

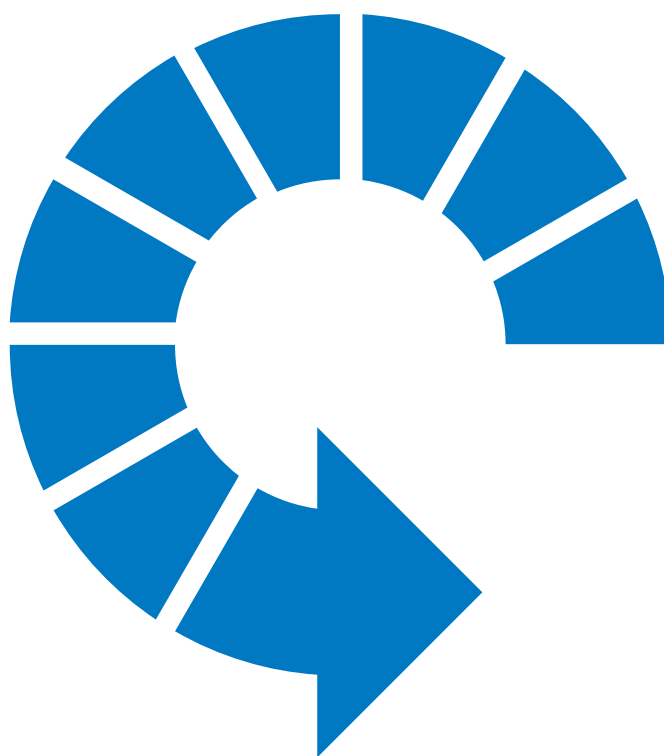
DOPRAVNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY pro léta 2005 – 2013



úplné znění







DOPRAVNÍ POLITIKA
České republiky
pro léta 2005 – 2013

červenec 2005

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY



USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

ze dne 13. července 2005 č. 882

k Dopravní politice České republiky
pro léta 2005 - 2013

V l á d a

I. s c h v a l u j e Dopravní politiku České republiky pro léta 2005 - 2013, obsaženou v části III materiálu č.j. 1087/05 (dále jen "Dopravní politika") jako výchozí strategický dokument resortu dopravy pro další období s tím, že tento dokument bude průběžně upřesňován v závislosti na vyhodnocení účinnosti Dopravní politiky a na možnostech veřejných rozpočtů;

II. u k l á d á

1. členům vlády a vedoucím ostatních ústředních orgánů státní správy zabezpečovat cíle a principy Dopravní politiky,
2. místopředsedovi vlády a ministru dopravy ve spolupráci s 1. místopředsedou vlády a ministrem financí, ministry vnitra, pro místní rozvoj, ministryní informatiky, ministrem životního prostředí, ministryněmi zdravotnictví a školství, mládeže a tělovýchovy, místopředsedou vlády a ministrem práce a sociálních věcí a předsedou Českého statistického úřadu zabezpečit plnění úkolů obsažených v Dopravní politice uvedených v částech 5 Hlavní úkoly dopravní politiky a 7 Monito-ring dopravní politiky,
3. místopředsedovi vlády a ministru dopravy předložit vládě
 - a) do 31. prosince 2005 Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury,
 - b) do 31. března 2006 Strategii podpory dopravní obsluhy území,
 - c) k 30. září v letech 2007, 2009 a 2011 vyhodnocení účinnosti Dopravní politiky,
 - d) k 31. prosinci v letech 2007, 2009 a 2011 aktualizaci Dopravní politiky;

III. d o p o r u č u j e hejtmanům a primátorům statutárních měst vycházet při zpracování vlastních dopravních koncepcí ze zásad Dopravní politiky.

Provedou:

členové vlády,
vedoucí ústředních orgánů státní správy

Na vědomí:

hejtmani,
primátoři statutárních měst

Předseda vlády
Ing. Jiří P a r o u b e k , v. r.



1. ÚVOD	9
2. VÝCHODISKA	10
3. STRUKTURA PRIORIT A CÍLŮ DOPRAVNÍ POLITIKY	11
3.1 Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu	13
3.1.1 Současný stav a východiska	13
3.1.2 Veřejná hromadná doprava osob	13
3.1.3 Nákladní doprava	14
3.1.4 Železniční doprava	14
3.1.5 Silniční doprava	14
3.1.6 Letecká doprava	14
3.1.7 Vnitrozemská vodní doprava	15
3.2 Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury	15
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	18
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 nároků na přepravu a vlivu globalizace v dopravě	19
4.1.2 Harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele	21
4.1.3 Zkvalitnění přepravní práce ve veřejné dopravě osob	22
4.1.4 Zkvalitnění přepravní práce v nákladní dopravě	22
4.1.5 Transformace železničního sektoru	23
4.1.6 Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele	23
4.2 Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury	24
4.2.1 Údržba a obnova stávající dopravní infrastruktury	24
4.2.2 Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury	24
4.3 Zajištění financování v sektoru dopravy	26
4.3.1 Optimalizace úhrad za veřejné služby/veřejných služeb	27
4.3.2 Zajištění financování dopravní infrastruktury	27
4.3.3 Financování obnovy dopravních prostředků	28
4.3.4 Financování výzkumu a vývoje	28



4.4 Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy	28
4.4.1 Bezpečnost silniční dopravy	28
4.4.2 Bezpečnost železniční dopravy	29
4.4.3 Přeprava nebezpečných věcí	30
4.4.4 Vnější bezpečnost dopravy	30
4.4.5 Ochrana civilního letectví před protiprávními činy	30
4.5 Podpora rozvoje dopravy v regionech	31
4.5.1 Rozvoj a budování I/integrovaných dopravních systémů	31
4.5.2 Regulace a zpoplatnění dopravy ve městech	31
4.5.3 Využití možností nemotorové dopravy	32
5. HLAVNÍ ÚKOLY DOPRAVNÍ POLITIKY	33
5.1 Průřezové úkoly v dopravě	33
5.2 Železniční doprava	33
5.3 Silniční doprava	34
5.4 Letecká doprava	34
5.5 Vnitrozemská vodní doprava	34
5.6 Veřejná hromadná doprava osob	35
6. NÁSTROJE REALIZACE DOPRAVNÍ POLITIKY	36
6.1 Právní nástroje	36
6.2 Ekonomické nástroje	39
6.3 Informační nástroje	39
7. MONITORING DOPRAVNÍ POLITIKY	40
8. VYSVĚTLENÍ POJMŮ	41
9. VYSVĚTLENÍ ZKRATEK	43
PŘÍLOHY	45
PŘÍLOHA 1 – PŘEHLED PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ TÝKAJÍCÍCH SE PŮSOBNOSTI MINISTERSTVA DOPRAVY	46
PŘÍLOHA 2 – SOUBOR INDIKÁTORŮ DOPRAVNÍ POLITIKY	53
PŘÍLOHA 3 – NÁVAZNÉ STRATEGICKÉ DOKUMENTY	59





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 i pro podnikání v dopravě a zajistit dopravní infrastrukturu odpovídající růstu přepravních potřeb.

Při přípravě legislativních i ekonomických nástrojů regulace dopravy a rozvoje infrastruktury se musí směřovat k optimalizaci dopravních systémů, v jejímž rámci budou rozvíjeny ty druhy dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, a to tak, aby vyhovovaly požadavkům udržitelného rozvoje a přitom vycházely z finančních možností veřejných rozpočtů České republiky.

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



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

Dopravní politika je koncipována v kontextu mezinárodních závazků, které Česká republika přijala či hodlá přijmout v souvislosti se svým členstvím v OSN, OECD a Evropské unii, avšak s respektem ke specifickým podmínkám a potřebám 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 racionálnějšímu využitím osobních automobilů, možností ovlivnění dělby přepravní práce a stanovení objektivně spravedlivých plateb za dopravu a přepravu.

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



2. VÝCHODISKA

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

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

Východiska Dopravní politiky

- Společnost vyžaduje větší mobilitu osob i zboží v návaznosti na rozšíření EU.
- Růst přepravy v jednotlivých druzích dopravy je nerovnoměrný a prohlubuje disproporce v dělbě přepravní práce.
- Doprava v ČR je plnohodnotnou a integrální součástí evropského dopravního prostoru, a proto je třeba vytvářet podmínky pro udržení konkurenceschopnosti českých dopravců.
- Kongesce se projevují na hlavních silničních tazích a ve městech, železniční infrastruktura vykazuje nedostatečnou kapacitu zejména v některých příměstských oblastech, na letišti Praha–Ruzyně by ke kongescím došlo bez jeho dalšího rozvoje.
- Veřejná doprava je provozována na bázi oddělených dopravních systémů, přičemž integrované dopravní systémy jsou organizovány jen na omezených územích, s omezenou funkcí a bez většího propojení mezi kraji. Ve většině lokalit je integrovaný systém pouze nadstavbou systému (usnadňující využívání městské a příměstské dopravy), nikoliv principem propojujícím všechny druhy dopravy na celém území regionu.
- Osobní drážní doprava a veřejná linková doprava poskytují často služby s nižší kvalitou a s nedostatečnou vzájemnou provázaností, což přispívá k preferenci individuální automobilové dopravy.
- Není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť, na modernizovanou železniční síť a na mezinárodní letiště.
- Existují disproporce v podmínkách přístupu k jednotlivým druhům dopravní infrastruktury a jejich používání.
- Doprava ve městech není řešena systémově a nejsou dostatečně uplatňována opatření ke zklidnění center měst, včetně vytváření podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu.
- Stávající dopravní infrastruktura je ve špatném stavu v důsledku dlouhodobého nedostatku financí na údržbu a zejména na obnovu, nejsou dostatečně prováděny úpravy vedoucí k odstraňování nedostatků v bezpečnosti, propustnosti a ekologické zátěže.
- Podíl telematiky na řízení a zabezpečení dopravních a přepravních procesů zaostává za potřebami.
- V důsledku nedostatečné harmonizace podmínek na přepravním trhu nejsou schopny železniční a vnitrozemská vodní doprava plné integrace do logistických řetězců, což přispívá k růstu silniční dopravy a vzniku kongescí.
- Doprava je stále velkým zdrojem hluku a emisí zdraví škodlivých látek. Je třeba vytvářet předpoklady pro jejich snižování v plném souladu s evropskými právními předpisy.¹
- Každé opatření navržené v Dopravní politice bude realizováno s ohledem na ochranu lokalit významných na evropské úrovni a ptačích oblastí soustavy Natura 2000.

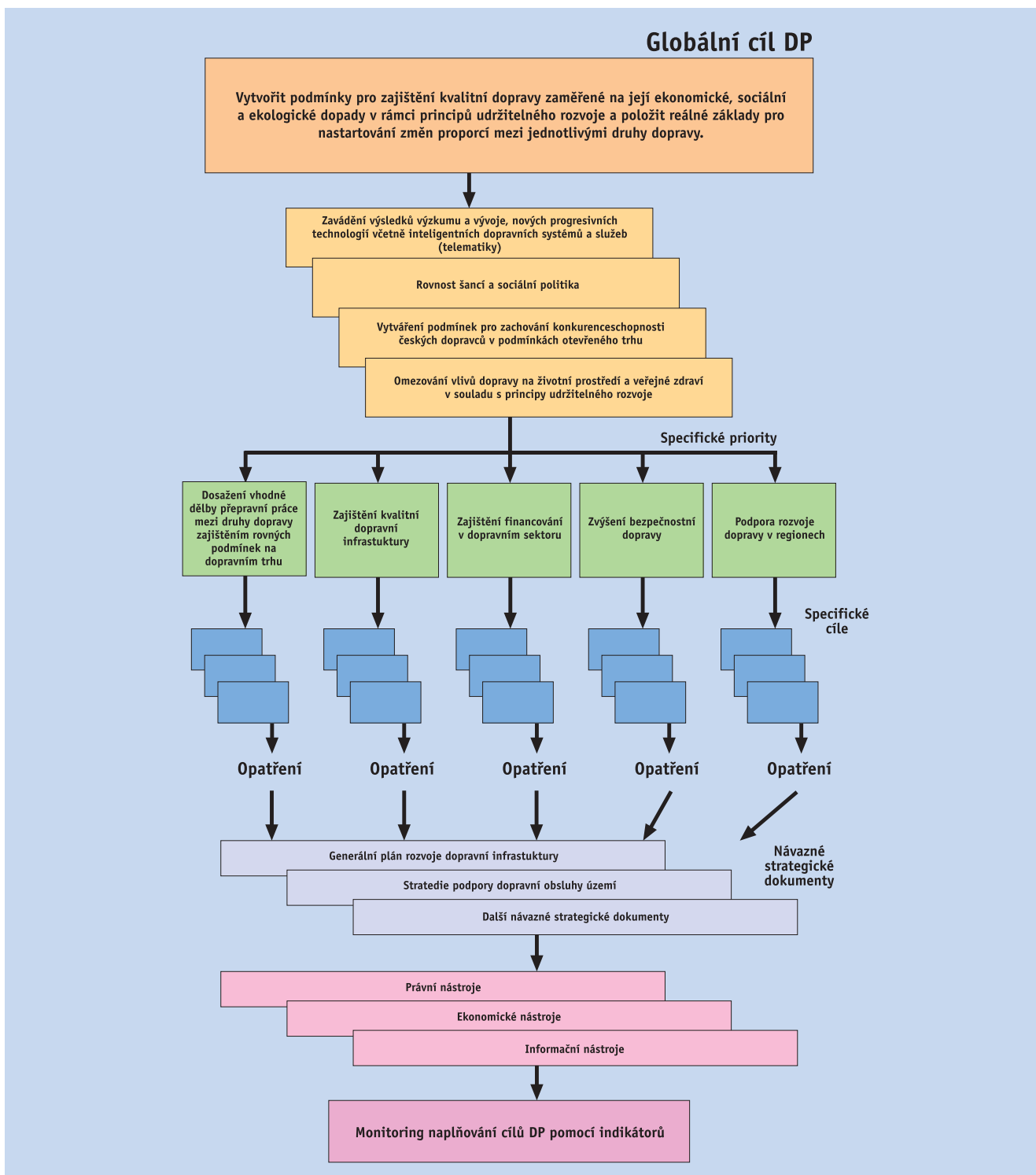


¹ V oblasti hluku se jedná především o právní transpozici Směrnice 2002/49/EC.

3. STRUKTURA PRIORIT A CÍLŮ DOPRAVNÍ POLITIKY



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



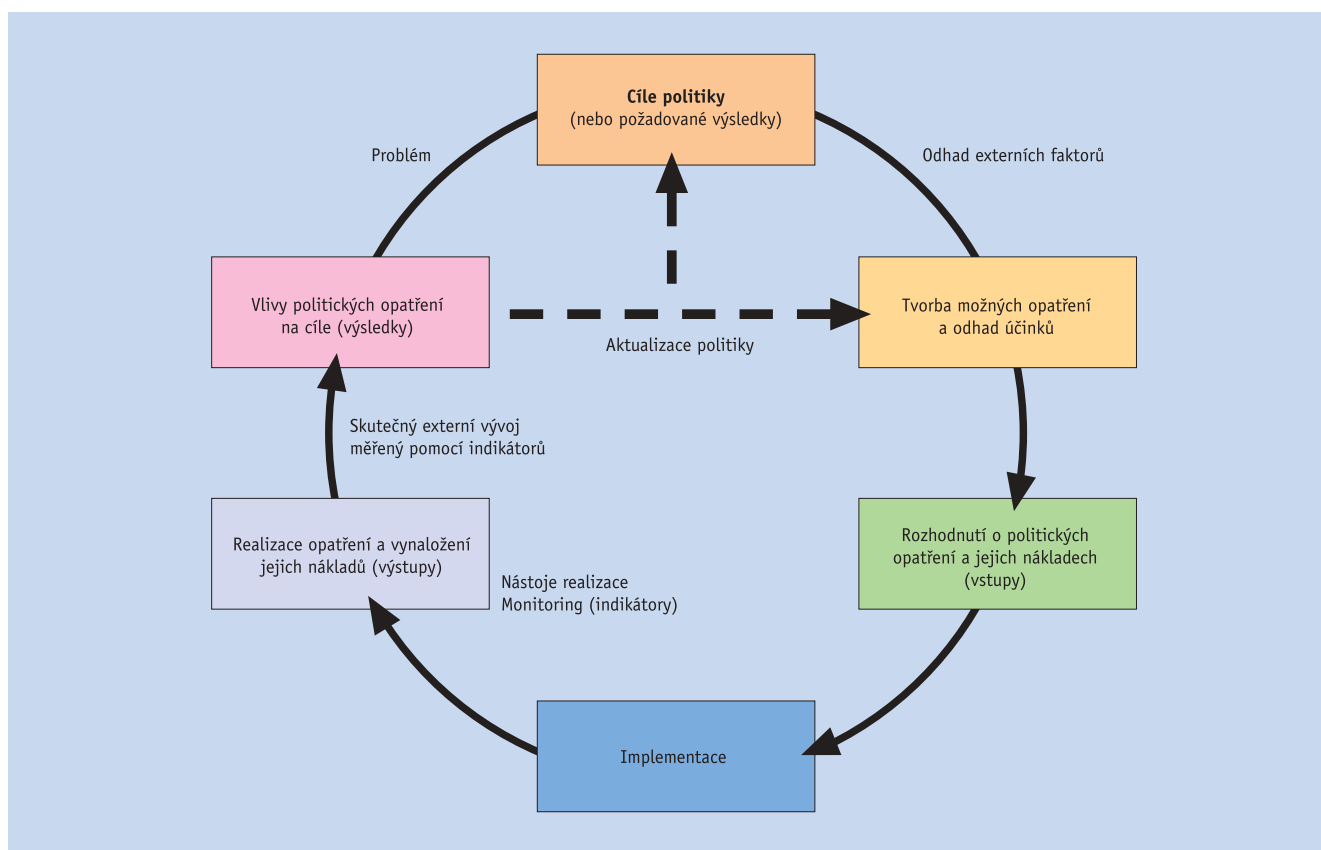
Obr. 1 Struktura Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013

3. STRUKTURA PRIORIT A CÍLŮ DOPRAVNÍ POLITIKY

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

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

Dopravní politika popisuje trvalý proces, který vystihuje následující schéma. Dokument Dopravní politika ČR pro léta 2005–2013 identifikuje hlavní problémové oblasti sektoru doprava (1. fáze), na základě jejich 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 a současně se monitoruje průběh realizace a postupně plní indikátory (6. fáze). Výsledkem jsou realizovaná opatření (výstupy – 7. fáze) a zároveň změna chování systému (výsledky – 8. fáze), výsledky jsou hodnoceny pomocí soustavy indikátorů. Vyhodnocením výsledků procesu se identifikují nové problémy (1. fáze) a aktualizují se cíle dopravní politiky.



Obr. 2 Proces naplňování Dopravní politiky

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



Priority Dopravní politiky

Priority vycházejí z globálního cíle a jsou vzájemně provázány. Doprava musí být uskutečňována s ohledem na celospolečenskou efektivitu, což se neobejde bez zapojení všech druhů dopravy podle jednotlivých segmentů přepravního trhu, v nichž jsou efektivní. Tuto oblast řeší prioritou **Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu**. Pro takový dopravní systém tvořený více druhy dopravy je nezbytnou a základní podmínkou kvalitní dopravní infrastruktura. Tu řeší prioritou **Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury**. Dopravní infrastruktura, jakož i služby ve veřejném zájmu ve veřejné osobní dopravě a zavádění nových technologií jsou velmi náročné na finanční prostředky. Je proto nutné hledat nové formy financování, čímž se zabývá prioritou **Zajištění financování v sektoru dopravy**. Velkým ekonomickým, sociálním i ekologickým problémem je bezpečnost dopravy, a to jak samotného provozu, tak z hlediska ochrany před patologickými jevy společnosti i před neočekávanými jevy přírodními. Bezpečností se zabývá prioritou **Zvýšení bezpečnosti dopravy**. Priority dopravní politiky se musejí řešit nejen na celostátní a evropské úrovni, ale podle principu subsidiarity i na úrovni regionální a obecní. Priorita **Podpora rozvoje dopravy v regionech** je metodickou pomůckou pro tvorbu regionálních a obecních dopravních politik.

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

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

PRIORITY

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

Stát musí zajistit takové podmínky přístupu na přepravní trh, aby na něm bylo možné uplatnit výhody jednotlivých druhů dopravy. Dopravci musejí uspokojovat přepravní potřeby uživatelů minimálně ve standardní kvalitě stanovené státem.

3.1.1 Současný stav a východiska

V současnosti rostou výkony nákladní dopravy rychlejším tempem než ekonomika. Růst nároků na **nákladní dopravu** je důsledkem globalizačních vlivů, jejichž vinou se zvětšují vzdálenosti mezi místem výroby a spotřeby. Přepravci se snaží minimalizovat logistické náklady distribučních procesů, což v situaci, kdy veškeré náklady na dopravu nejdou na vrub přepravce (zejména v silniční nákladní dopravě), vede k preferenci logistických systémů upřednostňujících rychlost a přesnost dodávky. Vlivem toho jsou logistické systémy orientovány především na silniční nákladní dopravu, a zkracování dodacích lhůt tak vede ke zvyšování dopravních výkonů.

V osobní dopravě se v České republice dělba přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy vzhledem k zachování možnosti udržitelného rozvoje v odvětví dopravy 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 dotacích ve veřejné dopravě na straně druhé. Příčinami tohoto vývoje jsou rostoucí dostupnost individuální dopravy a rychlejší zkvalitňování silniční infrastruktury ve srovnání s infrastrukturou železniční. Železniční dopravci na tento vývoj dosud nereagují nabídkou dostatečně kvalitních služeb.

3.1.2 Veřejná hromadná doprava osob

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

3. STRUKTURA PRIORIT A CÍLŮ DOPRAVNÍ POLITIKY

3.1.3 Nákladní doprava

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

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

3.1.4 Železniční doprava

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



3.1.5 Silniční doprava

V silniční dopravě bude zaveden systém výkonového zpoplatnění užití silniční dopravní infrastruktury a přehodnoceny a zpřísněny podmínky přístupu na trh silniční dopravy. Silniční doprava 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. Tento vývoj lze začít stanovením nových zákonných podmínek přístupu na trh v silniční dopravě. Vzhledem k tomu, že zejména silniční doprava je velkým zdrojem 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 odvětvím dopravy nejen u nás, ale i v celosvětovém kontextu. Letecká doprava se bude orientovat na rychlé spojení evropských regionů a 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. Očekává se zvýšení kvality a četnosti poskytovaných údajů o právech a povinnostech cestujících v letecké dopravě, aby byla zajištěna informovanost cestujících.

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

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



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

3.1.7 Vnitrozemská vodní doprava

Vnitrozemská vodní doprava se podílí na přepravním výkonu velmi málo. Vzhledem k přepravním vzdálenostem má v ČR perspektivu zejména mezinárodní doprava po labské vodní cestě. Vodní doprava působí jako cenový regulátor, je však na území ČR omezena úsekem s omezenou splavností mezi Ústím nad Labem a státní hranicí. Samotný provoz vodní dopravy má v porovnání s provozováním ostatních druhů dopravy relativně malé vlivy na životní prostředí a je velice bezpečný. Proto je vhodné podporovat rozvoj a vyvážené využití této vodní cesty vyřešením problémů splavnosti Labe mezi Pardubicemi a státní hranicí s respektem k požadavkům na ochranu přírody a krajiny. Rovněž je vhodné zlepšovat podmínky pro rozvoj rekreační plavby s ohledem na ostatní funkce vodních toků a nádrží.

3.2 Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury

Základní podmínkou k provozování dopravy je dopravní infrastruktura, jejíž rozvoj je důležitým úkolem veřejného sektoru a je garantován státem a to formou zákona. Dálnice a silnice první třídy mohou být podle zákona o pozemních komunikacích jen ve vlastnictví státu a stát je garantem jejich sjízdnosti pro potřeby uživatelů komunikací. Dráhy, i když mohou být ve vlastnictví soukromých osob, nesmějí být podle zákona o dráhách odebírány účelu, pro který jsou určeny, a jejich vlastník je ze zákona povinen o ně pečovat a zajišťovat jejich provozuschopnost a provozování pro potřeby dopravců. Stát je ze zákona o vnitrozemské plavbě odpovědný za rozvoj, modernizaci a splavnost dopravně významných vodních cest a vodní tok nemůže být podle zákona o vodách ve vlastnictví soukromých osob. Letištní infrastruktura se rovněž podle připravované novely zákona o civilním letectví stane infrastrukturou státem garantovanou.

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



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

3.2.1 Současný stav a východiska

Údržba pozemních komunikací a železnic dlouhodobě zaostávala za potřebami uživatelů vinou nedostatečného financování, nedokonalé koordinace a také dlouhodobého přibývání komunikací, jejichž stav je havarijný 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. Údržba zcela zaměstnala organizace spravující komunikace, majetková správa byla vykonávána jen okrajově, a obnova a rekonstrukce tak ztratily systematický charakter a staly se nahodilými podle schopnosti prosadit na centrální úrovni místní zájem.

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



3. STRUKTURA PRIORIT A CÍLŮ DOPRAVNÍ POLITIKY

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

Dopravní infrastruktura s provozem na ní je dělícím prvkem v krajině a způsobuje překážku pro migraci organismů. Omezení střetů s územním systémem ekologické stability (ÚSES), minimalizace narušení přirozených ekosystémů, umožnění migrace organismů a ohled na krajinný ráz budou důležitá kritéria v návrzích tras dopravní infrastruktury. Nutnou součástí budování nové dopravní infrastruktury je minimalizace vlivu dopravního provozu na okolní prostředí.

3.3 Zajištění financování v dopravním sektoru

3.3.1 Současný stav a východiska

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

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

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

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

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

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

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

Veřejný sektor nese garanci za dopravní obslužnost regionu veřejnou dopravou. Naplňuje ji rozhodováním o licencích ve správním řízení, schvalováním jízdních řádů a dále finanční úhradou služeb ve veřejném zájmu. Institutem úhrady služeb ve veřejném zájmu se v rámci EU řeší problematika dopravní obsluhy území veřejnou dopravou, která je nutná pro snižování dopravních kongescí, a tedy i pro zajištění udržitelné mobility. V případě veřejné hromadné dopravy se stát rovněž podílí na obnově vozidlového parku.



3.4 Zvýšení bezpečnosti dopravy

Negativní stránkou dopravy, která ovlivňuje hospodářský vývoj státu a regionů a způsobuje nemalé škody v oblasti životního prostředí a 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 dvojitý rozměr. **Vnitřní bezpečnost**² se rozumí bezpečnost dopravního provozu, vytváření podmínek pro snížení nehodovosti u všech druhů dopravy a tvorba pravidel pro přepravu nebezpečného zboží. Tzv. **vnější bezpečnost**³ rozumíme ochranu proti terorismu, vandalismu a obdobným protiprávním činům a patologickým společenským projevům a ochranu proti přírodním živlům.

Téměř 95%⁴ všech dopravních nehod zavíní účastníci provozu na pozemních komunikacích, a jsou proto klíčovým aspektem bezpečnosti silniční dopravy. Špatný technický stav vozidlového parku má naopak na příčinách nehod nejnižší podíl. Je to dáno vysokým stupněm precizování příslušných technických předpisů a poměrně propracovanou soustavou pravidelných kontrol technického stavu vozidel. Případné nehody připisované technickému stavu většinou nejsou důsledkem nedokonalosti předpisů, ale jsou obvykle způsobeny jejich nedodržováním ze strany provozovatele vozidla. V této souvislosti je nutno posílit jak samotné kontroly technického stavu vozidel, tak i celý systém kontroly technického stavu vozidel. Bezpečnostní parametry železniční dopravy jsou v České republice a v zemích EU obecně velmi dobré, zejména ve srovnání s dopravou silniční. Zavádění centralizovaného řízení dopravy, automatických vlakových zabezpečovacích systémů, vozidel s vyšší odolností při nárazu a moderního managementu bezpečnosti vedlo během uplynulých 30 let k výraznému snížení počtu smrtelných úrazů při železničních nehodách. Jako nezbytné se však jeví zvyšování bezpečnosti na úrovních kříženích železnic a silnic.

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

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

Ochrana z důvodu zranitelnosti dopravní infrastruktury teroristickou nebo kriminální činností nebo z jiných příčin, například pro případ 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
- technický stav vozidel

² anglický ekvivalent safety

³ anglický ekvivalent security

⁴ údaj za rok 2004



3. STRUKTURA PRIORIT A CÍLŮ DOPRAVNÍ POLITIKY

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

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

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

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

3.5 Podpora rozvoje dopravy v regionech

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

Jednotlivá opatření Dopravní politiky v oblasti veřejné dopravy jsou rozpracována v samostatném materiálu Strategie podpory dopravní obsluhy území.

3.5.1 Současný stav a východiska

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

Zejména silniční doprava v regionech je plně v kompetenci regionálních a místních orgánů. Na jejich úrovni musí být podle 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 zabýváme v popisování této priority.

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 infrastrukturu s hromadnou a nemotorovou dopravou související.

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





PRIORITA

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

Specifický cíl

4.1.1 Zvládnutí růstu nároků na přepravu a vlivu globalizace v dopravě

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

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

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

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

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

- vyčerpání kapacity silniční infrastruktury, a tím k růstu kongescí
- snižování rychlosti a spolehlivosti silniční dopravy
- přetrvávání bariér na hranicích členských států způsobující nedostatečnou rychlost a spolehlivost železniční dopravy
- poklesu úrovně logistického servisu

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



4. SPECIFICKÉ CÍLE DOPRAVNÍ POLITIKY PODLE PRIORIT

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

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

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

Problematika podpory veřejné logistiky se netýká jen resortu dopravy. Dalšími partnery se v tomto procesu musí stát nejen ministerstvo průmyslu a obchodu a ministerstvo pro místní rozvoj, ale také kraje. Má-li jít o službu průmyslu, je nutné vytipovat lokality pro tzv. veřejná logistická centra podle rozmístění průmyslově-obchodních aktivit. Teprve v rámci takto vytipovaných regionů se musí hledat vhodné konkrétní místo podle podmínek daných dopravními sítěmi (nutno zapojit co nejvíce druhů dopravy podle podmínek daných dopravními sítěmi a ekonomikou provozu a zohlednit tranzitní směry). Vhodné lokality a jejich počet musí být optimalizován za účelem koncentrace přepravních proudů na kapacitní druhy dopravy (v podmínkách ČR především železnice – přílišný počet přepravní proudy tříští, malý počet naopak prodlužuje svozovou vzdálenost, čímž se poskytované služby od klientů vzdalují). Obdobné systémy, resp. sítě vznikají nebo se připravují i v okolních státech (Německo přes 30 GVZ, buduje je Maďarsko – BILK, připravuje je Polsko i Slovensko – Žilina, Bratislavský přístav, Košice s návazností na širokorozchodnou trať).

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

Opatření

- Zpracovat koncepci rozvoje veřejných logistických center (VLC) v nákladní dopravě ve spolupráci s ministerstvy průmyslu a obchodu a místního rozvoje a regionálními orgány.
- Připravit návrhy pro vytvoření právního rámce zavádění a využívání VLC v dopravě.
- Vybrat vhodné lokality pro vznik VLC s respektem ke zdrojům a cílům přeprav, rozmístění průmyslových zón a možnosti napojení na dopravní síť, zejména pak železniční.
- Podpořit rozvoj VLC přímými investičními dotacemi, účelově vázanou finanční částkou.
- Podporovat nové koncepty zásobování měst využívající kolejové dopravy na principech citylogistiky s počítající s návazností na systém veřejných logistických center.
- Jako alternativu pro zásobování v některých městech na dopravně významných vodních cestách využít vodní dopravu (např. pro přísun stavebního materiálu a odvoz stavební suti a dalších odpadů)
- Podporovat vznik telematických systémů ve veřejné logistice, včetně optimalizace zásobování měst (citylogistika).



Specifický cíl

4.1.2 Harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele

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

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

Mezioborová opatření

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

Opatření v oblasti zpoplatnění dopravní infrastruktury

v silniční dopravě

- Od roku 2006 postupně zavádět výkonové zpoplatnění silniční infrastruktury.

v železniční dopravě

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



v letecké dopravě

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

Opatření v oblasti škod na životním prostředí a veřejném zdraví

- **Zajistit dodržování limitů znečištění způsobeného dopravou a snížení procenta znečištění, kterým se doprava podílí na emisních stopech ČR.**
- **Posílit úlohu státního odborného dozoru v oblasti státní technické kontroly vozidel.**
- **Přednostně odstraňovat ekologické zátěže vyvolané stávající infrastrukturou.**
- **Minimalizovat negativní vlivy dopravy na stabilitu ekosystémů v krajině, jejich struktury a funkce.**
- **Minimalizovat negativní vlivy hluku a emisí z dopravy a zajistit dodržování platných limitních hodnot.**

Opatření v oblasti kongescí

- **Průběžně analyzovat vývoj dopravního zatížení, aby bylo možné včas zavést opatření k odstranění očekávaných kongescí.**
- **Zavádět telematické systémy, aby se minimalizovalo riziko vzniku kongescí, a realizovat cíle projektu Jednotný systém dopravních informací (JSDI).**
- **Podle místních podmínek zvažovat možnost regulace intenzity dopravy zaváděním poplatků za vjezd do**



4. SPECIFICKÉ CÍLE DOPRAVNÍ POLITIKY PODLE PRIORITY

kongescemi postižených míst.

- Zavádět opatření směřující k většímu využívání kolejové dopravy.
- Předcházet kongescím na silničních rychlou operativní likvidací stavů po dopravních nehodách a odstraňováním úzkých míst.
- Omezení na komunikacích z důvodu oprav přednostně plánovat na období s nižší intenzitou provozu.

Specifický cíl

4.1.3 Zkvalitnění přepravní práce

ve veřejné dopravě osob

Opatření

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

v železniční dopravě

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

v letecké dopravě

- Připravit podmínky pro zvýšení kapacity letiště Praha-Ruzyně jeho dalším rozvojem a podpořit rozvoj regionálních letišť.



Specifický cíl

4.1.4 Zkvalitnění přepravní práce v nákladní dopravě

Smyslem opatření v nákladní dopravě je započít takový rozvoj, v němž se bude:

- optimálně využívat kapacity dopravních cest,
- maximalizovat přínos informačních systémů v dopravě a zajišťovat realizaci cílů projektu JSDI,
- hospodárně využívat energetických zdrojů v dopravě a
- minimalizovat vliv dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Opatření

- Podpořit kombinovanou přepravu a vyšší využití kapacity železniční a vodní dopravní cesty a podpořit vývoj a zavedení nových multimodálních technologií.



- Zajistit spolufinancování projektů kombinované přepravy a s ní související stávající i nově budované infrastruktury.
- Podporovat účast podnikatelských subjektů působících v ČR v programech EU (např. Marco-Polo).
- Podporovat zavádění telematických systémů v dopravě včetně sledování poloh zásilek a zajištění bezpečného sdílení obsahu databází těchto systémů s databázemi projektu JSDI.

Specifický cíl

4.1.5 Transformace železničního sektoru

Je třeba dokončit proces transformace železničního sektoru a vytvářet podmínky pro zvyšování konkurenčního prostředí v provozování železniční dopravy v souladu s jednotlivými evropskými "železničními balíčky".

Opatření

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

Specifický cíl

4.1.6 Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele

Opatření

- Precizovat standardy služeb ve veřejné osobní dopravě, podle nichž se bude vybírat dopravce pro zajišťování základní dopravní obslužnosti území.
- Nově stanovit práva cestujících na přepravu ve stanovené kvalitě, včetně úpravy kompenzačních náhrad.
- Při výběru dopravce pro provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu stanovit jako samostatné kritérium ekonomickou stabilitu dopravce a schopnost dopravce poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele.
- Zpřístupňovat všechny druhy veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace.
- Výrazně zkvalitnit informovanost uživatele v osobní dopravě vybudováním komplexního informačního systému.



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

4. SPECIFICKÉ CÍLE DOPRAVNÍ POLITIKY PODLE PRIORIT

PRIORITA

4.2 Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury

Specifický cíl

4.2.1 Údržba a obnova stávající dopravní infrastruktury

Opatření

- Zvětšit finanční prostředky na údržbu dopravní infrastruktury.
- Optimalizovat poplatky za přidělení a použití dopravní cesty v železniční dopravě.
- Systémově realizovat údržbu a opravy infrastruktury podle harmonogramu předem vytvořeného z hlediska bezpečnosti provozu (přednostní řešení závadných míst, odstraňování nehodových lokalit, opravy havarijních a závadných mostů, řešení průtahů obcemi).
- Na stávající infrastrukturu uplatňovat opatření na ochranu před hlukem a to přednostně v místech s překročenými limitními hodnotami.
- Zvýšit průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící živočichy.



Specifický cíl

4.2.2 Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury

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

Opatření

- Pomocí nástrojů územního plánování a P/politiky územního rozvoje zajistit ochranu koridorů a ploch pro rozvojové záměry dopravní infrastruktury a sítě veřejných logistických center s ohledem na zdroje a cíle přeprav a rozmístění průmyslových zón.

4.2.2.1 Hlavní projekty rozvoje železniční sítě

Opatření

- Optimalizovat železniční síť jako celek s respektem k reálnému rozsahu výhledových přepravních požadavků a k integraci 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. Úplné vyloučení nákladní dopravy by mělo být uskutečněno pouze na vybraných tratích velkých železničních uzlů (např. v Praze nebo v Brně).
 - tahy s přednostním využitím pro nákladní dálkovou dopravu, ale se zachováním osobní dopravy regionálního charakteru, a to včetně vybraných tratí, které jsou součástí velkých železničních uzlů (Praha, Brno)



- vysokorychlostní tratě, u kterých je třeba sledovat časovou aktuálnost jejich realizace na území ČR v evropském kontextu, včetně zpřesňování tras (provázání modernizace tranzitních koridorů s postupnou výhledovou stavbou úseků tratí pro vysoké rychlosti)

- Dokončit modernizaci tranzitních koridorů (III. a IV. koridor); modernizovat rozhodující železniční uzly, včetně propojení koridorů v pražském železničním uzlu
- Připravit podmínky pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť.
- Podporovat rozvoj přeshraničních projektů železniční dopravy.
- Při přípravě modernizace železniční infrastruktury vytvářet podmínky pro maximální využití dotací z Fondu soudržnosti a rozvojových fondů EU.
- Rekonstruovat další tratě zařazené do mezinárodních dohod (např. síť TEN-T, AGC, AGTC) a další důležité tratě s cílem zajistit doporučené parametry.
- Pokračovat v programu elektrizace tratí.
- Ostatní celostátní a významné regionální tratě (kde je úloha železnice důležitá) uvést do optimálního stavu včetně kolejových systémů regionální a městské dopravy případně jejich kombinace.
- Vyhodnotit koncepci dopravní obsluhy letiště Praha-Ruzyně a širší oblasti včetně návrhu optimálních kolejových systémů.
- Zajistit interoperabilitu a dálkové řízení provozu, např. rozvoj v oblasti technologií pro bezpečné řízení jízdy vlaků v souladu s celoevropskými trendy.
- Provádět technická opatření vedoucí k minimalizaci vlivů výstavby na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví.



4.2.2.2 Hlavní projekty rozvoje silniční a dálniční sítě

Opatření

- Pokračovat ve výstavbě úseku transevropské sítě TEN-T v ČR.
- Napojit všechny kraje na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; v méně zatížených úsecích budovat v první etapě rychlostní silnice v polovičním profilu.
- Kvalitněji řešit tranzitní dopravu 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.
- Postupně realizovat telematické systémy na dálniční síti.



4. SPECIFICKÉ CÍLE DOPRAVNÍ POLITIKY PODLE PRIORIT

4.2.2.3 Hlavní projekty rozvoje vodních cest

Opatření

- Řešit problémy splavnosti na dopravně využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu.
- Připravit projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách (dle zákona č. 114/95 Sb., o vnitrozemské plavbě).
- Dobyavit vodní cesty a přístavy prvky protipovodňové ochrany.
- Zajistit bezpečné tankování pohonných hmot a ukládání odpadů v přístavech, podpořit doybavení přístavů a přístavišť veřejnými funkcemi (bezbariérový přístup, přístup k plavidlům apod.).
- Při realizaci projektů rozvoje vodních cest minimalizovat dopady na jednotlivé složky životního prostředí.



4.2.2.4 Hlavní projekty rozvoje letecké dopravy

Opatření

- Vytvářet podmínky pro modernizaci technické letištní infrastruktury veřejných letišť, která bude směřovat ke zvýšení kapacity, kvality a bezpečnosti leteckého provozu.
- U veřejných mezinárodních letišť vytvářet podmínky pro splnění schengenských požadavků.

4.2.2.5 Hlavní projekty rozvoje cyklistické infrastruktury

Opatření

- Postupně budovat infrastrukturu cyklistické dopravy s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti.
- Segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy dosáhnout snížení počtu nehod za účasti cyklistů.

PRIORITA

4.3 Zajištění financování v sektoru dopravy

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



Specifický cíl

4.3.1 Optimalizace úhrad za veřejné služby/veřejných služeb

Opatření

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

Specifický cíl

4.3.2 Zajištění financování dopravní infrastruktury

Pro podporu realizace projektů v oblasti dopravy bude možné využívat zdroje následujících evropských fondů:

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

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

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



Opatření

Zajistit financování údržby a rozvoje dopravní infrastruktury ze všech dostupných zdrojů:

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



4. SPECIFICKÉ CÍLE DOPRAVNÍ POLITIKY PODLE PRIORIT

Specifický cíl

4.3.3 Financování obnovy dopravních prostředků

Opatření

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

Specifický cíl

4.3.4 Financování výzkumu a vývoje

Opatření

- Zefektivnit a rozvíjet strategický výzkum a vývoj v dopravě se zaměřením na udržitelný rozvoj dopravy.
- Podporovat přenos poznatků a technologií na mezinárodní úrovni, především ve vazbě na rámcové programy výzkumu a vývoje EU.
- Zajistit uplatnění výsledků výzkumu a vývoje v praxi.
- Podporovat výzkum environmentálně šetrných druhů dopravy a technických opatření vedoucích ke zmírnění negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.

PRIORITA

4.4 Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy

Specifický cíl

4.4.1 Bezpečnost silniční dopravy

Opatření v oblasti lidského činitele

- Cílená propagace používání veřejné dopravy osob a soustavné informování účastníků silničního provozu o stálém riziku silniční dopravy pomocí stávajících a budovaných informačních systémů veřejné správy.
- Zvýšit úroveň výchovy řidičů v autoškolách.
- Zvýšit sankce za řízení vozidla pod vlivem alkoholu a drog.
- Zvýšit počet kontrol a zefektivnit vymahatelnost pokut.
- Důsledně vyžadovat a kontrolovat dodržování zákonem stanovené doby řízení, doby odpočinku a bezpečnostních přestávek řidičů.
- Vytvořit nový právní rámec pro zajištění dodržování pravidel silničního provozu, včetně bodového systému, a zajistit vyšší vynutitelnost práva v případě nerespektování pravidel silničního provozu.
- Zvýšit ochranu více zranitelných účastníků provozu (cyklistů a chodců), organizovat veřejné kampaně zaměřené na bezpečnost na přechodech pro chodce.
- Důrazněji kontrolovat používání dětských zádržných systémů a zákaz držet při řízení vozidla v ruce telefonní přístroj nebo jiné hovorové zařízení za účelem telefonování.
- Věnovat vysokou pozornost vzdělání, prevenci a osvětě v oblasti bezpečnosti dopravy.



Opatření v oblasti technické bezpečnosti silnic

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

Opatření v oblasti technického stavu vozidel

- Přípravovat se na zavedení globálních technických předpisů (GTR), které se vyvíjejí v rámci Ženevské dohody 1998.
- Zvýšit důraz na státní odborný dozor (dohled na STK, výrobce a dovozce vozidel, dopravce, přepravu nebezpečného zboží, na technický stav motorových vozidel s důrazem na mobilní kontrolu emisí atd.).
- Vytvořit právní rámec pro institucionální zabezpečení státního dozoru nad STK a sjednotit systém dozoru ve veřejné správě.

Specifický cíl

4.4.2 Bezpečnost železniční dopravy

Opatření

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



4. SPECIFICKÉ CÍLE DOPRAVNÍ POLITIKY PODLE PRIORIT

Specifický cíl

4.4.3 Přeprava nebezpečných věcí

Opatření

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

Specifický cíl

4.4.4 Vnější bezpečnost dopravy

Opatření

- Vytvořit systém pro přípravu regulace dopravy za krizových stavů.
- Při tvorbě a použití pohotovostních zásob pro resort dopravy zabezpečit mostní provizoria ve výši do 3 % bm mostů na pozemní komunikaci.
- Podporovat na národní i mezinárodní úrovni vytvoření bezpečnostního systému, s jehož pomocí bude mít stát zajištěnou kontrolu nad hrozbami a riziky při přepravě nebezpečných věcí a který bude splňovat požadavky na přesnost a spolehlivost (v rámci implementace telematiky do řízení dopravních procesů).
- Stanovit systém opatření proti zcizování důležitých komponentů (především z barevných kovů) zabezpečovacího zařízení železniční infrastruktury, jejichž odcizení může výrazně ochromit bezpečnost železničního provozu.
- Stanovit systém pro sledování polohy zásilek a jejich celistvosti.
- Posílit bezpečnost cestujících v osobní dopravě, zejména týkající se krádeží a ostatní kriminální činnosti.

Specifický cíl

4.4.5 Ochrana civilního letectví před protiprávními činy

Hlavním cílem je ochrana uživatelů letecké dopravy, posádek, pozemního personálu a veřejnosti před protiprávními činy. V návaznosti na vyhodnocení konkrétních i obecných hrozeb budou vytvářeny podmínky pro rychlé zavedení dodatečných bezpečnostních opatření v civilním letectví ve vazbě na mezinárodní a národní systémy, aby bylo možné řešit mimořádné události bez zásadního 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 v ochraně civilního letectví před protiprávními činy.
- Zajistit i nadále soulad vnitrostátních předpisů v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy s mezinárodními požadavky stanovenými v příslušných předpisech ES, Příloze č. 17 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví a materiálu Doc 30 Evropské konference pro civilní letectví.



PRIORITA

4.5 Podpora rozvoje dopravy v regionech

Řešit problémy spojené s rozvojem integrovaných dopravních systémů, usměrňovat a regulovat dopravu ve městech, včetně zavádění nových koncepcí zásobování, je nutné v rámci principu subsidiarity na regionální a místní úrovni s možnou koordinací z úrovně státní. Uvedená priorita má proto charakter metodického doporučení pro tvorbu dopravních strategií na této úrovni.

Specifický cíl

4.5.1 Rozvoj a budování I/integrovaných dopravních systémů

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

Opatření

- **Precizovat právní rámec podmínek zajišťování dopravní obslužnosti regionu, včetně podmínek fungování IDS.**
- **Pokračovat v legislativní podpoře integrované dopravy.**

Specifický cíl

4.5.2 Regulace a zpoplatnění dopravy ve městech

Odpovědnost za rozvoj a regulaci dopravy ve městech mají jednotlivá města. Zpoplatnění dopravy ve městech se považuje za významný krok ke zlepšení životního prostředí ve městech a k získání finančního zdroje 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 následující opatření:

- **Zavádět účinný systém řízení městského silničního provozu a informování účastníků dopravy.**
- **Místní úpravou silničního provozu usměrňovat těžkou nákladní dopravu, vytvářet systém ochrany center měst před zbytnou automobilovou dopravou zavedením zón a ulic s omezeným přístupem a omezené rychlosti automobilové dopravy, městské komunikace přizpůsobovat potřebám pěšího pohybu a života ve městech a rozvíjet ve městech cyklistické stezky a pěší zóny.**
- **Vytvořit právní rámec pro zavedení mýtného podle místních podmínek při vjezdu do center měst, mýtné zavádět na základě komplexní analýzy dopadů na podnikání, životní prostředí a veřejné zdraví ve zpoplatněné oblasti.**
- **V případě zhoršených rozptylových podmínek a krizových situací redukovat zbytnou dopravu.**





4. SPECIFICKÉ CÍLE DOPRAVNÍ POLITIKY PODLE PRIORITY

Specifický cíl

4.5.3 Využití možností nemotorové dopravy

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

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

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

Opatření

- Na úrovni místních orgánů v obcích zpracovat resp. aktualizovat, kde je to účelné, koncepce cyklistické dopravy, v rámci kterých bude mimo jiné třeba dle místních podmínek přehodnotit využití současných chodníků (zda vzhledem k rozsahu pěší dopravy nejsou využitelné i pro dopravu cyklistickou).
- Při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR.



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

5.1 Průřezové úkoly v dopravě

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



5.2 Železniční doprava

- Dokončit proces transformace železničního sektoru, vyžadovat a kontrolovat důsledné naplňování zákonných pravidel nediskriminačního a transparentního přidělování kapacity železniční dopravní cesty a udělování licencí železničním dopravcům.
- Analyzovat ekonomickou a právní situaci vzniklou na základě zákona č. 77/2002 Sb., o transformaci ČD, a usilovat o jeho zrušení, aby ČD a.s. a SŽDC s.o. postupovaly v obchodních vztazích podle obchodního zákoníku a hospodařily v souladu s obecnými předpisy s tím, že obecná ustanovení týkající se specifik dopravce a manažera infrastruktury budou začleněna do zákona o dráhách.
- Zajistit rozvoj železniční sítě s ohledem na mezinárodní závazky a soudržnost regionů.
- Zavádět bezpečnostní pravidla podle TSI, modernizovat a zavádět zabezpečovací zařízení a zvyšovat bezpečnostní parametry na přejezdech.
- Transponovat do právního řádu železniční legislativu ES obsaženou v druhém a třetím "železničním balíčku".
- Snižit hlukovou zátěž vyvolanou železničním provozem tam, kde přesahuje limity stanovené zákonem.



5. HLAVNÍ ÚKOLY DOPRAVNÍ POLITIKY

- Na základě komplexního posouzení využitelnosti jednotlivých tratí regionálních drah zvážit změnu vlastníka tratí (privatizace, převod na kraj); ve vazbě na změnu vlastníka zajistit změnu financování infrastruktury, aby nedocházelo k odnímání infrastruktury jejím dopravním účelům.
- V případech nevyužívané, neperspektivní a nepotřebné kapacity železniční infrastruktury v rovných podmínkách jejího využívání s jinými druhy dopravní infrastruktury neodnímat železniční infrastrukturu dopravní funkci a zajistit její provozování v omezeném rozsahu, popř. zajistit změnu dopravní funkce např. využitím infrastruktury pro cyklostezky.

5.3 Silniční doprava

- Zavést výkonové zpoplatnění užití silniční infrastruktury.
- Zavádět opatření vedoucí k minimalizaci vzniku kongescí (nejen extenzivním rozvojem infrastruktury).
- Zajistit rozvoj silniční sítě s ohledem na mezinárodní závazky a soudržnost regionů a s ohledem na minimalizaci vlivů současné infrastruktury na život obyvatelstva v dotčených obcích.
- Stanovit přísnější pravidla pro výcvik nových řidičů. včetně nových pravidel přezkušování z odborné způsobilosti řidičů nováčků, zpřísnit pravidla povinného odborného výcviku pro řidiče z povolání.
- Důsledně vyžadovat a kontrolovat zákonem stanovené doby řízení a doby odpočinků řidičů nákladních automobilů.
- Důsledně kontrolovat zákonem stanovené zákazy jízd nákladních automobilů o víkendech.
- Důsledně kontrolovat dodržování předpisů pro silniční přepravu nebezpečných věcí.
- Vytvořit právní a institucionální předpoklady pro zavedení digitálního tachografu.
- Vytvořit nový zákonný rámec pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, včetně bodového systému, a zajistit jeho důsledné dodržování.
- Realizovat informační preventivní aktivity posilující silniční bezpečnost.
- Vytvořit právní podmínky pro možnost regulace individuální automobilové dopravy omezeními dopravy, zpoplatněním parkování a vjezdu do vybraných oblastí, vytvářením dopravně zklidněných oblastí.
- Vytvořit podmínky pro vznik nezávislého regulátora v oblasti silniční dopravy analogicky s jinými druhy doprav.

5.4 Letecká doprava

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

5.5 Vnitrozemská vodní doprava

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



5.6 Veřejná hromadná doprava osob

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





6. NÁSTROJE REALIZACE DOPRAVNÍ POLITIKY

Nástroje dopravní politiky

- právní
- ekonomické
- informační

Právní nástroje

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

Ekonomické nástroje

Ekonomické nástroje jsou velmi důležitým aspektem ovlivňování celého sektoru dopravy. Pomocí nich je potřebné ovlivňovat přepravní procesy a reagovat na nepříznivé trendy v dopravě, které svou podstatou nejsou v souladu s udržitelným rozvojem. Pro uvedené záměry je nezbytné hledat takové nové zdroje, 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 o dotace z Fondu soudržnosti, ze strukturálních fondů nebo jako podklad pro zpracování územně plánovací dokumentace, územně plánovacích podkladů a různých oborových koncepcí. Informační a datové zdroje budou vázány povinností garantovat, evidovat a předávat údaje podle závazných a jednotných pravidel. S tím souvisí podpora rozvoje projektu JSDI, který tuto problematiku podrobně zpracovává.

6.1 Právní nástroje

Opatření

- **Přípravit novely dopravních zákonů podle cílů dopravní politiky.**
- **Vyhodnocovat stanovené podmínky přístupu na trh a odstraňovat administrativní bariéry přístupu na trh.**

Konkrétně:

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

Předmětem novely bude zejména

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

[Novela zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě](#)

Předmětem novely bude zejména

- dopravní obslužnost, nový licenční model s důrazem na jeho zjednodušení a propojení se systémem IDS, nový způsob výběru dopravce s důrazem na kvalitu a komplexnost poskytovaných služeb ve veřejném zájmu, způsob financování



dopravy ve veřejném zájmu a způsob kontroly užití veřejných prostředků, dopravní obslužnost v systému IDS, postavení operátora IDS a standard služeb jako podmínka financování dopravy ve veřejném zájmu

- právní rámec zavedení digitálního tachografu
- zpřísnění podmínek přístupu na trh nákladní silniční dopravy a autobusové dopravy (zvýšení věkové hranice řidičů profesionálů, technický stav vozidla jako podmínka přístupu na trh, registr podnikatelů v silniční dopravě)
- právní institucionalizace veřejného logistického centra

[Zákon o veřejné dopravě](#)

Předmětem zákona bude zejména

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

[Novela zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví](#)

Předmětem novely bude zejména

- úprava podmínek stavby a provozování letadla a vytvoření právního rámce pro spolupráci s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví
- zavedení institutu letadlových adres
- úprava podmínek pro výkon činnosti leteckého personálu a uznávání průkazů způsobilosti leteckého personálu
- právní režim osvědčování letišť
- ochrana letištní infrastruktury
- opatření zajišťující provedení nařízení vytvářejících systém "jednotného evropského nebe"
- právní rámec pro zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů
- úprava podmínek pro provozování obchodní letecké dopravy
- právní rámec provozování sportovních létajících zařízení a pro výkon státní správy v této oblasti
- ochrana civilního letectví před protiprávními činy
- úprava bezpečnosti civilního letectví před protiprávními činy
- právní rámec pro práva a povinnosti cestujících
- posílení pravomoci regulátora v civilním letectví směrem k jeho nezávislosti
- právní systém sankcí za nedodržování hlukových limitů

[Novela zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel](#)

Předmětem novely bude zejména

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

[Novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích](#)

Předmětem novely bude zejména

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



6. NÁSTROJE REALIZACE DOPRAVNÍ POLITIKY

[Novela zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích](#)

Předmětem novely bude zejména

- posílení výkonu státního dozoru nad činností stanic technické kontroly a stanic měření emisí
- právní rámec pro zefektivnění činnosti stanic technické kontroly a stanic měření emisí
- nová právní regulace dovozu ojetých vozidel v návaznosti na stáří vozidla a ve vztahu k volnému pohybu zboží v EU

[Novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích](#)

Předmětem novely bude zejména

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

[Novela zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury](#)

Předmětem novely bude zejména

- způsob zapojení SFDI do systému elektronického výběru mýtného
- právní úprava možnosti financování zavedení a provozování systému elektronického mýtného
- právní úprava možnosti financování koncesního způsobu výstavby dopravní infrastruktury
- způsob financování úhrady koncesionáři na základě koncesionářské smlouvy
- nový rámec pro příjmovou a výdajovou stránku fondu
- provázanost výdajů Fondu infrastruktury 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, s respektováním k principu harmonizace poplatků za použití dopravní cesty
- přijetí nového systému diferenciaci daně podle emisní charakteristiky vozidla, který bude výrazně stimulovat dopravce k pořízení vozidel s relativně nižším negativním vlivem vozidla na kvalitu ovzduší

[Novela zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě](#)

Předmětem novely bude zejména

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



6. NÁSTROJE REALIZACE DOPRAVNÍ POLITIKY

[Novela zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě](#)

Předmětem novely bude zejména

- právní úprava práva vlajky – posílení ochrany před zneužitím

6.2 Ekonomické nástroje

Důležitým předpokladem je nastavení tržního prostředí v dopravě, neboť jednotlivé druhy dopravy se vyznačují různými podmínkami přístupu na dopravní trh. Dopravní sektor se rovněž vyznačuje tím, že významná část nákladů není hrazena objednavatelem dopravy. Tato situace, totiž nedostatečné vyladění ekonomických podmínek, významně přispívá k nevhodné dělbě přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy, což vede k posilování environmentálně nepříznivých druhů dopravy a zároveň ke zvyšování ztrátovosti ekologicky příznivějších druhů dopravy a to 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 zavádění principu veřejné služby. Je třeba využívat možností podpory z evropských zdrojů (Fond soudržnosti, Evropský regionální rozvojový fond ERDF, Iniciativy Společenství INTEREG III A, B, a C a rozpočty vnitřních politik), jakož i zdrojů soukromých v rámci partnerství soukromého a veřejného kapitálu.

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

Opatření

- **Z veřejných rozpočtů zajistit dostatečné zdroje na financování závazků veřejné služby v osobní dopravě.**
- **Optimalizovat vynakládání veřejných prostředků do veřejné osobní dopravy.**
- **Z veřejných zdrojů přispívat na obnovu a modernizaci vozidlového parku u všech druhů veřejné osobní dopravy provozovaných v režimu veřejné služby.**
- **Zajistit z veřejných zdrojů podporu rozvoje kombinované přepravy a optimalizaci distribučních procesů podporou vzniku veřejných logistických center.**
- **V souladu s evropským postupem internalizovat externí náklady v dopravě.**
- **Zajistit dostatečné finanční prostředky pro údržbu, opravu a obnovu dopravní infrastruktury nejen z veřejných rozpočtů, ale i výkonovým zpoplatněním provozu.**
- **Organizovat vhodné investiční projekty pro modernizaci dopravní infrastruktury a vozidlového parku financované systémem PPP.**
- **Zabezpečit stabilní zdroje pro SFDI nezbytné ke splácení závazků plynoucích z projektů financovaných v režimu partnerství veřejného a soukromého sektoru.**
- **Eliminovat vliv zvýšené DPH ze stavebních prací na rozpočet SFDI.**
- **Zvýšit podíl SFDI na spotřební dani z minerálních olejů.**
- **Zajistit zdroje pro SFDI na úrovni 2,5 % HDP podle doporučení EU.**

6.3 Informační nástroje

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

Opatření

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



7. MONITORING DOPRAVNÍ POLITIKY

Monitorovací systém dopravní politiky budou tvořit čtyři skupiny subjektů:

- **kontrolní**
- **dopravněpolitický**
- **poradní**
- **odpovědný za sběr dat**

1. Kontrolní subjekt – subjekt, kterému se budou ostatní subjekty zodpovídat z plnění cílů dopravní politiky. Kontrolní funkci bude vykonávat **Vláda ČR**, ve finančních otázkách bude kontrolním orgánem **Ministerstvo financí**, v otázkách rovnoměrného rozvoje regionů **Ministerstvo pro místní rozvoj**, v otázkách životního prostředí **Ministerstvo životního prostředí**, v otázkách veřejného zdraví **Ministerstvo zdravotnictví** a v otázkách zajištění konkurenčního prostředí **Ministerstvo průmyslu a obchodu**. V rámci monitoringu DP bude Ministerstvo dopravy v termínech daných usnesením Vlády předkládat vyhodnocení příslušných ukazatelů kontrolním subjektům.

2. Dopravněpolitický 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/nároků na přepravu a vlivu globalizace v dopravě s **Ministerstvem průmyslu a obchodu** a s **Ministerstvem pro místní rozvoj** (koncepte VLC, snižování přepravní náročnosti),
- ve specifickém cíli 3.4 Financování výzkumu a vývoje s **Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy**,
- ve specifickém cíli 4.1 Bezpečnost silniční dopravy a 4.4 Vnější bezpečnost dopravy s **Ministerstvem vnitra**.

3. Poradní subjekt – subjekt zodpovědný za organizaci a prezentaci výsledků monitorovacích aktivit, 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:

- **dlohodobých strategií** – návazných dokumentů Dopravní politiky předkládaných pro schválení vládou:
 - **GEPARDI** Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury
 - **Strategie podpory dopravní obsluhy území**
- **resortních strategií**:
 - Strategie rozvoje letecké dopravy
 - Strategie rozvoje kombinované dopravy
 - Strategie krizového řízení v dopravě
 - Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR

Monitorovací proces bude zaměřen na:

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



8. VYSVĚTLENÍ POJMŮ

adicionality

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 členským státem o celkové výši veřejných výdajů, kterou musí členská země v daném plánovacím období udržovat.

apalický syndrom

Závažný stav s poruchou vědomí v důsledku rozsáhlého poškození mozkové kůry a ztrátou všech funkcí velkého mozku; vzniká obvykle následkem těžkého poranění mozku.

citylogistika

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

Náklady, které doprava způsobuje, ale neplatí v plné výši (např. náklady vznikající při kongescích, nehodách nebo negativní dopady na životní prostředí a veřejné zdraví).

dopravní obslužnost

Souhrn přepravní nabídky v dané oblasti. Základní dopravní obslužností se rozumí zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol (zákon č. 561/2004 Sb, odst. 5 § 178), do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy a zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji tohoto území obvodu.

Evropské železniční balíčky

Úkolem Evropských železničních balíčků je vytvořit podmínky pro další rozvoj železnic ES prostřednictvím stanovení zásad zavádění interoperability transevropského železničního systému, vydávání licencí pro podnikání v oblasti železnic, využití kapacity železniční infrastruktury a odvádění poplatku za její použití, certifikaci bezpečnosti v železničním provozu aj.

subsidiarita

Princip subsidiarity zajišťuje, aby všechna opatření byla přijímána co nejbližší občanům, tedy na nejnižším stupni správy, který umožňuje jejich realizaci nebo výkon.

suburbanizace

Expanze bydlení a obchodních aktivit vně administrativních i faktických hranic města.

telematika

Výsledek konvergence a následné postupné syntézy telekomunikačních technologií a informatiky za podpory managerské ekonomiky a matematických metod tvorby a řízení komplexních systémů. Efekty telematiky jsou založeny na synergismu všech výchozích oborů a projevují se v širokém spektru uživatelských oblastí, od 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.



8. VYSVĚTLENÍ POJMŮ

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.

základní dopravní obslužnost

Rozsah dopravní obsluhy příslušného území veřejnou hromadnou dopravou definovaný příslušnými zákony.

závazek veřejné služby

Závazky veřejné služby se podle základní definice v Nařízení Rady 1191/69 definují jako "závazky, které by daný dopravní podnik na základě svých vlastních obchodních zájmů nepřevzal vůbec, nebo nepřevzal ve stejném rozsahu, nebo za stejných podmínek". Jedná se o způsob institucionálního ošetření poskytování tzv. vyrovnávacích plateb, které vyrovnávají rozdíl mezi požadovanou cenou a kvalitou dané veřejným sektorem garantované dopravní služby a cenou resp. kvalitou téže dopravní služby, kterou by dopravní podnik mohl nabídnout v rámci tržních pravidel.

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



9. VYSVĚTLENÍ ZKRATEK

ADR

Evropská dohoda o přepravě nebezpečných věcí po silnici

AGTC

Dohoda o trasách a objektech pro kombinovanou dopravu

ČD, a.s.

České dráhy, akciová společnost

EHK OSN

Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů

EIB

Evropská investiční banka

ERDF

Evropský fond regionálního rozvoje

EASA

Evropská agentura pro bezpečnost letectví

ES

Evropské společenství

FNM

Fond národního majetku

HDP

Hrubý domácí produkt

IAD

Individuální automobilová doprava

ICAO

Mezinárodní organizace pro civilní letectví

IDS

Integrovaný dopravní systém

ITS

Inteligentní dopravní systémy a služby

JSDI

Jednotný systém dopravních informací

MHD

Městská hromadná doprava



9. VYSVĚTLENÍ ZKRATEK

PaR, BaR, KaR

Park and Ride, parkuj a jeď, systém záchytných parkovišť v terminálech hromadné dopravy; Bike and Ride obdobný systém pro cyklistickou dopravu; Kiss and Ride je systém pro sdílenou individuální dopravu více osobami, v terminálu hromadné dopravy jsou vytvořeny podmínky pro přestup části osádky osobního automobilu na hromadnou dopravu

PPP

Partnerství veřejného a soukromého kapitálu

SFDI

Státní fond dopravní infrastruktury

STK

Stanice technické kontroly

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

TEN-T

Transevropské dopravní sítě

TINA

Odhad potřeb dopravní infrastruktury v přistupujících zemích

TSI

Technické specifikace interoperability v železniční dopravě

ÚZPLN

Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod

VLC

Veřejné logistické centrum

ZDO

Základní dopravní obslužnost

PŘÍLOHY





PŘEHLED PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ TÝKAJÍCÍCH SE PŮSOBNOSTI MINISTERSTVA DOPRAVY

Stručný přehled

I. Železniční doprava

a) vnitrostátní předpisy:

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění zákona č. 189/1999 Sb., zákona č. 23/2000 Sb., zákona č. 71/2000 Sb., zákona č. 132/2000 Sb., zákona č. 77/2002 Sb., nálezů Ústavního soudu uveřejněného pod č. 144/2002 Sb., zákona č. 175/2002 Sb., zákona č. 309/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb. a zákona č. 103/2004 Sb.

Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění nařízení vlády č. 295/2000 Sb.

Nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému

Vyhláška MD č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění vyhlášky MDS č. 455/2000 Sb.

Vyhláška MD č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění vyhlášky MD č. 242/1996 Sb., vyhlášky MDS č. 174/2000 Sb. a vyhlášky č. 133/2003 Sb.

Vyhláška MD č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění vyhlášky MD č. 243/1996 Sb., vyhlášky MDS č. 346/2000 Sb., vyhlášky MDS č. 413/2001 Sb. a vyhlášky č. 577/2004 Sb.

Vyhláška MDS č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

Vyhláška MDS č. 36/2001 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy, ve znění vyhlášky č. 141/2003 Sb.

Vyhláška MDS č. 361/2001 Sb., o způsobu zjišťování mimořádných událostí v drážní dopravě, ve znění vyhlášky MDS č. 442/2002 Sb.

Vyhláška MDS č. 429/2001 Sb. o podrobnostech prokazování finanční způsobilosti k provozování dráhy celostátní nebo dráhy regionální, o způsobu prokazování finanční způsobilosti k provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo na dráze regionální a o doplňkových přepravních službách

Vyhláška MD č. 351/2004 Sb., o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci

Vyhláška MD č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému

Sdělení MD č. 111/2004 Sb., o výčtu železničních drah zařazených do evropského železničního systému

Zákon č. 625/1992 Sb., o zániku státní organizace Československé státní dráhy

Zákon č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, ve znění nálezů Ústavního soudu vyhlášeného pod č. 83/2003 Sb., ve znění zákona č. 179/2003 Sb. a ve znění zákona č. 293/2004 Sb.



Nařízení vlády č. 322/2002 Sb., kterým se stanoví podmínky, výše a způsob poskytnutí příspěvku k řešení sociálních důsledků transformace státní organizace České dráhy

Sdělení MDS č. 524/2002 Sb. o vyhlášení dne vzniku akciové společnosti České dráhy

Vyhláška MD č. 44/2003 Sb., o vymezení nákladů spojených s provozováním železniční dopravní cesty

Zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění zákona č. 71/2000 Sb., zákona č. 102/2001 Sb., zákona č. 205/2002 Sb., zákona č. 226/2003 Sb. a zákona č. 277/2003 Sb.

Nařízení vlády č. 70/2002 Sb. o technických požadavcích na zařízení pro dopravu osob

Nařízení vlády č. 42/2003 Sb. o technických požadavcích na přepravitelná tlaková zařízení, ve znění nařízení vlády č. 251/2003 Sb.

Vyhláška MD a ÚBÚ č. 28/1967 Sb., kterou se stanoví pravidla pro styk drah s hornickou činností

Vyhláška MD č. 266/1995 Sb., kterou se zrušuje vyhláška o kontejnerovém přepravním řádu

Vyhláška MDS č. 153/1997 Sb., kterou se zrušují směrnice o organizaci a výkonu železničních zdravotnických služeb

Vyhláška MDS č. 367/1999 Sb., kterou se stanoví období s nižší potřebou práce provozovatelům a dopravcům na dráze celostátní a regionální

Zákon č. 132/2002 Sb. o poskytnutí státní záruky České republiky na zajištění úvěru určeného na financování investičních nákladů modernizace I. tranzitního železničního koridoru Děčín - Praha - Břeclav

Zákon č. 133/2002 Sb. o poskytnutí státní záruky České republiky na zajištění úvěru určeného na financování nákupu pěti třívozových elektrických jednotek řady 471

Zákon č. 516/2002 Sb. o poskytnutí státní záruky České republiky na zajištění úvěru určeného na financování nákupu železničních vozů, poskytnutého společností EUROFIMA, ve znění zákona č. 399/2003 Sb

Výměr ministerstva financí č. 01/2004, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami

b) mezinárodní předpisy:

Protokol č. 111/1908 ř.z. z třetí mezinárodní konference o technické jednotnosti v železniční dopravě

Vyhláška MZV č. 74/1956 Sb., ze dne 26.října 1956 o Dopravní dohodě mezi Československou republikou a Polskou lidovou republikou ze dne 13.ledna 1956

Vyhláška MZV č. 85/1964 Sb., o Dohodě mezi ČSSR a Rakouskou republikou o úpravě pohraničního přechodu železnic, ve znění vyhlášky č. 3/1968 Sb.

Vyhláška č. 201/1964 Sb. o Dohodě mezi Československou socialistickou republikou a Polskou lidovou republikou o československé průvozní dopravě přes území Polské lidové republiky na úseku železniční trati mezi stanicemi Hrádek nad Nisou a Zittau

Oznámení FMZV, že dne 19. listopadu 1971 bylo ve Varšavě podepsáno Ujednání mezi FMD ČSSR a MD PLR o vzájemné železniční dopravě



PŘÍLOHA 1

Vyhláška MZV č. 8/1985 Sb. o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), ve znění sdělení FMZV č. 61/1991 Sb., FMZV č. 251/1991 Sb. a sdělení MZV č. 274/1996 Sb.

Sdělení MZV č. 129/1996 Sb. o sjednání Dohody mezi vládou ČR a vládou SR o železniční dopravě přes státní hranice

Sdělení MZV č. 63/2001 Sb.m.s. o sjednání Smlouvy mezi ČR a SRN o železniční dopravě přes společné státní hranice a o ulehčené průvozní železniční dopravě

Sdělení MZV č. 133/2002 Sb.m.s. o přístupu ČR k Úmluvě o založení společnosti "EUROFIRMA" Evropské společnosti pro financování železničních vozů a Dodatkového protokolu k Úmluvě o založení společnosti "EUROFIRMA" Evropské společnosti pro financování železničních vozů

Sdělení MZV č. 81/2003 Sb.m.s., o sjednání Smlouvy mezi Českou republikou a Slovenskou republikou o železniční privilegované peážní dopravě v mimořádných situacích

Sdělení MZV č. 8/2004 Sb.m.s., kterým se doplňuje sdělení MZV č. 46/2003 Sb.m.s., č. 61/1991 Sb., č. 251/1991 Sb., č. 274/1996 Sb., č. 29/1998 Sb., č. 60/1999 Sb. a č. 9/2002 Sb.m.s. o vyhlášení změn a doplňků Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), přijaté v Bernu dne 9. května 1980, vyhlášené pod č. 8/1985 Sb.

c) připravované předpisy:

Návrh právního předpisu, kterým se nahrazuje **vyhláška MD č. 100/1995 Sb.**, kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení)

Návrh vyhlášky, kterou se mění **vyhláška MD č. 101/1995 Sb.**, kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění vyhlášky MDS č. 455/2000 Sb.

Návrh nařízení vlády, kterým se stanoví technické požadavky na prvky a subsystémy interoperability a jejich uvádění na trh

II. SILNIČNÍ DOPRAVA

Zákon č. 130/2003

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění zákonů č. 38/1995 Sb., 304/1997 Sb., 132/2000 Sb., 150/2000 Sb., 361/2000 Sb., 175/2002 Sb., 320/2002 Sb., 577/2002 Sb. a 103/2004 Sb.

Vyhláška MDS č. 50/1998 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové osobní dopravě ve znění vyhlášky MD č. 142/2003 Sb.

Vyhláška MDS č. 366/1999 Sb. o způsobu prokázání finanční způsobilosti dopravcem ve znění vyhlášky MDS č. 97/2001 Sb.

Vyhláška MDS č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

Vyhláška MDS č. 388/2000 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy

Vyhláška MDS č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění vyhlášky MD č. 55/2003 Sb.

Vyhláška MZV č. 64/1987 Sb. o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) ve znění č. 65/2003 Sb.m.s.

Sdělení MZV č. 159/1997 Sb., o přijetí změn a doplňků "Přílohy A-Ustanovení o nebezpečných látkách a předmětech a "Přílohy B-Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě"



Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), přijaté v Ženevě dne 30. září 1957, vyhlášené pod č. 64/1987 Sb., ve sdělení MZV č. 186/1998 Sb., sdělení MZV č. 54/1999 Sb., sdělení MZV č. 93/2000 Sb.m.s. a sdělení MZV č. 6/2002 Sb.m.s. a sdělení MZV č. 65/2003 Sb.m.s. a č. 77/2004 Sb.m.s."

Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 175/2002 Sb. a zákona č. 320/2002 Sb. a zákon č. 193/2003 Sb,

Vyhláška MDS č. 243/2001 Sb. o registraci vozidel, ve znění vyhlášky MDS č. 496/2001 Sb., vyhlášky MDS č. 368/2002 Sb. a vyhlášky MD č. 98/2003 Sb. a vyhlášky MD č. 401/2003 Sb. a vyhlášky MD 291/2004 Sb.

Vyhláška MDS č. 302/2001 Sb. o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění vyhlášky MD č. 99/2003 Sb.

Vyhláška MDS č. 240/2002 Sb. o registraci historických vozidel a sportovně historických vozidel a o jejich testování a provozu

Vyhláška MDS č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky MD č. 100/2003 Sb.

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 175/2002 Sb. a zákona č. 320/2002 Sb.

Vyhláška MDS č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001, ve znění vyhlášky MD č. 152/2003 Sb.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění zákonů č. 60/2001 Sb., č. 478/2001 Sb., č. 62/2002 Sb., č. 311/2002 Sb. a z. č. 320/2002 Sb., z. č. 436/2003 Sb. a z. č. 53/2004 Sb.

Vyhláška MDS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky MD č. 153/2003 Sb.

Vyhláška MDS č. 31/2001 Sb., o řídičských průkazech a o registru řidičů, ve znění vyhlášky MD č. 154/2003 Sb.

Vyhláška MDS č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod Nařízení vlády ČR č. 110/2001 Sb., kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy

Vyhláška MD č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu, ve znění vyhlášek FMD č. 122/1979 Sb., FMD č. 74/1981 Sb. a FMD č.106/1984 Sb. (Část VII se podle vyhlášky MDS č. 71/1999 Sb., o přepravním řádu pro silniční dopravu osob, od 1. 10.1999 nepoužije pro silniční osobní dopravu

Vyhláška FMD č. 109/1976 Sb., o některých opatřeních k provádění Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)

Vyhláška MZV č. 108/1976 Sb. o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) ve znění vyhlášky MZV č. 82/1984 Sb. a sdělení MZV č. 80/1994 Sb.

Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích ve znění zákonů č. 168/1999 Sb., č. 247/2000 Sb. , zák. č. 361/2000 Sb. a zákon č. 320/2002 Sb.



PŘÍLOHA 1

Vyhláška MPSV a ČBÚ č. 39/2003 Sb., kterou se zrušuje vyhláška č. 213/1991 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při provozu, údržbě a opravách vozidel

III. POZEMNÍ KOMUNIKACE

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 281/1997., zákona č. 259/1998 Sb., zákona č. 146/1999 Sb., zákona č. 102/2000 Sb., zákona č. 132/2000 Sb. a zákona č. 489/2001 Sb., zákona č. 256/2002 Sb., zákona č. 259/2002 Sb., a zákona č. 320/2002 Sb.

Nařízení vlády č. 287/2003 Sb., kterým se stanoví výše poplatku za užívání dálnice a rychlostní silnice silničními motorovými vozidly

Vyhláška MDS č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky MDS č. 300/1999 Sb., vyhlášky MDS č. 355/2000 Sb., vyhlášky MDS č. 367/2001 Sb. a vyhlášky MDS č. 555/2002 Sb.

Vyhláška MDS č. 282/1997 Sb., kterou se zrušuje vyhláška ministerstva dopravy č. 219/1994 Sb., kterou se stanoví podrobnosti nálepký prokazující zaplacení poplatku za užití dálnice a silnice dálničního typu motorovým vozidlem

Vyhláška MF č. 486/2002 Sb., kterou se stanoví vzory kuponů prokazujících zaplacení poplatků za užívání dálnic a rychlostní silnice, způsob jejich vyplňování, způsob vyznačování doby platnosti kuponů s dobou platnosti kratší než kalendářní rok a způsob evidence

Zákon č. 168/2001 Sb. o dálničním obchvatu Plzně

Zákon č. 46/2002 Sb. o přijetí úvěru Českou republikou na financování investičních potřeb souvisejících s prováděním projektu českých dálnic B

Zákon č. 274/2002 Sb. o přijetí úvěru Českou republikou na financování investičních potřeb souvisejících s prováděním projektu dálničního obchvatu Plzně a souvisejících silničních přivaděčů

Zákon č. 574/2002 Sb., o přijetí rámcového úvěru Českou republikou od Evropské investiční banky na financování odstraňování povodňových škod z roku 2002

IV. CIVILNÍ LETECTVÍ

a) platné předpisy:

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění zákonů č. 189/1999 Sb., č. 146/2000 Sb. a č. 258/2002 Sb.

Vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění vyhlášky č. 101/1999 Sb. a vyhlášky č. 101/2003 Sb.

Vyhláška č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, ve znění vyhlášky č. 15/1971 Sb.

Vyhláška č. 222/2000 Sb., o nerovnoměrném rozvržení pracovní doby některých zaměstnanců v civilním letectví

Zákon č. 409/2001 Sb., o poskytnutí státní záruky České republiky pro případ odpovědnosti za škodu způsobenou v důsledku válečných nebo teroristických akcí provozem letadla v souvislosti s provozováním letecké dopravy



b) připravované předpisy:

Návrh zákona, kterým se mění **zákon č. 49/1997 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů

V. PLAVBA

Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění zákona č. 358/1999 Sb., zákona č. 254/2001 Sb., zákona č. 309/2002 Sb. (účinnost 1. 1. 2004) a zákona č. 320/2002 Sb. a zákona č. 118/2004 Sb.

Vyhláška MD č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí

Vyhláška MD č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, ve znění vyhlášky MDS č. 83/2000 Sb.

Vyhláška MD č. 224/1995 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel

Vyhláška MDS č. 84/2000 Sb., o způsobilosti osob k provozování vnitrozemské vodní dopravy pro cizí potřeby, ve znění vyhlášky MDS č. 467/2001 Sb.

Vyhláška MDS č. 138/2000 Sb., o radiotelefonním provozu na vnitrozemských vodních cestách

Vyhláška FMD č. 128/1976 Sb., o cejchování lodí vnitrozemské plavby

Vyhláška FMD č. 344/1991 Sb., kterou se vydává Řád plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách České a Slovenské federativní republiky, ve znění vyhlášky MD č. 223/1995 Sb.

Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě

Vyhláška MDS č. 271/2000 Sb. o podpoře státu k provozování námořní plavby a o finančním příspěvku ke studiu námořnického povolání v zahraničí

Vyhláška MDS č. 272/2000 Sb. o ověřování pravosti podpisu nebo shody opisu nebo kopie s listinou velitelem lodě

Vyhláška MDS č. 277/2000 Sb. o způsobu a důvodu vyvěšování, umístění a velikosti státní vlajky České republiky a jiných vlajek použitých na námořním plavidle nebo rekreační jachtě (o užívání vlajek)

Vyhláška MDS č. 278/2000 Sb. o námořním rejstříku a dokladech námořních plavidel

Vyhláška MDS č. 315/2000 Sb. o technickém a záchranném vybavení námořní jachty a prokazování způsobilosti k vedení námořní jachty

Vyhláška MDS č. 378/2000 Sb. o poplachové činnosti na námořní obchodní lodi

Nařízení vlády ČR č. 412/2000 Sb. o poplatku za právo plout pod státní vlajkou ČR

Vyhláška MDS č. 450/2000 Sb. o kapitánské smlu, zkouškách, odborné a zdravotní způsobilosti členů posádky lodě, průkazech způsobilosti, námořnických knížkách a o zdravotní péči o členy posádky lodě

Vyhláška MDS č. 25/2001 Sb. o pravidlech bezpečnosti práce na námořní obchodní lodi

Vyhláška MDS č. 149/2001 Sb., o rekreačních jachtách



PŘÍLOHA 1

Nařízení vlády ČR č. 234/2001 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na rekreační plavidla a jejich některé části

Nařízení vlády ČR č. 270/2003 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na rekreační plavidla, na částečně zhotovená rekreační plavidla a na jejich vybrané části (s účinností ke dni vstupu smlouvy o přistoupení ČR k EU v platnost nahradí nařízení vlády č. 234/2001 Sb.

Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška MDS č. 241/2002 Sb. o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě

VI. OSTATNÍ

Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 475/2001 Sb. o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou v dopravě

Nařízení vlády ČR č. 486/2001 Sb., kterým se zrušuje Nařízení vlády ČR č. 499/2000 Sb., o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou v dopravě

Nařízení vlády ČR č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky



SOUBOR INDIKÁTORŮ DOPRAVNÍ POLITIKY

Indikátory budou hodnoceny v letech 2010 a 2013 v porovnání k roku 2005 (L = limity, T = trendy).

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

Zvládnutí růstu přepravní náročnosti a vlivu globalizace v dopravě

- **pokles/vzrůst přepravní náročnosti hospodářství (index v % ukazatele tkm/1000 Kč HDP)**
L: index 2010/2005 - 0,90; 2013/2005 - 0,85
T: trvalý pokles na úroveň hodnoty EU 15
- **počet veřejných logistických center**
L: k roku 2010 zahájení přípravy 3 VLC nadnárodního významu
T: k roku 2013 zkušební provoz 3 VLC nadnárodního významu a zahájení přípravy 4 VLC regionálního významu
- **podíl logistických center napojených na železniční dopravu (%)**
L: do roku 2013 napojení nejméně 33 % neveřejných logistických kapacit na železniční dopravu (v závislosti na technologii připojení na vlečku nebo pomocí vhodné technologie kombinované přepravy)
T: maximální možné zapojení železniční dopravy
- **podíl logistických center napojených na vodní dopravu (%)**
L: do roku 2013 napojení nejméně 5 % neveřejných logistických kapacit na vodní dopravu
T: využití existujících vodních cest

Harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele

- **počet km silnic s výkonovým zpoplatněním (km)**
L: k roku 2007 bude zavedeno zpoplatnění na cca 1 000 km dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy, k roku 2013 na cca 2 500 km
- **podíl škod z nehodových událostí krytých pojištěním (poměr celkové škody z nehodových událostí včetně externích v poměru k vybranému pojistnému v %)**
L: k roku 2010 pokles o 5 %, k roku 2013 pokles o 10 %
T: klesající
- **počet dovezených vozidel starších deseti let**
L: k roku 2010 pokles o 5 %, k roku 2010 o 10 %
T: klesající
- **počet dovezených vozidel starších pěti let**
L: k roku 2010 stagnace, k roku 2010 pokles o 5 %
T: stagnace do roku 2010, dále mírný pokles
- **emise skleníkových plynů pocházejících z dopravy v členění na fosilní zdroje a zdroje z biomasy**
L: k roku 2010 stagnace, k roku 2013 pokles o 5 %
T: do roku 2010 zastavení nárůstu a zahájení sestupného trendu
- **emise oxidu siřičitého z dopravy**
L: k roku 2010 pokles o 3 %, k roku 2013 pokles o 5 %
T: pokles



- **emise oxidů dusíku z dopravy**
L: k roku 2010 pokles o 10 %, k roku 2013 další pokles
T: pokles
- **podíl motorových vozidel vybavených katalyzátorem (%)**
L: do roku 2013 dosažení 99% vybavenosti
T: zvýšení podílu
- **podíl obyvatel vystavených nadměrnému hluku z dopravy (%)**
L: do roku 2010 pokles o 50 %, do roku 2013 o 100 %
T: snižování počtu postižených obyvatel, do roku 2013 dořešení problému.
- **podíl obyvatel vystavených nadlimitním hodnotám troposférického ozónu (%)**
L: do roku 2010 pokles o 10 %, do roku 2013 o 20 %
T: pokles
- **podíl obyvatel vystavených nadlimitním hodnotám suspendovaných částic velikostní frakce PM10 (%)**
L: do roku 2010 pokles o 20 %, do roku 2013 o 50 %
T: pokles
- **počet km silničních komunikací vybavených telematickými systémy pomáhající řešit problém kongescí**
L: do roku 2010 vybavení nejzatíženějších úseků dálnice D1, do roku 2013 na nejzatíženějších úsecích sítě dálnic a rychlostních silnic a vícepruhových městských komunikacích v Praze, Brně a Ostravě

Kvalitnění přepravní práce v osobní a nákladní dopravě

- **podíl obyvatel bydlících na území, které je zapojeno do IDS**
L: 70 % do roku 2010, 90 % do roku 2013
T: vzrůstající
- **podíl obcí zapojených do systémů IDS**
L: do roku 2010 nejméně 30 %, do roku 2013 nejméně 50 %
T: vzrůstající
- **podíl přepravních výkonů veřejné hromadné dopravy a individuální automobilové dopravy v krajských městech (%)**
L: po celé období udržení stavu z roku 2005
T: stagnace
- **podíl výkonů drážní dopravy a autobusové dopravy ve veřejné hromadné dopravě**
L: v souvislosti se zaváděním systému hromadné dopravy založeném na páteřních a rozvozových linkách: do roku 2013 zvýšení podílu drážní dopravy mimo MHD ze 40 na 45 % a z 62 % na 65 % v MHD
T: růst podílu drážní dopravy
- **% HDP věnované na úhradu vyrovnávacích plateb v dopravě pro dopravní obslužnost**
L: do roku 2010 dosažení úrovně 0,9 % HDP, do roku 2013 na 1 % HDP
T: mírný nárůst
- **výkony železniční dopravy v nákladní dopravě**
L: do roku 2008 zastavení klesajícího trendu, do roku 2010 dosažení nárůstu o 5 % oproti roku 2005, do roku 2013 o 10 % oproti roku 2005
T: rychlé zastavení poklesu a opětovný nárůst



- **výkony kombinovaných přeprav v nákladní dopravě**

T: do roku 2013 udržení současného tempa růstu přepravního objemu a přepravních výkonů nedoprovázené kombinované přepravě

- **výkony ve vnitrozemské vodní dopravě v tkm**

L: do roku 2010 zvýšení o 100 %, do roku 2015 o 150 %

T: rychlé zastavení poklesu a přechod k růstu

Transformace železničního sektoru

- **podíl výkonů v osobní železniční dopravě jiných dopravců než ČD, a.s.**

L: do roku 2013 dosažení podílu 10 % s cílem dosáhnout hodnoty více než 33 % z důvodů zajištění konkurenčního prostředí

T: posílení významu dalších dopravců

- **podíl výkonů v nákladní železniční dopravě jiných dopravců než ČD, a.s.**

L: do roku 2013 dosažení podílu 20 % s cílem dosáhnout hodnoty více než 33 % z důvodů zajištění konkurenčního prostředí

T: posílení významu dalších dopravců

- **průměrná doba pobytu nákladního vlaku v hraničních přechodech (min)**

L: do roku 2013 z technických důvodů 0 minut

Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele

- **podíl v počtu spojů veřejné linkové dopravy provozovaných v režimu závazku veřejné služby na základě výběrového řízení**

L: do roku 2013 50 %

Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury

Údržba a obnova stávající dopravní infrastruktury

- **% HDP věnované na údržbu dopravní infrastruktury**

T: dosáhnout úrovně 0,7 % HDP podíl délky silnic I. třídy v normovém stavu

L: do roku 2013 bude 75 % silnic I. třídy upraveno do normového stavu

- **podíl délky kolejové infrastruktury v normovém stavu**

L: do roku 2013 bude 70 % železničních tratí upraveno do normového stavu (vč. žel. spodku, svršku a zabezpečovacího zařízení)

- **počet plavebních dní v roce na labsko-vltavské vodní cestě**

L: do roku 2013 345 dní v roce

Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury

- **podíl investic do dopravní infrastruktury k ochraně životního prostředí**

T: dosáhnout úrovně 1,8 % HDP

- **poměr dokončených železničních koridorů a délky dálnic a rychlostních silnic (počet realizovaných spojnic mezi centry urbanizačních oblastí mezinárodního významu navzájem a mezi centry urbanizačních oblastí národního významu a nejbližšími centry urbanizačních oblastí mezinárodního významu na území ČR)**

L: do roku 2013 zahájení realizace všech uvedených spojnic u obou druhů dopravní infrastruktury



PŘÍLOHA 2

- **počet obcí ležících na trasách silnic I. třídy s nevyhovujícími parametry průtahu intravilánem**
L: do roku 2010 pokles o 40 %, do roku 2013 o 75 %
- **délka cyklistických stezek pro cyklistickou dopravu separovanou od motorové dopravy, pěšího provozu a in-line tras**
L: do roku 2010 nárůst o 50 %, do roku 2013 o 100 % oproti roku 2005
- **celková výměra dopravou nefragmentovaných území o plošném rozsahu větším než 100 km² (km²) (limity fragmentace jsou silnice s intenzitou dopravy vyšší než 1000 vozidel/den a víceokojné železniční tratě)**
L: pokles počtu nefragmentovaných oblastí do r. 2010 max o 5% oproti stavu k roku 2005, a do roku 2013 max o 8%
- **celková délka úseků dálnic neprostupných pro velké savce (km)**
L: Na stávající síti dálnic do roku 2013 vyřešit minimálně pět nových migračních průchodů pro faunu v identifikovaných kritických úsecích. Na nově budované síti dálnic a rychlostních silnic nepřipustit vznik dalších neprůchodných úseků - 5 (tj. vznik úseků, kde průchodnost dálnice pro faunu zjevně nebude odpovídat migračním potřebám fauny)

Zajištění financování v dopravním sektoru

Optimalizace úhrad za veřejné služby

- **částka Kč z veřejných rozpočtů na úhradu služeb ve veřejném zájmu na 1000 oskm ve veřejné linkové dopravě**
L: do roku 2013 zachování stavu z roku 2005 u autobusové dopravy (ve stálých cenách)
T: konstantní
- **částka Kč z veřejných rozpočtů na úhradu služeb ve veřejném zájmu na 1000 oskm v železniční dopravě**
L: do roku 2010 pokles o 10 % (ve stálých cenách), do roku 2013 pokles o 15 %
T: mírný pokles
- **částka Kč z veřejných rozpočtů na úhradu služeb ve veřejném zájmu na 1000 oskm v městské hromadné dopravě**
L: do roku 2010 i 2013 zachování stavu

Zajištění financování dopravní infrastruktury

- **využití Fondu soudržnosti a ERDF na financování dopravní infrastruktury**
L: využít 100 % z nabídnuté částky pro programové období 2007 - 2013
- **využití soukromého kapitálu na financování dopravní infrastruktury**
L: do roku 2010 realizovat alespoň jeden pilotní projekt financovaný formou PPP

Financování obnovy dopravních prostředků

- **počet autobusů pořízených s veřejnou podporou**
L: na obnovu autobusů bude do roku 2010 věnováno z kapitoly MD 400 mil. Kč ročně, po roce 2010 do roku 2013 500 mil Kč ročně ve stálých cenách roku 2005
- **průměrné stáří autobusů v dopravě v rámci služeb ve veřejném zájmu**
L: do roku 2010 pokles podílu autobusů starších 10 let pod 40 %, do roku 2013 pod 25 %
T: snižování průměrného stáří vozidel
- **podíl nízkopodlažních autobusů v dopravě v rámci služeb ve veřejném zájmu**
L: do roku 2010 překročí podíl nízkopodlažních autobusů v příměstské a městské dopravě 50 %, do roku 2013 75 %
T: zvyšování podílu vozidel s lepší dostupností
- **podíl autobusů na zemní plyn v dopravě v rámci služeb ve veřejném zájmu**



L: podíl autobusů na zemní plyn dosáhne v r. 2010 alespoň hodnoty 5 %, do roku 2013 10 %

T: zvyšování podílu autobusů na zemní plyn

- **průměrné stáří vozidel elektrické trakce v MHD**

L: snížení průměrného stáří do roku 2013 u trolejbusů na 10 let, u tramvají na 12 let, u metra 6 let

T: snižování průměrného stáří vozidel

- **počet vozů v železniční dopravě pořízených s veřejnou podporou**

L: na obnovu vozů bude do roku 2010 věnováno z kapitoly MD 400 mil. Kč ročně, po roce 2010 do roku 2013 500 mil Kč ročně

- **průměrné stáří vozidel pro osobní dopravu v železniční dopravě**

L: snížení průměrného stáří do roku 2013 u železničních osobních vozů na 13 let

T: snižování průměrného stáří vozů

- **počet vozů elektrické trakce v městské hromadné dopravě pořízených s veřejnou podporou**

L: na obnovu vozidel bude do roku 2010 věnováno z kapitoly MD 400 mil. Kč ročně, po roce 2010 do roku 2013 500 mil Kč ročně

- **podíl nízkopodlažních tramvají a trolejbusů v rámci služeb ve veřejném zájmu**

L: do roku 2010 překročí podíl nízkopodlažních tramvají a trolejbusů v příměstské a městské dopravě 30 %, do roku 2013 50 %

T: zvyšování podílu vozidel s lepší dostupností

Financování výzkumu a vývoje

- **výdaje na vědu a výzkum (mld Kč v paritě kupní síly; % HDP)**

L: do roku 2013 postupně navyšovat výdaje na výzkum a vývoj v resortu dopravy na úroveň běžnou v EU 15

T: růst výdajů na výzkum a vývoj

Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy

Vnitřní bezpečnost dopravy

- **vývoj nehodovosti (počet usmrcených, zraněných s apalickým syndromem (tj.s nevratným difusním poškozením mozkové kůry), těžce zraněných, hmotné škody)**

L: snížení počtu usmrcených do roku 2013 nejméně o 50 %

T: rychlý pokles

- **počet nehod s nebezpečným zbožím**

L: snížení nákladů na odstranění následků nehod s nebezpečným zbožím do roku 2013 o 50 %

T: pokles

- **podíl železniční sítě bez traťového zabezpečovacího zařízení technickými prostředky (telefonické dorozumívání)**

L: do roku 2013 zavedení zabezpečovacího zařízení na všech tratích celostátní sítě

Vnější bezpečnost dopravy

- **vývoj kriminality ve veřejné osobní dopravě**

T: snižování kriminality v souladu s programy resortu Ministerstva vnitra



PŘÍLOHA 2

Podpora rozvoje dopravy v regionech

Tato priorita je metodickým pokynem pro tvorbu regionálních a obecních dopravněpolitických dokumentů. Není proto pro ni zpracován soubor indikátorů.



NÁVAZNÉ STRATEGICKÉ DOKUMENTY

Dopravní politika je základním strategickým dokumentem, který určuje směr vývoje sektoru dopravy ve střednědobém horizontu. V návaznosti na tento dokument jsou zpracovány sektorové dokumenty, jejichž úkolem je rozpracovat opatření z dokumentu Dopravní politika a navrhnout strategii k jejich naplnění včetně finančního zajištění. Tyto dokumenty jsou zpracovány variantně tak, aby bylo možné eliminovat případná rizika při jejich naplňování (např. omezené finanční zdroje, střet s ostatními prioritami společnosti, apod.)

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

GEPARDI - Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury

Cílem tohoto sektorového dokumentu je zpracovat detailní plán rozvoje dopravní infrastruktury včetně návrhu takového finančního modelu, který bude optimálně využívat veřejných zdrojů rozpočtů ČR při maximálním využití finančních zdrojů EU. GEPARDI vychází ze tří dílčích částí:

- Dopravní prognóza (DOPROG)
- Metodika financování dopravy (MEFIDO)
- Inovační technologie (INOTECH)

Výhledové potřeby dopravní infrastruktury budou stanoveny rozložením analyticky zjištěných dopravních proudů na reálnou dopravní síť. Pro tuto fázi zpracování dokumentu jsou využity výstupy *Dopravní prognózy*, která stanovuje scénáře vývoje základních objemových a výkonových ukazatelů jednotlivých druhů osobní a nákladní dopravy v ČR. Zpracování prognóz vývoje základních ukazatelů jednotlivých oborů osobní a nákladní dopravy je rozděleno do etap posouzení vývoje do roku 2003, zpracování predikce do roku 2007 a na ní navazující zpracování prognózy na roky 2008 – 2010, 2012, 2015 a 2020. Prognózy vycházejí z analýz materiálů SFDI, ŘSD ČR, SŽDC a z dopravních modelů zatíženosti dopravních sítí na základě programu VISEM/VISUM.

Na základě nezávislého ocenění vybraných projektů budou porovnána zjištěná data s oficiálními odhady finančních nákladů a očekávaných přínosů jednotlivých projektů. Pro komplexní posouzení vlastností hodnocených projektů bude vytvořena jejich podrobná databáze, která bude obsahovat informace o naléhavosti potřeby staveb, ekologických rizicích, vztahu k mezinárodním závazkům, kritéria bezpečnostních a nákladových přínosů pro uživatele infrastruktury ap.

Nezbytné stanovení investičních možností a související harmonogram alokace investic na jednotlivé akce je výstupem *Metodiky financování dopravní infrastruktury* (MEFIDO). Součástí tohoto dokumentu bude i identifikace, vyčíslení a riziková analýza možných zdrojů a objemu financování vzhledem k potřebám, včetně rozboru vhodnosti projektů pro různé typy financování. Rozdělení investičních prostředků na jednotlivé druhy dopravní infrastruktury (určení podílů na celku) je navrženo na základě multikriteriální analýzy. Rozhodující položky pro oblast financování dopravní infrastruktury jsou výnosy z privatizace státního majetku (z Fondu národního majetku), spotřební daň z minerálních olejů, ostatní daně, výkonové zpoplatnění, bankovní úvěry a státní rozpočet, soukromé zdroje v rámci PPP a Evropské fondy.

Strategie podpory dopravní obsluhy území

Strategie podpory dopravní obsluhy území je zaměřena na nastavení systému financování závazků veřejné služby v dopravě a obnovu vozidlového parku ve veřejné dopravě osob. Rozpracovává opatření z Dopravní politiky v oblasti veřejné dopravy:

- zefektivnit způsob poskytování veřejné podpory pro zajištění dopravní obslužnosti tím, že veřejná podpora bude poskytována dopravcům, kteří jsou ekonomicky stabilní a schopní zajistit přepravní služby v požadované kvalitě a tyto služby



garantovat

- podpořit konkurenční prostředí pro zajištění dopravní obslužnosti území formou stanovení požadavků pro výběr dopravce ekonomicky způsobilého a schopného garantovat služby ve stanovené kvalitě a zajišťovat dopravní obslužnost v ucelených územních celcích na dobu minimálně 5 let
- stanovit metodiku pro zajišťování dopravní obslužnosti závazky veřejné služby
- rozšiřovat územní působnost a funkčnost IDS (včetně metodické podpory pro zlepšení řízení a koordinací činností mezi druhy dopravy); pokračovat v legislativní podpoře pro vznik a zlepšování funkčnosti IDS
- podporovat vznik informačních a telematických systémů ve veřejné dopravě, zajistit realizaci cílů projektu JSDI

Harmonizace veřejné osobní dopravy

Materiál zahrnuje celou oblast veřejné osobní dopravy (včetně IDS) a je zaměřen na optimalizaci využívání veřejných prostředků. Rozsah i kvalita hromadné dopravy ovlivňuje do značné míry výsledný podíl přepravní práce veřejné dopravy na celkových dopravních výkonech.

Obnova vozidlového parku veřejné linkové dopravy

Materiál navazuje na stávající Program podpory obnovy vozidlového parku veřejné linkové dopravy s cílem zvýšení kvality a spolehlivosti systému veřejné linkové dopravy u všech dopravců zajišťujících základní dopravní obslužnost území s důrazem na snižování průměrného stáří vozového parku a současně na snižování ekologických dopadů provozování veřejné linkové dopravy. Zvýšená podpora bude poskytována i nadále vozidlům splňujícím požadavky pro přístup zdravotně postiženým a starším občanům. V rámci programu bude sledována i podpora alternativních paliv a pohonů ve veřejné linkové dopravě.

Obnova vozidlového parku městské hromadné dopravy

Dokument navazuje na současný Program podpory obnovy vozidel městské hromadné dopravy. Při podpoře pořízování vozidel pro městskou hromadnou dopravu klade důraz především na podporu ochrany životního prostředí a pomoc zdravotně postiženým občanům. Zvláštní pozornost je věnována kompatibilitě elektronických odbavovacích systémů u městské hromadné dopravy.

Obnova vozového parku v železniční dopravě

Tato část bude zpracována z důvodů harmonizace podmínek mezi jednotlivými druhy dopravy a z důvodů překonání historicky daných okolností.

Celostátní informační systém o jízdních řádech a rozvoj telematických systémů

Materiál se zabývá rozvojem celostátního informačního systému o jízdních řádech, který provozuje Ministerstvo dopravy pro veřejnost, na základě zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Je třeba se zaměřit zejména na rozšíření o podávání cestovních informací door-to-door, včetně zjištění ceny jízdného, zobrazování vyhledané trasy na mapových podkladech, a úpravu systému pro nevidomé a těžce zrakově postižené občany.



Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013

Vydalo: Česká republika – Ministerstvo dopravy

Distribuce: ČR – Ministerstvo dopravy, odbor strategie, Nábř. L.Svobody 12, 110 15 Praha 1

E-mail: dopravni.politika@mdcr.cz

Náklad: 1000 kusů

Produkce, grafické zpracování: DHV ČR, Tomáš Barčík – design studio

Tisk: M.I.B. production service s.r.o., Kněžves u Prahy



