

Dopravní politika České republiky

pro léta 2005 - 2013

Aktualizace 2011 – materiál pro připomínkové řízení

OBSAH

1. ÚVOD.....	4
2. VÝCHODISKA.....	6
3. STRUKTURA PRIORIT A CÍLŮ DOPRAVNÍ POLITIKY.....	9
3.1 Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na přepravním trhu.....	11
3.1.1 Současný stav a východiska	11
3.1.2 Veřejná hromadná doprava osob	12
3.1.3 Nákladní doprava	13
3.1.4 Železniční doprava.....	13
3.1.5 Silniční doprava	13
3.1.6 Letecká doprava.....	14
3.1.7 Vnitrozemská vodní doprava.....	14
3.2 Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury	14
3.2.1 Současný stav a východiska	15
3.3 Zajištění financování v dopravním sektoru	16
3.3.1 Současný stav a východiska	16
3.4 Zvýšení bezpečnosti dopravy	17
3.4.1 Současný stav a východiska	17
3.5 Podpora rozvoje dopravy v regionech	18
3.5.1 Současný stav a východiska	19
4. SPECIFICKÉ CÍLE DOPRAVNÍ POLITIKY PODLE PRIORIT	19
4.1 Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu	19
4.1.1 Zvládnutí růstu přepravní náročnosti a vlivu globalizace v dopravě	19
4.1.2 Harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele.....	22
4.1.3 Zkvalitnění přepravní práce ve veřejné dopravě osob	24
4.1.4 Zkvalitnění přepravní práce v nákladní dopravě	25
4.1.5 Transformace železničního sektoru	26
4.1.6 Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele.....	26
4.2 Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury	27
4.2.1 Údržba a obnova stávající dopravní infrastruktury	27
4.2.2 Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury.....	28
4.3 Zajištění financování v sektoru dopravy	33
4.3.1 Optimalizace úhrad za veřejné služby.....	33
4.3.2 Zajištění financování dopravní infrastruktury	33
4.3.3 Financování obnovy dopravních prostředků	35
4.3.4 Financování výzkumu a vývoje	36
4.4 Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy.....	36
4.4.1 Bezpečnost silniční dopravy	36

4.4.2	Bezpečnost železniční dopravy.....	39
4.4.3	Přeprava nebezpečných věcí.....	39
4.4.4	Vnější bezpečnost dopravy.....	39
4.4.5	Ochrana civilního letectví před protiprávními činy	41
4.5	Podpora rozvoje dopravy v regionech	41
4.5.1	Rozvoj a budování Integrovaných dopravních systémů	41
4.5.2	Regulace a zpoplatnění dopravy ve městech.....	42
4.5.3	Využití možností nemotorové dopravy	43
5.	HLAVNÍ ÚKOLY DOPRAVNÍ POLITIKY	45
5.1	Průřezové úkoly v dopravě.....	45
5.2	Železniční doprava	47
5.3	Silniční doprava	48
5.4	Letecká doprava	48
5.5	Vnitrozemská vodní doprava	49
5.6	Veřejná hromadná doprava osob.....	49
5.7	Střednědobá vize dopravní politiky – hlavní úkoly pro léta 2014 - 2020.....	50
6.	NÁSTROJE REALIZACE DOPRAVNÍ POLITIKY	52
6.1	Právní nástroje	52
6.2	Ekonomické nástroje	54
6.3	Informační nástroje	55
7.	MONITORING DOPRAVNÍ POLITIKY	56
8.	VYSVĚTLENÍ POJMŮ	58
9.	VYSVĚTLENÍ ZKRATEK	62

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 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 s tím, že aktivně předjímá rovněž známé trendy, které se budou projevovat po roce 2013. Prošla revizí jak z hlediska vývoje těchto trendů, tak i na základě úkolů, které si v dopravě klade současná vláda. V roce 2010 byla schválena dlouhodobá strategie EU pro růst a zaměstnanost nazvaná „EVROPA 2020 – Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění“. Strategie stanovuje úkoly Komise, které hodlá v budoucnosti na úrovni EU realizovat a dále stanoví úkoly, které je třeba provést na vnitrostátní úrovni.

Oblasti doprava se týkají následující záměry Komise:

- a) vytvořit strategický program pro výzkum zaměřený na výzvy, jako je např. zabezpečení dodávek energie, doprava, změna klimatu a účinné využívání zdrojů,
- b) modernizovat dopravní sektor a zajistit jeho dekarbonizaci,
- c) zefektivnit finanční nástroje EU pro financování dopravní infrastruktury,
- d) urychlit implementaci strategických projektů, aby bylo možné odstraňovat zásadní překážky, zejména v přeshraničním styku a u intermodálních uzlů (města, přístavy, logistická centra),
- e) zajistit, aby dopravní a logistické sítě poskytovaly průmyslu efektivní přístup na jednotný trh.

Na vnitrostátní úrovni mají členské státy v oblasti doprava dosáhnout těchto cílů:

- a) vyvinout inteligentní, modernizovanou a plně propojenou dopravní a energetickou infrastrukturu a plně využívat informační a komunikační technologie (IKT);
- b) zajistit v rámci základní sítě EU koordinované provádění projektů v oblasti infrastruktury, jež zásadním způsobem přispívají k účinnosti celkového dopravního systému EU;
- c) zaměřit se na městský a příměstský rozměr dopravy, kde vzniká značná část dopravní zátěže a emisí.

Za účelem rozpracování výše uvedených cílů, jakož i stanovení dlouhodobé vize dopravní politiky EU do roku 2020 – 2050, Komise v první polovině roku 2011 předložila novou Bílou knihu o dopravní politice EU pro období 2011-2020 s výhledem do roku 2050¹.

¹ Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, KOM (2011) 144 v konečném znění

Komise 13. dubna 2011 přijala 12 prioritních opatření pro vnitřní trh (legislativní návrhy budou představeny ještě v roce 2011, schváleny v roce 2012) a prioritní číslo 6 se týká budování silnější evropské sítě infrastruktury.

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

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 racionálnější využitím osobních automobilů, možností ovlivnění dělby přepravní práce a stanovení objektivně spravedlivých plateb za dopravu a přepravu. Rozhodující podmínkou pro dosažení tohoto cíle je urychlené vybudování potřebné dopravní infrastruktury a efektivní ochrana i údržba již existující dopravní infrastruktury.

Základní témata, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů především zabývá, a která v podstatné míře zůstávají v platnosti i pro následující období, jsou: harmonizace podmínek na přepravním trhu, modernizace, rozvoj a oživení železniční dopravy, zlepšení kvality silniční dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému, rozvoj panevropské dopravní sítě včetně prioritních projektů EU, zvýšení bezpečnosti dopravy, výkonové zpoplatnění dopravy, práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb, podpora multimodálních přepravních systémů, rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS, zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu včetně využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS).

2. Východiska

Doprava má rozměr globální, celoevropský, národní, regionální i místní. Tyto jednotlivé úrovně musí být vzájemně provázány, musí být uplatňován princip subsidiarity. Problémy je třeba řešit na co nejnížší rozhodovací úrovni, kde je to efektivní. Národní dopravní politika proto vychází z následujících dokumentů:

a) na evropské úrovni:

- Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout, připravovaná Bílá kniha dopravní politiky pro léta 2011- 2020, včetně vztažených diskuzí²
- Evropa 2020 - Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění
- Přezkum bílé knihy EU: Evropa v pohybu - Udržitelná mobilita pro náš kontinent
- Akční plány (resp. probíhající diskuse k jejich přípravě) k zásadním otázkám jednotlivých prvků evropské dopravní politiky³
- Sdělení Komise: Strategie pro provedení internalizace externích nákladů
- Územní agenda EU
- Připravovaná revize politiky transevropské dopravní sítě (TEN-T), závěry hodnocení šesti expertních skupin

b) na národní úrovni:

- Národní strategický referenční rámec ČR 2007-2013
- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR, přijatý vládou ČR 11. ledna 2010 v usnesení č. 37
- Politika územního rozvoje ČR 2008, přijatá vládou ČR 20. července 2009 v usnesení č. 929
- Aktualizace Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 - 2013 z roku 2008
- Vyhodnocení účinnosti Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013 v roce 2009
- Národní kosmický plán schválený usnesením Výboru pro Evropskou unii na vládní úrovni ze dne 3. května 2010 č. 14

² Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, KOM(2011) 144 v konečném znění

³ V současnosti se jedná o tyto dokumenty: Akční program NAIADES na podporu vnitrozemské vodní dopravy, Akční plán k logistice pro nákladní dopravu, Akční plán pro podporu zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS), Akční plán k vytvoření evropského prostoru námořní dopravy bez překážek Akční plán k městské mobilitě a Akční plán pro aplikace GNSS.

Východiska Dopravní politiky

- Společnost vyžaduje větší, efektivnější, spolehlivější a cenově dostupnou mobilitu osob i věcí v návaznosti na rozšíření EU i na strukturální změny vyvolané novými investicemi.
- Růst přepravy v jednotlivých druzích dopravy je nerovnoměrný a prohlubuje disproporce v dělbě přepravní práce.
- Na konci předešlého období hospodářského růstu se začaly projevovat kapacitní problémy, především v nákladní dopravě, přičemž tento problém se může v blízké budoucnosti opět objevit.
- Doprava v ČR je plnohodnotnou a integrální součástí evropského dopravního prostoru, a proto je třeba vytvářet podmínky pro udržení konkurenceschopnosti českých dopravců a dalších poskytovatelů dopravních a logistických služeb.
- Kongesce se projevují na hlavních silničních tazích a ve městech, železniční infrastruktura vykazuje nedostatečnou kapacitu zejména v některých příměstských oblastech, bez dalšího rozvoje by ke kongescím došlo i na Letišti Praha v Ruzyni.
- Veřejná doprava je provozována na bázi oddělených dopravních systémů, kdy integrované dopravní systémy jsou organizovány jen v omezené funkčnosti, bez většího propojení mezi kraji. Ve většině lokalit je integrovaný dopravní systém pouze nadstavbou systému veřejné dopravy (usnadňující využívání městské a příměstské dopravy), nikoliv principem propojujícím všechny druhy dopravy v celém území regionu, v řadě případů přetrvává rozdílný názor na zajištění veřejné dopravy mezi regionem a jádrovým městem, což komplikuje vytváření integrovaných dopravních systémů.
- 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. Dopravci a v některých případech ani objednatelé veřejné dopravy nejsou schopni reagovat na požadavky cestující veřejnosti na kvalitu veřejné dopravy.
- Není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť, na modernizovanou železniční síť a na mezinárodní letiště.
- Vývoj jednotlivých dopravních trhů je nerovnoměrný, dopravci jsou zatíženi nadměrnou administrativou a trh v železniční dopravě ovlivňuje skutečnost, že železniční síť není plně technicky kompatibilní s některými moderními vozidly.
- Systém organizace nákladní dopravy v rámci logistiky není optimální. Moderní logistická řešení by měla splňovat parametry efektivního řízení přepravního řetězce v podobě optimalizace dopravy zboží a nákladů.
- Doprava ve městech není systémově řešena a nejsou dostatečně uplatňována opatření ke zklidnění center měst, včetně vytváření podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu.
- Prostupnost územím z okolí velkých aglomerací do jejich center je pro nové kapacitní komunikace velmi omezená, příp. investičně náročná
- Stávající dopravní infrastruktura není v požadovaném technickém stavu v důsledku dlouhodobého nedostatku financí na údržbu, a zejména na obnovu,

nejdou dostatečně prováděny úpravy vedoucí k odstraňování nedostatků v bezpečnosti, propustnosti a ekologické zátěži.

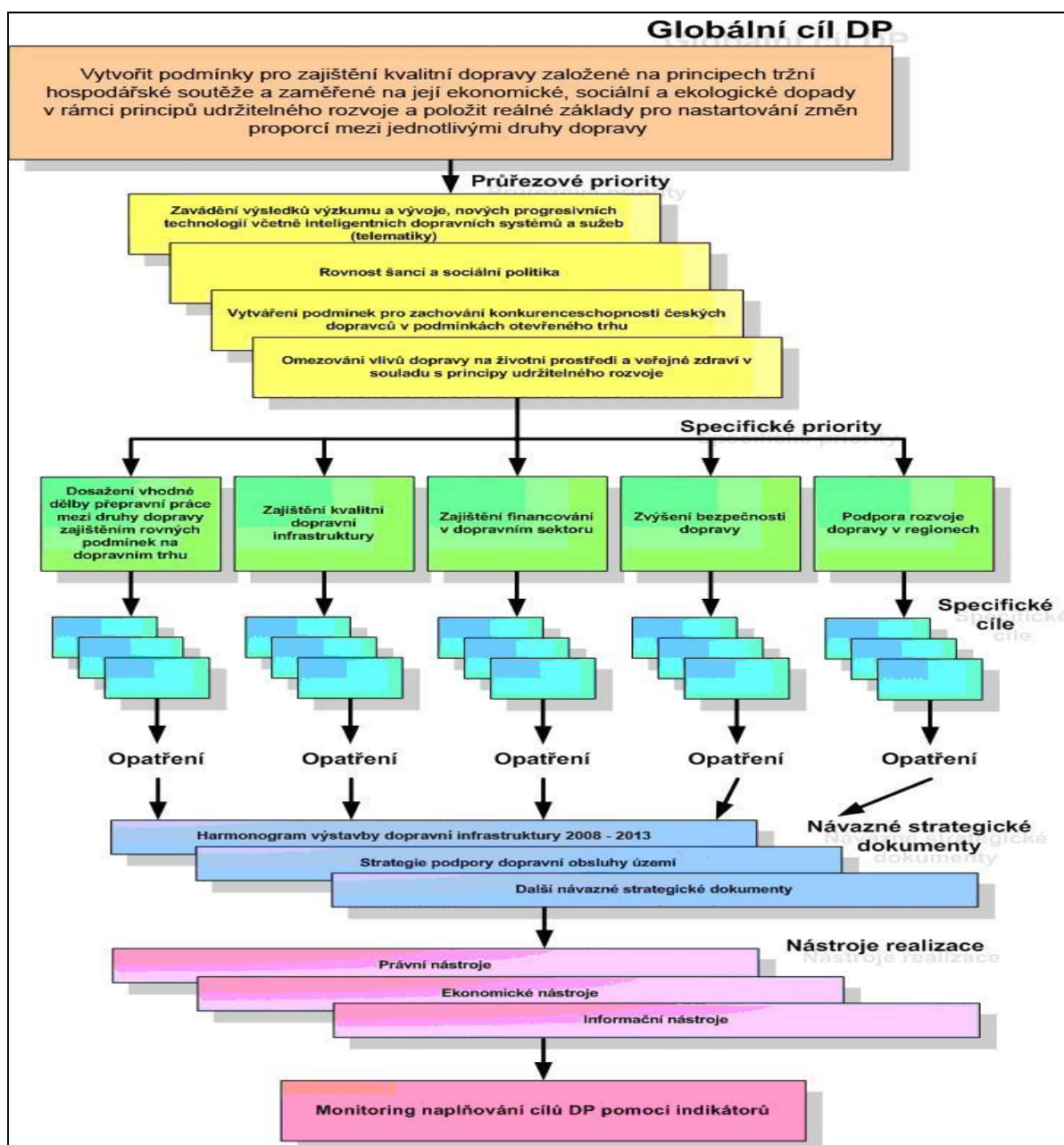
- Systém financování dopravní infrastruktury je třeba zefektivňovat a přijmout adekvátní institucionální opatření.
- Rozvoj, zavádění a využití inteligentních dopravních systémů, např. systémů řízení dopravy na dálnicích a silnicích, je nedostatečné a neodpovídá současným potřebám. A to i přesto, že mají vysoký potenciál zvyšovat propustnost a kapacitu komunikací, plynulost provozu a snižovat kongesci a dopravní nehodovost.
- Výzkum a vývoj kosmických technologií by se měl zaměřit do oblasti družicové navigace, družicové komunikace, pozorování Země nebo aplikací integrujících několik kosmických technologií. Resort dopravy vidí svoji roli koordinátora při realizaci těchto typů projektů.
- V důsledku nedostatečné harmonizace podmínek na přepravním trhu není schopna železniční a vnitrozemská vodní doprava plné integrace do logistických řetězců, což přispívá k růstu silniční dopravy a vzniku kongescí. Je proto potřeba přistoupit, v návaznosti na příslušné kroky na evropské úrovni, k postupné internalizaci externalit dopravy. V oblasti silniční dopravy je přitom třeba vyčkat na výsledek projednávání novely Směrnice Evropského parlamentu a rady 1999/62 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.
- Doprava je stále velkým zdrojem hluku a emisí zdraví škodlivých látek. Je třeba vytvářet předpoklady pro jejich snižování v plném souladu s evropskými právními předpisy⁴, včetně podpory rozvoje využívání alternativních paliv v dopravě⁵ a při zohlednění celospolečenských dopadů těchto alternativních paliv.
- Každé opatření, navržené v Dopravní politice, bude realizováno s respektováním ochrany evropsky významných lokalit a zvláště chráněných území ČR a ptáčích oblastí soustavy Natura 2000.
- V důsledku nedostatečného financování jsou stále nedokončené nezbytné úpravy mostů, propustků a opěrných zdí z hlediska protipovodňové prevence z Q50 na Q100 na silniční a železniční infrastrukturu
- hustota silniční sítě (mimo nadřazenou D a R) je dostatečná
- vypořádávání zanedbaných majetkoprávních vztahů odčerpává značné prostředky z potřebných investic do infrastruktury
- železniční síť založená před jeden a půl stoletím povětšinou neodpovídá dnešním socioekonomickým potřebám

⁴ V oblasti hluku se jedná především o právní transpozici Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/EC o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí a 2008/57 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství

⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/28/ES o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů

3. Struktura priorit a cílů Dopravní politiky

Dopravní politika schválená v r. 2005 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, která z nich vycházejí.



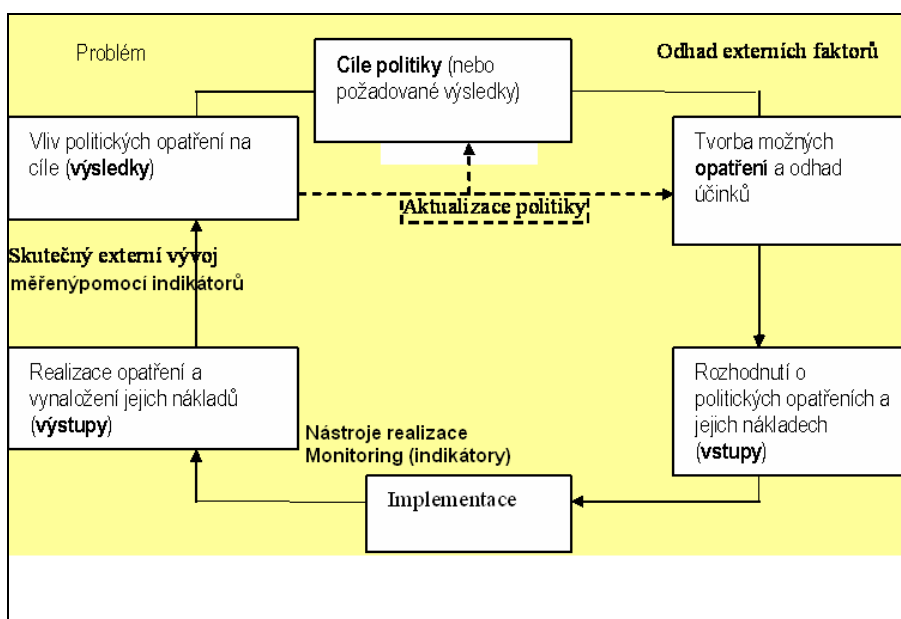
Obr 1. Struktura Dopravní politiky České republiky pro léta 2005-2013

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 nebo budou rozpracována

v návazných strategických dokumentech, kterými jsou např. *Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem, Strategie inovačních technologií v dopravě⁶, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů*. Spojnici mezi evropskými prioritami a národními prioritami v sektoru dopravy představuje Operační program Doprava na léta 2007 - 2013, který je prostředkem pro realizaci priority *Zlepšení dopravní dostupnosti* Národního strategického referenčního rámce ČR 2007 - 2013.

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 založené na principech hospodářské soutěže a zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování efektivních změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.

⁶ Schváleno usnesením vlády č. 12 ze dne 5. ledna 2009.

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. Tuto oblast řeší priorita ***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 priorita ***Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury.***

Dopravní infrastruktura, 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 priorita ***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 a mimořádnými událostmi vzniklými v důsledku činnosti člověka. Tím se zabývá priorita ***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 místní. Priorita ***Podpora rozvoje dopravy v regionech*** je metodickou pomůckou pro tvorbu regionálních a místních 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 a kosmických technologií
- 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 přepravním 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

Celkové výkony nákladní dopravy v podstatě kopírují hospodářský vývoj. Dlouhodobým trendem je ale zvyšování dopravních výkonů. Růst nároků na **nákladní dopravu** je důsledkem globalizačních vlivů, díky kterým rostou vzdálenosti mezi místem

výroby a spotřeby, ale současně se zmenšuje velikost přepravovaných zásilek. Přepравci ve snaze minimalizovat logistické náklady distribučních procesů, v situaci, kdy veškeré náklady z dopravy nejdou na vrub přepravce (zejména v silniční nákladní dopravě), preferují logistické systémy upřednostňující rychlost a přesnost dodávky. Vlivem toho jsou logistické systémy orientovány především na silniční nákladní dopravu a zkracování dodacích lhůt, což vede ke zvyšování dopravních výkonů. Naproti tomu železnice, i přes celoevropskou liberalizaci tržního prostředí k 1. 1. 2007 a postupné vytváření jednotného evropského trhu, není často v nákladní dopravě schopna dostatečně pružně reagovat na existující požadavky přepravců. Nejedná se přitom o jev pouze národní, ale celoevropský.

V České republice se **dělba přepravní práce** mezi jednotlivými druhy dopravy **v osobní dopravě**, vzhledem k zachování možnosti udržitelného rozvoje v odvětví dopravy, přes částečné úspěchy v posledních letech, vyvíjí nepříznivým směrem. 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 veřejných rozpočtech ve veřejné dopravě na straně druhé. Příčinou tohoto vývoje jsou rostoucí dostupnost individuální dopravy a rychlejší zkvalitňování silniční infrastruktury ve srovnání s infrastrukturou železniční, především co se týče rychlosti přepravy, ale místy (v příměstských oblastech) i kapacity. Železniční dopravci začínají reagovat na tento vývoj nabídkou dostatečně kvalitních služeb až v poslední době. Ve velkých aglomeracích a okolí bude dělba přepravní práce v krátké době významně ovlivňována postupným vyčerpáním kapacitních možností stávajících dopravních komunikací a prakticky neprostupným územím pro vybudování komunikací nových.

Dosavadní vývoj v České republice i celé EU ukazuje, že změny stavu dělby přepravní práce nelze dosáhnout pouze administrativními kroky. Je nutno hledat a podporovat zejména taková opatření, která vedou k využívání existujících zdrojů v rámci jednotlivých dopravních oborů při současné minimalizaci jejich negativních vlivů. Dopravní politika musí přispět ke zlepšení využití potenciálu každého druhu dopravy. Nejlepší a udržitelné využívání zdrojů přinese **součinnost více druhů dopravy** (komodální přístup), tj. účinné používání různých druhů dopravy samostatně a ve vzájemném spojení, které bude uspokojovat přepravní potřeby uživatele.

3.1.2 Veřejná hromadná doprava osob

Veřejná hromadná doprava osob se v žádné vyspělé zemi neobejde bez kompenzací z veřejných zdrojů. 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, bez zajištění této sítě by docházelo k významným celospolečenským ztrátám. 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 regulované soutěže a rovného přístupu na trh. Uzavírání krátkodobé smlouvy o závazcích veřejné služby omezuje možnosti obnovy vozidlového parku ve veřejné osobní dopravě. V návaznosti na Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 upravuje od 1. ledna 2011 postup států, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou zákon 194/2010 Sb. ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

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.

Podpora rozvoje kombinovaných přeprav z veřejných prostředků je možná v souladu s příslušnými předpisy o veřejné podpoře (např. čl. 73 a 88 Smlouvy o založení ES).

Rozvoj multimodální dopravy se neobejde bez podpory nových projektů z veřejných zdrojů v oblasti kombinované a multimodální dopravy a logistiky. Schválené programy nejsou pokryty finančními prostředky. V uvedené oblasti Česká republika zaostává za vyspělými zeměmi, kde se díky podpoře multimodálních řešení postupně začínají měnit trendy v dělbě přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy.

3.1.4 Železniční doprava

Organizace železniční dopravy prošla transformací, přijetím a postupnou realizací zákona č. 77/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů, jímž se změnilo organizačně právní uspořádání státní organizace České dráhy na akciovou společnost a zároveň byla k 1. 1. 2003 zřízena státní organizace Správa železniční dopravní cesty (dále jen ČD a. s. a SŽDC s.o.), plnící funkci vlastníka železniční dopravní cesty⁷. Zákonem č. 266/1994 Sb. byl umožněn přístup na železniční infrastrukturu dalším licencovaným dopravcům.

Železniční doprava se má v následujícím období orientovat především na rychlou a kvalitní osobní přepravu - dálkovou (včetně budoucího vysokorychlostního systému) 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 při využití skutečnosti, že hustota železniční sítě v ČR patří k nejvyšším v Evropě.

Klíčovou podmínkou pro uskutečnění tohoto cíle je zajištění potřebného objemu investic do rozvoje vozidlového parku železniční dopravy a obnovy a modernizace železničních tratí, včetně zvyšování rychlosti na doporučené mezinárodní standardy, přičemž na celostátních tratích musí být postupně implementovány požadavky Evropské směrnice o interoperabilitě⁸. Vozidlový park stále neodpovídá požadavkům zákazníků (přepraveců a cestujících) a vytváří překážku konkurenceschopnosti vůči silniční dopravě. Tento nedostatek nelze odstranit výhradně investicemi z veřejných zdrojů.

3.1.5 Silniční doprava

V silniční dopravě je postupně zaváděn systém výkonového zpoplatnění užití silniční dopravní infrastruktury, přehodnocovány a zpřísnovány podmínky přístupu na trh silniční dopravy. Silniční doprava, která zatím tvoří hlavní osu dopravního systému v České republice, by měla být postupně orientována zejména na plošnou obsluhu území a v případě nákladní přepravy na přepravu na kratší vzdálenosti, kde je silniční doprava nezastupitelná. První domácí i evropské zkušenosti ukazují, že zpoplatnění vede k efektivnějšímu využívání vozidel, samo o sobě však může přerozdělení výkonů mezi druhy dopravy ovlivnit jen omezeně. Vzhledem k tomu, že zejména silniční doprava je významným zdrojem

⁷ Převod dalších činností na SŽDC bude řešen v rámci pracovní skupiny na MD.

⁸ Směrnice 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenosti.

znečišťujících látek, nejvýznamnějších skleníkových plynů a hluku, je jedním z hlavních cílů Dopravní politiky postupné snižování těchto negativních jevů.

3.1.6 Letecká doprava

Letecká doprava je nejdynamičtěji rostoucím oborem dopravy nejen u nás, ale v celosvětovém kontextu. Letecká doprava se bude orientovat na rychlé spojení evropských regionů, velkých městských aglomerací, včetně transkontinentálních destinací. V zájmu efektivnějšího využití letištní kapacity a zajištění propustnosti budou aplikována pravidla pro přidělování volných letištních časů (slotů) na letištích, kde to bude nezbytné.

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.

Politickou podporu a územní ochranu stát zajišťuje rovněž pro letiště, jejichž provozovatelé se orientují na výcvik a sportovní činnost. Nezbytná je důsledná územní ochrana (zejména formou ochranných pásem) již existující infrastruktury tak, aby se zabránilo nárůstu zástavby v území, jež by mohlo být případnými negativními vlivy z provozu letadel zatíženo i ve výhledovém stavu rozvoje letiště.

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

3.1.7 Vnitrozemská vodní doprava

Vnitrozemská vodní doprava zajišťuje velmi malý podíl na přepravním výkonu v ČR. Vzhledem k přepravním vzdálenostem má v ČR perspektivu zejména mezinárodní vodní doprava po labské vodní cestě jako cenový regulátor k ostatním druhům dopravy na tomto nejvýznamnějším nákladním dopravním koridoru do západní Evropy a zamoří díky bezplatnému užívání dopravní cesty. Vodní doprava má nezastupitelnou úlohu při importu a exportu nadrozměrných nákladů, jejichž přeprava by ostatními druhy dopravy nebyla fyzicky nebo ekonomicky možná. Na území ČR je tato vodní cesta limitována 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. Rovněž je vhodné zlepšovat podmínky pro rozvoj rekreační plavby s ohledem na ostatní funkce vodních toků a nádrží.

3.2 Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury

Základním prostředím k provozování dopravy je dopravní infrastruktura, jejíž rozvoj je důležitým úkolem veřejného sektoru a je garantován státem a to formou zákona. Dálnice, rychlostní silnice a ostatní silnice I. 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. Vlastník letiště je povinen zajistit provozování letiště. Nemůže-li vlastník letiště zajistit provozování letiště, je povinen nabídnout letiště k zajištění jeho provozování státu.

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, včetně jejího technického vybavení, 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 infrastrukturu. Pro vyšší bezpečnost dopravní infrastruktury by se měly používat moderní technologie na bázi GNSS a dálkového průzkumu Země a získaná data pak dále integrovat v rámci resortního geografického informačního systému.

Rozpracování jednotlivých opatření dopravní politiky v oblasti dopravní infrastruktury je řešeno materiálem *Dopravní sektorové strategie, 1. fáze a Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury 2008 - 2013*, dočasně nahrazujícím *Dopravní sektorové strategie, 2. fáze – Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem*. Zásadním dokumentem zajišťujícím spolufinancování rozvojových priorit sektoru doprava ze strukturálních fondů EU (ERDF – Evropského fondu pro regionální rozvoj) a z Fondu soudržnosti (FS), je Operační program Doprava na léta 2007 – 2013.

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. 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.

Dopravní infrastruktura silniční, železniční i vnitrozemské vodní dopravy v České republice není stále v odpovídajícím stavu, pokud jde o technické a bezpečnostní parametry a kvalitu dopravní cesty.

Součástí sítě dopravní infrastruktury by se v České republice měly stát v souladu s evropskými zásadami rovněž přestupní terminály osobní dopravy, terminály kombinované a intermodální dopravy, systémy řízení dopravy, lokalizační a navigační systémy a geografické informační systémy. Síť by podle zmíněných zásad měla rovněž zahrnovat infrastrukturu pro řízení dopravy, uživatelské informace, řešení nehod a mimořádných situací a výběr elektronického mýta.

Dopravní infrastruktura s provozem na ní je dělícím prvkem v krajině. Při jejím návrhu a výstavbě musí být brán zřetel na udržitelný rozvoj území tj. vytváření vyváženého vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel v území a na zdraví obyvatel v souladu s platnými předpisy

3.3 Zajištění financování v dopravním sektoru

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 *Dopravní politiky* a navrhnout strategii k jejich naplnění včetně finančního zajištění. Klíčovými dokumenty v této oblasti jsou *Dopravní sektorové strategie, 1. fáze* a *Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury 2008 – 2013*, který dočasně nahrazuje *Dopravní sektorové strategie, 2. fáze – Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem*, tento dokument bude rozpracovávat značnou část opatření Dopravní politiky týkajících se dopravní infrastruktury, jejího dalšího rozvoje včetně stanovení finančního rámce a harmonogramu realizace klíčových opatření.

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, rozvoj a modernizace)
- 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 zdrojů. Vzhledem k investiční náročnosti sektoru dopravy je třeba hledat možnosti vícezdrojového financování.

Ministerstvo dopravy odpovídá podle kompetenčního zákona, platného zákona o drahách, 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. Pro tyto účely byl zřízen SFDI, který 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 plní úlohu zprostředkujícího subjektu Operačního programu Doprava zajišťujícího proplácení těch prostředků z fondů EU a úvěru EIB, jejichž příjemcem jsou státní investorské organizace (ŘSD ČR, SŽDC a ŘVC ČR). Výše příjmových prostředků SFDI však dlouhodobě neodpovídá reálným potřebám rozvoje dopravní infrastruktury a pro zabezpečení její údržby, oprav a rekonstrukcí.

V souvislosti s naplněním finančních potřeb pro dopravní infrastrukturu je nutné vyhodnocovat příjmovou stránku SFDI a přehodnotit rovněž právní postavení SFDI vzhledem k vývoji 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. Priority staveb a potřebné rozložení investic do všech druhů dopravy (železniční, silniční, letecká a vodní) musí být určeny dle jejich dopravního a ekonomického přínosu a vlivu na životní prostředí a bezpečnost dopravy.

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

Veřejný sektor nese garanci za dopravní obslužnost regionu veřejnou dopravou. Naplňuje ji uzavíráním smluv o veřejné službě, které v případě, že by dané služby nemohly být v potřebném rozsahu nebo kvalitě poskytovány na základě působení tržního prostředí, zajišťují plnění závazku veřejné služby a poskytují za plnění těchto závazků finanční kompenzace. Institutem úhrady kompenzací ztrát ve veřejném zájmu se v rámci EU řeší problematika dopravní obsluhy území veřejnou dopravou, která je nutná pro snižování dopravních kongescí, a tedy i podmínkou pro zajištění udržitelné mobility. V případě veřejné hromadné dopravy se stát rovněž dočasně v horizontu programového období do roku 2013 podílí i na obnově vozidlového parku, a to z důvodů překonání dluhu z minulých období.

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. Bezpečností (*vnitřní bezpečnost*⁹) se rozumí bezpečnost dopravního provozu, vytváření podmínek pro snížení nehodovosti u všech druhů dopravy a tvorbu pravidel pro přepravu nebezpečného zboží. Ochranou před vnějšími hrozbami (*vnější bezpečnost*¹⁰) rozumíme ochranu proti terorismu, vandalismu a obdobným protiprávním činům a patologickým společenským projevům a ochranu proti přírodním živlům. Oblast bezpečnosti v silniční dopravě podrobně rozpracovává *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu*.

Téměř 95%¹¹ všech dopravních nehod zavíní nebo se na vině spolupodílí účastníci provozu na pozemních komunikacích, jejich chování je proto klíčovým aspektem bezpečnosti silniční dopravy. Stav dopravní infrastruktury a špatný technický stav vozidlového parku má nižší podíl na příčinách nehod. Případné nehody, připisované technickému stavu, ale jsou obvykle způsobeny nedodržováním předpisů ze strany řidiče. Je nicméně 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 automatických vlakových zabezpečovacích systémů, a moderního managementu bezpečnosti vedlo během uplynulých 30 let k výraznému snížení počtu smrtelných úrazů při železničních nehodách. K dalšímu zvyšování bezpečnosti přispěje pokračující vybavování tratí moderním zabezpečovacím zařízením, včetně zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech.

Bezpečnost letecké dopravy je relativně k výkonům nejvyšší, i když následky případných nehod jsou vždy katastrofální. Je proto mj. věnována velká pozornost letové

⁹ anglický ekvivalent safety

¹⁰ anglický ekvivalent security

¹¹ Údaj za rok 2007

způsobilosti letadel, leteckému provozu, systémům řízení letového provozu a letišť, včetně personálu zapojeného do jejich provozu a 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.

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 a jejich vybavení
- 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 technických specifikacích interoperability (TSI) a dalších bezpečnostních standardech 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

Problémy spojené s rozvojem integrovaných dopravních systémů, usměrňováním a regulováním dopravy ve městech, včetně zavádění nových koncepcí zásobování, je nutné řešit v rámci principu subsidiarity na regionální a místní úrovni s možnou koordinací z úrovně státní. ***Uvedená priorita má charakter metodického doporučení pro tvorbu dopravních strategií na regionální a místní úrovni.***

Rozpracování jednotlivých opatření dopravní politiky v oblasti veřejné dopravy je řešeno samostatným materiálem *Strategie podpory dopravní obsluhy území*. Důležitým prvkem další podpory rozvoje dopravy v regionech je především *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících*.

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. S ohledem na existenci 14 krajů a nutnost v cílovém stavu zajistit teritoriální propojitelnost sousedních systémů citelně chybí definování základní platformy IDS v rovině technické, technologické, procesní, komunikační, ekonomické apod, včetně definování cílového systémového popisu IDS a jednotlivých systémových etap rozvoje IDS.

Zejména silniční doprava v regionech je plně v kompetenci regionálních a místních orgánů. Na jejich úrovni musí být v rámci principu subsidiarity řešena. 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.

Odpovědnost za rozvoj a regulaci dopravy ve městech mají jednotlivá města. 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 a budovat infrastruktury související s hromadnou a nemotorovou dopravou. Stát bude v krátkodobém horizontu pro překlenutí dluhu z minulosti podporovat též nákup vozidel hromadné dopravy v souladu s legislativou v oblasti veřejné podpory. Ve střednědobém časovém horizontu bude nezbytné zajistit financování obnovy vozidlového parku jednotlivými objednateli. 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, propojení se systémy VHD (veřejné hromadné dopravy) 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

Po vstupu do Evropské unie došlo v České republice k rychlému růstu výměny zboží především se členskými státy EU. Tento proces pokračoval dále v souvislosti s dalším rozšiřováním EU i s postupující globalizací ekonomiky. Změny v alokaci výrobních jednotek jednoznačně vedou k růstu přepravních vzdáleností při současném zvýšení požadavků na kvalitu přepravního procesu. Tyto trendy budou nadále určující i přes dočasný pokles celkových přepravních výkonů, vyvolaných finanční a hospodářskou krizí a od roku 2010 se přepokládá návrat k růstu. Výše zmíněné trendy se projevují:

- poklesem objemů přepravy surovin, především zboží hromadné povahy (uhlí, rudy apod.) a růstem podílu polotovarů a 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, poklesem podílu veřejné dopravy na přepravním trhu,
- růstem požadavků na zajištění vysoké úrovně logistických služeb, požadavky cestujících i přepraveců stále častěji směřují k realizaci přeprav s vyšší přidanou hodnotou a vyššími kvalitativními parametry
- po roce 2009 poklesem veřejných zdrojů na financování rozvoje dopravní infrastruktury.

Dlouhodobá orientace a přizpůsobování dopravní infrastruktury plánovitému hospodářství v bývalém Československu stejně jako v ostatních nových členských zemích EU způsobila značné disproporce v rozvoji dopravní infrastruktury. Kvalita, vzájemné propojení a rychlost rozvoje dopravní infrastruktury nových členských zemí 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 části silniční i železniční infrastruktury, a tím k růstu kongescí,
- snižování rychlosti a spolehlivosti silniční dopravy,
- vyčerpání možností stavební propustnosti územím v centrech a okolí velkých aglomerací,
- nedostatečné úrovni logistických služeb a ke změně požadavků na skladbu vozidlového parku v nákladní železniční dopravě.

Logistické řetězce nově vzniklých průmyslových provozů a distribučních center jsou zajišťované téměř výhradně silniční dopravou. Železniční doprava přitom disponuje kvantitativními i kvalitativními rezervami. Železniční dopravu lze uplatnit jen při určitých minimálních objemech. Současně je náročnější na vstupní investice. Jednostranná závislost na silniční dopravě přináší však řadu rizik:

- růst nákladů v silniční dopravě se začíná promítat ve zvýšené míře 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,
- přenesení nákladní dopravy převážně na silniční síť zvyšuje riziko negativních dopadů na hustotu, bezpečnost silničního provozu a zdraví obyvatel v jeho blízkosti.

V řadě zemí EU jsou v současnosti v provozu logistická centra s napojením na více druhů dopravy, jejichž vznik byl podpořen z veřejných zdrojů. Vznik analogické sítě logistických center je žádoucí podpořit i v ČR, při respektování geografických podmínek. 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.

Vláda ČR svým usnesením č. 1571 ze dne 21. 12. 2009 vzala na vědomí materiál *Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů*, ve kterém jsou rozpracovány základní podmínky podpory projektů umožňující vybudování funkční sítě multimodálních veřejných logistických center (VLC) a terminálů kombinované dopravy, stanovující rámcový postup jejich přípravy, předpokládané finanční zdroje a náklady a identifikující návazná opatření.

Opatření

- **hledat účinná a udržitelná logistická řešení s využitím principu komodality s cílem podpořit multimodalitu přeprav, optimalizovat kapacitu dopravní infrastruktury a využití energií a rovněž zpřístupnit logistické služby malým a středním podnikatelským subjektům v sektoru průmyslu a obchodu**
- **na základě Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů připravit program pro podporu logistiky nákladní dopravy pro období 2014 – 2020 včetně jeho finančního zajištění podle rozpočtových možností České republiky**
- **zajistit územní ochranu lokalit budoucích VLC prostřednictvím Politiky územního rozvoje ČR, územně plánovací dokumentace a dalších činností v procesu územního plánování, zajistit napojení velkých průmyslových zón na železniční infrastrukturu**
- **zajistit podmínky pro snazší spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy (podpora výzkumu a zavádění účinných překládacích zařízení vč. intermodálních terminálů)**
- **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 zavádění a rozvoj ITS systémů pro nákladní dopravu ve veřejné logistice včetně optimalizace zásobování měst (citylogistika)**
- **pro další rozvoj specializovaných oblastí dopravy (logistika, terminály kombinované dopravy, VLC) zajistit dostatek kvalifikovaných a odborně zdatných pracovníků vytvořením programů vzdělávání na středních a vysokých školách**
- **vytvořit podnikům přístup k multimodálním přepravním řetězcům s využitím železniční a vodní dopravy s cílem:**
 - *zlepšení vytižení dopravních prostředků a snížení prázdných jízd*
 - *redukce těžké silniční dopravy*
 - *lepší kooperace a koordinace podniků v oblasti dopravy*
 - *podpory podnikání pro malé a střední firmy*
 - *snížení negativních dopadů na životní prostředí a bezpečnost dopravy*

- zajistit podmínky pro kontinuitu služeb ITS na transevropských dopravních sítích, v oblasti řízení provozu a nákladní dopravy na evropských dopravních koridorech a v městských aglomeracích
- zavádět prostředky standardizované elektronické výměny dat mezi různými institucemi v dopravně-přepravním procesu (DATEX)

Specifický cíl

4.1.2 Harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele

Harmonizace podmínek na přepravním trhu je z hlediska dlouhodobé perspektivy sledována především ve čtyřech hlavních oblastech:

- *objektivní zpoplatnění užití dopravní cesty* (jednotlivá dopravní odvětví musí hradit ve srovnatelné míře odpovídající 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.*

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 jednotlivá dopravní odvětví hradila v rovné míře náklady dopravní cesty a nebyla porušena mezioborová konkurenceschopnost
- na základě závěrů pozičního dokumentu Evropské komise k hodnocení externích nákladů zajistit jejich efektivní aplikaci v národní praxi.

Opatření v oblasti zpoplatnění dopravní infrastruktury

- analyzovat možnosti zavádění výkonového zpoplatnění i na ostatní silnice ve správě státu a krajů, případně obcí, a to na bázi satelitní technologie a dále zkoumat možnosti potenciálního rozšíření systému na další kategorie vozidel
- systém elektronického mýtného realizovat jako hybridní (mikrovlnná technologie převážně na dálnicích a rychlostních silnicích (vybraných silnicích I. a II. třídy), satelitní technologie na ostatních komunikacích), připravovat zajištění interoperability systémů elektronického mýtného v rámci EU
- upravit sazby mýta s cílem maximální diferenciace dle emisních tříd vozidel a počtu náprav

- legislativně umožnit a postupně zavádět (v samostatné působnosti obcí) zpoplatnění vjezdu/přístupu vozidel do center měst jako regulační nástroj pro omezení provozu, včetně zohlednění emisních limitů stanovených EU
- výši úhrady za užívání železniční dopravní cesty harmonizovat s úhradou za užívání infrastruktury v silniční dopravě
- zajistit důsledný a účinný dohled na ceny za užívání letiště a poskytování letových provozních služeb z hlediska jejich souladu s mezinárodními smlouvami a příslušnou legislativou a aplikovat vhodné ekonomické a technologické nástroje na snižování negativních vlivů letecké dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví

Opatření v oblasti škod na životním prostředí a veřejném zdraví

- minimalizovat negativní vlivy hluku a imisí z dopravy, které mají svůj původ v dopravě a to vhodnými opatřeními na infrastrukturu, ale i motivací ke snižování hluku ze strany dopravních prostředků
- **Pro zlepšení kvality života ve městech je klíčové snižovat emise rizikových látek vytvářením podmínek pro využívání LPG a zavádění elektromobility.**
- posílit úlohu státního odborného dozoru v oblasti technické kontroly vozidel
- přednostně odstraňovat ekologické zátěže vyvolané stávající infrastrukturou
- minimalizovat negativní vlivy dopravy na stabilitu ekosystémů v krajině, jejich struktury a funkce
- promítnout úroveň externích nákladů do poplatků za užívání dopravní infrastruktury
- řešit problematiku hlukových limitů

Opatření v oblasti kongescí

- průběžně analyzovat vývoj dopravního zatížení s cílem včasné prevence očekávaných kongescí
- zavádět systémy ITS k minimalizaci rizika vzniku kongescí
- 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 odstraňováním dopravních hrdel
- omezení na komunikacích z důvodu oprav přednostně plánovat na období s nižší intenzitou provozu a s využitím systémů ITS

Specifický cíl

4.1.3 Zkvalitnění přepravní práce ve veřejné dopravě osob

Opatření

- tam, kde jsou pro to podmínky nebo je lze vytvořit, postupně zavádět dopravní preferenci veřejné dopravy, dopravní plánování včetně kritérií výkonnosti a kvality, dopravní, provozní, informační, tarifní a odbavovací integraci veřejné dopravy tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému; zajistit srovnatelné zpoplatnění železniční a autobusové dopravy
- poskytovat kompenzace ve shodě se Zákonem o veřejných službách v přepravě cestujících dopravcům, kteří jsou ekonomicky stabilní a schopni zajistit přepravní služby v požadované kvalitě a tyto služby garantovat včetně převzetí části výnosového rizika
- podpořit konkurenční prostředí pro zajištění dopravní obslužnosti ve veřejném zájmu území pro výběr dopravce ekonomicky způsobilého a schopného garantovat služby ve stanovené kvalitě se závislostí délky smluvního období na schopnosti dopravce investovat do vozidlového parku
- ve spolupráci s orgány samosprávy koordinovat zajišťování dopravní obsluhy území veřejnou dopravou průběžně a ve střednědobém výhledu, včetně vymezení finančního rámce, přístupu k integraci systému a k rozvoji konkurenčního prostředí
- ve spolupráci s orgány samosprávy napomáhat při rozšiřování územní působnosti a funkčnosti IDS (včetně metodické podpory pro zlepšení řízení a koordinací činností mezi druhy dopravy); pokračovat v legislativní podpoře pro vznik, činnost a zlepšování funkčnosti IDS
- podporovat zavádění a rozvoj systémů ITS ve veřejné osobní dopravě včetně elektronických jízdních dokladů,
- zajistit napojení ČR na budovaný celoevropský multimodální informační systém
- postupně zavádět aplikace využívající globální navigační družicové systémy (GNSS) a inteligentní dopravní systémy pro zvýšení bezpečnosti a efektivnosti dopravy organizátory dopravní obslužnosti a pro zajištění infomobility cestujících ve veřejné osobní dopravě
- vytvořit podmínky pro zlepšení odborné přípravy pracovníků pro odvětví osobní dopravy vč. programů vzdělávání na středních a vysokých školách
- zajišťovat odpovídající financování kompenzací dálkové a regionální osobní drážní dopravy s jasným vymezením odpovědnosti Ministerstva dopravy ČR a krajů, s postupným zaváděním konkurenčních prvků do smluv o veřejné službě v drážní osobní dopravě
- zavádět moderní technologie v kolejové dopravě (např. racionalizaci řízení tratí, moderní bezbariérová vozidla, rychlé a bezbariérové odbavení ve stanicích a zastávkách, kombinace lehkých kolejových systémů s klasickou železnici)

- rozvojem služeb v železniční dopravě přispět ke koordinaci s leteckou dopravou
- zpracovat plán a projekty dopravní obslužnosti České republiky pro dálkovou železniční dopravu, ze strany MD ČR metodicky podpořit a na úrovni krajů zpracovat krajské plány a projekty dopravní obslužnosti, na základě kterých se stanoví využitelnost regionálních tratí
- na úrovni MD ČR vypracovat a realizovat program integrace dálkové železniční dopravy s regionálním integrovanými dopravními systémy a pravidla a doporučení pro vzájemnou koordinaci regionálních integrovaných dopravních systémů, současně prověřit dostatečnost kapacit a navrhnout opatření včetně územních nároků
- připravit podmínky a vytvořit předpoklady pro zvýšení kapacity na Letišti Praha v Ruzyni jeho dalším rozvojem
- vytvářet podmínky pro rozvoj regionálních letišť a všeobecného letectví

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 *Jednotný systém dopravních informací (JSDI)* a jeho rozvoj,
- hospodárně využívat energetické zdroje v dopravě,
- minimalizovat vliv dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Opatření

- podpořit kombinovanou dopravu a vyšší využití kapacity železniční a vodní dopravní cesty a podpořit vývoj a zavedení nových multimodálních technologií
- podpořit vznik informačních nástrojů pro optimální volbu přepravy s využitím multimodální dopravy, usilovat o integrovaný přístup k plánování cest
- podporovat zavádění systémů ITS v dopravě včetně sledování poloh zásilek a zajištěním bezpečného sdílení obsahu databází těchto systémů s databázemi projektu JSDI, využívat inovativní technologie (EGNOS, GALILEO)
- zabývat se zaváděním moderních technologií pro inteligentní parkování nákladních vozidel
- vytvořit podmínky pro zlepšení odborné přípravy pracovníků pro odvětví nákladní dopravy
- zajistit implementaci připravovaného nařízení EU o evropské železniční síti zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy a to zejména prostřednictvím vytvoření tří nákladních železničních koridorů vedoucích přes území ČR

Specifický cíl

4.1.5 Transformace železničního sektoru

Je třeba dokončit proces restrukturalizace železničního sektoru a vytvářet podmínky pro zvyšování konkurenčního prostředí při provozování železniční dopravy v souladu s aplikací jednotlivých evropských železničních balíčků. Proces restrukturalizace výrazně pokročil, avšak je třeba dokončit závěrečné fáze procesu.

Podle usnesení vlády č. 1352 z 4.12.2007 došlo k 1.7.2008 k převodu funkce obsluhy dráhy, a to včetně odpovídajících materiálních, technologických a personálních kapacit z ČD, a.s. na SŽDC, s.o. V souladu s požadavky Evropské unie je nezbytné dokončit celý proces oddělení provozovatele dráhy od dopravce, převedením obsluhy dráhy z ČD, a.s. na SŽDC, s.o., aby byl zajištěn rovný a nediskriminační přístup na dopravní cestu. V roce 2008 vláda schválila záměr na vytvoření dceřiné společnosti Českých drah, a.s. pro osobní dopravu (nejdříve od roku 2012).

Opatření

- realizovat program EU „Revitalizace železnic a zabezpečení interoperability postupnými kroky“, do českého právního systému přebírat legislativní normy EU
- dokončit převod funkce provozovatele celostátní dráhy a drah regionálních ve vlastnictví státu převedením obsluhy dráhy, tj. organizování a řízení drážní dopravy, z ČD, a.s. na SŽDC, s.o.
- vyřešit problematiku vlastnictví pozemků a budov tak, aby tato oblast nevytvářela rozdílné podmínky pro podnikání jednotlivých dopravců.

Specifický cíl

4.1.6 Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele

Opatření

- ve veřejné dopravě v následujícím období věnovat pozornost postupnému otevírání trhu drážní dopravy, řešení problematiky dopravního plánování, problematice financování veřejné dopravy včetně rámce pro objednávku dálkové železniční dopravy a pro regionální dopravu a problematice integrovaných dopravních systémů včetně elektronického jízdného
- v dopravě v závazku veřejné služby uplatňovat ve shodě se Zákonem o veřejných službách v přepravě cestujících a Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 soutěž mezi dopravci, ve smluvních vztazích mezi objednateli a dopravci v dopravě v závazku veřejné služby nastavit uplatněním regulované konkurence stav, v němž veřejný sektor bude prosazovat zájmy cestujících a dopravci budou efektivně a udržitelně poskytovat dopravní služby ke spokojenosti svých zákazníků. Výše plateb za veřejné služby musí pokrýt rovněž náklady na obnovu vozidlového parku.

- nastavit standardy služeb ve veřejné dopravě pro jednotlivé části veřejné dopravy příslušným objednatelům, smluvně zajistit naplnění těchto standardů a ty požadovat při realizaci veřejné služby
- v dopravě v závazku veřejné služby uplatňovat ve shodě se Zákonem o veřejných službách v přepravě cestujících a Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 práva cestujících v autobusové a autokarové dopravě
- v oblasti přepravního práva nastavit vyvážený vztah mezi právy cestujících a kvalitou přepravy dosažitelnou v ekonomických a technických podmínkách provozování dopravních služeb
- při výběru dopravce na provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu zohlednit ekonomickou stabilitu dopravce, efektivitu a schopnost dopravce poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele a investovat v potřebné míře do vozidlového parku
- vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace
- podporovat další zkvalitnění informovanosti uživatelů v osobní a nákladní dopravě vybudováním informačního systému schopného komunikovat intermodálně i mezinárodně, zajistit dostupnost multimodálních cestovních informací
- zavádět prostředky standardizované elektronické výměny dat mezi různými institucemi v dopravně-přepravním procesu
- podporovat doplňkovou specializovanou dopravu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, která by efektivně a pružně doplňovala systém integrované veřejné dopravy

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 a snižovat jejich závislost na veřejných rozpočtech (výkonové zpoplatnění provozu, podíl spotřební daně použitý pro potřeby dopravní infrastruktury na celostátní i regionální úrovni apod., a to v souladu s příslušnými národními a evropskými předpisy)
- postupně harmonizovat ceny za použití dopravní cesty v železniční a silniční dopravě, na nediskriminačním základě a při respektování technických a technologických specifik

- prosazovat systémovou realizaci údržby a opravy infrastruktury podle harmonogramu předem nastaveného z hlediska významu pro bezpečnost provozu (přednostně řešit závadná místa, odstraňování nehodových lokalit, opravy mostů v havarijním stavu, řešení průtahů obcemi)
- na stávající infrastrukturu uplatňovat opatření na ochranu před hlukem a vibracemi a to přednostně v místech s překročenými hygienickými limity hluku
- na stávající infrastrukturu zavádět moderní řídicí, informační a diagnostické systémy, včetně systémů k vážení vozidel, na místech, kde je potřeba zvýšit bezpečnost a plynulost provozu a minimalizovat negativní dopady dopravy na zdraví a životní prostředí, i na infrastrukturu
- zvýšit průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící organismy

Specifický cíl

4.2.2 Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury

Z hlediska mezinárodních závazků je hlavním cílem v oblasti výstavby dopravní infrastruktury urychlená výstavba a modernizace transevropské sítě TEN-T v České republice s preferencí tří prioritních projektů dle přílohy III „Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě“, které bude nahrazeno novým nařízením s platností od roku 2013 – 2014, na základě kterého bude síť TEN-T dvouvrstvá¹².

Hlavním koncepčním dokumentem pro rozhodování o přidělení investic do dopravní infrastruktury ČR se stanou *Dopravní sektorové strategie, 2. fáze – Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem*. Koncepčním dokumentem s krátkodobým až střednědobým výhledem jsou již zpracované *Dopravní sektorové strategie, 1. fáze*. Základem pro investice do rozvoje dopravních sítí jednotlivých druhů dopravy je schválený rozpočet SFDI a jeho střednědobý výhled.

Úroveň rozvoje dopravní infrastruktury musí být harmonizována v rámci jednotlivých druhů dopravy.

Integrovanou součástí rozvoje infrastruktury se musí stát využití a zavádění moderních systémů řízení a regulace dopravy, informačních systémů, systémů ITS a globálních navigačních družicových systémů.

Rozvoj dopravní infrastruktury musí respektovat zvolené cíle v oblasti snižování negativních dopadů dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva a v oblasti snižování nehodovosti.

Opatření

- do 31.12.2012 zpracovat a v následném období pravidelně aktualizovat *Dopravní sektorové strategie, 2. fáze – Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem*, vycházející z multikriteriální analýzy pro stanovení priorit staveb jednotlivých složek dopravní infrastruktury,

¹² Síť TEN-T se v současné době znovu definuje, přičemž bude obsahovat globální síť s cílem napojit všechny regiony úrovně NUTS 2 a základní síť, která bude podmnožinou globální sítě a bude představovat hlavní transevropská multimodální spojení.

upřednostňovat infrastrukturu řešící kongesce a infrastrukturu z rozvojových oblastí, os a specifických oblastí definovaných v PÚR ČR 2008 a z oblastí se soustředěnou podporou státu dle Strategie regionálního rozvoje

- přijmout legislativu k zajištění rychlejší přípravy liniových staveb a k urychlení procesu správního řízení
- optimalizovat proces zadávání staveb s cílem minimalizovat vynakládání veřejných prostředků při současném dodržení kvality staveb
- pomocí územně plánovací dokumentace a Politiky územního rozvoje ČR zajistit ochranu koridorů a ploch pro rozvojové záměry dopravní infrastruktury a sítě veřejných logistických center s respektováním zdrojů a cílů přeprav, rozmístěním průmyslových zón, zohlednit možné využití brownfields včetně dopravních
- při realizaci projektů rozvoje dopravní infrastruktury minimalizovat dopady na jednotlivé složky životního prostředí
- zajistit racionální inženýrské řešení dopravních problémů bez zbytečně vysokých rezerv, které prodražují dopravní stavbu a nezefektivňují vlastní řešení dopravního problému
- provádět bezpečnostní audit a technickou expertízu projektů na dopravní infrastrukturu k dosažení optimálních, hospodárných řešení dopravních staveb,
- podporovat rozvoj a vznik nových center řízení dopravy a jejich napojení na centra řízení dopravy v Evropě
- podporovat využití a zavádění systémů globálních navigačních družicových systémů (GNSS)
- podporovat integraci veřejné dopravy a zlepšovat přestupní vazby mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy
- zvýšit kontrolu hospodárnosti vynakládaných finančních zdrojů – aplikovat kontinuální proces sledování nákladů (supervize, státní expertíza) v celém životním cyklu projektu (projektová příprava, výběr zhotovitele, realizace, provozování). Provádět audit technického řešení staveb a jejich objektové skladby a kontrolu cen staveb (ve fázi přípravy a realizace)

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 dopravy a přehodnotit její části vykazující největší přepravní výkony tak, aby bylo možné vytvořit:
 - *tahy s přednostním využitím pro osobní dopravu – dálkovou a příměstskou.*
 - *tahy s přednostním využitím pro nákladní dálkovou dopravu se zachováním osobní dopravy regionálního charakteru, a to na třech hlavních mezinárodních koridorech pro nákladní dopravu, které vzniknou implementací připravovaného nařízení EU o evropské železniční síti zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy*

- *vysokorychlostní tratě, u kterých je nezbytné sledovat časovou aktuálnost jejich realizace na území ČR v evropském kontextu¹³, včetně zpřesňování tras (provázání modernizace tranzitních koridorů s postupnou výhledovou stavbou úseků tratí pro vysoké rychlosti s ohledem na rozvoj vysokorychlostní sítě v okolních zemích a zajistit zařazení těchto tratí mezi projekty evropského zájmu)*
- **dle finančních možností dokončit do roku 2018 modernizaci tranzitních koridorů**
- **pokračovat v modernizaci rozhodujících železničních uzlů včetně propojení koridorů v železničních uzlech**
- **zajistit interoperabilitu a dálkové řízení provozu jako rozvoj v oblasti technologií zajišťujících bezpečné řízení jízdy vlaků v souladu s celoevropskými trendy na vybraných tratích celostátní dráhy ve vazbě na EU i sousední regiony**
- **připravovat podmínky pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť**
- **provádět racionalizaci provozu vybraných regionálních drah v krajích**
- **podporovat rozvoj přeshraničních projektů železniční dopravy tam, kde je předpoklad silných přepravních proudů**
- **při přípravě modernizace železniční infrastruktury vytvářet podmínky pro maximální využití příspěvků Fondu soudržnosti a dalších finančních nástrojů EU, např. ERDF**
- **modernizovat další celostátní dráhy zařazené do evropského železničního systému (např. dle dohod AGC a AGTC) i vybrané ostatní celostátní a regionální dráhy s ohledem na napojení na sousední státy a rozvoj příměstské a městské dopravy v hlavních aglomeracích ČR se zohledněním stavu a růstu suburbanizace v oblasti a možného využití dráhy jako kapacitního páteřního dopravního systému**
- **pokračovat v programu elektrizace tratí, a to v koordinaci se zajištěním jejich potřebné propustnosti**
- **na ostatních celostátních a významných regionálních tratích (kde je úloha železnice důležitá) zabezpečit provozuschopnost a požadovanou kapacitu železniční dopravní cesty, a rozvoj kolejových systémů regionální a městské dopravy včetně jejich kombinace a rozvoj terminálů osobní hromadné dopravy**
- **pokračovat v přípravě železničního spojení Letiště Praha v Ruzyni a širší oblasti severozápadního sektoru Prahy a Středočeského kraje s centrem Prahy včetně přímého napojení letiště na dálkovou železniční dopravu**
- **vytvářet podmínky pro rozvoj městské železniční dopravy včetně účelného zvýšení počtu zastávek**
- **provádět technická opatření na minimalizaci vlivů výstavby na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví, prověřit a optimalizovat potřebu**

¹³ Dle dokumentu *Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*, KOM(2011) 144 v konečném znění má být síť vysokorychlostních železnic v Evropě dokončena do roku 2050.

protihlukových stěn a dalších úprav železniční dopravní cesty a motivovat dopravce k technickým úpravám kolejových vozidel snižujících hlučnost

- na základě vypracované analýzy přepravních vztahů na připravované síti vysokorychlostních tratí zpracovat aktualizaci potřeby zaměření a způsobu využití jednotlivých tras vysokorychlostních tratí jako podklad pro etapizaci jejich výstavby a stabilizaci tras
- zahájit přípravu metodiky pro návrh a zavádění nových trendů v zabezpečovacích zařízeních (s využitím družicových systémů) na tratích s malou intenzitou provozu s cílem snižovat investiční, provozní náklady a jízdní doby vlaků, zvyšovat bezpečnost železničního provozu a to bez nutnosti rozsáhlých stavebních úprav
- řešit ve spolupráci s kraji, obcemi a veřejností problematiku neperspektivních regionálních tratí, v případě prokázání neperspektivnosti navrhnout možná opatření
- v případech nevyužívané a nepotřebné kapacity železniční infrastruktury v rovných podmínkách jejího využívání s jinými druhy dopravní infrastruktury neodnímat železniční infrastrukturu dopravní funkci a zajistit změnu dopravní funkce např. využitím infrastruktury pro cyklostezky
- podporovat využití satelitních systémů v oblasti zabezpečení a telematiky železniční dopravy v souladu s TSI

4.2.2.2 Hlavní projekty rozvoje silniční a dálniční sítě

Opatření

- v souladu s celoevropskou koncepcí pokračovat ve výstavbě úseků transevropské sítě TEN-T v ČR
- postupně napojovat všechny kraje na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; kapacita nově budovaných silnic musí odpovídat prognózovaným intenzitám provozu
- 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 pro minimalizaci vlivů výstavby na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví
- optimalizovat návrhové kategorie silnic a dálnic ve vazbě na zatřídění silniční komunikace
- na hlavních dálničních tazích instalovat inteligentní dopravní systémy pro řízení a regulaci provozu, zvýšení bezpečnosti a efektivnosti dopravy a pro zajištění infomobility

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

4.2.2.3 Hlavní projekty rozvoje vodních cest

Opatření

- řešit problémy splavnosti na dopravně významných vodních cestách využívaných a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu
- pokračovat v zavádění programu NAIADES a Říčního informačního systému
- připravit projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách (dle zákona č. 114/95 Sb. o vnitrozemské plavbě)
- zajistit vybavení vodních cest a přístavů prvky protipovodňové ochrany
- zajistit bezpečné tankování pohonných hmot a ukládání odpadů v přístavech, podpořit vybavení přístavů a přístavišť o veřejné funkce (bezbariérový přístup, přístup k plavidlům apod.)
- pokračovat v územní ochraně koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe formou územní rezervy v územně plánovacích dokumentacích v souladu s usnesením vlády ČR č. 368 z 24. května 2010 a č. 49/2011 z 19. ledna 2011

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
- do 30.6.2012 zpracovat koncepci letecké dopravy a předložit ji Vládě ČR ke schválení
- podporovat využití a zavádění systémů globálních navigačních družicových systémů (GNSS)
- Urychlit přípravu projektů napojení letišť TEN-T na železniční infrastrukturu

4.2.2.5 Hlavní projekty rozvoje infrastruktury pro nemotorovou dopravu

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 v místech s vysokými intenzitami provozu dosáhnout snížení počtu nehod s účastí cyklistů
- zajistit plnění cílů Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

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

Priorita

4.3 Zajištění financování v sektoru dopravy

Jednotlivá opatření k zajištění priorit dopravní politiky budou realizována v rámci schválených výdajů kapitoly Ministerstva dopravy a Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2011 a střednědobého výhledu na léta 2012 a 2013.

Specifický cíl

4.3.1 Optimalizace úhrad za veřejné služby

Opatření

- optimalizovat rozsah veřejné dopravy a vytvářet podmínky pro jeho stabilizaci prostřednictvím systémových organizačních, právních, technických a finančních opatření; v zájmu dosažení vyšší finanční efektivity preferovat komerční veřejnou dopravu v těch případech, kdy vytváří ucelenou a stabilní nabídku služeb (rozsah provozu linky v průběhu dne a týdne, dostatečná nabízená kapacita v přepravních špičkách ap.)
- ve spolupráci s orgány samosprávy se podílet na zvýšení efektivity zajišťování veřejných služeb v dopravě při zohlednění potřebných požadavků kladených na kvalitu a další podmínky provozování těchto služeb
- zajistit veřejné prostředky pro realizaci programů na podporu multimodálních přeprav v nákladní dopravě

Specifický cíl

4.3.2 Zajištění financování dopravní infrastruktury

Pro podporu realizace projektů v oblasti dopravy je třeba využít zdroje, pocházející z následujících evropských fondů:

- Fond soudržnosti, prostřednictvím Operačního programu Doprava
- Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) prostřednictvím Operačního programu Doprava, regionálních operačních programů, operačních programů přeshraniční spolupráce Cíl 3
- Finančního nástroje TEN-T

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, které by z části nahradily výpadek

zdrojů příjmů SFDI z privatizace. Rozsah výkonového zpoplatnění dálnic, rychlostních silnic a silnic, jakož i kategorií zpoplatněných vozidel, se bude postupně rozšiřovat. Kromě toho bude třeba připravovat podmínky pro možnost budoucího celoplošného zpoplatnění nákladních vozidel a možnost výkonového zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic pro jiné kategorie vozidel.

Tato problematika úzce souvisí s internalizací externalit v dopravě, jejímž cílem je zrovnoprávnění všech druhů dopravy v rámci harmonizovaného zpoplatnění za užívání dopravní cesty zahrnutím externích dopadů například externích nákladů (hluk, vibrace, znečištění ovzduší, dopravní kongesce). EK se touto problematikou zabývá v rámci Zeleného dopravního balíčku a ČR bude při postupné internalizaci externích nákladů vycházet ze závěrů EK a budoucí evropské legislativy týkající se dané problematiky, zejména pak novely směrnice 1999/62 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly¹⁴.

Novým zdrojem financování rozvoje dopravní infrastruktury i rekonstrukcí by se měly stát soukromé finanční prostředky s použitím principu veřejně-soukromých partnerství PPP. Nesmí však dojít k neúnosnému zvýšení nároků na budoucí veřejné rozpočty, neboť PPP představuje především zdroj pro urychlení výstavby a zvýšení efektivity investic, ale zatíží výdajovou stránku veřejných rozpočtů v budoucnu.

Opatření:

- **využívat všechny finanční zdroje pro financování údržby a rozvoje dopravní infrastruktury:**
 - veřejné rozpočty – hlavním zdrojem financování by měl být 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)
- **prosazovat na evropské úrovni zpřesnění pravidel pro souběžné využití fondů EU a PPP, aniž by při využití PPP došlo ke zvýšení podílu národního spolufinancování**
- **upravit právní předpisy směřující k usnadnění investorské přípravy dopravních staveb s cílem vytvořit podmínky pro rychlejší přípravu zejména projektů PPP**
- **V návaznosti na výsledky projektu *Vypracování dlouhodobého modelu financování dopravní infrastruktury* ve spolupráci MD a MF stabilizovat příjmovou stránku pro dopravní infrastrukturu (např. zvážit možnost navýšení podílu výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů) s cílem umožnit její kvalitní**

¹⁴ Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě – Doprava šetrnější k životnímu prostředí – KOM(2008) 433 v konečném znění Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Strategie pro provedení internalizace vnějších nákladů – KOM(2008) 435 v konečném znění

údržbu a rozvoj včetně zapojení soukromých zdrojů (například projektové dluhopisy, projekty PPP, prostředky penzijních fondů)

- **připravit návrh modelu efektivního financování dopravní infrastruktury, vč. restrukturalizace SFDI, případně dalších resortních institucí**
- **v případě nedostatku finančních prostředků upřednostnit údržbu a obnovu dopravní infrastruktury před výstavbou novostaveb**
- **zajistit finanční prostředky na majetkoprávní vypořádání pozemků pod dopravní infrastrukturou vlastněnou státem**
- **Zajistit vyšší kvalitu a životnost infrastruktury důslednou kontrolou dodržování pracovních postupů a prací a důsledným vymáháním záručních oprav s cílem zásadního snížení častých a nákladných oprav z nedostatečně kvalitní práce a nedodržování technologických postupů.**

Specifický cíl

4.3.3 Financování obnovy dopravních prostředků

Zajištění účinné obnovy dlouhodobě zaostávajícího vozidlového parku v kolejové, zejména železniční, dopravě je rozhodující podmínkou pro udržení současného podílu této dopravy v přepravě osob a nákladu. Tyto investice je nutné zabezpečit využitím všech dostupných zdrojů, a to soukromých i veřejných. V případě veřejných zdrojů se jedná o dočasné opatření v krátkodobém horizontu programového období do roku 2013. Je třeba v rámci dostupných možností hledat finanční prostředky pro investice krajů a obcí do vozidlového parku veřejné dopravy. Do kompenzace ztrát z provozu veřejné osobní dopravy je třeba zahrnovat rovněž náklady na obnovu vozidlového parku.

Opatření:

- **pro překlenutí dluhu z minulosti zajistit finanční prostředky programu pro poskytování příspěvků na obnovu vozidlového parku z veřejných rozpočtů v souladu s právem ES dopravcům zajišťujícím přepravu ve veřejném zájmu nediskriminačně, se zvláštním zaměřením na vozidla usnadňující přístup osob se sníženou možností pohybu a orientace a na úsporu energií a snižování emisí skleníkových plynů. Pro program využít financování z evropských fondů prostřednictvím regionálních operačních programů**
- **ve střednědobém horizontu integrovat financování vozidel do kompenzací dopravcům v souladu s právem Společenství**
- **zajistit finanční podporu dalšího rozvoje vozidlového parku veřejné dopravy osob a speciálních technických prostředků pro nedoprovázenou kombinovanou dopravu**
- **při obnově vozidlového parku věnovat pozornost využívání zemního plynu (CNG) z důvodů podstatně nižších emisí rizikových látek, především ve městech a podporovat elektromobilitu**
- **na léta 2011 – 2013 nadále zajišťovat finanční podporu programů modernizace a inovace plavidel vnitrozemské nákladní vodní dopravy za účelem zlepšení životního prostředí, zvýšení bezpečnosti a podporu multimodality v souladu s programem EK NAIADES.**

Specifický cíl

4.3.4 Financování výzkumu a vývoje

Opatření:

- zefektivnit a rozvíjet proces strategického výzkumu a vývoje v dopravě se zaměřením na udržitelný rozvoj dopravy
- posílit investice do znalostí a inovací se zvláštním zaměřením na inteligentní dopravní systémy a telematické aplikace
- podporovat přenos poznatků a technologií na mezinárodní úrovni, především ve vazbě na rámcové programy výzkumu a vývoje EU
- prostřednictvím programů vyhlašovaných Technologickou agenturou ČR podporovat:
 - aplikovaný výzkum a experimentální vývoj v oblasti dopravní infrastruktury včetně ITS
 - výzkum a vývoj nových paliv a pohonů
 - výzkum, experimentální vývoj a inovace v oblasti kosmických aktivit
 - výzkum intermodální, environmentálně energeticky a k životnímu prostředí šetrné a bezpečné dopravy a technických opatření ke zmírňování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví
- zajistit uplatnění výsledků výzkumu a vývoje v praxi
- financovat a uspořádat kampaně a zajistit výchovně-vzdělávací akce zaměřené na chování uživatelů silničního provozu, zejména s cílem snížení spotřeby pohonných hmot a zvýšení bezpečnosti provozu
- zajistit vzdělávání a přípravu odborníků na úrovni současných a budoucích úkolů v dopravě

Priorita

4.4 Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy

Specifický cíl

4.4.1 Bezpečnost silniční dopravy

Bezpečnost silniční dopravy je detailně rozpracována v *Národní strategii bezpečnosti silničního provozu*. Tento vládou schválený materiál je pravidelně vyhodnocován. Problematika bezpečnosti je rozčleněna do deseti oblastí s definováním jednotlivých opatření a konkrétních nástrojů potřebných k dosažení vytýčeného cíle.

Opatření:

- důsledně naplňovat a každoročně vyhodnocovat plnění definovaných opatření
- na základě vývoje nehodovosti v silniční dopravě aktualizovat Národní strategii bezpečnosti silničního provozu zohledňující cíle obsažené ve Sdělení EK

stanovující směry politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020¹⁵

- **maximalizovat přínos informačních systémů pro vyšší bezpečnost dopravy – zajistit provoz a rozvoj Jednotné dopravní vektorové mapy (JDVM) jako resortního geografického informačního systému a nástroje k vyhodnocování statistiky dopravní nehodovosti**

Z aktivit zaměřených na zvyšování bezpečnosti silničního provozu lze rozlišovat tři základní problémové okruhy, na které je nezbytné se zaměřit a naplňovat také následující opatření:

Opatření v oblasti lidského činitele

- **cíleně propagovat používání veřejné dopravy osob a zajistit soustavnou informovanost účastníků silničního provozu o stálém riziku silniční dopravy při využití stávajících a budovaných informačních systémů veřejné správy**
- **kontrolovat plnění pravidel pro zvýšení úrovně výchovy řidičů v autoškolách, zajistit efektivní výkon státního dozoru v autoškolách, stanovit nároky na odbornou kvalifikaci provozovatelů autoškol, zavést pravidelné odborné přezkušování učitelů. Zajistit, aby v případě odebrání registrace k provozování autoškoly z důvodů porušení zákona byly odebrány i všechny ostatní související registrace.**
- **důsledně vyžadovat a kontrolovat dodržování zákonem stanovené doby řízení, doby odpočinku a bezpečnostních přestávek řidičů**
- **zajistit vyšší vymahatelnost práva při nerespektování pravidel silničního provozu, a to včetně dodržování zákazů jízdy a stání dle zákona č. 289/1995 Sb. (lesní zákon; § 20 odst. 1g); zvláštní pozornost věnovat dodržování zákonů v případě řidičů motocyklů**
- **na základě analýzy nehodovosti a jejích hlavních příčin a na základě konzultací s politickými stranami zajistit novelizace zákona o provozu na pozemních komunikacích**
- **upravit právní předpisy pro zjednodušení a zrychlení vyřizování dopravních přestupků zejména při použití kamerových systémů a další techniky.**
- **systémově zabezpečit reálné fungování dynamických silničních kontrol, využitím náležitě technicky vybavených monitorovacích vozidel kontrolních orgánů, které budou bezprostředně reagovat na páchání dopravních přestupků**

Opatření v oblasti technické bezpečnosti silnic

- **podporovat implementaci inteligentních dopravních systémů, které zvyšují bezpečnost a plynulost dopravy:**
 - **postupně vybavovat dálniční síť a síť rychlostních silnic funkčními varovnými a informačními a spolupracujícími systémy, na úseky s vysokou**

¹⁵ Sdělení Komise: Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020, KOM (2010) 389 v konečném znění

intenzitou provozu, kde je vyšší riziko vzniku kongescí, zavádět systémy řízení rychlosti

- na exponovaných úsecích silnic zavádět úseková měření rychlosti
- podporovat diagnostiku jedoucích vozidel a sdílení dat mezi správci infrastruktury a dopravci
- **v závislosti na intenzitě provozu od sebe navzájem oddělovat nemotorovou dopravu (cyklistické pruhy a stezky, fyzicky oddělené chodníky), upravit legislativu pro využívání sdružených stezek dotčenými účastníky provozu na pozemních komunikacích**
- **identifikovat a následně upravovat nehodové lokality, pružně realizovat opatření s nízkými náklady (včasné odstraňování vzrostlé vegetace z výhledu, opravy výtluků apod.)**
- **nově budované osvětlení veřejných komunikací provádět tak, aby nedocházelo k nebezpečnému oslňování řidičů zejména při příjezdu z neosvětlených úseků, oslňování neřešit nejen od mobilních, ale i od stacionárních zdrojů osvětlení**
- **urychlit výstavbu obchvatů obcí a stanovit plán s termíny a zajištěním financováním výstavby konkrétních obchvatů**
- **realizovat průtahy obcemi podle platných zásad a opatření pro dopravní zklidnění na pozemních komunikacích, realizovat opatření pro změnu způsobu jízdy na vjezdu do obcí, zklidňovat dopravu v obcích a realizovat bezpečnostní prvky na infrastruktuře v obydlených oblastech**
- **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, zajištění přehlednosti dopravního značení snižováním počtu dopravních značek na nezbytně nutnou míru)**
- **v rámci výstavby nových dálnic a rychlostních silnic realizovat jako jejich nedílnou součást objekty a prostranství bezprostředně sloužící k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu**
- **podporovat výstavbu odstavných ploch pro silniční nákladní vozidla**
- **využít možností družicových navigačních systémů pro lokalizaci nehodových míst a upozornění řidičů**
- **zavést automatický systém pro odhalování a postihování přestupků proti bezpečnosti silničního provozu, využít k tomu připravovanou Centrální evidenci přestupků a zpřístupnit registr vozidel v odpovídajícím rozsahu správním úřadům**

Opatření v oblasti technického stavu vozidel

- **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 kontrolu emisí atd.) a zdokonalit právní rámec pro institucionální zabezpečení státního dozoru nad STK a sjednotit systém dozoru ve veřejné správě**

- připravovat podmínky pro zavádění systémů umožňující komunikaci a propojení vozidla s dopravní infrastrukturou ¹⁶

Specifický cíl

4.4.2 Bezpečnost železniční dopravy

Opatření

- zavádět bezpečnostní pravidla podle TSI a Společných bezpečnostních metod na dráze celostátní
- postupně zavádět systémy ERTMS podle přijatého harmonogramu a na tratích mimo síť TEN-T zřizovat systémy dálkového řízení drážní dopravy včetně vlakového rádiového spojení, zavádět zabezpečovací zařízení i na tratích, kde dosud zavedeno není
- pro zvýšení bezpečnosti provozu a pravidelnosti jízdního řádu posilovat na straně infrastruktury diagnostiku jedoucích vozidel a sdílení dat z diagnostiky mezi správci infrastruktury a dopravci
- zvyšovat bezpečnostní parametry na železničních přejezdech, případně zajistit stavební úpravy nehodových lokalit (včetně odstranění vzrostlé vegetace, náspů a budov) tak, aby byl zajištěn dostatečný výhled

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 i s využitím aplikací telematických systémů
- systematicky vytvářet předpoklady pro převzetí většího podílu přeprav nebezpečných nákladů bezpečnějšími druhy dopravy
- podporovat využití a zavádění inovativních technologií v procesu přepravy nebezpečných věcí (RFID), realizaci příslušných ITS systémů pro logistiku nákladní dopravy nebo globální navigační družicové systémy (EGNOS, GALILEO, GPS)

Specifický cíl

4.4.4 Vnější bezpečnost dopravy

Opatření

- Podpořit vývoj nových typů univerzálních mostních provizorií využitelných pro rychlou obnovu poškozené nebo zničené dopravní infrastruktury

¹⁶ ITS akční plán: Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě: Oblast činnosti 4: „Zapojení vozidla do dopravní infrastruktury“

- při tvorbě a použití pohotovostních zásob pro resort dopravy zabezpečit silniční mostní provizoria ve výši do 3% délky mostů na pozemních komunikacích, železniční mostní provizoria ve výši do 3% délky mostů na železničních tratích a železniční svršek ve výši do 0,5% stavební délky kolejí v ČR
- 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 implementace systémů ITS do řízení dopravních procesů)
- v případě krizových situací včetně zhoršených rozptylových podmínek a překračování hygienických limitů hluku omezit zbytnou dopravu, využít připravená regulační opatření, kterými se mění způsob řízení a organizace dopravy a podmínky pro omezení nebo zákaz provozu v oblasti dopravy České republiky
- stanovit systém opatření proti zcizování důležitých komponentů zabezpečovacího zařízení železniční infrastruktury především z barevných kovů, jejichž odcizení může výrazně ohrozit bezpečnost železničního provozu
- stanovit systém pro sledování polohy zásilek a jejich celistvosti; dát mandát k práci na standardních souborech dat popisujících přepravované věci, včetně požadavků na předpisy (s ohledem na současné požadavky na přepravu nebezpečných věcí, živých zvířat apod.) a na technologie jako je identifikace radiové frekvence (RFID).
- vytvořit podmínky pro posílení bezpečnosti cestujících v osobní dopravě, zejména proti krádežím a ostatní kriminální činnosti, udržet důvěru uživatelů ve veřejnou osobní dopravu a zabezpečit občanská práva všech zaváděním nové bezpečnostní koncepce, technologie a nových hardwarových a softwarových řešení, zjišťováním nových potřeb výzkumu v oblasti bezpečnosti, a to nejen z oblasti detekce a sledování, ale i vybavení a zařízení
- provádět hodnocení bezpečnosti a ochranná opatření k zabezpečení veřejné osobní dopravy před teroristickými útoky a současně hledat jiné konstrukce a materiály, vybavení a zařízení, které by mohly zmírnit následky teroristického útoku, zejména výbuchu
- věnovat pozornost zajišťování funkčnosti a zvýšení ochrany dopravní infrastruktury¹⁷ zejména s ohledem na postupující změnu klimatu a hrozby teroristických útoků
- rozvíjet systémy pro monitorování bezpečnosti dopravní infrastruktury (např. zavádění monitoringu dopravní infrastruktury pomocí dálkového průzkumu Země)
- podporovat uplatnění výsledků bezpečnostního výzkumu v dopravě

¹⁷ SMĚRNICE RADY 2008/114/ES ze dne 8. prosince 2008 o určování a označování evropských kritických infrastruktur a o posouzení potřeby zvýšit jejich ochranu

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
- Podporovat možnosti rozložení finančního břemene při provádění ochrany civilního letectví před protiprávními činy mezi stát a poskytovatele leteckých služeb.

Priorita

4.5 Podpora rozvoje dopravy v regionech

Specifický cíl

4.5.1 Rozvoj a budování integrovaných dopravních systémů

Reálnou možností, která vede ke zlepšení a zkvalitnění dopravní obslužnosti postupně na celém území regionu, je koordinované využití jednotlivých druhů dopravy 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

- ve spolupráci orgánů státní správy a samosprávy nadále usilovat o zlepšení provázanosti veřejné dopravy nabídkou společně nabízených služeb, koordinovat objednávky dálkové, regionální a obecní dopravy
- podporovat rozvoj a optimalizaci regionálních integrovaných dopravních systémů včetně zapojení provozů MHD v regionu působnosti smluvním

organizátorem s vhodným rozložením výnosových rizik mezi objednatele a dopravce

- zajistit realizaci a modernizaci přestupních uzlů integrovaných systémů
- provádět na úrovni MD ČR, krajů a případně i vybraných měst dopravní plánování a integrované veřejné služby ve shodě se Zákonem o veřejných službách v přepravě cestujících
- pokračovat v legislativní podpoře integrované dopravy
- snižovat negativní dopady suburbanizace na krajinu a životní prostředí v jádrových městech aglomerací a v obcích na průjezdných úsecích silnic zaváděním atraktivní a spolehlivé příměstské veřejné hromadné dopravy jako konkurence individuální automobilové dopravy přetěžující silniční síť s cílem maximalizovat dělbu přepravní práce ve prospěch hromadné dopravy včetně její vnitřní diferenciaci dle kapacitních potřeb včetně jejího výhledu
- hledat nepřímé nástroje v dopravě na omezení nežádoucí suburbanizace včetně využití vhodných příkladů ze zahraničí.
- v rámci EU spolupracovat na realizaci opatření obsažených v Akčním plánu pro městskou mobilitu¹⁸ a využívat získané pozitivní zkušenosti a postupy v této oblasti pro zlepšování udržitelnosti a bezpečnosti mobility v městských oblastech ČR.

Specifický cíl

4.5.2 Regulace a zpoplatnění dopravy ve městech

Regulace dopravy ve městech se považuje za významný krok ke zlepšení životního prostředí ve městech a k získání finančního zdroje pro rozvoj místní infrastruktury a podporu 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 níže uvedená opatření:

Opatření

- zavádět účinné systémy řízení městského silničního provozu s preferencí hromadné dopravy a informování účastníků dopravy
- místní úpravou silničního provozu na pozemní komunikaci usměrňovat těžkou nákladní dopravu, vytvářet systém ochrany center měst a hustě obydlených oblastí před zbytnou automobilovou dopravou zavedením zón a ulic s omezeným přístupem a omezené rychlosti automobilové dopravy, městské komunikace přizpůsobovat potřebám pěšího pohybu, nemotorové dopravy a života ve městech, rozvíjet cyklistické stezky ve městech a pěší zóny, na okrajích měst a u železničních stanic a zastávek v suburbánních zónách jádrových měst aglomerací budovat pro individuální automobilovou dopravu

¹⁸ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Akční plán pro městskou mobilitu - KOM(2009) 490 v konečném znění

záchytná parkoviště P+R a K+R s návazností na MHD a příměstské vlaky. Ze strany MD metodicky podpořit zavádění těchto řešení.

- **vytvořit právní a metodický rámec pro možnost zavedení mýtného podle místních podmínek při vjezdu do center měst, mýtné zavádět na základě komplexní analýzy dopadů na podnikání, životní prostředí a veřejné zdraví ve zpoplatněné oblasti**

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 cyklistická infrastruktura 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.**

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 pruhů a stezek. Při navrhování nových dopravních projektů a při rekonstrukčních akcích je nutné s případnou realizací cyklistických pruhů a stezek počítat. Podporu pěší dopravy je nutno chápat jako důležitou prioritu udržitelného rozvoje nejen dopravy, ale i municipalit.

Opatření

- **rozvíjet stávající síť ucelených tras pro nemotorovou dopravu, zajišťujících relativně rychlé a hlavně bezpečné propojení důležitých cílů cest, nejen rekreačních, ale především z bydlíště na pracoviště**
- **na úrovni místních orgánů v obcích zpracovat resp. aktualizovat, kde je to účelné, koncepce nemotorové dopravy, v rámci kterých bude mimo jiné třeba dle místních podmínek v intravilánech přehodnotit využití současných chodníků pro cyklistickou dopravu a prostor pro cyklistickou dopravu vymezovat dle místních podmínek také na úrovni vozovky**
- **při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR**
- **rozvoj a stavbu cyklistické infrastruktury plánovat také v návaznosti na veřejnou, zejména kolejovou dopravu – podporovat opatření typu B+R**
- **uplatňovat prvky zklidňování dopravy ve městech, které zvyšují bezpečnost a atraktivitu dopravního prostoru pro nemotorovou dopravu i mimo specificky budovanou infrastrukturu**

- **vytvářet řešení dopravního prostoru s respektováním požadavků pro osoby se ztíženou schopností pohybu a orientace (bezpečnost, bezbariérovost)**
- **podporovat regiony při výstavbě dětských dopravních hřišť s ohledem na zajištění prevence a bezpečnosti mobility v městských a rekreačních oblastech České republiky.**

5. Hlavní úkoly Dopravní politiky

Tato kapitola je sumarizací opatření vyplývajících z jednotlivých priorit a specifických cílů řazených dle jednotlivých oborů dopravy při respektování následujících zásad:

- Střednědobá vize dopravní politiky – hlavní úkoly pro dopravní politiku v období let 2014 - 2020
- Dopravní politika jako aktivní nástroj - důsledné, průběžné monitorování plnění zásad dopravní politiky, vyhodnocování příčin odchylek a návrhy opatření v reakci na ně
- Celoevropský rozměr – soulad s politikou EU a politikou zemí sousedících s EU

5.1 Průřezové úkoly v dopravě

- podpořit snižování přepravní náročnosti zejména v nákladní dopravě
- na základě Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů připravit program pro podporu logistiky nákladní dopravy pro období 2014 – 2020 včetně jeho finančního zajištění podle rozpočtových možností České republiky
- harmonizovat podmínky na přepravním trhu - internalizace externalit v dopravě, jejímž cílem je zrovnoprávnění všech druhů dopravy například s využitím harmonizovaného zpoplatnění užívání dopravní cesty
- vytvářet objektivní a nediskriminační 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
- podporovat veřejnou osobní dopravu prostřednictvím vzniku nových a rozšiřování stávajících integrovaných dopravních systémů
- omezovat vliv dopravy na životní prostředí a snižovat vliv dopravy na veřejné zdraví
- podporovat zavádění alternativních pohonů (CNG, LPG, elektro a hybridní pohony, využití biopaliv a vodíku)
- zajistit pomocí nástrojů územního plánování a Politiky územního rozvoje ČR 2008 ochranu koridorů a ploch pro rozvojové záměry dopravní infrastruktury a sítě veřejných logistických center s respektováním zdrojů a cílů přepravy a rozmístěním průmyslových zón a jejich případných změn podle aktualizace Dopravních sektorových strategií, 2. fáze („Střednědobého plánu rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem“)
- vytvořit podmínky pro dobudování základní sítě dálnic a hlavních železničních tahů včetně napojení všech krajů na hlavní dálniční a železniční tahy

V období 2014 – 2020 bude dokončována základní síť dálnic a rychlostních silnic. Bude nutné připravit program dalšího rozvoje, bude nezbytné řešit zejména úzká místa, která se na silniční a dálniční síti objeví po dokončení základní sítě.

- V případě železnic budou v tomto období ještě dokončovány tranzitní železniční koridory a bude nezbytné připravit další návazné projekty v souvislosti s napojením na okolní státy (zejména SRN, Polsko a Rakousko). Důležitý bude rozvoj infrastruktury pro příměstskou a městskou dopravu hlavních aglomerací ČR, neboť právě v okolí těchto měst budou v budoucnu největší kapacitní problémy na silniční síti, které budou obtížně řešitelné dalším jejím extenzivním rozvojem
- zefektivnit dosavadní systém údržby dopravní infrastruktury, zajistit její zkvalitnění a preferovat ji před výstavbou nové infrastruktury v případě nedostatečných finančních prostředků
- při projektování a realizaci staveb dopravní infrastruktury pamatovat na nutnost snižování energetické náročnosti, hospodaření s neobnovitelnými materiálovými zdroji a na minimalizaci potřeby budoucí údržby
- vyžadovat maximálně možný uzavřený materiálový cyklus, což znamená co nejrozsáhlejší recyklaci vyzískaných materiálů
- 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 a uplatnit vícezdrojový systém financování včetně zapojení soukromého kapitálu.
- upravit legislativu směřující k usnadnění investorské přípravy dopravních staveb i s cílem vytvořit podmínky rychlejší přípravy zejména projektů PPP a stabilizovat příjmy SFDI pro dosažení budoucí udržitelnosti projektů PPP
- pro zefektivnění systému financování dopravní infrastruktury zpracovat *Dopravní sektorové strategie, 2. fáze – Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem* a připravit návrh modelu efektivního financování dopravní infrastruktury, vč. restrukturalizace SFDI
- zajistit implementaci ITS na dopravní infrastrukturu
- zavádět a využívat moderní systémy řízení a regulace dopravy, informační a telematické systémy a globální navigační družicové systémy
- zajistit prostředky pro výzkum a vývoj v dopravě, zaměřený kromě výzkumu základního zejména na aplikovaný výzkum a experimentální vývoj v oblasti dopravní infrastruktury, výzkum a vývoj nových paliv a pohonů a diagnostiky jedoucích vozidel, zavádění inteligentních dopravních a telematických systémů i i výzkum v oblasti techniky, technologie, bezpečnosti, managementu a ekonomiky v dopravě
- podporovat zajištění implementace globálních navigačních družicových systémů v dopravě, především evropského programu GALILEO
- posilovat vnější i vnitřní bezpečnost dopravy
- zajistit důslednou kontrolu provozní spolehlivosti a bezpečnosti ve všech druzích dopravy
- vytvářet podmínky pro fyzickou i finanční přístupnost k dopravě pro všechny skupiny obyvatelstva

- podporovat rozvoj nemotorové dopravy

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, řešit problematiku budov železničních stanic a terminálů hromadné dopravy
- na základě analýzy přepravních vztahů optimalizovat železniční síť jako celek a zajistit rozvoj železniční sítě s ohledem na mezinárodní závazky a soudržnost regionů
- pokračovat v modernizaci rozhodujících železničních uzlů včetně propojení koridorů v pražském železničním uzlu, modernizovat další celostátní dráhy zařazené do evropského železničního systému i vybrané ostatní celostátní a regionální dráhy ohledem na napojení na sousední státy a rozvoj příměstské a městské dopravy v hlavních aglomeracích ČR
- zajistit interoperabilitu a dálkové řízení provozu na vybraných tratích celostátní dráhy ve vazbě na EU i sousední regiony
- připravovat podmínky pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť, provádět racionalizaci provozu vybraných regionálních drah v krajích
- 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 železničních balíčcích a v následných relevantních dokumentech ES
- prověřit a analyzovat hlukovou zátěž a vibrace vyvolané železničním provozem a přijmout příslušná technická opatření vedoucí k dodržení hygienických limitů hluku
- na základě komplexního posouzení využitelnosti jednotlivých tratí regionálních drah zvážit privatizaci nebo převod na kraj; ve vazbě na změnu vlastníka zajistit změnu financování infrastruktury, aby nedocházelo k odnímání infrastruktury jejím dopravním funkcím
- v případech nevyužívané a nepotřebné kapacity železniční infrastruktury v rovných podmínkách jejího využívání s jinými druhy dopravní infrastruktury neodnímat železniční infrastrukturu dopravní funkci a zvážit změnu kategorie dráhy, změnu vlastníka popř. zajistit změnu dopravní funkce např. využitím infrastruktury pro cyklostezky.
- stabilizovat koncepci vysokorychlostních tratí
- zahájit proces implementace připravovaného nařízení o evropské železniční síti zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy a to zejména prostřednictvím vytvoření tří nákladních železničních koridorů vedoucích přes území ČR

5.3 Silniční doprava

- pokračovat s aktivitami v oblasti možného rozšíření výkonového zpoplatnění i na ostatní silnice ve správě státu a krajů, příp. i obcí, a v možnosti rozšíření i pro jiné kategorie vozidel
- zavádět opatření k minimalizaci vzniku kongescí, nejen extenzivním rozvojem infrastruktury, ale především:
 - implementací telematických systémů, které pomohou optimalizovat a řídit provoz na dopravní síti (i při nehodových událostech, omezení, aj.)
 - regulací intenzity dopravy, např. zaváděním poplatků za vjezd/přístup do kongescemi postižených míst
 - zaváděním prostředků standardizované elektronické výměny dat mezi různými institucemi v dopravně-přepravním procesu, což umožní efektivnější a rychlejší přístup k informacím všemi účastníky procesu
- na hlavních dálničních tazích instalovat inteligentní dopravní systémy pro řízení provozu, zvýšení bezpečnosti a efektivnosti dopravy a pro zajištění infomobility uživatelů
- 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, zabezpečit kvalitnější řešení tranzitní dopravy obcemi (zklidňování dopravy, obchvaty)
- důsledně vyžadovat a kontrolovat zákonem stanovené doby řízení a doby odpočinků řidičů nákladních automobilů, důsledně kontrolovat zákonem stanovené zákazy jízdy nákladních automobilů o víkendech a svátcích a přetěžování vozidel
- důsledně kontrolovat dodržování předpisů pro silniční přepravu nebezpečných věcí, podporovat využití a zavádění inovativních technologií v procesu přepravy nebezpečných věcí (RFID), realizace systémů ITS pro logistiku nákladní dopravy nebo globální navigační družicové systémy (EGNOS, GALILEO, GPS)
- podporovat realizaci informačních preventivních aktivit posilujících silniční bezpečnost
- vytvořit právní podmínky a postupně zavádět opatření pro možnost účinné regulace individuální automobilové dopravy např. zpoplatněním parkování a vjezdu/přístupu do vybraných oblastí, vytvářením dopravně zklidněných oblastí a podobně
- zavést nová pravidla pro výcvik žadatelů o řidičská oprávnění včetně zpřísnění pravidel pro zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel u těchto osob a dále upravit pravidla povinného zdokonalování odborné způsobilosti řidičů z povolání, tak aby obě tyto oblasti co nejvíce odpovídaly standardům stanoveným v ostatních členských státech Evropské unie

5.4 Letecká doprava

- zajistit efektivní využití letištní kapacity a vyšší propustnost letištní infrastruktury
- zajistit i nadále dodržování mezinárodních standardů v oblasti bezpečnosti a ochrany civilního letectví před protiprávními činy

- pokračovat ve vytváření liberálního prostředí pro rozvoj mezinárodní letecké dopravy a podporovat roli České republiky jako významné letecké křižovatky ve střední Evropě
- 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 aplikací nových moderních technologií, realizací protihlukových opatření v ochranných hlukových pásmech letišť, a zaváděním provozních postupů na snižování hluku letadel a hlukové zátěže obyvatelstva v okolí letišť
- zpracovat koncepci letecké dopravy
- naplnit závazky požadované nařízeními ES na zřízení funkčních bloků vzdušného prostoru a harmonizaci tříd vzdušného prostoru s ohledem na optimalizaci toku letového provozu a snížení negativního vlivu na životní prostředí
- pokračovat v harmonizaci a zjednodušování regulačního rámce, s ohledem na závazky ČR vůči mezinárodním organizacím, při jeho současné aktualizaci v návaznosti na technický vývoj

5.5 Vnitrozemská vodní doprava

- řešit problémy splavnosti na dopravně významných vodních cestách využívaných a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu
- vytvořit nový právní režim provozování vodních cest a veřejných přístavů včetně stanovení standardů kvality pro přístup na trh přístavních služeb a zpoplatnění obsluhy rekreačních plavidel
- pokračovat v územní ochraně koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe formou územní rezervy v územně plánovacích dokumentacích v souladu s usnesením vlády ČR č. 368 z 24. května 2010 a ve spolupráci s Ministerstvem zahraničních věcí řešit úkol z tohoto usnesení vlády a výsledek promítnout v PÚR ČR

5.6 Veřejná hromadná doprava osob

- zavádět postupně dopravní preferenci veřejné dopravy, dopravní plánování včetně kritérií výkonnosti a kvality, dopravní, provozní, informační, tarifní a odbavovací integraci veřejné dopravy včetně elektronického jízdného tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému, zajistit srovnatelné zpoplatnění železniční a autobusové dopravy
- ve veřejné dopravě v následujícím období věnovat pozornost postupnému otevírání trhu ve všech druzích dopravy, problematice financování veřejné dopravy včetně rámce pro objednávku dálkové i regionální železniční dopravy

- při výběru dopravce na provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu zohlednit ekonomickou stabilitu dopravce, efektivitu a schopnost dopravce poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele a investovat v potřebné míře do vozidlového parku
- vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám se sníženou schopností pohybu nebo orientace, podporovat rozvoj doplňkové speciální dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, která efektivně a pružně doplní stávající integrované dopravní systémy
- podporovat další zkvalitnění informovanosti uživatelů v osobní a nákladní dopravě vybudováním komplexního informačního systému, zajistit dostupnost multimodálních cestovních informací

5.7 Střednědobá vize dopravní politiky – hlavní úkoly pro léta 2014 - 2020

Dopravní politika střednědobého časového horizontu musí vycházet z dlouhodobějších trendů, bez jejichž analýzy není možné program na období kratší připravit. Budoucí dopravní politika pro období do roku 2020 musí navazovat na dopravní politiku stávající v rámci dopravně-politického cyklu a její cíle musí reagovat na vývojové trendy, které v sektoru doprava nastanou jednak v důsledku makroekonomického vývoje České republiky a celé Evropské unie, jednak v důsledku plnění opatření uvedených v kapitole 4 Dopravní politiky. Návazný strategický dokument bude zpracováván na základě Vyhodnocení Dopravní politiky, které je plánováno na rok 2012.

Hlavní střednědobé rámcové úkoly:

- Dopracovat a rozvíjet otevřená témata dopravní politiky pro léta 2005-2013, zejména pak na základě připravovaných strategických dokumentů EU.
- Monitorovat a vyhodnocovat plnění cílů dopravní politiky a přijímat adekvátní opatření.
- Sledovat, aktualizovat a hospodárně rozvíjet plány financování dopravní infrastruktury.
- Maximalizovat využívání evropských finančních zdrojů pro modernizaci infrastruktury včetně ITS.
- Dopracovat a důsledně uplatňovat model efektivního financování dopravní infrastruktury.
- Rozvíjet a implementovat projekty PPP při financování rozvoje dopravní infrastruktury.
- Modernizovat systémy řízení dopravy, zavádět systémy ITS.
- Dále rozvíjet kosmické technologie a jejich aplikovatelnost v dopravě.
- Dále rozvíjet harmonizaci podmínek na přepravním trhu především internalizací externalit tak, aby nedocházelo ke zvýhodňování určitého druhu dopravy.

- Uplatňovat povinnost platit mýto za použití stanovené silniční infrastruktury určenými kategoriemi vozidel, a to na základě výsledků a doporučení provedených analýz možností rozšíření systému výkonového zpoplatnění, i s přihlédnutím k vývoji situace v jednotlivých zemích EU.
- Důsledně uplatňovat principy ochrany životního prostředí a zavádění alternativních zdrojů energií.
- Dokončit odstranění dopravních hrdel na labské vodní cestě.
- Prosazovat racionalizaci návrhových parametrů dopravní infrastruktury
- Prosazovat opatření vedoucí ke zvýšení bezpečnosti provozu.
- Pokračovat v optimalizaci železniční sítě, dokončení přípravy vysokorychlostních tratí.
- Zajistit pokračování financování výzkumu a rozvoje v oblastech dopravní infrastruktury, systémů ITS včetně kosmických technologií, interakce a harmonizace infrastruktury s vozidly, techniky, technologie, bezpečnosti, managementu a ekonomiky dopravy.
- Realizovat opatření vedoucí k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví, realizovat opatření ke snížení produkce skleníkových plynů z dopravy.

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 sektoru doprava. 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 PÚR ČR, 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.

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
- snižovat administrativní zátěž podnikatelských subjektů, aniž by byly dotčeny nezbytné standardy, zejména v oblasti životního prostředí, bezpečnosti a ochrany zdraví

- **právní předpisy vydávat pouze v nezbytných případech a zajistit efektivní provádění stávajících právních předpisů v oblasti dopravy.**

Konkrétně dojde k následujícím změnám systému právních předpisů v dopravě:

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

předmětem novely bude zejména

- *zprůsnění podmínky pro získání řidičského oprávnění*
- *nový model pro činnost zkušebních komisařů*
- *zprůsnění dozoru nad činností autoškol*

Zprůsnění podmínek pro získání řidičského oprávnění v reakci na tzv. „turistiku za řidičskými průkazy“ bylo zpracováno jako součást návrhu novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, zákona č. 247/2000 Sb. a dalších zákonů, který byl předložen do meziresortního připomínkového řízení v listopadu 2010, vládou byl schválen počátkem března 2011 a v současné době je projednáván Poslaneckou sněmovnou Parlamentu.

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

předmětem novely bude zejména

- *rozšiřování systému elektronického mýta na další kategorie vozidel a silnice I. a nižších tříd*
- *precizace koncesního způsobu výstavby silniční infrastruktury*
- *precizace podmínek výstavby silniční infrastruktury v návaznosti na nový stavební zákon*
- *optimalizace procesu přípravy výstavby pozemních komunikací*
- *právní úprava zpoplatnění vjezdu do centra měst*
- *právní úprava způsobů regulace dopravy v centrech měst*

Druhý až čtvrtý tematický okruh je obsažen v návrhu novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákona č. 416/2009 Sb., o zrychlení výstavby dopravní infrastruktury, a dalších zákonů, jenž je aktuálně předložen do meziresortního připomínkového řízení a vládě by měl být předložen do počátku 2. pololetí 2011.

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 financování koncesního způsobu výstavby dopravní infrastruktury*
- *způsob financování úhrady koncesionáři na základě koncesní 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

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
- nový režim pravidel provozu na vodních cestách

Návrh novely je v současnosti zpracováván, do meziresortního připomínkového řízení a následně vládě bude předložen v 2. polovině roku 2011.

Aplikace Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě do stávajících zákonů nebo do samostatného zákona.

6.2 Ekonomické nástroje

Důležitým předpokladem je nastavení tržního prostředí v dopravě, neboť jednotlivé druhy dopravy se vyznačují různými podmínkami přístupu na dopravní trh. Tato situace 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, 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

- usilovat o zajištění dostatečných zdrojů na financování závazků veřejné služby v osobní dopravě z veřejných rozpočtů
- 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 dopravy 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 zpoplacením provozu
- organizovat vhodné investiční projekty pro modernizaci dopravní infrastruktury a vozidlového parku ze soukromých zdrojů
- zabezpečit stabilní zdroje pro SFDI nezbytné ke splácení závazků plynoucích z projektů financovaných v režimu partnerství veřejného a soukromého sektoru
- zvážit možnost zvýšení podílu SFDI na výnosu ze spotřební daní z minerálních olejů za účelem stabilizace zdrojů pro dopravní infrastrukturu
- zajistit zdroje pro SFDI na úrovni 2,5% HDP podle doporučení EU
- prosazovat v rámci existujících zdrojů veřejných rozpočtů, zejména rozpočtového určení daní, rozšíření možností pro investice krajů a obcí do vozidlového parku veřejné dopravy

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 říční informační služby a metainformační systém
- zavést systém říčních informačních služeb podle požadavků směrnice ES o říčních informačních službách

- harmonizovat resortní prostorová data a služby založené na prostorových datech se směrnicí INSPIRE
- udržovat, aktualizovat a rozvíjet resortní geografický informační systém JDVM, který je mimo jiné určen pro podporu agend zaměstnanců úřadů veřejné správy a pro podporu informatizace odborníků působících v oblasti dopravy
- propojovat informace z JDVM s ostatními geografickými informačními systémy (GIS) jiných resortů

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, který bude sledovat a vyhodnocovat 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*,
 - ve specifickém cíli *3.4 Financování výzkumu a vývoje* s *Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy* a Technologickou agenturou ČR,
 - ve specifickém cíli *4.1 Bezpečnost silniční dopravy* a *4.4 Vnější bezpečnost dopravy* s *Ministerstvem vnitra*,

V rámci svého ústavního a právního postavení plní roli dopravně-politického subjektu *kraje a obce*.

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:
 - **Dopravní sektorové strategie, 2.fáze („Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem“)** a Rozpočet SFDI
 - **Strategie podpory dopravní obsluhy území**
 - **Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů**
- **resortních strategií:**
 - Strategie rozvoje kombinované dopravy
 - Strategie krizového řízení v dopravě
 - Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR
 - Národní strategie BESIP
 - Akční plány rozvoje letecké, železniční a silniční dopravy

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 dopravně-politických cílů,
 - zavádění dopravně-politických opatření,
 - efektivnost dopravně-politických 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.
Citylogistika	Systém 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	Externí náklady dopravy jsou náklady dopravou vyvolané, které ale nejsou hrazeny samotnými účastníky dopravy, nýbrž společnostmi a příštími generacemi.
Dopravní obslužnost	Souhrn přepravní nabídky v dané oblasti. Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu. Na zajištění dopravní obslužnosti se podílejí stát, kraje a obce.
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.
Infomobilita	Informovanost cestujících o všech možnostech přepravy za účelem jejího uskutečnění.

Integrovaný dopravní systém	Systém obsluhy území, který pojímá jednotlivé druhy systému veřejné osobní dopravy jako ucelený systém po stránce tarifní, přepravní a dopravní.
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	Mezní nebo také hraniční náklady jsou vyvolané přírůstkem produkce o jednu jednotku; v případě dopravní politiky jde o zvýšení dopravních výkonů o jednotku.
Metainformační systém	Informační systém, jehož datovou základnu tvoří metainformace (seznam zdrojů, katalogy, databáze)
Multimodální doprava	Dopravní systém využívající kombinace více druhů dopravy
Osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace	Osoby zdravotně postižené (průkaz TP, ZTP a ZTP/P), osoby staré, těhotné ženy, dočasně pohybu neschopné, osoby přepravující těžká zavazadla, osoby s kočárky
Proces transpozice norem	Přenos norem (EU) do právního systému ČR
Projekt Marco Polo II	Finanční pomoc poskytovaná Evropským společenstvím zaměřená na podporu systémů kombinované dopravy
Římské smlouvy	Smlouvy o založení EHS a EURATOM (podpis 25. března 1957, platnost 1. ledna 1958); smlouvy jsou jedním ze základů pozdější evropské integrace

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	Přesun obyvatel, jejich aktivit a některých městských funkcí mimo jádrovou oblast města, do jeho zázemí
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 multimediální 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 při použití univerzálních vlaků
Udržitelný rozvoj dopravy	Udržitelný rozvoj je takový způsob rozvoje, který uspokojuje potřeby přítomnosti, aniž by oslaboval možnosti budoucích generací naplňovat jejich vlastní potřeby. 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.
Závazek veřejné služby	Závazky veřejné služby se dle definice v Nařízení Rady 1370/2007/ES jsou „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	Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech
CNG	Stlačený zemní plyn
ČD, a.s.	České dráhy, akciová společnost
EGNOS	(European Geostationary Navigation Overlay Service) je aplikace systému SBAS (Satellite Based Augmentation System), který doplňuje a vylepšuje vlastnosti GPS v Evropě
EHK OSN	Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů
EIB	Evropská investiční banka
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje
EASA	Evropská agentura pro bezpečnost letectví
ERTMS	Evropský systém řízení železniční dopravy
ES	Evropské společenství
FNM	Fond národního majetku
GALILEO	autonomní evropský Globální družicový polohový systém (GNSS)
GNSS	Globální navigační družicové systémy – systémy umožňující za pomoci družic poskytovat soubor služeb pro určování polohy, navigaci a časoměrné služby s celosvětovým pokrytím.
GPS	(Global Positioning System) - globální systém určení polohy
HDP	Hrubý domácí produkt
IAD	Individuální automobilová doprava
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
IDS	Integrovaný dopravní systém
IKT	Informační a komunikační technologie
ITS	Inteligentní dopravní systémy a služby - pokročilé aplikace, jež mají za cíl poskytovat inovativní služby týkající se různých druhů dopravy a řízení provozu a umožňují lepší informovanost a bezpečnější, koordinovanější a „inteligentnější“ používání dopravních sítí.
JSDI	Jednotný systém dopravních informací
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	Městská hromadná doprava
OECD	Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj

P+R, B+R, K+R	Park and Ride, parkuj a jed', 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 sektoru
PÚR ČR	Politika územního rozvoje ČR
Q100, Q50	Průtok vody při povodni s vypočtenou četností opakování 100 a 50 let
RFID	(Radio Frequency Identification) je moderní technologie identifikace objektů pomocí radiofrekvenčních vln
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
ŘVC ČR	Ředitelství vodních cest České republiky
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 přistupujících zemích
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu v železniční dopravě
VLC	Veřejné logistické centrum
ZDO	Základní dopravní obslužnost