

DOPRAVNÍ SEKTOROVÉ STRATEGIE

3. FÁZE

STŘEDNĚDOBÝ PLÁN ÚDRŽBY, ROZVOJE A FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY PRO OBDOBÍ 2024–2033 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050

Východiska

31.12.2022

Obsah:

1	Vyhodnocení plnění dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze	4
1.1	Příloha Kapitola 1 :	7
2	Základní východiska	8
2.1	Evropská východiska	8
2.1.1	Dopravní politika EU	8
2.1.2	Dopravní legislativní návrhy v rámci balíčku Fit for 55	8
2.1.3	Balíček efektivní a zelené mobility	10
2.1.4	Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1187 ze dne 7. července 2021 o zjednodušení opatření na zlepšení realizace transevropské dopravní sítě (směrnice Smart TEN-T)	13
2.1.5	Strategický rámec ČR 2030 a vliv na sektor doprava	13
2.1.6	Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936 ze dne 23. října 2019, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury	17
2.2	Národní východiska	17
2.2.1	Demografický vývoj České republiky a jeho perspektivy	17
2.2.2	Státní energetická koncepce (resp. Národní akční plán čisté mobility) a princip Do No Significant Harm (DNSH)	26
2.2.3	Politika ochrany klimatu	27
2.2.4	Státní politika životního prostředí	29
2.2.5	Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR	29
2.2.6	Národní program snižování emisí ČR	29
2.2.7	Princip „do not significant harm“ (DNSH)	29
2.2.8	Státní surovinová politika	30
2.2.9	Státní energetická koncepce	30
2.2.10	Politika územního rozvoje České republiky	31
2.2.11	Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+	55
2.2.12	Vymezení území pro Integrované teritoriální investice (ITI) v ČR	64
2.2.13	Dopravní politika ČR	66
2.2.14	Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030	67
2.2.15	Koncepce veřejné dopravy	68
2.2.16	Strategie BESIP 2021-2030	69
2.2.17	Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021-2027 s výhledem do roku 2050	71
2.2.18	Kooperativní inteligentní dopravní systémy, C-ITS	73

2.2.19	Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030.....	74
2.2.20	Rovné příležitosti	78
2.3	SWOT analýza.....	79
3	Základní strategické principy.....	82
3.1	Celkové principy.....	82
4	Pojmy a zkratky	89

1 Vyhodnocení plnění dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze

Dopravní sektorové strategie, 1. fáze i 2. fáze (dále „DSS1“ a „DSS2“) definovaly zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahovaly principy pro určení prioritizace pro přípravu rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Dokument představoval základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury nejprve do roku 2013 (1. fáze), pak do roku 2020 (2. fáze) a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050.

Globálním cílem DSS2 bylo zpracování stabilního rámce pro plánování udržitelného rozvoje dopravní infrastruktury. Tím se rozumí, že vedle stanovení priorit bylo nutné zajistit celkový rozsah investic v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury tak, aby výsledný objem odpovídal reálným společenským potřebám a možnostem. Tato úloha měla a stále má celou řadu limitů, s nimiž se potýká veřejný sektor již řadu let a výsledkem je rozsáhlý vnitřní dluh v systému a nepřilíš efektivní nakládání s prostředky. Splnit tuto úlohu proto není možné bez změny základního přístupu k jejímu řešení.

Dopravní sektorové strategie stanovovaly:

- konkrétní priority rozvoje dopravní infrastruktury v České republice v souladu s prioritami Dopravní politiky, dalšími důležitými souvisejícími dokumenty, členstvím v EU a mezinárodními dohodami
- priority významných projektů mezinárodního, celostátního a nadregionálního významu podle jejich socioekonomické účinnosti a naléhavosti
- strategie reálného financování vycházející z reálně dostupných finančních zdrojů
- vyváženou finanční alokaci konkrétním prioritám/opatřením/projektům v rámci finančního plánu
- rámcový plán implementace velkých projektů v období plánu podle jejich úrovně priority a závaznosti jejich realizace
- rámec pro implementaci, monitorování a průběžné hodnocení plánu
- opatření pro celkový systém průběžného plánování a financování dopravní infrastruktury na národní úrovni státu

DSS2 stanovily priority pro zajištění udržitelnosti existující dopravní infrastruktury, stejně jako definovaly přístup k prioritám přípravy a následné realizace dopravní infrastruktury s ohledem na stav a hlavní problémy dopravy v ČR včetně mezinárodních závazků a přeshraničních souvislostí. DSS2 představovaly rovněž klíčový dokument pro jednotlivé resortní investorské organizace, které zajišťovaly přípravu a realizaci staveb. Dokumenty byly i základem pro přípravu dalších koncepčních materiálů resortu dopravy řešících problematiku dopravní infrastruktury.

Kniha 1 vytváří tak rámec pro návrhovou část projektu. Vyhodnocuje data o zaznamenaných a očekávaných trendech v jednotlivých dopravních módech (silnice, železnice a voda) v předcházejících letech.

V přílohách jsou uvedeny tabulky týkající se jednotlivých dopravních módů. Jednotlivé tabulky jsou členěny následovně. U železniční a vodní infrastruktury jsou stavby členěny na realizované a připravované. V rámci tabulky pro železniční infrastrukturu jsou zde zahrnuty také stavby, které byly realizované nad rámec jmenovitě sledovaných záměrů v DSS2 pro období 2014-2020 (2023). K těmto realizovaným stavbám byla provedena kontrola Nejvyššího kontrolního úřadu č. 21/36 „Peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na rekonstrukci vybraných mimokoridorových železničních tratí“. Tato kontrola měla za cíl prověřit:

- zda jsou peněžní prostředky určené na rekonstrukci vybraných mimokoridorových železničních tratí vynakládány účelně, hospodárně, efektivně a v souladu s právními předpisy.
- zda stanovení záměrů a priorit rekonstrukcí mimokoridorových tratí má vliv a na schvalování a vyhodnocování jednotlivých projektů

- zda byly dodržovány harmonogramy realizace uvedených v koncepčních a strategických materiálech (zda jsou projekty realizovány v souladu s předpokládanými termíny a náklady).

Zjištěné skutečnosti byly řádně vysvětleny v předloženém stanovisku Ministerstva dopravy. Tam, kde to bylo potřebné, byla uvedena i realizovaná a případně připravena opatření. Níže uvádíme stanoviska k závěrům NKÚ.

Metodika kontroly byla postavena na formálním prokladu reálných skutečností se strategickým materiálem DSS2 z roku 2013, potažmo jeho dílčí aktualizaci z roku 2017. Metodika, nicméně, zcela nebrala v úvahu vznik celé řady jiných metodických a strategických dokumentů v rezortu dopravy, které v čase nutně reagovaly na vyvíjející se politiky a legislativní prostředí v oblasti dopravy definované Evropskou Unií. V mezidobí, respektive předtím, než Ministerstvo dopravy zajistilo novelizaci příslušné legislativy nebo úpravu metodického prostředí, tak naopak byl nucen svou roli sehrát na MD vytvořený rozhodovací orgán Centrální komise, který schvaloval předkládané projekty tak, aby byly v souladu s vyvíjející se legislativou. Toto se týká například oblastí ETCS nebo ochrany životního prostředí a klimatu. Kontrola NKÚ nicméně celou řadu těchto souvisejících vlivů nezhlednila a řešila pouze rigidní soulad/nesoulad s DSS2 bez ohledu na to, že tento dokument má být, na základě úkolu vlády, opětovně aktualizován a předložen až k roku 2023. Jinými slovy úkol vlády nepředpokládá častější aktualizace. Zároveň, aktualizace Dopravní sektorové strategie v rámci 3. fáze bude reflektovat novou legislativu vzniklou na poli EU i národním a bude také reagovat na celou řadu dalších koncepčních dokumentů a procesních aspektů, které byly v rezortu dopravy od roku 2013 aplikovány.

Dopravní sektorové strategie jsou vždy zpracovány ke konkrétnímu datu a se znalostí projektů k tomuto časovému horizontu. Je zřejmé, že podrobnost znalostí jednotlivých projektů je různá a obtížné lze odhadnout i termíny realizace, protože v jednotlivých fázích přípravy mohou nastat komplikace, které lze jen těžko předvídat. Pro některé projekty se pro určitý časový horizont předpokládalo s využitím finančních zdrojů, pokud se ale příprava z objektivních důvodů zkomplikuje, je nutné projekty nahradit projekty jinými, neboť finanční zdroje, zejména evropské, mají pro své využití časově ohraničený rámec, jinak by nebylo možné je plnohodnotně z pohledu České republiky využít. Z toho důvodu může nastat stav, kdy je pořadí projektů tomuto stavu přizpůsobeno.

U některých projektů nebo námětů navíc v době zpracování nebyly ještě známy výsledky studie proveditelnosti a nebyla známa varianta technického řešení a jejich ekonomika. I to je významným faktorem, který se projevuje v časovém harmonogramu, investičních nákladech a technickém řešení projektu. Dalším faktorem jsou i nové požadavky plynoucí z evropské legislativy, které v době zpracování DSS2 nebyly známy, které je ale nutné splnit, což rovněž v některých případech časově oddaluje realizaci. Nezanedbatelnou roli v procesu přípravy mimokoridorových tratí hrají i objednatelé regionální dopravy (kraje) či nákladní dopravci (Žesnad.cz), kteří průběžně uplatňují vůči státu své provozní požadavky vůči státu.

Proces přípravy projektů se projednává mezi Ministerstvem dopravy a jednotlivými investory v pravidelném cyklu 3x ročně. Tato projednávání plní funkci akčního plánu k dokumentu DSS2.

V oblasti projektování a výstavby je zcela běžné, že ve fázi, kdy se začne zpracovávat jeden konkrétní projekt, se zpracovává na aktuální možné cenové hladiny stavebních prací a materiálů a dohodnutého rozsahu stavby. Obecně představuje projektová příprava časově velmi náročný proces, s celou řadou aktérů/dotčených subjektů. V průběhu posledních let, lze registrovat stále se zprůšňující legislativní praxi z úrovně EU zaměřenou na ochranu přírody a krajiny a obyvatelstva. Byť je tento záměr EU zcela ctnostný a důležitý, jeho vedlejším produktem jsou mnohdy komplikovanější a delší řízení, způsobená tím, že v těchto řízeních a jeho mnohých stádiích je garantována účast veřejnosti, a tímto aktem dochází ke zvýšení nákladů stavby. Tento trend se na rostoucí ceně nákladů jednotlivých projektů projevuje jednak tím, že v čase oddaluje počátek realizace jinak technicky připraveného projektu, čímž jej odsouvá v čase do budoucnosti a nejistoty budoucí míry inflace. Za druhé má za efekt skutečnost, že v rámci veřejných projednání se zástupci veřejnosti a spolků velmi často dojde k dodatečným úpravám projektu, které mají pak negativní vliv na cenu i rozsah celého projektu.

V každém případě se v jednotlivých stupních přípravy investiční náklady upřesňují. Vzhledem k tomu, že do hodnocení v rámci DSS2 vstupují projekty v různém stádiu přípravy, a tedy znalostí, liší se i přesnost odhadu finančních prostředků. U projektů, které neměly vybranou variantu (v rámci studie proveditelnosti nebo EIA procesu) se na koncepční úrovni vychází z metody jednotkových nákladů, které se počítají na základě nákladů na typově obdobné projekty z předchozích let, je ale nutné podotknout, že skutečné vysoutěžené náklady těchto projektů jsou do značné míry ovlivněny hospodářským cyklem, neboť v obdobích ekonomické stagnace ceny klesají, a naopak v konjunkturu stoupají. V dalších fázích přípravy projektu se pak investiční náklady upřesňují na základě zpřesňování technického řešení projektu. Konečná hodnota je dána vysoutěžením zhotovitele stavby. Na úrovni koncepce výsledky těchto procesů nelze objektivně předvídat.

Stanovisko Ministerstva dopravy k nesouladu plánovaných částek vůči částkám, za které byly projekty finálně realizovány, je uvedeno již výše. Kontrola NKÚ se soustředila na rigidní porovnání plánovacího dokumentu z roku 2013, který uváděl odhadované náklady poplatné cenové hladině roku, ve kterém byl schválen. Jeden z důvodů, díky kterému dochází ke zvýšení ceny oproti prvotním odhadům, je posun realizace v čase a realizace za náklady, které odpovídají cenové hladině pozdějšího roku, vč. růstu cen materiálů a stavebních prací a růstu meziroční inflace. Dalším důvodem jsou pak existující platná zákonná ustanovení, robustní legislativa, zejména v oblasti ochrany životního prostředí, které mají na celý proces přípravy prolongační vliv, což samo o sobě vede ke zdražení (viz efekt popsany výše).

Navíc nově požadované parametry v procesu územního řízení, byť nebyly předpokládány, je nutné do projektu nově zahrnout, jinak projekt nezíská územní rozhodnutí. Nové parametry plynoucí z evropské legislativy nebo z jiných důvodů je nutné rovněž také zapracovat. Z pohledu MD je v některých případech vhodnější termín realizace oddálit či prodloužit než zrealizovat projekt, který v sobě ponese nedostatky, které bude nutné návazně a s vyššími náklady opětovně napravit.

U silniční infrastruktury jsou stavby členěny na realizované, připravované a zpožděné.

Jsou zde zahrnuty také stavby, které byly realizované nad rámec jmenovitě sledovaných záměrů v DSS2 pro období 2014–2020 (2023). K těmto realizovaným stavbám byla provedena kontrola Nejvyššího kontrolního úřadu č. 18/21 „Výstavba a modernizace silnic I. třídy“. Tato kontrola měla za cíl prověřit zda:

- byly plněny záměry a priority výstavby silnic I. třídy;
- zajišťoval systém poskytování peněžních prostředků určených na výstavbu a modernizaci silnic I. třídy jejich hospodárné a účelné využití (včetně způsobu výběru staveb k realizaci);
- byly při realizaci staveb dosaženy stanovené cíle a parametry s odpovídajícími náklady.

Zjištěné skutečnosti byly řádně vysvětleny v předloženém stanovisku Ministerstva dopravy. Tam, kde to bylo potřebné, byla uvedena i realizovaná a případně připravena opatření – toto bylo relevantní zejména pro urychlení přípravy staveb.

Pokud jde o plnění koncepčních záměrů a realizaci prioritních staveb silnic I. třídy, Ředitelství silnic a dálnic připravovalo a realizovalo tyto stavby ve vazbě na priority stanovené v dopravních strategiích. Z 35 prioritních staveb v harmonogramu na roky 2014–2023 bylo k 1. 1. 2020 zprovozněno 16 staveb. K tomuto datu byly v realizaci další 4 stavby, u 2 staveb se předpokládalo zahájení realizace v roce 2020 a u 4 staveb v roce 2021, vše s předpokládaným uvedením do provozu do konce roku 2023. Většina prioritních staveb tak byla ve sledovaném období 2014–2023 (období OPD II) realizována, byť řada z nich s časovým posunem realizace v rámci tohoto období. Současně platí, že nelze jednotlivé stavby realizovat striktně v pořadí dle jejich hodnocení v dopravních strategiích, ale je nutné zohlednit i prvek průběhu a ukončení investorské přípravy.

Podle NKÚ byly parametry a cíle kontrolovaných staveb silnic I. třídy dodrženy. Ale u staveb zadávaných v kontrolovaném období byly stavební náklady o 30 % nižší oproti ŘSD předpokládané hodnotě v zadávacích

řízení na dodavatele stavebních prací. K názoru NKÚ, že vytvořené cenové databáze jednotkových cen stavebních konstrukcí a prací jsou nadhodnocené a nebyly v kontrolovaném období účinným nástrojem pro hospodárnou realizaci staveb, je nutno zdůraznit, že tyto expertní ceny stanovené na základě nákladové kalkulace principiálně nejsou a nemohou být ovlivněny aktuálními výkyvy na stavebním trhu, například propadem nabídkových cen v důsledku dočasného přebytku volných kapacit na trhu.

Jedná se o ceny stanovené závazným podkladem (cenovou databází OTSKP-Oborový třídník stavebních konstrukcí a prací) pro oceňování projektů staveb a ty nebyly v kontrolovaném období účinným nástrojem pro hospodárnou realizaci staveb a stanovení předpokládané hodnoty v zadávacích řízeních na výběr dodavatelů stavebních prací.

Položky OTSKP jsou naceněny expertní cenou, která je určena na základě zpracované agregované nákladové kalkulace. Vychází z tržních cen materiálů, obvyklé výše mzdových nákladů, sazeb strojohodin, výše režijních přírážek (správní a výrobní režie) a přiměřeného zisku v souladu se smluvními podmínkami FIDIC. Jedná se o ceny, které jsou plošně platné jak pro silniční, tak i železniční stavby a jejich výše zohledňuje specifika obou prostředí.

Ve sledovaném období byla výše nabídkových cen ovlivněna vysokým počtem uchazečů o stavební zakázky (jak samotný NKÚ správně uvádí v Kontrolním závěru), který se reálně odrazil do výše konečných nabídkových cen, a v některých případech se hodnotící komise musely vypořádat i s posouzením mimořádně nízké nabídkové ceny. Mimořádně nízká nabídková cena by představovala pro investora vysoké riziko z pohledu kvality, bezpečnosti a dokončení stavby.

1.1 Příloha Kapitola 1 :

Příloha K1T1: Projekty realizované v období 2014–2020 (2023) dle předpokladu v DSS2

2 Základní východiska

2.1 Evropská východiska

2.1.1 Dopravní politika EU

Hlavní aktuální strategií EU pro oblasti dopravy představuje *Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti*¹. Dokument sice formálně nenahrazuje původní *Bílou knihu o dopravní politice* z roku 2011, aktualizuje však některé její cíle, a to v návaznosti na vrcholovou strategii EU *Zelená dohoda pro Evropu*². Dokument tak reaguje na nové výzvy a cíle EU, zejména pak v oblasti snižování emisí z dopravy a digitalizace dopravního sektoru.

Strategie konstatuje, že největší výzvou pro dopravní sektor je právě snížení emisí tak, aby bylo možné dosáhnout klimatické neutrality do roku 2050. Jedním z hlavních nástrojů na snížení emisí v dopravě je rozvoj efektivního, provázaného a multimodálního dopravního systému s důrazem na vybudování sítě vysokorychlostních železnic, která by měla být oproti současnému stavu do roku 2030 zdvojnásobena a do roku 2050 pak ztrojnásobena.

K podstatnému snížení emisí CO₂ z dopravy by mělo dojít i díky cíli dosáhnout do roku 2030 toho, že pravidelná hromadná doprava na vzdálenosti kratší než 500 km by měla být v rámci EU uhlíkově neutrální. EK si představuje i výrazný posun v rámci městské mobility, kdy do roku 2030 by v Evropě mělo být nejméně 100 klimaticky neutrálních měst.

V silniční dopravě bude důraz kladen na rozvoj dobíjecích a plnicích stanic pro bezemisní vozidla. Do roku 2030 by měly být rozmístěny 3 miliony dobíjecích elektrických stanic a 1 000 plnicích stanic na vodík. Také bude vytvořen pobídkový rámec pro podporu prodeje těchto vozidel. V této souvislosti EK předpokládá, že by do roku 2030 mělo být uvedeno do provozu nejméně 30 milionů bezemisních osobních vozidel (tj. bateriových elektromobilů a vozidel s palivovým článkem).

Strategie předpokládá též 80 000 nákladních bezemisních automobilů, primárně však i zde opět cílí na přesun přepravy zboží na železnici, kde by mělo dojít do roku 2030 k navýšení přepravy o 50 % a do roku 2050 pak až na dvojnásobek.

Růst však má i doprava po vnitrozemských vodních cestách a pobřežní plavba, kde se předpokládá růst do roku 2030 o 25 % a do roku 2050 pak o 50 %.

Strategie klade rovněž důraz na digitalizaci a v této souvislosti předpokládá mj. vytvoření multimodálního informačního systému pro přepravu cestujících, rozvoj inteligentních dopravních systémů nebo vytvoření elektronického bezpapírového prostředí v dopravě. Do roku 2030 chce EK též učinit zásadní pokrok v přechodu na autonomní mobilitu.

2.1.2 Dopravní legislativní návrhy v rámci balíčku Fit for 55

V červenci 2021 byl předložen Evropskou komisí balíček návrhů legislativních opatření nazvaný *Fit for 55*, který se týká všech sektorů, dopravu nevyjímaje. Název je odvozen od 55% cíle snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030, jak jej v roce 2020 schválila Evropská Rada.

¹ Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future

² The European Green Deal

Z hlediska této národní strategie jsou relevantní zejména tyto nařízení a směrnice:

- nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (tzv. návrh AFIR³),
- nařízení o revizi emisních norem CO₂ pro osobní automobily a dodávky
- revize systému obchodování s emisemi (EU-ETS) včetně návrhu na rozšíření tohoto systému na silniční dopravu a budovy
- nařízení týkající se udržitelných leteckých paliv (ReFuel Aviation)
- směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2003/87/ES⁴, pokud jde o příspěvek letectví k cíli Unie celkově snížit emise a k vhodnému provádění celosvětového tržního opatření
- rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o oznámení offsetovací povinnosti ve vztahu ke globálnímu tržnímu mechanismu pro provozovatele letadel se sídlem v Evropské unii

Zatímco z nařízení AFIR vyplývají specifické požadavky na rozmístění infrastruktury dobíjecích a vodíkových stanic na hlavní a globální silniční síti TEN-T, a to včetně té určené pro nákladní elektrická vozidla (viz tabulka níže), další dva návrhy lze považovat za garanci toho, že v dlouhodobějším horizontu bude naplněna vize masivního rozšíření bezemisních vozidel, a to opět jak v osobní, tak i nákladní silniční dopravě. V případě osobní silniční dopravy by to mělo znamenat, že minimálně od roku 2035 již výroba vozidel se spalovacím motorem bude výrazně omezena. Začlenění silniční dopravy do systému emisních povolenek s očekávaným efektem v podobě vyšších cen pohonných hmot, lze opět považovat za jakýsi motivační nástroj, který by měl uživatele konvenčních vozidel přimět, aby přešli na bezemisní vozidla.

Cílem dohody ReFuel Aviation je zvýšit využívání udržitelných leteckých paliv na letištích EU od roku 2025. Udržitelná letecká paliva, známá také jako zelená paliva, jsou vyráběna z obnovitelných nebo nízkouhlíkových zdrojů a produkují méně emisí skleníkových plynů než tradiční fosilní paliva. Pojem "udržitelná letecká paliva" zahrnuje syntetická paliva, některá biopaliva vyráběná ze zemědělských nebo lesnických zbytků, řas, bioodpadu, použitého kuchyňského oleje nebo některých živočišných tuků a recyklovaná letecká paliva vyráběná z odpadních plynů a plastového odpadu. RefuelEU stanoví minimální podíl udržitelných leteckých paliv, která mají být k dispozici na letištích EU, na 2 % od roku 2025 a každých pět let se bude zvyšovat až na 70 % v roce 2050. Kromě toho musí určitý podíl palivového mixu tvořit syntetická paliva, jako je e-kerosin nebo nízkouhlíková syntetická paliva. Letecké společnosti budou moci uvádět na trh své lety se štítkem uvádějícím očekávanou uhlíkovou stopu na cestujícího a očekávanou účinnost emisí CO₂ na kilometr.

Tabulka 1: přehled požadavků na rozmístění dobíjecích stanic na síti TEN-T plynoucí z návrhu nařízení AFIR.

Minimální rozsah požadavků na výkony dobíjecích lokalit pro osobní vozidla na síti TEN-T				
	12/2025	12/2027	12/2030	12/2035
Hlavní síť TEN-T	400 kW (max. rozestup 60 km)	600 kW (max. rozestup 60 km)	-	-

³ Alternative Fuels Infrastructure Regulation

⁴ SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES

Globální síť TEN-T		300 kW ⁵ (50% pokrytí sítě/ max. rozestup 120 km)	300 kW ⁶ (max. rozestup 60 km)	600 kW ⁷ (max. rozestup 60 km)
Minimální rozsah požadavků na výkony dobíjecích lokalit pro těžká nákladní vozidla na síti TEN-T				
	12/2025	12/2027	12/2030	
Hlavní síť TEN-T	1 400 kW (15% pokrytí/ max. rozestup 120 km)	2 800 kW (50% pokrytí/ max. rozestup 120 km)	3 600 kW (max. rozestup 60 km)	
Globální síť TEN-T		1 400 kW (50% pokrytí/ max. rozestup 120 km)	1 500 kW (max. rozestup 100 km)	
Minimální rozsah požadavků na výkony dobíjecích lokalit pro těžká nákladní vozidla na dalších dobíjecích lokalitách				
	12/2025	12/2030		
Městské uzle	900 kW (min. 6x 150kW)	1 800 kW (min. 12x 150kW)		
Zabezpečená parkoviště	2x 100 kW	4x 400 kW		
Minimální rozsah požadavků na vodíkové stanice				
	12/2025	12/2030		
Hlavní síť TEN-T	-	1 vodíková stanice s minimální kumulativní kapacitou 1 t/den (max. rozestup 200 km)		
Městské uzle	-	1 vodíková stanice/ městský uzel		

K plnění požadavků vyplývajících z AFIR v České republice bude využito finančních prostředků z OPD III ve výši cca 6 mld. Kč. Pro rozvoj sítě veřejných dobíjecích stanic je alokována podpora ve výši cca 5 mld. Kč a 1 mld. je určena na podporu výstavby vodíkových plnicích stanic. Jako dalším zdrojem na podporu rozvoje této infrastruktury bude také případně Modernizační fond.

2.1.3 Balíček efektivní a zelené mobility

Balíček efektivní a zelené mobility obsahuje návrh následujících dokumentů:

- revize nařízení TEN-T,
- revize směrnice ITS,
- Akční plán na podporu dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy
- Evropský rámec pro městskou mobilitu.

V prosinci 2021 byl předložen návrh nařízení, kterým nahrazujeme stávající nařízení 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (tzv. nařízení TEN-T). Nové nařízení je k datu tvorby

⁵ Min. 1 dobíjecí stanice o výkonu 150 kW

⁶ Min. 1 dobíjecí stanice o výkonu 150 kW

⁷ Min. 2 dobíjecí stanice o výkonu 150 kW

tohoto dokumentu stále ve stavu vyjednávání. Aktuální podoba návrhu však plně reflektuje výše uvedené dlouhodobé cíle dopravní politiky EU. Proto je v něm kladen **důraz nejen na rozvoj fyzické infrastruktury, ale též na tzv. horizontální aspekty** jako je již zmiňovaný rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva a zavádění inteligentních dopravních systémů. Pro jednotlivé druhy infrastruktury stanoví nařízení TEN-T určité požadavky (viz tabulka níže)

Návrh nového nařízení TEN-T obsahuje též požadavek na členské státy, aby zajistily soulad svých národních infrastrukturních plánů s evropskou dopravní politikou a prioritami a termíny obsaženými v tomto nařízení. Za tímto účelem musí stát jakýkoliv návrh či modifikaci svého národního infrastrukturního plánu zaslat Evropské komisi a to nejméně 12 měsíců před jeho schválením. Ta má pak půl roku na posouzení daného dokumentu a zaslání případných připomínek a doporučení na jeho úpravu. Ty musí státy do dvou měsíců po jejich obdržení vypořádat.

V letech 2022-2023 probíhá revize směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (dále „směrnice ITS“), která byla v ČR transponována do zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění. Návrh je revizí (novelizací) stávající směrnice ITS, která se zaměřovala hlavně na systémy ITS v silniční dopravě, její revize přichází s komplexnějším přístupem, který má přesah do více druhů dopravy a také zahrnuje nové technologické trendy. Revize směrnice ITS se zaměřuje na data o dopravní infrastruktuře, na data dopravním provozu a na data o cestování individuální osobní i jednotlivými druhy veřejné osobní dopravy. Dále řeší zpřístupnění dat, které je také nezbytným předpokladem pro rozvoj návazných digitálních dopravních informačních služeb a informačních služeb o cestování poskytovaných soukromým sektorem. Hlavním cílem revize směrnice ITS je rozšířit nasazení ITS a kooperativních systémů ITS a přitom zajistit interoperabilitu těchto systémů.

Cílem Akčního plánu na podporu dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy je, aby se dálková a přeshraniční osobní železniční doprava stala pro cestující v EU atraktivnější. Zahrnuje zlepšení přeshraničního propojení, zvýšení bezpečnosti nebo zajištění interoperability, aby nevznikaly technické problémy při využívání vlakových soustav z různých států. Akční plán podporuje vysokorychlostní vlaky, počítá i s podporou alternativních paliv, jako jsou vodíkové lokomotivy nebo vlaky na baterie. Podporuje digitalizaci, která by mohla výrazně zefektivnit využívání železniční infrastruktury napříč evropskými státy.

Evropský rámec pro městskou mobilitu přináší nová řešení pro zelenější, digitalizovanou a multimodální budoucnost dopravy ve městech. Pro evropská města jde o skutečně revoluční příležitost jak změnit směr v oblasti mobility a dopravy, podporovat čistou a udržitelnou aktivní mobilitu, jakými jsou jízda na kole, chůze nebo veřejná doprava.

Tabulka 2: Přehled požadavku na jednotlivé druhy dopravní infrastruktury plynoucí z návrhu revize nařízení TEN-T

Železniční infrastruktura			
	Hlavní síť	Rozšířená hlavní síť	Globální síť
Plná elektrizace železničních tratí	2030	2040	2050
Provozování vlaků s hmotností 22,5 t na nápravu	2030	2040	2050
Zajištění průjezdného profilu P400	2040	2040	2050
Umožnění provozu vlaků délky 740 m	2030	2040	2050
Rychlost 100 km/h pro nákladní vlaky	2030	2040	Není stanoveno
Rychlost 160 km/h pro osobní vlaky	2040	2040	Není stanoveno
Implementace ERTMS	2030	2040	2040
Implementace <i>radio-based</i> ERTMS (Level 2 nebo 3)	2050	2050	2050

Odstranění národních zabezpečovacích systémů	2040	2040	2040
Silniční infrastruktura			
	Hlavní síť	Rozšířená hlavní síť	Globální síť
Zabezpečené parkoviště každých 100 km	2040	2040	2050
Parkovací plocha každých 60 km	2030	2030	2050
Dálnice nebo rychlostní komunikace (se středním dělicím pruhem)	2040	2040	2050
Vybavení systémem vah v pohybu („weigh in motion) každých 300 km	2030	2040	2050
Vnitrozemská vodní infrastruktura			
	Hlavní síť	Rozšířená hlavní síť	Globální síť
Minimální výška pod mosty 5,25 m	2030		
Vybavení RIS	2040		
Minimální hloubka ponoru 2,5 m	2030		
Vnitrozemské vodní přístavy			
	Hlavní síť	Rozšířená hlavní síť	Globální síť
Zařízení umožňující ekologický provoz plavidel	2040	-	2050
Multimodálním terminál	2050		

2.1.4 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1187 ze dne 7. července 2021 o zjednodušení opatření na zlepšení realizace transevropské dopravní sítě (směrnice Smart TEN-T)

Poslání uvedené směrnice

Oblast působnosti směrnice se vztahuje na předem určená přeshraniční spojení a chybějící propojení koridorů hlavní sítě TEN-T (uvedených ve zvláštní příloze I, která odpovídá příloze nařízení CEF 2), jakož i projekty na koridorech hlavní sítě, které přesahují 300 milionů EUR. Nejsou zahrnuty projekty, které se týkají výhradně telematických aplikací, nových technologií a inovací ve smyslu článků 31 a 33 nařízení o TEN-T.

Směrnice s platností od 9. srpna 2021 a povinností pro členské státy ji transponovat do svých národních právních rámců do 10. srpna 2023.

Směrnice má dva hlavní cíle:

- zefektivnit opatření k urychlení realizace TEN-T
- zpřehlednit postupy pro předkladatele projektů, zejména pokud jde o udělování povolení a zadávání veřejných zakázek.

4 přístupy k naplnění cílů

- jeden určený orgán pro každý projekt/proces udělování povolení
- maximální doba 4 let pro udělení povolení
- jasný a transparentní postup udělování povolení
- koordinace přeshraničního udělování povolení a zadávání veřejných zakázek

Směrnice se nevztahuje na projekty, u nichž bylo řízení o udělení povolení zahájeno před 10. srpnem 2023.

Podávání zpráv

Komise podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění směrnice (poprvé do 10. února 2027 a poté v pravidelných termínech). Tato zpráva bude vycházet z informací, které Komisi poskytnou členské státy každé dva roky, a to poprvé do 10. srpna 2026.

Předkládané informace by měly obsahovat:

- podrobnosti o počtu řízení o vydání povolení, která spadají do oblasti působnosti směrnice,
- informace o průměrné délce řízení o vydání povolení, počtu řízení o vydání povolení překračujících lhůtu a zřízení jakéhokoli společného orgánu během vykazovaného období.

2.1.5 Strategický rámec ČR 2030 a vliv na sektor doprava

Strategický rámec Česká republika 2030 je stěžejním strategickým dokumentem České republiky, který reaguje na mezinárodní vývoj v oblasti udržitelného rozvoje a zohledňuje všech 17 cílů udržitelného rozvoje schválených na summitu OSN v New Yorku v září roku 2015. Vnímání světa v souvislostech a promítnutí 17 cílů do svých národních politik je odpovědností každého státu. Perspektiva udržitelného rozvoje se v posledních letech stala hlavním názorovým proudem politické debaty v Evropě i ve světě v souvislosti s nutností řešit výzvy současného světa, jimiž jsou změna klimatu, demografické změny, ztráta úrodné půdy či prohlubující se sociální nerovnosti.

Vznik nového paradigmatu udržitelného rozvoje v roce 2015 kromě samotné Agendy 2030 ovlivnily také následující události:

- přijetí *Akčního programu OSN z Addis Abeby* o financování rozvoje, ve kterém se země zavázaly ke spolupráci v oblasti technologií a inovací a potvrdily své závazky k poskytování oficiální rozvojové pomoci.
- přijetí *Pařížské dohody*, kterou přijaly smluvní strany Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu v prosinci 2015
- přijetí *Sendajského rámce pro omezování důsledků katastrof 2015–2030*.

Agenda 2030 v rámci této transformace specifikuje 5 oblastí kritické významnosti: Lidé, planeta, prosperita, mír, partnerství.

Hlavní implementační platformou pro 17 cílů udržitelného rozvoje v ČR je *Strategický rámec Česká republika 2030*, který vláda schválila 19. dubna 2017. *Strategický rámec Česká republika 2030* je dokumentem, který reaguje na mezinárodní vývoj v oblasti udržitelného rozvoje a stanovuje dlouhodobé priority udržitelného rozvoje v šesti klíčových oblastech (Lidé a společnost, Hospodářský model, Odolné ekosystémy, Obce a regiony, Globální rozvoj, Dobré vládnutí) a slouží jako zastřešující rámec pro rezortní, regionální a lokální strategie a koncepce. Do tohoto dokumentu byly přímo integrovány všechny cíle udržitelného rozvoje, přičemž míra integrace je založena na národních prioritách udržitelného rozvoje. *Strategický rámec Česká republika 2030* vytyčuje 27 strategických cílů dále rozdělených na 97 specifických cílů.

Cílem materiálu *Implementační plán ke Strategickému rámci Česká republika 2030* je zajistit provázanost cílů dokumentu Česká republika 2030 s dalšími strategickými a koncepčními materiály a představit soubor krátko, středně a dlouhodobých opatření a doporučení, jejichž prostřednictvím bude její vize uváděna v praxi.

Sektorová implementace je zajištěna tím, že se cíle *České republiky 2030 promítají* do souvisejících sektorových strategií, koncepcí a do aktivit z těchto materiálů vycházejících a dále tím, že naplňují opatření a doporučení stanovená implementačním plánem.

Pro sektor dopravy se stanovují cíle a opatření k jejich dosažení včetně doporučení v následujících oblastech:

Lidé a společnost

Strategický cíl: Zdraví všech skupin obyvatel se zlepšuje

Specifický cíl: Zdravý životní styl je podporován prostřednictvím vyšších veřejných výdajů s důrazem na primární prevenci nemocí a podporu zdraví v průběhu celého života.

Specifický cíl: Snižuje se konzumace návykových látek i zátěž obyvatel zdravotně rizikovými látkami a hlukem prostřednictvím lepší kvality životního prostředí. Příslušné limity škodlivých látek a hluku nejsou překračovány.

V roce 2017 bylo nadlimitní hlukové zátěži ze silniční dopravy vystaveno 11,6 % populace v aglomeracích. Celodenní expozici hluku L_{dvn} nad 55 dB bylo vystaveno 64,8 % populace v aglomeracích.

Nejzávažnější situace, co se hlukové zátěže týče, byla v roce 2017 v aglomeraci Praha a Liberec. Kritická místa jsou v rámci strategického hlukového mapování vymezena obydleným územím, v němž dochází k překročení příslušné mezní hodnoty hlukových ukazatelů. Řešením je důslednější urbanistické akustické plánování (obchvaty, omezení průjezdu nákladních vozidel apod.). Míru hluku ve městech určuje i rychlost projíždějících vozidel, která je však v kompetenci každé konkrétní obce.⁸ Stejně tak i kvalita povrchu vozovek, která je v kompetenci vlastníků, popř. správců komunikací.

⁸ Report MD ČR k hodnocení ČR2030 (2020)

- Provádět stavebně-technická, administrativní a dopravně-organizační opatření s cílem snížit pod maximální přípustnou hodnotu hladinu hluku ze stávajících významně zatížených pozemních komunikací vedených v blízkosti zástavby. (MD, spolugestor: MZd)

Strategické hlukové mapy a na ně navazující příslušné akční plány jsou pořizovány a zpracovávány na základě požadavků Směrnice č. 2002/49/EC o řízení a snižování hluku v životním prostředí (Environmental Noise Directive, END), která je implementována do české legislativy §78, §80 odst. 1 písm. q až r, §81, §81a, §81b a §81c zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů a čl. XII zákona č. 222/2006 Sb., kterým se mění zákon č.76/2002 Sb., o integrované prevenci. Dále pak prováděcími právními předpisy - vyhláškou č. 523/2006 Sb., která stanoví mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet, základní požadavky na obsah strategických hlukových map a akčních plánů a podmínky účasti veřejnosti na jejich přípravě (dále jen „vyhláška o hlukovém mapování“) a vyhláškou č. 561/2006 Sb., o stanovení seznamu aglomerací pro účely hodnocení a snižování hluku.

MD v oblasti hodnocení a snižování hluku z hlediska dlouhodobého průměrného hlukového zatížení životního prostředí podle údajů ze strategických hlukových map (SHM - www.nrl.cz) vypracovaných Ministerstvem zdravotnictví pořizuje, a dojde-li k podstatnému vývoji, který významně ovlivňuje stávající hlukovou situaci, aktualizuje počínaje rokem 2004, nejdéle však jednou za 5 let, akční plány pro:

- hlavní pozemní komunikace, jimiž se rozumí pozemní komunikace, po nichž projede více než 3 000 000 vozidel za rok, a jejichž vlastníkem je stát, (úseky dálnic, silnic pro motorová vozidla a silnic I. třídy, jejichž intenzita překročila cca 8 200 voz/den)
- hlavní železniční tratě, jimiž se rozumí železniční tratě, po nichž projede více než 30 000 vlaků za rok,
- hlavní letiště, jimiž se rozumí civilní letiště, která mají více než 50 000 vzletů a přistání za rok, s výjimkou vzletů a přistání lehkých letadel pro cvičné účely (letiště Praha/Ruzyně).

Opatření přijatá, resp. navržená v rámci AP jsou na volném uvážení příslušných orgánů, ale měla by řešit zejména prioritní situace, které je možné zjistit podle míry překročení příslušné mezní hodnoty stanovených hlukových ukazatelů nebo podle dalších kritérií zvolených členskými státy, a měla by se uplatnit zejména pro nejdůležitější oblasti, které jsou vymezeny strategickým hlukovým mapováním („hot spots“, kritická místa) (čl. 8, odst. 1, END). Protihluková opatření musí být navržena tak, aby v kritických místech bylo dosaženo nepřekračování hygienických limitů stanovených podle §34 Zákona.

Kritická místa jsou v rámci SHM vymezena obydleným územím, v němž dochází k překročení příslušné mezní hodnoty hlukových ukazatelů.

Programem na snižování hluku (Noise Control Programm – dále také „NCP“), který je zpracováván pro identifikovaná kritická místa, se rozumí soubor opatření, jejichž úkolem je ochrana před škodlivými a obtěžujícími účinky hluku, včetně snížení hluku ve smyslu nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně veřejného zdraví před škodlivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.

Konkrétní protihluková opatření v rámci NCP, jsou vypracovávána pro jednotlivá kritická místa (území) stanovená pro jednotlivé zdroje hluku, a to především na základě výsledků podrobnější analýzy dané oblasti (např. podrobné akustické studie).

Plošné zklidňování dopravy v městské zástavbě spočívá ve zřizování zón s omezením nejvyšší dovolené rychlosti na 30 km/h v kombinaci se zavedením přednosti zprava a s realizací fyzických zklidňovacích opatření na základě Technických předpisů MD č. 218. pro navrhování zón 30.

Zavádění těchto zón je v kompetenci každé konkrétní obce. Z dostupných informací lze uvést, že tyto zóny zavedly např. městská část (Karlín), obce Miškovice a Třeboradice, a ve spolupráci s místní komisí (tj. komisí

pro Miškovice a komisí pro Třeboradice) bylo vytipováno území, kde je vhodné snížit rychlost, z důvodu nepřehledné komunikace či zvýšeného výskytu chodců (a pohybu dětí).

V rámci přípravy železničních projektů se MD zaměřuje mj. na zkapacitnění železničních tahů z velkých uzlů, zejména z Prahy, Brna a Ostravy. Z tohoto důvodu jsou připravovány i první projekty systému Rychlých spojení ve formě vysokorychlostních tratí pouze pro osobní dopravu, pomocí kterých se uvolní kapacita na stávajících tratích.

Hospodářský model

Strategický cíl: Přírodní zdroje jsou využívány co nejefektivněji a nejšetrněji tak, aby se minimalizovaly externí náklady, které jejich spotřeba působí.

- Snižují se emise skleníkových plynů a náročnost produktu na tyto emise. V rámci sektorového členění v období let 2015-2018 narůstají emise z dopravy.
- Zvyšuje se energetická a materiálová účinnost ekonomiky

V posledních letech se řadí mezi největší vlivy zvýšeného dovozu a spotřeby materiálů rostoucí zpracovatelský průmysl, zejména automobilový, dále pak spotřeba energie v dopravě, zejména ropy.

Strategický cíl: Ekonomické aktivity podporuje stabilní a funkční infrastruktura

Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury mezinárodního významu neprobíhá uspokojivým tempem a při současném trendu nemůže být stát s postupným zajišťováním kvalitního dopravního spojení a s rolí železniční dopravy v klíčových směrech spokojen

- Je zajištěno kvalitní dopravní spojení s ekonomickými populačními a dopravními centry Německa, Rakouska a Polska.

Dlouhodobý rozvoj vychází z *Dopravní politiky ČR*. V případě silniční infrastruktury je cílem zajistit kapacitní komunikaci, v případě železniční infrastruktury je vhodná elektrizovaná železniční trať, na které lze dosáhnout jízdní doby alespoň srovnatelné s paralelní silniční infrastrukturou. Podíl modernizovaných tratí v rámci transevropské sítě TEN-T v ČR mezi lety 2018-2020 vzrostl pouze o 1procentní bod⁹. V případě železnice je k roku 2020 modernizováno pouze 45 % infrastruktury, v případě silnic pak 62 % infrastruktury.

Pilotní využití formátu partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem (PPP – Public private partnership) byl připraven na dostavbu dálnice D4, zvažovány jsou i další projekty

Z pohledu jízdní doby mezi vybranými zahraničními městy (z Prahy a z Brna) stále dominuje časově nejkratší individuální automobilová doprava¹⁰. Zejména na trati Praha-Wroclaw (Brno-Krakow) je tento rozdíl oproti druhé nejrychlejší variantě až dvouhodinový a automobil je tak rychlejší o 36 % (52 %) času oproti železnici. Oproti tomu železniční a autobusová doprava jsou na pomyslném druhém místě rozdělení přibližně stejným dílem. Železniční doprava je časově efektivnější (z Prahy i Brna) zejména do Bratislavy, Budapešti a Varšavy. Oproti tomu autobusová doprava (z Prahy i Brna) je časově efektivnější do Drážďan, Berlína a Norimberku. Při použití očekávané jízdní doby dle studií proveditelnosti současných a modernizovaných železničních tratí lze očekávat zlepšení pozice železnice oproti autobusové dopravě na trasách Praha-Mnichov, Praha-Vídeň a Brno-Poprad, Brno-Krakow, Brno-Berlín. Přičemž železniční spojení by mělo být rychlejší než automobil na tratích Brno-Varšava a Brno-Vídeň.

⁹ Indikátor 10.2.1 (data dostupná pouze za roky 2018 a 2020).

¹⁰ Indikátor 10.2.2.

Teprve výhledově v horizontu desítek let a s realizací vysokorychlostních tratí se pak očekává časová výhoda železnice oproti automobilům na většině přeshraničních relací.

Naplnění cíle k roku 2030 je při současném trendu spíše nereálné. Pomalý postup modernizace i prognóza zlepšení postavení železnice vůči silniční dopravě až v horizontu několika desítek let neumožňují jeho splnění.

Kvalita života

V letech 2015-2019 se i nadále zvyšuje nehodovost v silniční dopravě (v roce 2019 - 107 572 nehod). Méně negativně lze hodnotit množství zraněných osob, které nevykazuje trendový nárůst (v roce 2019 26 045 osob). Počet úmrtí na silnicích pak bylo oproti roku 2015 spíše nižší (v roce 2019 - 547 úmrtí).

2.1.6 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936 ze dne 23. října 2019, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

Předmět a oblasti působnosti je zavedení a provedení postupů v oblasti hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu, auditů bezpečnosti silničního provozu, inspekci bezpečnosti silničního provozu a posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku. K transpozici předmětné směrnice se zavázala Strategie BESIP, přičemž účelem je poskytnout kvantifikované vyjádření bezpečnosti silniční sítě nezávisle na chování uživatele nebo technologiích vozidla.

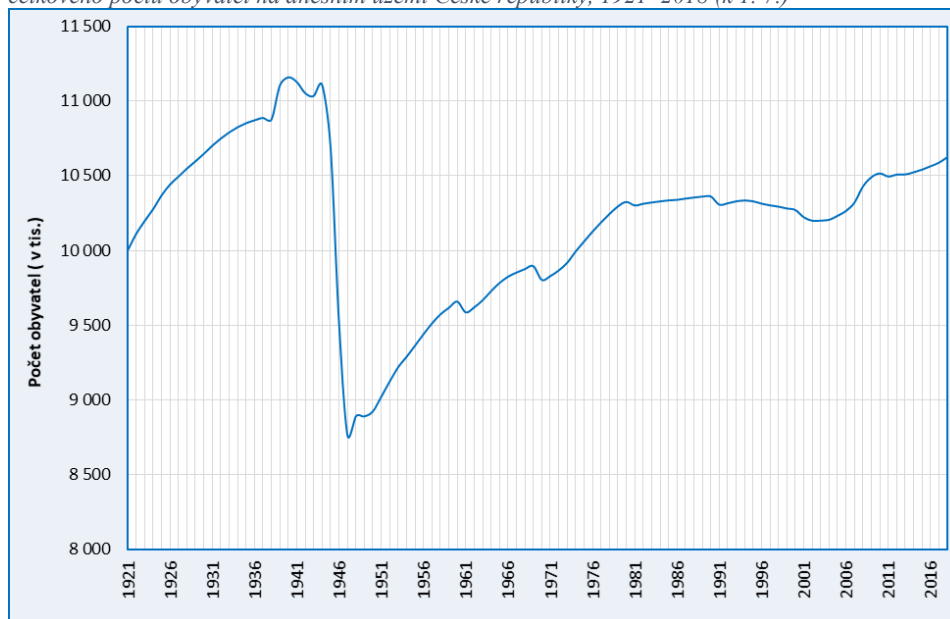
Před bezpečnostním hodnocením pro celou páteřní silniční síť požadovaným Směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936 a současně při absenci společné metodiky hodnocení je zatím obtížné definovat ukazatel. Snahou bude dále rozvíjet definovaný ukazatel pro hodnocení bezpečnosti infrastruktury. Požadavky vyplývající ze směrnice by měl splňovat každý nový projekt a náklady s hodnocením spojené budou součástí nákladů na realizaci projektu.

2.2 Národní východiska

2.2.1 Demografický vývoj České republiky a jeho perspektivy

Posledních sto let bylo z hlediska vývoje obyvatelstva českých zemí obdobím značně turbulentním. V meziválečném období vzrostl počet obyvatel za dvacet let zhruba o jeden milion, z necelých 10 milionů na téměř 11 milionů osob. V období druhé světové války se odhaduje, že na našem území, v jeho historických hranicích, žilo vůbec nejvíce lidí, a to přes 11 milionů. Maxima mělo být dosaženo v roce 1940, kdy jejich počet dosáhl bezmála 11,2 mil. osob. Po odchodu a odsunu německého obyvatelstva se počet obyvatel propadl na vůbec nejnižší úroveň ve 20. století, asi na 8,8 mil. osob. Hranice 10 milionů bylo opětovně dosaženo v roce 1975 a hranice o půl milionu vyšší za další čtvrtstoletí (obr. 1).

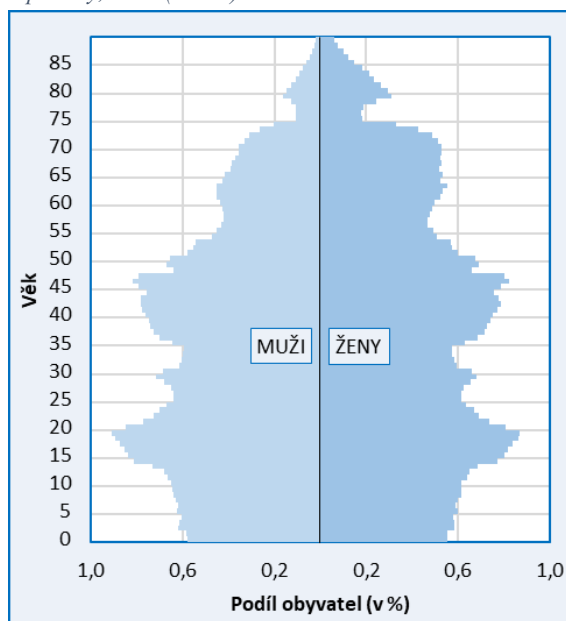
Obrázek 1: Vývoj celkového počtu obyvatel na dnešním území České republiky, 1921–2018 (k 1. 7.)



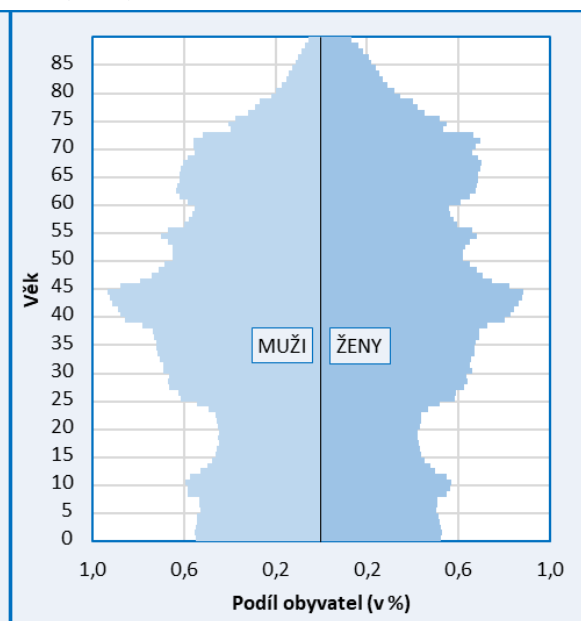
Zdroj: ČSÚ

Tyto změny, jak vyplývá z uvedeného historického přehledu, nebyly jen důsledkem zásadních změn režimu demografické reprodukce, jakým byla například ve dvacátých letech vrcholící a zároveň dozívající demografická revoluce – přechod od extenzivního předindustriálního a raně industriálního typu k intenzivnímu typu reprodukce moderní doby. Stačí připomenout obě světové války a s nimi spojené přímé i nepřímé populační ztráty. První světová válka spolu s epidemií španělské chřipky kromě dočasného utlumení populačního růstu znamenala také konec relativně pravidelné věkové struktury obyvatelstva. Zářezy oběma událostmi způsobené, stejně jako následnou kompenzační vlnou první poloviny 20. let, bylo možné ve věkové struktuře obyvatelstva pozorovat po celý zbytek 20. století. Přidávaly se postupně další nepravidelnosti. Výrazně se v demografické struktuře obyvatelstva českých zemí odrazila zejména reprodukčně hubená 30. léta, vzestup porodnosti na začátku 40. let a na něj navazující „babyboom“ po skončení druhé světové války, který na našem území skončil až ve druhé polovině 50. let, nízká porodnost druhé poloviny 60. a vysoká porodnost 70. let, stejně jako výrazný propad porodnosti v 90. letech a na počátku nového století, který dále zvýraznila zřetelná vlna kompenzační porodnosti na přelomu jeho první a druhé dekády. Všechny tyto nepravidelnosti společně pak znamenaly přechod od skutečné věkové pyramidy ke košatému stromu života se značně nepravidelnou korunou, přičemž ale ty původně založené nepravidelnosti v té dnešní struktuře již prakticky zanikly (obr. 2 a 3).

Obrázek 3 Genderově-věková struktura obyvatel České republiky, 1993 (k 1. 1.)



Obrázek 2 Genderově-věková struktura obyvatel České republiky, 2018 (k 1. 1.)



Zdroj: ČSÚ

Aktuální demografický vývoj a jeho souvislosti

Populační vývoj České republiky a jejích regionů doznal v uplynulých třech desetiletích řady zásadních změn. Některé základní vývojové trendy, jako například stabilní pokles celkové úrovně úmrtnosti, můžeme pozorovat již třiatřicet let, jiné prošly opakovanými změnami. Přitom nové směry vývoje jsou leckdy diametrálně odlišné od směrů předcházejících. Jako příklad lze uvést obrat ve vývoji úrovně celkové plodnosti, k němuž došlo na přelomu století, nebo poměrně často se měnící parametry migračních pohybů – objemy, demografické struktury a směry migračních proudů. Uvedené a mnohé další změny jsou především reakcí na vývoj prostředí, ve kterém se celková reprodukce odehrává, tedy na vývoj sociálních, ekonomických, kulturních, politických i bezpečnostních podmínek, a to nejenom v daném území, ale i v jeho podstatném okolí, které v některých případech přesahuje hranice státu.

Z hlediska aktuálního populačního vývoje České republiky a jejích územních součástí patřily k nejvýznamnějším změnám prostředí kromě permanentního procesu modernizace především zásadní politické a následné sociálně-ekonomické změny v období po roce 1989. Podstatný vliv měl například vstup země do Evropské unie v roce 2004 spolu s přistoupením k Schengenské dohodě v závěru roku 2007. V jisté nezanedbatelné míře se pak do populační reprodukce promítnula také vleklá globální ekonomická krize, se kterou se naše ekonomika potýkala v letech 2008 až 2014, stejně jako následující výrazný ekonomický vzestup a s ním související další sociální rozvoj. Hospodářský a sociální růst vedl k růstu sociálních jistot, které přirozeně nacházejí odraz v populační reprodukci, zejména v dalším růstu celkové úrovně plodnosti a také ve zvýšené migrační aktivitě, zejména cizinců. Růst sociálních a ekonomických jistot však do jisté míry narušují mezinárodní bezpečnostní hrozby a neurčitost dalšího mezinárodního politického vývoje.

Podmínky populačního vývoje se v posledních třech desetiletích měnily nejen pod vlivem uvedených makroekonomických, sociálních či (geo)politických změn, ale také s ohledem na zásadní proměny trhu s bydlením. Ty vedly v přechodu od historického vývoje založeného na výrazném převisu poptávky nad nabídkou k relativnímu nasycení trhu. Role nové bytové výstavby jakožto faktoru populačního vývoje proto bude v příštích letech na všech úrovních územního členění spíše slábnout, přičemž na celostátní nebo krajské úrovni, s výjimkou hl. m. Prahy a Středočeského kraje, se tento faktor určujícím téměř jistě nestane. Důvodů je hned

několik. Předně Česko či většina krajů nemá jako celek odpovídající sídelní atraktivitu. Tu mají pouze nejvýznamnější centra osídlení a jejich zázemí (suburbia). Zároveň intenzivní stárnutí obyvatelstva a postupné vymírání starších generací povede k intenzivnímu uvolňování již existujícího bytového fondu, čímž se vazba mezi novou výstavbou a populační reprodukcí dále oslabí.

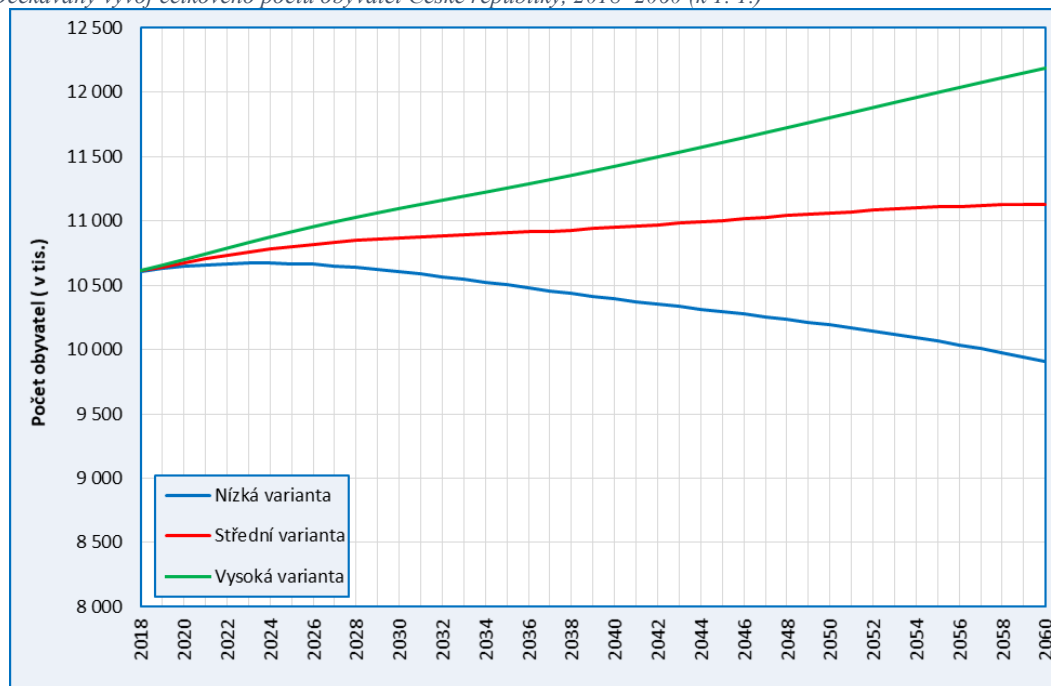
Přestože migrace, zejména její zahraniční složka, představuje poměrně značný populační potenciál, pro budoucí vývoj početního stavu obyvatelstva většiny krajů bude po rozhodující část období prognózy patrně významnější bilance přirozené měny než migrace. Narůstající početní převaha zemřelých nad narozenými v období do roku 2050 je totiž s ohledem na současnou věkovou strukturu obyvatelstva většiny krajů neodvratným jevem. Jednak dlouhodobě poroste počet zemřelých, neboť do oblasti bezprostředně obklopující modální věk zemřelých (normální délka života) se budou posouvat velmi početné generace narozených z válečných a poválečných let. Ty jsou výrazně početnější než generace narozených ve 30. letech 20. století, jejichž příslušníci aktuálně mezi zemřelými obyvateli České republiky převažují. Souběžně dojde ve většině krajů k poklesu počtu narozených dětí v důsledku poklesu celkového reprodukčního potenciálu kontingentu žen v rodivém věku (15-49 let). Tento potenciál se sníží jednak v důsledku poklesu celkového počtu žen v této věkové kategorii, a jednak postupného přechodu stále méně početnějších generací žen do věku nejintenzivnější plodnosti (25-35 let). Výjimku může představovat pouze Česko jako celek, a to zejména díky hl. m. Praze a Středočeskému kraji, které jsou pracovně a sídelně atraktivní pro mladé lidi z celé republiky i ze zahraničí, a tak jim dnes a patrně ani v budoucnosti nehrozí deficit migrace ani přirozené měny.

Očekávaný vývoj početního stavu a věkové struktury obyvatel do roku 2060

Obyvatelstvo Česka má v porovnání s obyvatelstvem mnoha jiných zemí Evropy, zejména s těmi, které se nacházejí v jihovýchodní a východní části kontinentu, poměrně vysoký reprodukční potenciál. To je způsobeno jak relativně vysokou aktuální plodností, tak i jejímu příznivějšímu výhledu, příznivějším úmrtnostním poměrům, těm aktuálním i očekávaným, a hlavně díky vyššímu migračnímu saldu ve vztahu k celkovému počtu obyvatel, které bude vyrovnávat očekávaný deficit přirozené měny v důsledku nepříznivé věkové struktury. Celkový reprodukční potenciál obyvatelstva Česka by tak měl po sledované období let 2023 až 2060 odpovídat rozšířené reprodukci a vést k nepřetržitému populačnímu růstu. V horizontu nadcházejících 25 let, ještě před rokem 2045, lze reálně očekávat, že počet obyvatel Česka dosáhne hranice 11 milionů a před dosažením horizontu prognózy (2050) pravděpodobně tuto hranici překročí ještě o dalších více než 100 000 osob (obr. 3).

Střední variantu prognózy Česka lze považovat za „optimističtější“, protože je mírně vychýlena směrem k vysoké variantě prognózy. Analogický počet obyvatel České republiky odpovídající nízké variantě představuje 89 % a vysoké 110 % cílové hodnoty dle střední varianty. Tuto skutečnost můžeme interpretovat jako přirozený výraz klíčové role subjektu v prognostické činnosti. Ani ta neobjektivněji sestavená prognóza totiž není prosta vlivu prostředí, nálad a očekávání, v nichž vzniká. Tato prognóza totiž vznikla v první polovině roku 2018, tedy v době konjunktury a všeobecného, byť opatrného optimismu ve společnosti, což může být jednou z hlavních příčin mírného vychýlení střední varianty směrem k vysoké variantě.

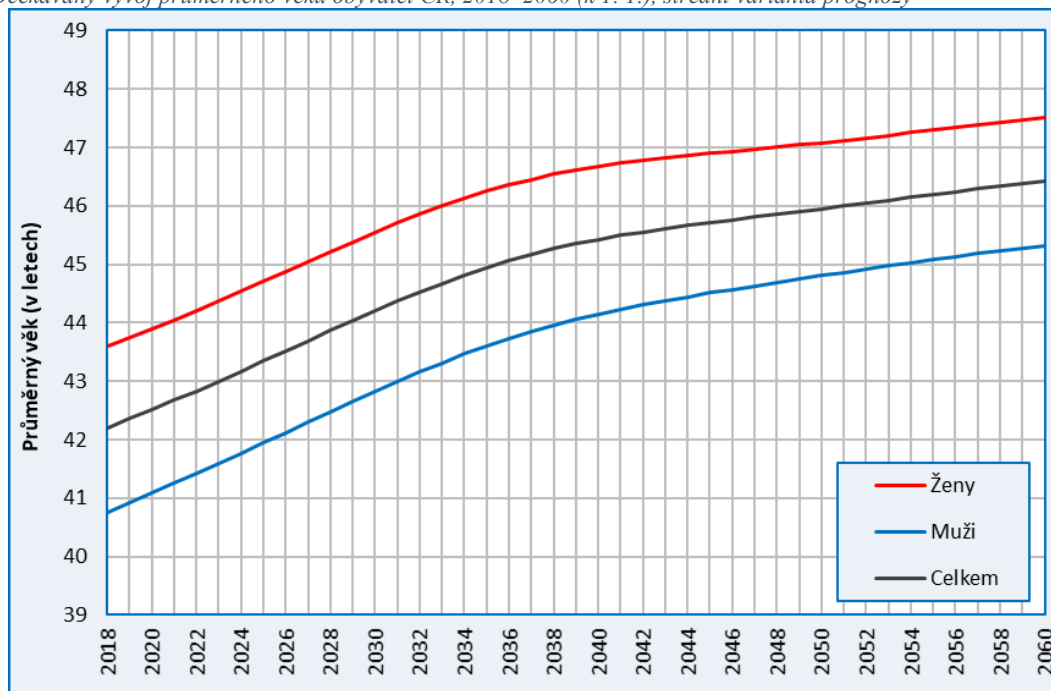
Obrázek 4 Očekávaný vývoj celkového počtu obyvatel České republiky, 2018–2060 (k 1. 1.)



Zdroj: Burcin a Kučera (2018)

Transformace výchozí věkové struktury obyvatel Česka bude s největší pravděpodobností ve znamení reprodukce již založených nepravidelností a jejich přirozeného vyrovnávání převážně vlivem postupného vymírání jednotlivých generací. Migrace bude na vyrovnávání nerovností a nepravidelností věkové struktury vykazovat patrně významný vliv, a to především v nižších věkových hladinách. Vývoj věkové struktury obyvatel Česka bude ve znamení stárnutí. Stárnout přitom bude po celé období prognózy shora, v důsledku permanentního nárůstu počtu seniorů (osob ve věku 65 a více let), a po větší část období prognózy i zdola, v důsledku snižování početní velikosti dětské složky. Průměrný věk obyvatelstva přitom dále poroste, ze současných zhruba 42,5 roku dynamicky k hranici 45 let, které by mělo být nejpravděpodobněji dosaženo kolem roku 2035, a poté již volnějším tempem až na úroveň 46,5 roku v horizontu prognózy.

Obrázek 5 Očekávaný vývoj průměrného věku obyvatel ČR, 2018–2060 (k 1. 1.), střední varianta prognózy

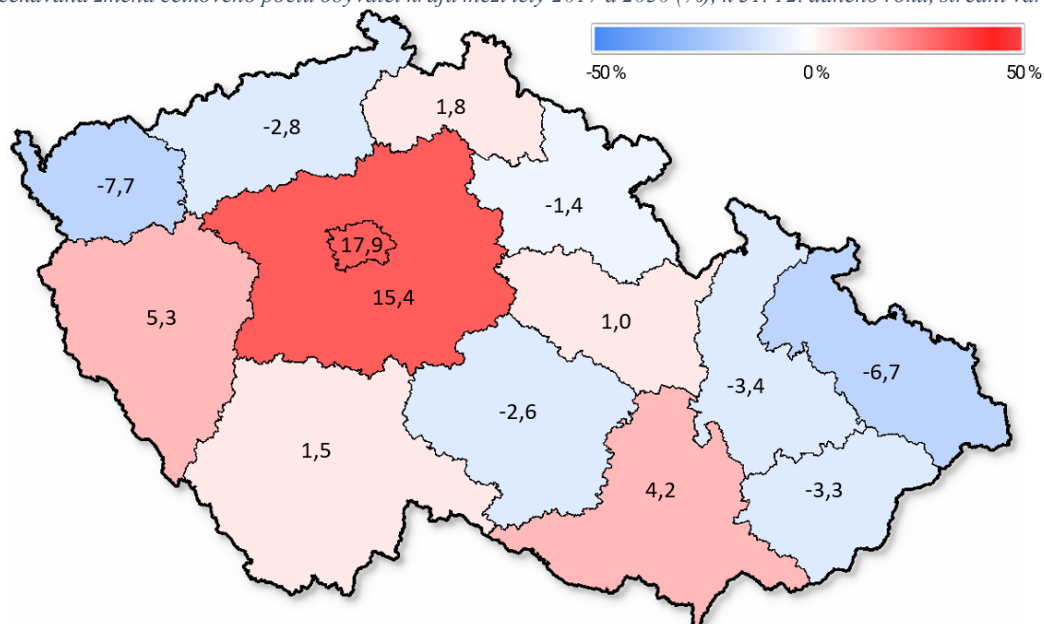


Zdroj: Burcin a Kučera (2018)

Očekávaný vývoj obyvatelstva v krajích do roku 2050

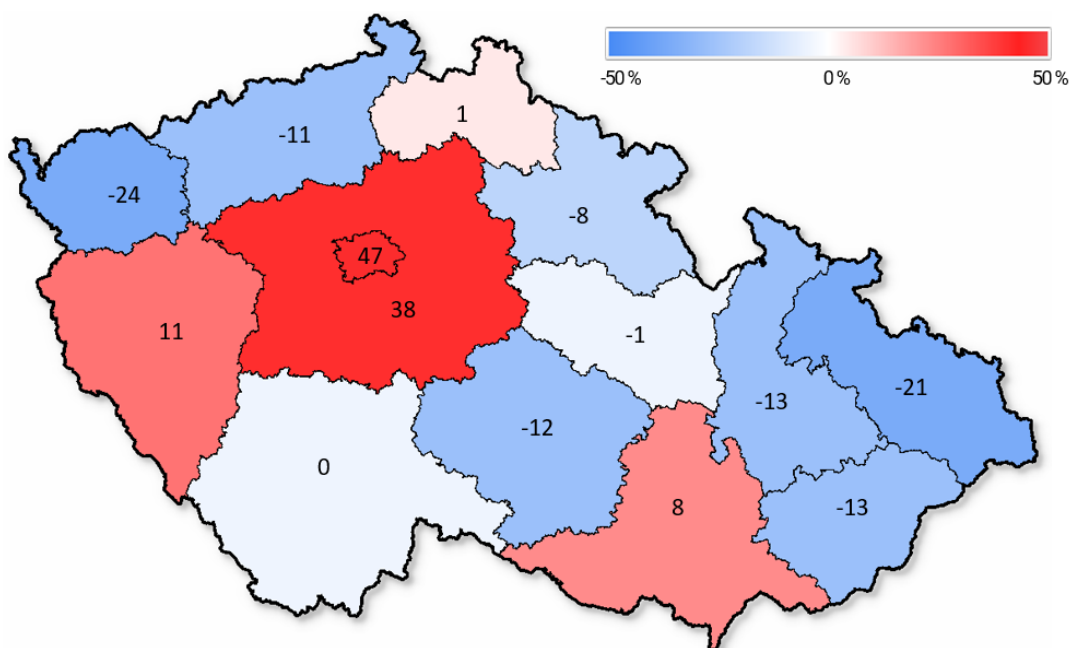
V krátkodobé perspektivě, v období do roku 2030 pravděpodobně poroste počet obyvatel zhruba poloviny krajů – Hl. m. Prahy, Středočeského, Plzeňského, Jihomoravského, Libereckého a Pardubického kraje (obr. 6). Ve střednědobém výhledu, do roku 2050, by však skutečný růst s největší pravděpodobností měly vykazovat již jen první čtyři z nich (obr. 7).

Obrázek 6 Očekávaná změna celkového počtu obyvatel krajů mezi lety 2017 a 2030 (%), k 31. 12. daného roku, střední varianty prognóz



Zdroj: Burcin, Kučera a Kuranda, 2018

Obrázek 7 Očekávaná změna celkového počtu obyvatel krajů mezi lety 2017 a 2050 (%), k 31. 12. daného roku, střední varianty prognóz



Zdroj: Burcin, Kučera a Kuranda, 2018

Z uvedených kartogramů vyplývá, že jako nanejvýš pravděpodobný se jeví scénář pokračující koncentrace obyvatelstva do metropolitní oblasti. Populační velikost obou dotčených krajů dohromady by v nadcházejícím třináctiletém období, do konce roku 2030, měla reálně vzrůst asi o jednu šestinu a do roku 2050 celkově o více než dvě pětiny výchozího stavu. Přitom růst počtu obyvatel Hl. m. Prahy by měl být zhruba o pětinu dynamičtější v porovnání s růstem početního stavu obyvatelstva Středočeského kraje. Obyvatelstvo Plzeňského a Jihomoravského kraje by do roku 2030 mělo vzrůst zhruba o 5 % resp. 4 %, a do roku 2050 pak celkem o 11 %, resp. 8 %. Vývoj počtu obyvatel Libereckého, Jihočeského a Pardubického kraje by měl představovat spíše stagnaci než růst či pokles.

Na druhé straně nejvýraznější pokles počtu obyvatel by v obou časových horizontech měly zaznamenat Karlovarský a Moravskoslezský kraj, a to celkově zhruba o čtvrtinu, resp. pětinu výchozího stavu. Změny, které lze již označit za depopulaci, však velmi pravděpodobně čekají taky zbývající moravské kraje, Kraj Vysočina a Ústecký kraj. Všechny tyto kraje by měly do roku 2050 přijít o více než desetinu svých výchozích počtů obyvatel.

Mezi příčinami poklesu budou figurovat nejenom migrační ztráty, ale také a často především deficit přirozené změny. V budoucnu totiž ve většině krajů počet zemřelých vzroste, kdežto počet živě narozených dětí poklesne a vznikne či se dále prohloubí již existující deficit přirozené změny. Je to dáno věkovou strukturou a jejími téměř jistými změnami – výrazným růstem počtu osob ve vyšším věku bez ohledu na trend vývoje celkového počtu obyvatel a neméně výrazným poklesem počtu potenciálních matek.

K vzestupu počtu zemřelých nutně dojde v důsledku dynamicky narůstajících počtů starších obyvatel. Tento nárůst přitom bude nejintenzivnější v období, kdy do věku odpovídající normální délce života (věku, ve kterém přidaném režimu úmrtnosti lidé umírají absolutně nejčastěji – modus rozložení tabulkového počtu zemřelých podle věku) se budou postupně nasouvat početné generace narozených v letech 1940 až 1956. Tehdy totiž očekávaný nárůst naděje dožití při narození totiž již nebude schopen eliminovat vliv stárnutí populace na vývoj počtu zemřelých.

K poklesu počtů živě narozených dětí ve většině krajů dojde v důsledku poklesu reprodukčního potenciálu jejich populací, tedy poklesu početní velikosti a stárnutí kontingentu žen v reprodukčním věku. Pokles reprodukčního

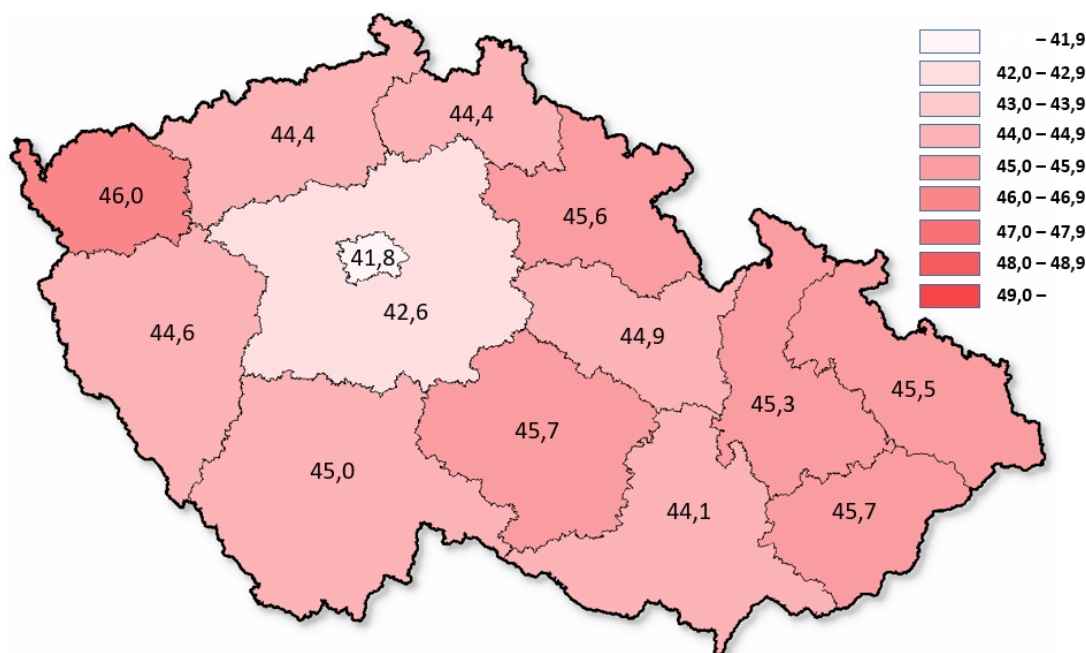
potenciálu bude zejména odrazem nízkých počtů narozených ve druhé polovině 90. let a na počátku nového století. Ty byly a jsou výrazně, zhruba o polovinu, nižší než počty narozených v 70. letech, k nimž v nedávné minulosti patřila většina rodiček. Vzestup plodnosti v jakýchkoli reálných rámcích přitom nebude dostatečně velký, aby mohl zásadně ovlivnit pokles počtu.

Obdobně jako vývoj početního stavu bude diferencován i vývoj věkové struktury, resp. stárnutí obyvatelstva jednotlivých krajů. Rozhodující změny věkové struktury obyvatelstva krajů bez výjimky jsou zakódovány ve výchozí věkové struktuře. Další stárnutí obyvatelstva krajů České republiky je tak nevyhnutelné. Budou v něm však značné rozdíly. V metropolitní oblasti, a hlavně v metropoli samotné by mělo vlivem očekávaných migračních zisků zpomalit. Naproti tomu v oblastech migračně deficitních dojde k intenzifikaci tohoto procesu, neboť migrační výměna bude odčerpávat především mladé lidi včetně potenciálních matek, což následně dále zesílí proces stárnutí, neboť se bude rychleji snižovat počet dětí v území narozených.

Tento vývoj povede k diferenciaci průměrného věku populace, přičemž pouze obyvatelstvo hl. m. Prahy bude ke konci roku 2030 patrně o něco mladší a Středočeského kraje jen o málo starší, než je současná celostátní populace (42,2 roku). Ostatní kraje budou mít obyvatelstvo výrazně starší s průměrným věkem v rozmezí 44 až 46 let (obr. 8).

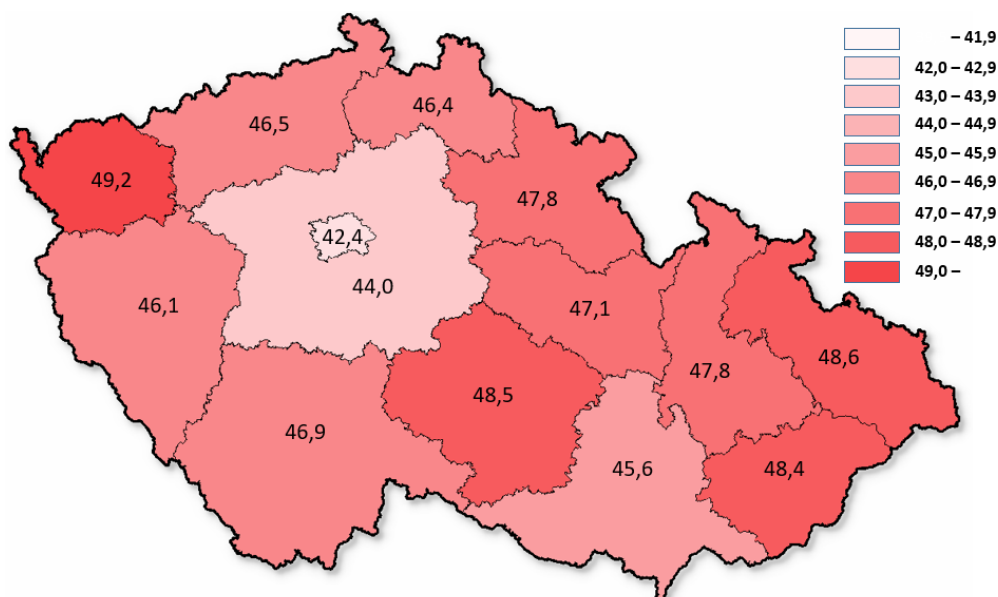
Diferenční proces krajů z hlediska průměrného věku jejich obyvatel bude pokračovat i po roce 2030, kdy by měl rozdíl mezi nejvyšší a nejnižší očekávanou hodnotou činit zhruba 4,2 roku, potom v roce 2050 by měl být někde na úrovni 6,8 roku (obr. 9). V obou případech by nejstarší mělo být obyvatelstvo Karlovarského kraje, následované kraji Vysočina, Zlínský a Moravskoslezský. V prvním období by do této skupiny měl patřit také Královéhradecký kraj.

Obrázek 8 Očekávaný průměrný věk obyvatelstva krajů (roků), k 31. 12. 2030, střední varianty prognóz



Zdroj: Burcin, Kučera a Kuranda, 2018

Obrázek 9 Očekávaný průměrný věk obyvatelstva krajů (roků), k 31. 12. 2050, střední varianty prognóz



Zdroj: Burcin, Kučera a Kuranda, 2018

Závěry

Pro další analýzy uváděné v této kapitole bude na základě obsahu a struktury kapitoly 2 uvažováno s počtem obyvatel České republiky v roce 2050 na úrovni cca 12 mil. obyvatel. Tento odhad počtu obyvatel lze s ohledem na výše uvedené analýzy a prognózy považovat za racionálně zdůvodnitelný.

V rámci distribuce obyvatelstva v regionech je důležité neopomínat poměrně významnou diferenciaci parametrů demografického vývoje a jeho jednotlivých komponentní úrovně krajů ČR, podstatné rozdíly ve věkových strukturách krajských populací, jejich velmi rozdílné migrační atraktivitě jejich příslušníků. Ta je založena jak jejich rozdílnou geografickou polohou vůči hlavním centrům a osám rozvoje, tak také na ní do značné míry závislou úroveň rozvoje, sociální a ekonomickou strukturou obyvatelstva, ekologickou situací a dalšími podstatnými parametry území a jeho obyvatel.

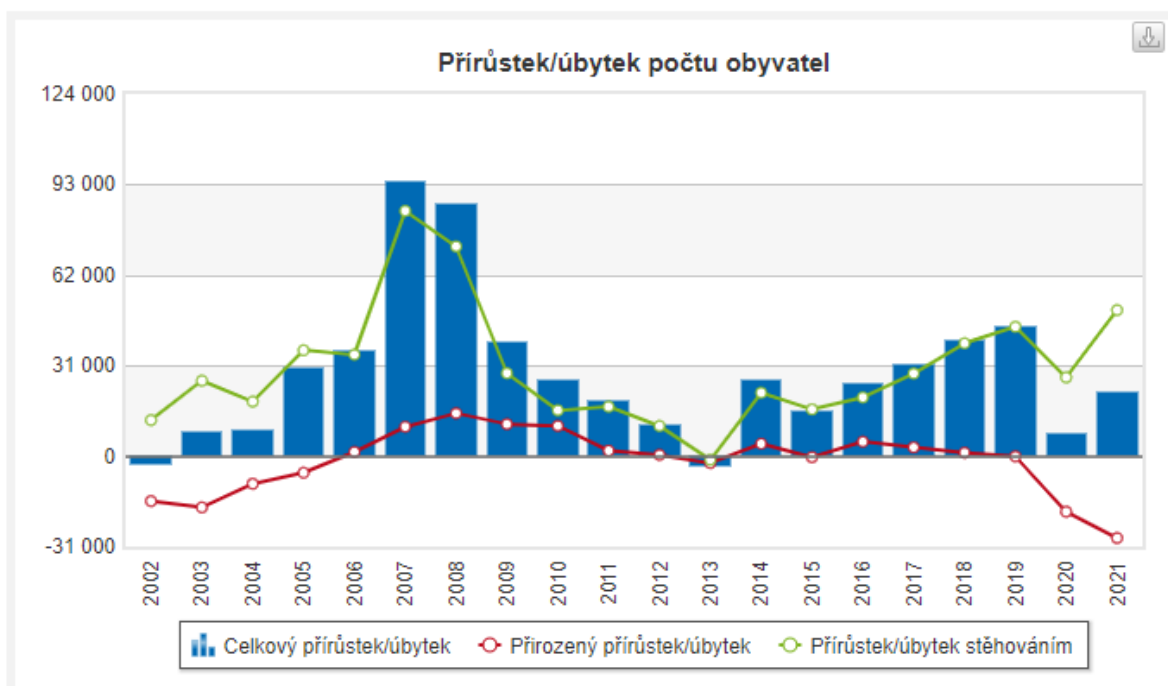
Změna všech těchto podstatných parametrů a vyrovnání podmínek je přitom během na velmi dlouhou trať. Nelze tedy přehlížet výše uvedené rozdíly mezi jednotlivými kraji.

Dosažení ad hoc stanovené hranice 12 mil. obyvatel je v České republice nad horní hranicí očekávatelného ve vyjádření vysokou variantou jediných skutečných a zároveň aktuálních prognóz vývoje obyvatelstva ČR je stále ještě realistické, tedy pokud přijmeme předpoklad, že Česká republika plně nevyužívá svůj migrační potenciál, resp. migrační přitažlivost, a to zejména v porovnání s řadou vyspělých evropských zemí podobné populační velikosti, a že tedy migrační saldo může v nadcházejících desetiletích být ve skutečnosti ještě podstatně vyšší, než jaké bylo založeno do aktuálních populačních prognóz

Česká republika se potýkala od jara 2020 s epidemií koronaviru COVID-19. Od počátku v souvislosti s ní zemřelo cca 40 tisíc lidí. Za první tři čtvrtletí roku 2021 zemřelo v Česku 102 932 lidí, meziročně o pětinu více. Počet obyvatel země se i proto snížil na 10,68 milionu lidí. Na začátku roku 2021 měla ČR 10,7 milionu obyvatel. Na pokles měla vliv také migrace, více lidí se z Česka vystěhovalo. Vyplývá to z údajů, které zveřejnil Český statistický úřad (ČSÚ).

Obrázek 10 Přírůstek/úbytek počtu obyvatel (2002-2021)

Česká republika měla k 31. prosinci 2021 **10 515 669** obyvatel.



Zdroj dat: Veřejná databáze ČSÚ

2.2.2 Státní energetická koncepce (resp. Národní akční plán čisté mobility) a princip Do No Significant Harm (DNSH)

V souvislosti s naplňováním principu DNSH u silničních projektů je třeba poukázat na postupnou ekologizaci silniční dopravy, kterou na národní úrovni (v souladu s dlouhodobými cíli EU) zajišťuje Národní akční plán čisté mobility (NAP CM), coby implementační nástroj Státní energetické koncepce). Níže je uveden přehled cílů vyplývajících z Aktualizace NAP CM, jak ji vláda ČR schválila v dubnu 2020.

Tabulka 3: Přehled cílů obsažených v aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility

Vozidla	rok 2030
elektromobily	220 000 - 500 000
EV busy	800 - 1 200
CNG OA	20 000-44 600
CNG busy	1 740 - 2 650
LNG kamiony	3 500 - 6 900
LPG	170 000 - 250 000
vodík OA	40 000 - 50 000
vodíkové autobusy	870
Dobíjecí body/plnicí stanice	rok 2030
elektrické	19 000 - 35 000
CNG	350 - 400
LNG	30
vodík	80

Další aktualizaci NAP CM lze předpokládat v návaznosti na schválení návrhu nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, neboť z něho bude vyplývat požadavek na aktualizaci tzv. vnitrostátních rámců politiky pro oblast alternativních paliv. Obecně lze přitom předpokládat, že další vývoj evropské legislativy v této oblasti (viz balíček Fit for 55) povede k navýšení cílů, pokud jde o počty bezemisních vozidel (elektromobily a vodíková vozidla do roku 2030, což v dlouhodobém horizontu (do 2050) znamená, že provoz na českých silnicích bude ve stále větší míře zajišťován právě těmito bezemisními vozidly. Když přitom vezmeme v potaz předpokládaný konec výroby nových osobních vozidel se spalovacími motory k roku 2035, tak při současném stáří vozidlového parku v ČR (přes 18 let) a průměrných probězích vztažených ke stáří vozidel¹¹ lze odhadnout, že bezemisní osobní vozidla by v roce 2050 mohla tvořit minimálně 70 % přepravních výkonů v osobní dopravě.

2.2.3 Politika ochrany klimatu

V rámci *Pařížské dohody* se Česká republika jako člen EU přihlásila s ostatními členskými státy EU společně snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o nejméně 40 % ve srovnání s rokem 1990. Přistoupením k dohodě a k tomuto závazku bude naplňovat společný cíl EU a jejích členských států, který byl přijat Evropskou radou jako součást závěrů Evropské rady k Rámci politiky v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 schválených dne 24. října 2014.

Pařížská dohoda byla přijata smluvními stranami Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu v prosinci 2015. Dohoda provádí ustanovení úmluvy a po roce 2020 nahradila předtím platný Kjótský protokol.

¹¹ Viz např. data z projektu CDV o průměrném proběhu vozidel dle jednotlivých emisních standardů Euro za rok 2019: Vozidla Euro 0 = 2333 km, Euro 1 = 6841, Euro 2 = 8482, Euro 4 = 10 251, Euro 5 = 19 191 (Zdroj: David, Andrlík: *Analýza zpoplatnění a zdanění vozidel*, 2019)

Dohoda vstoupila v platnost již 4. listopadu 2016, tedy po necelém roce od jejího přijetí v Paříži a ratifikovaly ji EU a všechny její členské státy. Česká republika se stala smluvní stranou Dohody dne 4. listopadu 2017.

Přístup České republiky k problematice změny klimatu lze rozdělit na politiku, jejímž předmětem je redukce antropogenních emisí skleníkových plynů (tzv. mitigace) a na politiku přizpůsobení se negativním dopadům změny klimatu (tzv. adaptace). *Politika ochrany klimatu* se primárně soustředí na analýzu a návrh možností dostatečné a nákladově efektivní redukce emisí skleníkových plynů v podmínkách České republiky. Představuje koncepci, která určuje základní a indikativní cíle České republiky v oblasti ochrany klimatu v horizontu do roku 2050 a představuje tak dlouhodobou strategii nízkouhlíkového rozvoje České republiky. Politika je navržena jako proaktivní, a proto v dotčených oblastech, tj. zejména v energetice, konečné spotřebě energie, průmyslu, dopravě, zemědělství a lesnictví, nakládání s odpady, vědě a výzkumu a dobrovolných nástrojích, definuje konkrétní opatření a nástroje pro postupné snižování emisí skleníkových plynů s ohledem na ekonomicky využitelný potenciál. Na úrovni České republiky Politika ochrany klimatu zohledňuje existující závazky EU, které určují, že se mají snížit emise skleníkových plynů alespoň o 40 % do roku 2030 oproti základnímu roku 1990. Tyto cíle byly přijaty na úrovni Evropské rady jako součást klimaticko-energetického balíčku z roku 2009, resp. klimaticko-energetického rámce z roku 2014 společně s cíli pro obnovitelné zdroje energie a energetické úspory. V delším časovém horizontu EU plánuje dosáhnout tzv. uhlíkové neutrality, což odpovídá cíli snížení emisí skleníkových plynů o 80–95 % do roku 2050 oproti stavu v roce 1990, kdy je však očekáván obdobný příspěvek od všech ekonomicky vyspělých států a adekvátní zapojení všech ostatních světových emitentů.

Nově vzniklým strategickým řídicím dokumentem je vládou schválený a orgány EU notifikovaný Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu do roku 2030, ve kterém si ČR stanovila účinně garantovaný (sankcionovaný) závazek snížit v rozmezí let 2020 až 2030 konečnou spotřebu energie o 8 % (tedy o cca 0,8 % /rok) a snížit produkci oxidu uhličitého o 10 % (tedy o cca 1 % /rok). To jsou pro dopravu velmi závažné závazky, neboť trend posledních let je v ČR zcela opačný: spotřeba energie v dopravě roste ročně v průměru o 3,5 % a produkce oxidu uhličitého v dopravě o 4 %. Kromě požadovaného poklesu spotřeby energie a produkce oxidu uhličitého tedy bude v dopravě potřebné v první řadě zastavit jejich nárůst.

Bez využití potenciálu úspor energie a emisí v dopravě není ČR schopna dostát svým cílům a závazkům v této oblasti. Proto je důležité, aby v nadcházejícím programovém období 2021 až 2030 byla v relevantních dotačních programech zaměřených na snižování konečné spotřeby energie zvyšováním energetické účinnosti i na snižování emisí oxidu uhličitého též významným způsobem zahrnuta doprava.

Potenciál úspor energie v dopravě je značný. Jak intramodálními úsporami (tedy úsporami energie dosaženými v rámci jednoho druhu dopravy, typicky náhrada spalovacího motoru elektrickým trakčním pohonem, směrná hodnota poklesu konečné spotřeby energie na 40 %), tak zejména extramodálními úsporami (tedy motivací cestujících a přepravníků k přechodu na energeticky a emisně úspornější druh dopravy, typicky ze silnice na železnici, směrná hodnota poklesu konečné spotřeby energie na 13 %). Kombinací obou těchto kroků lze v horizontu roku 2050 v ČR snížit konečnou spotřebu energie v dopravě ze současných 300 PJ/rok (ve struktuře 98 % uhlovodíková paliva a 2 % elektřina, produkce 21 Mt CO₂/rok) při stejných přepravních výkonech na cílovou hodnotu 100 PJ/rok (produkce 0 Mt CO₂/rok), tedy ušetřit 200 PJ/rok konečné spotřeby energie a 21 Mt CO₂/rok.

Na základě klimaticko-energetických závazků vůči EU a evropské legislativy byl vytvořen Vnitrostátní plán ČR pro energetiku a klima, který nově de facto spojuje oblast působnosti Státní energetické koncepce a Politiky ochrany klimatu, resp. s koncepcemi pro zlepšování kvality ovzduší a představuje tak plán pro integrovaný postup v energetice a klimaticko-environmentální politice. Hlavními cíli *Národního klimaticko-energetického plánu (NKEP)* je navýšení ambicí podílu obnovitelných zdrojů energie a energetické účinnosti do roku 2030 a dále snížení emisí skleníkových plynů a interkonektivity.

2.2.4 Státní politika životního prostředí

Státní politika životního prostředí (SPŽP) je dlouhodobý vrcholový strategický dokument na národní úrovni zaštiťující ochranu životního prostředí v ČR. Hlavním cílem SPŽP je zajistit občanům ČR bezpečné, zdravé a odolné životní prostředí, které umožní kvalitní život i budoucím generacím. SPŽP usiluje o minimalizaci negativních dopadů lidské činnosti na životní prostředí, co nejlepší přípravu společnosti a hospodářství na změnu klimatu, zajištění efektivního využívání veškerých zdrojů s upřednostňováním druhotných surovin a bezemisních zdrojů energie. Nezbytné je také využívat krajinu udržitelným způsobem a podporovat biologickou rozmanitost. Důraz SPŽP klade na ochranu životního prostředí a zdrojů nejen v lokálním, ale i globálním měřítku, protože ČR svou ekonomikou ovlivňuje mezinárodní dění, čerpání surovin a globální biodiverzitu.

Problematika dopravy je pro SPŽP relevantní ve všech třech tematických oblastech - Životním prostředí a zdraví, Nízkouhlíkovém a oběhovém hospodářství i v Přírodě a krajině. Přijetí a realizace adekvátních opatření v oblasti dopravy jsou zcela zásadní pro naplnění cílů ke zlepšení kvality ovzduší a snížení hlukového zatížení v sídlech, ale i k omezování emisí skleníkových plynů. Zahušťování dopravní sítě je příčinou záboru často velice úrodné zemědělské půdy. Dopravní síť a zejména vysoká intenzita provozu na komunikacích způsobuje fragmentaci krajiny i ekosystémů, proto je mobilita řešena i z pohledu ochrany biodiverzity, migrační dostupnosti pro živočichy a využívání krajiny.

2.2.5 Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR

Klimatické změny jsou v současné době chápány jako významný globální faktor, který může mít zásadní negativní vliv na lidskou společnost. Základním koncepčním přístupem je prevence a připravenost na případné dopady. Včasná a efektivní adaptace vede ke snížení zranitelnosti a zvýšení odolnosti vůči dopadům změny klimatu, a tím i ke snížení ekonomických ztrát způsobených jejím negativním vlivem.

Doprava je společně s energetikou hlavním integrujícím odvětvím celého hospodářství a fungování společnosti. Negativní vlivy změny klimatu mohou vyvolat kumulativní a synergické dopady i při relativně menším vlivu na samotnou dopravu. Proto je třeba věnovat změnám klimatu v sektoru dopravy náležitou pozornost.

Hlavním cílem pro sektor dopravy je v souladu se Strategií přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR zvýšení schopnosti adaptace na negativní projevy změny klimatu, zvýšení odolnosti vůči negativním dopadům změny klimatu a podpora nízko-emisního rozvoje v oblasti dopravy, aniž by byla ohrožena kvalita životního prostředí a ekonomický a společenský potenciál rozvoje.

2.2.6 Národní program snižování emisí ČR

Národní program snižování emisí ČR je strategický dokument, který určuje postup státu při snižování množství vybraných znečišťujících látek vypouštěných do ovzduší. Mezi tyto látky patří oxid siřičitý, oxidy dusíku, amoniak, těkavé organické látky a prachové částice. Současná aktualizace Národního programu snižování emisí ČR souvisí zejména s nutností zajistit splnění národních závazků ke snížení emisí stanovených k roku 2025 a 2030. Prognóza vývoje množství emisí znečišťujících látek neukazuje, že by ke splnění závazků ČR mohla dojít bez zavedení dalších opatření po roce 2020. Navržení takových dodatečných opatření je hlavním cílem aktualizace Národního programu snižování emisí ČR. Omezením množství vypouštěných znečišťujících látek do ovzduší dojde ke zlepšení kvality ovzduší v České republice.

2.2.7 Princip „do not significant harm“ (DNSH)

Multimodální přístup je hlavním nástrojem k udržitelné mobilitě. Česká republika musí plnit závazky v oblasti znečišťování ovzduší škodlivými látkami (Národní program snižování emisí), snižování emisí skleníkových plynů (viz *Pařížská dohoda*), přičemž společným jmenovatelem jsou energetické úspory (Vnitrostátní plán ČR pro

energetiku a klima). Je nutné vycházet ze skutečnosti, že spalovací motor v dopravě vykazuje oproti elektromotoru nízkou účinnost a je zdrojem emisí škodlivých látek i hluku. Důležitý je rovněž nižší valivý odpor a nižší odpor prostředí kolejové dopravy. V případě pravidelných a silných přepravních proudů je proto nezbytné v první řadě zajistit využívání kolejové dopravy s elektrickou vzbou, a to jak v osobní, tak nákladní dopravě. Multimodální přístup musí být přitom výhodný nejen z pohledu životního prostředí, udržitelného vývoje a veřejného zdraví, ale rovněž jako ekonomicky výhodná alternativa. Proto musí být kladen důraz na mezioborovou spolupráci.

Zásada DNSH (zkratka z anglického „*Do No Significant Harm*“ volně přeloženo jako „významně nepoškozovat“, také „zásadně nepoškozovat environmentální cíle“ či „zásada zásadně neškodit“) je ukotvena ve sdělení Komise *Zelená dohoda pro Evropu (European Green Deal)* bod 2.2.5 *Ekologické motto: "neškodit"* a dále v řadě legislativních aktů EU. Účelem je neposkytovat environmentálně škodlivé dotace či jiné veřejné podpory, k čemuž se EK zavázala napříč EU financováním. Je také jednou ze čtyř legislativních podmínek, kterou musí splňovat posuzovaná hospodářská činnost, aby ji bylo možno považovat za „environmentálně udržitelnou“ dle nařízení EU č. 2020/852 (Nařízení o Taxonomii). Nařízení EU č. 2021/241 o nástroji pro oživení a odolnost (Recovery and Resilience Facility) stanoví, že žádné opatření (tj. žádná reforma a žádná investice) zahrnuté do národního plánu pro oživení a odolnost by nemělo vést k významnému poškozování environmentálních cílů, tj. musí být v souladu s principem DNSH ve smyslu čl. 17 Nařízení o Taxonomii.

2.2.8 Státní surovinová politika

Státní surovinová politika je strategickým dokumentem vyjadřujícím cíle státu v oblasti nerostných surovin v souladu s potřebami hospodářského a společenského rozvoje, včetně ochrany životního prostředí. Vychází z principu udržitelného rozvoje, jako obecného zastřešujícího faktoru. Předmětem je zajištění surovinových potřeb státu, zabezpečení stabilního, bezpečného a ekonomicky výhodného přístupu k nerostným surovinám pro udržitelný rozvoj celé společnosti, které jsou nezbytné pro fungování české ekonomiky. Nerostné suroviny pocházejí ze tří základních zdrojů, a to z domácích zdrojů, nerostné suroviny do ČR dovážené a získané z druhotných zdrojů jejich recyklací, resp. přepracováním.

Státní surovinová politika je formulována tak, aby pomohla zajistit potřebné nerostné suroviny pro českou ekonomiku a současně umožnila surovinovému průmyslu potřebný rozvoj. Nerostné suroviny zajišťují chod hospodářství daného státu, protože tvoří základní a nenahraditelné vstupy pro ekonomiku země. Jejich efektivní využívání podporuje prosperitu a může pomoci při překonávání krizí. Široká konsensuální a společenská akceptace využívání domácích nerostných surovin samozřejmě vyžaduje splnění přísných kritérií ochrany životního prostředí a maximální využívání moderních dobývacích i zpracovatelských metod s minimálními dopady na životní prostředí.

Dosažení klimaticky neutrálního oběhového hospodářství vyžaduje plnou mobilizaci průmyslu. K transformaci určitého průmyslového sektoru a všech hodnotových řetězců je třeba 25 let, tedy doba jedné generace. Je nutné přijmout rozhodnutí a zahájit aktivitu do roku 2025, aby byl sektor dopravy připraven. *Akční plán pro oběhové hospodářství* se bude muset řídit transformací ve všech odvětvích, avšak činnost se bude muset soustředit zejména na ta z nich, která jsou nejnáročnější z hlediska zdrojů – tzn. i v dopravních stavbách, které patří mezi významná odvětví stavebnictví.

2.2.9 Státní energetická koncepce

Vizí *Státní energetické koncepce (SEK)* je spolehlivé, cenově dostupné a dlouhodobě udržitelné zásobování domácností i hospodářství energií, což představuje trojice vrcholových strategických cílů energetiky ČR, kterými jsou bezpečnost – konkurenceschopnost – udržitelnost. Hlavním posláním SEK je zajistit spolehlivou, bezpečnou a k životnímu prostředí šetrnou dodávku energie pro potřeby obyvatelstva a ekonomiky ČR, a to za konkurenceschopné a přijatelné ceny za standardních podmínek. Současně pak zabezpečit nepřerušené

dodávky energie v krizových situacích. V neposlední řadě je jejím cílem zajistit stabilní a předvídatelné podnikatelské prostředí, efektivní státní správu a dostatečnou a bezpečnou energetickou infrastrukturu.

Pro oblast dopravy stanovila SEK zásadní snížení spotřeby uhlovodíkových paliv, zejména ropných produktů a vyšší uplatnění elektrické energie. Přitom je tato náhrada spojena s výraznými úsporami – pokles spotřeby paliv pro spalovací motory je násobně vyšší než nárůst spotřeby elektrické energie. Tato úspora je fyzikálně dána vyšší účinností elektrického trakčního pohonu ve srovnání s pohonem spalovacím motorem a s prioritním uplatněním elektrické vozby v energeticky méně náročné kolejové dopravě.

2.2.10 Politika územního rozvoje České republiky

(ve znění závazném od 1. 9. 2021)

Politika územního rozvoje ČR, jejíž text je doplněn potřebnými schématy, je v souladu s § 32 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů členěna na kapitoly:

- Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (výběr)
- Rozvojové oblasti a rozvojové osy
- Specifické oblasti
- Koridory a plochy dopravní infrastruktury
- Koridory a plochy technické infrastruktury a souvisejících rozvojových záměrů
- Další úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování.;

Politika územního rozvoje ČR vymezuje oblasti, osy, koridory a plochy s ohledem na prokázané potřeby rozvoje území státu, které odůvodňují v souladu s § 5 stavebního zákona zásah do působnosti orgánů krajů a obcí v záležitostech týkajících se jejich územního rozvoje, a jestliže je důvodné pro tyto oblasti, osy, koridory a plochy stanovit kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v nich.

Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (výběr)

Vytvářet předpoklady pro rozvoj, využití potenciálu a polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu, vč. území bývalých vojenských újezdů). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.

Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury a při vymezení ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování.

Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. U stávající i budované sítě dálnic, kapacitních komunikací a silnic I. třídy zohledňovat i potřebu a možnosti umístění odpočívek, které jsou jejich nedílnou součástí. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní

stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).

Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury, včetně podmínek pro rozvoj digitální technické infrastruktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami. Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítě regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.

Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat potřeby rozvoje území v dlouhodobém horizontu a nároky na veřejnou infrastrukturu, včetně veřejných prostranství. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je vhodné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.

Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

Rozvojové oblasti, rozvojové osy

Rozvojové osy lze charakterizovat jako pásy území zahrnující obce nebo jejich části, v nichž existují, nebo lze reálně očekávat, zvýšené požadavky na změny v území. Vyznačují se výraznou vazbou na existující sídelní strukturu a jsou ovlivněny působením rozvojové dynamiky příslušných center osídlení. Propojují rozvojové oblasti, jako centra osídlení nejvyšší kategorie a vyznačují se podobnými vlastnostmi jako rozvojové oblasti, avšak s jejich nižší intenzitou. Dalším znakem rozvojových os je výskyt existující, případně připravované kvalitní a kapacitní dopravní infrastruktury vyššího řádu. Do rozvojových os nejsou zařazovány obce, které jsou již součástí rozvojových oblastí. *Politika územního rozvoje* vymezuje následující:

Metropolitní rozvojová oblast Praha

Hlavní město Praha, území obcí ze správních obvodů obecních úřadů obcí s rozšířenou působností (ORP) Benešov (bez obcí v západní a jihovýchodní části), Beroun (jen obce ve střední a severní části), Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (bez obcí v severní části), Černošice (bez obcí v jižní části), Český Brod (bez obcí v jihovýchodní části), Dobříš (jen obce v severozápadní části), Kladno (bez obcí v jihozápadní části), Kralupy nad Vltavou (bez obcí v severovýchodní části), Lysá nad Labem, Neratovice (bez obcí v severozápadní části), Říčany (bez obcí ve východní části), Slaný (jen obce v jižní a střední části), Rakovník (jen obce ve východní části).

Území ovlivněné rozvojem dynamikou hlavního města Prahy, při spolupůsobení vedlejších center, zejména Kladna a Berouna. Jedná se o nejsilnější koncentraci obyvatelstva v ČR, jakož i soustředění kulturních, institucionálních, organizačních, ekonomických, vzdělávacích a vědecko-výzkumných aktivit, které mají z velké části i mezinárodní význam; zásadním rozvojovým předpokladem je připojení na dálnice, dokončení dálnice D0 (Pražský okruh, nebo dříve i silniční okruh kolem Prahy), připojení na I., III. a IV. tranzitní železniční koridor (TŽK) a vysokorychlostní síť železnice a efektivní propojení jednotlivých druhů dopravy včetně letecké a vytvoření efektivního systému integrované veřejné dopravy.

Metropolitní rozvojová oblast Ostrava

Území obcí z ORP Bílovec (bez obcí v jihozápadní části), Bohumín, Český Těšín, Frýdek Místek (bez obcí v jihovýchodní části), Haviřov, Hlučín (bez obcí v severní části), Karviná, Kopřivnice (bez obcí ve střední části), Kravaře (jen obce v jihozápadní části), Orlová, Opava (bez obcí v západní a jižní části), Ostrava, Třinec (bez obcí v jižní a jihovýchodní části), Frýdlant nad Ostravicí (jen obce v severní části). Území ovlivněné rozvojem dynamikou krajského města Ostravy a mnohostranným působením husté sítě vedlejších center a urbanizovaného osídlení. Jedná se o velmi silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, pro kterou je charakteristický dynamický rozvoj mezinárodní spolupráce se sousedícím polským regionem Horního Slezska; výrazným předpokladem rozvoje je v současnosti budované napojení na dálniční síť ČR a Polska, jakož i poloha na II. a III. TŽK.

Metropolitní rozvojová oblast Brno

Území obcí z ORP Brno, Blansko (jen obce ve střední, jihovýchodní a jihozápadní části), Kuřim, Pohořelice (jen obce ve střední a severní části), Rosice (jen obce ve východní části), Slavkov u Brna (jen obce v severní části), Šlapanice, Tišnov (jen obce v jihovýchodní části), Židlochovice, Ivančice (jen obce v jihovýchodní části). Území ovlivněné rozvojem dynamikou krajského města Brna. Jedná se o velmi silnou koncentraci obyvatelstva, ekonomických činností, jakož i soustředění kulturních, institucionálních, organizačních, vzdělávacích a vědecko-výzkumných aktivit, které mají z velké části i mezinárodní význam; rozvojově podporujícím faktorem je dobrá dostupnost jak dálnicemi, tak I. TŽK; sílí mezinárodní kooperační svazky napojují oblast zejména na prostor Vídně a Bratislavy.

Rozvojová oblast Hradec Králové/Pardubice

Území obcí z ORP Holice (bez obcí ve východní části), Hradec Králové, Chrudim (jen obce v severní a severovýchodní části), Jaroměř (jen obce v jižní části), Kostelec nad Orlicí (jen obce v severozápadní části), Nový Bydžov (bez obcí v západní a severní části), Pardubice, Přelouč (jen obce ve východní části). Území ovlivněné rozvojem dynamikou krajských měst Hradce Králové a Pardubic při spolupůsobení vedlejšího centra Chrudim. Jedná se o silnou dvojjadernou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž značná část má mezinárodní význam. Rozvojově podporujícím faktorem je poloha Pardubic na I. a III. TŽK, dálnici D11 z Prahy do Hradce Králové s plánovaným pokračováním do Polska a perspektivní propojení dálnicí D35 s Olomoucí, které poskytne alternativu rychlého západovýchodního silničního spojení v ČR vedle dálnice D1.

Rozvojová oblast Plzeň

Území obcí z ORP Nýřany (bez obcí v severozápadní části), Plzeň, Přeštice (jen obce v severní a střední části), Rokycany (jen obce v západní části), Stod (bez obcí v jihozápadní a severozápadní části). Území ovlivněné rozvojem dynamikou krajského města Plzně. Jedná se o silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž značná část má mezinárodní význam; rozvoj podporuje poloha na dálnici D5 a na III. TŽK.

Rozvojová oblast Ústí nad Labem

Území obcí z ORP Teplice (bez obcí v jižní části), Ústí nad Labem, Děčín (jen obce v severozápadní části). Území ovlivněné rozvojem dynamikou krajského města Ústí nad Labem při spolupůsobení vedlejšího centra Teplice a urbanizovaného osídlení. Rozvojová oblast představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž převážná část má republikový význam; podporujícím faktorem rozvoje je poloha na I. a IV. TŽK a vazby dálnice D8 na statutární město Děčín přivaděčem z dálnice - koridor nové stopy silnice I/13 uvedený v čl. (120).

Rozvojová oblast Liberec

Území obcí z ORP Jablonec nad Nisou (bez obcí v severní části), Liberec (bez obcí v západní a severovýchodní části), Tanvald (jen obce v západní části). Území ovlivněné rozvojem dynamikou krajského města Liberce při spolupůsobení vedlejšího centra Jablonec nad Nisou. Jedná se o silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností; převážná část ekonomických aktivit má republikový význam. Podporujícím faktorem rozvoje je existující propojení dálnic D10 a silnic I/35 s Prahou a připravované propojení silnic I/35 v nové trase s Hradcem Králové, s návazností na připravovanou dálnici D35, přičemž rozhodující je také napojení na modernizované železniční tratě směr Praha.

Rozvojová oblast Olomouc

Území obcí z ORP Olomouc (bez vojenského újezdu Libavá), Šternberk (jen obce v jižní části). Území ovlivněné rozvojem dynamikou krajského města Olomouce. Rozvojová oblast se územně váže na silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž převážná část má republikový význam. Podporujícím faktorem rozvoje je průtah II. a III. TŽK a stávající dálniční spojení s Brnem (D46, D1) a Ostravou (D35, D1), jakož i perspektivní dálniční propojení s Prahou (D35, D11).

Rozvojová oblast Zlín

Území obcí z ORP Holešov (jen obce v jihovýchodní části), Otrokovice (bez obcí v západní části), Vizovice (jen obce v západní části), Zlín, Uherské Hradiště (jen obce v severovýchodní části). Území ovlivněné rozvojem dynamikou krajského města Zlína při spolupůsobení vedlejších center, zejména Otrokovice a Holešova. Jedná se o silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž značná část má republikový význam; podporujícím faktorem rozvoje je poloha (Otrokovice) na II. TŽK a uvažovaná propojení Zlína prostřednictvím dálnice D49 s dálnicí D1 u Hulína a Otrokovice prostřednictvím dálnice D55 z Hulína do Břeclavi.

Rozvojová oblast České Budějovice

Území ovlivněné rozvojem dynamikou krajského města Českých Budějovic. Rozvojová oblast představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž značná část má republikový význam; podporujícím faktorem rozvoje je poloha na připravované dálnici D3 z Prahy do Rakouska a na IV. TŽK.

Rozvojová oblast Jihlava

Území obcí z ORP Havlíčkův Brod (jen obce ve střední a v jižní části), Humpolec (bez obcí v západní a severní části), Jihlava (bez obcí v jihozápadní části). Území ovlivněné rozvojem dynamikou krajského města Jihlavy. Jedná se o relativně silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž značná část má republikový význam; podporujícím faktorem rozvoje je poloha na dálnici D1.

Rozvojová oblast Karlovy Vary

Území obcí z ORP Karlovy Vary (jen obce ve střední části), Ostrov (bez obcí v severovýchodní a severozápadní části), Sokolov (jen obce ve střední a v severovýchodní části). Území ovlivněné rozvojem dynamikou krajského města Karlovy Vary při spolupůsobení vedlejšího centra Ostrov a Sokolov. Rozvojovou oblast charakterizuje silná koncentrace obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž převážná část má republikový

význam (lázeňství má mezinárodní význam); podporujícím faktorem rozvoje je poloha na připravované dálnici D6 Praha – Karlovy Vary – Cheb – hranice ČR/Německo .

Rozvojová osa Praha – Plzeň – hranice ČR/Německo – (Nürnberg)

Obce mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významnou dopravní cestu, tj. dálnici D5 a část III. TŽK v úseku Praha – Stříbro. Území ovlivněné dálnicí D5, železniční tratí v úseku Praha – Stříbro a spolupůsobením center osídlení Hořovice, Rokycany, Stříbro a Tachov. Navazuje na rozvojovou osu v zahraničí.

Rozvojová osa Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo – (Dresden)

Obce mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významnou dopravní cestu, tj. dálnici D8 a I. a IV. TŽK. Území ovlivněné dálnicí D8 a železniční tratí Praha – Roudnice nad Labem – Lovosice – Ústí nad Labem – Děčín – hranice ČR/Německo – (Dresden) při spolupůsobení center osídlení Mělník, Roudnice nad Labem, Lovosice, Litoměřice a Děčín; v úseku Ústí nad Labem – Děčín je rozvojovým záměrem PÚR ČR silnice I/13, pokračující do Liberce. Navazuje na rozvojovou osu v zahraničí.

Rozvojová osa Praha – Liberec – hranice ČR/Německo, Polsko – (Görlitz/Zgorzelec)

Obce mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. dálnice D10 a silnice I/35. Území ovlivněné dálnicí D10 a silnicí I/35. při spolupůsobení center Mladá Boleslav a Turnov.

Rozvojová osa Praha – Hradec Králové/Pardubice (podél dálnice D11) – Trutnov – hranice ČR/Polsko - (Wroclaw)

Další větev rozvojové osy je Praha – Kolín – Chvaletice – Pardubice (podél železničního spojení Praha – Kolín – Pardubice). Obce mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. dálnici D11 a jejím připravovaným pokračováním do Polska a I. a III. TŽK v úseku Praha – Pardubice. Území ovlivněné dálnicí D11 a jejím připravovaným pokračováním Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – hranice ČR/Polsko - (Wałbrzych), železniční tratí v úseku Praha – Kolín – Pardubice a spolupůsobením center Nymburk, Poděbrady, Kolín, Jaroměř, Dvůr Králové nad Labem a Trutnov. Navazuje na rozvojovou osu v zahraničí.

Rozvojová osa Praha – (Kolín) – Jihlava – Brno

Obce mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. dálnici D1, silnice I/38 a I/12, ovlivněné rozvojovými záměry vysokorychlostní tratě. Území ovlivněné dálnicí D1 v úseku Jihlava – Brno, v úseku Havlíčkův Brod – Jihlava rozvojovými záměry vysokorychlostní tratě, silnicí I/38 a centry Kolín, Kutná Hora, Čáslav, Havlíčkův Brod.

Rozvojová osa Praha – Jihlava

Obce mimo rozvojové oblasti s výraznou vazbou na významnou dopravní cestu, tj. dálnici D1 v úseku Praha – Jihlava. Území výrazně ovlivněné rozvojem ve vazbě na dálnici D1.

Rozvojová osa Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice – hranice ČR/Rakousko – (Linz)

Obce mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. dálnici D3, silnici I/3 a IV. TŽK. Území ovlivněné dálnicí D3 a jejím připravovaným úsekem na území Středočeského kraje a dále pokračováním na hranice ČR/Rakousko – (Linz), železniční tratí Praha – Benešov u Prahy – Tábor - Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – hranice ČR/Rakousko – (Linz) a spolupůsobením center Benešov, Tábor a Soběslav. Navazuje na rozvojovou osu v zahraničí.

Rozvojová osa Ústí nad Labem – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb – hranice ČR/Německo – (Bayreuth)

Obce mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. v západní části na dálnici D6 a ve východní části na silnici I/13. Území ovlivněné hustým urbanizovaným osídlením s centry Teplice, Most, Litvínov, Chomutov, Kadaň, Karlovy Vary, Ostrov, Klášterec nad Ohří, Sokolov a Cheb, soustředěním povrchové těžby hnědého uhlí s velkými dopady na změny v území v úseku Chomutov – Karlovy Vary je rozvojovým záměrem silnice I/13. Navazuje na rozvojovou osu v zahraničí.

Rozvojová osa Hradec Králové/Pardubice – Moravská Třebová – Mohelnice – Olomouc – Přerov

Obce mimo rozvojové oblasti a rozvojovou osu OS11, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. dálnici D35 a její připravovanou část, silnici I/35 a III. TŽK, v západní části s I. TŽK, ve východní části s II. TŽK. Území ovlivněné dálnicí D35 v úseku Mohelnice – Olomouc a její připravovanou částí v úseku Sedlice – Moravská Třebová – Mohelnice, připravovanou dálnicí D55 v úseku Olomouc – Přerov, železničními tratěmi v úseku Pardubice – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová – Zábřeh – Olomouc – Přerov a spolupůsobením center Vysoké Mýto, Litomyšl, Ústí nad Orlicí, Česká Třebová, Svitavy, Moravská Třebová, Zábřeh a Mohelnice.

Rozvojová osa Brno – Svitavy/Moravská Třebová

Obce mimo rozvojové oblasti a rozvojovou osu OS8, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. silnici I/43, koridor připravované kapacitní komunikace SD20 (I/73) a I.TŽK Česká Třebová – Brno. Území ovlivněné silnicí I/43, připravovanou kapacitní komunikací SD20 (I/73), železniční tratí Brno – Blansko – Svitavy – Česká Třebová při spolupůsobení center Blansko, Boskovice, Svitavy a Moravská Třebová.

Rozvojová osa (Katowice–) hranice Polsko/ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR/Slovensko – (Bratislava)

Obce mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. dálnice D1, D2, D35, D46 a D48 a I.TŽK v úseku Brno – Břeclav a II. a III. TŽK v úseku Bohumín – Hranice na Moravě – Olomouc. Území ovlivněné dálnicemi D1 v úseku (Gliwice–) hranice Polsko/ČR – Ostrava – Brno, D2 v úseku Brno – Břeclav – hranice ČR/Slovensko – (Bratislava), D35 v úseku Lipník nad Bečvou – Olomouc, D46 v úseku Olomouc – Vyškov a postupně dokončovanou dálnicí D48 v úseku Frýdek-Místek – Běloutín, železničními tratěmi v úseku Bohumín – Ostrava – Hranice na Moravě – Přerov– (Olomouc) – Brno – Břeclav a spolupůsobením center Kopřivnice, Nový Jičín, Hranice, Prostějov, Vyškov a Břeclav.

Rozvojová osa Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – hranice ČR/Rakousko

Obce mimo rozvojové oblasti a rozvojovou osu OS10, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. silnici I/55, koridor připravované dálnice D55 a II. a III. TŽK v úseku Lipník nad Bečvou – Přerov a II. TŽK v úseku Přerov – Břeclav. Území ovlivněné připravovanou dálnicí D55 v úseku Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav, železničními tratěmi v úseku Lipník nad Bečvou – Přerov – Břeclav a spolupůsobením center Přerov, Uherské Hradiště, Veselí nad Moravou, Hodonín a Břeclav.

Rozvojová osa Zlín – hranice ČR/Slovensko – (Púchov)

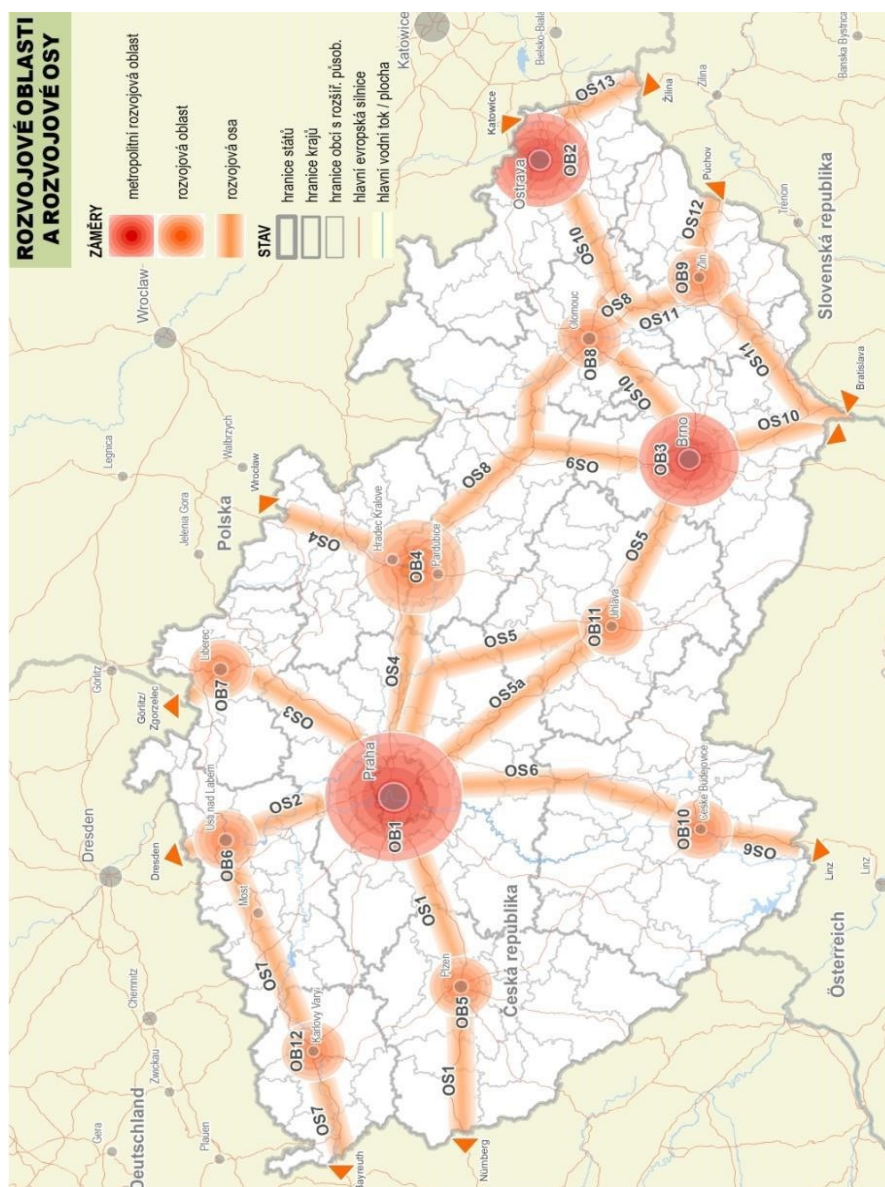
Obce mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významnou dopravní cestu, tj. koridor připravované dálnice D49 a silnici I/49. Území ovlivněné připravovanou dálnicí D49 Hulín – Zlín – Vizovice a silnicí I/49 Vizovice – Horní Lideč – hranice ČR/Slovensko – (Púchov).

Rozvojová osa Ostrava – Třinec – hranice ČR/Slovensko – (Žilina)

Obce mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. silnici I/11, I/68 Třanovice – Mosty u Jablunkova – hranice ČR/Slovensko – (Žilina) a III. TŽK Český Těšín – Mosty u Jablunkova – hranice ČR/Slovensko – (Žilina). Území ovlivněné hustým urbanizovaným osídlením s centry Třinec a Jablunkov,

železniční tratí v úseku Český Těšín – Mosty u Jablunkova – hranice ČR/Slovensko – (Žilina); silnice I/11 a I/68 v úseku Třanovice – Jablunkov – hranice ČR/Slovensko – (Žilina). Navazuje na rozvojovou osu v zahraničí.

Obrázek 11 Schéma 1 Rozvojové oblasti a rozvojové osy



Koridory a plochy dopravní infrastruktury

Dopravní infrastruktura jako součást veřejné infrastruktury je zřizována a využívána ve veřejném zájmu. Účelem vymezení koridorů dopravy v Politice územního rozvoje ČR je vytvoření územních podmínek pro umístění např. pozemních komunikací, drah, vodních cest a letišť, které mají vliv na rozvoj území České republiky, svým významem přesahují území jednoho kraje a umožní propojení základní sítě dopravních cest na území České republiky a se sousedními státy. Závazným vymezením koridoru dopravní infrastruktury v Politice územního rozvoje ČR se rozumí uvedení míst, která mají být záměrem spojena, v její textové části. Grafická schémata, případně údaje o technických parametrech záměru, jsou-li uvedeny, mají orientační význam. Plochy a koridory dopravní infrastruktury jsou v PÚR ČR zobrazeny schematicky. Dojde-li k překryvu plochy nebo koridoru pro záměr vymezený v Politice územního rozvoje ČR s jiným záměrem, který v Politice územního rozvoje ČR není vymezený nebo se záměrem, pro který je vymezena územní rezerva v ÚPD, nesmí být v územně plánovací dokumentaci stanoveny podmínky, které by znemožnily nebo podstatně ztížily realizaci záměru

vymezeného v Politice územního rozvoje ČR, pokud tyto podmínky nevyplývají ze stavu nebo limitů využití území.

Různé systémy dopravní infrastruktury nezbytně vyžadují koordinaci jejich umístění v území s ohledem na ochranu a rozvoj jeho hodnot a z tohoto důvodu nalézání kvalitativně lepšího a citlivějšího průchodu územím. Nezbytnou je koordinace dopravní infrastruktury v zastavěném i nezastavěném území.

Rozvojové záměry jsou označovány pro železniční koridory a plochy jako „ŽD“ (železniční doprava) a koridory dálnic, kapacitních komunikací a silnic I. třídy, jako „SD“ (silniční doprava) doplněné pořadovým číslem. Značení záměrů koridorů a ploch vodní dopravy je „VD“, veřejných terminálů a přístavů s vazbou na logistická centra „VTP“ a letišť „L“. Ve vymezení je identifikace koridoru uvedena číslem trati, dálnice a silnice I. třídy. Pokud není v silniční dopravě kategorie stanovena, uvede se názvem „kapacitní komunikace“.

V rámci územního plánování je nutno zajistit vymezení ploch, koridorů a územních rezerv pro lokalizaci záměrů dopravní infrastruktury.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

Při rozhodování a posuzování rozvojových záměrů je nutno sledovat zejména:

- zajištění vyšší kvality dopravy, např. zvýšení přepravní rychlosti dopravy a atraktivity železniční dopravy,
- minimalizování konfliktů s ochranou přírody a krajiny, kulturními a civilizačními hodnotami v území,
- respektování požadavků mezinárodních dohod a Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T.

„Politika územního rozvoje“ vymezuje následující koridory a plochy dopravní infrastruktury:

Železniční doprava - Koridory vysokorychlostní dopravy

ŽD 1 – RS4 úsek (Dresden) – hranice Německo/ČR – Lovosice/Litoměřice – Praha

Propojení sítě vysokorychlostní železniční dopravy v ČR na Německo, spojení Prahy a měst Ústeckého kraje u koridoru. Úsek Praha – Lovosice/Litoměřice jako součást hlavní sítě TEN-T.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy. Provéřít možnost připojení Ústí nad Labem na koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu se zastávkou pro dálkovou dopravu, dořešit vstupy/výstupy do/z Prahy, zabezpečit přeshraniční koordinaci s Německem. Provéřít napojení odbočné větve Praha – Kralupy nad Vltavou – Most. Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha a se Středočeským krajem, Ústeckým krajem

Úkoly pro územní plánování:

Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor v úseku Praha – Lovosice/Litoměřice – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo – (Dresden) pro vysokorychlostní železniční dopravu. Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj, Ústecký kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

ŽD 2 – RS4 úsek Praha – Kralupy nad Vltavou – Most

Provéřít vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy. Propojení Prahy s Lounskem a Mosteckem, zkrácení cestovních dob v Podkrušnohoří.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy. Zodpovídá: MD, MMR, MŽP, Hlavním městem Praha, se Středočeským krajem a Ústeckým krajem.

Úkoly pro územní plánování:

Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit územní rezervu, případně vymezit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu. Zodpovídá: Středočeský kraj a Ústecký kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

ŽD 3 – RS2 úsek Brno – Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko, Slovensko – (Wien/Bratislava)

Potřeba vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Brno – Šakvice a stávajícího koridoru trati v úseku Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko, Slovensko – (Wien/Bratislava) pro případné územní změny vynucené zvyšováním rychlosti na stávajícím koridoru. Propojení ČR na vysokorychlostní železnici v Rakousku a připojení na Slovensko. Splnění požadavků TEN-T.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy Brno – Šakvice a případné územní změny na stávajícím koridoru. Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí a Jihomoravským krajem.

Úkoly pro územní plánování:

Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Brno – Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko, Slovensko – (Wien/Bratislava). Zodpovídá: Jihomoravský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

ŽD 4 – RS1 úsek Praha – Brno

Potřeba vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha – Brno. Propojení největších měst ČR páteří vysokorychlostní železniční dopravou. Součást TEN-T.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy Praha – Brno s napojením Jihlavy a s upřesněním úseku Praha – Běchovice – Poříčany. Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha a se Středočeským krajem, Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem.

Úkoly pro územní plánování:

Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha – Poříčany – Brno. Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj, Kraj Vysočina, Jihomoravský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

ŽD 5 – RS1 úsek Prosenice – Ostrava – hranice ČR/Polsko – (Katowice) včetně dopravně bezkolizního napojení RS1 na stávající trať směr Ostrava – Vítkovice – Havířov – Český Těšín

Propojení největších měst ČR páteří vysokorychlostní železniční dopravou. Zajistit realizaci vysokorychlostní železniční dopravy Prosenice – Ostrava – Svinov – hranice ČR/Polsko – (Katowice). Splnění požadavků TEN-T.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Přípravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy. Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Olomouckým krajem a Moravskoslezským krajem.

Úkoly pro územní plánování:

- Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymežit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku (Přerov–) Prosenice – Ostrava – Svinov.
- Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymežit územní rezervu, případně vymežit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu v úseku Ostrava – Svinov – hranice ČR/Polsko – (Katowice).

Zodpovídá: Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

ŽD 6 – RS1 úsek Brno – (Přerov) – Prosenice

Propojení největších měst ČR páteřní vysokorychlostní železniční dopravou. Na základě vyřešení problému potřeby vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Brno – napojení na železniční trať Přerov – Olomouc nebo přes Přerov.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Přípravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy. Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Jihomoravským krajem, a Olomouckým krajem, případně Zlínským krajem.

Úkoly pro územní plánování:

Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymežit územní rezervu, případně vymežit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu. Zodpovídá: Jihomoravský kraj, Olomoucký kraj, případně Zlínský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

ŽD 7 – RS3 úsek Praha – Beroun

Provéřit potřebu vysokorychlostní železniční dopravy směrem na Plzeň, jako součást širšího evropského železničního koridoru. Úsek Praha – Beroun je součástí TEN-T. Minimalizovat dopady na CHKO Český Kras a další přírodní hodnoty v území.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Přípravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy. Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha a se Středočeským krajem.

Úkoly pro územní plánování:

Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymežit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha – Beroun. Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

ŽD8 – RS5 úsek Praha – Hradec Králové – hranice ČR/Polsko – (Wrocław)

Potřeba propojení vysokorychlostní železniční dopravy směrem na Polsko. Součást sítě TEN-T.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Přípravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy. Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha, Středočeským krajem, Královehradeckým krajem a Pardubickým krajem.

Úkoly pro územní plánování:

Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit územní rezervu, případně vymezit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu. Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj, Královehradecký kraj, Pardubický kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

Koridory konvenční železniční dopravy

ŽD 9 – Trať úsek Beroun – Praha

Zvýšení atraktivity a kapacity železniční dopravy na hlavních mezinárodních tazích. Součást TEN-T. Koridor je součástí III. tranzitního železničního koridoru (dále jen TŽK).

ŽD 10 – Trať úsek Praha – Benešov – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – hranice ČR/Rakousko – (Linz)

Zvýšení atraktivity a kapacity železniční dopravy na hlavních mezinárodních tazích. Součást TEN-T. Koridor je součástí IV. TŽK. Jedná se o modernizovanou trať Praha – Benešov – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice a nový koridor kapacitní trati České Budějovice – Horní Dvořiště – hranice ČR/Rakousko – (Linz).

ŽD 11 a) – Trať úsek Dětmorovice – Karviná – Český Těšín

ŽD 11 b) – Trať úsek Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – hranice ČR/Slovensko – (Púchov)

Součást TEN-T. Zvýšení rychlosti a kapacity trati.

Úsek Dětmorovice – Karviná – Český Těšín je částí III. TŽK.

Úsek (odbočení z II. a III. TŽK) Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – hranice ČR/Slovensko – (Púchov).

ŽD 12 – Trať úsek Děčín – Ústí nad Labem – Střekov – Lysá nad Labem – Kolín – Havlíčkův Brod, včetně Libické spojky.

Zvýšení rychlosti a kapacity trati. Součást TEN-T. Jedná se o trať Děčín – Ústí nad Labem Střekov – Lysá nad Labem – Kolín – Havlíčkův Brod a Libická spojka, která představuje nově uspořádané kapacitnější napojení celostátní trati od Hradce Králové na řešený koridor.

ŽD 13 – Trať úsek Brno – Blažovice – Přerov, odbočná trať úsek Kojetín – Kroměříž – Hulín a úsek Otrokovice – Zlín – Vizovice

Vytvoření koridoru pro rychlou kapacitní dopravní cestu, kde se očekává vysoká intenzita osobní dopravy. Zavedení dopravy šetrnější k životnímu prostředí do oblastí se zvýšenou ochranou přírody a krajiny.

Úsek Brno – Kojetín – Přerov, součást TEN-T, odbočná větev úsek regionální trati Kojetín – Kroměříž – Hulín, úsek celostátní trati Otrokovice – Zlín střed a regionální trati Zlín střed – Vizovice.

ŽD 14 – Trať úsek Pardubice – Hradec Králové

Vedení kapacitní dopravní cesty koridorem z důvodu vysoké intenzity osobní dopravy. Úsek celostátní trati.

ŽD 15 – Trať úsek Karlovy Vary – Ostrov

Celková modernizace železničního koridoru v trase Karlovy Vary – Ostrov. Posílení obsluhy území, alternativa k silniční dopravě. Podpora rozvoje cestovního ruchu prostřednictvím dopravy šetrné k životnímu prostředí v území se značnou koncentrací obyvatel, tudíž vyššími přepravními nároky a zvýšenou potřebou kvalitního životního prostředí. Vytvoření podmínek pro zvýšení rychlosti železniční trati zařazené do evropské železniční sítě TEN-T, úsek s nároky na případné změny vedení koridoru v území.

ŽD 16 – Trať úsek Plzeň – Strakonice – České Budějovice – České Velenice – hranice ČR/Rakousko – (Wien)

Posílení obsluhy území. Podpora rozvoje cestovního ruchu prostřednictvím dopravy šetrné k životnímu prostředí. Vytvoření podmínek pro zvýšení rychlosti a zkapacitnění (zdvoukolejnění) železničního koridoru, zařazeného do evropské železniční sítě TEN-T, s nároky na případné změny vedení koridoru v území i jako spojnice III. a IV. TŽK, tak i propojení na Rakousko. Trať Plzeň (III. TŽK) – Strakonice – České Budějovice (IV. TŽK) – České Velenice – hranice ČR/Rakousko – (Wien).

ŽD 17 – Trať úsek Plzeň – Domažlice – hranice ČR/Německo – (Regensburg)

Podpora rozvoje cestovního ruchu prostřednictvím dopravy šetrné k životnímu prostředí, zlepšení železničního spojení Praha – Plzeň – hranice ČR/Německo – (Regensburg – München). Možnost rychlejšího a kapacitnějšího napojení na stávající a připravované sítě vysokorychlostní železniční dopravy v Německu.

Posílení obsluhy území. Vytvoření podmínek pro splnění požadavků TEN-T trať Plzeň – Domažlice – hranice ČR/Německo – (Regensburg) s nároky na případné změny vedení koridoru a její možné zkapacitnění v území jako konvenční trati.

Úkoly pro územní plánování:

Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor. Zodpovídá: Plzeňský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

ŽD 18 – Trať úsek Choceň – Ústí nad Orlicí

Vytvoření podmínek pro zvýšení rychlosti (Ústeckoorlicko) v úseku s jejím propadem a zvýšení kapacity I. a III. TŽK zařazeného do evropské železniční sítě TEN-T s nároky na případné změny vedení koridoru v území. Rozvoj dálkové dopravy (Praha – Brno/Ostrava) šetrné k životnímu prostředí.

ŽD 19 – Trať úsek (Zawidów–) hranice Polsko/ČR – Liberec – (Turnov) – Mladá Boleslav a vybraná spojení v úseku Mladá Boleslav – Praha

Vytvořit podmínky pro zvýšení rychlosti, zlepšení spojení a elektrizaci tratí:

- na úseku stávající trati Praha – Všetaty, a
- s využitím úseku trati Praha – Lysá nad Labem (součást TEN-T) a trati do Milovic, s novou spojkou části trati Nymburk – Mladá Boleslav.

Prověření úseku trati Mladá Boleslav – (Turnov) – Liberec – hranice ČR/Polsko-Zwidov)

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Připravit podklady pro vymezení koridoru železničního spojení v úseku Mladá Boleslav – Liberec – hranice ČR/Polsko – (Zawidów). Zodpovídá: Ministerstvo dopravy Termín: rok 2022

Úkoly pro územní plánování:

Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor železničního spojení v úseku Praha – Mladá Boleslav – Liberec – hranice ČR/Polsko – (Zawidów). Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj, Liberecký kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

ŽD 20 – Trať úsek Ostrava-Svinov – Havířov – Český Těšín

Koridor pro budoucí modernizaci trati v rámci soudržnosti, propojení a interoperability, součást TEN-T.

ŽD21 Trať úsek Česká Třebová – Brno

Příprava promítnutí územních změn k dosažení požadovaných rychlostních parametrů a předjízdnych délek výhyben pro nákladní dopravu, doplnění výhyben na dalších částech trati pro další zvýšení kapacity a dokončení peronizací v zastávkách hromadné dopravy, odstranění některých úroňových přejezdů. Splnění požadavků TEN-T úsek I. TŽK, trať Česká Třebová – Svitavy – Blansko – Brno – Maloměřice.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Připravit podklady pro vymezení koridoru. Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Pardubickým a Jihomoravským krajem

Úkoly pro územní plánování:

Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor. Zodpovídá: Pardubický a Jihomoravský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

ŽD 22 – Trať úsek Velký Osek – Hradec Králové – Choceň

Zkapacitnění a zrychlení celostátní železniční trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň, prodloužení nákladního koridoru od pravobřežní labské železnice, odlehčení úseku souběžné trati Kolín – Pardubice – Choceň pro nákladní dopravu (součásti I. a III. TŽK a TEN-T), zvýšení atraktivity železničního spojení do krajského města Hradce Králové z Prahy, zlepšení napojení průmyslové zóny Kvasiny na železniční dopravu.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Připravit podklady pro vymezení koridoru. Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci se Středočeským, Královéhradeckým a Pardubickým krajem Termín:

Úkoly pro územní plánování:

Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor. Zodpovídá: Středočeský kraj, Královéhradecký a Pardubický kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

ŽD 23 – Úsek Praha – Benešov

Vytvoření koridoru pro rychlou kapacitní dopravní cestu, kde se očekává vysoká intenzita osobní dopravy, posilující úsek IV. TŽK Praha – Benešov – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – hranice ČR/Rakousko – (Linz).

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Připravit podklady pro vymezení koridoru. Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha a se Středočeským krajem.

Úkoly pro územní plánování:

Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor. Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

Silniční doprava

Úkolem PÚR ČR v této části je zejména vytvořit podmínky pro dokončení základní sítě dálnic a dalších kapacitních komunikací a silnic I. třídy, umožňující převést na ně část zátěže intenzivní dopravy.

Koridory dálnic

SD 1 – D1 úsek Říkovice – Přerov

Příprava dokončení základní sítě dálnic (v tomto případě celé dálnice D1) a zabezpečení převedení očekávané zátěže intenzit dopravy na tuto kvalitativně vyšší úroveň dopravy. Součást TEN-T.

SD 2 – D11 úsek Hradec Králové – Smiřice – Jaroměř – Trutnov – hranice ČR/Polsko – (Wałbrzych)

Příprava dokončení základní sítě dálnic a zabezpečení převedení očekávané zátěže intenzit dopravy na tuto kvalitativně vyšší úroveň dopravy. Součást TEN-T.

SD 3 – D3 úseky Praha – Tábor – Dolní Třebonín – Kaplice – Dolní Dvořiště – hranice ČR/Rakousko – (Linz)

Příprava dokončení základní sítě dálnic a zabezpečení převedení očekávané zátěže intenzit dopravy na tuto kvalitativně vyšší úroveň dopravy. Součást TEN-T.

SD 4 – Dálnice D0 (Pražský okruh, dříve i silniční okruh kolem Prahy) propojuje na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy

Důvody vymezení

Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města, účelná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti. Součást TEN-T. Vymezit koridor v ZÚR. Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj

SD 5 – D49 úsek Fryšták – Zlín – Vizovice

Přenesení zvýšeného dopravního výkonu ze stávající silnice I/50, procházející přes CHKO Bílé Karpaty. Vazba na slovenskou silniční síť. Součást TEN-T.

SD 6 – D6 úseky Nové Strašecí – Karlovy Vary, Cheb – hranice ČR/Německo – (Bayreuth)

Zkvalitnění silničního spojení Praha – Karlovy Vary – Cheb – Německo – (Bayreuth). Vazba na německou silniční síť. Součást TEN-T.

Prověřit ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a Ministerstvem kultury vymezení koridoru pro obchvat Karlových Varů pro odlehčení páteřního průtahu silnice I/6 a I/13 Karlovými Vary. Výsledky prověření zohlednit v navazujících ÚPD. Zodpovídá: Karlovarský kraj.

SD 7 – D35 úseky Úlibice – Hradec Králové, Opatovice nad Labem – Vysoké Mýto – Moravská Třebová – Mohelnice a D35 úsek Křelov – Břuchotín – Olomouc (Slavonín)

Paralelní trasa odlehčující dálnici D1. Součást TEN-T.

SD 8 – D52 úseky D2 – Rajhrad, Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko – (Drasenhofen).

Zkvalitnění dálničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou dálniční síť. Součást TEN-T.

SD 9 – D4 úsek Příbram – Nová Hospoda

Zabezpečení jednoho z hlavních dopravních směrů v rámci území státu.

SD 10 – D7 úsek Slaný – Louny – Postoloprty

Zabezpečení jednoho z hlavních dopravních směrů v rámci území státu.

SD 11 – D55 úseky Olomouc – Přerov a dále Otrokovice – Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – D2

Zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T.

Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území přednostně vytvářet podmínky pro průchod územím s minimálními dopady na životní prostředí, především v místě střetu s Bzeneckou Doubravou – Strážnickým Pomoravím.

SD 12 – D48 úsek Běloutín – Frýdek-Místek – Český Těšín – hranice ČR/Polsko – (Kraków)

Dokončení modernizace čtyřpruhové silnice na dálnici a řešení obchvatu Frýdku-Místku. Součást TEN-T.

Koridory silnic I. třídy a kapacitních komunikací

SD 13 – Silnice I. třídy I/49 úsek Vizovice – Horní Lideč – hranice ČR/Slovensko – (Púchov)

Přenesení zvýšeného dopravního výkonu ze stávající silnice I/50, procházející přes CHKO Bílé Karpaty. Vazba na slovenskou silniční síť. Součást TEN-T.

Pro udržení homogenity tahu silnice I. třídy navazující na dálniční úsek je třeba zajistit, aby křížení byla řešena pouze formou mimoúrovňových křižovatek (MÚK) včetně křížení se železnicí. Při vazbách na okolní území je třeba dbát na skutečnost, že se bude jednat o silnici s přístupem pouze pro motorová vozidla (omezený přístup). Minimalizovat dopady na krajinný ráz a migrační prostupnost krajiny.

SD 14 – Silnice I. třídy I/35 úsek Palačov – Lešná – Valašské Meziříčí, I/57 úsek Valašské Meziříčí – Vsetín – Pozdětchov

Převedení silnice I/35 do nového koridoru od dálnice D48 (Palačov) k Valašskému Meziříčí. Propojení dálnice D48 a silnice I/49. Lepší spojení silnicí I/57 v jižní části velkých sídel na východě Zlínského kraje zajišťující propojení na Slovensko do Pováží v oblasti Púchova a Trenčína a spojení pomocí dalších silnic na krajské město, v severní části náhrada za trasu po silnici I/35, procházející CHKO.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území přednostně vytvářet podmínky pro převedení dopravy směrem na Valašské Meziříčí a odlehčení lázeňskému území Teplic nad Bečvou při minimalizaci dopadu na životní prostředí.

SD 15 – Silnice I. třídy I/35 úsek Turnov – Rovensko pod Troskami - Úlibice

Zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec. Součást TEN-T. Vymezit návrhový koridor pro novou kapacitní komunikaci I/35.

SD 16 – Silnice I. třídy I/11, I/59, I/67, I/68 úsek Bohumín – Karviná – Havířov – Třanovice – Mosty u Jablunkova – hranice ČR/Slovensko – (Žilina)

Návaznost na rozvojový záměr rychlostní silnice na Slovensku ve směru od Čadce. Vazba na řešení průmyslové zóny Nošovice. Po silnicích I/11 a I/68 od dálnice D48 ke slovenským hranicím součást TEN-T. Zlepšení propojení dálnic D1 a D48 pomocí přeložek silnic I/59 a I/67 v úseku Bohumín – Karviná – Havířov.

Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území přednostně sledovat posílení obsluhy území (propojení dálnic D1 a D48 a velkých měst Bohumín, Karviná, Havířov a Třinec) a vazby na Slovensko a jeho dálniční síť na severu při minimalizaci dopadu na životní prostředí.

SD 17 – Silnice I. třídy I/38 úsek (Mladá Boleslav) – D10 – Nymburk – Poděbrady – D11 – Kolín – Čáslav – Golčův Jeníkov – Havlíčkův Brod – D1 – Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice ČR/Rakousko – (Wien)

Zkvalitnění dopravního propojení ve směru severozápad-jihovýchod, s napojením na Rakousko, (Wien) – hranice Rakousko/ČR – Znojmo – Jihlava – D1 – Havlíčkův Brod – Golčův Jeníkov – Čáslav – Kolín – D11 – Poděbrady – Nymburk – D10 u Mladé Boleslavi k Turnovu a dále do Liberce.

Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území přednostně sledovat posílení obsluhy území zejména v kraji Vysočina při minimalizaci dopadu na životní prostředí.

SD 18 – Silnice I. třídy I/13 úsek Ostrov – Chomutov

Převedení zvýšeného dopravního zatížení mezi Karlovarským a Ústeckým krajem, a to také ve vztahu k příčným spojením se Svobodným státem Sasko. Možnost využití případného kapacitního spojení do Saska a směrem do Německa a Polska.

Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území přednostně sledovat zkvalitnění obsluhy území s městy Ostrov – Klášterec nad Ohří – Kadaň – Chomutov a propojení dálnic D6 a D7 při minimalizaci dopadu na životní prostředí.

Připravit aktuální podklady pro vymezení koridoru pro přeložku silnice I. třídy v úseku Ostrov – hranice kraje, s ohledem na komplikované územní podmínky. Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Karlovarským krajem

SD 19 – Silnice I. třídy I/13 úsek D8 – Děčín – Česká Lípa – Svor – Bílý Kostel nad Nisou

Převedení zvýšeného dopravního zatížení mezi Ústeckým krajem a Libereckým krajem, a to také ve vztahu k příčným spojením se Svobodným státem Sasko.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území přednostně sledovat zkvalitnění obsluhy území při uspokojivém vyřešení problémů průchodu silnice I/13 územím dvou CHKO. Minimalizovat zásahy do CHKO Labské pískovce a CHKO České Středohoří.

SD 20 – Kapacitní komunikace úsek Brno – Moravská Třebová

Provázání dálničních tahů D1 a D35 jako součást TEN-T a zkvalitnění silničního spojení Jihomoravského, Pardubického, Královéhradeckého a Olomouckého kraje kapacitní komunikací.

SD 21 –

- a) **Kapacitní komunikace úsek (Plzeň) – D5 – Nepomuk – Blatná – D4 (Nová Hospoda) – Písek – Vodňany – České Budějovice**
- b) **Kapacitní komunikace úsek Písek – Tábor – D3 – Pelhřimov – D1**

Převedení možného zvýšeného dopravního zatížení mezi dotčenými kraji. Úsek silnice I/20. Silnice I/29 Písek – Oltyně, I/19 Oltyně – Tábor – D3 – Pelhřimov a I/34 Pelhřimov – D1.

Provéřit za spolupráce s Ministerstvem dopravy možnost řešení úseku silnice I/20 Písek – Vodňany – České Budějovice jako kapacitní komunikace. Zodpovídá: Jihočeský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy

Vodní doprava

VD 1 – Labe: Pardubice – hranice ČR/Německo – (Dresden)

Vytvoření územních podmínek pro zabezpečení splavnosti Labe jako vodní cesty mezinárodního významu. Součást TEN-T.

- a) Provéřit reálnost a účelnost splavnění a potřeb zlepšování parametrů vodních cest využívaných včetně případného stanovení podmínek pro vytvoření územních rezerv.
- b) Provéřit možnosti minimalizace dopadů splavnění na životní prostředí. Zodpovídá: Ministerstvo dopravy v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí

Zohlednit závěry vyplývající ze splněného úkolu pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady. Zodpovídá: Pardubický kraj, Středočeský kraj, Ústecký kraj

VD 2 – Vodní cesta využívaná na Vltavě v úseku Mělník (soutok s Labem) – Praha – Třebenice

Zabezpečování parametrů vodních cest dopravně významných využívaných jako součásti vnitrozemské vodní dopravy a součást TEN-T.

Zohlednit závěry vyplývající ze splněného úkolu pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady. Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj

VD 3 – Vodní cesta využívaná na Vltavě v úseku Třebenice – České Budějovice

Zabezpečování parametrů vodních cest dopravně významných využívaných jako součásti vnitrozemské vodní dopravy a pro rekreační plavbu. Podle splněného úkolu MD v kapitole 7.3 vymezi kraje koridor pro vodní cestu v úseku Třebenice – České Budějovice. Zodpovídá: Středočeský kraj, Jihočeský kraj

Kombinovaná doprava

Veřejné terminály a přístavy s vazbou na logistická centra (dále VTP)

- a) terminály nákladní dopravy Ostrava, Plzeň, Přerov, Brno (silnice, železnice, případně letiště),
- b) vnitrozemské říční přístavy Praha, Děčín, Ústí nad Labem, Lovosice, Mělník a následně Pardubice.

Postupné etapovitě budování sítě VTP napojených na železniční, silniční a případně i vodní a leteckou dopravu, budované podle jednotné koncepce za účelem poskytování překládky a širokého spektra logistických služeb. Síť VTP umožní optimalizovat silniční dopravu a uplatnit princip komodality (účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů). Součástí evropské sítě veřejných terminálů a přístavů TEN-T.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území zohledňovat aktuální dostupnost dopravních módů pro předpokládané veřejné terminály a dále přednostně zohledňovat přepravní proudy a možnost jejich přesunu pomocí VTP mimo zvláště chráněná území přírody, lokality soustavy NATURA 2000 a významné koncentrace bydlení.

Provéřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a podle výsledků prověření vymežit plochu nebo zajistit ochranu území vymezením územních rezerv, případně vymezením ploch pro vnitrozemské říční přístavy v Praze, Děčíně, Ústí nad Labem, Lovosicích, Mělníku a následně v Pardubicích. Zodpovídá: Hlavní město Praha, Pardubický kraj, Středočeský kraj, Ústecký kraj

Letiště

L1 – Nová paralelní vzletová a přistávací dráha (VPD), vzletové a přiblížovací prostory (VPP) letiště Praha-Ruzyně včetně souvisejících odbavovacích kapacit, modernizace zázemí a bezpečnosti provozu letiště

Zvýšení kapacity mezinárodního letiště, zlepšení bezpečnosti letového provozu (ve smyslu provozní bezpečnosti i ochrany letectví před protiprávními činy). Součást TEN-T.

Záměr nové paralelní vzletové a přistávací dráhy koordinovat se záměrem napojení letiště Praha-Ruzyně na železniční síť. Po realizaci nové paralelní vzletové a přistávací dráhy prověřit možnost dalšího využití dráhy 12/30.

- a) V závislosti na potřebách rozvoje letiště Praha-Ruzyně řešit územní rozvoj dotčených obcí.
- b) Řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční síť). Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj

L2 – Prodloužení a rozšíření stávající vzletové a přistávací dráhy, vzletové a přiblížovací prostory letiště Karlovy Vary včetně nutného zvětšení samotného zázemí letiště

Zvýšení kapacity mezinárodního letiště, zlepšení bezpečnosti letového provozu.

- a) V závislosti na potřebách rozvoje letiště Karlovy Vary řešit územní rozvoj dotčených obcí.
- b) Řešit napojení letiště na další druhy dopravy.

Zodpovídá: Karlovarský kraj v součinnosti s Ministerstvem dopravy

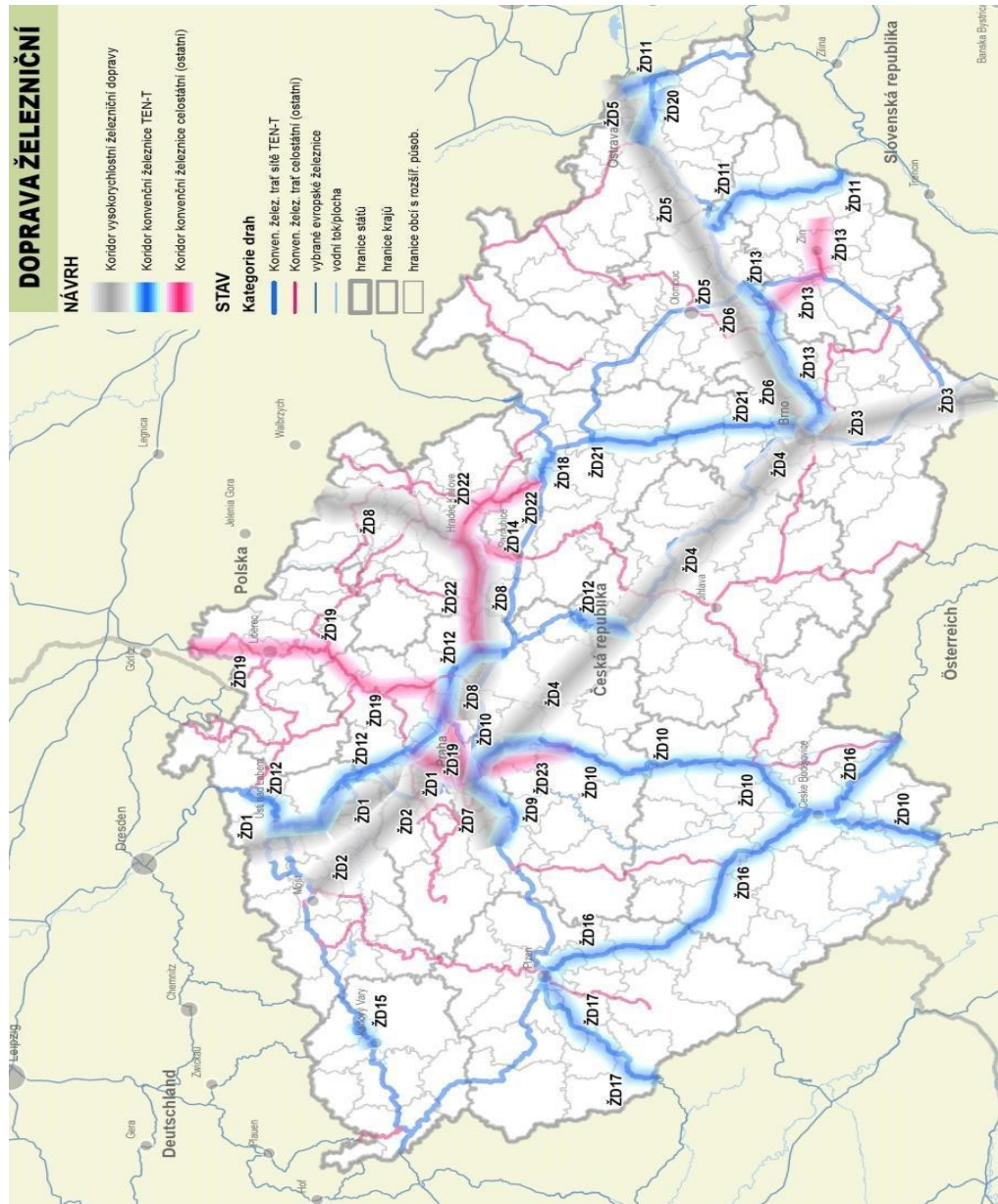
L3 – Prodloužení a rozšíření stávající vzletové a přistávací dráhy, vzletových a přiblížovacích prostorů letiště Brno-Tuřany, včetně nutného zvětšení samotného zázemí letiště

Zvýšení kapacity mezinárodního letiště, zlepšení bezpečnosti letového provozu, kapacity pro multimodální dopravu. Součást TEN-T.

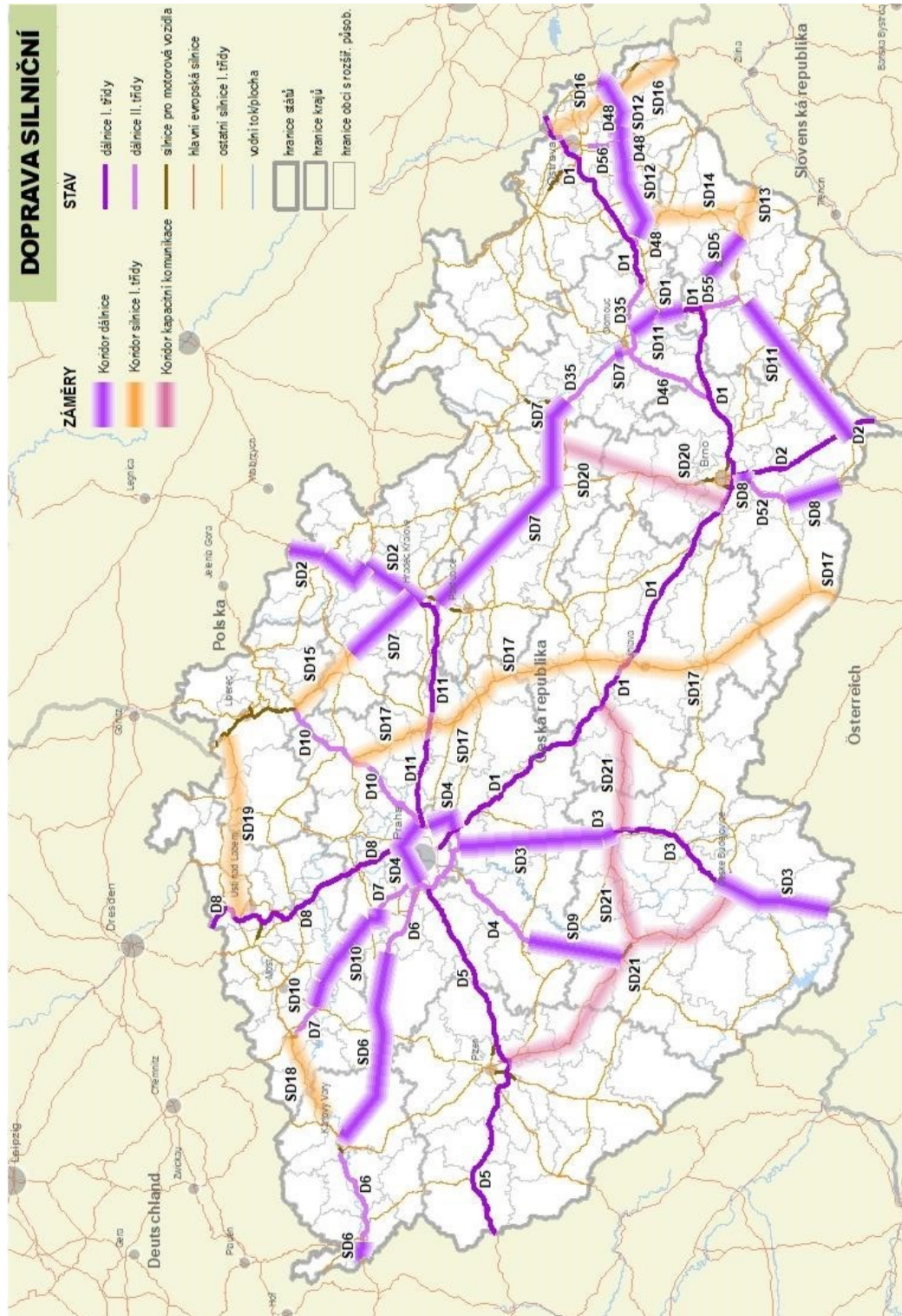
- c) V závislosti na potřebách rozvoje letiště Brno-Tuřany řešit územní rozvoj dotčených obcí.
- d) Řešit napojení letiště na další druhy dopravy.

Zodpovídá: Jihomoravský kraj v součinnosti s Ministerstvem dopravy

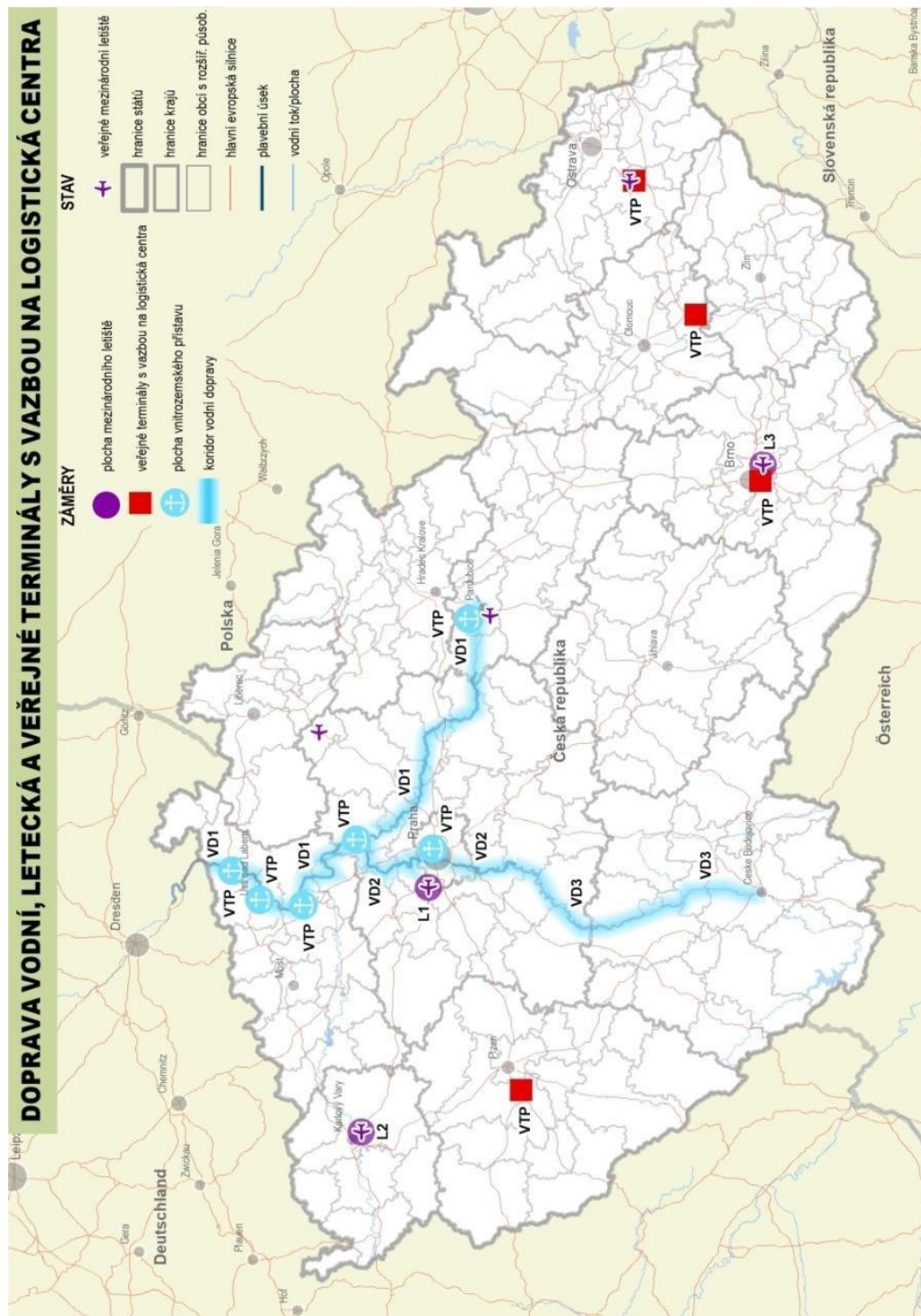
Obrázek 12: Schéma 4 Doprava železniční



Obrázek 13 Schéma 5 Doprava silniční



Obrázek 14 Schéma 6 Doprava vodní, letecká a veřejné terminály s vazbou na logistická centra



Další úkoly

Provéřit účelnost a reálnost průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe (D-O-L) s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace (včetně environmentálních aspektů), přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví.

Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí, Ministerstvem kultury a Ministerstvem zemědělství Termín: rok 2023

Úkol je splněn, územní rezerva nebude sledována.

Úkoly pro územní plánování

Kraje v územně plánovacích dokumentacích nebo v jejich aktualizacích prověří možnosti umístění průmyslové zóny o velikosti cca 100 až 200 ha včetně prověření možností využití ploch brownfields v rámci specifické oblasti SOB4, případně rozvojové oblasti OB2. Při tomto prověřování je nutno brát v úvahu limity znečištění ovzduší. Zodpovídá: Moravskoslezský kraj.

Prověří územní podmínky pro umístění rozvojového záměru pro železniční spojení Vizovice – na trať Hranice na Moravě – hranice ČR/Slovensko – (Púchov) v úseku Vsetín – Horní Lideč a podle výsledků prověření zajistí ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením územní rezervy, případně vymezením koridoru. Zodpovídá: Zlínský kraj

Vymezí koridor pro železniční spojení

- a) Chrudim – Pardubice,
- b) Hradec Králové – Jaroměř.

Zodpovídá: Královéhradecký kraj a Pardubický kraj

Vymezí koridor pro zkapacitnění a zlepšení železničního spojení Nymburk – Mladá Boleslav.

Zodpovídá: Středočeský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy

Vymezí koridor pro železniční spojení v úsecích Praha – letiště Praha-Ruzyně; Praha – Kladno. Zodpovídá: Hlavní město Praha a Středočeský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy

Vymezí koridor pro kapacitní komunikaci v úseku Mohelnice – Jeseník.

Zodpovídá: Olomoucký kraj

Prověří možnosti zlepšení průjezdnosti silnice České Budějovice – Jindřichův Hradec – Třebíč – D1, zejména řešením obchvatů měst a obcí. Na základě prověření zajistí územní ochranu pro zlepšení průjezdnosti vymezením koridorů pro dílčí změny trasy silnice. Zodpovídá: Jihočeský kraj.

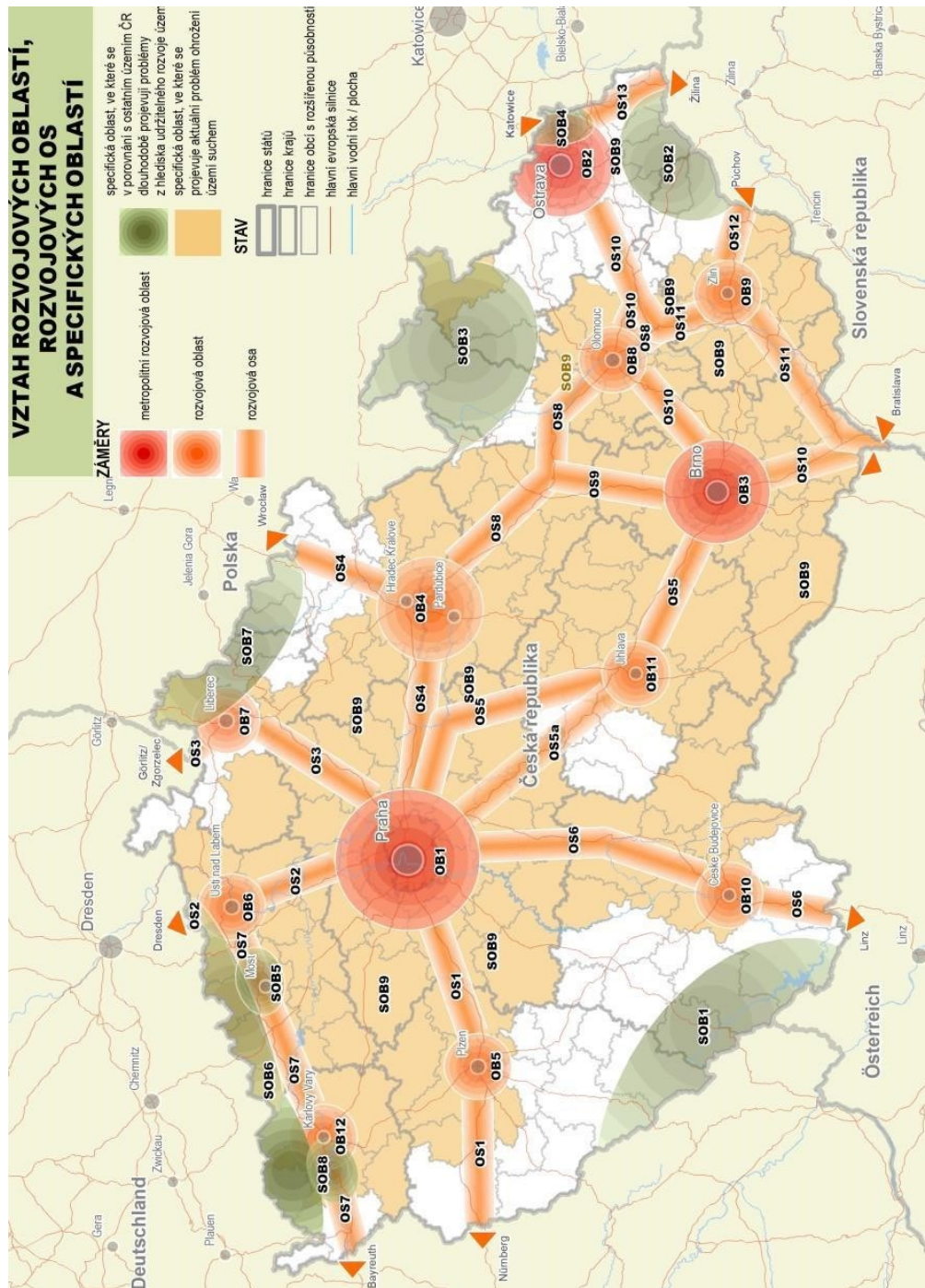
Vymezí územní rezervu pro průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe (D-O-L) a do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu zajistí územní ochranu.

Zodpovídá: Pardubický kraj, Olomoucký kraj, Jihomoravský kraj, Zlínský kraj a Moravskoslezský kraj

Úkol je zrušen, územní rezerva nebude sledována.

Předmětem Aktualizace č. 7 PÚR ČR je zrušení článků (180) a (198) platné PÚR ČR, týkajících se prověření účelnosti a reálnosti průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a zajištění územní ochrany formou územní rezervy pro průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe. Jedná se o pořízení aktualizace PÚR ČR z důvodu naléhavého veřejného zájmu za účelem zrušení územní ochrany formou územní rezervy pro celé průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe, které odsouhlasila vláda dle § 35 odst. 5 stavebního zákona dne 8. února 2023 svým usnesením č. 105. MMR má pořídit na základě usnesení vlády č. 105/2023 a vládě předložit návrh Aktualizace č. 7 PÚR ČR v termínu do 31. prosince 2023.

Obrazek 15 Schéma 11 Vztah rozvojových oblastí, rozvojových os a specifických oblastí



2.2.11 Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+

Cíle Strategie regionálního rozvoje 2021+ (dále jen SRR) budou naplňovány prostřednictvím aktivit v národních akčních plánech (akční plány Strategie regionálního rozvoje), které budou vycházet i z regionálních akčních plánů zpracovávaných jednotlivými kraji. Ze SRR budou vycházet strategie rozvoje krajů, které by měly rozpracovávat témata řešená v SRR do většího detailu s ohledem na specifika daného kraje.

Doprava z hlediska rozvoje regionů a územní dimenze:

- Metropolitní území
- Aglomerace
- Regionální centra a jejich venkovské zázemí
- Strukturálně postižené kraje (Ústecký, Moravskoslezský, Karlovarský – řešeno i v rámci samostatného dokumentu MPO)
- Hospodářsky a sociálně ohrožená území.

Obecné cíle:

- zlepšovat dopravní spojení mezi metropolemi a významnými středoevropskými centry osídlení
- posílit kvalitní dopravní spojení mezi metropolemi a jejich zázemím
- zvyšovat atraktivitu jiných způsobů než individuální automobilové dopravy
- zlepšovat propojení různých módů dopravy
- zlepšit či dobudovat napojení aglomerací na blízka, velká sídla za hranicemi a na sousední aglomerace nebo metropole
- zlepšit dopravu mezi jádry aglomerací a jejich zázemím
- zlepšovat podmínky pro atraktivitu jiných způsobů než individuální automobilové dopravy
- zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů
- zajistit dobrou dopravní dostupnost v rámci regionu a ve vazbě na aglomerace a metropole

Metropolitní území:

Jednou z dílčích bariér rozvoje metropolitních oblastí, jak z pohledu ekonomického i pozice kvality života, resp. životní úrovně, představuje nedostatečně rozvinutá infrastruktura. Jedná se především o stále nedostatečnou mezinárodní dopravní dostupnost metropolitních oblastí. Nedostatečná dostupnost infrastruktury je způsobena neexistencí a zároveň vzdáleným časovým horizontem realizace vysokorychlostních železničních tratí. Intenzita rozvoje a růstu metropolitních oblastí se odráží v tlaku na zábor půdního fondu, celkově v tlaku na přírodní prostředí, který vede ke změnám využití krajiny. Jeden z problémů, kterým musí čelit metropolitní oblasti, je nárůst individuální residenční výstavby v jejich zázemí.

- Suburbanizace a individuální automobilová doprava – stupeň automobilizace
- Transformace Brownfields
- Adaptace na změnu klimatu

Nárůst individuální automobilové dopravy má negativní vliv nejen na příměstské obce, ale i samotné město, kam dojíždí velká část lidí za prací a službami. Nedostatečná kapacita dopravní infrastruktury vč. chybějícího propojení veřejné hromadné dopravy a dopravních uzlů a parkovišť (P+R/záchytná parkoviště) s sebou přináší dopravní zácpy a zvýšený podíl znečištění z dopravy (např. hluk, emise) v jádrech měst i jeho zázemí. Města kromě zvýšených limitů emisí a hluků musí čelit i jiným formám znečištění a jejich vlivů ve městské životní prostředí (např. tepelné či světelné znečištění).

Nová residenční výstavba přináší do prostředí příměstských obcí uniformní vzhled s prvky městské architektury, která je charakteristická v některých případech nepropojeností na stávající výstavbu domů.

Prostorové rozpínání obcí zasažených suburbanizací zvyšuje tlak na rozvoj a údržbu technické a dopravní infrastruktury. Nová výstavba na okraji měst také klade vysokou finanční zátěž na veřejnou správu, která v těchto suburbiích investuje do infrastruktury, veřejné dopravy, občanské vybavenosti za žádné či malé účasti soukromých developerů.

Strategický cíl 1: Mezinárodně konkurenceschopná metropolitní území adaptovaná na ekonomický, prostorový a populační růst

Specifický cíl 1.1: Zlepšit dopravní spojení mezi metropolemi a významnými středoevropskými centry osídlení, posílit kvalitní dopravní spojení mezi metropolemi a jejich zázemím, zvyšovat atraktivitu jiných způsobů než individuální automobilové dopravy a zlepšovat propojení různých módů dopravy.

Silná metropolitní území nejsou dosud ve srovnání se západoevropskými metropolemi obdobné velikosti a významu dostatečně kvalitně napojeny na moderní dopravní tahy. Budou proto realizovány kroky vedoucí ke zlepšení mezinárodních spojení, například příprava konceptu rychlých spojení (systém vysokorychlostní železnice a konvenční železnice vyšších parametrů), ale také navýšením kapacit mezinárodního letiště Ruzyně. Kvalitní dopravní spojení je nutné i mezi zázemím a jádrem metropole.

Řešení: Problematika dopravy bude řešena v rámci Plánů udržitelné městské mobility metropole a její suburbánní oblasti. Doprava bude řešena ve smyslu podpory integrace systému veřejné dopravy, tak i zkvalitnění napojení na evropské metropole (tj. posílení nadregionálních i nadnárodních vazeb).

Budou realizována opatření směřující k lepšímu dopravnímu propojení metropolitních území různými dopravními módy pro zajištění dostatečných přepravních kapacit v krátkých intervalech a s vysokou spolehlivostí. Budou podporována stimulační i restriktivní opatření podporující vyšší efektivitu veřejné hromadné dopravy a alternativních způsobů dopravy a omezení/stabilizaci individuální automobilové dopravy včetně podpory nízkoemisní a bezemisní individuální dopravy a systému sdílení dopravních prostředků a rovněž optimalizace zásobování města zbožím a službami s ohledem na principy tzv. city logistiky. Vzhledem k aspektům životního prostředí, nedostatečné velikosti veřejného prostoru pro dopravu a potřebě zvýšení atraktivitu města pro veřejný život není žádoucí intenzivní provoz v metropolích. Je žádoucí dále rozvíjet příměstskou železnici a železniční spojení uvnitř města jako páteřní prvek integrované dopravy.

Součástí řešení musí být výrazné posílení role inteligentních dopravních systémů a uživatelských aplikací podporujících spolehlivost, bezpečnost včetně zrychlení průjezdu pro složky IZS při jízdě k zásahu, multimodalitu, komfort a efektivnější užívání dopravní infrastruktury pro uživatele dopravní infrastruktury. V metropolitních územích bude posilována infrastruktura pro cyklo dopravu, a to ve smyslu zajištění adekvátního spojení ze zázemí do center měst, a dále bude podporováno budování P+R a B+R, modernizace vozového parku veřejné dopravy aj. V metropolích bude s cílem lepší míry intermodality posilován bikesharing a bezpečné možnosti úschovy vlastních jízdních kol a carsharing.

Budou realizovány kroky k posílení mezinárodních dopravních vazeb metropolí (zejména příprava konceptu rychlých spojení, řešení kapacitních problémů železničních uzlů v metropolích a dobudování klíčových úseků dálniční sítě). V této souvislosti je zásadní pracovat i na kvalitním a kapacitním spojení na mezinárodní letiště a na posilování funkce mezinárodního letiště.

Typové opatření 1: Vyšší integrace systému veřejné dopravy a městská mobilita

Problém: Ze zázemí do jádrového města denně cestuje značné množství obyvatel za prací, službami či do škol. Vzhledem k vysokému podílu využívání individuální automobilové dopravy vznikají problémy (kongesce, znečištění, snížená bezpečnost pro chodce, cyklisty) již v zázemí na nejvytíženějších tazích směřujících do jádra, v samotném jádru se pak problémy dále koncentrují (např. problémy s parkováním aj.).

Náplň: Zajištění dostatečné kapacity tratí pro hromadnou dopravu, zvýšení dopravní provázanosti a tarifní integrace jednotlivých typů veřejné dopravy. Podpora budování P+R a B+R. Zvýšit atraktivitu veřejné dopravy modernizací vozového parku, ale i vyšší frekvenci nabídky spojů, které budou odpovídat poptávce cestujících. Plánovat dopravu s cílem zajištění její udržitelnosti – využívání plánů udržitelné městské mobility. Zvýšit podíl nemotorizované a alternativní dopravy – identifikovat klíčové lokality a doplnit příslušnou infrastrukturu – cyklostezky pro dojížděku do práce, resp. k nejbližší MHD (např. stanice metra), parkování kol (cyklodomy).

Za účelem lepšího plánování vnitroměstské mobility budou v relevantních případech (např. ochrana kulturního dědictví, lázeňství) zvažována i restriktivní opatření (např. mýtný systém v centrech měst, omezení rychlosti ve vnitřním městě). Možná konkrétní řešení budou vytipována i na základě dobré praxe vzešlé z Partnerství městské mobility. Mezi možná řešení patří i rozvoj čisté mobility.

Cílový stav: Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy na dopravních výkonech, eliminace negativních vlivů individuální automobilové dopravy.

Cílová skupina: uživatelé systému veřejné dopravy

Hlavní nositel: MD

Další potenciální nositelé: MMR, MŽP

Hlavní realizátoři: kraje, obce

Typové opatření 2: Zkvalitnění napojení na evropské metropole

Problém: Česko nemá dokončenou dopravní infrastrukturu umožňující kvalitní spojení s evropskými metropolemi. Plánované infrastrukturní stavby nadregionálního a nadnárodního významu nemají ani projektovou přípravu.

Náplň: V oblasti letecké dopravy je nutné navýšit kapacitu letiště Ruzyně, kdy počet letů je na hranici možností stávající runway. S rostoucím počtem odbavených cestujících je potřeba zprovoznit kapacitní spojení letiště s centrem Prahy.

Do budoucna je vhodné rozvíjet i brněnské letiště a rozvinout například strategické partnerství s leteckými společnostmi. Pro Brněnské metropolitní území bude významnou otázkou vyřešení přestavby železničního uzlu a městského okruhu.

Budou zahájeny všechny nezbytné kroky k budování rychlých spojení a dokončení klíčových dopravních spojení (zejména ve směru na Rakousko) a silniční okruh Prahy. Tyto všechny aktivity jsou zpracovány v již existujících celostátních strategických dokumentech, klíčové je pro ně zajištění finančních zdrojů a příslušných povolení (např. EIA, ÚR, SP). Budou činěny kroky vedoucí k urychlení výstavby legislativní cestou, například prostřednictvím zákona o líniových stavbách či stavebního zákona.

Cílový stav: Dopravní infrastruktura zajišťující kvalitní spojení s evropskými centry schopná odvádět tranzitní dopravu mimo sídla.

Cílová skupina: uživatelé dopravní infrastruktury

Hlavní nositel: MD

Další nositelé: MŽP (ve vztahu k EIA), MMR (ve vztahu k územnímu plánování)

Hlavní realizátoři: MD, ŘSD, SŽ, kraje

Aglomerace

Tato území mají slabší vazby na silné a rychle rostoucí metropolitní oblasti (Praha, Brno), a to ve smyslu dopravního napojení, i ve smyslu spolupráce v oblasti vědy a výzkumu.

Příčinou je často nekvalitní dopravní napojení aglomerací na silná metropolitní území (např. Praha-České Budějovice, či Praha-Karlovy Vary). V některých případech je problémem nekvalitní dopravní (silniční a železniční) propojení aglomerací mezi s sebou navzájem (například Liberec-Hradec Králové).

Území aglomerací musí řešit problém jako je populační růst v zázemí měst, tzv. projevy suburbanizace, stejně jako velké rostoucí metropole. Projevy a dopady suburbanizace na fyzické a sociální prostředí obcí v zázemí měst je stejné jako u metropolí, liší se jen mírou intenzity tlaku na přírodní prostředí a změnu využití krajiny (od tlaku na zábor půdního fondu, rostoucí intenzity individuální automobilové dopravy, tlaku na dostatečnou kapacitu veřejných služeb, dopravní a technickou infrastrukturu jak v příměstských obcích, tak i v samotných městech).

Růst individuální automobilové dopravy a nedostatečná kapacita dopravní infrastruktury (např. nevybudované, či nedobudované městské obchvaty) a různě četné lokální problémy v dopravě mají také souvislost s různě rozvinutými systémy veřejné hromadné dopravy, a to zejména v případě integrace veřejné dopravy v bližším a širším zázemí města, popř. v celém kraji (regionu).¹² Absence obchvatů města s sebou nese i zvýšené koncentrace emisí a hluku.

Strategický cíl 2: Aglomerace využívající svůj růstový potenciál a plnící úlohu významných krajských hospodářských, kulturních a akademických center

Specifický cíl 2.1: Zlepšit či dobudovat napojení aglomerací na blízká, velká sídla za hranicemi a na sousední aglomerace nebo metropole, zlepšit dopravu mezi jádry aglomerací a jejich zázemím a zlepšovat podmínky pro atraktivitu jiných způsobů než individuální automobilové dopravy.

Dostatečně kapacitní a rychlé napojení aglomerací na nejbližší metropole stále není ve všech případech dobudováno a představuje jedno z omezení jejich rozvoje. To se týká jak silničního napojení, tak železnic. Nedostatečná jsou i spojení některých aglomerací navzájem, ale to neplatí pro všechny směry ve stejné míře. Některé aglomerace nemají ani dostatečné napojení na nejbližší zahraniční velká města. Problémem, který je v různém stadiu řešení, je dostatečně kvalitní, kapacitní a atraktivní příměstská doprava, resp. spojení jader aglomerací s blízkým i vzdálenějším zázemím.

Problematická je však i dopravní obslužnost v širším zázemí aglomerací, kdy ne vždy nabídka odpovídá poptávce cestujících. Navíc je patrná špatná kvalita ovzduší (a další negativní aspekty) způsobená mimo jiné vysokou hustotou individuální automobilové dopravy a špatnou dopravní propustností měst.

Řešení: Dojde k intervencím, které přispějí k zajištění adekvátního dopravního spojení s metropolemi v ČR a dalšími metropolemi v sousedních státech a v Evropě, i spojení mezi aglomeracemi navzájem. V krajích budou i nadále podporovány integrované dopravní systémy, tzn. dílčí opatření, budou zaměřena na posílení multimodality mezi individuální automobilovou dopravou a veřejnou hromadnou dopravou (včetně železniční dopravy) i mezi jednotlivými druhy VHD navzájem (na bázi páteřního a plošně obslužného systému) tak, aby došlo ke zmírnění zátěže v jádru aglomerací, zefektivnila se doprava ze zázemí, aniž by narůstalo zatížení jader aglomerací IAD.

Na základě intervencí státu, krajů i měst dojde k modernizaci vozového parku, a to ve smyslu podpoření bezemisní a nízko-emisní a bezpečné veřejné dopravy, které bude vždy navazovat na další opatření ke zvýšení efektivity VHD. Podpořeno bude i zlepšení spojení mezi zázemím a jádry aglomerací. U některých aglomerací je zásadní výstavba obchvatů, která přispěje ke zlepšení dostupnosti na síť TEN-T. Železniční spojení mezi některými aglomeracemi bude napojeno vysokorychlostními tratěmi. Letiště některých aglomerací budou

¹² Propojení městské a regionální dopravy v integrovaný dopravní systém je pro ostatní metropole nezbytným krokem pro zajištění udržitelné dopravní obslužnosti. V souvislosti s rozvojem integrovaného dopravního systému je nezbytné investovat i prostředky do moderních a ekologicky šetrných vozidel městské hromadné dopravy vč. doprovodné infrastruktury.

posílena ve vazbě na nutnost jejich rozvoje napojením na Evropské dopravní uzly. Podporováno bude také zavádění inteligentních dopravních systémů (řízení dopravy dle aktuální situace, navádění k volným parkovacím místům apod.) s cílem omezení negativních vlivů dopravy.

Problematika dopravy bude řešena mimo jiné i v rámci Plánů udržitelné mobility větších měst a jejich suburbánní oblasti.

Typové opatření 3: Zajištění kvalitního dopravního napojení a obslužnosti území aglomerací

Problém: Nedostatečné dopravní spojení (frekvence a časová vzdálenost) na metropole, nedostatečně dopravně obslužené funkční území (jádro-zázemí), nízké investice do dopravní infrastruktury (napojení na metropole v ČR a v příhraničí sousedních států a další evropské metropole, síť TEN-T, systém rychlých spojení, podpora rozvoje letišť), další rozvoj potenciálu městské veřejné hromadné a nemotorové dopravy.

Náplň: Podpora zajištění dopravní obslužnosti území prostřednictvím rozvoje tarifní a provozní integrace, investice do vozového parku městské a příměstské veřejné dopravy (zohledňující i ekologičnost), budování dopravních terminálů a uzlů multimodální dopravy, podpora nemotorové dopravy, telematika, investice do infrastruktury železniční a silniční dopravy s kvalitním napojením na metropole a síť TEN-T (plánované VRT v rámci kontextu rychlých spojení), podpora bikesharingu a carsharingu, investice do rozvoje letišť a výstavby obchvatů.

Cílový stav: Zkapacitnění a zrychlení dopravního napojení mezi aglomeracemi a metropolemi v ČR, dalšími metropolemi v Evropě a v příhraničí sousedních států, zlepšení dopravní obslužnosti funkčních území (jádro-zázemí), zvýšení modernizace vozidlového parku a ekologických druhů dopravy.

Cílová skupina: obyvatelé měst a dojíždějící obyvatelé, potenciální investoři

Hlavní nositel: MD

Další nositelé: MŽP, Správa železnic, ŘSD, správa údržby silnic, jednotliví dopravci (státní, soukromí)

Hlavní realizátoři: kraje, obce a jejich dopravní podniky

Typové opatření 4: Efektivní řízení dopravy vedoucí ke snížení jejich negativních vlivů

Problém: Špatná kvalita ovzduší způsobená mimo jiné vysokou hustotou individuální automobilové dopravy, špatnou dopravní propustností měst, která přináší i další negativní aspekty (např. hluk, prašnost, či problémy s parkováním).

Náplň: Podpora zavádění inteligentních dopravních systémů (řízení dopravy dle aktuální situace, navádění k volným parkovacím místům, zrychlení průjezdu pro složky IZS při jízdě k zásahu apod.) a udržitelných forem dopravy.

Cílový stav: Snížení emisí znečišťujících látek z dopravy v důsledku snížení zbytečně ujetých km (např. při hledání volného parkovacího místa) a zlepšení plynulosti a bezpečnosti dopravy.

Cílová skupina: obyvatelé a návštěvníci měst

Hlavní nositel: MD

Další nositelé: obce, kraje, MŽP, MMR

Hlavní realizátoři: obce, kraje

Specifický cíl 2.2: Efektivně řešit problémy životního prostředí spojené s koncentrací velkého množství obyvatel a adaptovat aglomerace na změnu klimatu

Dopady intenzivní dopravy v centrech měst budou optimalizovány i prostřednictvím podpory multimodality, systémovým zaváděním využívání alternativních pohonů v dopravě a zaváděním inteligentních dopravních

systémů. Tyto systémy budou monitorovat a regulovat dopravu a její negativní vliv na životní prostředí. Podporována bude také dopravní obslužnost veřejnou dopravou a čistá mobilita, mj. cyklodoprava a její infrastruktura, a intermodalita podobě jako v metropolitních územích.

Pro některá města v této kategorii je významné regenerovat brownfieldy a postindustriální plochy (dopravní brownfieldy), a to jak pro účely podnikání, tak pro nepodnikatelské využití (včetně přeměny na zóny pro odpočinek a trávení volného času).

Specifický cíl 2.3: Zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů

Všechna regionální centra nejsou vhodným způsobem dopravně propojena se svým zázemím. V regionálních centrech je častým problémem jejich znečištění (zejména ovzduší a hlukové znečištění), a to i proto, že v řadě měst této kategorie prochází hlavní dopravní tahy jejich centry. Dopravní infrastruktura (místní komunikace) jsou navíc v současné době ve špatném stavu v mikroregionálních centrech a jejich zázemí.

V menších regionálních centrech jsou obtížnější podmínky pro zavádění městské hromadné dopravy, a proto je problém velkého zatížení individuální dopravou obtížně řešitelný. Z toho důvodu je vhodné i pro menší regionální centra zpracovávat alespoň zjednodušenou verzi plánu udržitelné městské mobility. Integrované dopravní systémy (IDS) by měly být zaváděny i ve venkovském území v rámci celokrajského systému včetně P+R. Kromě koordinace dopravy uvnitř měst je vhodné nadále zlepšovat koordinaci dopravní obslužnosti mezi centrem a jeho zázemím tak, aby nabídka spojů odpovídala reálné poptávce cestujících.

Řešení: Na úrovni mikroregionu budou realizovány kroky vedoucí k lepšímu propojení a lepší dostupnosti do mikroregionálních center (např. bývalá okresní města a obce s rozšířenou působností).

V rámci krajů udržovat a dále rozvíjet integrované dopravní systémy zahrnující celé území kraje s vazbou na sousední krajské IDS. Dále systém P+R, síť bezpečných cyklostezek spojených s dojížděkou do zaměstnání, škol a službami.

Dotčení aktéři udrží spoje zajišťující alespoň minimální spojení mezi zázemím a regionálními centry. Budou realizovány kroky směřující k zajištění efektivní dopravní obslužnosti, například prostřednictvím zajištění dostatečné intenzity spojů.

Z důvodu snížení znečištění center měst bude u některých center zvažována výstavba obchvatů obcí, při jejichž realizaci musí být nicméně zvažováno i riziko odlivu ekonomických činností z center měst. Pro města nad 40 tisíc obyvatel je v souladu se Zásadami urbánní politiky doporučeno zpracovávat plány udržitelné městské mobility (PUMM, anglicky SUMP) a zajistiti jejich implementaci, a to i pro menší sídla než města nad 40 tisíc obyvatel, jak doporučuje metodika. Je nezbytné zpracovávat kvalitní krajské plány dopravní obslužnosti. Dále je nezbytné se zaměřit na podporu P+R a cyklodopravy jako důležitých segmentů dopravy. V regionálních centrech a jejich venkovském budou realizovány také kroky ke zlepšení stavu místních komunikací.

Typové opatření 5: Zajištění koordinace dopravy v regionu

Problém: V rámci regionů může být problémem špatná návaznost jednotlivých typů dopravy (např. uvnitř regionů, ale i na pomezí krajů). Často nejsou provázány linky veřejné dopravy na pomezí krajů. Stále nejsou v některých případech dostatečně zajištěny krátké přestupní časy mezi jednotlivými druhy dopravy (např. silniční, železniční), obsluha obcí ve všechny dny v týdnu a tarifní dopravní integrace. Nabídka dopravy ne vždy odpovídá reálné poptávce a tím dochází ke ztrátě konkurenceschopnosti veřejné dopravy a k poklesu přepravních výkonů. Problematická je zejména situace v odlehlých regionech, kde často není zajištěn dostatek spojů. Problém zajištění koordinace veřejné dopravy navíc přesahuje rámec regionů. Dosavadní situace vede někdy k opomíjení okrajových oblastí regionů a oblastí na hranicích mezi regiony a slabší stupeň koordinace mezi regionálními orgány vytváří problémy v síťovém efektu veřejné dopravy.

Náplň: Vyšší využívání veřejné dopravy, lepší koordinace na regionální i meziregionální úrovni a podpora vzájemné integrace dopravních systémů a rozvoj přestupních terminálů. Podpora zpracování plánů udržitelné mobility (SUMP) a jejich implementace a v návaznosti na ně rovněž krajské plány dopravní obslužnosti. Je nutné vybudovat krajská dispečerská pracoviště, která budou návaznost operativně zajišťovat (řešení problémů provozních nepravidelností).

Cílová skupina: uživatelé veřejné dopravy

Cílový stav: Vyšší využívání veřejné dopravy a zvýšená přepravních výkonů. Efektivní dopravní obslužnost regionu respektující přepravní potřeby obyvatel i kvalitu životního prostředí.

Hlavní nositel: MD

Další nositelé: MŽP

Hlavní realizátoři: kraje

Typové opatření 6: Zlepšování stavu komunikací

Problém: Opravy komunikací jsou pro většinu menších měst a obcí zpravidla významnými investicemi, které jsou značnou zátěží pro místní rozpočty. Dopravní infrastruktura je navíc v současné době ve špatném stavu v regionálních centrech a jejich zázemí.

Náplň: Dotační podpora oprav stávajících komunikací a cyklostezek (a v případě objektivní potřeby výstavba nových komunikací), která bude reflektovat „obtížnost“ řešení problému v dané obci – např. katastrální výměru obce, resp. počet kilometrů spravované sítě.

Cílový stav: Technicky zlepšený stav komunikací v regionálních centrech a jejich funkčním zázemím, který přispěje ke stabilizaci daných regionů a zvýšení kvality života v jejich obcích.

Cílová skupina: uživatelé komunikací

Hlavní nositel: MD

Další nositelé: MMR

Regionální centra a jejich venkovská zázemí

V malých obcích v zázemí regionálních center je jako problematická vnímána především dostupnost a kvalita veřejných i komerčních služeb a kvalita dopravní infrastruktury (např. kvalita chodníků a silnic, případně podmínky pro cyklistickou dopravu)¹³.

Mnoho regionálních center se potýká s dopravními problémy. Původně některá města v exponované lokalitě mají problémy s hustou dopravou v centrech měst. Dalším problémem je také napojení na dálniční síť, případně kvalitní napojení na TEN-T. V kategorii regionálních center je častým dopravním problémem i špatná dostupnost parkovacích míst, přetíženost dopravních komunikací a špatný stav silnic¹⁴. Menší obce nicméně často nejsou schopny financovat významné opravy/výstavbu z vlastních zdrojů, a pokud ano, jedná se často o významnou, mnohaletou zátěž pro místní rozpočty.

Strukturálně postižené kraje

Nedostatky v infrastruktuře – krajům chybí nejen lepší napojení silniční infrastrukturou na hlavní dopravní tepny mimo kraj případně kapacitní spojení hlavních center v krajích a železniční infrastrukturou (především

¹³ SMOČR (2017): Východiska pro nastavení pozice Svazu měst a obcí ČR ke kohezní politice Evropské unie po roce 2020 – pracovní verze.

¹⁴ SMOČR (2017): Východiska pro nastavení pozice Svazu měst a obcí ČR ke kohezní politice Evropské unie po roce 2020 – pracovní verze.

Karlovarský kraj), ale i infrastruktura pro průmyslové nemovitosti (průmyslové zóny a investičně připravené plochy) a v Ústeckém kraji také nedostatky v energetické přenosové soustavě.

Hospodářsky a sociálně ohrožená území

Strategický cíl 3: Dobrá kvalita života v hospodářsky a sociálně ohrožených územích

Typové opatření 7: Řešení problémů spojených se sociálně vyloučenými lokalitami ve venkovském prostředí

Problém: V rámci posledního mapování SVL došlo k nárůstu lokalit ve venkovských obcích. Sociální vyloučení zde má specifický charakter, vzhledem k dopravní dostupnosti a systému poskytování služeb (odpovědnost za služby na úrovni ORP), obce a místní celky disponují výrazně omezenějším spektrem nástrojů pro řešení tohoto problému.

Náplň: Zajistit dostupnost sociálních a dalších služeb pro prevenci a řešení situace sociálního vyloučení, stabilizace a řešení problémů obyvatel venkovských SVL, včetně dostupnosti nesegregovaného bydlení a podpory zaměstnanosti. Pracovat na dostupnosti MŠ, ZŠ a SŠ.

Cílový stav: Menší počet sociálně vyloučených lokalit na venkově a efektivně nastavené mechanismy vedoucí k prevenci vzniku nových sociálně vyloučených lokalit.

Cílová skupina: obyvatelé SVL

Hlavní nositel: ASZ

Další nositelé: MMR, MPSV, MŠMT

Hlavní realizátoři: obce, DSO, kraje, místní akční skupiny, krajské pobočky Úřadů práce, neziskové organizace

Specifický cíl 3.1: Zajistit dobrou dopravní dostupnost v rámci regionu a ve vazbě na aglomerace a metropole

Zásadní je dobré dopravní spojení do regionálních center, a to i z obcí v odlehle poloze. Limitovaná dopravní obslužnost o víkendech, ale i pracovních dnech omezuje mobilitu místního obyvatelstva.

Řešení: Bude zkvalitňováno spojení v rámci regionů a budou zváženy možné cesty ke zlepšení dopravní obslužnosti odlehlých venkovských a periferních regionů (včetně případných legislativních úprav pro efektivní zajištění dopravní obslužnosti) a k zajištění lepší dopravní dostupnosti služeb veřejné správy. Dojde ke zlepšení propojení krajských integrovaných dopravních systémů na národní i mezinárodní úrovni a tím i k lepšímu dopravnímu spojení obcí na hranicích krajů a příhraničních oblastech.

Typové opatření 8: Zajištění dopravní obslužnosti

Problém: Obyvatelé odlehlých a obtížně dostupných lokalit čelí řadě obtíží (např. nízká možnost přístupu na pracovní trh, nedostatečné napojení na regionální centra atd.) spojených s nedostatečnou dopravní obslužností těchto oblastí. Dopravní obslužnost by mohla být zajištěna alternativními způsoby (např. dotované minibusy aj.), ale legislativní úprava brání efektivnímu využití v periferních oblastech.

Náplň: V rámci zajištění alternativních způsobů dopravní obslužnosti bude prosazen prostřednictvím MD ČR legislativní posun tak, aby obce mohly za stanovených podmínek vykonávat dovoz, odvoz obyvatel obce za úplaty v osobních vozech typu Transit, tedy podobnou formou jako je provozována taxislužba, byť cena bude podstatně jiná a může být dotována (pozn. v současné době obce nebo jiní partneři mohou takovou službu provozovat buď jako licencované subjekty pro veřejnou dopravu nebo jako licencované taxislužby. Obojí je drahé, složité a pro periferní venkovské regiony zcela nepoužitelné).

Cílový stav: Bude dosaženo dostatečné dopravní dostupnosti odlehlých a obtížně dostupných lokalit.

Cílová skupina: Obyvatelé odlehlých a obtížně dostupných lokalit

Hlavní nositel: MD, hlavní realizátoři: obce, kraje, dopravní podniky krajů

Tabulka 4: SWOT analýza – regionální rozvoj

Silné stránky (S - strong)	Slabé stránky (W - weak)
Integrované dopravní systémy jsou rozvíjeny již téměř ve všech krajích ČR	Nedokončená silniční síť páteřních komunikací
Nadprůměrně hustá silniční a železniční síť	Problematická dopravní dostupnost vnitřních periferií (na hranicích krajů, venkovském prostoru, příhraniční oblasti)
Mezinárodně významné a stále se rozvíjející letiště Praha-Ruzyně	Absence vysokorychlostních železničních tratí v ČR
Obce na Moravě a ve Slezsku jsou územně i populačně větší a lze je efektivněji obsloužit veřejnou dopravou	Špatný technický stav silniční a železniční sítě zejména nižších řádů
Dobrá dopravní obslužnost metropolitních regionů, k čemuž mnohdy přispívá provázanost městské dopravy s dopravou regionální/příměstskou.	Nedostatečné napojení na železniční a silniční infrastrukturu je především v krajích Jihočeském, Karlovarském
Integrace veřejné dopravy	Absence rychlých železničních spojení.
	Přetížené krajní úseky dálnic na hranicích velkých měst, zejména Prahy a Brna, a na ně navazující komunikace směrem do center měst
	Špatná vybavenost regionů nebo části krajů Plzeňského, Jihočeského a Vysočina, zejména pak oblast Třebíče, Jindřichova Hradce, Vimperka, Kralovic či Nýřanska veřejnou dopravou.
	Části Plzeňského, Jihočeského kraje a Kraje Vysočina jsou hůře dostupné prostřednictvím veřejné dopravy.
	Téměř polovina obcí do 3 000 tis. obyvatel, převážně na území Čech, není o víkendech obsluhována veřejnou dopravou.
	Venkovské oblasti o víkendech nejsou obsluhovány veřejnou dopravou.
	Stále nedokončené hlavní silniční tahy (např. dálnice D1, D3, D6, D11 a D35)
	Na relativně velké části území jsou stále překračovány imisní limity z dopravy.
	Znečištění z dopravy
	Nedostatečnou mezinárodní dopravní dostupnost metropolitních oblastí
	Nárůst individuální automobilové dopravy v metropolích a aglomeracích
	Rostoucí intenzity individuální automobilové dopravy

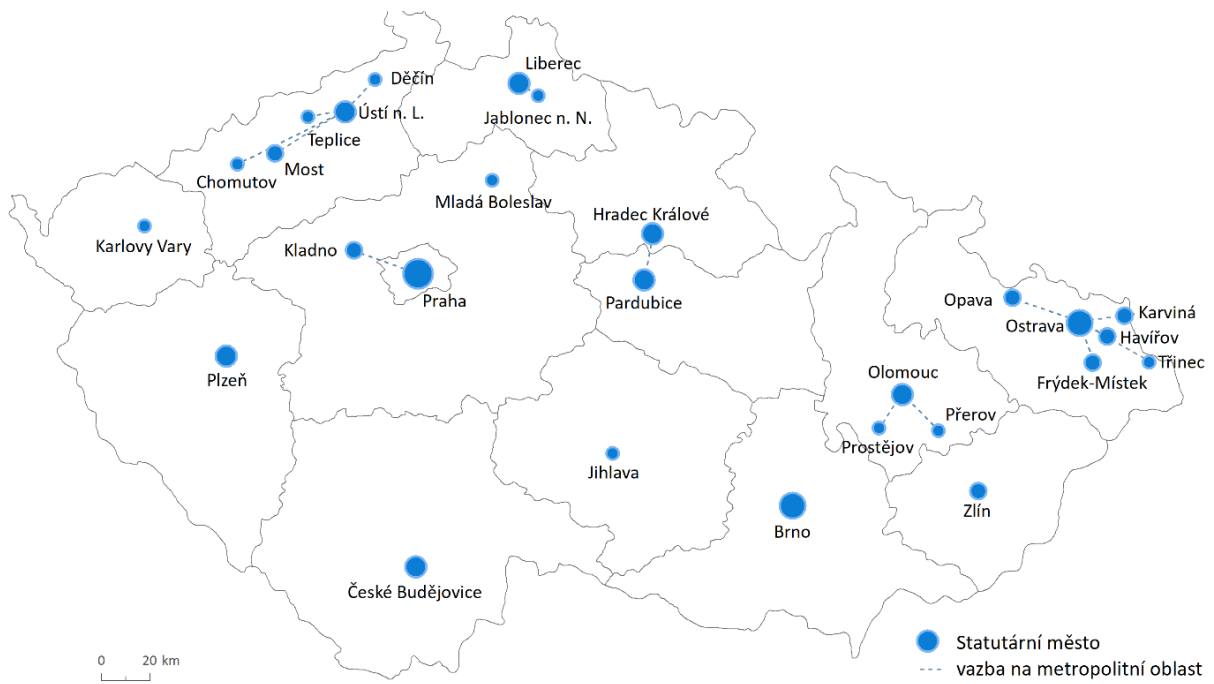
	Nekvalitní dopravní napojení aglomerací na silná metropolitní území (např. Praha-České Budějovice, či Praha-Karlovy Vary).
	Nekvalitní dopravní (silniční a železniční) propojení aglomerací mezi sebou navzájem (například Liberec-Hradec Králové).
	Nevybudované, či nedobudované městské obchvaty
Příležitosti (O - opportunity)	Hrozby (T - threat)
Dokončení páteřní dopravní infrastruktury	Pokračující populační růst rostoucích metropolí, na který nebude dostatečně rychle reagovat dopravní infrastruktura a obslužitelnost VHD.
Zahájení prací umožňujících rychlé železniční spojení.	Nedobudování páteřní dopravní infrastruktury (silniční i železniční).
Propojení veřejné hromadné dopravy a dopravních uzlů a parkovišť (P+R/záchytná parkoviště)	Odlehlejší území nebudou dostatečně obsloužena veřejnou dopravou, což povede k další ztrátě obyvatel a celkovému úpadku.
Investovat i prostředky do moderních a ekologicky šetrných vozidel městské hromadné dopravy vč. doprovodné infrastruktury	Nárůst individuální automobilové dopravy v metropolích a aglomeracích
Podpora aktivní mobility	Rostoucí intenzity individuální automobilové dopravy
Zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu	

2.2.12 Vymezení území pro Integrované teritoriální investice (ITI) v ČR

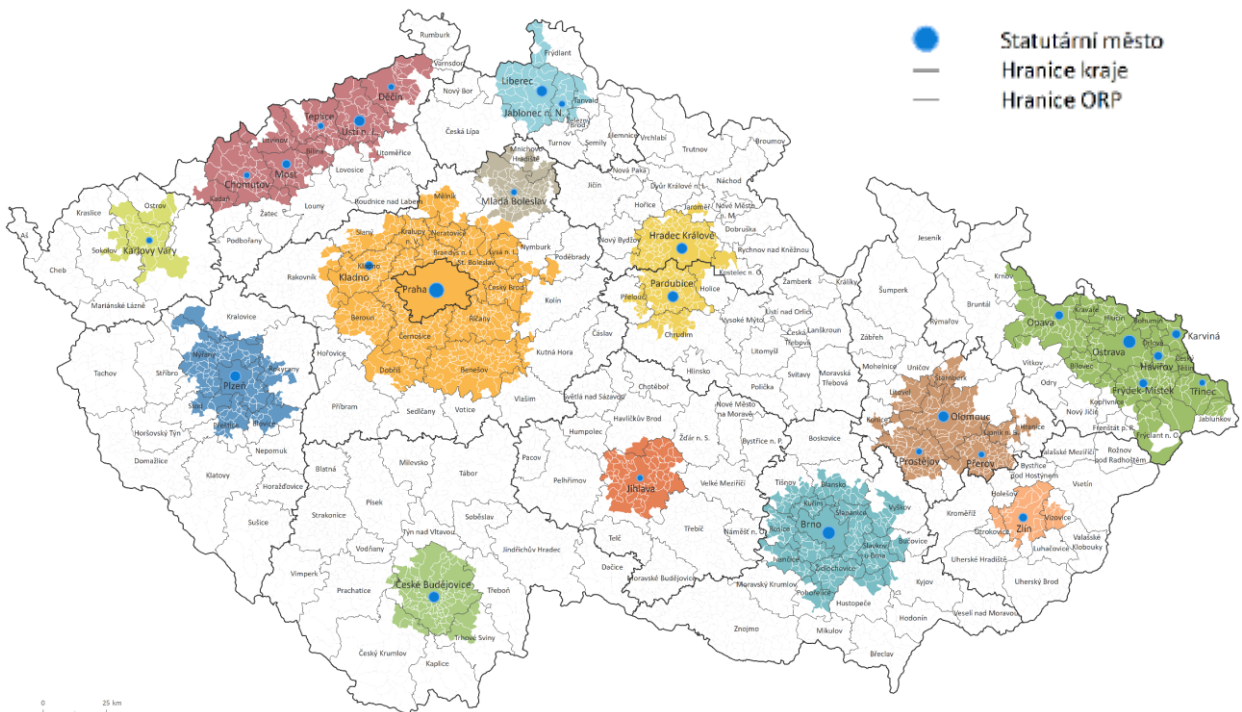
Účelem této části je jednotně vymezit metropolitní oblasti pro nastavení efektivního čerpání prostředků z ESI fondů prostřednictvím *Integrovaných územních investic (Integrated Territorial Investments - ITI)* a zároveň naplňovat realizaci regionální politiky (v souladu s připravovanou Strategií regionálního rozvoje ČR 2021+). Tím se naplňuje současný záměr EU používat Integrované územní investice jako nástroj územního rozvoje, který umožňuje efektivní, transparentní a administrativně jednodušší implementaci územní strategie. Prostřednictvím ITI dochází ke zdůraznění role metropolitních oblastí, které jsou vnímány jako póly růstu a rozvoje území. S využitím ITI pro udržitelný rozvoj metropolitních oblastí podle relevantních nařízení EU pro příští programové období EU tedy Česká republika počítá pro uplatnění integrovaného přístupu k využití Evropských strukturálních a investičních fondů, který je realizován na základě zpracované a schválené integrované strategie.

ITI představuje vymezení všech metropolitních oblastí a aglomerací, jejichž jádry jsou statutární města v Česku.

Obrázek 16 Statutární města v Česku v roce 2019



Obrázek 17 Vymezení metropolitních oblastí a aglomerací v roce 2019



Tabulka 5: Seznam statutárních měst a jejich přiřazení do metropolitních oblastí a aglomerací

Název metropolitní oblasti/ aglomerace	Statutární města v území
Pražská metropolitní oblast	Praha, Kladno
Ostravská metropolitní oblast	Ostrava, Frýdek-Místek, Opava, Třinec, Havířov, Karviná
Brněnská metropolitní oblast	Brno
Ústecko-chomutovská aglomerace	Ústí nad Labem, Teplice, Most, Děčín, Chomutov
Olomoucká aglomerace	Olomouc, Přerov, Prostějov
Hradecko-pardubická aglomerace	Hradec Králové, Pardubice
Plzeňská aglomerace	Plzeň
Liberecko-jablonecká aglomerace	Liberec, Jablonec nad Nisou
Českobudějovická aglomerace	České Budějovice
Karlovarská aglomerace	Karlovy Vary
Zlínská aglomerace	Zlín
Mladoboleslavská aglomerace	Mladá Boleslav
Jihlavská aglomerace	Jihlava

Jednotný postup vymezení metropolitních oblastí a aglomerací statutárních měst v České republice přinesl v některých urbanizovaných územích relativně významné změny.

Funkční vymezení musí být především funkčním nástrojem pro nastavení efektivního čerpání prostředků z ESI fondů a realizaci regionální politiky v souladu se Strategií regionálního rozvoje ČR 2021+. Oba tyto cíle je vhodné uskutečňovat v relativně úzce vymezených urbanizovaných oblastech, které mají na rozdíl od širokých zázemí měst specifické problémy související s metropolizačními a suburbanizačními procesy. Alokace finančních prostředků do těchto užších území by měla nejen překonat problémy způsobené v důsledku suburbanizace, ale také posílit roli metropolitních oblastí a aglomerací jako pólů rozvoje jednotlivých krajů.

2.2.13 Dopravní politika ČR

Strategické a koncepční cíle a hlavní zásady rozvoje v oblasti dopravy a dopravních sítí udává *Dopravní politika ČR pro období 2021 až 2027, s výhledem do roku 2050*. Ty jsou postupně rozpracovávány v návazných strategiích. Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň), bezpečnost a obranu státu a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

Vize dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen

klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu, přírodu a krajinu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Bude proto nutné uspokojovat potřebu po mobilitě osob a věcí, způsob zajištění těchto potřeb musí být ovlivňován tak, aby byla zajištěna udržitelnost ve vztahu k dalšímu ekonomickému vývoji. Cílem je neomezovat dopravu, nýbrž rozvíjet ji. Avšak nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě. Společenským zadáním je proto zvýšit energetickou účinnost dopravy. To znamená zajistit snížení měrné spotřeby energie (podíl spotřeby energie a vykonané přepravní práce).

Tato vize bude dosažena pomocí následujících **tří na sebe navazujících kroků**:

1. Budou hledána taková opatření, která umožní dopravou osob i věcí šetřit tak, aby přepravní potřeby vznikaly co nejméně, aniž by to ovlivnilo hospodářský rozvoj (optimalizace přepravních potřeb). K tomu budou zaváděny výsledky aplikovaného výzkumu do praxe a využity moderní technologie, dojde ke zlepšení územního plánování zejména ve městech a bude podpořena restrukturalizace ekonomiky směrem k tvorbě vyšší přidané hodnoty. Tento první krok bude tedy předmětem širší politiky státu v souladu s přijatým *Strategickým rámcem Česká republika 2030*.
2. Dopravní systém splňující výše uvedenou vizi musí být založen na multimodálním přístupu, který spočívá ve využití výhod jednotlivých druhů dopravy a musí být založen na mezioborové spolupráci. V případě koncentrovaných (silných a pravidelných) přepravních proudů je nezbytné více využívat energeticky efektivnější druhy dopravy podporované k tomuto účelu vybudovanou kvalitní dopravní infrastrukturou, a to včetně energetické a informační nadstavby, neboť právě ty dosahují nejnižší energetickou náročnost (kWh/oskm, kWh/tkm) a rovněž i nejnižší produkci oxidu uhličitého (kg/oskm, kg/tkm).
3. Jednotlivé druhy dopravy je nutné rozvíjet s ohledem na potřebnou dostupnost jednotlivých regionů, s ohledem na přepravní potřeby a s ohledem na snížení vlivů na životní prostředí. Předpokladem je kvalitní a moderními technologiemi vybavená dopravní infrastruktura i dopravní prostředky ke sdílení informací a dat o přepravě, musí být splněny podmínky pro energetickou efektivitu a minimalizaci emisí v rámci jednotlivých druhů dopravy. Je nutné úzce provázat dopravní systém se systémem energetickým, energetiku v dopravě je nutné posuzovat jako celek, využívání fosilních paliv je nutné minimalizovat, a to jak z důvodu ochrany klimatu, tak i z důvodu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva.

2.2.14 Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030

V průběhu programovacího období 2014-2020 města začala řešit problematiku udržitelné městské mobility podle záměrů vzniklých v souvislosti s *Bílou knihou – Plán jednotného evropského prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*. Evropská komise vyžadovala pro toto programovací období zpracování Plánů udržitelné městské mobility (PUMM, angl. SUMP) jako podmínku pro čerpání evropských fondů. To bylo ze strany České republiky odmítnuto z důvodů nedostatečného časového prostoru, což by vedlo pouze k formálnímu zpracování bez požadovaného efektu. Proto bylo dohodnuto, že pro období 2014-2020 bude postačující zpracovat prozatímní plán, který bude po roce 2020 nahrazen plným PUMM. Ministerstvo dopravy proto certifikovalo metodiku pro zpracování PUMM, která byla v roce 2021 aktualizována v souvislosti s evropskými a národními strategiemi.

V roce 2021 byla na národní úrovni schválena Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030, která rozpracovává hlavní zásady dopravní politiky do podmínek samosprávy. Návrh Koncepce řeší problematiku plánování udržitelné městské a aktivní mobility v souladu s návrhy a požadavky na řešení městské mobility ze

strany Evropské komise a vychází ze zkušeností s první generací plánů udržitelné městské mobility (SUMP), které již města v předcházejících letech zpracovala. Koncepce má ve své podstatě metodický charakter a měla by usnadnit jednotlivým městům zpracování a aktualizaci plánů udržitelné městské mobility, které patří do samostatné kompetence městských samospráv.

Koncepce rozlišuje dvě části. První část (kapitoly 2.1 a 2.2 Návrhové části) se zabývá problematikou městské a příměstské mobility a plní funkci metodické pomůcky pro města a kraje v procesu plánování udržitelné městské mobility, a to s ohledem na definované kategorie měst. V implementační části jsou pak uvedeny návazné metodiky pro jednotlivé oblasti plánování městské mobility, které budou postupně zpracovávány ve spolupráci s výzkumnou a akademickou sférou. Druhá část (kapitola 2.3 Návrhové části) se zabývá aktivní mobilitou a navazuje na Národní cyklostrategii, jejíž platnost skončila v roce 2020.

Koncepce vychází z evropských pokynů (Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition)), zohledňuje národní specifika, vychází z vyhodnocení 1. generace SUMP. Koncepce se zaměřuje na řešení specifík jednotlivých kategorií měst (dle velikosti města, postavení v aglomeraci, klimatických podmínek, převažujícího typu zástavby), i s ohledem na suburbánní oblasti.

2.2.15 Koncepce veřejné dopravy

Pro současnou situaci ve veřejné dopravě je typické, že její stav je spoluurčován množstvím tendencí, které pozorujeme na trhu, a koncepcí, které stanovily zejména unijní orgány a jejichž naplňování je pro Českou republiku oprávněně zásadní. Tyto vývojové tendence a koncepce primárně unijních orgánů mohou vývoj veřejné dopravy výrazně ovlivňovat a v některých případech vést k protichůdným směrům vývoje, což by bylo krajně nepříznivé. Jako příklad je možné dát několik základních tezí, které oblast veřejné dopravy určují nesporně a velmi významně:

1. Státní energetická koncepce opakovaně zdůrazňuje stále více potřebu dekarbonizace průmyslu a dopravy s ohledem na snižování tzv. uhlíkové stopy, plynoucí z průmyslu a dopravy v České republice. Navazující *Národní akční plán čisté mobility* se zabývá energetikou v dopravě, právě se připravuje aktualizovaná verze, která už se nebude zabývat jen silniční dopravou.
2. Růst zájmu cestujících o veřejnou dopravu. V souladu s dopravní politikou České republiky se podařilo dosáhnout stavu, kdy poptávka po službách veřejné (hromadné) dopravy roste, a to zejména v oblasti drážní dopravy.
3. Proměny přístupu k dopravě na evropské úrovni. Evropská komise představila v prosinci 2019 jednu ze svých stěžejních iniciativ tzv. „Zelenou dohodu pro Evropu“. Jedná se o souhrn iniciativ, díky kterým by se měla EU do roku 2050 stát klimaticky neutrální ekonomikou. Dohoda bude pokrývat všechny sektory ekonomiky, zejména pak dopravu, energetiku, zemědělství, výstavbu budov a průmysl obecně. Doprava se přímo týká část Urychlení přechodu k udržitelné a inteligentní mobilitě.
4. Otevření trhu poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících. Cílem této liberalizační strategie od začátku nebyl trh sám o sobě, ale zvýšení kvality a efektivity veřejné dopravy a odstranění monopolů.
5. Páteří infrastruktura pro veřejnou dopravu je přetížená.
6. Zkvalitňuje se přístup společnosti k přepravě skupin cestujících se zvláštními potřebami, příkladem mohou být oprávněně zvyšující se požadavky na přepravu osob s omezenou schopností pohybu, orientace nebo komunikace, nebo pravidla pro přepravu dětských kočárků, pečujících osob s dítětem do 3 let nebo cyklistů s jízdními koly, zachycené v připravovaných unijních předpisech.

Úkolem Koncepce veřejné dopravy je nastavit ve světle vývojových tendencí, které jsou objektivní, další směřování činnosti veřejné správy v oblasti veřejné dopravy, na které se organizačně i ekonomicky podílí veřejná správa rozhodující měrou. Hlavní cíle a priority státu v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících jsou následující:

- Vhodné rozdělení kompetencí ve veřejné dopravě
- Koncesní model
- Tarify ve veřejné dopravě a jejich regulace
- Disponibilita informací o veřejné dopravě
- Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti ve veřejné dopravě
- Přizpůsobení vozidel novým potřebám
- Řetězec mobility

Hlavní páteřní osy poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících a rozmístění hlavních přestupních uzlů na celostátní úrovni do roku 2025 zajišťuje I. přepravní segment (expresní doprava); II. přepravní segment (rychlá meziregionální doprava) a III. přepravní segment (páteře regionálních systémů)

Koncepce dále stanovuje základní rámec pro spolupráci státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti a navrhuje opatření pro realizaci Koncepce veřejné dopravy.

2.2.16 Strategie BESIP 2021-2030

Pro období 2021-2030 Strategie BESIP stanovuje jako hlavní cíl snížení fatálních následků dopravních nehod o 50 % (v roce 2030 o 50 % méně vůči roku 2020). Vedle ochrany lidského života a zdraví má zvýšení bezpečnosti silničního provozu rovněž významný pozitivní dopad na ekonomiku ČR.

Strategické pilíře: Účastníci provozu; Infrastruktura; Vozidla a technologie

Infrastruktura - Odstraňování nehodových lokalit: Srážky se stromem; železniční přejezdy; srozumitelná a předvídatelná trasa; dopravní značení; Smart Cities a Kooperativní inteligentní dopravní systémy.

Silniční infrastruktura ČR patří hustotou sítě k předním zemím Evropy. Celková délka silniční sítě v ČR činí 55 769 km, avšak dálniční síť tvoří pouze 1 276 km (2,3 %). Zbylou část dopravní infrastruktury dále doplňuje 5 826 km silnic I. třídy (10,4 %), 14 585 km silnic II. třídy (zajišťují dopravní spojení mezi okresy; 26,2 %) a 34 081 km silnic III. třídy (vzájemně spojující obce nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace; 61,1 %). Mimo to silniční infrastrukturu doplňují místní komunikace (uliční síť) a účelové komunikace (lesní a polní cesty) v celkové délce cca 75 tis. km.

Nejvíce osob bylo usmrceno na silnicích I. tříd, následovaly silnice II., resp. III. tříd. Relativní překročení vytýčeného cíle v oblasti usmrčených osob bylo na všech uvedených druzích komunikací překročeno v období 2012-2019 obdobně (pozn. v rozmezí 15-17 %). Z pohledu plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (NSBSP) lze hodnotit místní komunikace jako jednoznačně nejhorší – v oblasti usmrčených osob byl předpoklad překročen o 66 %, u těžce zraněných pak o 31 %.

Rozvoj pozemních komunikací v zastavěném území je nutné zaměřit na rozvoj infrastruktury pro nemotorovou a hromadnou dopravu dle zásad udržitelného rozvoje.

Odstraňování nehodových lokalit

Vzhledem k využívání lokalizace nehod pomocí GPS (od roku 2007) je možné pro identifikaci nehodových lokalit využívat pokročilé statistické metody. Tyto metody zároveň umožňují řazení lokalit podle kolektivního rizika a stanovení priorit pro jejich odstranění.

Oblast zavádění kooperativních inteligentních dopravních systémů (C-ITS) v členských státech EU je jednou z priorit Evropské komise pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, resp. snížení nehodovosti a v důsledku toho snížení počtu usmrčených a zraněných.

Prostřednictvím služeb C-ITS poskytovat účastníkům silničního provozu důvěryhodné informační a varovné zprávy v reálném čase. Cílem je snížit nehodovost v důsledku nepozornosti nebo nepříznivých klimatických

podmínek. Z hlediska rozsahu silniční sítě pokryté službami C-ITS byly jako klíčové vymezeny následující oblasti/situace:

- S vysokým rizikem kolize s jiným vozidlem (osobním vozidlem, vlakem, tramvají aj.).
- Kdy se blíží vozidlo složky integrovaného záchranného systému.
- Kdy se provádí silniční práce nebo údržba.
- Kdy došlo k prudkému brzdění vozidla v okolí ve směru jízdy.
- S parametry vozovky, kterým je nutné přizpůsobit jízdu (náledí, nerovnosti na vozovce, prudká zatáčka, stoupání atd.).
- Dopravní kongesce aj

Díky prvkům C-ITS budou mít řidiči během jízdy včasnou informaci nebo varovnou zprávu o mimořádných událostech, ke kterým se blíží a na které mohou mít velmi krátkou reakční dobu pro přizpůsobení jízdy, a to zejména při zhoršených povětrnostních podmínkách (prudké sněžení, srážky, náledí atd.). To bude mít pozitivní dopad na snížení počtu nehod a počet usmrčených a zraněných.

Očekává se, že rozsah a pokrytí silniční sítě službami C-ITS v ČR i v dalších členských státech EU se po roce 2025 dostane na takovou úroveň, že jejich využívání účastníky silničního provozu sníží nehodovost a počet úmrtí v silniční dopravě v EU o 4-6 %.

V ČR již byla realizována pilotní ověření zavádění C-ITS v národních podmínkách a v rámci projektu *C-Roads Czech Republic* byla do konce roku 2022 pokryta část dálniční sítě a městské silniční sítě službami C-ITS.

Vozidla a technologie

Průměrné stáří osobních automobilů, kterých je registrováno více než 6 milionů, se v 2. Q roku 2020 zvýšilo na 15,11 roku. Na tomto růstu se významně podílí i skladba dovážených ojetých vozidel, z nichž je více než 50 % starších 10 let.

Členské země EU schválily seznam bezpečnostních opatření, která budou od 6. července 2022 součástí povinné výbavy vozidel. Jedná se o nařízení EU 2019/2144. Pokročilé technologie zabraňující následkům dopravních nehod na životech a zdraví se stanou standardem pro všechna nově vyráběná vozidla (doposud k dispozici pouze u některých modelů, většinou jako příplatková výbava). Zavedení uvedených opatření by mohlo představovat největší pokrok v oblasti bezpečnosti silničního provozu v Evropě od zavedení bezpečnostního pásu.

Systémová opatření

Vysoká míra dohledu v silničním provozu je klíčová z pohledu snižování počtu dopravních nehod.

Tabulka 6: Akční plán 2021-2022 - opatření

Měření úsekové a okamžité rychlosti v uzavírkách na dálnicích a v rizikových lokalitách dálnic a silnic I. tříd	ŘSD	1. Do V/2021 vytipovat 40 rizikových lokalit v závislosti na míře nehodovosti a nebezpečnosti daného úseku /PČR ve spolupráci ORP/: počet vytipovaných úseků 2. Do VI/ 2021 zavést požadavky na systém měření úsekové případně okamžité rychlosti v uzavírkách do interních předpisů ŘSD ČR /ŘSD/:ANO/Ne 3. Realizovat úsekové nebo okamžité měření v 15 vytipovaných lokalitách v roce 2021 a v 25 lokalitách v roce 2022 /ŘSD/: délka realizovaných měření zařízení pro MÚR ve vytipované lokalitě a počet zkontrolovaných vozidel zařízení pro MÚR případně MOR v roce 2021 a 2022
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		4. ORP: počet rychlostních/jiných přestupků řešených ORP ve vytipované lokalitě v daném roce
Odstranění nehodových lokalit	Odstranění nehodových lokalit dle podmínek příspěvku SFDI v roce 2021 a 2022	
Srážky se stromem	Odstranění nehodových lokalit se stromy dle podmínek příspěvku SFDI v roce 2021 a 2022	
	Osazovat svodidla v lokalitách s novou výsadbou/obnovou stromů na silničním pozemku při rychlosti nad 60 km/h	
Železniční přejezdy	Instalace závor na přejezdech silnic II. tříd v počtu min. 50 ks ročně	
	Zabezpečit 90 % železničních přejezdů křížících silnice I. tříd PSZ se závorami (s výjimkou přejezdů s nulovým nebo minimálním provozem)	
	Obnova svislého a vodorovného dopravního značení u železničních přejezdů na krajských komunikacích dle podmínek příspěvku SFDI na odstraňování nehodových lokalit v roce 2021 a 2022	
Srozumitelná a předvídatelná trasa	Osadit zábrany proti podjetí motocyklisty a zajistit protismykovou úpravu v nehodových obloucích motocyklistů dle podmínek příspěvku SFDI na odstraňování nehodových lokalit v roce 2021 a 2022	
Dopravní značení	Zvyšovat počet zón 30 na komunikacích kategorie C dle ČSN 73 6110 s vysokým počtem zranitelných účastníků dopravy (např. nákupní a rezidenční oblasti)	
	Rozšířit počet informativního dopravního značení Bezpečný odstup (IP 32) na dálnicích a silnicích 1. tříd	
Smart Cities a C-ITS	Rozšiřovat instalace prvků C-ITS (po zavedení EU standardizace) v lokalitách, kde mohou výrazně přispět ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu	
Digitální mapy	Technická příprava pro implementaci analytických služeb nad digitálními prostorovými daty v rámci připravovaného mapového portálu resortu dopravy.	

2.2.17 Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021-2027 s výhledem do roku 2050

Dokument „Strategie rozvoje ITS 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ stanovuje, jaké priority v ITS mají být sledovány, jak má být organizována spolupráce s různými zainteresovanými subjekty a jaké nástroje (legislativní, normalizační, finanční) mají být k dispozici na podporu rozvoje inteligentních dopravních systémů.

Rozvojové aktivity v oblasti dopravních systémů mají tedy být prováděny s vizí spolehlivé, bezpečné, efektivní a šetrné přepravy osob a věcí, odpovídající požadavkům dnešní doby, s výhledem na budoucí rozvoj. Klíčovým nástrojem pro realizaci této vize jsou právě systémy ITS.

Definice ITS je upravena zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích takto: „Inteligentní dopravní systém je souborem elektronických prostředků, technických zařízení, programového vybavení a jiných nástrojů, které umožňují vyhledávání, shromažďování, zpřístupňování, používání a jiné zpracovávání údajů o pozemních komunikacích, silničním provozu, cestování, logistice a dopravním spojení, a jehož účelem je

zvýšení bezpečného a koordinovaného užívání pozemních komunikací a snížení negativních dopadů silničního provozu na životní prostředí.“

Každý druh dopravy využívá na základě vlastních potřeb a požadavků různé prostředky a komponenty pro realizaci systémů ITS, přičemž v každém druhu dopravy může být odlišná právní definice ITS. Např. v zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, je v části osmé § 49a - § 49e stanovena provozní a technická propojenost evropského železničního systému. Systém říčních informačních služeb pak definuje § 32a odst. 1 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, v platném znění.

Rozvoj ITS patří mezi moderní trendy v dopravě. Systémy ITS totiž umožňují dopravu lépe plánovat, organizovat a řídit tak, aby doprava byla udržitelná, přístupná, interoperabilní, bezpečná a ekonomická. Oblast dopravy má jeden z nejvyšších inovačních potenciálů. Vznikají a budou neustále vznikat nové aplikace nejmodernějších detekčních, diagnostických, informačních a řídicích technologií na bázi ITS, globálních navigačních družicových systémů (GNSS) a systémů pozorování Země.

V ITS je jak (inteligentní) infrastruktura a (inteligentní) dopravní prostředky ve vzájemné interakci, tak jsou ve vzájemné interakci také další aktivní účastníci dopravního provozu nebo přepravního procesu vybavenými odpovídajícími zařízeními a prostředky. Prostřednictvím ITS může např. inteligentní infrastruktura v reálném čase poskytovat kvalitní informace o dopravním provozu nebo informace o cestování, např. dispečinky dopravních podniků nebo integrovaných systémů mohou vozidlům udělovat organizační a řídicí pokyny nebo dopravní prostředky mohou komunikovat s jinými dopravními prostředky a také se zařízeními na infrastruktuře s cílem zvýšit bezpečnost a plynulost provozu, snížit energetickou náročnost nebo zkrátit cestovní dobu.

Jádrem ITS je využití informačních a komunikačních technologií, proto se toto odvětví vyvíjí rychleji než samotný dopravní systém jako takový. Do dopravního systému prostřednictvím ITS také pronikají globální technologické trendy jako je digitalizace a automatizace. Ty by v budoucnosti mohly v dopravním systému ještě více eliminovat vliv chybovosti lidského činitele a také ještě více umožnit zranitelným účastníkům dopravního provozu samostatný a bezpečný přístup a pohyb po veřejných budovách, pohyb na pozemních komunikacích a v rámci veřejně přístupného prostoru, jakož i bezbariérové využívání veřejné osobní dopravy.

ITS umožňují organizovat proces přemístění osob a věcí a dále ovlivňovat dopravní provoz takovým způsobem, že stávající dopravní síť může být optimálněji využívána. Technologie ITS mohou poskytnout data využitelná ke snížení nákladů na provoz a údržbu dopravní infrastruktury. ITS umožňují optimalizovat dopravní proudy takovým způsobem, aby byla jízda vozidel plynulá bez náhlých zastavení a následných rozjezdů, čímž se eliminuje nadměrná spotřeba energie. V současné době je patrný masivní rozvoj velkých měst. Kromě stavebních projektů týkajících se dopravní infrastruktury je třeba investovat do systémů ITS pro ovlivňování a řízení městského automobilového provozu, provozu MHD a city logistiky. Rovněž je možné přizpůsobit funkci ITS pro venkovské oblasti. ITS je možné využít v případech určitých omezení ve využívání silniční sítě (omezení provozu vozidel dopravními značkami), ale rovněž tak mohou být využity při omezeních na železniční síti (např. pomalá jízda, pracovní místo na trati) anebo při omezeních ve využívání sítě vodních cest.

ITS nachází uplatnění ve všech druzích dopravy: silniční, železniční, vodní, letecké, osobní, veřejné osobní, i nákladní. Uplatňují se, jak již bylo uvedeno výše, pro vyšší kapacitu dopravní cesty, ekonomickou efektivnost, bezpečnost, řízení a ovlivňování provozu, snižování energetické náročnosti, optimalizaci dopravních a přepravních procesů, eliminaci škodlivých vlivů na zdraví a životní prostředí. Každý druh dopravy využívá na základě svých potřeb a požadavků různé komponenty pro realizaci systému ITS.

Zcela zásadní význam má ITS pro zajištění intermodality a multimodality, tedy dopravních a přepravních služeb napříč jednotlivými druhy dopravy, při přepravě osob či věcí z místa A do místa B. Zajištění efektivního řízení provozu, ulehčení koordinace propojení různých druhů dopravních systémů se sebou přináší potřebu aktuálního, detailního a přesného pohledu na jednotlivé situace. Jednotlivé části ITS na dopravní infrastruktuře

i v dopravních prostředcích, pokyny, informace, datové struktury musí být interoperabilní na regionální, národní i mezinárodní úrovni. Koncový uživatel (řidič, cestující, dopravce, přepravce, tj. odesílatel nebo příjemce zásilky) očekává kontinuální zajištění určité služby (např. informace o provozu, spojení veřejnou osobní dopravou nebo řídicí pokyn pro železniční vozidlo) po celou dobu své cesty bez ohledu na místo, kde se právě nachází, přičemž může používat dopravní infrastrukturu různých vlastníků nebo cestovat vozidly různých dopravců.

2.2.18 Kooperativní inteligentní dopravní systémy, C-ITS

Nové technologie v minulém období již poskytly, a i nadále budou poskytovat další příležitosti pro nasazování aktivních prvků bezpečnosti dopravního provozu, pro spolehlivé a bezpečné provozování systémů ITS, což konečný uživatel vnímá tak, že jsou pro něj systémy ITS důvěryhodné. V současné době se rozvíjí oblast automatizovaných a autonomních vozidel. Plně automatizovaná silniční vozidla ještě nejsou běžně nasazována do ostrého provozu. V této době ještě u vozidel vybavených různými stupni automatizace řízení vozidla probíhá testování v uzavřeném prostředí anebo testovací provoz v reálném prostředí.

Co je ale nyní aktuální a stává se realitou, je nasazování C-ITS. Systémy C-ITS jsou založené na komunikaci (obousměrné výměně dat) týkající se aktuální situace v silničním provozu, a to mezi samotnými vozidly a také mezi vozidly a zařízeními na silniční infrastruktuře. Systémy C-ITS přímo nezasahují do systémů řízení vozidla, příslušná reakce je na rozhodnutí (předem varovaného) řidiče. Díky obdržené varovné zprávě může být řidič zavčas informován tak, aby co nejrychleji a co nejlépe (podle jeho schopností) zareagoval na nečekanou situaci v silničním provozu. A to i za snížené viditelnosti, kdyby třeba jinak sám za lepších podmínek reagoval správně a včas. Systémy C-ITS mají potenciál předcházet závažným dopravním nehodám.

V tomto ohledu je nutné nasadit takovou technologii, která je již ověřená, a tudíž bezpečná. V opačném případě by mohli být běžní řidiči vystaveni nebezpečným situacím v silničním provozu, na které by nasazený systém nemusel reagovat podle stanovených podmínek a předpokladů. Základní filosofie budování C-ITS:

- jednoduché, ale spolehlivé řešení;
- jednotné řešení (technická a organizační přeshraniční interoperabilita);
- bezpečné řešení (uživatelé systému důvěřují).

Implementace ITS a C-ITS představuje zavádění inovativních dopravně-informačních služeb a systémů ovlivňování a řízení dopravního provozu a organizování procesu přemístění osob a věcí, a to v jednotlivých druzích dopravy. Rychlost inovací je v této oblasti obvykle podstatně rychlejší než v jiných částech dopravního systému. Aby systémy ITS plnily svou roli a přinášely předpokládaný užitek, je potřeba ITS průběžně modernizovat. Technická a morální životnost systémů a služeb ITS je výrazně kratší než životnost dopravní cesty nebo dopravního prostředku. Proto např. vybavení ITS na dálnici, technologie dopravních dispečinků nebo vybavení lokomotivy projdou modernizací během životnosti vozidla či infrastruktury několikrát.

Zavedení nového systému ITS podle nejnovějších trendů může v případě určité formy spolupráce s distribuovanými systémy (např. ve vozidlech) znamenat nutnost výměny tisíců zařízení, což může být organizačně a finančně náročná operace. Výhodné je využívání životního cyklu těchto zařízení k jejich přirozené obnově, avšak i tak nelze dosáhnout obnovy v jednom okamžiku a je nutné zajistit zpětnou kompatibilitu se staršími používanými technologiemi.

Globálním cílem je bezproblémové bezpečné a efektivní cestování a přeprava, odpovídající požadavkům doby. Uvedeného stavu je možné dosáhnout mimo jiné prostřednictvím digitalizace dopravního systému v širokém slova smyslu, zejména aplikací systémů a služeb ITS, vytvořením tzv. „digitální vrstvy dopravní infrastruktury“. Rozvinuté systémy ITS a C-ITS budou integrální součástí bezpečnostních opatření na dopravní infrastruktuře,

kde bude docházet k téměř nulovému počtu usmrčených vlivem dopravních nehod, minimálnímu zpoždění v dopravním systému, dopady na životní prostředí se budou limitně blížit nule a dopravní systém budou využívat plně informovaní uživatelé dopravního systému.

2.2.19 Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030

Cílem Koncepce nákladní dopravy je stanovit priority pro oblast logistiky a nákladní dopravy a vytvořit takové prostředí, ve kterém může logistika a nákladní doprava zajišťovat potřebnou úroveň služeb pro zajištění konkurenceschopnosti ekonomiky, a zároveň hospodárně využívat existující zdroje. Jedním z prostředků ke snížení negativních celospolečenských účinků nákladní dopravy na společnost je rovnoměrná dělba přepravní práce mezi jednotlivé druhy dopravy. Je potřeba vytvořit takové prostředí, v němž budou moci být plně rozvinuty přednosti jednotlivých druhů dopravy, tj. aby mohly být poskytovány efektivnější a výkonnější logistické služby při naplňování strategických cílů v oblasti snižování energetické náročnosti, vlivu na životní prostředí a globální změny klimatu.

Železniční infrastruktura

Potřeby nákladní dopravy se soustřeďují na hlavní tahy, a to zejména tahy definované v nařízení č. 1315/2013/EU (infrastrukturní hledisko) a v nařízení č. 913/2010/EU (RFC, provozní hledisko). V prioritě zaměřené na železniční dopravu níže jsou stanoveny hlavní principy přidělování tras, jakož i řešení při nedostatku kapacity dráhy.

K hlavním potřebám patří:

- Modernizace trati Kolín – Děčín (pravobřežní trať). Trať je ve špatném technickém stavu, přičemž je nutné zajistit nejen obnovu tratě samotné, ale rovněž její vybavení systémem ERTMS.
- Zdvoukolejnění tratě Velký Osek – Hradec Králové – Choceň včetně realizace Libické spojky. Projekt bude řešit kapacitní problémy na přetíženém úseku Kolín – Choceň.
- Modernizace trati Choceň – Ústí n/O včetně zkapacitnění. Jedná se o poslední traťový úsek 1. tranzitního železničního koridoru, který dosud nebyl modernizován. Modernizace bude znamenat výstavbu nové trati v nové trase, z kapacitních důvodů je ale potřebné zachovat pro potřeby nákladní dopravy i stávající trať (úprava úseku Choceň-Brandýs nad Orlicí dokončena).
- Modernizace trati Plzeň – Česká Kubice st. hr. Je nezbytné vybudovat nové kapacitní železniční spojení jihozápadním směrem. Česká ekonomika je silně orientována směrem na západ a jedná se proto o strategické spojení. V tomto případě je nezbytné více zohlednit potřeby nákladní dopravy, neboť její prognózování je značně obtížné a není v tomto případě možné vycházet ze stavu současného provozu. Provozní technologie musí umožnit trasování nákladních vlaků bez zbytečných prostojů na křižování s osobními vlaky.
- Modernizace a elektrizace trati Cheb – Cheb st. hr. (v návaznosti na elektrizaci na německé straně). Jde o další důležité spojení západním směrem, které má hlavní výhodu v tom, že s využitím podkrušnohorské tratě umožní míjet příměstskou oblast Prahy.
- Modernizace trati Nymburk – Mladá Boleslav-město (další etapy včetně elektrizace, postupného zdvoukolejňování a zvýšení rychlosti). Současná již dokončená etapa modernizace byla připravena v reakci na operativní potřeby firmy Škoda-Auto. Vzhledem k rozsahu provozu je naléhavá elektrizace, připravuje se zdvoukolejnění úseku Mladá Boleslav-město - Čachovice.
- Modernizace trati Praha – Lysá n/L. Jedná se o zlepšení parametrů propojení Prahy s pravobřežní tratí, včetně mimoúrovňového přesmyku v Lysé nad Labem.
- Optimalizace trati Praha – Beroun v rámci dokončení 3. TŽK. I v tomto případě nebude kapacitní problém nákladní dopravy dořešen, jeho řešením bude realizace nového tunelového spojení mezi Prahou a Berounem.

- Modernizace trati Ostrava Kunčice – Valašské Meziříčí, především v úseku do Frýdku - Místku, je rovněž významná pro nákladní dopravu (terminál Paskov, Biocel, HMMC). Předmětem je zdvojkolejnění po Frýdek - Místek, elektrizace, prodloužení kolejí ve stanici Frýdek-Místek a umožnění provozu delších vlaků do Průmyslové zóny Nošovice.
- Prodloužení užitečných délek vytípaných předjízdňích kolejí na hlavních tratích pro nákladní dopravu alespoň na 750 m.

Opatření:

- V návaznosti na zdvojkolejnění tratě Velký Osek – Hradec Králové – Choceň zvýšit kapacitu úseku Choceň – Ústí nad Orlicí ponecháním stávající trati pro nákladní dopravu a regionální osobní dopravu a vybudováním novostavby trati pro dálkovou osobní dopravu ve variantě MAX.
- Zvýšit kapacitu a atraktivitu navrhované varianty modernizace trati Plzeň – Domažlice st. hr.
- Řešit kapacitu průjezdů významnými železničními uzly (např. řešení mimoúrovňových křížení).
- Ve Studiích proveditelnosti důsledně dbát na nesnižování a v případě potřeby i zvyšování kapacity zhlaví návrhem takového uspořádání výhybek, které umožní maximalizovat počet relevantních současných jízdňích, případně posunových, cest při zachování ekonomické efektivity staveb.

Investiční opatření: dle harmonogramu aktualizovaného dokumentu Dopravní sektorové strategie.

- V souladu s požadavky Nařízení č.1315/2013/EU na parametry infrastruktury pro možnost provozování vlaků o délce 740 m stanovit souvislé relace mezinárodní nákladní dopravy v osách nákladních koridorů, projednat s železničními nákladními dopravci jejich potřeby. Na základě toho a v návaznosti na modernizované tratě vyhovující délce vlaku 740 m realizovat na zbývajících částech sítě cílená stavební opatření pro plnohodnotný provoz vlaků o délce 740 m na hlavních nákladních koridorech a případných navazujících tratích dle reálných požadavků pro vozbu vlaků o délce 740 m.
- Provéřit možnosti včetně návrhu financování a návrhu legislativních úprav pro zavedení postrků na sklonově nevýhodných tratích (úkol splněn).

Silniční infrastruktura

Naléhavá je dostavba dálniční sítě a obchvatů na silnicích I. třídy.

Opatření:

- Dokončení dálnice D0 (Pražský okruh),
- dálnice D35 v úseku Ostrov – Mohelnice,
- dálnice D3,
- dálnice D6
- dálnice D7,
- další úseky dálnic a silnic I. třídy dle dokumentu Dopravní sektorové strategie a jeho Akčního plánu.

Infrastruktura vodních cest

Vodní doprava v ČR nemůže být funkční bez dořešení spolehlivosti vodní cesty mezi Ústím n/L a státní hranicí. Vodní doprava je nezastupitelná při přepravách nadrozměrných zásilek, přičemž pro těžký průmysl je vyřešení takových přeprav jedním z klíčových faktorů zachování konkurenceschopnosti. Proto je vhodné prověřit smysluplnost napojení Ostravy na oderskou vodní cestu. Splavnění Odry do polského Kožle se týká z rozhodující části polského území a bude proto nutná úzká spolupráce s polskou stranou. Alternativou je úprava silniční či železniční sítě do Kožle pro přepravu nadrozměrných nákladů.

Těžká a nadrozměrná doprava a gígalinery

Modernizací silničních tahů v důsledku výstavby malých kruhových objezdů nastávají problémy pro přepravu nadrozměrných nákladů. Trasy je nutné definovat i pro tzv. giganaliny. Jejich provoz by měl být umožněn jen v určitých obdobích podle situace v silničním provozu. Provozování giganalinerů bude i nadále vázáno na příslušná povolení, je ale nutné přehodnotit dobu platnosti těchto povolení

RFC a požadavek na kvalitní trasy

Na nákladních koridorech (RFC) je třeba naplňovat požadavky vyplývající z nařízení č. 913/2010/EU, které se mj. musí promítnout v konstrukci předpřipravených tras (PaP) pro mezinárodní nákladní dopravu. Vzhledem ke skutečnosti, že smyslem nařízení je vytvoření podmínek pro zvýšení konkurenceschopnosti mezinárodní železniční nákladní dopravy, lze jako opatření doporučit konstrukci katalogových tras především pro vlaky kombinované dopravy a nákladní expresy s obdobnými parametry a také zajištění nabídky PaP v pravidelném taktu.

Jednoznačnou podmínkou je také potřeba koordinovat taktové trasy PaP s ostatní dopravou. Ústav logistiky a managementu dopravy na ČVUT FD v současnosti zpracovává pro MD výzkumný projekt zabývající se přidělováním kapacity v úzkých hrdlech železniční sítě. Dále je potřebné naplňovat požadavky vyplývající z nařízení č. 1315/2013/EU na umožnění provozu vlaků délky 740 m. Tento parametr je důležitý zejména pro vlaky kombinované dopravy. Naplňování tohoto parametru je nutné řešit nejen stavebními úpravami, ale i provozními opatřeními v rámci tvorby GVD (konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy vůči silniční dopravě vyžaduje nepřerušovaný průjezd tratí bez zbytečného zastavování).

Zvýšení propustnosti koridorů je možné implementací evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS. Možnost využití výhod plynoucích z provozu v režimu ETCS je však možné pouze v případě výhradního provozu vozidel s tímto systémem. Je proto vhodné v souladu s Národním implementačním plánem ERTMS zkrátit migrační období na dobu co nejkratší. U systému ERTMS/ETCS je proto nezbytné kromě zvýšení bezpečnosti deklarovat jasnou prioritu cíle zvýšení propustné výkonnosti tratí a stanic oproti současnému zabezpečovacímu zařízení. Implementace ERTMS/ETCS musí vést ke zkrácení provozních intervalů a následných mezidobí na silně vytížených tratích, na tratích s významným rozsahem nákladní dopravy či potenciálem pro zvýšení jejího rozsahu, zejména u kapacitně kritických prvků infrastruktury na těchto tratích a ve stanicích. Kromě obecného zkrácení délky traťových oddílů na těchto tratích a dalšího zkrácení délky traťových oddílů vždy směrem ke stanici bude patrně nutná rovněž vazba do stávajícího zabezpečovacího zařízení a jeho úprava tak, aby bylo možné stavět vlakovou cestu (vydat povolení k jízdě) v dílčích oddílech, tedy v kratším délkovém (tj. časovém) rozestupu za úsekem skutečně obsazeným. Obdobně je třeba umožnit postupné rušení vlakové cesty po uvolnění úseku mezi dvěma nejbližšími body.

S propustností tratí též souvisí náležité zvýšení výkonnosti a zejména přenosové schopnosti pevných atrakčních zařízení, aby limitem nebyla elektrická následná mezidobí (řešeno přechodem na jednotný systém 25 kV) a povinné používání výkonných trakčních vozidel schopných dodržet stanovenou jízdní dobu (neblokovat další trasy).

V případě nedostatečné kapacity tras bude nutné jednoznačně stanovit priority přidělování tras s přednostním svazkovaním a homogenizací tras dotčených vlaků. V případě velkých aglomerací (zejména pražské, dále pak brněnské a ostravské) je intervalová příměstská doprava s krátkým intervalem vysokou prioritou ve vztahu ke strategickým plánům udržitelné městské mobility (SUMP). Doprava tak musí reagovat na nepříznivý vliv silné suburbanizace, která vyvolává silnou dojížděku do jádrového města aglomerace. Při plánování rozvoje železniční sítě je proto snaha, aby se hlavní tahy pro nákladní dopravu tratím se silnou příměstskou dopravou vyhýbaly.

Proto je důležité provést modernizaci pravobřežní trati Kolín – Děčín, proto je hlavní tah pro nákladní dopravu z Rakouska do Polska veden mimo brněnskou aglomeraci. Velkou prioritu mají i linky dálkové osobní dopravy. Existující model provozování dálkových linek na trase Praha – Ostrava je sice výhodný z pohledu nabízení

kvalitních služeb a atraktivity pro cestující spolu s objednávanými regionálními a dálkovými linkami ale neumožňuje plynulý provoz nákladních vlaků v průběhu celého dne, cestovní rychlost nákladních vlaků dramaticky klesá a spotřeba energie vlivem častého zastavování a rozjíždění roste, též s časem plynoucí náklady (mzdy a odpisy) výrazně rostou. Vzniká nabídka rychlých, ale málo kapacitních spojů v nadbytečně krátkém intervalu. Komerční vlaky přitom nejsou schopny uspokojit všechny přepravní potřeby na hlavní trati. Neumějí zajistit uspokojení přepravních potřeb v přepravních špičkách (je to velmi nákladné), a proto musí být objednávana i expresní linka. Navíc komerční dopravci nezajistí obsluhu stanic střední kategorie, kvůli kterým musí být objednávana i rychlíková linka. Stávající systém provozu osobních vlaků je obtížné regulovat. Posílení prvků koncesního modelu je vhodným řešením této situace pro budoucí období.

Na tratích koridorů RFC a na dalších tratích důležitých pro nákladní dopravu je ale nutné respektovat nařízení k RFC a koridorové trasy dálkové nákladní dopravy konstruovat přednostně před ostatními segmenty dopravy. Z důvodu koexistence nákladní dopravy s ostatními vlaky půjde o svazky rychle jedoucích nákladních vlaků, což je podmíněno náležitě výkonnými pevnými trakčními zařízeními a použitím vysoce výkonných lokomotiv. Pro obě tato opatření jsou technická řešení k dispozici.

V součinnosti s výhledovými provozními koncepty objednatelů a odhadnutelnými záměry komerčních dopravců je tedy nutné vhodně konstruovat taktové nákladní trasy tak, aby byly v co nejvyšší míře zajištěny tyto vlastnosti tras:

- Průjezd skrz uzlové stanice (v případě potřeby s alternativní možností zastavení/rozjezdu v/z těchto stanic(ích)).
- Cílené předjíždění ve stanicích sklonově i kapacitně vhodných, které umožňují prodloužení užitečné délky staničních kolejí na 750 m (předjíždění může být odlišné v rámci různých směrů).
- Obecně nižší počet pravidelných zastavení nákladních vlaků.
- Svazkování stejně či podobně rychlých vlaků (osobní dopravy i nákladních), včetně lokálního „zrovnoběžnění“ (homogenizace) tras (vlaků osobní dopravy i nákladních) v úzkých místech.

Dále je třeba motivovat objednatele a nákladní dopravce ke vzájemnému dialogu ve věci požadavků na kapacitu. V rámci možností je třeba motivovat objednatele ke vzájemně sladěné objednávce, která šetří kapacitu dráhy (a navíc nabízí cestujícím kratší interval obsluhy). Například zastavení rychlíkové linky v Brandýse nad Orlicí a Ústí nad Orlicí městě, s neobslužením Bezpráví a Dlouhé Třebové vlakem. Na jednokolejných tratích významných pro nákladní dopravu je z kapacitního hlediska zásadní motivovat k objednávce jednoho segmentu R a Sp s hodinovým taktem, jako je tomu např. na trati Jaroměř – Trutnov.

Zohlednění nákladní dopravy při plánování rozvoje dopravní infrastruktury

Multimodální a kombinovaná doprava

Síť terminálů nákladní dopravy a veřejná logistická centra (VLC)

Telematika v multimodální dopravě

- V souladu s Akčním plánem rozvoje ITS vytvořit Jednotnou informační bázi pro sektor kombinované dopravy a zaměřit se na kvalitu pořizovaných technologií podporujících dopravně-přepravní proces.
- Zajistit poskytování informačních služeb týkajících se bezpečných a chráněných parkovacích míst pro nákladní a užitková vozidla, a to i na území významných měst.
- Pro výstavbu nových parkovacích míst požadovat integraci ITS senzorů a služeb.
- U parkovacích míst pro nákladní a užitková vozidla vytvořit předpoklady pro možnost rezervace místa na parkovišti. Vytvoření národního/mezinárodního přístupového bodu (datového distribučního rozhraní) k poskytování dat o bezpečných a chráněných parkovacích místech a o dopravních informacích podle nařízení EK v přenesené pravomoci č. 886/2013/EU.

Podpora výstavby a modernizace multimodálních terminálů

Síť multimodálních terminálů je důležitá pro propojení železniční a silniční dopravy. Železniční doprava tak může mj. poskytovat služby silničním dopravcům. Terminály na síti TEN-T musí splňovat technické parametry dle nařízení č. 1315/2013/EU (např. umožnit manipulaci a nakládku vlaků délky alespoň 740 m). Podpora se bude týkat jen překladišť/terminálů kombinované dopravy. Program podpory modernizace a výstavby překladišť kombinované dopravy vychází ze Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů (usnesení vlády č. 1571 ze dne 21. prosince 2009), z textu Operačního programu Doprava 2014–2020 s výhledem do roku 2050 a jeho Specifického cíle 1.3 – Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy, a to v rámci investiční priority 3 prioritní osy 1: Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu. Program bude jedním ze základních nástrojů zajištění cílů Dopravní politiky ČR v oblasti kombinované dopravy v následujících letech. Poskytování podpory bude probíhat na základě veřejné podpory SA.39962 (2014/N) schválené Rozhodnutím Komise C(2015) ze dne 12. 8. 2015.

2.2.20 Rovné příležitosti

Roste důležitost využívání různých způsobů dopravy a jejího propojování (tzv. multimodalita a intermodalita), jako např. zvyšování provázanosti železniční, autobusové a městské dopravy, budování multimodálních dopravních uzlů pro cestující s dobrou návazností spojů nebo propojování individuální a hromadné dopravy formou výstavby systémů parkovišť u stanic veřejné dopravy. Princip multimodalita lze hodnotit jako přínosný pro ženy, protože právě ženy častěji využívají veřejnou dopravu a během dne absolvují mnohočetné, kratší cesty, při nichž mnohdy kombinují různé druhy dopravy. Stejně tak pro děti a seniory častěji využívající veřejnou dopravu je tento princip přínosný. Na druhou stranu je rovněž důležité motivovat muže k většímu využívání alternativních způsobů dopravy místo dopravy individuální, což je velmi důležité z hlediska plnění cílů v oblasti energetických úspor a snižování emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek.

V řadě evropských měst je samozřejmostí trend vycházející z principů udržitelného rozvoje, tzv. genderové plánování v dopravní obslužnosti, infrastruktuře a v územním a dopravním plánování. Např. Vídeň se genderovému plánování věnuje již od devadesátých let, kdy se zaměřila na sběr genderově tříděných dat, který odhalil odlišnosti ve vzorcích dopravního chování. Od té doby byl gender mainstreaming ve Vídni zohledněn ve více než 60 pilotních projektech zaměřených na veřejný prostor a městské plánování. Díky takto zaměřenému plánování lze odstranit bariéry diskriminující celé skupiny obyvatel a v důsledku toho zlepšit dopravní obslužnost, zvýšit ekonomickou aktivitu obyvatel, racionálně distribuovat zdroje a celkově zlepšit životní podmínky města.

Politika rovných podmínek a příležitostí jako průřezový princip je podporován nastavením stejných podmínek, příležitostí a přístupnosti a svobodného pohybu pro všechny skupiny obyvatelstva. Cílem je zajistit přístup zaměřený na všechny skupiny uživatelů dopravy tak, aby bylo dosaženo co nejvyšší míry dostupnosti všech módů dopravy.

Ve vztahu k dopravní soustavě se jedná zejména o oblast přístupnosti dopravních staveb a s technologií s nimi souvisejících. Přístupností se v obecné rovině rozumí zajištění nezávislého a úplného zapojení osob se zdravotním postižením do všech oblastí života společnosti, tím že budou odstraňovány překážky a bariéry, které brání přístupnosti budov, dopravy i informací a informačních technologií.

Potřebu pohybovat se bez bariér nemají pouze lidé na vozíku. Odstranění bariér u staveb dopravní infrastruktury a doprovodné dopravní infrastruktury je v důsledku důležité pro všechny skupiny občanů, např. osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace, těhotné ženy, pečující osoby, rodiče s

kočárkem, starší osoby se sníženou pohyblivostí nebo lidi s dočasným omezením pohyblivosti, a proto by se přístupnost prostředí měla stát zcela běžným standardem.

Povinnosti z hlediska přístupnosti dopravní infrastruktury přístupné všem skupinám obyvatelstva jsou pro jednotnost navázány ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj na vyhlášku 398/2009 Sb., čímž je zajištěna jednotnost úprav napříč jednotlivými sektory. Stavební zákon a prováděcí vyhláška jsou doplněny technickými normami, které dále zajišťují technické parametry (Například ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek). Inovace, včetně chytrých zastávek a ITS v dopravě, taktéž významně přispívají ke zvýšení komfortu a zkvalitnění služeb pro cestující.

2.3 SWOT analýza

Tabulka 7: SWOT pro Dopravní sektorové strategie

Silniční infrastruktura	
Silné stránky:	Slabé stránky
Nadprůměrně hustá silniční síť vysoká hustota silniční sítě jako celku s dostatečným podílem silnic I. třídy zajišťujících obsluhu regionu	Nedokončená silniční síť páteřních komunikací
Optimální způsob zajištění plošné obslužnosti území, zejména na lokální/regionální úrovni na kratší vzdálenosti	Problematická dopravní dostupnost vnitřních periferií (na hranicích krajů, venkovském prostoru, příhraniční oblasti)
Flexibilita a efektivita silniční přepravy při potřebě vysoké rychlosti a přesnosti dodávky zboží	Nekvalitní dopravní silniční propojení aglomerací mezi sebou navzájem.
	Nejvyšší nehodovost ze všech odvětví (počty obětí)
	Nadměrné využívání silniční dopravy na úkor jiných druhů dopravy.
	Největší dopad do životního prostředí ze všech odvětví dopravy.
	Špatný technický stav silniční sítě zejména nižších tříd.
	Energetická náročnost silniční dopravy.
Příležitosti	Hrozby
Dopad legislativního procesu výstavby na urychlení procesu přípravy staveb.	Nedobudování páteřní silniční dopravní infrastruktury z důvodu nedostatku finančních prostředků.
Zavedení výkonového zpoplatnění služeb – přenesení nákladů na externalitu na uživatele	Pokračování nárůstu silniční dopravy jak v osobní, tak nákladní přepravě na úkor ostatních druhů dopravy (nárůst objemu externalit).
Zavádění telematických aplikací na zvýšení bezpečnosti pro intenzifikaci kapacity komunikací	Nedostatečné zabezpečení financování infrastruktury vedoucí k nedostatku prostředků na údržbu a odstraňování závad.
Snížení některých negativních vlivů dopravy výstavbou dálnic, rychlostních silnic a obchvatu měst a obcí (pozitivní vliv na intravilány dotčených obcí).	Zvýšení indukce dopravy na životní prostředí v případě neprovádění souběžných opatření v ostatních druzích dopravy (negativní vliv v širších vztazích).
Princip DNSH je příležitostí významně nepoškozovat složky životního prostředí.	Rostoucí intenzity individuální automobilové dopravy

Železniční doprava	
Silné stránky:	Slabé stránky
Modernizované železniční koridory	Nedokončené železniční koridory
Poměrně hustá železniční síť spojující většinu hlavních center a zajišťující poměrně dobrou dostupnost pro osobní a nákladní dopravu.	Absence rychlých železničních spojení.
Kombinace relativně vysokého komfortu, uspokojivé rychlosti a nízké ceny na některých tratích zakládá konkurenční výhodu pro železniční dopravu (např. vyšší preference železničního spojení mezi Prahou a Ostravou).	Nedostatečné napojení na železniční infrastrukturu je především v krajích Jihočeském, Karlovarském a Libereckém.
Nízká nehodovost.	Nedostatečná kapacita příměstské železniční dopavy zejména v metropolích (i z toho plynoucí přetížené úseky dálnic na vnějším kordonu).
Nízké zatížení životního prostředí v porovnání se silniční přepravou (10–33 % emisí ve srovnání s kamionovou přepravou).	Nedostatečná kapacita a parametry (délka předjízdových kolejí) pro nákladní železniční dopravu na hlavních tazích.
Vedení přepravních proudů v osobní dopravě do městských center bez velkých územních nároků.	Nekvalitní dopravní železniční propojení některých aglomerací mezi sebou navzájem.
	Nedostatečná úroveň služeb spojených s přepravou oproti jiným odvětvím (např. vybavenost nádraží vs. vybavenost letišť).
	Na síti TEN-T není na mnoha úsecích dosažena rychlost 160 km/hod pro osobní dopravu a 100 km/hod pro nákladní dopravu.
	Vysoká nehodovost na železničních přejezdech.
	Malý podíl elektrizovaných tratí zejména jde o poměrně rozsáhlé oblasti, které není možné obsloužit bateriovými vozidly.
	Vysoký podíl tratí se zabezpečovacím zařízením nízkého stupně nebo zcela bez zabezpečení.
	Existence pouze jednoho kapacitního a elektrizovaného pohraničního železničního přechodu do SRN
Příležitosti	Hrozby
Zahájení prací umožňujících rychlé železniční spojení zejména zrychlená příprava pilotních projektů.	Nedobudování páteřní železniční infrastruktury.
Napojení železničních tratí na významná letiště – Praha Ruzyně, Brno.	Špatný technický stav a nedostatečné parametry tratí celostátní sítě a regionálních tratí významných pro páteřní osobní dopravu, včetně zastaralého rozmístění některých žel. stanic a zastávek neodpovídajícího vývojovým změnám, včetně zpřístupňování pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a komunikace.
Propojení železniční dopavy s městskou a ostatní regionální dopravou – integrované dopravní systémy.	Snižování kapacity pro nákladní dopravu redukcí rozsahu kolejišť v rámci modernizací.

Přesun části silniční přepravy na železnici.	Nedostatečné napojení strategických průmyslových a logistických areálů na železniční síť.
Zvýšení kvality služeb prostřednictvím výběrových řízení při zadávání zakázek pro zajišťování osobní dopravy.	Nedostatek politické vůle k umožnění vstupu dalším subjektům do provozování osobní přepravy.
	Hustá železniční síť může vést k situaci, kdy budou existovat ve větší míře málo využívané tratě.
Vodní doprava	
Silné stránky	Slabé stránky
Bezpečný způsob přepravy.	Minimum vhodných toků pro splavňování (de facto pouze Labe a část Vltavy, pro rekreační plavbu je užívána Vltava na dalších 149 km a Baťův kanál).
Ve srovnání s ostatními odvětvími dopravy nízký negativní dopad provozu na životní prostředí.	Vliv na životní prostředí při zajišťování vyšší spolehlivosti splavnosti na úsecích vodních toků bez stabilizace hladiny pomocí jezů, narušení hydrologie a hydrobiologie vlivem regulované vodní cesty.
Dokončení telematického systému vodní dopravy LAVDIS (Labsko-Vltavský Informační Systém) integrovaného do evropského portálu EuRIS umožňujícímu navigaci s využitím moderních digitálních prostředků a poskytování Říčních informačních služeb elektronickou cestou o splavnosti a pohybu plavidel zvyšujících bezpečnost a plynulost vodní dopravy.	Problémy se splavností úseku na Labi – Ústí nad Labem-státní hranice.
Přeprava nadrozměrných nákladů.	Nedostatečné propojení vodní dopravy s logistickými procesy (zajištění přepravy door-to-door, zajištění konsolidace a dekonsolidace zásilek).
Zapojení vodní dopravy do systému udržitelné městské logistiky v Praze	
Příležitosti	Hrozby
Rozvoj rekreační plavby.	Nerealizace projektu plavební stupeň Děčín.
Rozvoj mezinárodní plavby v labském úseku.	
Udržitelná nákladní doprava	
Silné stránky:	Slabé stránky
Hustá síť terminálů kombinované dopravy.	Vyčerpaná kapacita a nedostatečné vybavení terminálů pro intermodální dopravu, nedostatečně rozvinutá síť nakládkových míst. Neexistence míst pro nakládku v hlavním městě.
Vysoký podíl železniční dopravy při přepravě do námořních přístavů.	Nedostatečná kapacita páteřní sítě pro nákladní železniční dopravu.
České přístavní území v Hamburku	Nedostatečné parametry na hlavních tazích pro nákladní dopravu (průjezdny průřez, délka předjízdnych kolejí, mezinárodní interoperabilita).

	Existence pouze jednoho kapacitního pohraničního železničního přechodu do SRN.
	Existence pouze jednoho elektrizovaného pohraničního železničního přechodu do SRN.
Příležitosti	Hrozby
Zapojení železnice do systému udržitelné městské logistiky a využití železnice pro přepravu kusových zásilek.	Ekonomická životaschopnost provozování jednotlivých vozových zásilek.
Existence sítě pravidelných linek kontinentální kombinované dopravy v západní Evropě a možnost většího napojení České republiky na tuto síť.	Nedostatek pracovních sil v nákladní dopravě.
	Nedostatečná spolehlivost v pravidelnosti dodávek v nákladní dopravě, a to nejen z důvodů provozních poruch na území ČR, ale i v zahraničí.
Udržitelná městská a příměstská mobilita	
Silné stránky:	Slabé stránky
Existence plánů dopravní obslužnosti krajů.	Špatná obslužnost periferních částí některých regionů.
Dobrá dopravní obslužnost metropolitních regionů, k čemuž mnohdy přispívá provázanost městské dopravy s dopravou regionální/příměstskou	Téměř polovina obcí do 3 000 tis. obyvatel, převážně na území Čech není o víkendech obsluhována veřejnou dopravou.
Existence SUMP statutárních měst.	Malý podíl cyklistické dopravy v rámci dopravní obslužnosti.
	Málo rozvinuté služby Mobility as a Service (MaaS).
Příležitosti	Hrozby
Existence 1. generace plánů udržitelné městské mobility	Pokračující populační růst Prahy, na který nebude dostatečně rychle reagovat obslužnost VHD.
Propojení veřejné hromadné dopravy a dopravních uzlů a parkovišť (P+R/záchytná parkoviště).	Nedostatečná obsluha odlehlejších území veřejnou dopravou, která tak v konečném důsledku má významný negativní dopad na demografický vývoj v těchto oblastech.
Investice do moderních vozidel na alternativní pohony veřejné hromadné dopravy vč. doprovodné infrastruktury.	Nedostatek pracovních sil ve veřejné osobní dopravě (limitující další rozvoj VHD).
Zlepšení podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu.	

3 Základní strategické principy

3.1 Celkové principy

Cílem prioritizace projektových klastrů (ucelených tahů) sestávajících z jednotlivých dílčích projektů je zajistit hlavní potřeby ČR v rozvoji dopravní infrastruktury. Je při tom nutné vycházet:

- z politiky TEN-T, kde bude nutné striktně plnit termíny 2030, 2040 a 2050, Evropská komise si k tomu dle návrhu nařízení TEN-T vyžádá notifikaci národního koncepčního dokumentu rozvoje dopravní infrastruktury,

- z cílů Strategie regionálního rozvoje a přispět tak k zastavení rozvíření nůžek ekonomického rozvoje regionů, a naopak snížit tlak na centrální metropoli decentralizací funkcí do ostatních regionů ITI. Jednou z podmínek řešení regionálních rozdílů je mimo jiné i kvalitní dopravní dostupnost území, a to nejen dálniční a silniční infrastrukturou, ale obdobný význam má i spojení železniční, a to ve dvou fázích – zajištění základních potřeb konvenční železnicí, dále pak zajištění realizace systému Rychlých spojení (vysokorychlostní tratě přiměřených parametrů nebo konvenční tratě vyšších parametrů). V některých případech je rovněž stanoveno rozdělení na základní a cílové potřeby i v případě silniční sítě nebo konvenční železnice.

Multimodální přístup je hlavním nástrojem k udržitelné mobilitě. Česká republika musí plnit závazky v oblasti znečišťování ovzduší škodlivými látkami (Národní program snižování emisí), snižování emisí skleníkových plynů (viz Pařížská dohoda o změně klimatu), přičemž společným jmenovatelem jsou energetické úspory (Vnitrostátní plán ČR pro energetiku a klima). Je nutné vycházet ze skutečnosti, že spalovací motor v dopravě vykazuje oproti elektromotoru nízkou účinnost a je zdrojem emisí škodlivých látek i hluku. Důležitý je rovněž nižší valivý odpor a nižší odpor prostředí kolejové dopravy. V případě pravidelných a silných přepravních proudů je proto nezbytné v první řadě zajistit využívání kolejové dopravy s elektrickou vozbou, a to jak v osobní, tak nákladní dopravě, v nákladní dopravě má potenciál i využití vodní dopravy v případě modernizace lodí a využitím alternativních pohonů. Multimodální přístup musí být přitom výhodný nejen z pohledu životního prostředí, udržitelného vývoje a veřejného zdraví, ale rovněž jako ekonomicky výhodná alternativa. Proto musí být kladen důraz na mezioborovou spolupráci.

Současně je nutné zohledňovat v rámci rozvoje dopravních sítí specifika železniční dopravy. Jde o požadavky kladené na kompatibilitu železničních tratí a železničních vozidel. Realizace stavby může být příčinou ztráty kompatibility tratě s určitým typem vozidla i příčinou vytvoření kompatibility tratě s určitým jiným typem vozidla, což je z hlediska ochrany investic zásadní téma. Dále železniční vozidla mají životnost i dobu odepisování 30 let, tedy násobně více než silniční vozidla, tedy jedná se o dobu srovnatelnou s dobou životního cyklu dopravní infrastruktury. Vozidla budou navíc procesem liberalizace dlouhodobě (zpravidla na celý svůj technický život) smluvně vázána na linky, a nebude možno je předisponovat jinam, což bylo dosud možné a běžně praktikováno. Na druhou stranu silniční vozidla jsou v (minimálně) evropské dimenzi univerzální, nepřizpůsobují se žádné konkrétní relaci. Jejich provozovatelé mají užitek z každé nové realizované stavby. V případě včasného nedokončení stavby provoz, byť ve zhoršených podmínkách, funguje. Na železnici v případě odkladu na sebe přestanou navazovat plány obnovy vozidel, veřejné objednávky a modernizace infrastruktury, navíc řadu funkcí je železnice schopna vykonávat až v případě dokončení všech opatření, dílčí řešení obvykle není funkční.

S ohledem na evropské cíle v oblasti dosažení uhlíkové neutrality je nutné počítat ve střednědobém horizontu se změnami v sektoru osobní i nákladní dopravy, dopravní infrastruktura musí umět na tyto změny reagovat, přičemž s ohledem na délku a finanční náročnost její přípravy a realizace je nutné již v současné době tyto změny předvídat. Výrazně snížit závislost na fosilních palivech je důležitým cílem, neboť doprava je v současnosti na těchto palivech závislá z 93 %. Současná politická situace význam tohoto cíle dále zvyšuje, neboť tato paliva se z větší části dováží z politicky problematických regionů. Obtížná bude náhrada zejména v dálkové silniční dopravě, a proto lze očekávat další impulzy pro kooperaci mezi silniční a železniční nákladní dopravou. To si vyžádá opatření pro zajištění pravidelnosti a spolehlivosti železniční nákladní dopravy. Celkově lze do budoucna očekávat, že právě energetika vyvolá změnu výše provozních nákladů v jednotlivých druzích dopravy, což se projeví i v podmínkách pro mezioborovou kooperaci, a právě dopravní infrastruktura musí být na tuto situaci připravena. Energie pro dopravu ve střednědobém horizontu bude z rozhodující části bezemisní a uhlíkově neutrální, ale bude nákladnější a obtížněji dostupná, proto budou stále větším požadavkem energetické úspory.

Na rozdíl od DSS 2, s ohledem na princip DNSH (výrazně neškodit životnímu prostředí), je prioritizace řešena multimodálně a nikoliv pro každý druh dopravní infrastruktury samostatně, neboť je nutné od prvopočátku sledovat soulad rozvoje všech druhů dopravních sítí. Je proto nutné zohlednit následující skutečnosti:

- Při návrzích dopravní infrastruktury je nutné už na koncepční úrovni na základě dostupných znalostí navrhnout optimální parametry projektů, přičemž je nutné (dle principů DNSH):
 - zohlednit zábory půdy (a tedy vliv na vodní režim v krajině a fragmentaci ekosystémů),
 - prognózy vývoje dopravních proudů pro období let 2030, 2040 a 2050, a to při zohlednění vlivu ostatních infrastrukturních projektů včetně ostatních druhů dopravy, včetně zohlednění vlivu energetiky v dopravě a včetně zohlednění opatření na podporu multimodality,
 - rozhodujícím aspektem pro stanovení parametrů by neměla být jen časová úspora, ale i multimodálně stanovené dopravní intenzity v jednotlivých časových horizontech (faktické využívání infrastruktury).
- Financování ještě po nějakou dobu bude využívat do značné míry Evropské fondy, avšak i bez ohledu na tuto skutečnost bude nutné respektovat princip DNSH. Například pro silniční projekty to bude znamenat vybavovat infrastrukturu systémy ITS a C-ITS, sítě veřejných stanic pro alternativní pohony a opatření na zvýšení parametrů budou muset být doprovázeny i opatřeními na souběžných železničních tratích, aby nedocházelo k přesunu přeprav ze železnice na silnici. Součástí budou i projekty doprovodné infrastruktury cyklistické dopravy. To vše bude součástí mitigačních opatření.

Na základě demografických prognóz bude nutné vycházet z optimální varianty, tedy počtu obyvatel ČR na až úrovni 12 mil. obyvatel v období po roce 2050. Realizace projektu je postavena na dále popsaných navazujících krocích.

Koncepční a strategický princip má vést k tomu, aby při tvorbě konkrétní výzvy nebo dotačního programu byly správně interpretovány požadavky na splnění principů DNSH ze strany potenciálních investorů/žadatelů. Požadavky by měly být dány formou závazných parametrů, které povedou k minimalizaci zátěže životního prostředí, resp. zajistí, aby při realizaci byly dodržovány zásady „významně nepoškozovat“. Tomu ze strany zadavatele, v tomto případě Ministerstva dopravy, musí být zajištěna následující opatření:

- zjistit jaké zákony, vyhlášky, nařízení nebo směrnice souvisí se zaměřením výzvy/dotace,
- zjistit, zda tyto zákony, vyhlášky, nařízení nebo směrnice pokrývají všech šest environmentálních cílů¹⁵,
- zjistit, zda v příslušných zákonech, vyhláškách, nařízeních nebo směrnicích jsou stanoveny (slovně, konkrétní hodnotou) nějaké minimální environmentální, materiálové, energetické nebo technické požadavky související s principy DNSH (např. podíl recyklátu, podíl vozidel s alternativním pohonem, podíl energie z OZE apod.),
- ověřit, zda jsou legislativně stanovené minimální požadavky splnitelné běžnými nebo nejlepšími dostupnými technologiemi (Best Available Technologies – BAT), a to např. formou předběžné tržní konzultace.

Pokud jsou nalezeny minimální požadavky, pak se má za to, že principy DNSH budou dostatečně uplatněny během celého životního cyklu záměru (počínaje plánováním, přes projektovou fázi, výstavbu až po samotné provozování infrastruktury) v požadované nebo vyšší míře. Ve výzvě musí být požadavky uvedeny včetně odkazu na příslušnou legislativu. Žadatel/investor musí v žádosti potvrdit, jak budou požadavky dodrženy, resp.

¹⁵ Zmírňování změny klimatu, přizpůsobování se změně klimatu, udržitelné využívání a ochrana vodních a mořských zdrojů, oběhové hospodářství včetně předcházení vzniku odpadů a recyklace, prevence a omezování znečištění, ochrana a obnova biologické rozmanitosti a ekosystémů.

splněny. Pokud je minimální požadavek v legislativě formulován pouze slovně (např. nesmí docházet ke zvyšování emisí...), pak musí být v zadávací dokumentaci požadováno, aby žadatel v žádosti uvedl měřitelný cílový parametr. Cílové parametry pak musí být kontrolovány v rámci monitoringu a zpětného hodnocení výzev či dotačních programů.

Pokud nejsou legislativně pokryty všechny environmentální cíle, pak bude z pozice žadatele/investora dostačující slovní prohlášení, že v dané oblasti nedojde k významnému poškození s uvedením faktů, které podpoří toto tvrzení. V takovém případě musí být ve výzvě formulováno, za jakých podmínek by k poškození mohlo dojít (např. činnost významně poškozuje oběhové hospodářství, pokud vede k významné nehospodárnosti v používání materiálů, nebo pokud významně přispívá ke vzniku, spalování nebo odstraňování odpadu...). Obecně lze předpokládat, že hlavní oblasti DNSH dotýkající se dopravy jsou oblast *zmírňování změny klimatu (mitigace)*, oblast *oběhové hospodářství včetně předcházení vzniku odpadů a recyklace*, oblast *prevence a omezování znečištění do ovzduší, vody nebo krajiny* a oblast *ochrana a obnova biologické rozmanitosti a ekosystémů*.

Dopravní sektorové strategie se zabývají celosíťovou úrovní dopravní infrastruktury, která se skládá z jednotlivých prvků sítě, které reprezentují uzly (metropole a aglomerace a v jejich rámci plány udržitelné městské mobility) a hrany (jednotlivé klastry a balíčky). Projekty tvořící klastry musí splňovat podmínku ekonomické efektivity a musí být připravovány a budovány s ohledem na následující zásady, které byly převzaty z vyhodnocení SEA, tj. opatření k předcházení, vyloučení či snížení negativních vlivů koncepce:

- Zásady pro realizaci projektů všech druhů dopravní infrastruktury:
 - Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem na lokality soustavy Natura 2000 a zvláště chráněná území.
 - Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území).
 - Technické řešení a způsob stavby mostních objektů řešit s ohledem na co nejmenší zásah a s co nejmenšími územními nároky na území EVL a s ohledem na nezhoršení odtokových poměrů v území (např. výsun mostů, delší estakáda místo násypového tělesa apod.).
 - Při návrhu zabezpečování železničních přejezdů na území EVL a PO dávat přednost jiným typům zabezpečení před budováním mimoúrovňových křížení.
 - V souvislosti s realizací tunelů situovat výduchy, pomocné, záchranné štolky, zařízení stavenišť mimo lokality soustavy Natura 2000, resp. alespoň mimo výskyt cílových předmětů ochrany.
 - Sanace skalních svahů a skalních masívů provádět s ohledem na předměty ochrany EVL a PO, pokud je to možné, vybírat technická řešení s nejmenším možným vlivem (instalace bariér či ochranných sítí vs. odtěžení části masívu apod.).
 - Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do CHOPAV a ochranných pásem vodních zdrojů a nezhoršení stavu všech vodních útvarů.
 - Minimalizovat vlivy na odtokové poměry a srážkové vody ze zpevněných ploch dopravních staveb s ohledem na adaptační opatření na změnu klimatu přednostně a v maximální možné míře využívat nebo vsakovat. V případě prokazatelné nemožnosti využívání nebo vsakování

srážkových vod (prokázáno hydrogeologickým posudkem) mohou být srážkové vody zdržovány (retence) a následně vypouštěny (redukce a regulace odtoku) do stávající dešťové kanalizace nebo odvodňovacích příkopů, resp. do vodních toků.

- Dopravní stavby vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s §12 zákona č.114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.
 - Při realizaci, rekonstrukci, optimalizaci a modernizaci dopravních staveb v lokalitách mimo zastavěná území obcí v maximální možné míře respektovat doporučení orgánů ochrany životního prostředí se snahou o minimální zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků PUPFL. Minimalizovat potřebu odnětí půdy vyšší bonity výběrem vhodnějších územních variant navržených ploch a koridorů.
 - Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
 - Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně).
 - Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy.
 - V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
 - Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.
- Zásady pro realizaci projektů železniční infrastruktury:
 - Optimalizovat trasy s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu.
 - Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.
 - Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.
 - Při realizaci vysokorychlostních tratí, jež budou oploceny, je nutné respektovat zachování migračních koridorů a průchodnost v místech střetů s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců, a to pomocí ekoduktů, estakád a dostatečně kapacitních mostních objektů.
 - Kompenzační opatření byla v naturovém posouzení navržena pouze na obecné úrovni, a to pro předměty ochrany v evropsky významných lokalitách, kde byl v rámci posouzení koncepce konstatován až významně negativní vliv. Jako kompenzační opatření pro zábory stanovišť pro zábory stanovišť 91F0, 91E0 a 6510 (EVL Libické luhy, EVL Poodří) lze navrhnout doplnění příslušného předmětu ochrany v jiných EVL ve stejném biogeografickém regionu či rozšíření hranic EVL o území, kde se předmětné stanoviště vyskytují. Vytvoření uvedených stanovišť cíleným managementem je z tohoto pohledu v reálném čase neuskutečnitelné. V případě ochrany čolka velkého v EVL Poodří je možné zabor biotopu kompenzovat vytvořením nových vhodných tůní na území EVL Poodří, tak, jako tomu bylo již v případě záměru „Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov“. Je třeba konstatovat, že není však vyloučeno, že při zpracování konkrétních záměrů, které z koncepce vycházejí, a při jejich zpřesnění, vznikne potřeba dalších kompenzačních opatření.

- Zásady pro realizaci projektů silniční a dálniční infrastruktury:
 - Optimalizovat trasy a technické řešení komunikací v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu.
 - Pro projekty nových silnic a dálnic vypracovat dopravní model území se zohledněním navazujících silničních staveb a zejména změn v dopravní zátěži na stávající komunikační síti, identifikovat lokality s rizikem nárůstu dopravní zátěže u obytné zástavby. Níže uvedená opatření k minimalizaci imisních, akustických a dopravně-bezpečnostních dopadů realizovat na základě těchto modelů, tzn. se zohledněním změn v intenzitách dopravy na komunikační síti území.
 - Imisní příspěvky silničních staveb, realizovaných v blízkosti obytné zástavby, prověřit rozptylovou studií. V případě překročení imisních limitů v území navrhnout a realizovat opatření vedoucí ke snížení a ke kompenzaci jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry).
 - Akustické příspěvky silničních staveb, realizovaných v blízkosti obytné zástavby, prověřit akustickou studií. V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené chráněné zástavby.
 - Do akustických a rozptylových studií zahrnout analýzu kumulativních, případně synergických vlivů na lidské zdraví se všemi adekvátními zdroji hluku a emisí působícími v dotčeném území. Výsledky zohlednit při návrhu opatření ke splnění hlukových a imisních limitů.
 - Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu vlivem vyvolané dopravy novou zástavbu nepovolit.
 - V lokalitách s rizikem nárůstu dopravní zátěže u obytné zástavby realizovat dopravně-bezpečnostní opatření. Omezit tranzit zvýšeného objemu dopravy navázaného na nové a modernizované stavby skrz obytné území.
 - Po vybudování nových komunikací mimo zástavbu zamezit průjezdům těžké nákladní dopravy po stávajících komunikacích nižších tříd a případnému vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků.
 - Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.
 - Tělesa komunikací pohledově oddělit od zástavby (ozelenění, vegetační pásy, zatunelování).
 - Minimalizovat dopady na změny využití krajiny.
- Zásady pro realizaci projektů infrastruktury vnitrozemských vodních cest:
 - Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu.
 - V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.

4 Pojmy a zkratky

Adaptace	Míra schopnosti dopravní infrastruktury čelit projevům změny klimatu
Aglomerace	Seskupení vzájemně blízkých sídel, kde jedno dominuje, tzn. město se svým okolím (předměstí, satelitní města), nebo několik srovnatelně velkých měst srostlých v jednu souvisle zastavěnou plochu – konurbace (souměstí)
ASZ	Asociace soukromého zemědělství
BC	Blending Call kombinace příspěvku Nástroje pro propojení Evropy (CEF) s úvěrem od Evropské investiční banky (EIB)
Bikesharing	Sdílené kolo
Bodová závada	Závada, která je lokalizovatelná v konkrétním staničení nebo délkově omezeném úseku komunikace
Brownfields	Nemovitost (pozemek, objekt, areál), která je nedostatečně využívaná, zanedbaná a může být i kontaminovaná. Vzniká jako pozůstatek průmyslové, zemědělské, rezidenční, vojenské či jiné aktivit
Carsharing	Sdílené automobily
CDP -	Centrální dispečerské pracoviště
CEF	Evropský program financování výstavby a modernizace transevropské dopravní sítě (TEN-T).
CEF2	Evropský program financování výstavby a modernizace transevropské dopravní sítě (TEN-T) pro období 2021-2027
Centrální komise	Centrální komise Ministerstva dopravy (CK) - orgán s rozhodovací pravomocí ve věci problematik souvisejících s přípravou dopravních staveb (silničních, železničních i vodních)
Cílové potřeby	Klastry dalšího významného zkvalitnění dopravního spojení nad rámec základních potřeb, které umožní zvýšit konkurenceschopnost příslušného regionu ve smyslu plnění funkce „pól růstu“. Jde například o budování vysokorychlostních železničních tratí nebo d
C-ITS	Kooperativní inteligentní dopravní systémy
City logistika	Veškerá doprava zahrnující toky zboží uvnitř města, kterými se zajišťuje provoz živností, služeb a podnikatelských aktivit. City logistika je definována jako oprávněné stanovení požadavků v městské dopravě při zohlednění ekologických požadavků a rámcových ekonomických podmínek
ČR	Česká republika
Dalba	Pilota k vyvazování plavidel nebo k navigaci
DI	Dopravní infrastruktura
DNSH	Do No Significant Harm“ = „významně nepoškozovat“, také „zásadně nepoškozovat environmentální cíle“ či „zásada zásadně neškodit“
Dobíjecí body AC	Dobíjecí stanice je navržena pro 11kW třífázové domácí dobíjení.
Dobíjecí body DC	Veřejné rychlodobíjecí stanice do 150 kW – stejnosměrný proud. Tyto velmi rychlé dobíjecí stanice poskytují stejnosměrný proud, který dodává příkon až 150 kW.
Dobíjecí hub	Místo s více rychlodobíjecími stanicemi pro nabití 6 a více vozů najednou
DOZ	Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení je řídicí systém, kterým se dálkově ovládá zabezpečovací zařízení v několika železničních stanicích současně. Tyto stanice zpravidla leží na jedné trati, nebo jsou součástí jednoho železničního uzlu
DSO	Dobrovolné svazky obcí
DSS	Dopravní sektorové strategie

DSS2	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze
DSS3	Dopravní sektorové strategie, 3. fáze
Dynamické dobíjení	Je založeno na systému dynamického řízení, které chytře rozdělí dostupný výkon mezi aktivní dobíjecí body. Bere ohled na aktuální spotřebu a hlídá, aby nedošlo k překročení rezervovaného maxima. Zároveň umožňuje prioritizovat dobíjení konkrétního vozidla.
EGD	European Green Deal - Zelená dohoda pro Evropu
EIA proces	Posuzování vlivů záměrů na životní prostředí je v ČR upraveno zákonem o Posuzování vlivů na životní prostředí.
EK	Evropská komise
Elektrizace trati	V tomto procesu dojde jen k osazení trakčního vedení bez větší modernizace trati. Umožní to provoz elektrických vlaků.
END	Environmental Noise Directive
ERTMS	(European Rail Traffic Management System) je evropský systém řízení železniční dopravy. Na jeho implementaci se podílejí státy Evropské unie a s nimi Norsko a Švýcarsko.
ESI fond	Evropských strukturálních a investičních fondů
ETCS	(European Train Control System) – evropský vlakový zabezpečovací systém
ETE /JETE	Jaderná elektrárna Temelín
FIDIC	Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatelem
Fit for 55	Název je odvozen od 55% cíle snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030, jak jej v roce 2020 schválila Evropská Rada.
GHz / Hz	Hertz (značka Hz; celým slovem hertz, s malým h; výslovnost [herc]) je jednotkou frekvence (kmitočtu) v soustavě SI. Jde o odvozenou jednotku, která vyjadřuje, kolik cyklických (pravidelně se opakujících) dějů se odehraje za jednu sekundu; vyjádření v základních jednotkách je tedy s ⁻¹
Gigalinery	Nadrozměrné náklady
GMS-R -	Global System for Mobile Communications – Railway, případně GSM-Railway je mezinárodní standard bezdrátové komunikace určený pro železniční aplikace. Je součástí European Rail Traffic Management System (ERTMS), v němž se používá pro komunikaci mezi vlakem a dispečerskými centry řízení železnice. Systém je založen na specifikacích GSM a EIRENE – MORANE, které zaručují funkci při rychlostech do 500 km/h bez jakéhokoli výpadku komunikace.
GVD	Grafikon vlakové dopravy
Hl.n.	Hlavní nádraží
Hnací vozidlo	V železniční terminologii název pro takové železniční kolejové vozidlo, které je schopné vyvíjet tažnou sílu. Touto tažnou silou se uvádí do pohybu jak toto vozidlo, tak případně připojená tažená vozidla.
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrované dopravní systémy
Intermodalita/ intermodální doprava	Integrace systémů hromadné veřejné osobní dopravy jak s individuální automobilovou dopravou (prostřednictvím záchytných parkovišť „zaparkuj a jeď hromadnou veřejnou osobní dopravou“), tak s dalšími druhy dopravy (např. sdílená mobilita jako car nebo bike sharing, aktivní mobilita, mikromobilita) s cílem nabídnout alternativu a minimalizovat používání individuální automobilové dopravy. Z pohledu provozovatele sítě pozemních komunikací je vhodným nástrojem zejména v případech, kdy řešení pro

	odstranění dopravního problému na daném území není možné nalézt při zachování dosavadního podílu využívání druhů dopravy. Celospolečenský přínos intermodality spočívá v zefektivnění dopravy – snížení nákladů a externalit při současném udržení či dokonce zlepšení cestovních dob, atraktivity pohodlí cestujících a dalších podmínek cestování, které však musí vyvážit negativní faktor změny druhu dopravy.
Intravilán	Souhrnné označení pro zastavěné plochy obcí, popřípadě pro zastavěné plochy a plochy určené k zástavbě. Nezastavěná část obce se označuje jako extravilán.
Investiční projekt	Investiční projekt je zaměřen zejména na výstavbu a nákup nemovitostí, nákup nových strojů a technologií atd. Jde tedy o pořízení dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku.
IROP	Integrovaný regionální operační program
ITI	Integrované územní investice (Integrated Territorial Investments – ITI) jsou nástrojem regionální politiky, který v programovém období 2021-2027 rozhodujícím způsobem přispívá k naplňování integrovaných územních strategií 13 aglomerací a metropolitních území vymezených Ministerstvem pro místní rozvoj.
ITS	Inteligentní dopravní systémy
Jádrové město	Označení pro jádro aglomerace, ze kterého se při probíhajícím procesu suburbanizace dekoncentruje (vystěhovává) obyvatelstvo a aktivity do zázemí. Jádrové město je zdrojem suburbanizačních pohybů, zázemí je jejich cílem
Klastry	Sdružují jmenovité projekty, které spolu úzce souvisí a společně přispívají k vybudování souvislého tahu požadovaných parametrů
Klastry cílové	Jsou klastry dalšího významného zkvalitnění dopravního spojení nad rámec základních potřeb, které umožní zvýšit konkurenceschopnost příslušného regionu ve smyslu plnění funkce „pól růstu“. Jde například o budování vysokorychlostních železničních tratí nebo dalších silničních komunikacích umožňujících další rozšíření nabídky služeb.
Klastry doplňkových potřeb	Klastry, které dále dílčím způsobem zlepšují stav odstraňováním úzkých míst z hlediska rychlosti nebo kapacity nebo další nabídky služeb v rámci již realizovaných klastrů základních potřeb nebo zajišťující příslušné propojení alternativním způsobem.
Klastry základních potřeb	Klastry „klasické“ infrastruktury takových parametrů, aby všechny regiony ITI mohly plnit své základní funkce. Jde o zajištění spojení konvenční železnicí v konkurenceschopné podobě z hlediska cestovních dob a kapacity a o silniční spojení odpovídající kapacity a vedení trasy mimo intravilány obcí.
Kompenzační opatření	Kompenzačními opatřeními pro účely DSS3 se rozumí vytvoření podmínek pro zachování nebo zlepšení záměrem ovlivněných předmětů ochrany ve stejné lokalitě nebo nahrazení lokality jinou lokalitou v obdobném rozsahu a kvalitě a jejich součástí mohou být opatření směřující k nahrazení možných dočasných ztrát na předmětu ochrany
Konvenční železnice	Mají modernizované konvenční tratě vyšších parametrů
Koridor / železniční koridor	Označení pro hlavní, modernizovanou železniční trať obvykle s rychlostí 160 km/h určenou především k příměstské, dálkové a tranzitní osobní i nákladní dopravě
kV- kilovolt	Násobná předpona kilo a jednotka elektrického potenciálu a elektrického napětí, jeden tisíc voltů = 103 V = 1 kV

Mandatorní výdaje	Povinné prostředky, které musí vláda vynaložit. Povinné jsou proto, že jsou stanoveny zákonem, jinou právní normou nebo vyplývají z jiných pevně daných smluvních závazků státu. Jejich výši proto nelze při plánování rozpočtu nijak měnit.
MaaS	Mobility as a Service / Mobilita jako služba
MD	Ministertstvo dopravy
Metropole	Významné město, které je kulturním, obchodním nebo politickým centrem určité oblasti
MHD	Městská hromadná doprava
Mikroregionální centra/Mikroregiony	V Česku svazky obcí sestávající primárně z obcí, sekundárně z organizací.
Mimoúrovňové křížení	Křižovatka, kde se jednotlivé proudy vykrříží v různých výškových úrovních[1] a snižuje se počet kolizních bodů. Mimoúrovňová křižovatka tedy umožňuje, aby jak vozidla jedoucí rovně, tak i vozidla odbočující doprava a vozidla odbočující doleva mohla projet křižovatkou, aniž by musela zastavit a dát přednost v jiném směru křižovatkou projíždějícím vozidlům
Missing link	Chybějící spojení
Místní komunikace	Kategorie pozemních komunikací v Česku a na Slovensku. V České republice podle § 6 Zákona o pozemních komunikacích (13/1997 Sb.) označení pro kategorii pozemní komunikace, do které silniční správní úřad má zařazovat veřejné přístupné pozemní komunikace, které slouží převážně místní dopravě na území obce. Vlastníkem je podle zákona obec.
Mitigace	Pojem označující zmírňování, snížení škodlivosti následků nějakého fenoménu, ať už dlouhodobějšího (např. mitigace změny klimatu),
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
Modernizace	Obecně uvádění něčeho na současný stav, např. vybavením posledními technologiemi a zavedením soudobých výrobních procesů.
MPK	Malá plavební komora
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
MŠ	Mateřská škola
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
Multimodalita/multimodální doprava	Přeprava hromadnou veřejnou osobní dopravou zajišťovaná společně jedním nebo více dopravci na stanoveném území v rámci tzv. integrovaného dopravního systému (IDS) na základě jednotných přepravních, tarifních, technických a technologických podmínek včetně koordinace jízdnicích řádů, zahrnující druhy hromadné veřejné osobní dopravy na daném území jako např. metro, tramvaje, trolejbusy, autobusy, železnici, městské a příměstské autobusové linky, lanovky a přívozy.
Multimodální klastry	Se skládají ze souběžných klastrů pro silniční, železniční a případně vodní dopravu a zajišťují multimodální spojení dvou nebo více významných míst. Multimodální klastry vytvářejí multimodální koridory, které jsou totožné s multimodálními koridory stanovenými v rámci Transevropské dopravní sítě TEN-T a k nim jsou na základě stejného principu definovány koridory národního významu.
MZd	Ministerstvo zemědělství
MŽP	Ministerstvo životního prostředí

Nadřazená infrastruktura

	Nachází se v místech křížení místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace s jinou nadřazenou dopravní infrastrukturou
NAP CM	Národní akční plán čisté mobility
Natura 2000	Soustava chráněných území a sestává ze dvou typů chráněných území – ptačích oblastí a evropsky významných lokalit.
NCP	Noise Control Programm - Programem na snižování hluku
Neinvestiční projekt	Projekt týkající se tzv. měkkých aktivit, tj. například vzdělávání, rekvalifikace, poskytování sociálních služeb, organizace volnočasových aktivit, v tomto případě je to projekt pro rekonstrukci infrastruktury atd.
NJZ EDU	Nový jaderný zdroj v elektrárně Dukovany
NKEP	Národní klimaticko-energetický plán
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
NTK	Nadrozměrný a těžký komponent
Obchvat/ Silniční obchvat	Pozemní komunikace, která odvádí dopravu mimo sídelní útvar a urychluje průjezd okolo něj
Odb.	Odbočka
Okrajový/odlehlý region	Neboli periferie je v geografii pojem, který v rámci polarizace prostoru (tedy dělení na jádro a periferii) označuje území polohově nebo významově odlehlé, okrajové či nedostatečně integrované.
OPD II	Operační program doprava II
ORP	Obce s rozšířenou působností
OŘ	Oblastní ředitelství
oskm	Osobokilometr
OSN	Organizace spojených národů
OTSKP	Oborový třídník stavebních konstrukcí a prací
OTV	Oprava trakčního vedení
OZE	Obnovitelné zdroje energie
PaP	Předdefinované trasy železniční nákladní dopravy
PaR	Park and ride
Pátevní síť	Pátevní připojení, které propojuje přístupovou síť k pátevní síti.
PD	Projektová dokumentace
PHS	Protihlukové stěny
Pilíř dalších potřeb	Je zaměřen na další projekty regionálního významu.
Pilíř regionálních potřeb	Slouží k zajištění srovnatelných parametrů dopravní infrastruktury pro jednotlivé regiony, přičemž velikost regionu či území ITI by neměl být hlavním faktorem, nýbrž tímto faktorem by měl být současný stav dopravní infrastruktury
Pilíř závazkový	Pilíř, kde jde o splnění povinností vůči evropské politice TEN-T, a to k létům 2030, 2040 a 2050.
PK	Plavební komora
pl. Stupeň	Plavební stupeň

Pól růstu	Funkce v rámci zvyšování konkurenceschopnosti příslušného regionu jako např. budování vysokorychlostních železničních tratí nebo dalších silničních komunikací umožňujících další rozšíření nabídky služeb
PPP	Public-private partnership
Projekt	V tomto případě jednotlivé projekty naplňují projektové klastry a projektové balíčky viz níže vysvětlivky
Projektový balíček	Menší projekty obdobného zaměření, které nejsou hodnoceny v rámci klastrů. Pro projektové balíčky je stanovena samostatná prioritizace projektů v něm obsažených, a to buď v rámci akčních plánů Dopravní sektorové strategie, nebo v rámci samostatné koncepce. Pro jednotlivé projektové balíčky bude v každém časovém období vyčleněna určitá částka.
Projektový klaster	Ucelený tah, který se skládá z více na sebe navazujících jmenovitých projektů, které se připravují samostatně.
Průtah	Průběh nějaké dopravní trasy středem obce nebo města
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
Region ITI	Jsou určeny pro metropolitní oblasti/sídelní aglomerace s koncentrací nad 300 tisíc obyvatel, a to metropolitní oblasti Prahy, Brna, Ostravy, Plzně a sídelních aglomerace Ústecko-chomutovské, Olomoucké a Hradecko-pardubické aglomerace v souladu se Strategií regionálního rozvoje ČR 2014-2020.
Revitalizace	Obnovení a oživení, revitalizace osobních nádraží a staničních budov
RFC	Železniční nákladní koridory
RS	Rychlé spojení
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
ŘVC	Ředitelství vodních cest
s.p.	Státní podnik
SEK	Státní energetické koncepce
Seřadovací nádraží	Nádraží, které slouží k přechodu jednotlivých vozů nebo skupin vozů mezi jednotlivými nákladními vlaky
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
Smart Cities	Koncept Chytré město je koncept fungování města, které využívá digitální, informační a komunikační technologie za účelem efektivnějšího využití své infrastruktury a snížení spotřeby energií.
Soustava AC	Alternating current (střídavý proud)
SP	Stavební povolení
SPŽP	Státní politika životního prostředí ČR
SR	Slovenská republika
SRN	Německá spolková republika
SSÚD	Středisko správy a údržby dálnic, které vykonává správu a údržbu svěřeného úseku komunikace a jeho součástí. Ředitelství silnic a dálnic udržuje dálnice prostřednictvím 18 SSÚD
SŠ	Střední škola
St. hr.	Státní hranice
Studie proveditelnosti (feasibility study)	Nejvyšší stupeň analýzy investičního záměru nebo podnikatelského záměru

Suburbanizace	Termín používaný k popisu růstu oblastí, tzv. suburbií, na okrajích velkých měst. Jde o jednu z mnoha příčin nárůstu měst. Město se geograficky rozšiřuje a z příměstských obcí se stávají nové geografické části města. Počátek silné suburbanizační fáze se datuje do 20. let 20. století
Suburbánní oblast	Vzniká suburbanizací, který můžeme chápat jako transformaci sociálního a fyzického prostředí z venkovského na (před)městské, (sub)urbánní. Na suburbanizaci lze nahlížet jako na změnu v rozmístění obyvatelstva a v prostorové struktuře příměstských území i jako na proměnu způsobu života "suburbanizujících" se obyvatel
Suburbium	Předměstí dnes bývá součástí města nebo vesnice a nachází se okolo jeho historického jádra.
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan - Plán udržitelné městské mobility - strategický dokument určený k uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městech a jejich okolí za účelem zlepšování kvality života, který náležitě zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace.
SVL	Sociálně vyloučená lokalita
SŽ	Správa železnic
t	Tuna
Tah	Dokončený funkční celek, jehož je projet součástí
Technologie LTE	Long Term Evolution, je v telekomunikacích označení technologie pro vysokorychlostní přenos dat v mobilních sítích, která se svými vlastnostmi blíží požadavkům pro sítě 4G
TEN-T	Transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Networks)
Terminál /Dopravní terminál	Každé místo, v němž náklad (zboží) nebo osoby vstupují do dopravního procesu nebo z něho vystupují či je s nimi jiným způsobem manipulováno. Terminály tak představují základní body, jimiž substrát v průběhu vlastní přepravy prochází. Terminály jsou většinou vybaveny specifickými dopravními zařízeními. "
Terminál nákladní dopravy - viz výše	
tkm	Tunokilometry
TNS	Trakční napájecí soustava
Tranzitní doprava	Je to doprava, jež územím projíždí a nemá v něm východisko ani cíl.
Trimodální	Znamená, že propojuje silniční, železniční i vodní dopravu
TŽK	Tranzitní železniční koridor
Účelová komunikace	Účelová komunikace je v České republice podle § 7 Zákona o pozemních komunikacích (13/1997 Sb.) označení pro kategorii pozemních komunikací, které slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.
ÚR	Územní rozhodnutí
vč.	Včetně
VD	Vodní dílo
VHD	Veřejná hromadná doprava
VLC	Veřejná logistická centra (VLC)
vn/vvn	Vysoké napětí/velmi vysoké napětí
VRT	Vysokorychlostní tratě
VTP	Veřejné terminály a přístavy
VVC	Vltavská vodní cesta

WiFi	Označení sítí, které se běžně používají pro místní síťové propojení zařízení a pro přístup k internetu a umožňují blízkým digitálním zařízením vyměňovat si data prostřednictvím rádiových vln. Jedná se o nejrozšířenější počítačové sítě na světě, které se celosvětově používají v domácích a malých kancelářských sítích k propojení stolních a přenosných počítačů, tabletů, chytrých telefonů, chytrých televizorů, tiskáren a chytrých reproduktorů a jejich připojení k internetu pomocí bezdrátového směrovače a v bezdrátových přístupových bodech na veřejných místech, jako jsou kavárny, hotely, knihovny a letiště, které návštěvníkům poskytují přístup k internetu pro jejich mobilní přístroje.
Základní potřeby	Znamenají dokončení „klasické“ infrastruktury tak aby všechny regiony ITI mohly plnit své základní funkce.
Zhlaví	Část dopravní sítě s kolejovým rozvětvením, ve které se traťová kolej rozvětňuje do dalších dopravních kolejí.
ZŠ	Základní škola
ŽESNAD	Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky
Ž(ž)st.	Železniční stanice