legislativním procesu a její účinnost se předpokládá v průběhu roku 2018.

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

Novelizace uvedeného nařízení vlády by měla vést v první řadě k úpravě sazeb mýta s cílem maximální diferenciaci dle emisních tříd vozidel (aktualizovat s ohledem na

vývoj emisních norem Euro), počtu náprav a nápravového tlaku a doby jízdy (vyšší sazby v období s vyšším provozem, např. v pátek odpoledne).

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

Novelizace nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací bylo nahrazeno nařízením vlády č. 240/2014 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném, čímž byly vyčerpány možnosti diferenciací mýtných sazeb (mýtné sazby podle emisních kategorií – Euro 0-II, Euro III a IV, Euro V, EEV a Euro VI a vyšší).

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

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

Vyhláška byla nahrazena vyhláškou č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným. Vyhláška nezabezpečuje rozšíření výkonového zpoplatnění na silnice I., II. a III. třídy. Pozemní komunikace, které podléhají povinnosti uhradit mýtné za jejich užití, jsou označeny příslušnou dopravní značkou a uvedeny v seznamu, který je přílohou č. 1 a 2 této vyhlášky. Rozšíření mýtné povinnosti na silnice II. a III. třídy nelze provést bez novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (zpoplatnění obecného užívání pozemní komunikace, která není ve vlastnictví státu ale kraje).

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

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

Novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích bude v souladu se změnami tarifní struktury mýtných sazeb připravena po roce 2019. Novelizace uvedeného zákona zapracuje oblast testování autonomních vozidel do zvláštního používání pozemní komunikace.

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

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

Ministerstvo dopravy se v rámci přizpůsobování platné právní úpravy aktivně účastnilo procesu přípravy novely zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon a souvisejících právních předpisů, mezi kterými byl i zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, stejně jako zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury. Přijatá novela zákona s účinností od 1. 1. 2018 přináší do procesu přípravy staveb určitá zjednodušení jak na úseku územního plánování (především §54 odst. 5, ale i další), tak i na úseku stavebního řádu (především §184a, ale i další). Přijatá novela zároveň přináší i možnost vedení integrovaných řízení pro povolování staveb při zachování současných postupů formalizovaných dle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Ne všechna potřebná opatření pro urychlení přípravy staveb se v rámci této novely podařilo prosadit (především tzv. předběžná držba, změna kompetencí k vedení územního řízení a vyvlastnění, právo vstupu na pozemky za účelem provádění zaměření a průzkumných prací a další). I proto i je třeba i nadále vnímat legislativní úpravy jako kontinuální proces.

Samostatným legislativním procesem byly v uplynulém období z iniciativy Ministerstva dopravy zásadněji novelizovány zákon č. 266/1994 Sb., o drahách (zákon č. 319/2016 Sb.) a zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury (zákon č. 129/2016 Sb.).

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

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

Nebyla provedena novela vyhlášky, ale byl vydán nový předpis č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy.

5.2 Struktura návazných strategických dokumentů k realizaci cílů Dopravní politiky

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

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

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

1. vytvořit databázi všech známých záměrů v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury všech druhů dopravy ve vlastnictví státu; pro regionální infrastrukturu zjistit rozsah finančních potřeb,
2. s využitím prognózy (pro roky 2020, 2035 a 2050) sestavené s využitím celostátního multimodálního dopravního modelu určit metodou multikriteriálního hodnocení a zjednodušeného hodnocení přínosů a nákladů důležitost záměrů; záměry jsou členěny na projekty a náměty (hranice mezi oběma druhy záměrů není ostrá, obě kategorie se liší stavem přípravy a množstvím dostupných informací,
3. prognóza finančních možností,
4. rozdělení finančních prostředků pro potřeby oprav, údržby a provozování infrastruktury a po rozvojové záměry,

5. stanovení harmonogramu přípravy a realizace projektů a námětů na základě pořadí důležitosti a dostupnosti finančních zdrojů.

Termín dokončení strategie: *schválený dokument - usnesení vlády ČR ze dne 13. listopadu 2013 č. 850*

Gestor: MD

Monitoring: vyhodnocení účinnosti nejpozději v r. 2017, aktualizace nejpozději v r. 2018; Informace o strategii: www.dopravnistrategie.cz

Jde o rozsáhlý dokument řazený do 10 knih, který identifikuje projekty modernizace a výstavby železniční, silniční a vodní infrastruktury, na základě vícekritériálního hodnocení vyhodnocuje jejich význam. Vedle potřeb se zabývá financováním oprav, údržby a rozvoje dopravní infrastruktury. Na základní dokument navazuje Akční plán, který definuje milníky v přípravě a realizaci projektů dopravní infrastruktury.

Dokument byl vyhodnocen z hlediska vlivů na životní prostředí (SEA).

V roce 2017 proběhla první aktualizace dokumentu, probíhá posouzení aktualizované verze z hlediska hodnocení SEA.

Dokument je základním východiskem pro proces přípravy a realizace dopravních staveb.

5.2.2 Pro oblast dopravní obslužnosti

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

Termín dokončení koncepce: schválený dokument usnesení vlády ČR ze dne 15. června 2015 č. 467

Monitoring: zpracování vyhodnocení koncepce do 31. 12. 2019

Gestor: MD ve spolupráci se samosprávou

Materiál „Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy 2015 – 2020 s výhledem do roku 2030“ popisuje, jakým způsobem řešit veřejnou dopravu, a nastoluje směr jejího dalšího vývoje. Obsahuje novou strukturu organizace veřejné dopravy, potřebné legislativní úpravy a návrh financování systému. Jedná se o materiál, který vzniknul po dlouhodobé diskuzi s odbornou veřejností i se všemi, kteří veřejnou dopravu zajišťují. Klíčovou částí dokumentu je část obsahující hlavní priority, specifické cíle a opatření, jejichž realizace je potřebná v dalším období, a návrh postupu, jak daného stavu dosáhnout. Materiál se zabývá dalšími závažnými tématy, například problematikou plánování dopravní obslužnosti, problematikou uzavírání smluv o veřejných službách či provázáním objednávky veřejných služeb s problematikou dopravní infrastruktury. V každé prioritě jsou formulována konkrétní opatření.

5.2.3 Pro oblast bezpečnosti silničního provozu

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

Termín dokončení strategie: *schválený dokument*

Gestor:	MD
Monitoring:	vyhodnocení účinnosti probíhá každoročně; v roce 2016 proběhla aktualizace;
Termín dokončení strategie:	schválený dokument – usnesení vlády ČR ze dne 27. 2. 2017 č. 160

V roce 2015, který byl čtvrtým rokem implementace NSBSP, opět nedošlo ke snížení počtu usmrčených. Realizovaná opatření neměla dostatečnou účinnost na snížení nejzávažnějších, smrtelných následků nehod. Stanoveného snížení závažných následků nehod nebylo dosaženo. Na základě podrobné a věcné analýzy příčin byla komplexně revidována dosavadní Národní strategie bezpečnosti silničního provozu a vypracován návrh potřebných opatření a postupů, který je předmětem nového aktualizovaného materiálu: Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 s platností od roku 2017

5.2.4 Pro oblast ITS a moderních technologií

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

Termín dokončení strategie: schválený dokument -usnesení vlády ČR ze dne 15. dubna 2015 č. 268

Monitoring: schválený dokument - *Implementační plán k Akčnímu plánu rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)* – usnesení vlády ČR ze dne 15. června 2016 č. 538

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

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

První část aktualizace Implementačního plánu ITS klasifikuje projekty a projektové záměry dle druhu dopravy, uvádí počet dokončených, realizovaných a připravovaných projektů a stručně popisuje zaměření a přínos příslušných projektů. Druhá část aktualizace Implementačního plánu se sestává z projektových karet, ve kterých jsou uvedeny veškeré informace týkající se projektů a které jsou klasifikovány dle aktuálního stavu k dubnu 2017. Závěr této části je doplněn o odůvodnění provedených změn daných projektů. Karty projektových záměrů, u nichž nedošlo ke změně oproti dokumentu z roku 2016, případně byly dokončeny, nejsou v aktualizaci zařazeny.

5.2.5 Pro oblast nákladní dopravy a logistiky

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

Termín dokončení strategie: schválený dokument - usnesení vlády ČR ze dne 21. prosince 2009 č. 1571

Gestor: MD

Monitoring: aktualizace nejpozději v r. 2016

Aktualizací materiálu *Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů* z roku 2009 vznikl dokument *Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030*

Termín dokončení strategie: schválený dokument - usnesení vlády ČR ze dne 25. ledna 2017 č. 57

Gestor: MD

Koncepce má vytvořit takové prostředí, ve kterém může logistika a nákladní doprava zajišťovat potřebnou úroveň služeb pro zajištění konkurenceschopnosti ekonomiky a zároveň hospodárně využívat existující zdroje. Dále pak vytvořit takové prostředí, kde budou plně využity přednosti jednotlivých druhů dopravy, aby mohly být poskytovány efektivnější a výkonnější logistické služby při naplňování strategických cílů v oblasti snižování energetické náročnosti, vlivu na životní prostředí a globální změny klimatu.

V návaznosti na schválený dokument připravuje MD akční plán zaměřený na konkrétní kroky vedoucí k naplňování jednotlivých aktualizací koncepce.

5.2.6 Pro oblast zpoplatnění provozu a internalizaci externalit

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

Původní kontrakt na provozování mýtného systému se společností Kapsch měl vypršet ke konci roku 2016. Ministerstvo dopravy v srpnu 2016 podepsalo dodatek ke smlouvě se společností Kapsch o pokračování správy mýtného systému na maximálně tři roky, tedy do konce roku 2019. Koncepce zpoplatnění pozemních komunikací v České republice byla schválena usnesením vlády České republiky ze dne 7. listopadu 2016 č. 1000. Na základě schválené Koncepce dojde po roce 2019 k rozšíření zpoplatnění silnic o úseky silnic, kde to bude z hlediska regulatorní a nákladové funkce efektivní a současně půjde o významné silnice pro dopravu těžkých nákladních vozidel. Na základě požadavku vlády ČR Ministerstvo dopravy zvolilo variantu 3 rozšíření zpoplatnění silnic I. třídy o 900,3 km.

Rozšíření zpoplatnění silnic I. třídy
Kritéria 3 – 900,3 km



5.2.7 Pro oblast letecké dopravy

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

Termín dokončení strategie: schválený dokument usnesení vlády ČR ze dne 7. července 2016 č. 613

Gestor: MD

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

Koncepce letecké dopravy pro období 2014 – 2020 se v analytické části zaměřuje na postavení letecké dopravy na dopravním trhu, v návrhové části pak identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení. Koncepce letecké dopravy se ale nezabývá pouze letištní infrastrukturou. Cíle jsou zaměřeny na všechny důležité aspekty letecké dopravy, na přepravní trh, letecký provoz a využívání vzdušného provozu, zavádění moderních technologií, na otázky bezpečnosti provozu, jakož i před negativními společenskými jevy, zajištění kvalifikovaných pracovních sil, na leteckou infrastrukturu a ochranu životního prostředí. Koncepce určuje gesční odpovědnost a orientační termíny pro plnění jednotlivých opatření.

Koncepce byla vyhodnocena z hlediska vlivů na životní prostředí (SEA).

5.2.8 Pro oblast vodní dopravy

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

Termín dokončení strategie: rok 2013

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

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

Koncepce se zabývá všemi aspekty vodní dopravy a definuje předpoklady jejího dalšího rozvoje a podmínky, které je nutné zajistit. Bez jejich splnění by další fungování nákladní vodní dopravy na území ČR bylo ohroženo. Dokument identifikuje potenciál vodní dopravy, přičemž nezbytným předpokladem je zajištění spolehlivosti vodních cest. Je nezbytné intenzivněji naplňovat cíle platných strategických a dalších dokumentů v oblasti rozvoje vodní dopravy. V oblasti infrastruktury vodních cest materiál identifikuje hlavní potřeby rozvoje, není však stanoven harmonogram realizace, neboť ten je řešen v rámci dokumentu Dopravní sektorové strategie, který se zabývá rozvojem, údržbou a financováním dopravní infrastruktury všech druhů dopravy. Koncepce je vstupem pro další aktualizace dokumentu Dopravní sektorové strategie.

Hlavní řešené oblasti jsou vedle vodní infrastruktury zaměřeny na zvýšení potenciálu vodní dopravy v nákladní dopravě, využití vodní dopravy v osobní, zejména rekreační dopravě, problematika technické způsobilosti a modernizace plavidel, problematika údržby vodních cest, aplikace moderních technologií ve vodní dopravě (telematika), rozvoj sítě přístavů a přístavišť včetně problematiky českého majetku v přístavu Hamburk, otázka pracovních sil a výchovy

kvalifikované pracovní síly, minimalizace vlivů vodní dopravy a budování vodních cest na životní prostředí a aplikace výzkumu a vývoje ve vodní dopravě.

Meziresortní připomínkové řízení bylo završeno 26.8.2016 bez rozporu. Následně pokračoval proces hodnocení vlivu koncepce na životní prostředí (SEA).

V rámci zpracování dokumentace SEA ke Koncepci byl identifikován významně negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000, který se konkrétně týká opatření Koncepce "Realizace stavebních opatření odstraňujících úzká místa omezující plavební provoz" zahrnujícího řešení nedostatečné spolehlivosti splavnosti labské vodní cesty v úseku Ústí n/L-Střekov – státní hranice. Na základě odborných studií Koncepce identifikovala, že jediným technickým řešením, které je schopno problém splavnosti vyřešit, je realizace plavebního stupně Děčín. V návaznosti na požadavek článku 6 odst. 4 směrnice 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, je proto před schválením koncepce s identifikovaným významně negativním vlivem na lokality soustavy Natura 2000 nezbytně nutné mj. doložit a prokázat naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu týkajícího se zachování vodní nákladní dopravy na území ČR. Druhým požadavkem, který vyplývá ze zákona č. 114/1992 Sb. je stanovit kompenzační opatření, která budou zaměřena na vytvoření podmínek pro existenci ovlivněného předmětu ochrany v náhradních lokalitách.

V rámci procesu SEA proběhly veřejné konzultace, přičemž podněty a připomínky vnesené v rámci tohoto procesu byly vypořádány. Na tomto podkladě a na základě předložené dokumentace SEA bylo dne 26. 5.2017 Ministerstvem životního prostředí vydáno Stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

Vydáním tohoto stanoviska s ohledem na identifikovaný významně negativní vliv na soustavu natura 2000 celý proces nekončí. Ministerstvo dopravy společně s Ministerstvem životního prostředí v současné době připravují podkladový materiál pro jednání vlády s názvem Koncepce vodní dopravy pro období 2016 – 2023, popis a zhodnocení dotčených veřejných zájmů včetně návrhu kompenzačních opatření, který má poskytnout vládě České republiky podklad pro posouzení váhy výše uvedených dotčených veřejných zájmů, tedy zda z jejího pohledu v daném případě existují naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu na schválení Koncepce vč. opatření "Realizace stavebních opatření odstraňujících úzká místa omezující plavební provoz" zahrnujícího návrh záměru Plavební stupeň Děčín, či zda je převažujícím veřejným zájmem zájem na ochraně významně negativně ovlivněných lokalit soustavy Natura 2000. Stanovení kompenzačních opatření ke Koncepci vodní dopravy je v gesci AOPK, přičemž výsledky hledání těchto kompenzačních opatření budou rovněž součástí podkladového materiálu pro vládu. Podkladový materiál bude na vládu předložen dle Jednacího řádu vlády po meziresortním připomínkovém řízení.

Vzhledem ke skutečnosti, že obor vodní dopravy při svém dalším rozvoji potřebuje již v současnosti vycházet ze schválené koncepce (koncepce se zabývá celou šíří problematiky vodní dopravy a problematika Plavebního stupně Děčín je jen jednou z nich), bylo rozhodnuto předložit projednanou koncepci ke schválení pouze se zobecněným cílem na řešení problému nedostatečné spolehlivosti labské vodní cesty pod Ústím n/L s tím, že procesy směřující ke konkretizaci řešení tohoto opatření budou pokračovat i nadále. Odstranění konkrétního technického řešení splavnosti v příhraničním úseku, které je zmíněnou podmínkou stanoviska SEA, umožní v tuto chvíli pokračování procesu schválení Koncepce. Zároveň bude pokračovat proces hledání kompenzačních opatření v souvislosti s projektem Plavební stupeň Děčín tak,

aby v roce 2018 mohla proběhnout aktualizace dokumentu, která bude obsahovat návrh projektu Plavební stupeň Děčín.

5.2.9 Pro oblast cyklistické dopravy

V roce 2011 byla provedena rozsáhlá analýza plnění opatření Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR (Cyklostrategie) schválena usnesením vlády České republiky ze dne 7. července 2004 č. 678a současně byly zahájeny práce na její aktualizaci. V průběhu plnění jednotlivých cílů a opatření Ministerstvo dopravy současně poskytovalo poradenství krajům, městům a obcím ve vztahu k rozvoji cyklistické dopravy na jejich území, vznikly nové webové stránky Cyklostrategie (www.cyklostrategie.cz), které jsou zaměřeny na podporu rozvoje cyklistické dopravy v České republice. Dokument *Národní strategie cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 -2020* je zaměřený na rozvoj nemotorové, zejména cyklistické dopravy, a to ve dvou segmentech - nemotorová doprava jako součást systému dopravní obslužnosti a nemotorová doprava jako součást rekreačních aktivit.

Termín dokončení strategie: *schválený dokument- usnesení vlády ČR ze dne 22. května 2013 č. 382*

Gestor: MD ve spolupráci s MMR, MŽP, MZd, MZe

Monitoring: *Průběžná zpráva o naplňování Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 byla zpracována v roce 2016.*

Hlavním garantem realizace Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy (oblast cyklodopravy), dílčím garantem je Ministerstvo pro místní rozvoj (cykloturistika). Podmínkou naplnění Cyklostrategie je spolupráce s místní samosprávou, protože města a obce nesou zodpovědnost za budování cyklistické infrastruktury.

5.2.10 Pro oblast přípravy výstavby tratí Rychlých spojení (RS)

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

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

a to pro směry:

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

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

Gestor: MD ve spolupráci s MMR a MPO

V rámci přípravné fáze byly zpracovány a dokončeny územně technické studie (Praha – Ústí n/L – státní hranice, Praha – Brno – benešovská a havlíčkobrodská varianta, Přerov – Ostrava, Brno – Pohořelice). Pro úsek Praha – Vratislav byla územně technická studie v roce 2017 rozpracována, a to pro dvě varianty – libereckou a královéhradeckou.

Pro zamýšlenou Studii příležitostí se v minulém období nepodařilo vybrat zhotovitele studie. Proto byl zpracován přímo Ministerstvem dopravy dokument Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR. Dokument byl v roce 2017 schválen vládou ČR usnesením

č. 389/2017. Vláda svým usnesením Program přijala ve variantě výstavby vysokorychlostních tratí a modernizace konvenčních tratí na vyšší rychlostní parametry. Některé problémové okruhy, které měly být vyřešeny ve Studii příležitostí, budou dořešeny v rámci navazujících studií proveditelnosti.

Technicko-provozní studie se zabývá problematikou právních předpisů, technických parametrů v rámci jednotlivých subsystémů a provozními parametry, a to pro rychlou železnici jako ucelený systém (infrastruktura, vozidla, zabezpečovací a sdělovací technika a informační systémy)

a ekonomikou vysokorychlostních železnic. Studie byla dokončena v roce 2017.

V roce 2017 byla rozpracována studie proveditelnosti pro úsek Praha – Ústí n/L – státní hranice. Studie proveditelnosti pro úsek Praha – Břeclav probíhá výběr zhotovitele.

5.2.11 Pro oblast kosmických technologií v sektoru doprava

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

Termín dokončení strategie: *schválený dokument- usnesení vlády ČR ze dne 27. října 2014 č. 872*

Gestor:

MD

Monitoring:
průběžném
2019

aktualizace v r. 2016 – schválený dokument: Zpráva o
hodnocení plnění Národního kosmického plánu 2014 –

Národní kosmický plán na období 2014 – 2019(dále NKP 2014) byl schválen usnesením vlády ČR ze dne 27. října 2014 č. 872. Hlavním cílem dokumentu je zvýšení mezinárodní konkurenceschopnosti ČR a její technologické a inovační úrovně. NKP 2014 tak představuje strategii ČR v dalším rozvoji kapacit a schopností jejího průmyslu a akademické sféry a v maximalizaci návratnosti veřejných investic v oblasti kosmických aktivit.

V souladu s bodem II/2 a) usnesení vlády ČR ze dne 27. října 2014, č. 872 byla zpracován dokument „Zpráva o průběžném hodnocení plnění Národního kosmického plánu 2014 – 2019“. Zpráva se zaměřuje na opatření NKP 2014, která byla doposud realizována, popřípadě u kterých byly podniknuty kroky k jejich realizaci, a hodnotí jejich dopady jak samostatně, tak ve vzájemných souvislostech ve vztahu k celému NKP 2014. Celkové zhodnocení všech opatření, tedy i těch, která nebyla přijata, nebo u kterých nebyly podniknuty žádné kroky, bude předmětem až Zprávy o hodnocení plnění NKP 2014, která bude předložena vládě v roce 2019.

5.2.12 Pro oblast čisté mobility

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

Termín dokončení strategie: *schválený dokument usnesení vlády ČR ze dne 20. listopadu 2015č. 941*

Gestor:

MPO ve spolupráci s MD a MŽP

Národní akční plán čisté mobility (NAP CM) vychází z požadavku směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, která ukládá každému členskému státu přijmout vnitrostátní rámec politiky pro rozvoj trhu, pokud jde o alternativní paliva v odvětví dopravy a zavádění příslušné infrastruktury. Zároveň stanoví požadavky na výstavbu plnicích a dobíjecích stanic s časovým horizontem mezi léty 2020-2030. Obsahuje obecnou definici alternativních paliv, do níž vedle elektromobility a zemního plynu (CNG/LNG) řadí i vodík, biopaliva a LPG, avšak pouze v případě elektromobility a zemního plynu (a částečně rovněž vodíku) stanoví členským státům povinnost rozvíjet příslušnou infrastrukturu dobíjecích a plnicích stanic, a to na základě stanovení národních cílů a definování opatření na podporu jejich naplňování.

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

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

kapitola		indikátor	k roku 2011	k roku 2015	Skutečnost k roku 2015
4.1 Uživatelé	4.1.1 Podmínky pro konkurenceschopnost	Výstavba alespoň jednoho úseku tratě v režimu "Rychlá spojení -RS"	ne	ne	ne
	4.1.2 Podmínky pro soudržnost regionů	nápojení všech krajů na síť dálnic nebo rychlostních silnic (dle nové definice)	ne	ne	ne
		Nápojení všech krajů na rychlou kapacitní železnici nebo zahájení realizace takového projektu	ne	ne	ne
	4.1.3 Nákladní doprava jako součást logistického procesu	Počet veřejných terminálů multimodální dopravy splňující parametry AGTC napojených na pravidelné linky multimodální vnitrokontinentální dopravy	0	3	4 Lovosice, Mělník, Česká Třebová, Praha-Uhřetovské
	4.1.4 Veřejná služba v přepravě cestujících	Procento obyvatel ČR bydlících v obcích zahrnutých do některého z IDS, které zajišťuje integraci železniční a veřejné linkové autobusové dopravy	59,80 %	75 %	70%
	4.2.2 Nepravidelnosti provozu	Počet km silniční a dálniční sítě vybavených dynamickým řízením provozu	12 km jednosměrně 28 km obousměrně	100	beze změny
	4.2.3 Nákladní doprava -komodalita	Přepravní výkon kombinované dopravy (tis. tkm)	2 233 406	2 350 000	2 531 016
Počet nákladních koridorů v provozu (dle Rozhodnutí 913/2010/ES)		0	3	3	
Podíl přepravního objemu v železniční a vodní dopravě na celkovém objemu nákladní dopravy u přeprav nad 300 km		41%	45%	45,3%	
4.2.4 Osobní doprava		Přepravní výkon veřejné osobní dopravy v mil. oskm	27 581,1	27 600	44 108,6
		Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě v %	30	30	38,76
		Procento výkonů železniční osobní dopravy provozované na základě výběrového řízení nebo v režimu otevřeného trhu v %	2%	10%	10,5 %

4.2.5 Doprava ve městech	Počet měst s platným plánem udržitelné městské mobility	0	3	2 <i>Ostrava, Opava</i>
	Podíl přepravních výkonů veřejné hromadné dopravy a individuální automobilové dopravy v městech nad 100 tis. ob. (jednotlivě) (%)	57 %	udržení stavu z roku 2013	Praha – 59%
4.2.6 Bezpečnost dopravy	Vývoj nehodovosti (počet usmrcených, těžce zraněných)	těžce zraněno 3092 usmrceno 773 osob (do 30 dnů)	těžce zraněno maximálně 2399 usmrceno maximálně 462 osob (do 30 dnů)	těžce zraněno 2 540 osob usmrceno 738 osob(do 30 dnů)
4.2.7 Restrukturalizace železnice	Dokončení restrukturalizace	ne	ano	ano
4.3.1 Klasické financování	Využití Fondu soudržnosti a národní obálky "kohezního" CEF na financování dopravní infrastruktury	-	-	-
	Meziroční kolísání výdajů na investice v dopravní infrastrukturu (k předchozím dvěmaletům)	2009-2010 -20% 2010-2011 -28%	do ±15 %	2013-2014 +12,2% 2014-2015 +87,4%
	Počet km silnic s výkonovým zpoplatněním (km)	1 382	7 000	201,9
4.3.2 Alternativní financování	Využití soukromého kapitálu na financování dopravní infrastruktury -počet projektů		1 pilotní projekt realizován , další v přípravě	-

4.3.4 Rozdělování zdrojů		Nárůst prostředků na údržbu dopravní infrastruktury	23 241,1 mil. Kč	nárůst o 25 % k roku 2013	<i>nárůst o 56,74 %</i>
4.4 Do pra vní	4.3.5 Financování dopravní obslužnosti	Počet osobových km na jednu korunu vydanou z veřejných rozpočtů v linkové autobusové dopravě ve veřejném zájmu	0,74	0,75	0,70
		Počet osobových km na jednu korunu vydanou z veřejných rozpočtů v městské hromadné dopravě	0,89	0,9	0,95
		Počet osobových km na jednu korunu vydanou z veřejných rozpočtů ve železniční dopravě	0,53	0,55	0,6
	4.3.6 Zajištění energie pro dopravu	Podíl vozového parku v silniční dopravě využívající energii, která nepochází z ropy	0,03 %	1 %	0,09%
		Podíl benzínu, nafty a leteckého petroleje na celkové spotřebě energie	93 %	88 %	93,2%
	4.4.1 Údržba a provozování dopravní infrastruktury	Nárůst finančních prostředků na opravy a údržbu silniční infrastruktury v mil. Kč	14 009,4	19 000	18674,8
4.4.2 Rozvoj dopravní infrastruktury		Nárůst finančních prostředků na opravy a údržbu železniční infrastruktury v mil Kč	8 963	11 500	18 038 z toho neinvestiční akce z OPD I ve výši 6,7 mld.Kč
		Podíl dokončených projektů (km) hlavní sítě TEN-T v silniční infrastruktuře v %	77 %	85 %	79 %
		Podíl dokončených projektů (km) hlavní sítě TEN-T v železniční infrastruktuře pro nákladní dopravu	48,9 %	60 %	57,5 %
		Podíl dokončených projektů (km) hlavní sítě TEN-T v železniční infrastruktuře pro osobní dopravu	63,3 %	70%	63,3 % Pozn. Proběhla modernizace železničních uzlů, u kterých není délka sledována

4.6 Snižování dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí	Emise oxidů dusíku z dopravy v tunách	69 531	65 000	42094
	Podíl obyvatel vystavených nadměrnému hluku z dopravy (%)	referenční rok	- 5 %	Viz komentář pod tabulkou
	Emise CO ₂ z dopravy v tis. tun	17 930	17 900	19039

Podíl obyvatel vystavených nadměrnému hluku z dopravy (%):

Žádné indikátory k tabulce nelze poskytnout, a to z následujících důvodů:

1. Strategické hlukové mapování proběhlo v letech 2007 (1. kolo) a v roce 2012 (2. kolo).
2. Mapování v rámci druhého kola bylo daleko podrobnější viz http://www.mzcr.cz/hlukovemapy/obsah/zakladni-popis_3392_30.html "Zpracovávané území bylo přibližně třikrát větší než v 1. kole." Tudíž výsledky uvedené a prezentované v jednotlivých kolech nejsou porovnatelné.
3. Další (3. kolo) probíhá v roce 2017, které bude dle informací na výše uvedených stránkách ve stejném rozsahu jako v roce 2012. Hodnoty těchto 2 kol mapování nebude možné porovnat dříve než v roce 2018.

6 Doporučení pro aktualizaci dokumentu

V rámci aktualizace dokumentu budou vypuštěna opatření, která jsou již splněna a opatření, která jsou v rámci vyhodnocení identifikována jako překonaná. Aktualizace se rovněž bude zabývat následujícími nově identifikovanými oblastmi:

○ *Zřízení kontrolní složky specializované na silniční dopravu*

Silniční doprava je jediným druhem dopravy v ČR bez specializované kontrolní složky. V členských státech EU jsou vzhledem ke složitosti právní úpravy a množství podmínek stanovených pro provozování silniční dopravy takové kontrolní složky již standardem (např. BAG, ITD, NKH). ČR má při kontrolách silniční dopravy velmi specifický a neefektivní model – silniční kontroly provádějí policie a celní úřady s podporou mobilních expertních jednotek Centra služeb pro silniční dopravu, s.p.o. zřízenou Ministerstvem dopravy. Tyto jednotky jsou speciálně technicky vybavené (speciálně na míru vybavená vozidla pro nízkorychlostní vážení, kontrolu technického stavu, kontrolu sociálních předpisů, přepravy nebezpečných věcí, a to i za zhoršených světelných podmínek) a vyškolené. Působí i v mezinárodních organizacích sdružujících evropské kontrolní složky, pořádají a účastní se multilaterálních i bilaterálních kontrolních akcí a jsou za svou kvalitu velmi uznávány. Pracovníci těchto jednotek nemají ovšem žádné pravomoci, vozidlo tedy zastaví policie nebo celní úřad, kontrolu provedou pracovníci jednotek, kteří poté připraví policii nebo celnímu úřadu protokoly k podpisu a uzavření kontroly. Policie a celní úřady tak většinu času pouze čekají na výsledek kontroly, přičemž by mohly vykonávat jinou kontrolní činnost.

○ *Jednotná trakční soustava na železniční síti*

Vláda ČR přijala dne 19.5.2015 Ministerstvem průmyslu a obchodu ČR předloženou Aktualizovanou státní energetickou koncepci (viz usnesení vlády ČR č. 362/2015). Z té vyplývá, že doprava je významným spotřebitelem energie, na konečné spotřebě energie se podílí 21 % (pro srovnání: vytápění budov spotřebuje 18 % energie). Proto se dopravy citelně dotknou chystané změny v energetické koncepci státu. Ve vládou přijatém dokumentu je stanoveno:

- *snížení spotřeby ropných produktů v dopravě z aktuální úrovně 59 miliard kWh/rok v roce 2015 na 50 miliard kWh/rok v roce 2030,*
- *zvýšení využití elektrické energie v dopravě z aktuální úrovně 2,4 miliard kWh/rok v roce 2015 na 4,3 miliard kWh/rok v roce 2030.*

Předpokladem a základním požadavkem je ale rovněž zvýšení efektivity využívané elektrické energie na železnici. Zájem dopravců o využití železniční sítě v ČR je velmi nerovnoměrný:

- *celostátní tratě sítě TEN-T představují 27 % délky sítě a přitom zajišťují 77 % přepravních výkonů osobní železniční dopravy a 90 % přepravních výkonů nákladní železniční dopravy,*
- *ostatní celostátní tratě představují 32 % délky sítě a přitom zajišťují 18 % přepravních výkonů osobní železniční dopravy a 8 % přepravních výkonů nákladní železniční dopravy,*
- *regionální tratě představují 41 % délky sítě a přitom zajišťují jen 6 % přepravních výkonů osobní železniční dopravy a pouze 3 % přepravních výkonů nákladní železniční dopravy.*

Jedna část sítě je silně přetížena a dopravci se potýkají s nedostatkem kapacity, druhá část sítě postrádá zájem o přepravu. Elektrické napájení drah (strukturální subsystém Energie) je protovýrazným nástrojem k řešení obou uvedených záležitostí:

- a) zvýšení výkonnosti pevných trakčních zařízení umožní zvýšený rozsah dopravního zatížení hlavních tratí sítě TEN-T, zejména RFC koridorů podle Nařízení Evropského parlamentu a rady č. 1316/2013. Jde jak o zvýšení dopravní výkonnosti tratí (jízda vlaků v těsnějším sledu, a to i ve vazbě na potenciál možností ETCS), tak i o pokrytí výkonových potřeb těžších vlaků. Vyšší nároky na napájení též souvisí s růstem rychlostí vlaků všech kategorií. Aerodynamická složka jízdního odporu vozidel roste s druhou mocninou rychlosti, výkon potřebný na její překonání roste s druhou mocninou rychlosti, odpovídající výkon roste se třetí mocninou rychlosti a ztráty v trakčním vedení (ri^2) rostou dokonce se šestou mocninou rychlosti.*
- b) Elektrizací dalších tratí s potenciálem růstu přepravních výkonů využít k uspokojení rostoucímu zájmu o železniční dopravu i další část železniční sítě - dosud neelektrifikované železniční tratě a nabídnou na nich rychlejší a levnější dopravu, než jakou umožňuje naftový provoz.*

Oba tyto kroky souvisí s přenosovou schopností vedení, tedy se schopností hospodárně přenášet výkon na určitou vzdálenost. Skutečnost, že přenosová schopnost vedení klesá s druhou mocninou napětí, se již v minulosti stala příčinou použití vysokého napětí a to jak v energetice (přenosové i distribuční sítě), tak i na železnici. Přechod ze systému 3 kV na systém 25 kV znamená (při stejné vzdálenosti a stejném odporu vedení) významné snížení ztrát v trakčním vedení. Kromě tohoto zásadního snížení ztrát (které u systému 3 kV činí běžně kolem 20 až 30%) má přechod ze 3 kV na 25 kV i významný dopad na obě výše popsané záležitosti.

ad a) na hlavních tratích došlo v průběhu času od jejich elektrizace v době před cca 60 lety ke zvýšení rychlosti jízdy vlaků osobní přepravy i nákladních vlaků s důsledkem nutnosti zvýšení jmenovitého výkonu trakčních vozidel z někdejších 2 MW na současných 6 MW, tedy na trojnásobek. Otázka pokrytí tohoto výkonu ze strany pevných trakčních zařízení není dána jen výkonem trakčních napájecích stanic, ale zejména schopností trakčního vedení tento výkon přivést od napájecí stanice k vlaku. Důsledkem nízké přenosové schopnosti vedení jsou vysoké ztráty výkonu a velké úbytky napětí mezi napájecí stanicí a vozidlem (nesplnění požadavků ČSN EN 50 388 na kvalitu napájení) s důsledkem poklesu výkonu vozidla s dopadem na nedodržování jízdním řádem stanovených jízdních dob. Závažným důsledkem výkonového přetěžování systému 3 kV vůči hodnotám, na které byl kdysi dimenzován, jsou i vysoké hodnoty úbytku napětí na kolejnicích, což je i praktickým dopadem zlepšení mechanických vlastností kolejnic legováním oceli, ovšem na úkor snížení jejich elektrické vodivosti. Důsledkem je překračování dovolených hodnot napětí vůči vzdálené zemi podle EN 50 122-1. To má vážné dopady nejen z hlediska bezpečnosti osob, ale i z hlediska iniciace bludných proudů (zemí) a podélných proudů (vozidly vlaků) a vzniku vážných poruch při náhodném spojení kolejnice, respektive s ní spojených vodivých konstrukcí, s ochranným vodičem distribuční sítě 3 x 400 V / 230 V či s uzemněním bleskosvodů. Tyto poruchy mohou mít velmi vážné důsledky (selhání funkce ochrany před nebezpečným dotykem neživých částí, selhání funkce bleskosvodu, požár iniciovaný přetížením vodičů).

ad b) Nízká přenosová schopnost trakčního vedení v systému 3 kV neumožňuje hospodárně elektrizovat jednokolejné, dopravně málo zatížené tratě. Vodiče musí mít velké průřezy (bohatě dimenzované zesilovací vedení), napájecí stanice (měnirny) o relativně vysokém výkonu je

nutno budovat blízko sebe, tedy ve velkém počtu. Jejich využití (poměr středního a jmenovitého výkonu) je velmi nízké (jednotky procent). To vytváří velmi špatné podmínky pro rentabilitu projektu elektrizace. Systém 25 kV umožňuje díky své vyšší přenosové schopnosti stavět napájecí stanice na větší vzdálenost a využívat levnější a lehčí trakční vedení. To se projevuje zejména u páteřových tratí. Jsou-li elektrifikovány systémem 25 kV, tak lze okolní tratě do značné vzdálenosti elektrifikovat prakticky jen za náklady na vybudování trakčního vedení, bez potřeby budovat nové napájecí stanice.

Rovněž nelze zapomenout na budování vysokorychlostních železnic podle TSI HS na území ČR ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a rady č. 1315/2013, které se již v krátké době stane realitou. Vysokorychlostní tratě přivedou napájecí napětí 25 kV do železničních uzlů Ústí nad Labem, Praha, Přerov a Ostrava. Je velice rozumné, aby byl plán výstavby vysokorychlostních železnic v ČR termínově sladěn s průběhem konverze systému 3 kV na systém 25 kV, aby se předešlo zbytečným investicím do budování stykových míst i provozním komplikacím s nimi spojenými.

Ze všech těchto důvodů bylo strategicky rozhodnuto o postupném přechodu na jednotný napájecí systém v ČR. Na jednotný napájecí systém 25 kV / 50 Hz je potřebné přejít programově, a to tak, aby bylo optimálně využito již připravovaných modernizačních akcí na trakčním zařízení stávající železniční sítě, i budoucí výstavby vysokorychlostních tratí.

○ Jedna varianta v řešení dopravní obslužnosti

Dokument Dopravní politika v době svého vzniku v souladu s úrovní znalostí řešila problematiku dopravní obslužnosti variantně. O výběru varianty bylo rozhodnuto na základě návazného dokumentu k Dopravní politice, a to v Bílé knize – Koncepci veřejné dopravy. V rámci aktualizace Dopravní politiky proto bude nutné na základě této Bílé knihy tuto oblast aktualizovat v rámci vybrané varianty.

○ Kontinentální kombinovaná doprava a přístup k veřejným logistickým centrům (VLC)

Problematice logistiky nákladní dopravy se věnovala Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů z roku 2009. V současné době je nutné k této problematice upravit přístup. Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů byla primárně zaměřena na vznik Veřejných logistických center (VLC), tedy na podporu projektů, v nichž byl vedle terminálů kombinované dopravy byl kladen důraz na budování logistických hal v režimu veřejného přístupu (tedy přístupu, který je nezbytný v případě terminálů kombinované dopravy). Tento přístup proto převzala i Dopravní politika v roce 2013. Vývoj ale vedl k dalšímu intenzivnímu rozvoji kapacit soukromých logistických hal s vazbou na silniční a dálniční síť.

Jedním z důvodů je skutečnost, že s rozvojem malého a středního podnikání a z důvodů rozvoje e-commerce rostou požadavky na přepravu malých zásilek v kratších intervalech. Pro tyto zásilky je dnes i kamion příliš velký dopravní prostředek (přeprava v malých automobilech není efektivní). Navíc do center větších měst není povolen vjezd velkých nákladních vozidel, a je proto nutné zajistit roztrídění zásilek určených pro rozvoz ve městech. I v silniční dopravě tak vyvstala potřeba sdružování a rozdělování zásilek, k čemuž jsou nezbytné skladové a logistické haly. Logistické haly si rovněž zřizují firmy pro zajištění distribuce zboží. I v případě realizace logistických hal v rámci VLC tedy není pravděpodobné, že by tato zařízení byla v dnešní době významněji využívána. Podpora jejich výstavby z veřejných prostředků by navíc byla v rozporu s pravidly veřejné podpory (mohla by vést ke znehodnocení dosavadních soukromých investic). V neposlední řadě není vhodné podporovat výstavbu nových hal (zejména na zelené louce), neboť zastavěnost českého území těmito halami je již značná a

zabírá velké plochy orné půdy, čímž tak negativně ovlivňuje rovněž vodní režim v krajině.

Dopravní politika v souladu s návaznou Konceptí nákladní dopravy musí být proto zaměřena, v případě části zabývajících se podporou kombinované dopravy, na dotvoření sítě terminálů multimodální dopravy s tím, že v jejich blízkosti bude umožněno, aby soukromí investoři mohli vybudovat své logistické haly. Takové řešení by bylo možné v případě nejvýznamnějších terminálů v ČR.

○ **Městská mobilita v rámci konceptu Smart Cities**

Dopravní politika ve znění z roku 2013 nově identifikovala nutnost řešit dopravní problémy ve městech a aglomeracích, kde se koncentrují přepravní potřeby v podmínkách nedostatečného prostoru pro dopravu. Vývoj vedl k tomu, že města zhruba nad 50 tisíc obyvatel začala připravovat samostatné dokumenty v souladu s doporučením Evropské komise, a to plány udržitelné městské mobility (PUMM, angl. SUMP). Jejich zpracování patří do samostatné působnosti měst, je ale nutné metodické vedení ze strany státu. Národní metodika musí zohlednit specifika České republiky, neboť situace v českých městech je do značné míry od zahraničních měst odlišná. Výhodou je, že ve využívání městské hromadné dopravy patří česká města ke špičce Evropy (zejména v případě velkých měst). Tuto výhodu je nutné nejen udržet, ale i posílit (v tomto případě se tato výhoda postupně vytrácí v případě města Ostrava, kde podíly veřejné dopravy klesají). To si vyžádá zajistit dostatečné financování, a to jak do investic, tak do provozu systémů MHD. Naopak nedostatečně rozvinuty jsou ostatní oblasti a aspekty městské mobility. Problematika proto musí být v rámci aktualizace Dopravní politiky podrobněji rozvinuta.

○ **Problematika hlukových limitů kolejové dopravy**

Hlukových limitů mohou ohrožovat rozvoj zejména městských kolejových systémů s konečným negativním dopadem na životní prostředí a veřejné zdraví. Problém spočívá v odlišném přístupu k řešení hlukové zátěže silniční a tramvajové dopravy. V mnoha případech hrozí, že bude nutné z důvodů rozdílné metodiky posuzování nahrazovat kolejovou dopravu dopravou autobusovou, která je v konečném důsledku hlučnější nehledě na dopady na kvalitu ovzduší. Rovněž je ohrožena kolaudace řady staveb. Problematiku proto musí pojmenovat i aktualizovaná Dopravní politika, aby bylo možné problém komplexně dořešit.

○ **Délka nákladních vlaků 740 m na hlavní síti TEN-T pro nákladní dopravu**

Jedná se o nový požadavek, který vyplývá z evropského nařízení 1315/2013/EU, jakož i ze schválené Koncepte nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030. Hlavní problém je zejména v tom, že již modernizované tranzitní železniční koridory byly modernizovány pro provoz vlaků délky do 650 m. Bude proto nutné připravit opatření v oblasti organizace provozu (krátkodobá), jakož i investiční povahy (definitivní řešení).

○ **Světelné znečištění a dopady na bezpečnost silničního provozu**

Problematika světelného znečištění má mnoho aspektů, v případě dopravy má dopad do bezpečnosti silničního provozu. Dopravní politika, jakož i Národní strategie bezpečnosti silničního provozu se musí zabývat i tímto aspektem.

○ **Studie proveditelnosti pražského železničního uzlu (ŽUP)**

V rámci řešení problematiky udržitelné městské mobility je nutné řešit propojení velkých měst se svým zázemím. Nejdynamičtěji rozvíjející se aglomerací v ČR je aglomerace středočeská, přičemž problematiku udržitelné dopravy nelze řešit bez dalšího posilování významu železniční dopravy. Na pražský železniční uzel budou kladeny další významné požadavky, na které současná podoba železničního uzlu nemá dostatečnou kapacitu. Bude nutné posilovat železniční dopravu v rámci městské dopravy, bude nutné rozšířit směry pro příměstskou dopravu s krátkými intervaly, bude nutné zajistit průjezdnost uzlu pro nákladní dopravu a bude nutné zajistit novou kapacitu pro vlaky v rámci systému Rychlá spojení. Dosud se při všech úvahách pracuje s pražským uzlem jako s „černou skříňkou“, což není udržitelné ani ve střednědobém horizontu. Pražský železniční uzel proto musí být vyřešen novou samostatnou komplexní studií proveditelnosti s vazbou na Program RS, pražský plán udržitelné městské mobility a plány dopravní obslužnosti prahy a Středočeského kraje.

○ ***Univerzální mostní provizoria pro rychlou obnovu poškozené nebo zničené dopravní infrastruktury***

Dopravní politika ČR pro období let 2014-2020 s výhledem do roku 2050 obsahuje následující opatření: Podpořit vývoj nových typů univerzálních mostních provizorií využitelných pro rychlou obnovu poškozené nebo zničené dopravní infrastruktury. Při tvorbě a použití pohotovostních zásob pro resort dopravy zabezpečovat silniční mostní provizoria ve výši do 3% délky mostů na pozemních komunikacích, železniční mostní provizoria ve výši do 3% délky mostů na železničních tratích a železniční svršek ve výši do 0,5% stavební délky kolejí v ČR.

Bude navrženo vypuštění tohoto opatření z níže uvedených důvodů:

V hodnoceném období Ministerstvo dopravy v roce 2016 projednalo v Bezpečnostní radě státu aktualizaci optimalizace skladby materiálů provizorních mostů uložených v pohotovostních zásobách u Správy státních hmotných rezerv a stanovilo v ní novou koncepci požadavku Ministerstva dopravy na skladbu a sortiment pohotovostních zásob pro resort dopravy.

7 Vysvětlení pojmů

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

8 Seznam zkratek

AGR - Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem

AGC - Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích

AGN - Dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu

AGTC - Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované přepravy a souvisejících objektech

BESIP - Bezpečnost silničního provozu

B+R - Bike and Ride

CACE – Česká asociace konzultačních inženýrů

CEF - Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility)

C-OSS - Koridorový One Stop Shop

DI - Dopravní infrastruktura

DO – dálniční oddělení

D-O-L - Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe

EGNOS - Systém, který formou diferenciálního signálu poskytuje korekce k signálu GPS (European Geostationary Navigation Overlay Service)

EIA - Vyhodnocení vlivů na životní prostředí

EK - Evropská komise

ERDF - Evropský fond regionálního rozvoje

ERTMS - Evropský systém řízení železniční dopravy.

ESA - Evropská kosmická agentura (European Space Agency)

ESNC - European Satellite Navigation Competition

EU - Evropská unie

FIDIC – Mezinárodní federace konzultantských inženýrů (Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils)

GNSS - Globální družicový polohový systém (Global Navigation Satellite System)

GPS - Globální družicový polohový systém (Global Positioning System)

HDP - Hrubý domácí produkt

HV - Hospodářský výbor

IAD - Individuální automobilová doprava

ICT - informační a komunikační technologie

IDS - Integrovaný dopravní systém

IROP – Integrovaný regionální operační program

ITS - Inteligentní dopravní systémy

JIT - Just in Time - doručení dodávky „přesně včas“

JSDI - Jednotný systém dopravních informací
K+R - Kiss and Ride
MHD - Městská hromadná doprava
MD - Ministerstvo dopravy
MF - Ministerstvo financí
MMR - Ministerstvo pro místní rozvoj
MPO - Ministerstvo průmyslu a obchodu
MPSV - Ministerstvo práce a sociálních věcí
MŠMT - Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MV - Ministerstvo vnitra
MZe - Ministerstvo zemědělství
MZP - Ministerstvo životního prostředí
NAIADES - Integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu
NAP CM – Národní akční plán čisté mobility
NDIC – Národní dopravní informační centrum
NOx - Oxidy dusíku
NSBSP - Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
NT – Národní tarif
OBD – řídicí systém vozidla (On Board Diagnostic)
ORP – obec s rozšířenou působností
OPL – omamná psychotropní látka
OSS - fixní část systému GSM (Operation Support Subsystem)
PM - Poléťavý prach, jemné částice
PPP - Partnerství veřejného a soukromého sektoru (Public Private Partnership)
PSP ČR - Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR
P+R - Park and Ride
RDE – měření emisí v reálném provozu (Real Driving Emissions)
RFC – provozní koridor (Rail freight corridor)
RFID - Radiofrekvenční identifikace
RS - Rychlé spojení
RIS – říční informační systém
ŘSD - Ředitelství silnic a dálnic
RUD - Rozpočtové určení daní
SEA - Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí
SFDI - Státní fond dopravní infrastruktury
SFZP - Státní fond životního prostředí

SHV - Systém pro hospodaření s vozovkou
SME – stanice měření emisí
SOD – státní odborný dozor
SRN - Spolková republika Německo
SPZP - Státní politika životního prostředí
STK - Státní technická kontrola
SZDC - Správa železniční dopravní cesty
TEN-T - Transevropská dopravní síť
TSI - Technická specifikace pro interoperabilitu
T&T - Track and Trace
ÚRS – Ústav pro racionalizaci cen ve stavebnictví
VaVaI - Výzkum, vývoj a inovace
VLC - Veřejné logistické centrum
VOC - Těkavé organické látky