

Dopravní politika České republiky

pro léta 2005 - 2013

červen 2005

OBSAH

1. ÚVOD	4
2. VÝCHODISKA.....	5
3. STRUKTURA PRIORIT A CÍLŮ DOPRAVNÍ POLITIKY	7
3.1 Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu.....	9
3.1.1 Současný stav a východiska	9
3.1.2 Veřejná hromadná doprava osob.....	10
3.1.3 Nákladní doprava	10
3.1.4 Železniční doprava	10
3.1.5 Silniční doprava.....	10
3.1.6 Letecká doprava	11
3.1.7 Vnitrozemská vodní doprava	11
3.2 Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury	11
3.2.1 Současný stav a východiska	12
3.3 Zajištění financování v dopravním sektoru.....	13
3.3.1 Současný stav a východiska	13
3.4 Zvýšení bezpečnosti dopravy	14
3.4.1 Současný stav a východiska	14
3.5 Podpora rozvoje dopravy v regionech	15
3.5.1 Současný stav a východiska	15
4. SPECIFICKÉ CÍLE DOPRAVNÍ POLITIKY PODLE PRIORIT	17
4.1 Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu.....	17
4.1.1 Zvládnutí růstu přepravní náročnosti a vlivu globalizace v dopravě	17
4.1.2 Harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele.....	20
4.1.3 Zkvalitnění přepravní práce ve veřejné dopravě osob	21
4.1.4 Zkvalitnění přepravní práce v nákladní dopravě.....	22
4.1.5 Transformace železničního sektoru.....	22
4.1.6 Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele	23
4.2 Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury	24
4.2.1 Údržba a obnova stávající dopravní infrastruktury.....	24
4.2.2 Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury	24
4.3 Zajištění financování v sektoru dopravy	27
4.3.1 Optimalizace úhrad za veřejné služby.....	27
4.3.2 Zajištění financování dopravní infrastruktury	27
4.3.3 Financování obnovy dopravních prostředků.....	28
4.3.4 Financování výzkumu a vývoje.....	29
4.4 Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy	29
4.4.1 Bezpečnost silniční dopravy.....	29

4.4.2	Bezpečnost železniční dopravy	31
4.4.3	Přeprava nebezpečných věcí	31
4.4.4	Vnější bezpečnost dopravy.....	31
4.4.5	Ochrana civilního letectví před protiprávními činy	32
4.5	Podpora rozvoje dopravy v regionech	32
4.5.1	Rozvoj a budování Integrovaných dopravních systémů	33
4.5.2	Regulace a zpoplatnění dopravy ve městech.....	33
4.5.3	Využití možností nemotorové dopravy	33
5.	HLAVNÍ ÚKOLY DOPRAVNÍ POLITIKY	35
5.1	Průřezové úkoly v dopravě	35
5.2	Železniční doprava.....	36
5.3	Silniční doprava	36
5.4	Letecká doprava.....	37
5.5	Vnitrozemská vodní doprava.....	37
5.6	Veřejná hromadná doprava osob	38
6.	NÁSTROJE REALIZACE DOPRAVNÍ POLITIKY	39
6.1	Právní nástroje	39
6.2	Ekonomické nástroje	43
6.3	Informační nástroje	44
7.	MONITORING DOPRAVNÍ POLITIKY	45
8.	VYSVĚTLENÍ POJMŮ	47
9.	VYSVĚTLENÍ ZKRATEK	51

1. Úvod

Doprava je jedním z klíčových odvětví ekonomiky České republiky se značným významem i pro mezinárodní vztahy. Uživatelem dopravy je v různé míře každá fyzická i právnická osoba. Poptávka po přepravě osob i zboží neustále roste a úkolem veřejné správy je vytvořit právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě, pro podnikání v dopravě a zajistit odpovídající dopravní infrastrukturu pro růst přepravních potřeb.

Při přípravě legislativních i ekonomických nástrojů regulace dopravy a rozvoje infrastruktury musí být zohledňována optimalizace dopravních systémů ve prospěch druhů dopravy šetrnějších k životnímu prostředí tak, aby vyhovovaly požadavkům udržitelného rozvoje a přitom vycházely z finančních možností veřejných rozpočtů České republiky.

Dopravní politika České republiky (dále jen „Dopravní politika“) pro období následující po vstupu země do Evropské Unie do roku 2013 sleduje horizont programovacího období Evropské unie a vychází z analýzy a hodnocení Dopravní politiky České republiky z roku 1998. Ta byla součástí strategie sektoru dopravy v období před vstupem ČR do EU. I přes skutečnost, že tento dokument časově předcházela zpracování evropské dopravní politiky, dokázal vystihnout základní směry vývoje v souladu s evropskými trendy. V období před vstupem ČR do EU se podařilo splnit hlavní cíle především v oblasti plné aproximace právních předpisů ES do právního řádu ČR, harmonizace dopravních systémů a reformy veřejné správy (vznik krajů). Jako problematické je možné označit naplnění cílů v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury omezené především nedostatečným finančním zabezpečením.

Dopravní politika deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit (mezinárodní vazby, smlouvy), učinit chce (bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekonomika, ekologie, veřejné zdraví) a učinit může (finanční aspekty).

Dopravní politika je koncipována v kontextu mezinárodních závazků, které Česká republika přijala či hodlá přijmout v souvislosti se svým členstvím v OSN, OECD a Evropské unii, avšak s respektováním specifických podmínek a potřeb České republiky.

V této souvislosti se Dopravní politika zaměřuje na zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionů a celého území ČR, které by měly usilovat o rovnováhu mezi kvalitou veřejných dopravních služeb a racionálnějším využitím osobních automobilů, možností ovlivnění dělby přepravní práce a stanovení objektivně spravedlivých plateb za dopravu a přepravu.

Základní témata, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů především zabývá, jsou harmonizace podmínek na přepravním trhu, modernizace, rozvoj a oživení železniční dopravy, zlepšení kvality silniční dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému, panevropská dopravní síť včetně prioritních projektů EU, zvýšení bezpečnosti dopravy, výkonové zpoplatnění dopravy, práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb, podpora multimodálních přepravních systémů, rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS, zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu.

2. Východiska

Dopravní proces má rozměr globální, celoevropský, národní, regionální i obecní. Jednotlivé úrovně tohoto procesu musí být vzájemně provázány, musí být uplatňován princip subsidiarity. Problémy musí být řešeny na co nejnižší rozhodovací úrovni, kde je to efektivní. Národní dopravní politika proto vychází z následujících zdrojů:

- Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout
- Dopravní politika ČR z roku 1998 – vazba na cíle dopravní politiky ČR z roku 1998 v nových podmínkách členství v EU
- SWOT analýza zpracovaná Ministerstvem dopravy v přípravné fázi v prosinci 2002
- Strategie udržitelného rozvoje ČR schválená usnesením vlády ze dne 8. prosince 2004 č. 1242/2004

Východiska Dopravní politiky

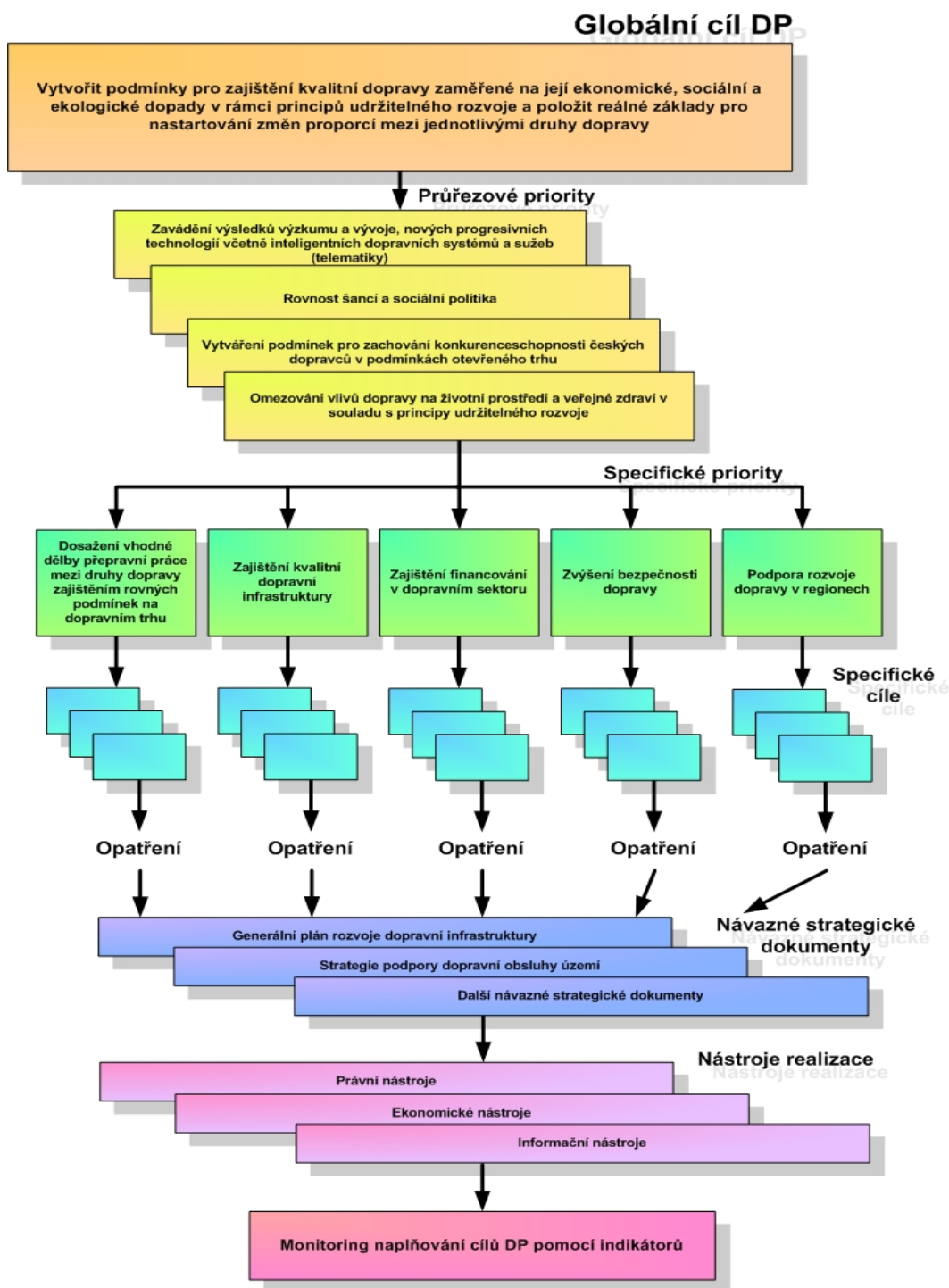
- Společnost vyžaduje větší mobilitu osob i zboží v návaznosti na rozšíření EU.
- Růst přepravy v jednotlivých druzích dopravy je nerovnoměrný a prohlubuje disproporce v dělbě přepravní práce.
- Doprava v ČR je plnohodnotnou a integrální součástí evropského dopravního prostoru, a proto je třeba vytvářet podmínky pro udržení konkurenceschopnosti českých dopravců.
- Kongesce se projevují na hlavních silničních tazích a ve městech, železniční infrastruktura vykazuje nedostatečnou kapacitu zejména v některých příměstských oblastech, na letišti Praha-Ruzyně by k nim došlo bez jejich dalšího rozvoje.
- Veřejná doprava je provozována na bázi oddělených dopravních systémů, kdy integrované dopravní systémy jsou organizovány jen v omezených územích, v omezené funkčnosti, bez většího propojení mezi kraji. Ve většině lokalit je integrovaný systém pouze nadstavbou systému (usnadňující využívání městské a příměstské dopravy), nikoliv principem propojujícím všechny druhy dopravy v celém území regionu.
- Osobní drážní doprava a veřejná linková doprava poskytují často služby s nižší kvalitou a s nedostatečnou vzájemnou provázaností, což přispívá k preferenci individuální automobilové dopravy.
- Není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť, na modernizovanou železniční síť a na mezinárodní letiště.
- Existují disproporce v podmínkách přístupu a používání jednotlivých druhů dopravní infrastruktury.
- Doprava ve městech není systémově řešena a nejsou dostatečně uplatňována opatření ke zklidnění center měst, včetně vytváření podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu.

- Stávající dopravní infrastruktura je ve špatném stavu v důsledku dlouhodobého nedostatku financí na údržbu, a zejména na obnovu, nejsou dostatečně prováděny úpravy vedoucí k odstraňování nedostatků v bezpečnosti, propustnosti a ekologické zátěže vyvolané stávající infrastrukturou na stávající dopravní infrastruktuře.
- Podíl telematiky na řízení a zabezpečení dopravních a přepravních procesů zaostává za potřebami.
- V důsledku nedostatečné harmonizace podmínek na přepravním trhu nejsou schopny železniční a vnitrozemská vodní doprava plné integrace do logistických řetězců, což přispívá k růstu silniční dopravy a vzniku kongescí.
- Doprava je stále velkým zdrojem hluku a emisí zdraví škodlivých látek. Je třeba vytvářet předpoklady pro jejich snižování v plném souladu s evropskými právními předpisy.¹
- Každé opatření, navržené v Dopravní politice, bude realizováno s respektováním ochrany území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000.

¹ V oblasti hluku se jedná především o právní transpozici Směrnice 2002/49/EC

3. Struktura priorit a cílů Dopravní politiky

Dopravní politika vychází z globálního cíle, který je rozvinut v pěti vertikálních a čtyřech průřezových prioritách. Průřezové priority mají obecnou platnost a jsou obsaženy ve všech vertikálních prioritách. Vertikální priority jsou rozpracovány do jednotlivých problémových okruhů – specifických cílů, jejichž naplnění bude zajištěno pomocí jednotlivých opatření, které z nich vycházejí.

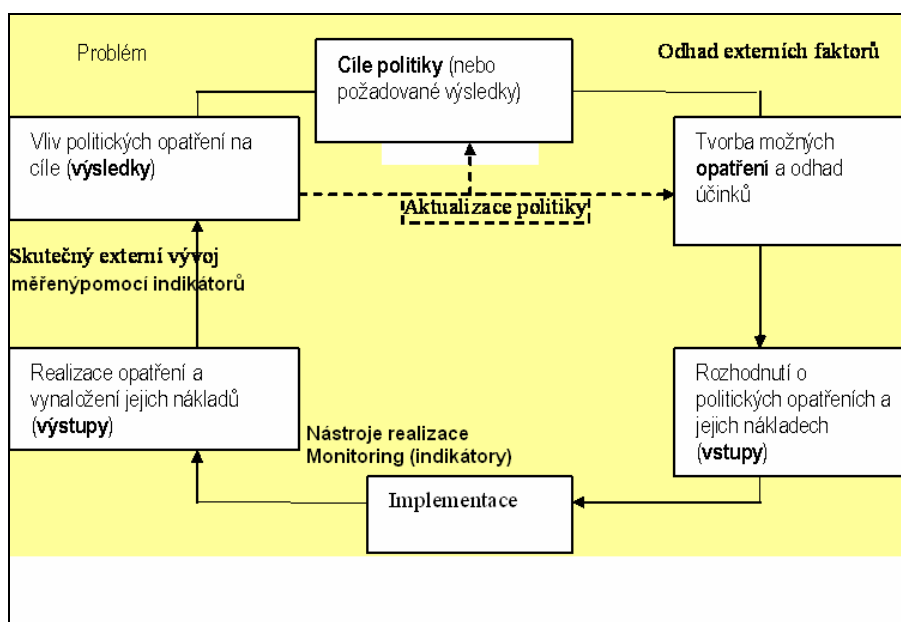


Obr. 1. Struktura Dopravní politiky České republiky pro léta 2005-2013

Dokument Dopravní politika pro léta 2005 – 2013 je základním koncepčním dokumentem, který stanovuje základní směry vývoje sektoru dopravy ve střednědobém horizontu. Jednotlivá opatření definovaná tímto dokumentem jsou rozpracována v návazných strategických dokumentech, kterými jsou *Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury* a *Strategie podpory dopravní obsluhy území*, jejichž struktura je uvedena v části Monitoring dopravní politiky.

Monitorování cílů Dopravní politiky bude sledováno na základě souboru indikátorů, který je uveden v příloze č. 2.

Dopravní politika je trvalým procesem, který vystihuje následující schéma. Dokument Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013 identifikuje hlavní problémové oblasti sektoru doprava (1. fáze), na základě jejichž rozboru stanovuje strukturu cílů a priorit (2. fáze) a navrhuje opatření (3. fáze). Návazné strategické dokumenty určují vstupy, a řeší proto finanční rámec dopravní politiky (4. fáze). V průběhu fáze implementace (5. fáze) se pomocí realizačních nástrojů uplatňují navržená opatření se současným monitorováním průběhu realizace a postupného plnění indikátorů (6. fáze). Výsledkem jsou realizovaná opatření (výstupy – 7. fáze), přičemž se mění chování systému (výsledky – 8. fáze), výsledky jsou hodnoceny pomocí soustavy indikátorů. Vyhodnocením výsledků procesu se identifikují nové problémy (1. fáze) a aktualizují se cíle dopravní politiky.



Obr. 2. Proces naplňování Dopravní politiky

Globálním cílem dopravní politiky je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.

Priority dopravní politiky

Priority vycházejí z globálního cíle a jsou vzájemně provázány. Doprava musí být uskutečňována s ohledem na celospolečenskou efektivitu, což se neobejde bez zapojení všech druhů dopravy podle jednotlivých segmentů přepravního trhu, kde jsou efektivní. Tuto oblast

řeší prioritou ***Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu***. Pro takový dopravní systém je nezbytné vytvořit základní podmínku, kterou je kvalitní dopravní infrastruktura. To řeší prioritou ***Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury***. Dopravní infrastruktura, jakož i služby ve veřejném zájmu ve veřejné osobní dopravě a zavádění nových technologií jsou velmi náročné na finanční prostředky. Je proto nutné hledat nové formy financování, čímž se zabývá prioritou ***Zajištění financování v sektoru dopravy***. Velkým ekonomickým, sociálním i ekologickým problémem je bezpečnost dopravy, a to jak samotného provozu, tak z hlediska ochrany před patologickými jevy společnosti i před neočekávanými přírodními jevy. Tím se zabývá prioritou ***Zvýšení bezpečnosti dopravy***. Priority dopravní politiky se musí řešit nejen na celostátní a evropské úrovni, ale v rámci principu subsidiarity i na úrovni regionální a obecní. Priorita ***Podpora rozvoje dopravy v regionech*** je metodickou pomůckou pro tvorbu regionálních a obecních dopravních politik.

Všechny uvedené priority a z nich vycházející specifické cíle a opatření respektují obecné zásady, které mají průřezový charakter:

- Zavádění výsledků výzkumu a vývoje, nových progresivních technologií včetně telematiky
- Rovnost šancí a sociální politika
- Vytváření podmínek pro zachování konkurenceschopnosti českých dopravců v podmínkách otevřeného trhu
- Omezování vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví v souladu s principy udržitelného rozvoje

Priority

3.1 Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu

Stát musí zajistit podmínky přístupu na přepravní trh tak, aby bylo možné uplatnit výhody jednotlivých druhů dopravy na přepravním trhu. Dopravci musí zajistit uspokojování přepravních potřeb uživatelů minimálně ve standardní kvalitě stanovené státem.

3.1.1 Současný stav a východiska

Výkony nákladní dopravy v současnosti rostou rychlejším tempem než ekonomika. Růst ***přepravní náročnosti v nákladní dopravě*** je důsledkem globalizačních vlivů, díky kterým rostou vzdálenosti mezi místem výroby a spotřeby. Přepravci ve snaze minimalizovat logistické náklady distribučních procesů, což v podmínkách, kdy veškeré náklady z dopravy nejdu na vrub přepravce (zejména v silniční nákladní dopravě), vede k preferenci logistických systémů, které upřednostňují rychlost a přesnost dodávky. Vlivem toho jsou logistické systémy orientovány především na silniční nákladní dopravu a zkracování dodacích lhůt tak vede ke zvyšování dopravních výkonů.

Dělba přepravní práce mezi druhy dopravy ***v osobní dopravě*** se vyvíjí v České republice nepříznivým směrem pro zachování možnosti udržitelného rozvoje v odvětví

dopravy. Vývoj dělby mezi hromadnou a individuální osobní dopravou směřuje k ohrožení funkčnosti dopravního systému kongescemi na silnicích a k nepřiměřenému negativnímu působení dopravy na životní prostředí na jedné straně a k nedostatku tržeb a přílišné závislosti na dotacích ve veřejné dopravě na straně druhé. Příčinami vývoje jsou rostoucí dostupnost individuální dopravy a rychlejší zkvalitňování silniční infrastruktury ve srovnání s infrastrukturou železniční. Železniční dopravci dosud na tento vývoj nereagují nabídkou dostatečně kvalitních služeb.

3.1.2 Veřejná hromadná doprava osob

Veřejná hromadná doprava osob se v žádné vyspělé zemi neobejde bez veřejné podpory. Smlouvy o závazcích veřejné služby jsou uzavírány v případech, kdy není možné zajistit požadovanou obsluhu území na komerčním základě a kde je provozování veřejné dopravy ve veřejném zájmu. Veřejné finance umožňují existenci veřejné dopravy jako funkční sítě. Tyto finance však musí být využívány efektivně. Lze je poskytovat pouze dopravci, který je schopen poskytovat služby ve stanovené kvalitě a tyto služby garantovat. Vhodné zásahy do dělby přepravní práce mezi druhy dopravy se mohou provádět pouze v souladu s pravidly hospodářské soutěže a rovného přístupu na trh. Uzavírání krátkodobé smlouvy o závazcích veřejné služby omezuje možnosti obnovy vozidlového parku ve veřejné osobní dopravě.

3.1.3 Nákladní doprava

Nákladní doprava je výrazným faktorem ovlivňujícím konkurenceschopnost české ekonomiky v EU. Dopravní, distribuční a logistické procesy jsou jedním z důležitých aspektů této konkurenceschopnosti, a proto budou veřejným sektorem podporovány.

Podle Nařízení Rady (EHS) č.1107/70 ze dne 4.června 1970 o poskytování podpor dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách ve znění pozdějších předpisů, se v článku 3 uvádí, že členské státy mohou podporovat rozvoj kombinovaných přeprav poskytováním investiční pomoci do infrastruktury kombinované dopravy (překladiště), na pevná a mobilní zařízení pro překládku a na speciální zařízení určená pouze pro kombinovanou přepravu.

3.1.4 Železniční doprava

Organizace železniční dopravy se zásadním způsobem změnila přijetím a postupnou realizací zákona č. 77/2002 Sb., jímž se mění organizačně právní uspořádání státní organizace České dráhy na akciovou společnost a zároveň se zřizuje Správa železniční dopravní cesty (dále jen ČD a. s. a SŽDC), plnící funkci vlastníka železniční dopravní cesty. Zákonem č. 266/1994 Sb. byl umožněn přístup na železniční infrastrukturu dalším licencovaným dopravcům. V železniční dopravě bylo zavedeno zpoplatnění železniční dopravní cesty, a to na bázi marginálních nákladů. Železniční doprava se bude orientovat především na rychlou a kvalitní osobní přepravu (dálkovou i regionální) založenou na linkovém vedení v pravidelných intervalech, na rychlou nákladní přepravu zapojenou do logistického procesu (v souvislosti s veřejnými logistickými centry) se zajištěním služeb „z domu do domu“ a na kvalitní příměstskou, případně městskou osobní přepravu vedenou v nejzatíženějších přepravních směrech včetně zapojení železnice do integrovaných dopravních systémů.

3.1.5 Silniční doprava

V silniční dopravě bude zaveden systém výkonového zpoplatnění užití silniční dopravní infrastruktury, přehodnoceny a zpřísněny podmínky přístupu na trh silniční dopravy. Vývoj

v silniční dopravě by měl být postupně orientován zejména na plošnou obsluhu území a v případě nákladní přepravy na přepravu na kratší vzdálenosti, kde je silniční doprava nezastupitelná. Tento vývoj lze nastavit stanovením nových zákonných podmínek přístupu na trh v silniční dopravě. Vzhledem k tomu, že zejména silniční doprava je významným zdrojem znečišťujících látek, nejvýznamnějších skleníkových plynů a hluku, je jedním z hlavních cílů Dopravní politiky jejich postupné snižování.

3.1.6 Letecká doprava

Letecká doprava je nejdynamičtěji rostoucím odvětvím dopravy nejen u nás, ale v celosvětovém kontextu. Letecká doprava se bude orientovat na rychlé spojení evropských regionů, velkých městských aglomerací, včetně transkontinentálních destinací. Pro efektivnější využití letištní kapacity a zajištění propustnosti budou aplikována pravidla pro přidělování volných letištních časů (slotů) na letištích, kde to bude nezbytné. Pro zajištění informovanosti cestujících se očekává zvýšení kvality a četnosti poskytovaných údajů o právech a povinnostech cestujících v letecké dopravě.

Nezbytnou podmínkou realizace dopravní politiky v odvětví je zvyšování výkonnosti regionálních letišť a jejich významu. S vytvářením podmínek pro fungování mezinárodních letišť včetně podpory podnikatelských aktivit ve velkých aglomeracích v regionech může narůstat i podíl přepravy leteckého nákladu na celkových výkonech odvětví civilního letectví.

Součástí letištní infrastruktury v ČR jsou rovněž letiště, jejichž provozovateli jsou např. zájmová občanská sdružení. Činnost těchto letišť je orientována na výcvik a sportovní činnost. V současné době je existence mnoha těchto letišť ovlivňována především nedořešenými majetkovými vztahy a území těchto letišť je do určité míry chráněno pouze v případě, že je stabilizováno ve schválené územně plánovací dokumentaci. K definitivnímu zastavení trendu snižování počtu těchto letišť je třeba přijmout opatření zakotvená do právních předpisů, především do zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

Vzhledem k rostoucí zátěži životního prostředí emisemi a hlukem z letecké dopravy je nutné hledat a aplikovat vhodné ekonomické nástroje, které budou tyto vlivy snižovat.

3.1.7 Vnitrozemská vodní doprava

Vnitrozemská vodní doprava zajišťuje velmi malý podíl na přepravním výkonu. Vzhledem k přepravním vzdálenostem má v ČR perspektivu zejména mezinárodní doprava po labské vodní cestě, kde vodní doprava působí jako cenový regulátor. Ta je však na území ČR omezena úsekem s omezenou splavností mezi Ústím nad Labem a státní hranicí. Samotný provoz vodní dopravy má v porovnání s provozováním ostatních druhů dopravy relativně malé vlivy na životní prostředí při vysoké bezpečnosti provozu. Proto je vhodné podporovat rozvoj a vyvážené využití této vodní cesty, vyřešením problémů splavnosti Labe mezi Pardubicemi a státní hranicí při respektování požadavků ochrany přírody a krajiny. Rovněž je vhodné zlepšovat podmínky pro rozvoj rekreační plavby s ohledem na ostatní funkce vodních toků a nádrží.

3.2 Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury

Základní podmínkou k provozování dopravy je dopravní infrastruktura, jejíž rozvoj je důležitým úkolem veřejného sektoru a je garantován státem a to formou zákona. Dálnice a silnice první třídy mohou být podle zákona o pozemních komunikacích jen ve vlastnictví státu

a stát je garantem jejich sjízdnosti pro potřeby uživatelů komunikací. Dráhy, i když mohou být ve vlastnictví soukromých osob, nesmějí být podle zákona o dráhách odebírány účelu, pro který jsou určeny a jejich vlastník je ze zákona povinen o ně pečovat a zajišťovat jejich provozuschopnost a zajistit jejich provozování pro potřeby dopravců. Stát je ze zákona o vnitrozemské plavbě odpovědný za rozvoj, modernizaci a splavnost dopravně významných vodních cest a vodní tok nemůže být podle zákona o vodách ve vlastnictví soukromých osob. Letištní infrastruktura se rovněž podle připravované novely zákona o civilním letectví stane infrastrukturou státem garantovanou.

V návaznosti na zákonem garantovanou dopravní infrastrukturu je třeba zabezpečit nejen rozvoj sítí, ale rovněž jejich kvalitní údržbu a obnovu, bez níž by se vložené investice znehodnotily. Rozvoj dopravní infrastruktury musí být zabezpečován s ohledem na vzájemné rovnoměrné využití kapacity stávajících sítí a jejich rozvoj ve všech druzích dopravy tak, aby nedošlo ke snížení konkurenceschopnosti zejména v těch segmentech přepravního trhu, ve kterých je z celospolečenského hlediska potřebné využít jejich komparativních výhod (např. menší negativní vliv na životní prostředí, nižší měrná spotřeba energie aj.). Dopravní infrastrukturu je nezbytné rozvíjet tak, aby její dopad na životní prostředí a veřejné zdraví po dobu výstavby i provozu byl co nejmenší, je nutné minimalizovat i starou ekologickou zátěž na stávající infrastruktuře.

Rozpracování jednotlivých opatření dopravní politiky v oblasti dopravní infrastruktury je řešeno samostatným materiálem *Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury*.

3.2.1 Současný stav a východiska

Údržba pozemních komunikací a železnic dlouhodobě zaostávala za potřebami vinou nedostatečného financování, nedokonalé koordinace a také vlivem skutečnosti, že dlouhodobě přibývá komunikací, jejichž stav je havarijní a jejichž další provoz je možný jen za cenu neúměrně náročné údržby havarijních stavů. V uplynulé době se zpravidla údržbovými pracemi odstraňovaly závady infrastruktury, které měly být řešeny komplexními rekonstrukcemi včetně technického rozvoje. O to méně prostředků bylo však věnováno na preventivní údržbu, což zpětně urychlilo zhoršování dopravní infrastruktury. Údržba zcela zaměstnala organizace spravující komunikace, majetková správa byla vykonávána jen okrajově a obnova a rekonstrukce tak ztratily systematický charakter a staly se nahodilými podle schopnosti prosadit na centrální úrovni místní zájem.

Stávající síť silnic a dálnic i železničních tratí v České republice je stále z části v nevyhovujícím stavu pokud jde o technické a bezpečnostní parametry, kvalitu dopravní cesty. Majetková správa se již více dostává do centra pozornosti organizací (ŘSD ČR a SŽDC), nadále však přetrvává nepříznivá finanční situace v oblasti údržby a odstraňování závad, především vlivem nedostatečného zabezpečení příjmové stránky SFDI.

Je nutné přistoupit k systematické obnově komunikací a nenahrazovat ji nadále údržbou, postupně zvyšovat prostředky na údržbu silnic včetně hledání nových zdrojů financování. K nim patří především harmonizace poplatků za použití dopravní cesty a zapojení privátního kapitálu.

Dopravní infrastruktura s provozem na ní tvoří dělicí prvek v krajině a způsobuje překážku pro migraci organismů. Omezení střetů s územním systémem ekologické stability (ÚSES), minimalizace narušení přirozených ekosystémů, umožnění migrace organismů a ohled na krajinný ráz bude u návrhu tras dopravní infrastruktury jedním z důležitých kritérií. Na nově budované dopravní infrastruktuře jsou nutnou součástí opatření k minimalizaci vlivu dopravního provozu na okolní prostředí.

3.3 Zajištění financování v dopravním sektoru

3.3.1 Současný stav a východiska

Sektor dopravy je jedním z nejnáročnějších na investiční prostředky, ale rovněž i na prostředky provozní. Z hlediska financování jsou nejnáročnější následující oblasti:

- dopravní infrastruktura (údržba, provoz a rozvoj)
- závazky veřejné služby v dopravě
- obnova dopravních prostředků
- výzkum a vývoj

Finanční rámec pro realizaci opatření Dopravní politiky je určující pro její proveditelnost. Opatření spojená s rozvojem infrastruktury, investičními dotacemi a zakázkami ve veřejném zájmu, bude možné realizovat jen do výše disponibilních rozpočtových prostředků. Vzhledem k investiční náročnosti sektoru dopravy je třeba hledat možnosti vícezdrojového financování.

Ministerstvo dopravy odpovídá podle kompetenčního zákona, platného zákona o dráhách, zákona o pozemních komunikacích, zákona o akciové společnosti České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a zákona o vnitrozemské plavbě za koordinovaný rozvoj, výstavbu, modernizaci a údržbu těmito zákony vymezené dopravní infrastruktury. V návaznosti na tuto odpovědnost musí mít i příslušné právní a ekonomické nástroje na ovlivňování poskytování finančních prostředků ve vztahu k dopravní infrastruktuře. Pro tyto účely byl zřízen Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) zákonem č. 104/2000 Sb. SFDI je právnickou osobou zákonem určenou pro finanční zabezpečení veřejných potřeb rozvoje, výstavby a modernizace dopravní infrastruktury a pro hospodaření s prostředky určenými pro tyto veřejné potřeby. SFDI není příjemcem prostředků z fondů EU ani nefunguje jako finanční manager infrastrukturních úvěrů. SFDI investice v oblasti dopravní infrastruktury a zabezpečuje také k financování oprav a údržby. Výše příjmových prostředků SFDI neodpovídá reálným potřebám rozvoje dopravní infrastruktury a pro zabezpečení její údržby, oprav a rekonstrukcí.

V souvislosti se zajištěním finančních potřeb pro dopravní infrastrukturu je nutné vyhodnotit příjmovou stránku SFDI a navrhnout nové právní postavení SFDI včetně příjmové a výdajové stránky fondu. SFDI musí vynakládat finanční prostředky pro rozvoj, výstavbu a modernizaci dopravní infrastruktury efektivně v souladu s koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury, schválenou Ministerstvem dopravy.

V případě spolufinancování výstavby dopravní infrastruktury z fondů EU je důležitým principem tzv. adicionalita – tzn. příspěvky z fondů nesmí být stanoveny tak, aby snížily původně předpokládaný objem investic z domácích zdrojů. Předpokladem čerpání prostředků z fondů EU je solventnost příjemce pomoci.

S ohledem na zkušenosti v zemích EU budou postupně a v přijatelné míře využívány principy PPP, sdružující veřejné finanční prostředky se soukromým kapitálem.

Veřejný sektor nese garanci za dopravní obslužnost regionu veřejnou dopravou. Naplňuje ji jednak rozhodováním o licencích ve správním řízení, schvalováním jízdních řádů a dále financováním úhrady služeb ve veřejném zájmu. Institut úhrady služeb ve veřejném zájmu je v rámci EU zamýšlen pro řešení problematiky dopravní obsluhy území veřejnou dopravou, která je nutnou podmínkou pro řešení neuspokojivého stavu dopravních kongescí, a

tedy i podmínkou pro zajištění udržitelné mobility. V případě veřejné hromadné dopravy se stát rovněž podílí i na obnově vozidlového parku.

3.4 Zvýšení bezpečnosti dopravy

Negativní stránkou dopravy, která ovlivňuje hospodářský vývoj státu a regionů, způsobuje nemalé škody v oblasti životního prostředí a způsobuje velké ztráty na zdraví a životech obyvatelstva, je nehodovost, která je v České republice v silniční dopravě obzvláště vysoká.

3.4.1 Současný stav a východiska

Bezpečnost v dopravě má dvojí rozměr. *Vnitřní bezpečnost*² se rozumí bezpečnost dopravního provozu, vytváření podmínek pro snížení nehodovosti u všech druhů dopravy a tvorbu pravidel pro přepravu nebezpečného zboží. Tzv. *vnější bezpečnost*³ rozumíme ochranu proti terorismu, vandalismu a obdobným protiprávním činům a patologickým společenským projevům a ochranu proti přírodním živlům.

Účastníci provozu na pozemních komunikacích zavíní téměř 95%⁴ všech dopravních nehod, a jsou proto klíčovým aspektem bezpečnosti silniční dopravy. Špatný technický stav vozidlového parku má naopak nejnižší podíl na příčinách nehod. Je to dáno vysokým stupněm precizování příslušných technických předpisů a poměrně propracovanou soustavou pravidelných kontrol technického stavu vozidel. Případné nehody, připisované technickému stavu, většinou nejsou důsledkem nedokonalosti předpisů, ale jsou obvykle způsobeny jejich nedodržováním ze strany provozovatele vozidla. V této souvislosti je nutno posílit jak samotné kontroly technického stavu vozidel, tak i celý systém kontroly nad technickým stavem vozidel.

Bezpečnostní parametry železniční dopravy v České republice a v zemích EU jsou obecně velmi dobré, zejména ve srovnání se silniční dopravou. Zavádění centralizovaného řízení dopravy, automatických vlakových zabezpečovacích systémů, vozidel s vyšší odolností při nárazu a moderního managementu bezpečnosti vedlo během uplynulých 30 let k výraznému snížení počtu smrtelných úrazů při železničních nehodách. Jako nezbytné se však jeví zvyšování bezpečnosti na úrovních kříženích železnice a silniční dopravy.

Bezpečnost letecké dopravy je relativně k výkonům nejvyšší, i když následky případných nehod jsou vždy katastrofální. Je proto věnována velká pozornost technickému stavu letadel a řídicím systémům letového provozu včetně jejich obsluhy.

Samostatnou otázkou je oblast financování ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Základní podmínkou pro dosažení dostatečné úrovně ochrany civilního letectví před protiprávními činy je zajištění trvalé a efektivní spolupráce všech dotčených státních i nestátních subjektů. Pro splnění tohoto úkolu je nutné důsledně vycházet z platných mezinárodních předpisů.

Ochrana z důvodu zranitelnosti dopravní infrastruktury teroristickou nebo kriminální činností nebo z jiných příčin, například v důsledku přírodních katastrof nebo vojenských krizí, je velmi významná pro schopnost státu, územních celků a provozovatele dopravy poskytovat nezbytné služby.

² anglický ekvivalent safety

³ anglický ekvivalent security

⁴ Údaj za rok 2004

Snahou dopravní politiky České republiky je, aby se neutěšená situace v bezpečnosti provozu v silniční dopravě, zejména závažnost následků dopravních nehod, radikálně zlepšila. Pro změnu této situace je nutné přijmout okamžitá opatření v základních oblastech:

- Lidský činitel, úloha prevence, sankce
- Technická bezpečnost silnic
- Technický stav vozidel

Jednotlivá opatření se musí objevit i v příslušných legislativních úpravách a současně je třeba zajistit vyšší vymahatelnost práva.

V souladu s technickým a vědeckým pokrokem bude dále zlepšována bezpečnost železniční dopravy. Národní bezpečnostní pravidla, založená často na národních technických normách, budou postupně nahrazena pravidly založenými na společných normách stanovených pomocí technických specifikací interoperability (TSI) a dalších bezpečnostních standardů společných pro celou železniční síť EU.

Nová národní pravidla tak budou v souladu s legislativou Společenství a usnadní přechod ke společnému přístupu k bezpečnosti železnic. Z tohoto důvodu budou podléhat schvalovacímu procesu Společenství.

Cílem ochrany dopravní infrastruktury je zajistit, aby zaměstnanci, objekty a zařízení, dopravní prostředky a informační systémy, které jsou kritické pro fungování společnosti, nesehaly za jakýchkoliv scénářů rizik a hrozeb. Opatření sloužící k ochraně dopravní infrastruktury by měla být zaměřena na snížení možnosti selhání a na omezení důsledků těchto selhání.

3.5 Podpora rozvoje dopravy v regionech

Uvedená priorita má charakter metodického doporučení pro tvorbu dopravních strategií na regionální a místní úrovni. Jedná se o řešení problémů, které v rámci principu subsidiarity musí být řešeny na regionální a místní úrovni, které zároveň potřebují podporu, případně koordinaci z národní úrovně.

Rozpracování jednotlivých opatření dopravní politiky v oblasti veřejné dopravy je řešeno samostatným materiálem *Strategie podpory dopravní obsluhy území*.

3.5.1 Současný stav a východiska

Dopravní problémy se koncentrují především v městských aglomeracích. Podíl hromadné dopravy k dopravě individuální na počátku 90. let činil přibližně 80:20, v současné době je zhruba na úrovni 50:50. Propojení systémů městské, příměstské a regionální dopravy není na dostatečné úrovni, nejsou vytvořeny podmínky pro vyšší využívání cyklistické dopravy.

Zejména silniční doprava v regionech je plně v kompetenci regionálních a místních orgánů. Na jejich úrovni musí být v rámci principu subsidiarity řešeny. Zároveň je třeba zabezpečit vyvážený vývoj v jednotlivých regionech, a proto by regionální a lokální veřejné orgány měly do svých programů zahrnout určité základní principy, kterými se zabývá tato priorita.

Města by měla své dopravní systémy rozvíjet tak, aby byly efektivní při uspokojování potřeb a zároveň environmentálně šetrné, je třeba podporovat hromadnou, cyklistickou a pěší dopravu. Je třeba budovat infrastruktury související s hromadnou a nemotorovou dopravou.

Pro rozsáhlejší projekty typu metra, tramvajových radiál, tram-train systémů a zapojení železnice do městské dopravy, bude zajištěno kofinancování ze strany státu. Stát bude podporovat též nákup vozidel hromadné dopravy v souladu s legislativou v oblasti veřejné podpory. Systémy MHD ve městech budou propojovány do integrovaných systémů se všemi druhy příměstské dopravy a bude zaváděna telematika pro řízení a podávání informací o provozu MHD. V oboru individuální automobilové dopravy bude třeba uplatňovat moderní způsoby řízení dopravy včetně telematiky, regulaci dopravy formou organizace a řízení dopravy a parkování (včetně jeho zpoplatnění), příp. i zpoplatnění vjezdu do částí měst.

4. Specifické cíle dopravní politiky podle priorit

Priorita

4.1 Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu

Specifický cíl

4.1.1 Zvládnutí růstu přepravní náročnosti a vlivu globalizace v dopravě

Pokračující evropský integrační proces a vstup ČR do EU je výrazným impulzem pro řadu změn a v řadě ohledů změni současnou tvář středoevropského prostoru. Integrační a transformační proces v zemích střední a východní Evropy značně zvyšuje atraktivitu tohoto území pro alokaci výrobních jednotek. Změny v alokaci výrobních jednotek jednoznačně vedou k růstu požadavků na zajištění mobility zboží, ale také osob mezi nově vznikajícími euregiony. Hlavními znaky tohoto jsou:

- zvýšené požadavky na zajištění optimálních toků zboží a informací
- růst významu kapacitních dopravních sítí (především železnice)
- tlak EU na snižování disproporcí mezi jednotlivými druhy dopravy

EU očekává v důsledku rozšíření v letech 2004-2010 nejrychlejší růst výměny zboží právě mezi současnými a novými členskými zeměmi EU ročně až o 14 %. Charakteristickým rysem tohoto vývoje je také změna struktury zbožových toků, v níž dochází k poklesu podílu zboží s nízkou jednotkovou cenou ve prospěch zboží s vyšší jednotkovou cenou. Tento trend se projevuje:

- poklesem objemů přepravy surovin, především zboží hromadné povahy (uhlí, rudy apod.) a růstem přepravy hotových výrobků, které kladou vyšší nároky na zajištění přepravních služeb s vyšší přidanou hodnotou – logistické služby
- změnou dělby přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy, kde stále silnější postavení získává silniční doprava před železniční
- růstem požadavků na zajištění vysoké úrovně logistického servisu

Dlouhodobá orientace a přizpůsobování dopravní infrastruktury plánovitému hospodářství v ČR stejně jako v ostatních nových členských zemích EU způsobila značné disproporce v rozvoji dopravní infrastruktury a díky tomu v současné době nelze hovořit o dopravní síti jako celku, ale pouze o dílčích částech sítě s omezenou funkčností. Kvalita, vzájemné propojení a rychlost rozvoje dopravní infrastruktury, která spojuje země EU 15 a nové členské země, však nejsou schopny rychle reagovat na tyto vývojové trendy a kvůli tomu se popsané disproporce stále zvětšují. V důsledku toho dochází dnes v celé Evropě k:

- vyčerpání kapacity silniční infrastruktury, a tím k růstu kongescí
- snižování rychlosti a spolehlivosti silniční dopravy
- přetrvávající bariéry na hranicích členských států způsobující nedostatečnou rychlost a spolehlivost železniční dopravy

- poklesu úrovně logistického servisu

Zde je potřeba připomenout, že logistické činnosti spojené s přemísťováním zboží, tedy především přeprava, tvoří dnes v Evropě přibližně 38 % všech logistických nákladů. Z výše uvedeného je patrné, že jedním ze základních předpokladů zvýšení výměny zboží mezi zeměmi EU 15 a novými členskými zeměmi je „existence kapacitních dopravních sítí a efektivních dopravních systémů, které budou schopné pružně reagovat na změny ve vývoji výměny zboží v novém prostoru sjednocené Evropy“. Moderní dopravní systémy nemohou být úspěšné, pokud nebudou založeny na co nejužším zapojení do celého logistického řetězce. V zemích EU je v současnosti v provozu již zhruba 60 logistických center s napojením na více druhů dopravy, jejichž vznik byl podpořen z veřejných zdrojů. Vznik analogické sítě logistických center je žádoucí podpořit i v ČR. Logistická infrastruktura v ČR je však v současnosti napojena především na dálniční a silniční síť. Nejsilnější koncentrace těchto logistických kapacit je především v okolí Prahy resp. dálnic D1 a D5. Obsluhu největších zákazníků provádí poskytovatelé logistických služeb prakticky pouze silniční dopravou, protože silniční doprava je vůči železniční dopravě zvýhodněna tím, že dosud zcela nehradí poplatky za použití dopravní cesty a také proto, že železniční doprava nebyla doposud schopna pružně se přizpůsobit změně přepravních nároků a požadavkům na zajištění přepravních služeb s vyšší přidanou hodnotou. V této souvislosti lze očekávat postupnou změnu protože:

- růst nákladů v silniční dopravě se začíná promítat do celkových logistických nákladů
- nedokončená dálniční a silniční síť snižuje kapacitní možnosti silniční dopravy a má značný vliv na její spolehlivost a životní prostředí a veřejné zdraví
- železniční doprava je schopna zvýšení kvality služeb

Přesun části zbožových toků zpět na železnici je však nevyhnutelný. Již dnes jsou patrné aktivity developerů logistické infrastruktury v ČR, které počítají s využitím železniční dopravy. Zvýšení podílu železniční dopravy na přepravním trhu a rozvoj kombinované dopravy podporuje také Evropská komise, která v Bíle knize o dopravní politice říká, že: „terminály, přes které je zboží směřováno do místa svého konečného určení, nebo ve kterých dochází k vlakovorbě, opět vytvářejí značně přetížená místa. V nákladních terminálech otevřených všem provozovatelům mohou hrát investice s veřejným pobídkovým systémem zaměřené na seřadovací nádraží a překládkové systémy důležitou roli při zvyšování kapacity, zvláště v případě intermodálních terminálů.“ Očekávanými přínosy podpory veřejné logistiky jsou:

- optimalizace distribučních procesů v nákladní přepravě
- koncentrace přepravních proudů v nákladní přepravě
- vytvoření podmínek pro větší využívání železniční a vodní dopravy
- zlepšení podmínek v oblasti logistiky pro malé a střední podniky v sektoru průmyslu, obchodu a služeb
- impulz pro vyvážený rozvoj regionů

Problematika podpory veřejné logistiky se netýká jen resortu dopravy. Dalšími partnery tohoto procesu se musí stát nejen ministerstvo průmyslu a obchodu a ministerstvo pro místní rozvoj, ale také kraje. Má-li jít o službu průmyslu, je nutné vytipovat lokality pro tzv. veřejná logistická centra podle rozmístění průmyslově-obchodních aktivit. Teprve v rámci takto vytipovaných regionů se musí hledat vhodné konkrétní místo podle podmínek daných

dopravními sítěmi (nutno zapojit co nejvíce druhů dopravy podle podmínek daných dopravními sítěmi a ekonomikou provozu a zohlednit tranzitní směry). Vhodné lokality a jejich počet musí být optimalizován za účelem koncentrace přepravních proudů na kapacitní druhy dopravy (v podmínkách ČR především železnice - přílišný počet přepravní proudy tříští, malý počet naopak prodlužuje svozovou vzdálenost, čímž se poskytované služby od klientů vzdalují). Obdobné systémy, resp. sítě vznikají nebo se připravují i v okolních státech (Německo přes 30 GVZ, buduje je Maďarsko - BILK), připravuje je Polsko i Slovensko (Žilina, Bratislavský přístav, Košice s návazností na širokorozchodnou trať).

Vzhledem k tomu, že podpora rozvoje sítě veřejných logistických center je v podstatě analogický proces s podporou průmyslových zón může stát investičně podpořit výkup pozemků, zasíťování, napojení na dopravní infrastrukturu. Výstavba logistických kapacit (skladové areály apod.) je předmětem nabídky poskytovatelů logistických služeb. Doplňkovým opatřením v oblasti integrace ČR do evropských logistických struktur pak představuje implementace telematiky, tzn. řízení a usměrňování dopravy a přepravních proudů aplikací řídicích a informačních systémů a služeb. Tyto systémy jsou schopny přepravním nabízet v reálném čase cenově nebo časově zvýhodněné alternativy k přepravě nákladů a osob a mohou tak přispívat k rozhodnutí použít železniční dopravní cestu.

Opatření

- **zpracovat koncepci rozvoje veřejných logistických center (VLC) v nákladní dopravě ve spolupráci s ministerstvy průmyslu a obchodu a místního rozvoje a regionálními orgány**
- **připravit návrhy pro vytvoření právního rámce pro zavádění a využívání VLC v dopravě**
- **zajistit výběr vhodných lokalit pro vznik VLC s respektováním zdrojů a cílů přeprav, rozmístěním průmyslových zón a možnosti napojení na dopravní síť, zejména pak železniční**
- **podpořit rozvoj VLC přímými investičními dotacemi účelově vázanou finanční částkou**
- **podporovat nové koncepty zásobování měst s využitím kolejové dopravy na principech citylogistiky s návazností na systém veřejných logistických center**
- **jako alternativu pro zásobování v některých městech na dopravně významných vodních cestách využít vodní dopravu (např. pro zajištění přísunu stavebního materiálu a odvozu stavebních sutí a dalších odpadů)**
- **podporovat vznik telematických systémů ve veřejné logistice včetně optimalizace zásobování měst (citylogistika)**

Specifický cíl

4.1.2 Harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele

Harmonizace podmínek na přepravním trhu je sledována především ve čtyřech hlavních oblastech:

- *objektivní zpoplatnění užití dopravní cesty* (které musí hradit veškeré náklady spojené s provozováním, údržbou a obnovou dopravní cesty)
- *úhrada za škody způsobené dopravou na životním prostředí a veřejném zdraví* (trvalé poškozování dopravním provozem nebo provozováním infrastruktury)
- *úhrada za ztráty způsobené kongescemi* (časové újmy, zvýšení provozních nákladů)
- *úhrada škod z dopravních nehod* (řešeno v části 4)

Mezioborová opatření

- **postupně objektivizovat zásadu, že každý uživatel dopravní infrastruktury musí hradit takové náklady, jaké jeho činnost vyvolává (včetně externalit)**
- **harmonizovat cenu za použití dopravní cesty v silniční a železniční dopravě tak, aby byly hrazeny veškeré náklady dopravní cesty a nebyla porušena mezioborová konkurenceschopnost**

Opatření v oblasti zpoplatnění dopravní infrastruktury

v silniční dopravě

- od roku 2006 postupně zavádět výkonové zpoplatnění silniční infrastruktury

v železniční dopravě

- princip výpočtu poplatku za užívání železniční dopravní cesty harmonizovat s poplatkem za užívání silniční infrastruktury

v letecké dopravě

- zajistit důsledný a účinný dohled na ceny za užívání letiště a poskytování letových provozních služeb z hlediska jejich souladu s mezinárodními smlouvami a aplikovat vhodné ekonomické nástroje na snižování vlivů letecké dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví

Opatření v oblasti škod na životním prostředí a veřejném zdraví

- **zajistit dodržování limitů znečištění způsobeného dopravou a snížení procenta znečištění, kterým se doprava podílí na emisních stopech ČR**
- **posílit úlohu státního odborného dozoru v oblasti státní technické kontroly vozidel**
- **přednostně odstraňovat ekologické zátěže vyvolané stávající infrastrukturou**
- **minimalizovat negativní vlivy dopravy na stabilitu ekosystémů v krajině, jejich struktury a funkce**

- minimalizovat negativní vlivy hluku a imisí z dopravy, které mají svůj původ v dopravě a zajistit dodržování platných limitních hodnot

Opatření v oblasti kongescí

- průběžně analyzovat vývoj dopravního zatížení s cílem včasného zavedení opatření k odstranění očekávaných kongescí
- zavádět telematické systémy k minimalizaci rizika vzniku kongescí, realizovat cíle projektu *Jednotný systém dopravních informací (JSDI)*
- podle místních podmínek zvažovat možnost regulace intenzity dopravy zaváděním poplatků za vjezd do kongescemi postižených míst
- zavádět opatření k vyššímu využívání kolejové dopravy
- předcházet kongescím na silnicích rychlou operativní likvidací stavů po dopravních nehodách a odstraňováním úzkých míst
- omezení na komunikacích z důvodu oprav přednostně plánovat na období s nižší intenzitou provozu

Specifický cíl

4.1.3 Zkvalitnění přepravní práce ve veřejné dopravě osob

Opatření

- precizovat podmínky dopravní obslužnosti tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému
- poskytovat veřejnou podporu jen dopravcům, kteří jsou ekonomicky stabilní a schopni zajistit přepravní služby v požadované kvalitě a tyto služby garantovat
- podpořit konkurenční prostředí pro zajištění dopravní obslužnosti ve veřejném zájmu území formou stanovení požadavků pro výběr dopravce ekonomicky způsobilého a schopného garantovat služby ve stanovené kvalitě a zajišťovat dopravní obslužnost v ucelených územních celcích na dobu minimálně 5 let
- stanovit metodiku pro zajišťování dopravní obslužnosti závazky veřejné služby
- rozšiřovat územní působnost a funkčnost IDS (včetně metodické podpory pro zlepšení řízení a koordinací činností mezi druhy dopravy); pokračovat v legislativní podpoře pro vznik a zlepšování funkčnosti IDS
- podporovat vznik informačních a telematických systémů ve veřejné dopravě, zajistit realizaci cílů projektu JSDI
- zajistit napojení ČR na budovaný celoevropský multimodální informační systém
- zajistit srovnatelné zdanění a zpoplatnění železniční a autobusové dopravy

v železniční dopravě

- zavádět moderní technologie v kolejové dopravě (např. kombinace lehkých kolejových systémů s klasickou železnicí)
- rozvojem služeb v železniční dopravě přispět k řešení nárůstu letecké dopravy na kratší vzdálenosti

v letecké dopravě

- připravit podmínky pro zvýšení kapacity na letišti Praha Ruzyně jeho dalším rozvojem
- podpořit rozvoj regionálních letišť

Specifický cíl

4.1.4 Zkvalitnění přepravní práce v nákladní dopravě

Smyslem opatření je vytvořit takové podmínky rozvoje nákladní dopravy, které budou:

- optimálně využívat kapacitu dopravních cest,
- maximalizovat přínos informačních systémů v dopravě a zajistit realizaci cílů projektu JSDI,
- hospodárně využívat energetické zdroje v dopravě,
- minimalizovat vliv dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Opatření

- **podpořit kombinovanou přepravu a vyšší využití kapacity železniční a vodní dopravní cesty a podpořit vývoj a zavedení nových multimodálních technologií**
- **zajistit spolufinancování projektů kombinované přepravy a související stávající i nově budované infrastruktury**
- **podporovat účast podnikatelských subjektů působících v ČR v programech EU (např. Marco-Polo)**
- **podporovat zavádění telematických systémů v dopravě včetně sledování poloh zásilek a zajištěním bezpečného sdílení obsahu databází těchto systémů s databázemi projektu JSDI**

Specifický cíl

4.1.5 Transformace železničního sektoru

Je třeba dokončit proces transformace železničního sektoru a vytvářet podmínky pro zvyšování konkurenčního prostředí při provozování železniční dopravy v souladu s aplikací jednotlivých evropských železničních balíčků.

Opatření

- realizovat program EU „Revitalizace železnic a zabezpečení interoperability postupnými kroky“⁵, do českého právního systému přebírat legislativní normy ES (tzv. "druhý a třetí železniční balíček")
- analyzovat ekonomickou a právní situaci vzniklou na základě zákona č. 77/2002 Sb., o transformaci ČD s cílem jeho zrušení, aby ČD a.s. a SŽDC s.o. postupovaly při hospodaření a v obchodních vztazích podle obchodního zákoníku a hospodařily v souladu s obecnými předpisy s tím, že obecná ustanovení týkajících se specifík dopravce a manažera infrastruktury budou začleněna do zákona o dráhách
- zajistit dodržování podmínek pro podnikání na železniční síti nediskriminačním způsobem pro všechny dopravce, a to dořešením vztahů mezi dotčenými subjekty
- na základě komplexního posouzení využitelnosti jednotlivých tratí regionálních drah ve spolupráci s kraji zvážit změnu jejich vlastníka (převod na kraj, privatizace); ve vazbě na změnu vlastníka zajistit změnu financování infrastruktury tak, aby nedocházelo k odnímání dopravních funkcí infrastruktury
- v případech nevyužívané, neperspektivní a nepotřebné kapacity železniční infrastruktury v rovných podmínkách jejího využívání s jinými druhy dopravní infrastruktury neodnímat železniční infrastrukturu dopravní funkci a zajistit její provozování v omezeném rozsahu popř. zajistit změnu dopravní funkce např. využitím infrastruktury pro cyklostezky

Specifický cíl

4.1.6 Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele

Opatření

- precizovat standardy služeb ve veřejné osobní dopravě pro nastavení podmínek výběru dopravce na zajištění základní dopravní obslužnosti území
- nově nastavit práva cestujících na přepravu ve stanovené kvalitě včetně úpravy kompenzačních náhrad
- při výběru dopravce na provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu stanovit jako samostatné kritérium ekonomickou stabilitu dopravce a schopnost dopravce poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele
- vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace
- výrazně zkvalitnit informovanost uživatele jak v osobní přepravě vybudováním komplexního informačního systému

⁵ Na základě evropského výzkumného programu „Strategický železniční výzkum agenda 2020“ s programem do roku 2020

Priorita

4.2 Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury

Specifický cíl

4.2.1 Údržba a obnova stávající dopravní infrastruktury

Opatření

- posílit finanční prostředky na údržbu dopravní infrastruktury
- optimalizovat poplatky za přidělení a použití dopravní cesty v železniční dopravě
- zajistit systémovou realizaci údržby a opravy infrastruktury podle harmonogramu předem nastaveného z hlediska významu pro bezpečnost provozu (přednostně řešit závadná místa, odstraňování nehodových lokalit, opravy havarijních a závadných mostů, řešení průtahů obcemi)
- na stávající infrastrukturu uplatňovat opatření na ochranu před hlukem a to přednostně v místech s překročenými limitními hodnotami
- zvýšit průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící živočichy

Specifický cíl

4.2.2 Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury

Z hlediska mezinárodních závazků je hlavním cílem v oblasti výstavby dopravní infrastruktury postupná výstavba a modernizace transevropské sítě TEN-T v České republice s preferencí tří prioritních projektů dle přílohy III „Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES ze dne 29. dubna 2004, kterým se mění rozhodnutí č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě“. Rozvoj dopravních sítí jednotlivých druhů dopravy musí probíhat podle koncepce celé dopravní sítě, aby jejich rozvoj byl harmonizovaný, tzn. úroveň rozvoje dopravní infrastruktury musí být harmonizována v rámci jednotlivých druhů dopravy. Jako ekonomicky výhodné se jeví podporovat projekty propojování regionů a měst obdobného hospodářského významu, které budou stimulem regionálního rozvoje.

Opatření

- pomocí nástrojů územního plánování a Politiky územního rozvoje zajistit ochranu koridorů a ploch pro rozvojové záměry dopravní infrastruktury a sítě veřejných logistických center s respektováním zdrojů a cílů přeprav, rozmístěním průmyslových zón

4.2.2.1 Hlavní projekty rozvoje železniční sítě

Opatření

- optimalizovat železniční síť jako celek ve vazbě na reálný rozsah výhledových přepravních požadavků při zohlednění integrace jednotlivých druhů doprav a přehodnotit její části vykazující největší přepravní výkony tak, aby bylo možné vytvořit:
 - *tahy s přednostním využitím pro osobní dopravu – dálkovou a příměstskou. Úplné vyloučení nákladní dopravy by mělo být uskutečněno pouze na vybraných tratích velkých železničních uzlů (např. v Praze nebo v Brně)*
 - *tahy s přednostním využitím pro nákladní dálkovou dopravu se zachováním osobní dopravy regionálního charakteru, a to včetně vybraných tratí, které jsou součástí velkých železničních uzlů (Praha, Brno)*
 - *vysokorychlostní tratě, u kterých je třeba sledovat časovou aktuálnost jejich realizace na území ČR v evropském kontextu, včetně zpřesňování tras (provázání modernizace tranzitních koridorů s postupnou výhledovou stavbou úseků tratí pro vysoké rychlosti)*
- dokončit modernizaci tranzitních koridorů (III. a IV. koridor); modernizovat rozhodující železniční uzly, včetně propojení koridorů v pražském železničním uzlu
- připravovat podmínky pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť
- podporovat rozvoj přeshraničních projektů železniční dopravy
- vytvářet podmínky při přípravě modernizace železniční infrastruktury pro maximální využití dotací z Fondu soudržnosti a rozvojových fondů EU
- rekonstruovat další tratě zařazené do mezinárodních dohod (např. síť TEN-T, AGC, AGTC) a další důležité tratě s cílem zajistit doporučené parametry
- pokračovat v programu elektrizace tratí
- na ostatních celostátních a významných regionálních tratích (kde je úloha železnice důležitá) zabezpečit uvedení do optimálního stavu, a kolejových systémů regionální a městské dopravy včetně jejich kombinace
- vyhodnotit koncepci dopravní obsluhy letiště Praha-Ruzyně a širší oblasti včetně návrhu optimálních kolejových systémů
- zajistit interoperabilitu a dálkové řízení provozu jako rozvoj v oblasti technologií zajišťujících bezpečné řízení jízdy vlaků v souladu s celoevropskými trendy
- provádět technická opatření na minimalizaci vlivů výstavby na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví

4.2.2.2 Hlavní projekty rozvoje silniční a dálniční sítě

Opatření

- pokračovat ve výstavbě úseku transevropské sítě TEN-T v ČR
- napojit všechny kraje na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; v méně zatížených úsecích budovat v první etapě rychlostní silnice v polovičním profilu

- zabezpečit kvalitnější řešení tranzitní dopravy obcemi (zklidňování dopravy, obchvaty)
- zabezpečit dostatečnou kapacitu silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech
- při navrhování nových tras minimalizovat dopady na životní prostředí a provádět technická opatření na minimalizaci vlivů výstavby na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví
- postupně realizovat telematické systémy na dálniční síti

4.2.2.3 Hlavní projekty rozvoje vodních cest

Opatření

- řešit problémy splavnosti na dopravně významných vodních cestách využívaných a další vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu
- připravit projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách (dle zákona č. 114/95 Sb. o vnitrozemské plavbě)
- zajistit dovybavení vodních cest a přístavů o prvky protipovodňové ochrany
- zajistit bezpečné tankování pohonných hmot a ukládání odpadů v přístavech, podpořit dovybavení přístavů a přístavišť o veřejné funkce (bezbariérový přístup, přístup k plavidlům apod.)
- při realizaci projektů rozvoje vodních cest minimalizovat dopady na jednotlivé složky životního prostředí

4.2.2.4 Hlavní projekty rozvoje letecké dopravy

Opatření

- vytvářet podmínky pro modernizaci technické letištní infrastruktury veřejných letišť směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti leteckého provozu
- u veřejných mezinárodních letišť vytvářet podmínky pro splnění schengenských požadavků

4.2.2.5 Hlavní projekty rozvoje cyklistické infrastruktury

Opatření

- 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 dosáhnout snížení počtu nehod za účasti cyklistů

Priorita

4.3 Zajištění financování v sektoru dopravy

Problematika financování rozvoje a údržby dopravní infrastruktury a financování závazků veřejné služby v dopravě je rozpracována v navazujících strategických dokumentech. Úkolem těchto sektorových dokumentů je konkretizovat specifické cíle a opatření z *Dopravní politiky* a navrhnout strategii k jejich naplnění včetně finančního zajištění. Klíčovým dokumentem v této oblasti je *Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI)*, který rozpracovává značnou část opatření Dopravní politiky týkajících se dopravní infrastruktury, jejího dalšího rozvoje včetně stanovení finančního rámce a harmonogramu jejich realizace klíčových opatření. Dalším dokumentem je *Strategie podpory dopravní obsluhy území*, která je zaměřena na nastavení systému financování závazků veřejné služby v dopravě.

Specifický cíl

4.3.1 Optimalizace úhrad za veřejné služby

Opatření

- optimalizovat rozsah objemu veřejné dopravy a vytvářet podmínky pro jeho stabilizaci prostřednictvím systémových organizačních, legislativních, technických a finančních opatření
- zajistit vyšší účinnost státního odborného dozoru ve veřejné dopravě osob

Specifický cíl

4.3.2 Zajištění financování dopravní infrastruktury

Pro podporu realizace projektů v oblasti dopravy bude možné využívat zdroje, které se budou týkat následujících evropských fondů:

- Fond soudržnosti, a to přes Strategický dokument Fondu soudržnosti,
- Evropský regionální rozvojový fond (ERDF), který patří ke strukturálním fondům, a to přes regionální operační programy,
- ERDF přes Operační program infrastruktura,
- Rozpočet pro TEN-T,
- v rámci přeshraniční spolupráce je možné využívat podpory Iniciativy Společenství INTEREG, která je financována z ERDF.

V souvislosti se vstupem ČR do EU je žádoucí podstatně větší měrou zabezpečit financování silniční infrastruktury přímou vazbou na úhradu nákladů uživatelů silnic a dálnic ve formě daní a poplatků za užívání silniční a dálniční sítě. V ČR bude současný systém zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic formou časového zpoplatnění nahrazen výkonovým způsobem zpoplatnění.

Vzhledem k nedostatku finančních zdrojů a plánovanému rozvoji a údržbě dopravní infrastruktury budou v nejbližších letech zdrojem financování rozvoje dopravní infrastruktury v nezbytné míře i úvěry od EIB garantované státem. Novým zdrojem financování rozvoje dopravní infrastruktury i rekonstrukcí by se měly stát privátní finanční prostředky s použitím principu PPP. Ten ale v celkové bilanci nesmí znamenat zvýšení nároků na veřejné rozpočty.

Opatření:

- **Zajistit financování údržby a rozvoje dopravní infrastruktury ze všech dostupných zdrojů:**
 - veřejné rozpočty – hlavním zdrojem financování bude i nadále státní rozpočet (prostřednictvím SFDI), v případě silnic ve vlastnictví kraje (silnice II. a III. třídy) rozpočty krajské s podporou státního rozpočtu a obecní rozpočty (s podporou rozpočtů krajských a státního) v případě místních komunikací a cyklostezek .
 - bankovní úvěry
 - fondy a rozpočty vnitřních politik EU
 - soukromé zdroje (PPP)
- **změnou zákona zajistit zvýšení příjmové stránky SFDI zvýšením podílu spotřební daně z pohonných hmot**
- **změnou zákona posílit příjmovou stránku SFDI a zajistit postupně prostředky na údržbu, modernizaci a rozvoj dopravní infrastruktury na úrovni alespoň 2,5 % HDP ve shodě s připravovaným opatřením v EU**
- **v případě nedostatku finančních prostředků upřednostnit údržbu a obnovu dopravní infrastruktury před výstavbou novostaveb**

Specifický cíl

4.3.3 Financování obnovy dopravních prostředků

Opatření:

- **zajistit program pro poskytování příspěvků na obnovu vozidlového parku z veřejných rozpočtů v souladu s právem ES všem dopravcům zajišťujícím přepravu ve veřejném zájmu nediskriminačně se zaměřením na vozidla s alternativním pohonem**
- **při tvorbě programu pro poskytování příspěvku na obnovu vozidlového parku zvýhodnit dopravní prostředky splňující ekologické požadavky a požadavky pro přístup osob se sníženou schopností pohybu a orientace**
- **zajistit finanční podporu dalšího rozvoje vozidlového parku veřejné dopravy osob a speciálních technických prostředků pro nedoprovázenou kombinovanou přepravu**

Specifický cíl

4.3.4 Financování výzkumu a vývoje

Opatření:

- zefektivnit a rozvíjet proces strategického výzkumu a vývoje v dopravě se zaměřeným udržitelným rozvojem dopravy
- podporovat přenos poznatků a technologií na mezinárodní úrovni, především ve vazbě na rámcové programy výzkumu a vývoje EU
- zajistit uplatnění výsledků výzkumu a vývoje v praxi
- podporovat výzkum environmentálně šetrných druhů dopravy a technických opatření ke zmírňování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví

Priorita

4.4 Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy

Specifický cíl

4.4.1 Bezpečnost silniční dopravy

Opatření v oblasti lidského činitele

- cílená propagace používání veřejné dopravy osob a zajištění soustavné informovanosti účastníků silničního provozu o stálém riziku silniční dopravy při využití stávajících a budovaných informačních systémů veřejné správy
- zpřísnit pravidla pro zvýšení úrovně výchovy nových řidičů v autoškolách
- zvýšit sankce za řízení vozidla pod vlivem alkoholu a drog
- zvýšit počet kontrol a zefektivnit vymahatelnost pokut
- důsledně vyžadovat a kontrolovat dodržování zákonem stanovené doby řízení, doby odpočinku a bezpečnostních přestávek řidičů
- vytvořit nový právní rámec pro zajištění dodržování pravidel silničního provozu včetně bodového systému a zajistit vyšší vynutitelnost práva při nerespektování pravidel silničního provozu
- zvýšit ochranu více zranitelných účastníků provozu (cyklistů a chodců), organizovat veřejné kampaně zaměřené na bezpečnost na přechodech pro chodce
- důrazněji kontrolovat používání dětských zádržných systémů a zákazu držet při řízení vozidla v ruce telefonní přístroj nebo jiné hovorové zařízení za účelem telefonování
- věnovat vysokou pozornost vzdělání, prevenci a osvětě v oblasti bezpečnosti dopravy

Opatření v oblasti technické bezpečnosti silnic

- identifikovat a následně upravovat nehodové lokality, pružně realizovat opatření s nízkými náklady (včasné odstraňování vzrostlé vegetace z výhledu, opravy výtluků apod.)
- v závislosti na intenzitě provozu od sebe navzájem oddělovat pěší, cyklistickou a motorovou dopravu (cyklistické stezky, fyzicky oddělené chodníky)
- realizovat úpravy přechodů pro chodce (ochranné ostrůvky, lomené přechody, osvětlení)
- nově budované osvětlení veřejných komunikací provádět tak, aby nedocházelo k nebezpečnému oslňování řidičů zejména při příjezdu z neosvětlených úseků, oslňování neřešit nejen od mobilních, ale i od stacionárních zdrojů osvětlení
- urychlit výstavbu obchvatů obcí podle pořadí důležitosti
- realizovat průtahy obcemi podle platných zásad a opatření pro dopravní zklidnění na pozemních komunikacích, realizovat opatření pro změnu způsobu jízdy na vjezdu do obcí, zklidňovat dopravu v obcích a realizovat bezpečnostní prvky na infrastruktuře v obydlých oblastech
- odstraňovat úrovně železničních přejezdy na silnicích I. třídy a hlavních železničních tratích, důsledně zajišťovat bezpečný rozhled na stávajících přejezdech
- přednostně upravovat křižovatky s vysokou nehodovostí
- provádět měření stavu povrchu vozovky (drsnost, trhliny), provádět opravy vozovek silnic a dálnic k zabezpečení jejich dobrého stavebního stavu
- zkvalitnit systém zimní údržby včetně instalace varovných systémů na místech častého výskytu náledí
- zajistit vhodné užití dopravního značení (proměnné dopravní značky, obnova vodorovného dopravního značení)
- v rámci územně plánovacího procesu a následných úprav pozemních komunikací vytvářet místa k odpočinku řidičů a výkonu státního odborného dozoru a kontrolní činnosti v dopravě
- vytvořit právní rámec pro zavedení bezpečnostních auditů na nově budovaných i stávajících pozemních komunikacích
- využít možností družicových navigačních systémů pro lokalizaci nehodových míst a upozornění řidičů
- odstraňovat nepovolená reklamní zařízení u dálnic a rychlostních silnic se snahou o minimalizaci počtu reklamních zařízení u nich
- zavést automatický systém pro odhalování a postihování přestupků proti bezpečnosti silničního provozu

Opatření v oblasti technického stavu vozidel

- připravovat se na zavedení používání globálních technických předpisů (GTR), které se vyvíjejí v rámci Ženevské dohody 1998

- zvýšit důraz v oblasti státního odborného dozoru (pro dohled nad STK, výrobci a dovozci vozidel, dopravci, nad přepravou nebezpečného zboží, nad technickým stavem motorových vozidel s důrazem na mobilní kontrolu emisí atd.)
- vytvořit právní rámec pro institucionální zabezpečení státního dozoru nad STK a sjednotit systém dozoru ve veřejné správě

Specifický cíl

4.4.2 Bezpečnost železniční dopravy

Opatření

- zavádět bezpečnostní pravidla podle TSI
- zavádět modernější zabezpečovací zařízení a zavádět zabezpečovací zařízení i na tratích, kde dosud zavedeno není (v ČR je značná část sítě bez traťového zabezpečovacího zařízení)
- zvyšování bezpečnostních parametrů na železničních přejezdech

Specifický cíl

4.4.3 Přeprava nebezpečných věcí

Opatření

- zdokonalit kontrolní činnost k zajištění přeprav nebezpečných věcí a zavádět účinná opatření pro likvidaci havárií na dopravních cestách včetně účinnější koordinace záchranného systému
- stanovit přísnější podmínky pro řidiče vozidel určených pro přepravu nebezpečných věcí
- systematicky vytvářet předpoklady pro převzetí většího podílu přeprav nebezpečných nákladů bezpečnějšími druhy dopravy

Specifický cíl

4.4.4 Vnější bezpečnost dopravy

Opatření

- vytvořit systém pro přípravu regulace dopravy za krizových stavů
- při tvorbě a použití pohotovostních zásob pro resort dopravy zabezpečit mostní provizoria ve výši do 3 % bm mostů na pozemní komunikaci
- podporovat na národní i mezinárodní úrovni vytvoření bezpečnostního systému, s jehož pomocí bude mít stát zajištěnou kontrolu nad hrozbami a riziky při přepravě nebezpečných věcí, a který bude splňovat požadavky na přesnost, spolehlivost (v rámci problematiky implementace telematiky do řízení dopravních procesů)

- stanovit systém opatření proti zcizování důležitých komponentů zabezpečovacího zařízení železniční infrastruktury především z barevných kovů, jejichž odcizení může výrazně ochromit bezpečnost železničního provozu
- stanovit systém pro sledování polohy zásilek a jejich celistvosti
- vytvořit podmínky pro posílení bezpečnosti cestujících v osobní dopravě, zejména proti krádežím a ostatní kriminální činnosti

Specifický cíl

4.4.5 Ochrana civilního letectví před protiprávními činy

Hlavním cílem je ochrana uživatelů letecké dopravy, posádek, pozemního personálu a veřejnosti před protiprávními činy. V návaznosti na vyhodnocení konkrétních i obecných hrozeb bude podporováno vytvoření podmínek pro rychlé zavedení dodatečných bezpečnostních opatření v civilním letectví ve vazbě na mezinárodní a národní systémy k řešení mimořádných událostí aniž by docházelo k zásadnímu omezování kvality služeb.

Opatření:

- zabezpečit pravidelné provádění analýz aktuální bezpečnostní situace, průběžné vyhodnocování hrozeb a následné přijímání účinných opatření Ministerstvem dopravy ve spolupráci s ostatními správními úřady, provozovateli letišť, leteckými provozovateli a poskytovateli příslušných služeb
- věnovat zvýšenou pozornost bezpečnostnímu výcviku pracovníků v civilním letectví, především pracovníků přímo působících při ochraně civilního letectví před protiprávními činy
- zajistit i nadále soulad vnitrostátních předpisů v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy s mezinárodními požadavky stanovenými v příslušných předpisech ES, Příloze č. 17 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví a materiálu Doc 30 Evropské konference pro civilní letectví

Priorita

4.5 Podpora rozvoje dopravy v regionech

Řešení problémů spojených s rozvojem integrovaných dopravních systémů, usměrňování a regulace dopravy ve městech včetně nových koncepcí zásobování je nutné provádět v rámci principu subsidiarity na regionální a místní úrovni s možnou koordinací ze státní úrovně. Uvedená priorita má proto charakter metodického doporučení pro tvorbu dopravních strategií na této úrovni.

Specifický cíl

4.5.1 Rozvoj a budování Integrovaných dopravních systémů

Reálnou možností, která vede ke zlepšení a zkvalitnění dopravní obslužnosti v městských aglomeracích a regionech, je koordinované využití jednotlivých doprav v systému integrované dopravy. Ta je charakterizována jednotnými smluvními přepravními podmínkami a tarifem, společnými jízdními doklady, koordinovanými jízdními řády, komplexním dopravním informačním systémem a odpovídajícími přestupními multimodálními terminály mezi jednotlivými druhy dopravy.

Opatření

- **precizovat právní rámec podmínek zajišťování dopravní obslužnosti regionu včetně podmínek IDS**
- **pokračovat v legislativní podpoře integrované dopravy**

Specifický cíl

4.5.2 Regulace a zpoplatnění dopravy ve městech

Odpovědnost za rozvoj a regulaci dopravy ve městech mají jednotlivá města. Zpoplatnění dopravy ve městech se považuje za významný krok ke zlepšení životního prostředí ve městech a k získání finančního zdroje na rozvoj místní infrastruktury a podpory veřejné dopravy osob. V současné době je doprava ve městech „zpoplatňována“ parkovným, v přípravě jsou projekty zpoplatnění vjezdu do centrálních zón. Při zavádění těchto opatření je však nutné minimalizovat dopady na malé a střední podnikání a riziko snižování atraktivity městských center. Města a regiony by proto měly přijímat následující opatření:

- **zavádět účinný systém řízení městského silničního provozu a informování účastníků dopravy**
- **místní úpravou silničního provozu 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**
- **vytvořit právní rámec pro možnost zavedení mýtného podle místních podmínek při vjezdu do center měst, mýtné zavádět na základě komplexní analýzy dopadů na podnikání, životní prostředí a veřejné zdraví ve zpoplatněné oblasti**
- **v případě zhoršených rozptylových podmínek a krizových situací redukovat zbytnou dopravu**

Specifický cíl

4.5.3 Využití možností nemotorové dopravy

Nemotorová doprava má zejména ve městech nezastupitelnou úlohu, avšak podmínky v ČR jsou zatím nedostatečné. Ve většině měst cyklistické stezky úplně chybí, existující vyznačené cyklistické trasy jsou nevyhovující z bezpečnostního hlediska i z hlediska nabídky tras. V oblasti cyklistické dopravy je třeba rozlišovat dvě oblasti:

- cyklistická doprava plní základní dopravní funkce jako alternativa k hromadné dopravě a k IAD – je v gesci resortu dopravy a musí být zahrnuta do dopravně politického procesu,
- rekreační doprava, která je v gesci resortu místního rozvoje a je součástí koncepce cestovního ruchu.

Cyklistická doprava se jen velmi obtížně stává další alternativou dopravy. Přínosy cyklistické dopravy jsou přitom velmi významné nejen v oblasti environmentální, ale i pro zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva při omezování civilizačních chorob. Je nadějnou alternativou v osobní dopravě mezi obcemi i ve městech do zaměstnání a škol. Pro její rozvoj bude nutné vybudovat hustou síť samostatných cyklistických stezek. Při navrhování nových dopravních projektů a při rekonstrukčních akcích je nutné počítat s dovybudováním cyklistických stezek.

Opatření

- **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 přehodnotit využití současných chodníků (zda vzhledem k rozsahu pěší dopravy nejsou využitelné i pro dopravu cyklistickou)**
- **při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR**

5. Hlavní úkoly Dopravní politiky

Tato kapitola je sumarizací opatření vyplývajících z jednotlivých priorit a specifických cílů řazených dle jednotlivých oborů dopravy.

5.1 Průřezové úkoly v dopravě

- podpořit snižování přepravní náročnosti zejména v nákladní dopravě
- zpracovat koncepci sítě veřejných logistických center za účelem podpory rozvoje regionů, užšího propojení zejména železniční, kombinované a vodní dopravy s logistickými procesy a optimalizace využívání jednotlivých druhů dopravy (koncentrace přepravních proudů, dělba přepravní práce)
- harmonizovat podmínky na přepravním trhu (internalizace externích nákladů, vyváženost daňového zatížení)
- vytvářet podmínky pro změnu mezioborové dělby přepravní práce ve prospěch dopravních oborů příznivějších k životnímu prostředí
- vytvořit podmínky pro činnost nezávislých regulátorů v jednotlivých druzích dopravy, kteří rozhodují o právech přístupu na dopravní trh a stanovují technické a organizační standardy v dopravě
- omezovat vliv dopravy na životní prostředí a snižovat vliv dopravy na veřejné zdraví
- zajistit pomocí nástrojů územního plánování a Politiky územního rozvoje ochranu koridorů a ploch pro rozvojové záměry dopravní infrastruktury a sítě veřejných logistických center s respektováním zdrojů a cílů přeprav a rozmístěním průmyslových zón
- zajistit kvalitní údržbu dopravní infrastruktury a preferovat ji před výstavbou nové infrastruktury v případě nedostatečných finančních prostředků
- zajistit mezioborově vyvážený rozvoj dopravních sítí s ohledem na mezinárodní závazky a soudržnost regionů
- vytvořit podmínky pro maximální využití nabídek z evropské úrovně na využívání evropských fondů, zajistit financování dopravní infrastruktury z veřejných zdrojů zvýšením procenta z HDP až na 2,5% a uplatnit vícezdrojový systém financování včetně zapojení soukromého kapitálu
- zajistit prostředky pro výzkum a vývoj v dopravě, podporovat zavádění nových technologií včetně telematických systémů, výsledků výzkumu a vývoje, včetně zajištění implementace družicového navigačního programu Galileo v dopravě
- posilovat vnější bezpečnost dopravy
- zajistit důslednou kontrolu provozní spolehlivosti a bezpečnosti ve všech druzích dopravy
- realizovat cíle projektu *Jednotný systém dopravních informací (JSDI)*

- vytvářet podmínky pro fyzickou i finanční přístupnost k dopravě pro všechny skupiny obyvatelstva

5.2 Železniční doprava

- dokončit proces transformace železničního sektoru, vyžadovat a kontrolovat důsledné naplňování zákonných pravidel o nediskriminačním a transparentním přidělování kapacity železniční dopravní cesty a udělování licencí železničním dopravcům
- analyzovat ekonomickou a právní situaci vzniklou na základě zákona č. 77/2002 Sb., o transformaci ČD s cílem jeho zrušení, aby ČD a.s. a SŽDC s.o. postupovaly v obchodních vztazích podle obchodního zákoníku a hospodařily v souladu s obecnými předpisy s tím, že obecná ustanovení týkající se specifík dopravce a manažera infrastruktury budou začleněna do zákona o dráhách
- zajistit rozvoj železniční sítě s ohledem na mezinárodní závazky a soudržnost regionů
- zavádět bezpečnostní pravidla podle TSI, modernizace a zavádění zabezpečovacího zařízení a zvyšování bezpečnostních parametrů na přejezdech
- transponovat do právního řádu železniční legislativu ES obsaženou v druhém a třetím železničním balíčku
- snížit hlukovou zátěž vyvolanou železničním provozem tam, kde přesahuje limity stanovené zákonem
- na základě komplexního posouzení využitelnosti jednotlivých tratí regionálních drah zvážit změnu vlastníka tratí (privatizace, převod na kraj); ve vazbě na změnu vlastníka zajistit změnu financování infrastruktury, aby nedocházelo k odnímání infrastruktury jejím dopravním funkcím
- v případech nevyužívané, neperspektivní a nepotřebné kapacity železniční infrastruktury v rovných podmínkách jejího využívání s jinými druhy dopravní infrastruktury neodnímat železniční infrastrukturu dopravní funkci a zajistit její provozování v omezeném rozsahu popř. zajistit změnu dopravní funkce např. využitím infrastruktury pro cyklostezky

5.3 Silniční doprava

- zavést výkonové zpoplatnění užití silniční infrastruktury
- zavádět opatření k minimalizaci vzniku kongescí (nejen extenzivním rozvojem infrastruktury)
- zajistit rozvoj silniční sítě s ohledem na mezinárodní závazky a soudržnost regionů a s ohledem na minimalizaci vlivů současné infrastruktury na život obyvatelstva v dotčených obcích
- zavést přísnější pravidla pro výcvik nových řidičů včetně nových pravidel přezkušování z odborné způsobilosti řidičů nováčků, zpřísnit pravidla povinného odborného výcviku pro řidiče z povolání

- důsledně vyžadovat a kontrolovat zákonem stanovené doby řízení a doby odpočinků řidičů nákladních automobilů
- důsledně kontrolovat zákonem stanovené zákazy jízd nákladních automobilů o víkendech
- důsledně kontrolovat dodržování předpisů pro silniční přepravu nebezpečných věcí
- vytvořit právní a institucionální předpoklady pro zavedení digitálního tachografu
- vytvořit nový zákonný rámec pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu včetně bodového systému a zajistit jeho důsledné dodržování
- realizace informačních preventivních aktivit posilujících silniční bezpečnost
- vytvořit právní podmínky pro možnost regulace individuální automobilové dopravy omezeními dopravy, zpoplatněním parkování a vjezdu do vybraných oblastí, vytvářením dopravně zklidněných oblastí
- vytvořit podmínky pro vznik nezávislého regulátora v oblasti silniční dopravy analogicky s jinými druhy dopravy

5.4 Letecká doprava

- zajistit důslednou aplikaci pravidel pro přidělování volných letištních časů (slotů) na letištích, kde to bude nezbytné v zájmu efektivního využití letištní kapacity a zajištění vyšší propustnosti letištní infrastruktury
- zajistit i nadále dodržování mezinárodních standardů v oblasti bezpečnosti a ochrany civilního letectví před protiprávními činy
- vytvořit podmínky pro zajištění vyšší kvality a četnosti poskytovaných údajů o právech a povinnostech cestujících v letecké dopravě
- podporovat důsledný a účinný dohled nad zpoplatněním užívání letišť a využívání letových provozních služeb z hlediska jejich souladu s mezinárodními závazky
- vytvářet podmínky pro funkční systém ochrany, zachování, rozvoje a modernizace základní letištní infrastruktury ve veřejném zájmu na poskytování služeb leteckým dopravcům a ostatním uživatelům letišť
- pokračovat v řešení komplexní ochrany životního prostředí především realizací protihlukových opatření v ochranných hlukových pásmech letišť, zaváděním provozních omezení a provozních postupů na snižování hluku letadel a hlukové zátěže obyvatelstva v okolí letišť

5.5 Vnitrozemská vodní doprava

- řešit problémy splavnosti na dopravně významných vodních cestách využívaných a další vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu,
- vytvořit nový právní režim provozování veřejných přístavů včetně stanovení standardů jakosti pro přístup na trh přístavních služeb

5.6 Veřejná hromadná doprava osob

- precizovat právní a ekonomické podmínky dopravní obslužnosti tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému
- podporovat zavedení IDS jako nutného předpokladu pro optimalizaci využívání jednotlivých druhů dopravy a předpokladu pro vytváření páteří systému hromadné dopravy
- podporovat konkurenční prostředí ve veřejné dopravě osob a vytvořit systémy splňující požadavky objednatelů
- stanovit metodiku pro zajišťování dopravní obslužnosti
- při výběru dopravce na provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu stanovit jako samostatné kritérium ekonomickou stabilitu dopravce a schopnost dopravce poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele
- vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace
- výrazně zkvalitnit informovanost uživatele vybudováním komplexní informační sítě při využití stávajících a budovaných informačních systémů veřejné správy

6. Nástroje realizace Dopravní politiky

Nástroje dopravní politiky:

- právní
- ekonomické
- informační

Právní nástroje

Jedním z hlavních nástrojů pro realizaci cílů dopravní politiky je vytvoření nového právního rámce novelizací zákonů v působnosti dopravy. V rámci novelizace každého právního předpisu budou vyhodnoceny zákonem stanovené podmínky přístupu na dopravní trh a postupně odstraňovány existující bariéry pro podnikání v sektoru dopravy. V rámci procesu tvorby a přejímání komunitárního práva ES budou vytvářeny předpoklady pro zachování konkurenceschopnosti českých podnikatelských subjektů v sektoru dopravy.

Ekonomické nástroje

Ekonomické nástroje jsou velmi důležitým aspektem pro ovlivňování celého sektoru dopravy. Pomocí nich je potřebné ovlivňovat přepravní procesy, reagovat na nepříznivé trendy v dopravě, které svou podstatou nejsou v souladu s udržitelným rozvojem. Pro uvedené záměry je nezbytné hledat nové zdroje tak, aby nedocházelo k nepřijatelným nárokům na veřejné rozpočty na všech stupních.

Informační nástroje

V souvislosti s procesem zapojování ČR do struktur EU se zvyšuje povinnost předávání garantovaných informací jak ze strany EU, tak z české strany, např. pro vyhodnocování a prosazování žádostí na dotace z Fondu soudržnosti, ze strukturálních fondů nebo jako podklad pro zpracování územně plánovací dokumentace, územně plánovacích podkladů a různých oborových koncepcí. Informační a datové zdroje budou vázány povinností garantovat, evidovat a předávat údaje podle závazných a jednotných pravidel. S tím souvisí podpora rozvoje projektu JSDI, který tuto problematiku podrobně zpracovává.

6.1 Právní nástroje

Opatření

- připravit novely dopravních zákonů podle cílů dopravní politiky
- vyhodnocovat stanovené podmínky přístupu na trh a odstraňovat administrativní bariéry přístupu na trh

Konkrétně:

[novela zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách](#)

předmětem novely bude zejména

- *dopravní obslužnost a drážní doprava jako páteř obslužnosti území, nový způsob výběru dopravce s důrazem na kvalitu a komplexnost poskytovaných služeb ve veřejném zájmu, způsob financování dopravy ve veřejném zájmu a způsob kontroly užití veřejných prostředků, dopravní obslužnost v systému IDS, postavení operátora IDS, standard služeb jako podmínka financování dopravy ve veřejném zájmu*
- *právní rámec certifikace strojvůdců*
- *právní rámec pro posílení bezpečnosti železniční dopravy*

novela zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

předmětem novely bude zejména

- *dopravní obslužnost, nový licenční model s důrazem na jeho zjednodušení a propojení se systémem IDS, nový způsob výběru dopravce s důrazem na kvalitu a komplexnost poskytovaných služeb ve veřejném zájmu, způsob financování dopravy ve veřejném zájmu a způsob kontroly užití veřejných prostředků, dopravní obslužnost v systému IDS, postavení operátora IDS, standard služeb jako podmínka financování dopravy ve veřejném zájmu*
- *právní rámec zavedení digitálního tachografu*
- *zprísňení podmínek přístupu na trh nákladní silniční dopravy a autobusové dopravy (zvýšení věkové hranice řidičů profesionálů, technický stav vozidla jako podmínka přístupu na trh, registr podnikatelů v silniční dopravě)*
- *právně institucionalizovat veřejné logistické centrum*

zákon o veřejné dopravě

předmětem zákona bude zejména

- *v návaznosti na úpravu veřejné dopravy v zákonu o silniční dopravě a zákonu o dráhách komplexní právní úprava veřejné dopravy, včetně podmínek financování z veřejných rozpočtů*

novela zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

předmětem novely bude zejména

- *úprava podmínek stavby a provozování letadla, vytvoření právního rámce pro spolupráci s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví*
- *zavedení institutu letadlových adres*
- *úprava podmínek pro výkon činnosti leteckého personálu a uznávání průkazů způsobilosti leteckého personálu*
- *právní režim osvědčování letišť*
- *ochrana letištní infrastruktury*

- *opatření zajišťující provedení nařízení vytvářejících systém „jednotného evropského nebe“*
- *právní rámec pro zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů*
- *úprava podmínek pro provozování obchodní letecké dopravy*
- *právní rámec pro provozování sportovních létajících zařízení a pro výkon státní správy v této oblasti*
- *ochrana civilního letectví před protiprávními činy*
- *úprava bezpečnosti civilního letectví před protiprávními činy*
- *právní rámec pro práva a povinnosti cestujících*
- *posílení pravomoci regulátora v civilním letectví směrem k jeho nezávislosti*
- *právní systém sankcí za nedodržování hlukových limitů*

novela zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

předmětem novely bude zejména

- *zpřísnit podmínky pro získání řidičského oprávnění*
- *nový model pro činnost zkušebních komisařů*
- *změna podmínek vzdělávání řidičů profesionálů*
- *zpřísnění dozoru nad činností autoškol*

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

předmětem novely bude zejména

- *úprava institutu zabránění v jízdě a zadržení řidičského průkazu*
- *zavedení systému bodového hodnocení řidičů, který by měl působit zejména preventivně a měl by motivovat řidiče, aby svým dalším chováním oddálili následek bodového hodnocení, tzn. pozbytí řidičského oprávnění na určité časové období*
- *zavedení institutu kaucí, kterým se posílí vymahatelnost práva*
- *státní odborný dozor a vrchní státní odborný dozor*

novela zákona č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

předmětem novely bude zejména

- *posílení výkonu státního dozoru nad činností stanic technické kontroly a stanic měření emisí*
- *právní rámec pro zefektivnění činnosti stanic technické kontroly a stanic měření emisí*

- *nový rámec právní regulace dovozu ojetých vozidel v návaznosti na stáří vozidla a ve vztahu k volnému pohybu zboží v EU*

novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

předmětem novely bude zejména

- *zavedení systému elektronického výběru mýtného*
- *precizace koncesního způsobu výstavby silniční infrastruktury*
- *precizace podmínek výstavby silniční infrastruktury v návaznosti na nový stavební zákon*
- *optimalizace procesu přípravy výstavby pozemních komunikací*
- *právní rámec pro zavedení institutu bezpečnostního auditu*
- *právní úprava zpoplatnění vjezdu do centra měst*
- *právní úprava způsobů regulace dopravy v centrech měst*

novela zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury

předmětem novely bude zejména

- *způsob zapojení SFDI do systému elektronického výběru mýtného*
- *právní úprava možnosti financování zavedení a provozování systému elektronického mýtného*
- *právní úprava možnosti financování koncesního způsobu výstavby dopravní infrastruktury*
- *způsob financování úhrady koncesionáři na základě koncesionářské smlouvy*
- *nový rámec pro příjmovou a výdajovou stránku fondu*
- *provázanost výdajů Fondu na infrastrukturu s koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury, schválenou Ministerstvem dopravy*

novela zákona č. 16/1993., o dani silniční

předmětem novely bude zejména

- *úprava sazeb daně z motorových vozidel s ohledem na zajištění konkurenceschopnosti domácích dopravců, při respektování principu harmonizace poplatků za použití dopravní cesty*
- *přijetí nového systému diferenciac daně podle emisní charakteristiky vozidla, který bude výrazně stimulovat dopravce k pořizování vozidel s relativně nižším negativním vlivem vozidla na kvalitu ovzduší*

novela zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě

předmětem novely bude zejména

- *právní úprava podmínek rekreační plavby*

- *právní režim provozování veřejných přístavů*
- *podmínky přístupu na trh přístavních služeb*
- *právní úprava garancí dostupnosti dopravní cesty*
- *zavedení říčního informačního systému na dopravně významných využívaných vodních cestách, třídy IV a vyšší*
- *právní režim certifikace velitele lodě*
- *precizace pracovních a sociálních podmínek lodní posádky*

novela zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě

předmětem novely bude zejména

- *právní úprava práva vlajky – posílení ochrany před zneužitím.*

6.2 Ekonomické nástroje

Důležitým předpokladem je nastavení tržního prostředí v dopravě, neboť jednotlivé druhy dopravy se vyznačují různými podmínkami přístupu na dopravní trh. Dopravní sektor se rovněž vyznačuje tím, že významná část nákladů není hrazena objednavatelem dopravy. Situace, kdy nejsou dostatečně vyladěny tyto ekonomické podmínky, významně přispívá k nepříznivé dělbě přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy, což vede k posilování environmentálně nepříznivých druhů dopravy, a vede zároveň ke zvyšování ztrátovosti ekologicky příznivějších druhů dopravy, což má za následek tlak na další výdaje z veřejných rozpočtů.

Vedle restriktivních ekonomických opatření (daně, poplatky) je důležitou součástí dopravní politiky i stimulace pomocí podpor a zaváděním principu veřejné služby. Je třeba využívat možností podpory z evropských zdrojů (Fond soudržnosti, Evropský regionální rozvojový fond ERDF, Iniciativy Společenství INTEREG III A, B, a C a rozpočty vnitřních politik), jakož i zdrojů soukromých v rámci partnerství soukromého a veřejného kapitálu.

V souvislosti s členstvím ČR v EU je potřeba zajistit, aby zaváděná ekonomická opatření byla v souladu s pravidly na ochranu hospodářské soutěže EU.

Opatření

- **z veřejných rozpočtů zajistit dostatečné zdroje na financování závazků veřejné služby v osobní dopravě**
- **optimalizovat vynakládání veřejných prostředků do veřejné osobní dopravy,**
- **z veřejných zdrojů přispívat k obnově a modernizaci vozidlového parku u všech druhů veřejné osobní dopravy provozovaných v režimu veřejné služby**
- **zajistit z veřejných zdrojů podporu rozvoje kombinované přepravy a optimalizaci distribučních procesů podporou vzniku veřejných logistických center**
- **v souladu s evropským postupem internalizovat externí náklady v dopravě**

- **zajistit dostatečné finanční prostředky pro údržbu, opravu a obnovu dopravní infrastruktury nejen z veřejných rozpočtů, ale i výkonovým zpoplatněním provozu**
- **organizovat vhodné investiční projekty pro modernizaci dopravní infrastruktury a vozidlového parku financované systémem PPP**
- **zabezpečit stabilní zdroje pro SFDI nezbytných ke splácení závazků plynoucích z projektů financovaných v režimu partnerství veřejného a soukromého sektoru**
- **eliminovat vliv zvýšené DPH ze stavebních prací na rozpočet SFDI**
- **zvýšit podíl SFDI na spotřební dani z minerálních olejů**
- **zajistit zdroje pro SFDI na úrovni 2,5% HDP podle doporučení EU**

6.3 Informační nástroje

Hlavními souhrnnými publikačními nástroji resortu patří www stránky MD, mapový server o dopravní infrastruktuře všech druhů dopravy (Jednotná dopravní vektorová mapa), veřejný informační systém o jízdních řádech, informační systém o aktuální situaci v silniční dopravě, říční informační služby a metainformační systém. Přibývá požadavků na mezioborové řešení problémů, včasnost a dostupnost informací (krizové řízení) či jejich kvalitu a obsažnost (evropské fondy).

Opatření

- **zavádět mechanismy elektronizace výkonu státní správy (eGovernment)**
- **rozvíjet Celostátní informační systém o jízdních řádech**
- **zavést on-line informační systém o dopravní situaci v silniční dopravě JSDI, říční informační služby a metainformační systém**
- **zavést systém říčních informačních služeb podle požadavků směrnice ES o říčních informačních službách**

7. Monitoring dopravní politiky

Monitorovací systém dopravní politiky budou tvořit čtyři skupiny subjektů:

- **kontrolní,**
- **dopravně politický,**
- **poradní,**
- **odpovědný za sběr dat.**

1. **Kontrolní subjekt** - subjekt, kterému se budou ostatní subjekty zodpovídat z plnění cílů dopravní politiky. Kontrolní funkci bude vykonávat *Vláda ČR*, ve finančních otázkách bude kontrolním orgánem *Ministerstvo financí*, v otázkách rovnoměrného rozvoje regionů *Ministerstvo pro místní rozvoj*, v otázkách životního prostředí *Ministerstvo životního prostředí*, v otázkách veřejného zdraví *Ministerstvo zdravotnictví* a v otázkách zajištění konkurenčního prostředí *Ministerstvo průmyslu a obchodu*. V rámci monitoringu DP bude ministerstvo dopravy v termínech daných usnesením vlády předkládat vyhodnocení příslušných ukazatelů kontrolním subjektům.
2. **Dopravně-politický subjekt** – subjekt zodpovědný za tvorbu dopravní politiky a za její monitorování. Odpovědným orgánem za plnění cílů dopravní politiky bude *Ministerstvo dopravy*, ve vybraných specifických cílech pak ve spolupráci s jinými ministerstvy:
 - ve specifickém cíli 1.1 *Zvládnutí přepravní náročnosti a vlivu globalizace v dopravě* s *Ministerstvem průmyslu a obchodu* a s *Ministerstvem pro místní rozvoj* (koncepte VLC, snižování přepravní náročnosti),
 - ve specifickém cíli 3.4 *Financování výzkumu a vývoje* s *Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy*,
 - ve specifickém cíli 4.1 *Bezpečnost silniční dopravy* a 4.4 *Vnější bezpečnost dopravy* s *Ministerstvem vnitra*,
3. **Poradní subjekt** - subjekt zodpovědný za organizaci a prezentaci výsledků monitorovacích aktivit a bude zajišťovat poradní služby. Mělo by jít o státní organizaci nezávislou na Ministerstvu dopravy.
4. **Subjekt zodpovědný za sběr dat** – úlohu tohoto subjektu bude plnit v rámci resortního statistického zjišťování *Ministerstvo dopravy*, u průřezových ekonomických ukazatelů *Český statistický úřad*.

Na všech úrovních bude nutná spolupráce s krajskými a místními orgány na straně jedné a s Evropskou komisí na straně druhé.

Monitorovací systém bude zaměřen na plnění:

- **dlouhodobých strategií** - návazných dokumentů dopravní politiky předkládaných pro schválení vládou:
 - **GEPARDI** Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury
 - **Strategie podpory dopravní obsluhy území**

- **resortních strategií:**
 - Strategie rozvoje letecké dopravy
 - Strategie rozvoje kombinované dopravy
 - Strategie krizového řízení v dopravě
 - Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR

Monitorovací proces bude zaměřen na:

- plnění politických cílů a sledování a vyhodnocování indikátorů,
- ex-ante hodnocení opatření návazných dokumentů
- **aktivit spojených s veřejnými rozpočty** – monitorovací proces bude mít pravidelný roční cyklus. Budou se sledovat:
 - postup plnění dopravněpolitických cílů,
 - zavádění dopravněpolitických opatření,
 - efektivnost dopravněpolitických opatření při plnění dopravně-politických cílů

8. Vysvětlení pojmů

adicionalita	Je jedním ze základních principů politiky EU. Uplatňuje se v rámci strukturálních fondů a fondu soudržnosti. Obecným smyslem adicionality je zajistit, aby zdroje EU nenahradily národní rozpočty členských zemí, ale umožnily realizaci ve větším rozsahu. Vždy existuje dohoda mezi EU a členským státem o celkové výši veřejných výdajů, kterou musí členská země v daném plánovacím období udržovat.
apalický syndrom	Závažný stav s poruchou vědomí v důsledku rozsáhlého poškození mozkové kůry a ztrátou všech funkcí velkého mozku; vzniká obvykle následkem těžkého poranění mozku
citylogistika	System zásobování měst pomocí optimalizačních procesů
Cost-Benefit analýza	Metoda vyhodnocování projektů, která zohledňuje všechny vzniklé náklady i přínosy z celospolečenského hlediska související s projektem
externí náklady dopravy	Náklady, které doprava způsobuje, ale neplatí v plné výši (např. náklady vznikající při kongescích, nehodách nebo negativní dopady na životní prostředí a veřejné zdraví)
dopravní obslužnost	Souhrn přepravní nabídky v dané oblasti. Základní dopravní obslužnost se rozumí zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol (zákon č.561/2004 Sb, odst.5 §178), do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji tohoto územního obvodu.
Evropské železniční balíčky	Úkolem Evropských železničních balíčků je vytvořit podmínky pro další rozvoj železnic ES prostřednictvím stanovení zásad zavádění interoperability transevropského železničního systému, vydávání licencí pro podnikání v oblasti železnic, využití kapacity železniční infrastruktury a odvádění poplatku za její použití, certifikaci bezpečnosti v železničním provozu aj.

integrovaný dopravní systém	System obsluhy území, který pojímá jednotlivé druhy systému veřejné osobní dopravy jako ucelený systém po stránce tarifní, přepravní a provozní.
intermodální přístup	Rovný přístup ke všem dopravním oborům
Jednotný systém dopravních informací	Jednotný systém dopravních informací je projektem meziresortního sdílení dat o dopravě schválený vládou dne 18. května 2005 usnesením vlády č.590/2005
kongesce	Stav provozu na komunikaci, při kterém hustota provozu dosahuje svého maxima a kapacita dopravní cesty je vyčerpána.
marginální náklady	Doplňkové náklady
multimodální doprava	Dopravní systém využívající kombinace více druhů dopravy
osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace	Osoby zdravotně postižené (průkaz ZTP), osoby staré, těhotné ženy, dočasně pohybu neschopné, osoby přepravující těžká zavazadla
proces transpice norem	Přenos norem (EU) do našeho právního systému
Projekt Marco Polo	Finanční pomoc poskytovaná Evropským společenstvím zaměřená na podporu systémů kombinované dopravy
Římská smlouva	Smlouva o založení ES, dříve EHS
Schengenské podmínky	Schengenská dohoda byla podepsána 14. června 1985 a vztahuje se k postupnému odstraňování kontrol na společných hranicích.

subsidiarita	Princip subsidiarity zajišťuje, aby všechna opatření byla přijímána co nejbližší občanům, tedy na nejnižším stupni správy, který umožňuje jejich realizaci nebo výkon.
suburbanizace	Expanze bydlení a obchodních aktivit vně administrativních i faktických hranic města
telematika	Výsledek konvergence a následné postupné syntézy telekomunikačních technologií a informatiky za podpory managerské ekonomiky a matematických metod tvorby a řízení komplexních systémů. Efekty telematiky jsou založeny na synergismu všech výchozích oborů a projevují se v širokém spektru uživatelských oblastí, od multimedialní komunikace jednotlivců až po inteligentní využívání a řízení globálních síťových odvětví, jako jsou např. doprava, spoje a veřejná správa. Pokročilá telematika je ve svých aplikacích jednou z důležitých podmínek vzniku znalostní společnosti, konstituuje pro ni inteligentní prostředí a umožňuje na bázi získaných informací extrahovat znalostní popisy složitých systémů.
Tram-train systémy	Propojení systémů tramvajového a železničního provozu
udržitelný rozvoj dopravy	<p>Udržitelný rozvoj je takový způsob rozvoje, který uspokojuje potřeby přítomnosti, aniž by oslaboval možnosti budoucích generací naplňovat jejich vlastní potřeby.</p> <p>Dle závěrů Johannesburgského Summitu je udržitelný rozvoj vnímán jako hlavní východisko rozvoje společnosti založeného na harmonickém sladění ekonomického růstu, sociální spravedlnosti a ochrany životního prostředí.</p>
základní dopravní obslužnost	Rozsah dopravní obsluhy příslušného území veřejnou hromadnou dopravou definovaný příslušnými zákony
závazek veřejné služby	Závazky veřejné služby se podle základní definice v Nařízení Rady 1191/69 definují jako „závazky, které by daný dopravní podnik na základě svých vlastních obchodních zájmů nepřevzal vůbec, nebo nepřevzal ve stejném rozsahu, nebo za stejných podmínek“. Jedná se o způsob institucionálního ošetření poskytování tzv. vyrovnávacích plateb, které vyrovnávají rozdíl mezi požadovanou cenou a kvalitou dané veřejným sektorem garantované dopravní služby a cenou resp. kvalitou téže dopravní služby, kterou by dopravní podnik mohl nabídnout v rámci

tržních pravidel.

V užším smyslu se „Závazkem“ označuje taková forma smluvního vztahu, která upravuje vztahy mezi objednatelem a dopravcem na bázi vyrovnání všech uznatelných nákladů, které dopravci provozováním uložené dopravní služby vzniknou a nejsou pokryty výnosy z daného dopravního podnikání.

9. Vysvětlení zkratk

ADR	Evropská dohoda o přepravě nebezpečných věcí po silnici
AGTC	Dohoda o trasách a objektech pro kombinovanou dopravu
ČD, a.s.	České dráhy, akciová společnost
EHK OSN	Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů
EIB	Evropská investiční banka
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje
EASA	Evropská agentura pro bezpečnost letectví
ES	Evropské společenství
FNM	Fond národního majetku
HDP	Hrubý domácí produkt
IAD	Individuální automobilová doprava
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
IDS	Integrovaný dopravní systém
ITS	Inteligentní dopravní systémy a služby
JSDI	Jednotný systém dopravních informací
MHD	Městská hromadná doprava
PaR, BaR, KaR	Park and Ride, parkuj a jeď, systém záchytných parkovišť v terminálech hromadné dopravy; Bike and Ride obdobný systém pro cyklistickou dopravu; Kiss and Ride je systém pro sdílenou individuální dopravu více osobami, v terminálu hromadné dopravy jsou vytvořeny podmínky pro přestup části osádky osobního automobilu na hromadnou dopravu
PPP	Partnerství veřejného a soukromého kapitálu
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
STK	Stanice technické kontroly
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	Transevropské dopravní síť
TINA	Odhad potřeb dopravní infrastruktury v přístupujících zemích
TSI	Technické specifikace interoperability v železniční dopravě
ÚZPLN	Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod
VLC	Veřejné logistické centrum
ZDO	Základní dopravní obslužnost