

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Vývoj dopravní politiky a kritické faktory ovlivňující naplnění vytyčených cílů

Bc. Michal Hanzal

Diplomová práce

2011

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Bc. Michal HANZAL  
Osobní číslo: D08790  
Studijní program: N3708 Dopravní inženýrství a spoje  
Studijní obor: Dopravní management, marketing a logistika  
Název tématu: Vývoj dopravní politiky a kritické faktory ovlivňující  
naplnění vytyčených cílů  
Zadávající katedra: Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Analýza vývoje dopravní politiky v České republice a v zahraničí
2. Rozbor cílů, nástrojů a prostředků dopravní politiky
3. Analýza současné situace z hlediska dopravní politiky
4. Syntéza získaných údajů, specifikace problémových oblastí v sektoru dopravy a možnosti jejich řešení

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**  
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**  
Seznam odborné literatury:  
**dle pokynů vedoucího práce**

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2010**  
Termín odevzdání diplomové práce: **23. května 2011**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.



prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2010

*Prohlašuji:*

*Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.*

*Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.*

*Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.*

*V Pardubicích dne 23. 5. 2011*

*Bc. Michal Hanzal*

Děkuji doc. Ing. Ivovi Drahotskému, Ph.D., za pomoc a cenné rady při vedení mé diplomové práce a za ochotu, se kterou k vedení práce přistupoval.

## **ANOTACE**

Tato práce se zabývá vývojem a současným stavem dopravní politiky v České republice a v Evropské unii. Práce představuje Dopravní politiku coby základní strategický dokument resortu dopravy v České republice, analyzuje současnou situaci dopravního sektoru z pohledu dopravní politiky a navrhuje možná řešení budoucího vývoje a aktuálních problémů v sektoru dopravy.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

doprava; dopravní politika; Evropská unie; Bílá kniha; dopravní infrastruktura; životní prostředí

## **TITLE**

The development of the Transport policy and critical factors affecting the fulfilling of the given objectives

## **ANNOTATION**

This work focuses on the development and current condition of the Transport policy in the Czech Republic as well as in the European union. This work presents the Transport policy as a primary strategic document of the transportation sector in the Czech Republic, analyzes current condition of this sector from the perspective of the Transport policy and suggests possible solutions of how to deal with the future development and current problems in the transportation sector.

## **KEYWORDS**

transport; transport policy; European Union; White paper; transport infrastructure; environment

# OBSAH

Úvod .....	9
<b>1 Analýza vývoje dopravní politiky v České republice a v zahraničí.....</b>	<b>11</b>
1.1 Definice dopravní politiky .....	11
1.2 Vývoj české dopravní politiky .....	13
1.2.1 Vývoj před 2. světovou válkou a po ní .....	13
1.2.2 Dopravní politika do roku 1989 .....	14
1.2.3 Dopravní politika po roce 1989 .....	16
1.2.4 Dopravní politika pro 90. léta .....	17
1.2.5 Dopravní strategie ČR na období 1997–2000 (2005) .....	17
1.2.6 Dopravní politika ČR .....	19
1.3 Vývoj evropské dopravní politiky .....	20
1.3.1 Bílé knihy týkající se evropské dopravní politiky v minulosti .....	23
1.3.2 Bílá kniha „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“ ..	24
1.4 Aktuální a budoucí dopravní politika v ČR a v Evropě .....	25
1.4.1 Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013 .....	26
1.4.2 Nová Bílá kniha evropské dopravní politiky do roku 2020 .....	27
1.4.3 Dopravní superstrategie Ministerstva dopravy do roku 2025 .....	29
<b>2 Rozbor cílů, nástrojů a prostředků dopravní politiky.....</b>	<b>31</b>
2.1 Globální cíl Dopravní politiky pro léta 2005–2013 .....	31
2.2 Struktura priorit a cílů dopravní politiky .....	31
2.2.1 Priorita č. 1 .....	33
2.2.2 Priorita č. 2 .....	33
2.2.3 Priorita č. 3 .....	33
2.2.4 Priorita č. 4 .....	34
2.2.5 Priorita č. 5 .....	34
2.3 Specifické cíle dopravní politiky .....	34
2.3.1 Specifické cíle podle priorit .....	35
2.4 Nástroje a prostředky dopravní politiky .....	38
2.4.1 Právní nástroje.....	38
2.4.2 Ekonomické nástroje.....	38
2.4.3 Informační nástroje .....	38
2.5 Monitoring dopravní politiky .....	39
<b>3 Analýza současné situace z hlediska dopravní politiky .....</b>	<b>40</b>
3.1 Podíl jednotlivých druhů dopravy na přepravních výkonech .....	40
3.2 Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu .....	42
3.2.1 Růst přepravních nároků a vliv globalizace v dopravě .....	42
3.2.2 Úhrada nákladů z činností uživatelů dopravy .....	46
3.2.3 Zkvalitnění přepravní práce .....	51

3.3 Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury.....	53
3.3.1 Infrastruktura silniční dopravy.....	53
3.3.2 Infrastruktura železniční dopravy .....	57
3.3.3 Infrastruktura vodní dopravy .....	59
3.3.4 Infrastruktura letecké dopravy .....	59
3.3.5 Rozvoj a modernizace dopravní infrastruktury.....	60
3.4 Zajištění financování v sektoru dopravy .....	61
3.5 Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy .....	64
3.6 Podpora rozvoje dopravy v regionech .....	67
<b>4 Syntéza získaných údajů, specifikace problémových oblastí v sektoru dopravy a možnosti jejich řešení.....</b>	<b>69</b>
4.1 Hodnocení vyjmenovaných strategických dokumentů.....	69
4.1.1 Aktuální Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013 .....	70
4.1.2 Bílá kniha dopravní politiky z roku 2001 .....	70
4.1.3 Nová Bílá kniha dopravní politiky z roku 2011.....	71
4.1.4 „Superstrategie“ Ministerstva dopravy .....	71
4.2 Pozitivní a negativní aspekty dopravy a určení problémových oblastí .....	72
4.3 Financování dopravní infrastruktury .....	74
4.3.1 Investice do dopravní infrastruktury .....	74
4.4 Údržba a rozvoj dopravní infrastruktury .....	76
4.5 Externí náklady uživatelů dopravy .....	77
4.5.1 Pozitivní externality .....	77
4.5.2 Negativní externality.....	77
4.6 Negativní dopady dopravy na životní prostředí .....	79
4.6.1 Kongesce.....	79
4.6.2 Snižování emisí skleníkových plynů.....	82
4.7 Shrnutí .....	87
<b>Závěr .....</b>	<b>90</b>
<b>Použitá literatura .....</b>	<b>92</b>
<b>Seznam tabulek .....</b>	<b>96</b>
<b>Seznam obrázků.....</b>	<b>97</b>
<b>Seznam zkratk .....</b>	<b>98</b>
<b>Seznam příloh.....</b>	<b>99</b>



# Úvod

Tato práce se zabývá vývojem a současným stavem dopravní politiky v České republice a částečně i v Evropské unii. Je vypracována na základě dokumentu „Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013“, Bílé knihy Evropské komise „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“, nové Bílé knihy z roku 2011 „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ a částečně i tzv. dopravní Superstrategie Ministerstva dopravy nazvané „Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025“.

Cílem této práce je představit Dopravní politiku coby základní strategický dokument resortu dopravy v České republice, analyzovat současnou situaci z pohledu dopravní politiky, provést hodnocení jmenovaných strategických dokumentů a opatření a navrhnout možná řešení budoucího vývoje a aktuálních problémů v sektoru dopravy.

V kapitole 1 práce nejprve definuje pojem dopravní politiky a zasadí ji do národního i celoevropského kontextu. Dále bude v této kapitole stručně shrnuta historie dopravní politiky v ČR i v Evropě a charakterizován její vývoj až do dnešní doby. Budou představeny tři aktuálně platné strategické dokumenty v resortu dopravy – „Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013“, Bílá kniha Evropské komise z roku 2011 „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ a tzv. Superstrategie Ministerstva dopravy nazvaná „Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025“.

V kapitole 2 budou charakterizovány jednotlivé cíle Dopravní politiky ČR – jednak její globální cíl, a jednak specifické cíle podle pěti hlavních vertikálních priorit. Také budou v této kapitole popsány nástroje Dopravní politiky a její monitoring.

V kapitole 3 bude provedena analýza současného stavu v sektoru dopravy v České republice z pohledu Dopravní politiky, a to podle jednotlivých priorit. Tato kapitola nastíní kritické faktory, které ovlivňují naplňování jednotlivých cílů Dopravní politiky. Vzhledem k tomu, že Dopravní politika obsahuje celou řadu specifických cílů a opatření, není možné se v této práci věnovat všem. Bude proto nutné se omezit jen na základní a charakteristické oblasti v jednotlivých prioritách.

Čtvrtá a závěrečná kapitola bude obsahovat syntézu získaných údajů, zhodnocení vyjmenovaných strategických dokumentů a stanovení několika problémových oblastí v sektoru dopravy. Podobně jako v případě analýzy, i zde bude nutné se omezit jen na ty nejvýznamnější a průřezové problémy a výzvy, kterým doprava čelí. Nakonec bude navrženo jejich možné řešení, a to jak z krátkodobého, tak z dlouhodobého hlediska.

# 1 Analýza vývoje dopravní politiky v České republice a v zahraničí

## 1.1 Definice dopravní politiky

Doprava je jedním z klíčových odvětví ekonomiky České republiky se značným významem i pro mezinárodní vztahy. Uživatelem dopravy je v různé míře každá fyzická i právnická osoba. Poptávka po přepravě osob i zboží neustále roste a úkolem veřejné správy je vytvořit právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě i pro podnikání v dopravě a zajistit dopravní infrastrukturu odpovídající růstu přepravních potřeb. [1]

Dopravní politika je základním strategickým dokumentem pro sektor dopravy a deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy *musí* učinit na základě mezinárodních závazků, co *chce* učinit z pohledu společenských potřeb a *může* učinit s ohledem na finanční možnosti. Dopravní politika by měla cílevědomě ovlivňovat dopravní soustavu, aby optimálním způsobem uspokojovala potřeby přemístění. Musí vycházet ze specifík a postavení dopravy ve společnosti, musí respektovat historický a ekonomický vývoj a geografické podmínky. Musí odrážet záměry integrované Evropy – Evropské unie. [2] Dopravní politika jako politika sektorová je součástí hospodářské politiky státu, do které zasahují i jiné oblasti státní politiky, jako je obrana, ekologie, sociální oblast, školství, kultura apod. Eisler uvádí, že dopravní politika má a musí vytvořit podmínky pro chování dopravních podniků a jejich zákazníků (cestujících a přepravců). Stát má svou politikou vytvořit rámec chování jednotlivých subjektů na přepravním trhu. [3]

Pokud jde o to, co stát a jeho exekutiva učinit musí, je třeba brát v potaz především mezinárodní vazby a smlouvy, kterými je Česká republika vázána. Pokud jde o to, co stát učinit chce, patří k jeho prioritám především bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekonomika, ekologie a veřejné zdraví. A to, jak bude stát schopen tyto závazky splnit, závisí především na finančních aspektech. Dopravní politika tak vychází z těchto tří základních pilířů, které kombinuje, a navrhuje cíle a realizovatelná opatření.

Široký uvádí, že účelem dopravní politiky je spoluvytvářet vyšší životní styl a standard, zdravější životní prostředí a podstatné zvýšení kvality přepravního procesu, nových přepravních služeb. [4]

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

- rovných podmínek v přístupu na dopravní trh,
- kvalitní dopravní infrastruktury umožňující hospodářský růst,
- financování v sektoru dopravy,
- dopravního sektoru,
- podpory rozvoje dopravy v regionech.

Základními tématy, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů zabývá především, jsou harmonizace podmínek na přepravním trhu, modernizace, rozvoj a oživení železniční dopravy, zlepšení kvality silniční dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému, panevropská dopravní síť včetně prioritních projektů EU, zvýšení bezpečnosti dopravy, výkonové zpoplatnění dopravy, práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb, podpora multimodálních přepravních systémů, rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS a zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu. [1]

Dopravní politika je koncipována v kontextu mezinárodních závazků, které Česká republika přijala či hodlá přijmout v souvislosti se svým členstvím v OSN, OECD a Evropské unii, avšak s respektem ke specifickým podmínkám a potřebám České republiky. [1]

Dopravní politika se vytváří zpravidla na delší plánovací období, v řádu několika let. Vytváří se v souvislosti s vnitrostátními politickými, strategickými, ekonomickými a dalšími zájmy a závazky, ale i zájmy a závazky mezinárodními. V případě ČR a dalších členských států EU patří mezi nejdůležitější závazky – a to nejen v oblasti dopravy – ty k Evropské unii. Při rámcové tvorbě národních dopravních politik je tudíž brán ohled na evropskou dopravní politiku (viz kapitola 1.4.2). Dopravní politika EU však není pro jednotlivé členské státy Unie závazná. Stejně tak regionální dopravní koncepce musejí vycházet s politiky státní.

Jednotlivá opatření definovaná Dopravní politikou jsou rozpracována v návazných strategických dokumentech, kterými jsou Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury a Strategie podpory dopravní obsluhy území. [1]

## 1.2 Vývoj české dopravní politiky

### 1.2.1 Vývoj před 2. světovou válkou a po ní

Do poloviny 30. let vznikaly v Československu různé koncepce orientující se na jednotlivé druhy dopravy, zejména na dopravu železniční. Periodicky se objevovaly studie o potřebě výstavby kanálu Dunaj-Odra-Labe aj. V druhé polovině 30. let byl publikován pokus o souhrnný dopravní plán Československa, který již bral v úvahu očekávaný rozvoj silniční dopravy a s přihlédnutím k záměrům v dosažení finanční rovnováhy železnic požadoval koordinovaný rozvoj jednotlivých druhů dopravy v rámci československé a evropské dopravní soustavy. Pojetí optimalizace rozvoje dopravy jako systému se promítlo v jednom z úkolů státního plánu výzkumu Československé akademie věd na konci padesátých a počátkem šedesátých let minulého století nazvaném „**Koordinace dopravních odvětví**“. Pojetí tohoto řešení, cíle a kriteria jsou zřejmá z členění celé problematiky do hlavních úkolů:

- Ekonomické hodnocení nároků na přepravu (na základě navržených prognostických metod odvození přepravních nároků v nákladní a osobní dopravě a jejich optimální rozdělení s ohledem na disponibilní kapacity a technicko-ekonomické charakteristiky variant přepravy v různých druzích dopravy a jejich kombinaci v dalších hlavních úkolech).
- Technicko-ekonomické charakteristiky jednotlivých druhů dopravy jako podklad pro využití a rozvoj dopravní techniky a technologie umožňující nalézt nejvýhodnější budoucí technická zabezpečení přepravních úkolů jak z hlediska vlastní kvality přepravního procesu, tak s ohledem na technicko-ekonomické parametry těchto procesů.
- Hodnotové vyjádření přepravních nároků a technicko-ekonomických parametrů, v tehdejší pojetí zvláště provozních nákladů a investičních nákladů.
- Závěrečný čtvrtý hlavní úkol shrnující teoretické principy a poskytující východiska mimo jiné také pro praktické tarifní aplikace. V té době – v etapě centrální příkazové ekonomiky – byla ovšem základem plánovitá koncepce rozvoje dopravy se

stanovením mezních vzdáleností efektivnosti toho kterého druhu dopravy pro tu kterou skupinu zboží a způsob přepravy apod., s promítnutím těchto limitních hodnot do daní a tarifů. [5]

Rozvoj organizace a řízení dopravy byl v té době poznamenáván přeceněním úspor z rozsahu: docházelo k maximální centralizaci řízení, rušení drobných podniků silniční dopravy ve prospěch velkých ČSAD, soustředování silničních provozů závodové dopravy s odůvodněním, že budou kvalifikovaněji a proto i kvalitněji řízeny, že dojde k vyššímu využívání vozidel v lepším technickém stavu, lepšímu využívání opravárenské základny atd. Koncem šedesátých let se myšlenka kooperace různých druhů dopravy s cílem využít jejich technicko-ekonomických předností promítla ve státní podpoře systémů kombinované dopravy. Prohluboval se jednotný systém přepravy kusových zásilek za účasti ČSD a ČSAD, vznikaly stanice soustředěné nakládky a vykládky, začal státem podporovaný rozvoj kombinované dopravy ve velkých kontejnerech. Lze konstatovat, že koncepce řešení v té době odrážela špičkové evropské zkušenosti, samozřejmě v pojetí státu jako podnikatele, který tedy musel mít zájem o projekty s nejvyšší mírou návratnosti.

Z dnešního pohledu lze spatřovat nedostatky v realizaci rozvojových koncepcí jak v nedostatku zdrojů pro investice (promítaly se např. ve výstavbě spíše provizorních kontejnerových překladišť, než požadovaných kapacitních terminálů), tak v malém zájmu výrobců o výrobu speciální techniky pro kontejnerovou dopravu.

V době, kdy západoevropské železnice již začaly pociťovat změnu přepravního trhu ve prospěch silniční dopravy, se ČSD potýkaly s každoročním výrazným nárůstem přepravy uhlí, rud, stavebnin, průmyslových surovin aj. [5]

### 1.2.2 Dopravní politika do roku 1989

Systémové otázky rozvoje dopravy jako provázané soustavy zdůraznilo **usnesení vlády č. 217 z roku 1977 o zásadách státní dopravní politiky**. Obsahovalo samozřejmě dobově pojaté fráze o rozvoji socialismu, rozvíjení RVHP, světové socialistické soustavy aj. Jeho racionálním jádrem byly však cíle a prostředky dopravní politiky:

- a) Základním posláním dopravy je zabezpečovat s maximální společenskou efektivností uspokojování přepravních potřeb národního hospodářství a obyvatelstva v souladu s jeho rozvojem, obranyschopností, mezinárodní spoluprací apod.
- b) Hledá se optimální systém řízení dopravy jako soustavy.

- c) V rámci koordinace uvnitř silniční dopravy se zdůrazňovala potřeba preference silniční dopravy veřejné proti dopravě závodové (na vlastní účet).
- d) Na základě technicko-ekonomických a provozních charakteristik jednotlivých druhů dopravy se zdůrazňovaly oblasti jejich nejvhodnějšího použití:
- Železnice – hromadné přepravní proudy cestujících na střední a dlouhé vzdálenosti, v aglomeracích i na krátké vzdálenosti, v nákladní dopravě hromadné druhy zboží na střední a dlouhé vzdálenosti, z vlečky na vlečku i na krátké vzdálenosti.
  - Silniční doprava na krátké a střední vzdálenosti, na dlouhé vzdálenosti v zahraničních přepravách tam, kde vyšší kvalita a efekty převážně v oblasti zahraničně-obchodních vztahů a ostatní faktory povedou k jejímu efektivnímu uplatnění. Opět se snahou o podporu efektivnější veřejné proti závodové dopravě.
  - Vodní doprava – hromadné druhy zboží v oblastech, kde vodní cesty spojují centra výroby a spotřeby; ekonomická přeprava československého zboží v zahraniční dopravě s cílem úspory devizových prostředků, zabezpečování přepravy těžkých a objemově náročných nákladů.
  - Letecká doprava – zabezpečování přepravy osob a zboží v souladu s hospodářsko-politickými zájmy státu, ve vnitrostátní dopravě rychlé spojení hospodářských a lázeňských center.
  - Ve velkých městech rozvoj hromadné přepravy osob
  - Rozvíjet kombinovanou dopravu, zejména její neprogresivnější formu – nedoprovázenou přepravu v kontejnerech ISO řady 1.
  - Rozvíjet nekonvenční druhy dopravy (potrubní, pásová, lanovková) – ve snaze část přeprav zboží převést z železnice (nikoli však na silniční dopravu), a tím ji odlehčit.

Dokument obsahoval i kapitolu „Nástroje přímého i nepřímého řízení“. Vycházelo se z potřeby plánování přepravy, se snahou o její co nejrytmičtější rozložení včetně do dnů pracovního klidu, aby se zmírnily přepravní špičky.

Je potřeba zdůraznit, že se vždy uplatňovala snaha ve všech druzích dopravy vycházet z jakési třeba jen statistické tabulky meziregionálních vztahů, jaká se běžně zpracovává v EU; v centrální příkazové ekonomice Československa se to však nikdy nepodařilo. Tohoto bylo dosaženo teprve v průběhu naplňování asociační dohody zakládající přidružení ČR k EU.

V oblasti cen a tarifů se měly vytvářet podmínky pro koordinaci druhů dopravy, podporovat cenově rozvoj přepravních systémů. Tarify nákladní dopravy byly pojímány jako velkoobchodní ceny, jen s minimální rentabilitou, avšak tak velkou, aby bylo možno krýt břemena ze svého druhu výkonů veřejných služeb. V osobní dopravě s maloobchodními cenami se měly hledat podmínky pro postupné snižování ztrátovosti a zejména se snažit o sblížení přepravních a tarifních podmínek ČSD a ČSAD. V oblasti finančně-ekonomických nástrojů se měl i nadále řešit problém systému devizové zainteresovanosti dodavatelských podniků; šlo o nezbytný důsledek oddělení vnitrostátní a světové cenové hladiny. Požadovalo se prohloubit soustavu sociálně ekonomických informací, aby byla lepším podkladem pro sestavu návrhu plánů a umožnila zjistit úplné náklady na dopravu. Ukládalo se zabezpečit při všech velkých projektových záměrech komplexní dopravní řešení. Měly se vytvořit rezervy k zvýšení kvality dopravní služby. Požadovalo se, aby vyvolané investice v dopravě šly na vrub investora, který je vyvolal. Mimořádná pozornost se měla věnovat rozvoji přepravních systémů. [5]

### **1.2.3 Dopravní politika po roce 1989**

O skutečně ucelené dopravní politice pak můžeme hovořit teprve v roce 1991, po přechodu z centrálně řízené ekonomiky na tržní hospodářství. Zásady státní dopravní politiky schválila vláda ČSFR usnesením číslo 592 z 26. září 1991. Obsah lze stručně popsat takto:

- a) *Strategie dopravní politiky.* Zde šlo především o postupné uplatňování zásad tržního hospodářství v podmínkách dopravy, zabezpečování vazeb na přepravní trh Evropského společenství, zrovnoprávnění všech forem vlastnictví pro všechny účastníky dopravně přepravního procesu, harmonizaci podmínek na přepravním trhu, propojení sítí s evropskými sítěmi do roku 2000, zvyšování bezpečnosti dopravy, komercionalizace všech druhů dopravy s nezbytnými zásahy do organizačního uspořádání a dobudování informačních systémů.
- b) *Dopravní podnikání a harmonizace podmínek pro používání dopravní infrastruktury.* Pokud jde o vlastní dopravní podnikání, stanovila se zásada umožnění přístupu



k podnikání všem zájemcům, kteří mohou podnikat, zabezpečení výkonů ve veřejném zájmu, rozvoj přepravních systémů. Státní orgány mají sledovat vývoj konkurence na dopravním trhu a na základě přijatých právních norem zasahovat v případech narušení konkurence. Zvláštní pozornost je třeba věnovat přepravě tělesně postižených.

- c) *Harmonizace podmínek.* Ve všech druzích dopravy se ukládalo zavést oddělené účtování nákladů na provoz dopravní infrastruktury a dopravní provoz, osobní a nákladní dopravu. Mělo dojít k harmonizaci vstupních ekonomických podmínek podle ES. Vyhlášovala se zásada harmonizace parametrů infrastruktury i s ohledem na její velký vliv na bezpečnost silničního provozu. Úhrada nákladů údržby a rozvoje dopravní infrastruktury vycházela jednak z toho, že ve všech druzích dopravy spočívá zodpovědnost za infrastrukturu na orgánech státní správy, které k tomu vytvářejí fondy dopravní infrastruktury a jednak z toho, že se předpokládala účast rozpočtů federace a republik na rozvoji dopravní infrastruktury.
- d) *Zkvalitnění napojení vybrané části dopravní infrastruktury.* Napojení na síť evropské dopravní infrastruktury do roku 2000 se mělo dosáhnout v letecké dopravě (modernizací letišť Praha a Bratislava), v silniční dopravě (především výstavbou dálnic napojených na zahraniční dálnice), v železniční dopravě (modernizací tranzitních koridorů), ve vodní dopravě (podporou a rozšiřováním provozu na splavných úsecích vodních cest) a dále podporou rozvoje kombinované dopravy a také realizací komplexu opatření k využití metod optimalizace a výpočetní techniky.

#### **1.2.4 Dopravní politika pro 90. léta**

Po rozdělení ČSFR v roce 1993 bylo nutno reagovat na vzniklou situaci novelizací dopravní politiky ČR. Česká vláda proto v roce 1994 vzala na vědomí řadu koncepčních dokumentů, které zásady státní dopravní politiky ČSFR upravovaly konkrétně pro Českou republiku.

#### **1.2.5 Dopravní strategie ČR na období 1997–2000 (2005)**

Tento dokument vypracovalo Ministerstvo dopravy a spojů ČR a vláda ČR ho vzala na vědomí. Dokument tvořily dvě části:

- část A: vyhodnocení dosavadního vývoje dopravní politiky od roku 1993

- část B: návrh strategie vlády v dopravě na období let 1997–2000 s výhledem do roku 2005.

Hlavní teze strategie vlády byly:

1. Respektovat potřeby rostoucí nákladní i osobní dopravy a tranzitních přeprav budováním potřebné infrastruktury (dálnice, železniční koridory, vodní cesta Labe a letiště Praha-Ruzyně).
2. Odstraňovat nejvýraznější ekologické zátěže vznikající z dopravy (odstranit lokální kongesce budováním obchvatů a zkapacitněním silniční sítě v místech s největší zátěží a vytvořit ekonomické podmínky zvýhodňující dálkové a těžké přepravy na železnici).
3. Vytvářet podmínky pro budoucí vstup ČR do EU. Předvstupní strategii zaměřit na co nejrychlejší propojování dopravních systémů a odstraňování všech existujících právních a technických bariér.
4. Podporovat veřejnou osobní dopravu jako trvalou alternativu k individuální dopravě, mající svůj nezanedbatelný význam sociální, ekologický i dopravní.

Vlastní dopravní strategie se zaměřovala na tyto oblasti:

- a) *Železniční doprava.* Stát bude železniční dopravu podporovat v segmentech, ve kterých je možno definovat veřejný zájem; stát nebude dotovat provozování nákladní dopravy s výjimkou kombinované; je potřebné postupně vytvořit i na železnici konkurenční prostředí; osobní tarify dotované státem zůstanou i nadále regulované; nákladní tarify nebude potřebné regulovat – budou vystaveny přímé konkurenci na železnici a nepřímé konkurenci silniční dopravy; bude nezbytné provést další úsporná opatření směřující k vyšší produktivitě práce, lepšímu poměru mezi fixními náklady na provoz podle grafikonu a tržbami.
- b) *Silniční doprava.* Odvedení dopravy tranzitující a vnitrostátní z blízkosti sídel; pokračovat ve výstavbě kapacitních silnic a dálnic odvádějících zátěž z center měst a obcí; na ostatní silniční síti primárně věnovat pozornost zlepšování stavu vozovek a mostů a odstraňování nejzatíženějších úseků včetně propustnosti hraničních přechodů; navrhnout alternativní zdroje financování výstavby silniční sítě; v rámci převodu kompetencí na vyšší územně správní celky převést silnice

II. a III. třídy na nově vzniklé celky; zabezpečit přijetí nových zákonů v rámci převodu kompetencí z ministerstva vnitra na ministerstvo dopravy; Ministerstvo dopravy připraví ve spolupráci s ministerstvem financí návrh novelizace zákona o silniční dani a věcný návrh novely vládního nařízení o dálničních známkách.

- c) *Letecká doprava.* V oblasti privatizace je nutno rozhodnout o majetkové účasti státu v České správě letišť s. p. a ČSA a. s.; v letech 1998–1999 odstátnit 3 regionální letiště – Karlovy Vary, Brno a Ostrava; civilní letectví v oblasti financování infrastruktury zůstává samofinancovatelné.
  - d) *Vodní doprava.* Pozornost vodní dopravě je nutno věnovat zejména jako výhodné alternativě i v zahraničních přepravách, a to i v kombinaci s ostatními druhy dopravy, zejména v zahraničí.
  - e) *Veřejná osobní doprava.* Ve vnitrostátní linkové autobusové dopravě bude dotována prokazatelná provozní ztráta. Předpokládá se trvalá účast státu na obnově vozidel, zhruba ve stávající výši; stávající dotační systém v železniční osobní dopravě bude přehodnocen; MHD zůstane i nadále v kompetenci měst a obcí. Stát bude přispívat na programy obnovy vozidel pro elektrickou trakci, pro plynová vozidla, příp. nízkopodlažní vozidla; předpokládá se další rozvoj integrovaných dopravních systémů a centrální informační systém pro veřejnou linkovou dopravu.
- [5]

### 1.2.6 Dopravní politika ČR

První dokument, který vláda ČR nevzala jen na vědomí, ale i schválila, byla Dopravní politika České republiky, kterou vláda schválila svým usnesením č. 413 ze dne 17. 6. 1998. Šlo o ucelený program, na jehož vypracování se podílely široké kolektivy odborníků z celého politického spektra. Nová dopravní politika ČR tak reagovala na změny v realizaci postupných cílů dopravní politiky, ke kterým došlo v uplynulém období. Vycházela rovněž z dalších podmínek, které nastaly na domácím i zahraničním dopravním trhu. Bylo tedy možno následně odstranit některé, pro legislativu EU všeobecně a v dopravě zvláště atypické přenechání většiny problémů neviditelné ruce trhu, aniž by odstranily staré deformace. [5]

Dokument Dopravní politika České republiky byl posléze doplněn o akční program pro nejbližší období „Program rozvoje dopravy a spoju – etapa roku 1999“ a strategickým dokumentem „Střednědobá strategie sektoru dopravy, telekomunikací a pošty“.

Nejvýznamnější zásady a principy této dopravní politiky měly za cíl uvést v soulad českou dopravní politiku s dopravní politikou Evropské unie, neboť v té době byla ČR již kandidátskou zemí na vstup do EU a harmonizace českých právních předpisů s předpisy evropskými byla jednou z podmínek vstupu do EU. Další důležitou oblastí byla ekologie a ochrana životního prostředí. V neposlední řadě bylo cílem dopravní politiky propojit jednotlivé druhy dopravy v nákladní dopravě, podporovat rozvoj integrovaných dopravních systémů v osobní dopravě a sladit v dopravním procesu zájmy občana, podnikatelského subjektu a státu. Základním strategickým cílem Dopravní politiky byla realizace svobody trvale udržitelné mobility osob a zboží jako nutný předpoklad naplnění ústavních práv a svobod občanů a požadavků svobodného obchodu. Většina cílů, nástrojů a prostředků této dopravní politiky je v obdobné podobě zmíněna a uplatněna i v aktuálně platné Dopravní politice ČR pro léta 2005–2013, o níž pojednává oddíl 1.4.1.

### **1.3 Vývoj evropské dopravní politiky**

V kontextu této práce je pod pojmem evropská dopravní politika myšlena společná dopravní politika evropských zemí, které byly a jsou členy Evropské unie, resp. jejích předchůdců – Evropského společenství a Evropského hospodářského společenství.

**Evropské hospodářské společenství (EHS)** byla mezinárodní organizace existující mezi lety 1958 až 1993, která byla vytvořena, aby podporovala ekonomickou integraci (včetně jednotného trhu) mezi Belgií, Francií, Německem, Itálií, Lucemburskem a Nizozemskem. Smlouva o EHS byla podepsána 25. března 1957 v rámci Římských smluv, které také zakládaly Evropské společenství pro atomovou energii. EHS vzniklo 1. ledna 1958. Na základě Maastrichtské smlouvy se EHS transformovalo do Evropského společenství.

**Evropské společenství (ES)** představovalo nejsilnější a nejstarší, první ze tří pilířů Evropské unie v období 1992–2009. V této podobě bylo ustaveno Maastrichtskou smlouvou a mělo supranacionální charakter (členské státy na něj delegovaly část své suverenity). Nabytím účinnosti Lisabonské smlouvy v prosinci 2009 došlo k zániku systému tří pilířů EU a zániku Evropského společenství v této podobě. Jako jediný subjekt v rámci Evropské unie mělo Evropské společenství právní subjektivitu. Obsahovalo také právní řád nazývaný *acquis communautaire*, který je nadřazen národnímu právu. Lisabonská smlouva přičkla právní subjektivitu celé Evropské unii, která se tak stala plnohodnotným subjektem mezinárodního práva s možností uzavírat mezinárodní smlouvy.

Společná dopravní politika patří mezi ty politiky Evropské unie, které se staly součástí procesu evropské integrace již v době založení EHS v roce 1957, a ustanovení o této politice Společenství proto můžeme najít již v Římských smlouvách. V těch byla společná dopravní politika definována následujícími cíly:

- 1) zavedení společných pravidel pro mezinárodní dopravu do nebo z některých členských států,
- 2) zajištění volného přístupu k poskytování dopravních služeb uvnitř každého členského státu pro dopravce z dalších členských států,
- 3) vytvoření opatření ke zlepšení bezpečnosti dopravy.

Realizace těchto cílů měla být prozatím omezena jen na oblast železniční, silniční a vnitrozemské vodní dopravy. Až do zahájení společného vnitřního trhu však nebyl ve společné dopravní politice zaznamenán žádný významnější pokrok. Ve srovnání se stavem před začátkem evropské integrace, kdy stát omezoval přístup na dopravní trh například prostřednictvím předpisů o kapacitě nabídek či výsostným určováním cen a dopravních podmínek, bylo sice dosaženo dílčích výsledků (byl umožněn vstup do sektoru dopravcům z jiných členských zemí, sblížily se podmínky konkurence, byly odstraněny určité formy diskriminace atd.), celá řada oblastí však byla i nadále řešena pouze na národní úrovni. Členské státy bránily své národní zájmy a dotovaly některá dopravní odvětví, především železnici a leteckou dopravu. Příčiny pomalého postupu lze hledat jednak v monopolním charakteru některých dopravních sektorů (železnice), jednak ve snaze národních států využít v době existence celní unie dopravy k udržení určité formy protekcionismu. [10]

V silniční dopravě přetrvávaly různé národní kvóty zvýhodňující domácí přepravce až do začátku 80. let, dopravní infrastruktura nebyla budována s ohledem na potřeby Unie a námořní a letecká doprava zůstávala mimo společnou dopravní politiku. Situace se začala měnit až od poloviny 80. let 20. století. V roce 1986 byla do společné dopravní politiky zapojena námořní doprava, která zajišťuje 85 % zahraničního obchodu Unie. Došlo k zavedení volné soutěže, byly odstraněny nekalé praktiky při určování dopravních tarifů a obor byl otevřen pro všechny potenciální dopravce.

Podobná liberalizace byla provedena v roce 1987 i v oblasti letecké dopravy. Jejím výsledkem bylo mimo jiné zvýšení konkurenceschopnosti, rozšíření rozsahu a kvality poskytovaných služeb, otevření nových spojů a s tím související lepší propojení různých částí

Unie či snížení cen letenek. Po letech vyjednávání podepsala Unie v roce 2007 dohodu se Spojenými státy o tzv. „otevřeném nebi“, díky které může každá letecká společnost z EU provozovat lety z kteréhokoli letiště v EU do kteréhokoli města v USA.

V roce 1988 došlo k liberalizaci nákladní automobilové dopravy, na níž v zemích EU spočívá hlavní tíha přepravy nákladů. V roce 2003 otevřel první liberalizační balíček asi 70–80 % dálkové nákladní železniční dopravy hospodářské soutěži.

Za zmínku stojí i skutečnost, že na pomalý postup v rámci společné dopravní politiky upozornil v roce 1983 i Evropský parlament, když podal u Evropského soudního dvora žalobu na Radu ministrů za to, že neplní ustanovení Římské smlouvy ohledně dopravy. V roce 1985 pak dal Soudní dvůr parlamentu za pravdu a žádal Radu, aby proces harmonizace dopravy urychlila. [11]

90. léta však i přes značně úspěšný dosavadní vývoj ukazují, že liberalizace a harmonizace ještě zdaleka neznamená vytvoření efektivního dopravního systému a splnění všech cílů této politiky. Novou výzvou pro dopravní politiku se v té době stal především rozvoj integrovaných dopravních systémů a ochrana životního prostředí. V tabulce č. 1 je uveden přehled vývoje společné evropské dopravní politiky.

*Tabulka č. 1 – Společná dopravní politika v datech*

1957:	Definování společné dopravní politiky v rámci zakládající smlouvy o EHS (tzv. Římská smlouva)
1983:	Žaloba Evropského parlamentu u Soudního dvora ES proti Radě na nečinnost v dopravní politice
1986:	Zapojení námořní dopravy do společné dopravní politiky
1987:	Letecká doprava se stává součástí společné dopravní politiky
1988:	Liberalizace nákladní silniční dopravy (kobotáž)
1993:	Spuštění společného dopravního trhu
1994:	Přijetí seznamu 14 konkrétních projektů Transevropských dopravních sítí (TEN-T) na summitu EU v Essenu
1999:	Schválení návrhu Komise na otevření trhu železniční nákladní přepravy (uvolnění přístupu operátorů k železniční síti a částečná harmonizace poplatku za jejich využití)

Zdroj: [10]

Proč je tedy vůbec v dnešní době potřeba vytvořit a prosazovat společnou evropskou dopravní politiku? V současné době dochází v Evropské unii k trvalému nárůstu dopravy, což

představuje velkou zátěž pro evropské dopravní systémy, které jsou roztržité. Důsledkem je přetížení silnic a leteckých koridorů, což vede ke snížení hospodářské účinnosti a ke zvýšení spotřeby paliva a znečištění životního prostředí. Proto je potřeba neustále vytvářet společná pravidla pro dopravní politiku v členských zemích EU a harmonizovat dopravní předpisy s ohledem na životní prostředí. Úkol je to složitý, neboť sektor dopravy tvoří silniční, železniční, letecká a námořní doprava a doprava po vodních cestách, které se od sebe významně odlišují. Mnohé aspekty dopravní politiky spadají do kompetence vlád jednotlivých států, Evropská unie však usiluje o jednotnou dopravní infrastrukturu. Dopravní politika patří spolu s obchodní, zemědělskou a měnovou (platí pro 12 členských zemí eurozóny) politikou mezi společné politiky EU, což znamená, že členské státy zcela delegovaly své pravomoci na orgány Evropské unie, resp. Evropských společenství (Radu, Parlament a Komisi).

### **1.3.1 Bílé knihy týkající se evropské dopravní politiky v minulosti**

**Bílá kniha o dokončení vnitřního trhu** z roku 1985 obsahovala doporučení pro zajištění svobody poskytování služeb a stanovila hlavní směry společné dopravní politiky. V listopadu 1985 Rada přijala tři hlavní cíle: vytvoření volného trhu (bez kvantitativních omezení) nejpozději do roku 1992, zvýšení dvoustranných kvót a kvót Společenství a odstranění nerovných podmínek hospodářské soutěže. Rada také přijala „rámcový plán“ obsahující cíle, kterých mělo být dosaženo do 31. prosince 1992 u všech druhů dopravy (pozemní, námořní a letecké). Tento plán také zahrnoval rozvoj infrastruktury v zájmu Společenství, zjednodušení hraničních kontrol a formalit a zlepšení bezpečnosti. Dne 2. prosince 1992 Komise přijala **Bílou knihu o budoucím rozvoji společné dopravní politiky**. Hlavní důraz byl kladen na otevření dopravních trhů. Tento dokument současně představoval změnu orientace na integrovaný přístup, který zahrnuje všechny druhy dopravy a vychází z modelu udržitelné mobility. **Zelená kniha Komise ze dne 20. prosince 1995** nazvaná „Za spravedlivější a efektivnější ceny v dopravě“ se zabývala vnějšími náklady na dopravu. Komise v tomto dokumentu usilovala o vytvoření efektivního a spravedlivého systému poplatků v odvětví dopravy, které by odrážely tyto náklady, a snížily by tak nerovnováhu v hospodářské soutěži a rozdily mezi jednotlivými druhy dopravy. V této souvislosti se diskutovalo zejména o daňových opatřeních. V navazující **bílé knize ze dne 22. července 1998** nazvané „Spravedlivé platby za využití infrastruktury: postupný přechod k rámci pro poplatky za společnou dopravní infrastrukturu v EU“ Komise upozornila na propastné rozdíly mezi členskými státy, pokud jde o účtování poplatků v dopravě, které vedly

k různým formám narušování hospodářské soutěže v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi nimi. Kromě toho stávající systém poplatků dostatečně nezohledňoval ekologické a sociální aspekty dopravy.

### **1.3.2 Bílá kniha „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“**

V roce 2001 pak Komise vydala Bílou knihu nazvanou „**Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout**“. Komise nejprve analyzovala problémy a úkoly evropské dopravní politiky, zejména s ohledem na chystané rozšíření EU na východ Evropy. Bílá kniha předpovídala obrovský nárůst dopravy, který budou doprovázet dopravní zácpy a přetížení dopravy, zejména v silniční a letecké dopravě, a vzrůstající náklady na ochranu zdraví a životního prostředí. S cílem přispět k vytvoření hospodářsky účinného a zároveň ekologicky a sociálně vhodného systému dopravy Komise předložila soubor 60 opatření, jež měla za cíl odstranit vazbu mezi hospodářským růstem a růstem dopravy a zabránit nerovnoměrnému růstu některých druhů dopravy. V Bílé knize byly pro období do roku 2010 stanoveny čtyři základní cíle směřování dopravní politiky EU:

- změna poměru mezi využíváním jednotlivých druhů dopravy ve snaze zmírnit dopady dopravního odvětví na životní prostředí,
- zlepšování dopravní infrastruktury,
- zlepšování postavení uživatele dopravních služeb,
- posilování významu EU v odvětví dopravy v globálním měřítku.

Komise považovala nerovnoměrný růst jednotlivých druhů dopravy za jeden z největších problémů. Cílem Bílé knihy bylo, aby se podíl dopravních prostředků, které jsou šetrné k životnímu prostředí, v celkovém objemu dopravy stabilizoval na úrovni roku 1998. Tohoto cíle mělo být dosaženo pomocí opatření na oživení železniční dopravy, podporou námořní a vnitrozemské vodní dopravy a posílením propojení mezi jednotlivými druhy dopravy. Komise kromě toho také oznámila, že budou revidovány hlavní směry transevropských sítí (TEN-T), které měly být upraveny s ohledem na rozšíření EU, s cílem zintenzivnit práci na odstraňování překážek na hraničních přechodech.

Třetí oblastí, jíž se Bílá kniha věnuje, jsou práva a povinnosti uživatelů dopravních systémů. Mezi navrhovanými opatřeními byl akční plán na zlepšení bezpečnosti v silniční dopravě, zlepšení práv uživatelů dopravy a správné vyčíslení nákladů u všech druhů dopravy,



kterého mělo být dosaženo harmonizací metod pro stanovování poplatků za užívání infrastruktury. A konečně Komise zdůraznila potřebu zabývat se dopady globalizace na odvětví dopravy. Komise navrhovala, aby se Společenství, chce-li lépe hájit zájmy EU, více podílelo na činnosti mezinárodních organizací, jako je Mezinárodní námořní organizace nebo Mezinárodní organizace pro civilní letectví. [12]

#### **1.4 Aktuální a budoucí dopravní politika v ČR a v Evropě**

Jak již bylo částečně uvedeno výše, hlavní náplní dopravní politiky je stanovit pravidla pro dopravní subjekty nabízející své služby na přepravním trhu s definováním funkcí státu a stanovením pravidel a priorit z hlediska zajištění dopravní obsluhy.

Dopravní politika by měla cílevědomě ovlivňovat dopravní soustavu, aby optimálním způsobem uspokojovala potřeby přemístění. Musí vycházet ze specifik a postavení dopravy ve společnosti a musí respektovat historický a ekonomický vývoj a geografické podmínky. Obtížnost stanovení zásad státní politiky v dopravě vyplývá z toho, že na jedné straně bude muset stát udržet určitý vliv na dopravní soustavu a její rozvoj, na druhé straně nesmí narušovat podnikatelskou aktivitu a konkurenci danou tržním mechanismem. [2]

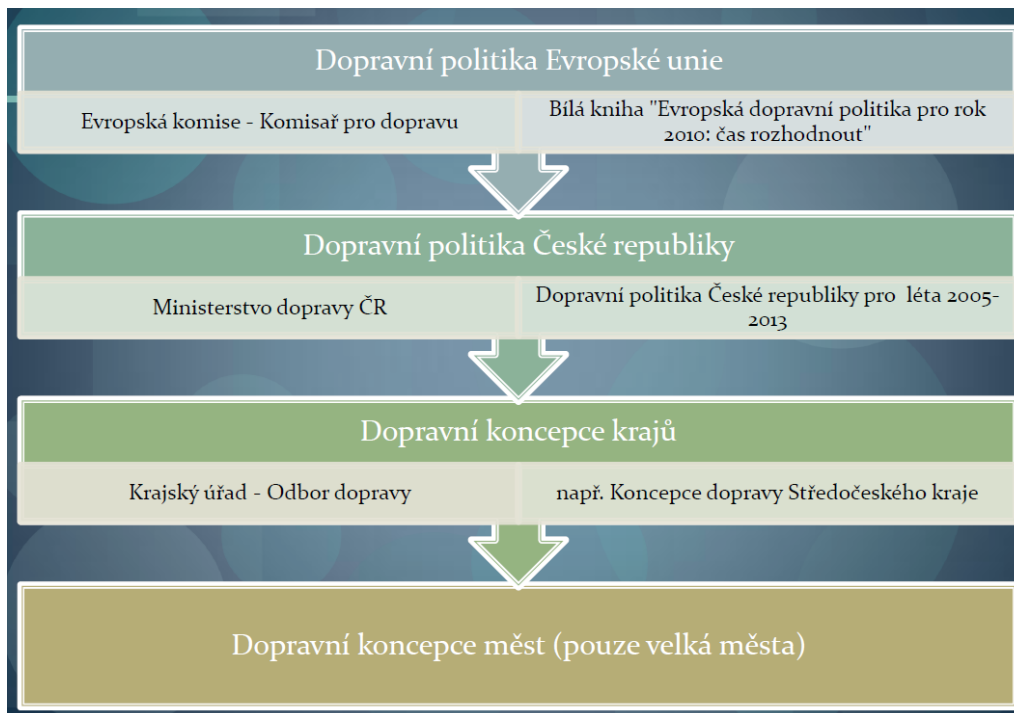
Tato kapitola pojednává o aktuálně platné dopravní politice České republiky a o společné evropské dopravní politice. Konkrétně se jedná o tyto dva strategické dokumenty: **„Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013“** a v roce 2011 vydaná Bílá kniha dopravní politiky nazvaná **„Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“**.

Jak je patrné z obrázku č. 1 na násl. straně, Dopravní politika České republiky vychází ze společné dopravní politiky Evropské unie. Evropská dopravní politika není sice pro žádného z členů EU závazná, nicméně podle pravidel evropského právního řádu (Acquis communautaire) musí legislativa jednotlivých států vycházet z evropského práva, které vlastně prostřednictvím standardních legislativních postupů samy pomáhají vytvářet. Za vytvoření a naplňování cílů evropské dopravní politiky je zodpovědný evropský komisař pro dopravu.

Česká dopravní politika, kterou připravuje a vydává Ministerstvo dopravy, je pak výchozím dokumentem pro dopravní koncepcie jednotlivých krajů. V kraji je za dopravní politiku zodpovědný odbor dopravy příslušného krajského úřadu. Dopravní politika kraje se pak většinou nazývá koncepcí dopravy kraje. V případě velkých měst můžeme ještě hovořit

o dopravní koncepci města. Cíle, nástroje, prostředky a trendy dopravní politiky a jednotlivých dílčích koncepcí jsou většinou stejné nebo podobné, samozřejmě s přihlédnutím ke specifikám konkrétní územní jednotky (stát, kraj, město).

Obrázek č. 1 – Dopravní politika



Zdroj: [13]

#### 1.4.1 Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013

Jak již bylo uvedeno výše, a jak také uvádějí Žemlička a Mlynařík, musí dopravní politika naší republiky zcela logicky uplatňovat zásady dopravní politiky Evropské unie, jíž je členem. Dalším hlediskem je respektování požadavků přepravců a cestujících na bezpečnou, spolehlivou, rychlou a plynulou dopravu s dopravní obslužností obcí a regionů, pokud jde o přepravu do zaměstnání, škol, úřadů a zdravotnických zařízení. [2]

Dokument Dopravní politika pro léta 2005–2013 (dále též jen DP) je základním koncepčním dokumentem, který stanovuje hlavní směry vývoje sektoru dopravy ve střednědobém horizontu. Jednotlivá opatření definovaná tímto dokumentem jsou rozpracována v návazných strategických dokumentech, kterými jsou Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury a Strategie podpory dopravní obsluhy území a jejichž struktura je uvedena v části Monitoring dopravní politiky. [1] Nutno však podotknout, že dopravní problematika je rozebírána i v jiných strategických dokumentech (např. Politika územního rozvoje ČR z roku 2006).

DP sleduje horizont programovacího období Evropské unie a vychází z analýzy a hodnocení Dopravní politiky České republiky z roku 1998. Ta byla součástí strategie sektoru dopravy v období před vstupem ČR do EU. Přestože tento dokument časově předcházela zpracování evropské dopravní politiky, dokázal vystihnout základní směry vývoje v souladu s evropskými trendy. [1]

Národní dopravní politika 2005–2013 tedy vychází z následujících zdrojů:

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

Tvůrcem DP je Ministerstvo dopravy ČR, a schvaluje ji vláda. DP vychází z aktuálních potřeb a prognóz vývoje ČR, je v ní uplatňován princip subsidiarity (ohled na vzájemné provázání jednotlivých úrovní dopravního procesu). Základními tématy, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů zabývá především, jsou harmonizace podmínek na přepravním trhu, modernizace, rozvoj a oživení železniční dopravy, zlepšení kvality silniční dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému, panevropská dopravní síť včetně prioritních projektů EU, zvýšení bezpečnosti dopravy, výkonové zpoplatnění dopravy, práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb, podpora multimodálních přepravních systémů, rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS a zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu. [1]

#### **1.4.2 Nová Bílá kniha evropské dopravní politiky do roku 2020**

Hlavním strategickým dokumentem Evropské unie na další desetiletí je nová Bílá kniha rozvoje evropské dopravy: **Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje**. Nová Bílá kniha byla vydána v březnu tohoto roku. Vychází z předpokladu, že evropský dopravní systém je jedním z klíčových faktorů správného fungování vnitřního trhu Evropské unie. Dopravní systém zásadním způsobem přispívá k naplnění jednoho z primárních cílů EU, a to

volného pohybu osob a zboží mezi členskými státy. Dopravní sektor představuje přibližně pět procent HDP EU, zaměstnává okolo 10 milionů osob a pohlcuje v zemích Unie až 40 procent veřejných investic. Jeho fungování ovlivňuje mnoho dalších odvětví.

Období reflexe, které v minulých letech zahájila Evropská komise spolu se zainteresovanými stranami a odborníky na dopravu, vyústilo v identifikování šesti důležitých trendů a výzev, které budou v příštích desetiletích utvářet dopravní politiku: stárnutí populace; migrace a vnitřní mobilita; životní prostředí; dostupnost energetických zdrojů; urbanizace a globalizace. Ukazuje se nutnost zaměřit se na rozvoj integrovaného, technologicky a uživatelsky orientovaného dopravního systému založeného na principech spolupráce jednotlivých druhů dopravy, které budou moci i nadále počítat s podporou z evropských fondů.

„Doprava je a zůstane podstatnou součástí našeho každodenního života. ... Myslím, že přišel čas tuto politiku posunout dále. K tomu je v první řadě třeba podpořit integraci jednotlivých druhů dopravy, dále by EU měla zaujmout vedoucí postavení, pokud jde o dopravní služby a technologie, a v neposlední řadě musí být v centru pozornosti při utváření budoucí dopravní politiky uživatelé dopravy, jakož i zaměstnanci odvětví se svými potřebami a právy,“ prohlásil Antonio Tajani, místopředseda Evropské komise zodpovědný za dopravu, na tiskové konferenci v červnu 2009 v Bruselu, na které byla oznámena vize Evropské komise pro dopravní sektor do roku 2020. [14]

Dopravní politika pro následujících deset let se musí opírat o široce postavené úvahy o budoucnosti dopravního systému. Komise zadala k vypracování externí studie s cílem vyhodnotit dosavadní politiku a budoucí scénáře a konzultovala odborníky a zúčastněné strany v rámci specializovaných tematických skupin, jakož i konference zúčastněných stran na vysoké úrovni, která se konala v březnu 2009 v Bruselu. Podle představ Evropské komise má být doprava po roce 2010 lépe integrovaná, hlavním tahounem jejího rozvoje mají být nové technologie, má být udržitelná a má odpovídat potřebám uživatelů.

Bílá kniha má celkem 40 bodů, v nichž se Evropské komise zaměřila především na převod dopravních toků ze silniční k železniční a vodní dopravě. Na trasách přesahujících 300 kilometrů by se mělo do roku 2030 ze silnice na železnici přesunout kolem 30 % přeprav, do roku 2050 by jich podle představ Evropské komise mělo být až 50 %.

Další body v nové Bílé knize však zahrnují i dopravu leteckou; po ní Evropská komise požaduje, aby v roce 2050 nejméně ze 40 % využívala takzvaná udržitelná nízkouhlíková paliva, tedy především biopaliva druhé generace.

Mezi doprovodná opatření pro posílení konkurenčního prostředí by mělo patřit důsledné oddělení provozu a infrastruktury na železnici a rovněž zavedení jednotného evropského schvalovacího řízení pro kolejovou techniku. Evropská komise doufá, že se díky tomu podaří nárůst silniční dopravy v období let 2005 až 2030 omezit z předpokládaných 40 na 30 %. Silniční přepravy by měly přebírat všechny alternativní dopravní módy – železniční a námořní doprava i vnitrozemská plavba. Evropská komise odhaduje, že do roku 2020 nákladní doprava vzroste oproti stavu z roku 2005 o 22 %, do roku 2030 o 42 % a do roku 2050 o 82 %. Silniční a železniční doprava by měly vykázat obdobné tempo růstu: o 27 % do roku 2020, o 40 % do roku 2030 a o 58 % do roku 2050. Námořní dopravu čeká nárůst o 21, 43 a 90 %, vnitrozemskou vodní dopravu o 12, 22 a 32 %.

Evropská dopravní politika pro příští desetiletí se ponese jednoznačně také v duchu snižování emisí skleníkových plynů. Ambiciózním cílem je redukce emisí do roku 2050 oproti úrovni roku 1990 o 60 %. Pro jeho dosažení vypracovala Evropská komise akční plán založený na třech hlavních pilířích: inovace + technologie, výstavba infrastruktury a vytvoření integrovaného evropského dopravního systému. Součástí návrhu je i úplný zákaz vjezdu vozidel se spalovacími motory do center měst do roku 2050. Již v roce 2030 by se podle dokumentu mělo snížit používání automobilů v městské dopravě o polovinu. Zboží by se do center velkých měst mělo „bez emisí“ dopravovat rovněž již v roce 2030.

S koncem klasických automobilů a vývojem nových technologií by se měla zásadně zlepšit i bezpečnost na silnicích. Za 39 let podle Evropské komise již na silnicích nebudou umírat téměř žádní lidé. „Do roku 2050 by se měl v silniční dopravě počet smrtelných nehod snížit na úroveň blízkou nule,“ uvádí se v návrhu. [15]

### **1.4.3 Dopravní superstrategie Ministerstva dopravy do roku 2025**

V lednu 2011 představilo Ministerstvo dopravy dokument s názvem „Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025“, jenž nese dodatek „Superstrategie – green paper“. Jak se v tomto dokumentu uvádí, cílem superstrategie je výrazné zlepšení využívání systémů veřejné dopravy a multimodální nákladní přepravy; omezení negativních vlivů na životní prostředí vyplývajících z osobní a nákladní silniční

dopravy – pomocí komplexního programu aktivit a projektů pokrývajících období 2011–2025; nový program obsahující změnu priorit v realizaci staveb dopravní infrastruktury; a připravení podkladu pro další vyjednávání s EU o financování dopravní infrastruktury.

Ministerstvo dopravy uvádí, že ve srovnání s předchozími obdobnými dokumenty je v tomto dokumentu výrazně akcentováno **hledání alternativních finančních zdrojů** (PPP a další možné mimobilanční úvěrové financování ze soukromých zdrojů splatné zejména z poplatků uživatelů), **zajištění lepšího využití finančních zdrojů** v důsledku přísnějších kontrol (větší provádění auditů během přípravy a výstavby), výběr projektů s největší přidanou hodnotou za vynaložené finanční prostředky, lepší využívání stávající a nové infrastruktury, **výběr ekonomicky nejefektivnějších projektů**, optimalizace technických parametrů, zkvalitnění a zkrácení období přípravných prací (nutné legislativní úpravy) a snížení nákladů na výstavbu, snížení dopadů na životní prostředí, a **zavádění nových technologií, zejména nejnovějších systémů EU** navržených pro optimalizaci využití stávající a budoucí infrastruktury v oblasti ITS.

„Superstrategie – green paper“ také podle MD ČR obsahuje **nejlepší dostupné odhady možných finančních zdrojů nezbytných pro efektivní zajištění realizace nejdůležitějších staveb** se zohledněním potřeby zajistit údržbu stávajících dopravních sítí a zajistit maximální objem čerpání z prostředků EU v období 2014–2020; **přehled konkrétních realizovaných dopravních staveb na dalších 15 let** (do roku 2025), ve vazbě na indikované finanční prostředky; a **posouzení proveditelnosti dlouhodobého samofinancování nových částí silniční sítě** z celkových výnosů z inteligentního mýtného systému a poplatků uživatelů (dle doporučení EU).

Strategie bude vůči všem dopravním oborům zaujímat vyrovnaný přístup. Klíčovým úkolem je dlouhodobá udržitelnost dopravního rozvoje, nicméně dosažení udržitelnosti nemůže ignorovat aktuální reálné problémy na současné dopravní síti. „Superstrategie“ bude podkladem pro nový program infrastrukturních projektů nabízejících společnosti nejvyšší přidanou hodnotu a nastavující rovnováhu mezi krátkodobými a dlouhodobými cíli. Tento infrastrukturální program (přehled konkrétních dopravních staveb) bude i dále zpřesňován.

[16]

## 2 Rozbor cílů, nástrojů a prostředků dopravní politiky

### 2.1 Globální cíl Dopravní politiky pro léta 2005–2013

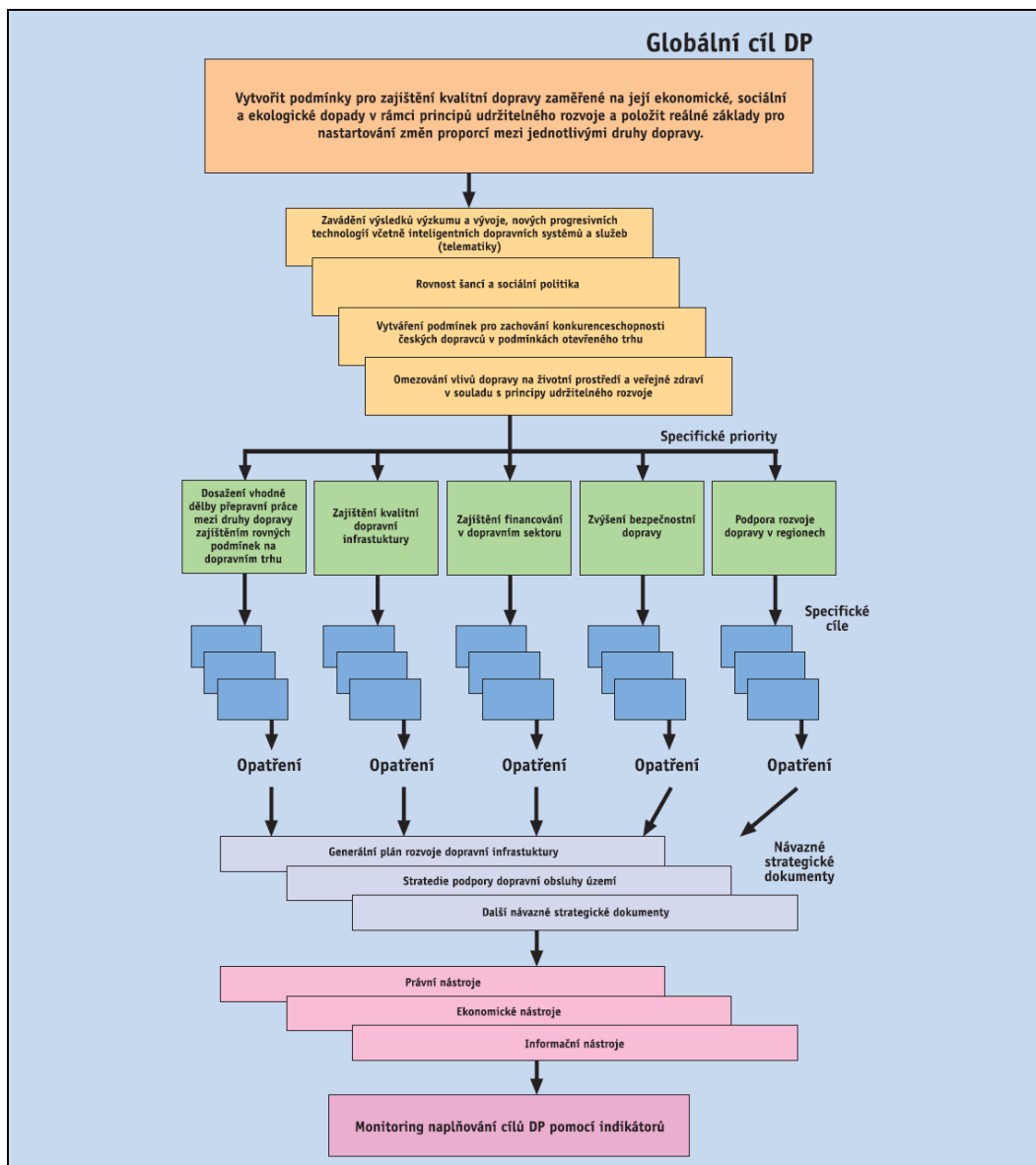
Globálním cílem dopravní politiky je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy. [1]

### 2.2 Struktura priorit a cílů dopravní politiky

Dopravní politika vychází z globálního cíle a její priority jsou vzájemně provázány. Priority jsou jednak **vertikální** (pět hlavních priorit) a jednak **průřezové**, které mají obecnou platnost a jsou obsaženy ve všech výše zmíněných vertikálních prioritách. Stručné představení vertikálních priorit následuje v následujících odstavcích. Vertikální priority jsou dále rozpracovány do jednotlivých problémových okruhů dopravního sektoru, o kterých blíže pojednává kapitola 2.3. Obrázek č. 2 na následující straně zobrazuje strukturu dopravní politiky České republiky.

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

Obrázek č. 2 – Struktura Dopravní politiky České republiky pro léta 2005–2013



Zdroj: [1]

K průřezovým prioritám Dopravní politiky patří následující obecné zásady:

- Zavádění výsledků výzkumu a vývoje, nových progresivních technologií včetně inteligentních dopravních systémů a služeb (telematiky).
- Rovnost šancí a sociální politika.
- Zachování konkurenceschopnosti českých dopravců v podmínkách otevřeného trhu.
- Omezování vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví v souladu s principy udržitelného rozvoje.



V následujících odstavcích uvedu stručnou charakteristiku jednotlivých vertikálních priorit. Analýzou naplňování těchto priorit se pak zabývá kapitola 3.

### **2.2.1 Priorita č. 1**

První prioritou je **dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu**. Tato priorita vychází z předpokladu, že stát musí zajistit podmínky přístupu na přepravní trh tak, aby bylo možné uplatnit výhody jednotlivých druhů dopravy na přepravním trhu. A dopravci musí zajistit uspokojování přepravních potřeb uživatelů minimálně ve standardní kvalitě stanovené státem.

### **2.2.2 Priorita č. 2**

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

### **2.2.3 Priorita č. 3**

Třetí prioritou je **zajištění financování v dopravním sektoru**. Sektor dopravy je jedním z nejnáročnějších sektorů na investiční prostředky, ale rovněž i na prostředky provozní. Z hlediska financování jsou nejnáročnější oblasti financování dopravní infrastruktury, financování závazků veřejné služby v dopravě, financování obnovy dopravních prostředků a financování výzkumu a vývoje. Finanční rámec pro realizaci opatření Dopravní politiky je určující pro její proveditelnost. Opatření spojená s rozvojem infrastruktury, investičními dotacemi a zakázkami ve veřejném zájmu, bude možné realizovat jen do výše disponibilních rozpočtových prostředků. Vzhledem k investiční náročnosti sektoru dopravy bude třeba hledat možnosti vícezdrojového financování.

#### 2.2.4 Priorita č. 4

Čtvrtou prioritou je **zvýšení bezpečnosti dopravy**. Bezpečnost v dopravě má dvojitý rozměr. *Vnitřní bezpečnost* se rozumí bezpečnost dopravního provozu, vytváření podmínek pro snížení nehodovosti u všech druhů dopravy a tvorbu pravidel pro přepravu nebezpečného zboží. Tzv. *vnější bezpečnost* rozumíme ochranu dopravního sektoru proti terorismu, vandalismu a obdobným protiprávním činům a patologickým společenským projevům, a ochranu proti přírodním živlům. Negativní stránkou dopravy, která ovlivňuje hospodářský vývoj státu a regionů, způsobuje nemalé škody v oblasti životního prostředí a způsobuje velké ztráty na zdraví a životech obyvatelstva, je již zmíněná nehodovost, která je v Česku v silniční dopravě obzvláště vysoká. Tato priorita nicméně řeší otázku bezpečnosti ve všech hlavních druzích dopravy.

#### 2.2.5 Priorita č. 5

Pátou prioritou je **podpora rozvoje dopravy v regionech**. Dopravní problémy se koncentrují především v městských aglomeracích. Podíl hromadné dopravy k dopravě individuální na počátku 90. let činil přibližně 80:20, v současné době je zhruba na úrovni 50:50. Propojení systémů městské, příměstské a regionální dopravy stále není na dostatečné úrovni a dosud nejsou vytvořeny podmínky pro vyšší využívání cyklistické dopravy. Doprava v regionech je plně v kompetenci regionálních a místních orgánů. V této prioritě jde o řešení problémů, které v rámci principu subsidiarity musejí být řešeny právě na regionální a místní úrovni, které však zároveň potřebují podporu, případně koordinaci z národní úrovně. Zároveň je třeba zabezpečit vyvážený vývoj v jednotlivých regionech, a proto by regionální a lokální veřejné orgány měly do svých programů zahrnout určité základní principy, kterými se zabývá tato priorita. Tato priorita má tedy charakter metodického doporučení pro tvorbu dopravních strategií na regionální a místní úrovni.

### 2.3 Specifické cíle dopravní politiky

Výše popsané vertikální priority jsou v Dopravní politice rozpracovány do jednotlivých problémových okruhů – specifických cílů, jejichž naplnění bude zajištěno pomocí jednotlivých opatření, která z nich vycházejí. V tomto oddíle jsou vyjmenovány jednotlivé specifické cíle, tak jak je definuje Dopravní politika. V kapitole 3 bude provedena podrobnější analýza naplňování jednotlivých cílů a opatření.

### 2.3.1 Specifické cíle podle priorit

V rámci **priority č. 1** (dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu) se jedná o tyto specifické cíle:

- *Zvládnutí růstu přepravní náročnosti a vlivu globalizace v dopravě.* Tato oblast se opírá o oblast logistiky. Jde především o koncepci rozvoje a provozu veřejných logistických center.
- *Harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele.* Tato harmonizace je sledována především ve čtyřech hlavních oblastech: objektivní zpoplatnění užití dopravní cesty; úhrada za škody způsobené dopravou na životním prostředí (trvalé poškozování dopravním provozem nebo provozováním infrastruktury); úhrada za ztráty způsobené kongescemi (časové újmy, zvýšení provozních nákladů) a úhrada škod z dopravních nehod.
- *Zkvalitnění přepravní práce v osobní dopravě.* Kolejová doprava má tvořit páteř systému dopravní obslužnosti. Cílem je také podpora integrovaných dopravních systémů (IDS).
- *Zkvalitnění přepravní práce v nákladní dopravě.* Zde jde především o podporu kombinované dopravy.
- *Transformace železničního sektoru.* DP si klade za cíl dokončit proces transformace železničního sektoru a vytvářet podmínky pro zvyšování konkurenčního prostředí při provozování železniční dopravy.
- *Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele.* Vytvářet takové podmínky, které uživateli dopravy zajistí kvalitní přepravní služby, včetně informovanosti, výběru dopravců pro zajištění základní dopravní obslužnosti atd.

V rámci **priority č. 2** (zajištění kvalitní dopravní infrastruktury) se jedná o tyto specifické cíle:

- *Údržba a obnova stávající dopravní infrastruktury.* Mimo jiné je nutné posílit finanční prostředky na údržbu dopravní infrastruktury a dále zajistit systémovou realizaci údržby a opravy infrastruktury podle stanoveného harmonogramu.

- *Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury.* Z hlediska mezinárodních závazků je hlavním cílem v oblasti výstavby dopravní infrastruktury postupná výstavba a modernizace sítě TEN-T v České republice. Rozvoj dopravních sítí jednotlivých druhů dopravy musí probíhat podle koncepce celé dopravní sítě, aby jejich rozvoj byl harmonizovaný, tzn., že úroveň rozvoje dopravní infrastruktury jednotlivých druhů dopravy musí být srovnatelná s ostatními druhy. Tento specifický cíl se zabývá jednotlivými druhy dopravy zvlášť.

V rámci **priority č. 3** (zajištění financování v sektoru dopravy) jde o tyto cíle:

- *Optimalizace úhrad za veřejné služby.* Hlavním cílem je optimalizovat rozsah objemu veřejné dopravy a postupně vytvářet podmínky pro jeho stabilizaci cílevědomými organizačními, legislativními, technickými a finančními opatřeními.
- *Zajištění financování dopravní infrastruktury.* Pro podporu realizace projektů v oblasti dopravy bude možné využívat zdroje, které se budou týkat vybraných evropských fondů. Cíl také řeší financování z národních zdrojů (SFDI).
- *Financování obnovy dopravních prostředků.* Zajistit program pro poskytování příspěvků na obnovu vozidlového parku z veřejných rozpočtů v souladu s právem EU všem dopravcům zajišťujícím přepravu ve veřejném zájmu nediskriminačně, podle stejných zásad, se zaměřením na vozidla s alternativním pohonem. Zvýhodňovat vozidla splňující ekologické požadavky.
- *Financování výzkumu a vývoje.* Podpora strategického výzkumu v dopravě a jeho přenesení na mezinárodní úroveň.

V rámci **priority č. 4** (zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy) jde o toto:

- *Bezpečnost silniční dopravy.* Navržená opatření se týkají mnoha oblastí, jak zvýšit bezpečnost tohoto druhu dopravy, a to jak provozu, vozidel, tak i infrastruktury.
- *Bezpečnost železniční dopravy.* Stejně jako u dopravy silniční i zde je kladen důraz na neustále zvyšování bezpečnosti železniční dopravy.
- *Přeprava nebezpečných věcí.* Zdokonalit kontrolní činnost a opatření pro likvidaci havárií na dopravních cestách včetně účinnější koordinace záchranného systému. Dále systematicky vytvářet předpoklady pro převzetí většího podílu přeprav

nebezpečných nákladů bezpečnějšími druhy dopravy, tj. zejména dopravou železniční.

- *Vnější bezpečnost dopravy.* Jedním z cílů je vytvořit systém pro přípravu regulace dopravy za krizových stavů. Dále si DP dává za cíl vytvořit podmínky pro posílení bezpečnosti cestujících v osobní dopravě, zejména proti krádežím a ostatní kriminální činnosti.
- *Ochrana civilního letectví před protiprávními činy.* Hlavním cílem je ochrana uživatelů letecké dopravy, posádek, pozemního personálu a veřejnosti před protiprávními činy. V návaznosti na vyhodnocení konkrétních i obecných hrozeb bude podporováno vytvoření podmínek pro rychlé zavedení dodatečných bezpečnostních opatření v civilním letectví ve vazbě na mezinárodní a národní systémy k řešení mimořádných událostí, aniž by docházelo k zásadnímu omezování kvality služeb.

A v poslední **5. prioritě** (podpora rozvoje dopravy v regionech) jde o tato opatření:

- *Rozvoj a budování integrovaných dopravních systémů.* Reálnou možností, která vede ke zlepšení a zkvalitnění dopravní obslužnosti, je koordinované využití jednotlivých doprav v systému integrované dopravy. Opatřením je tedy rozvoj a vytváření IDS.
- *Nové koncepce zásobování měst a citylogistika.* Cílem je především podporovat nové koncepty v zásobování měst s využitím citylogistiky s návazností na systém veřejných logistických center.
- *Regulace dopravy ve městech.* Odpovědnost za rozvoj a regulaci dopravy ve městech mají jednotlivá města, která musejí přijímat taková opatření, jež povedou k účinnému systému řízení dopravního provozu ve městech, včetně usměrňování těžké nákladní dopravy.
- *Zpoplatnění dopravy ve městech.* Zpoplatnění dopravy ve městech se považuje za významný krok ke zlepšení životního prostředí ve městech a k získání finančního zdroje na rozvoj místní infrastruktury a podpory veřejné dopravy osob.
- *Využití možností nemotorové dopravy.* Cílem je podpora cyklistické dopravy jakožto možné alternativy osobní dopravy na krátké vzdálenosti.

## **2.4 Nástroje a prostředky dopravní politiky**

Dopravní politika má k uskutečnění a prosazování vytyčených cílů k dispozici řadu nástrojů, kterých soustavně využívá. Jde o nástroje právní, ekonomické a informační. V následujících odstavcích se stručně zmíním o každém z nich.

### **2.4.1 Právní nástroje**

Jedním z hlavních nástrojů pro realizaci cílů dopravní politiky je vytvoření nového právního rámce novelizací zákonů v působnosti dopravy. V rámci novelizace každého právního předpisu budou vyhodnoceny zákonem stanovené podmínky přístupu na dopravní trh a postupně odstraňovány existující bariéry pro podnikání v sektoru dopravy. V rámci procesu tvorby a přejímání komunitárního práva EU budou vytvářeny předpoklady pro zachování konkurenceschopnosti českých podnikatelských subjektů v sektoru dopravy. Dopravní politika přesně vyjmenovává, které zákony je potřeba novelizovat, příp. vytvořit, aby bylo možné naplňovat cíle dopravní politiky.

### **2.4.2 Ekonomické nástroje**

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

### **2.4.3 Informační nástroje**

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

## 2.5 Monitoring dopravní politiky

Monitorovací systém dopravní politiky tvoří čtyři skupiny subjektů:

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

**Kontrolnímu subjektu** se budou ostatní subjekty zodpovídat z plnění cílů dopravní politiky. Kontrolní funkci plní Vláda ČR, ve finančních otázkách je kontrolním orgánem Ministerstvo financí, v otázkách rovnoměrného rozvoje regionů Ministerstvo pro místní rozvoj, v otázkách životního prostředí Ministerstvo životního prostředí, v otázkách veřejného zdraví Ministerstvo zdravotnictví a v otázkách zajištění konkurenčního prostředí našeho hospodářství Ministerstvo průmyslu a obchodu.

**Dopravně-politický subjekt** je zodpovědný za tvorbu dopravní politiky a za její monitorování. Odpovědným orgánem za plnění cílů dopravní politiky je Ministerstvo dopravy, ve vybraných specifických cílech pak ve spolupráci s dalšími ministerstvy.

**Poradní subjekt** je zodpovědný za organizaci a prezentaci výsledků monitorovacích aktivit a zajišťuje poradní služby. Jedná se o státní organizaci nezávislou na Ministerstvu dopravy.

**Subjekt zodpovědný za sběr dat** – úlohu tohoto subjektu bude plnit v rámci resortního statistického zjišťování Ministerstvo dopravy, u průřezových ekonomických ukazatelů pak Český statistický úřad.

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

### 3 Analýza současné situace z hlediska dopravní politiky

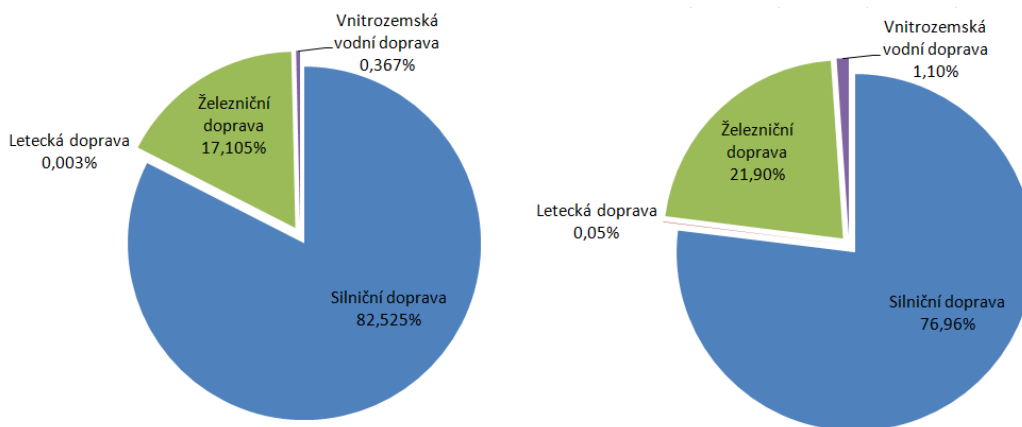
V této kapitole se zaměřím na to, do jaké míry jsou v současné době uspokojovány jednotlivé priority a naplňovány jednotlivé cíle. Vzhledem k širokému záběru a k počtu opatření Dopravní politiky není možné se v této práci detailně zabývat všemi oblastmi a specifickými cíli, a proto se zaměřím jen na obecnou analýzu současné situace z pohledu jednotlivých priorit Dopravní politiky.

Na úvod však považuji za užitečné provést stručnou analýzu současné situace z celkového pohledu Dopravní politiky na základě podílů jednotlivých druhů doprav na přepravních výkonech. To nám pak pomůže porozumět tomu, proč je v Dopravní politice (a rovněž v nové Bílé knize dopravní politiky) věnována značná pozornost přechodu dopravních výkonů ze silniční dopravy na ostatní (a z pohledu dopadu na životní prostředí šetrnější) druhy dopravy, a to průřezově – ve všech prioritách DP. Data v následujících srovnáních pocházejí z Ročenky dopravy 2009.

#### 3.1 Podíl jednotlivých druhů doprav na přepravních výkonech

Obrázek č. 3 zobrazuje podíl jednotlivých druhů doprav z pohledu přepravených tun nákladu (graf vlevo) a přepravních výkonů v **nákladní dopravě** (graf vpravo). Konkrétní mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy za rok 2009 je uvedeno v příloze č. 1. Z obrázků, které jsou vedeny níže, a z tabulek v příloze je zřejmé, že v nákladní dopravě dominuje přepravním výkonům silniční doprava, která se na celkovém počtu přepravených tun podílela více než 82 %.

Obrázek č. 3 – Podíl jednotlivých druhů doprav z pohledu přepravených tun nákladu (vlevo) a přepravních výkonů v nákladní dopravě (vpravo) v roce 2009



Zdroj: [7]



Pokud jde o počet přepravených tun, silniční doprava v roce 2009 přepravila 370 115 tisíc tun nákladu, železniční 76 715 tisíc tun, vnitrozemská vodní doprava 1 647 tis. tun a letecká doprava 14 tisíc tun.

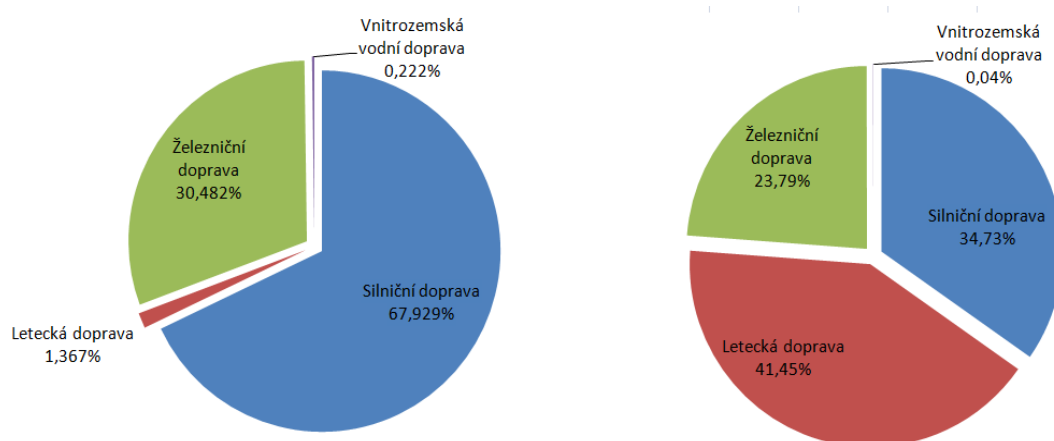
I z pohledu přepravních výkonů vede silniční doprava – její podíl tvoří téměř 77 %. Konkrétně byl přepravní výkon silniční dopravy 44 955 mil. tkm, druhá železniční doprava se podílela necelými 22 % s přepravním výkonem 12 791 mil. tkm, výkony třetí, vnitrozemské vodní dopravy byly 641 mil. tkm a letecká doprava se podílela 28 mil. tkm.

Z těchto statistik je zřejmé, že trend jak české, tak evropské dopravní politiky – tedy obecně upřednostňovat ostatní druhy dopravy před silniční dopravou je v dostatku ohledů opodstatněný. Negativní účinky silniční dopravy jsou dobře známé, navíc silniční doprava přispívá největší měrou k tvorbě dopravních externalit.

V roce 2009 v nákladní dopravě poměrně významně meziročně poklesly jak celkový přepravní výkon (o 12,9 %), tak i celkový objem přepravených věcí (o 15,2 %). Stejně jako v předešlém roce byl i v roce 2009 zaznamenán meziroční pokles objemu přepravených věcí u silniční, železniční, vnitrozemské vodní i letecké nákladní dopravy. V roce 2009 zároveň došlo u všech těchto druhů dopravy i k meziročnímu poklesu přepravního výkonu, na rozdíl od roku 2008, kdy jediný nárůst byl zaznamenán u dopravy silniční.

V **osobní dopravě** je situace podobná. Podíly jednotlivých doprav v osobní dopravě v roce 2009 jsou znázorněny na obrázku č. 4. Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy je uvedeno v příloze č. 2.

*Obrázek č. 4 – Podíl jednotlivých druhů doprav z pohledu počtu přepravených osob (vlevo) a přepravních výkonů v osobní dopravě (vpravo) v roce 2009*



Zdroj: [7]

Pokud jde o počet přepravených osob, vede opět silniční doprava – celkem 367,6 milionů přepravených cestujících, což představuje téměř 68% podíl na celkových přepravních výkonech osobní dopavy. Železniční doprava 165 milionů cestujících, letecká 7,4 milionu a vnitrozemská vodní 1,2 milionu (zde se jedná převážně o rekreační přepravu osob). Pokud jde o přepravní výkony, zde výjimečně vede doprava letecká, jejíž výkony byly 11 330,5 mil. oskm, což tvoří více než 41% podíl na celkových přepravních výkonech. Silniční doprava ji následuje s téměř 35 %, železniční doprava má necelých 24 % a vnitrozemská vodní doprava se na celkových výkonech podílí ani ne jednou desetinou procenta.

Celkový přepravní výkon v osobní dopravě v roce 2009, který spojitě rostl více než 10 let, oproti roku 2008 sice poklesl, avšak o pouhé 0,01 %. Celkový počet přepravených osob v roce 2009 po předešlém tříletém růstu meziročně rovněž poklesl, a sice o 1,8 %. Stejně jako v předešlém roce i v roce 2009 došlo v železniční dopravě k meziročnímu poklesu jak počtu přepravených osob (o 7 %) tak i přepravního výkonu (o 4,4 %). Po nárůstu v roce 2008 se počet přepravených osob veřejnou autobusovou dopravou v roce 2009 meziročně opět snížil, a to o 2,5 %, naopak přepravní výkon ve veřejné autobusové dopravě se po poklesu v předešlém roce v roce 2009 meziročně zvýšil, a to o 1,3 %.

## **3.2 Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopavy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu**

### **3.2.1 Růst přepravních nároků a vliv globalizace v dopravě**

Integrační a transformační proces Evropské unie v zemích střední a východní Evropy značně zvyšuje atraktivitu tohoto území pro alokaci výrobních jednotek. Změny v alokaci výrobních jednotek jednoznačně vedou k růstu požadavků na zajištění mobility zboží, ale také osob mezi nově vznikajícími euroregiony. Důsledkem toho jsou zvýšené požadavky na zajištění optimálních toků zboží a informací, růst významu kapacitních dopravních sítí (především železnice) a tlak EU na snižování disproporcí mezi jednotlivými druhy dopavy.

Jedním z hlavních cílů této priority je zvládnutí růstu přepravní náročnosti a vlivu globalizace v dopravě. Nepříznivý vývoj v dělbě přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopavy, projevující se přesunem nákladní přepravy na silniční, je dlouhodobý, a po vstupu ČR do EU se projevuje ještě výrazněji. Výkony nákladní dopavy v současnosti rostou rychlejším tempem než ekonomika. Přepravci mají snahu minimalizovat náklady spojené s distribučním procesem, což v podmínkách, kdy veškeré náklady z dopavy nejdou na vrub

přepravce (zejména v silniční nákladní dopravě), vede k logistickým modelům, kde se upřednostňuje rychlost a přesnost dodávky. A právě efektivní logistické systémy hrají v této oblasti klíčovou roli. Typickým příkladem tohoto modelu je systém Just in time (JIT), který v posledních letech nabývá stále na větším významu. Tento systém má nesporné výhody pro dodavatele a odběratele (výrobce), avšak z pohledu dopravní politiky s sebou nese řadu nevýhod. Důsledkem systému JIT je nárůst rozsahu přepravy stále menších zásilek stále větším počtem nákladních automobilů, což je v rozporu s jedním z hlavních záměrů Dopravní politiky (a nové Bílé knihy) – totiž přesunout značnou část přeprav ze silnice na další druhy dopravy. Kromě toho zkracování dodacích lhůt vede nutně ke zvyšování dopravních výkonů.

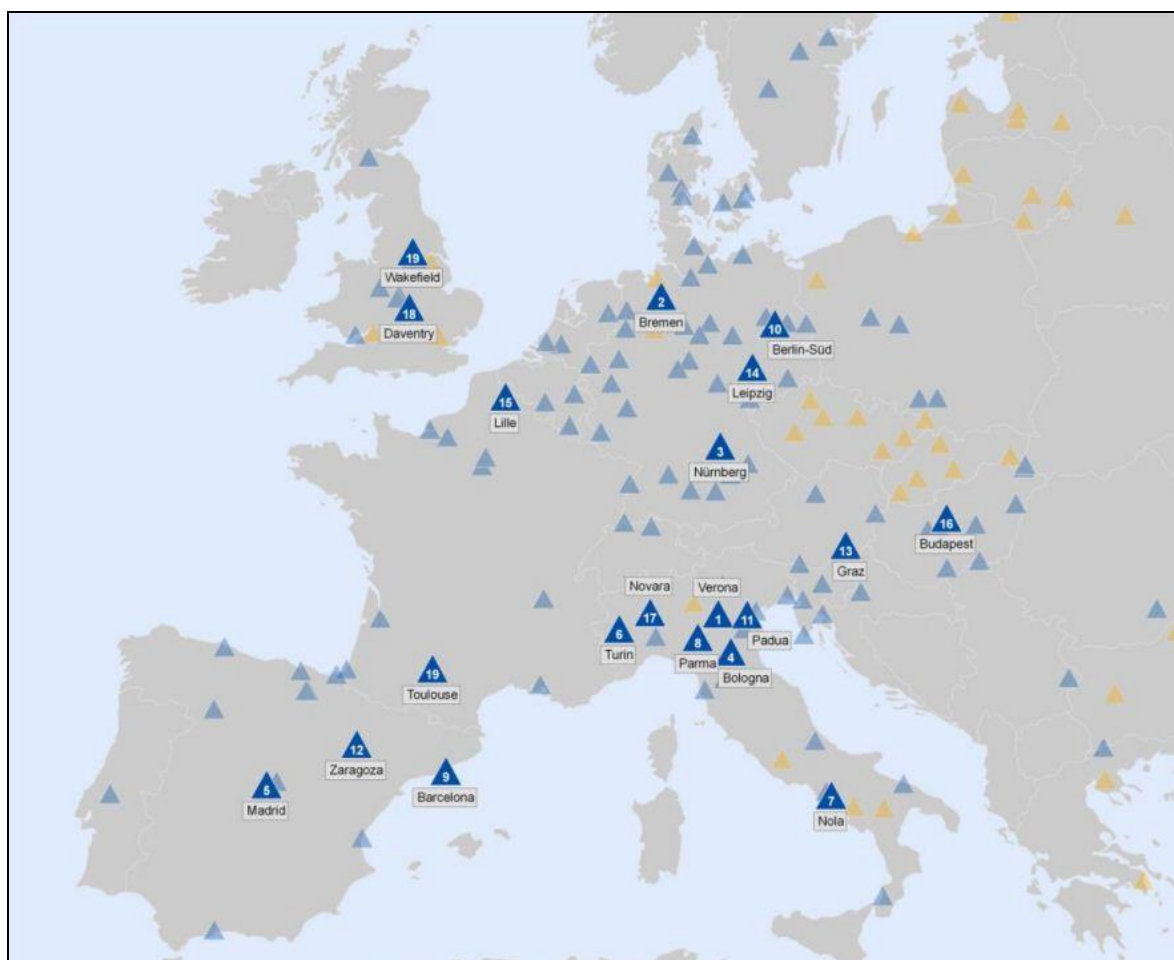
Od roku 2004, kdy došlo k zatím největšímu rozšíření EU, vzrostla výměna zboží mezi původními a novými členy EU o necelých 14 %. Charakteristickým rysem tohoto vývoje je také změna struktury zbožových toků, v níž dochází k poklesu podílu zboží s nízkou jednotkovou cenou ve prospěch zboží s vyšší jednotkovou cenou. Klesá tedy objem přepravy surovin, především zboží hromadné povahy (uhlí, rudy apod.) a naopak roste míra přeprav hotových výrobků. Následkem toho rostou požadavky na zajištění vysoké úrovně logistického servisu. Logistické činnosti spojené s přemísťováním zboží, tedy především přeprava, tvoří dnes v Evropě přibližně 38 % všech logistických nákladů. [17]

Významným cílem v této oblasti je vybudování veřejných logistických center (VLC). Veřejné logistické centrum je uzlovým bodem, kde se koncentruje široké spektrum logistických služeb včetně přepracování zásilek všem zájemcům, ve kterém je možné zajistit obsluhu minimálně dvěma druhy dopravy. Jde tedy o místo, jehož situování předpokládá možné napojení na infrastrukturu alespoň dvou druhů dopravy. Smyslem logistických center je to, že by měla spojovat jednotlivé druhy dopravy tak, aby se jednotlivé dopravní toky sdružovaly do silných ucelených proudů, jež mohou být přepravovány ekologičtěji druhy dopravy. Myšlenka na vznik sítě logistických center našla nejširší uplatnění v Německu. Zde byly zpracovávány studie s touto tematikou již od začátku 70. let a toto téma se stalo i jednou z priorit tamní dopravní politiky. Prvním uskutečněným projektem bylo GVZ (Güterverkehrszentrum) v Brémách, uvedené do provozu v roce 1984. Síť GVZ (neboli VLC) je v Německu zdaleka nejhustší sítí veřejných logistických center v Evropě. Poměrně systematicky je budována síť VLC, v tomto případě nazývaných Interporto, v Itálii. V jiných zemích je tato myšlenka rovněž podporována, ale realizace se dočkalo pouze několik center (Rakousko, Maďarsko). I v ostatních zemích existují zařízení podobná VLC, ovšem většinou nejsou budována s účastí veřejného sektoru, nejsou dostatečně zapojena do intermodálních

přepavních řetězců, případně jejich počet a rozmístění zatím neumožňuje vytvoření jejich dostatečně funkční sítě. [18]

V Evropě je v současné době v provozu více než 80 VLC, jak ukazuje obrázek č. 5. Tabulka č. 2 na násl. straně pak uvádí 20 nejvýznamnějších VLC v Evropě (na obrázku č. 5 označena číselně), na základě hodnocení německé společnosti Deutsche GVZ Gesellschaft. Jak je uvedeno výše, a jak je zřejmé z obrázku i z tabulky, nejrozvinutější sítě VLC skutečně v současnosti disponují Německo a Itálie.

Obrázek č. 5 – Veřejná logistická centra v Evropě



Zdroj: <<http://fis3.server.de/servlet/is/306403/>>

Nicméně i v Německu, kde má síť VLC již relativně dlouhou tradici, zatím nebylo dosaženo uspokojujících výsledků především v oblasti změny poměrů na přepravním trhu v neprospěch silniční nákladní dopravy. V některých případech zůstává využití železniční dopravy ve VLC velice nízké.

Tabulka č. 2 – Nejvýznamnější VLC v Evropě

1.	Interporto Verona (Itálie)	11.	Interporti Padova (Itálie)
2.	GVZ Bremen (Německo)	12.	Plaza Logistica Zaragoza (Španělsko)
3.	GVZ Nürnberg (Německo)	13.	Cargo Center Graz (Rakousko)
4.	Interporto Bologna (Itálie)	14.	GVZ Leipzig (Německo)
5.	Madrid CTC-Coslada (Španělsko)	15.	Delta 3 – Lille (Francie)
6.	Interporto Torino (Itálie)	16.	BILK Logistics (Maďarsko)
7.	Interporto Nola Campano (Itálie)	17.	Interporto Novara (Itálie)
8.	Interporto Parma (Itálie)	18.	DIRFT Daventry (Velká Británie)
9.	ZAL Barcelona (Španělsko)	19.	Wakefield (Velká Británie)
10.	GVZ Berlin-Süd (Německo)	20.	Eurocentre Cedex (Francie)

Zdroj: [19]

Pokud jde o Českou republiku, současná situace není v tomto ohledu nikterak lichotivá, neboť na našem území zatím neexistuje žádné VLC v takové podobě, jak je definováno a v jaké už fungují ve výše uvedených zemích. V současnosti na našem území fungují pouze překladiště kombinované dopravy, která pro výše uvedenou optimalizaci přepravních a logistických toků a pro snížení podílu silniční dopravy nejsou dostatečná z důvodu jejich nedostatečné plochy a zpravidla i nevhodné polohy. Ale také z důvodu jejich nedostatečnosti v oblasti poskytování širokého portfolia služeb, tedy hlavně logistických služeb a jiných. Překladiště řeší totiž pouze překládku z jednoho druhu dopravy na druhý a už ne kompletační, skladovací, spediční a další služby. V současnosti je na našem území provozováno 12 překladišť kombinované dopravy. Z toho 8 kombinuje železniční a silniční dopravu a 4 navíc operují i s vodní vnitrozemskou dopravou. [8]

Logistická infrastruktura v ČR je v současnosti napojena především na dálniční a silniční síť. Nejsilnější koncentrace těchto logistických kapacit je především v okolí Prahy, resp. u dálnic D1 a D5. Tato logistická centra jsou ve všech případech ve vlastnictví jednotlivých logistických firem. Obsluhu největších zákazníků provádějí poskytovatelé logistických služeb prakticky pouze silniční dopravou, neboť jak již bylo uvedeno, železniční doprava se nebyla doposud schopná pružně přizpůsobit změně přepravních nároků a požadavkům na zajištění přepravních služeb s vyšší přidanou hodnotou

Pokud jde o možný rozvoj VLC, jak jej definuje Dopravní politika, je nutné překonat mnoho právních, administrativních i politických překážek. Z právního hlediska v praxi dochází při poskytování logistických služeb ke vzniku komplikovaných právních vztahů. Na procesu poskytování služeb v logistickém řetězci se často podílí více subjektů v různém právním postavení, které mohou mít sídlo v různých státech, a může tak docházet k aplikaci

smluv různých typů, cizích právních řádů a národních úmluv o přepravě. Navíc pojem veřejné logistické centrum není dosud zakotven v žádném českém právním předpisu.

V roce 2008 zadalo Ministerstvo dopravy Centru dopravního výzkumu úlohu „Koncepce veřejných logistických center v České republice v kontextu posílení významu multimodální nákladní dopravy“. Jejím cílem bylo navrhnout rozmístění veřejných logistických center na území České republiky. Spoluřešitelem úkolu byla i Dopravní fakulta Jana Pernera. Při řešení se vycházelo z údajů o velikosti přepravních proudů mezi regiony NUTS 3 (tedy kraji) na území České republiky. Umístění jednotlivých logistických center bylo pro jednotlivé varianty (lišící se počtem rozmísťovaných středisek) vypočítáno s využitím metody střídavé lokace a alokace, souřadnice středisek obsluhy byly vypočítány Weiszfeldovým algoritmem. Z jednotlivých variant řešení byla nakonec vybrána (mimo jiné s přihlédnutím k hustotě existujících nebo plánovaných logistických center v sousedních zemích) varianta s pěti logistickými centry: Plzeň, Praha, Pardubice, Brno a Ostrava. [20] Kromě této studie však existují i další nezávislé studie, dle kterých by měla VLC vyrůst i v dalších městech ČR. Předtím než se však začne s realizací výstavby prvního VLC, je potřeba překonat ještě mnoho formálních i neformálních překážek (vymezení obsahu logistické smlouvy, zavedení jednotného přepravního dokladu atd.).

Pro zajištění správných funkcí logistiky s podporou z veřejných zdrojů jsou nezbytné rovné podmínky všech druhů dopravy, rovné zdanění, internalizace externích nákladů, odstraňování administrativních bariér, dokončení transformace železničního sektoru atd. To je však předmětem jiných procedur v rámci dopravně politického procesu na národní i evropské úrovni. [20] Rovněž považuji za velmi zajímavé, že v novém strategickém materiálu o rozvoji dopravy do roku 2025, tedy v tzv. dopravní superstrategii (nebo též superkoncepti), kterou začátkem letošního roku představilo Ministerstvo dopravy, se s výstavbou a podporou VLC nepočítá. Ministerstvo totiž odmítá tato centra budovat pouze na náklady státu.

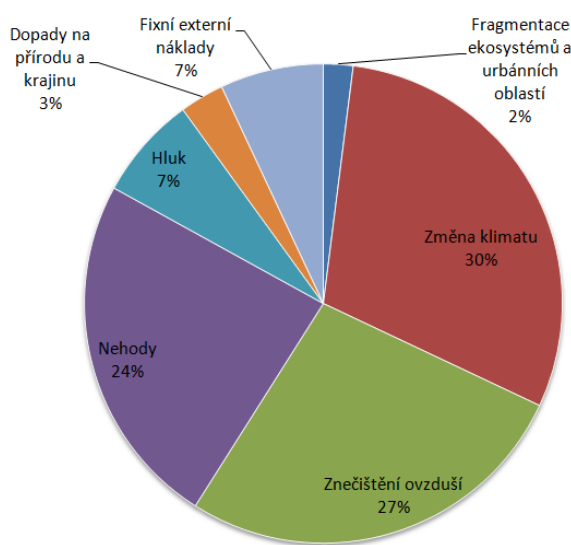
### **3.2.2 Úhrada nákladů z činností uživatelů dopravy**

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

Externí náklady neboli externality představují společenské náklady, které neprocházejí trhem, jejich původce je neplatí a obvykle tudíž dopadají na celou společnost. Právě doprava je spojena s řadou efektů, které neprocházejí trhem (proto externí), ale přinášejí náklady celé společnosti. S tím, jak narůstá výkon dopravy, narůstají i tyto negativní dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel. Tyto dopady jsou nejen lokální (zdravotní dopady na obyvatele žijící a pohybující se v blízkosti frekventovaných komunikací – především z emisí pevných částic a z hluku), ale i regionální, národní a nadnárodní (především emise tzv. skleníkových plynů). Proto se stále větší pozornost věnuje možnostem, jak snížit tyto negativní následky dopravy na všech úrovních jejich působení. Internalizace externalit představuje přenesení externích nákladů na jejich původce, což vede k tomu, že uživatel platí všechny náklady a neefektivita popsaná výše je takto odstraněna.

Odhad externích nákladů dopravy (bez nákladů na kongesce) byl v roce 2000 v západní Evropě 650 miliard Eur, což v té době představovalo 7,3% podíl na celkovém HDP. Obrázek č. 6 zobrazuje podíl jednotlivých externích nákladů dopravy v Evropě v roce 2004.

Obrázek č. 6 – Externí náklady dopravy v Evropě v roce 2004



Zdroj: [21]

Největším dílem se na celkových externích nákladech dopravy podílí doprava silniční – více než 80 %. Dále následuje doprava letecká, železniční a vodní.

Poplatky za použití dopravní infrastruktury mohou být dvojí – buď jednorázový poplatek za určité časové období (**časové zpoplatnění**; příkladem jsou dálniční nálepky v silniční dopravě) nebo zpoplatnění v závislosti na počtu ujetých kilometrů (**výkonové zpoplatnění**, v silniční dopravě tzv. mýtné). V evropském měřítku se poplatky vybírají

především v určitých exponovaných úsecích dopravních komunikací (např. tunely) nebo na dálnicích či rychlostních komunikacích. V České republice jsou zpoplatněny jen vyjmenované dopravní cesty. Sazby se mohou lišit nejen podle výše škody, kterou vozidlo způsobuje, ale i podle dalších parametrů.

Řada evropských států začala zavádět různé systémy **zpoplatnění silniční dopravy** od 80. let. 20. století. Zpoplatněna je buď pouze nákladní doprava, nebo všechna motorová vozidla. Dálniční síť ČR je zpoplatněna od roku 1995. Počínaje rokem 2010 se za osobní automobily (do 3,5 t) platí formou dálniční známky (časové zpoplatnění), nákladní automobily (resp. vozidla nad 3,5 t obecně) podléhají placení elektronického mýta (výkonové zpoplatnění). Od 1. 1. 2010, kdy došlo ke zpoplatnění vozidel nad 3,5 t celkové hmotnosti, se jako rozhodující skutečnost, zda použít ke zpoplatnění dálniční známku či mýtnou jednotku, považuje celková hmotnost vozidla, nikoli jízdní soupravy, jak tomu bylo v letech 2007–09. V praxi to znamená, že např. dodávkové vozidlo o celkové hmotnosti 2,8 t s připojeným vlekem o hmotnosti 1,2 t použije ke zpoplatnění dálniční známku pro vozidla do 3,5 t, přestože celá jízdní souprava má hmotnost 4 tuny. Na zpoplatněné silniční síti jsou postaveny mýtné stanice, které jsou vybaveny anténami umožňujícími komunikaci mezi mýtnou stanicí a palubní jednotkou „premid“, kterou má nainstalovanou každé vozidlo podléhající výkonovému zpoplatnění. O odúčtování mýtného je řidič informován akustickým signálem palubní jednotky při každém průjezdu pod mýtnou stanicí. Mýtné je odečteno automaticky. Na obrázku č. 7 je zobrazena mýtná brána na jedné z českých dálnic.

*Obrázek č. 7 – Mýtná brána*



Zdroj: Denik.cz



Obrázek v příloze č. 3 zobrazuje úseky komunikací v České republice, které podléhají výkonovému zpoplatnění.

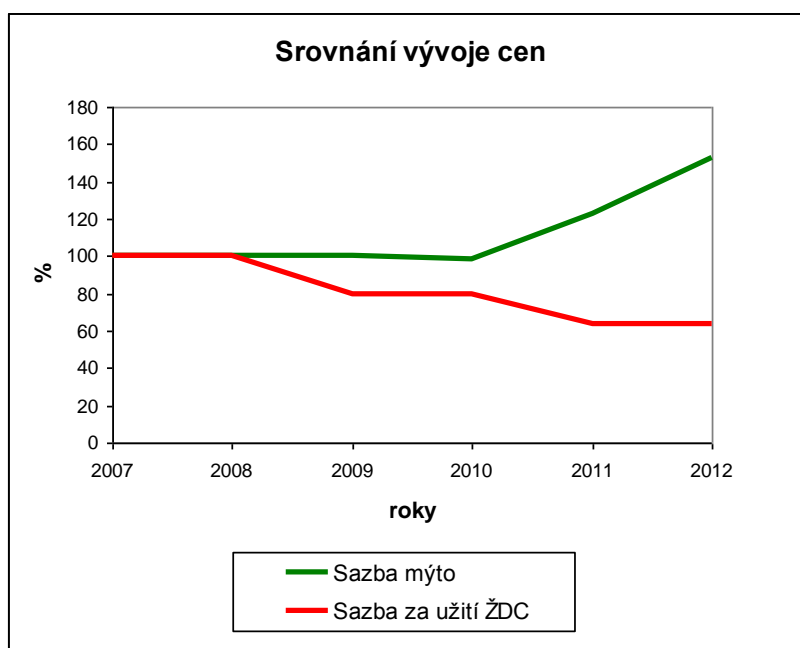
U **železniční dopravy** se platí obdoba mýtného – poplatek za železniční dopravní cestu. V různých podobách jej aplikují všechny evropské železniční správy. U většiny evropských železničních správ je poplatek vybírán podle počtu ujetých vlakových kilometrů (vlkm) a převezených hrubých tunokilometrů (hrtkm), které jsou násobeny různými parametry. V České republice je maximální cena a podmínky za použití vnitrostátní ŽDC při provozování drážní dopravy stanovena Cenovým věstníkem Ministerstva financí ČR. Podle tohoto cenového věstníku jsou maximální ceny rozděleny do dvou kategorií: za provozování dopravní cesty (řízení provozu) a za zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (infrastruktura dopravní cesty), přičemž pro první kategorii se cena určuje na základě vlakových kilometrů, pro druhou podle hrubých tunokilometrů. Pro určení maximální ceny za použití ŽDC je rozhodující druh vlaku, celková hmotnost vlaku, charakter tratě a délka dopravní cesty, na které se doprava uskutečňuje. Uvedený způsob zpoplatnění ŽDC je označován jako **paušální**, který však má zřetelné limity. K jeho hlavním nedostatkům patří to, že není v principu objektivní, neboť neodráží jednotlivé složky nákladů na správu a řízení provozu na ŽDC, nedokáže marketingově pružně reagovat na nabídku a poptávku a nemotivuje dopravce ani správce ŽDC k efektivní činnosti ani ke zvýšení výkonnosti (propustnosti) a kvality tratí. Oproti paušálnímu způsobu zpoplatnění stojí **výkonové zpoplatnění**, které nabízí správci ŽDC „katalogovou trasu“ v grafikonu vlakové dopravy, u níž je možno zpoplatnit opotřebení ŽDC, kvalitu trasy (počet nutných zastavení, preferenci před ostatními vlaky atd.), časovou polohu a jednoznačně definovat sankce za omezení provozu vzniklá na straně dopravce i správce ŽDC. Základní podmínkou pro zavedení výkonového zpoplatnění je plně oživená ŽDC ve správě jediného správce. Tato metoda umožňuje správci ŽDC efektivně ovlivňovat využití dopravní infrastruktury, transparentní promítnutí nákladů na správu ŽDC do poplatku, vytvářet přehledné motivační vazby mezi investicemi do ŽDC a jejich přínosem a vytvářet marketingově atraktivnější nabídku tras pro dopravce a zohlednit při cenotvorbě reálné náklady údržby a provozu na konkrétních trasách.

V ČR působí několik železničních dopravců. Převážná část nákladních i osobních výkonů je v České republice zajišťována společností České dráhy a.s. Platby za užívání dopravní cesty probíhají formou měsíčních záloh a čtvrtletního vyúčtování formou zpracování papírových podkladů. Zpoplatnění užití dopravní cesty probíhá na základě údajů o vlakových kilometrech (vlkm) a hrubých tunokilometrech (hrtkm) poskytovaných dopravci. Tyto údaje

(zejména hmotnosti přepravovaných nákladů) lze jen obtížně a namátkově ověřit pomocí kolejových vah. Není k dispozici prostředek, který by takové ověření umožňoval bez ovlivnění provozu (zpomalení jízdy, odklon do místa vážení apod.). V ČR je problematika evidence nákladních vlaků řešena systémem CEVIS (Centrální vozový informační systém ČD). Tento systém umožňuje interaktivně získávat informace dotazem do centrální databáze k danému nákladnímu vlaku. Tímto systémem jsou pokryty pouze nákladní vlaky, údaje o hmotnostech jsou předpokládány. Skutečné zatížení a rozložení nákladu ve vozech nelze získat. Reálný způsob je obdobou silničního mýta a spočívá ve zjišťování provozního zatížení, počtu projetých kolejových vozidel a případně i dynamických účinků provozu na dopravní cestu, ovlivňující její opotřebení měřením a v následném zpracování a vyhodnocení změřených dat a jejich zpracování pro potřeby správce ŽDC a zpoplatnění ŽDC. Tento způsob vyžaduje – obdobně jako u silničního mýta – osazení měřicích bodů na jednotlivé úseky tratí, které jsou součástí zpoplatněné dopravní cesty. Tento způsob dosud není komerčně zaveden u žádného z evropských správců ŽDC. [22]

Stát má jednoznačný zájem podpořit využívání železniční dopravy v nákladní dopravě, což se snaží ovlivnit mimo jiné i vyšší ceny za používání dopravní infrastruktury. Relativní srovnání vývoje cen za použití železniční dopravní cesty a výše výkonového zpoplatnění silniční nákladní dopravy ukazuje obrázek č. 8, z něhož je zřejmé upřednostňování železniční dopravy státem v této oblasti.

Obrázek č. 8 – Srovnání vývoje sazeb zpoplatněných dopravních cest v silniční a žel. dopravě



Zdroj: [16]

U **letecké dopravy** se platí za použití jednotlivých letových koridorů.

### 3.2.3 Zkvalitnění přepravní práce

Jedním z opatření DP v této oblasti je **podpořit konkurenční prostředí** pro zajištění dopravní obslužnosti území. Příkladem naplňování tohoto opatření je nedávné rozhodnutí Ministerstva dopravy, podle kterého již stát nebude dotovat provoz osobní dopravy na železniční trati z Prahy do Ostravy. V praxi to znamená, že stát si v tomto roce již neobjednal žádné vlaky, z jejichž provozu by uhradil případnou ztrátu. Od prosince, kdy začne platit nový jízdní řád, proto budou jezdit mezi Prahou a Ostravou všichni dopravci na vlastní podnikatelské riziko. Jak řekl Ondřej Michalčík, ředitel odboru veřejné dopravy na MD ČR, „důvod k tomu je logický. Ministerstvo už má dostatečné informace o tom, že od nového jízdního řádu – tedy od prosince – začne na lince Praha – Ostrava jezdit nový konkurenční dopravce. A od příštího roku další. Z pohledu ministerstva, z potřeby efektivně vynakládat veřejné prostředky, přenecháváme tuto linku konkurenčnímu boji.“ [23] Společností, která tento rok začne na této trati provozovat pravidelnou dopravu, je společnost RegioJet. Kromě RegioJetu chce na trati od prosince 2012 působit také společnost Rapid Express. Již dnes jsou známé úmysly dalších železničních dopravců zahájit provoz i na dalších českých tratích, například mezi Prahou a Brnem či Brnem a Ostravou.

Dalším opatřením, pokud jde o zkvalitnění přepravní práce, je rozvoj a efektivní provoz **integrovaných dopravních systémů** (IDS). V rámci IDS zajišťuje veřejnou dopravu více dopravců za stejných či podobných tarifních a přepravních podmínek podle koordinovaných jízdních řádů a návazností. Tento model je výhodný i pro města a obce, protože jsou zde vlastně vyloučeny jednak konkurenční boje mezi dopravci (naddimenzování lukrativních přepravních směrů ve snaze pobrat co největší díl cestujících a diskriminace méně vytížených relací), ale hlavně se tím šetří finanční prostředky, které obce do veřejné dopravy vkládají – koordinované jízdní řády omezují souběhy a jednotlivé dopravní prostředky jsou tak účelněji vytěžovány. Pro kvalitu IDS je tedy rozhodující nikoli jen kvalita a nabídka jednotlivých druhů dopravy, nýbrž právě míra spolupráce mezi nimi.

V současné době je možné se v České republice setkat s různě rozvinutými IDS. Myšlenka integrace se objevila poprvé v 80. letech minulého století, její realizace ovšem pokračuje rozdílně. Některé integrované dopravní systémy existují již více než 13 let (1992 Praha, 1997 Ostrava), jiné teprve vznikají. Minimálně ve stádiu plánování mají IDS všechny

kraje, přičemž nejdynamičtěji se v současné době rozvíjí IDS JMK zahrnující Brno a okolí. V tabulce č. 3 je uveden seznam aktuálně fungujících IDS v České republice.

Tabulka č. 3 – Integrované dopravní systémy v ČR

1.	Pražská integrovaná doprava PID	10.	Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje IDOL
2.	Středočeská integrovaná doprava SID	11.	Jablonecký regionální integrovaný dopravní systém JARIS
3.	Českobudějovická integrovaná doprava IDS ČB	12.	Východočeský dopravní integrovaný systém VYDIS
4.	IDS Tábor (Tábor, Sezimovo Ústí, Planá nad Lužnicí)	13.	Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého kraje IREDO
5.	JIKORD s. r. o. (Jihočeský koordinátor dopravy)	14.	Integrovaný dopravní systém Pardubického kraje IDS Pk
6.	Integrovaná doprava Plzeňska IDP	15.	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje IDS JMK
7.	POVED s. r. o. (Plzeňský organizátor veřejné dopravy)	16.	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje IDSOK
8.	Integrovaná doprava Karlovarského kraje IDOK	17.	Zlínská integrovaná doprava ZID
9.	Integrovaný dopravní systém Ústeckého kraje (spočívá ve vzájemné akceptaci čipové karty, pilotního projektu se od května 2008 účastní Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a. s. a ČSAD Slaný, a. s.)	18.	Ostravský dopravní integrovaný systém ODIS

Zdroj: Wikipedia

V České republice existují velmi vhodné podmínky pro vytváření IDS, je to především velmi hustá síť kolejové dopravy a také autobusové dopravy. Znakem mnoha českých měst je velká nabídka spojů a krátké intervaly městské hromadné dopravy. Města však ze setrvačnosti často preferují „svou“ MHD před „cizími“ vlaky nebo autobusy, neuvědomují si, že lépe provázaný systém bude více atraktivní i pro jejich vlastní obyvatele. Především regionální autobusová doprava zase vykazuje mnoho nedostatků, konkrétně nízkou míru koordinace s železniční dopravou i provázanosti s ostatní autobusovou dopravou. Infrastruktura hromadné dopravy vyžaduje modernizaci a další rozvoj, sdružená a koordinovaná stavební opatření v rámci IDS mohou však přinést nejen vyšší užitek pro cestující, ale také úsporu vynakládaných prostředků. [24]

S přípravou, resp. rozvojem IDS se však stále zřetelněji objevují rozdílné přístupy k řešení, často až protichůdné tendence. Někdy jsou jako IDS označovány i takové, které jimi ve skutečnosti nejsou, protože například nezahrnují páteřní železniční dopravu, i když se v daném území vyskytuje. Podporu IDS nelze chápat tak, že budeme modelovat jeden IDS podle jednoho vzoru, každý kraj má svá specifika. Ministerstvo dopravy sice zohledňuje odlišné podmínky v určitých regionech, ale dopravci upozorňují na nutnost určité

**standardizace v oblasti IDS.** Jednotlivé IDS se k sobě již začínají přibližovat a bude nutné v různých systémech akceptovat různé karty jednotlivých dopravců. Stávající spolupráce některých firem v jednotlivých regionech tak supluje neexistenci celostátních standardů IDS. Dopravci se shodují na tom, že IDS je potřeba standardizovat na národní úrovni především v následujících čtyřech oblastech. První z nich je oblast tarifních a slevových systémů, druhou je oblast dopravních prostředků a jejich vybavení. Třetí oblast zahrnuje odbavovací a informační technologie umožňující vzájemnou akceptaci bezkontaktních čipových karet mezi krajskými systémy a čtvrtá je oblast ochrany osobních údajů. Právě tyto standardy usnadní další rozvoj IDS a nabídnou občanům kvalitnější alternativu oproti individuální dopravě, než je tomu dnes.

### **3.3 Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury**

Kvalitní dopravní infrastruktura je základním předpokladem pro zajištění funkčního a efektivního fungování celého dopravního sektoru. Současný stav dopravní sítě ČR je z pohledu kvality a funkčnosti výrazně vzdálen od úrovně původních 15 členských států EU. Důsledky daného stavu spočívají v nedostatečné kvalitě silniční sítě, komunikace jsou vedeny v nevyhovujících trasách (průtahy zastavěnými územími); ve vysoké míře vzniku dopravních kolon, zejména na příměstských a městských silničních komunikacích jako důsledek přivedení silniční dopravy do aglomerací, kterým chybějí obchvaty či okruhy; ve vysoké míře emisí, včetně znečištění vzduchu a hlukového znečištění na silnicích, zejména v zastavěných městských oblastech, ve vysoké míře nehodovosti na silnicích, vysokém počtu nehod s vážnými zraněními nebo úmrtími; v neuspokojivém modálním podílu železniční a vodní nákladní dopravy způsobujícím problémy v oblasti životního prostředí i potíže při podnikání v železniční dopravě; v neuspokojivém stavu kvality a kapacity železniční infrastruktury; a v jediném a nedostatečném přístupu k námořnímu přístavu vodní cestou. [16]

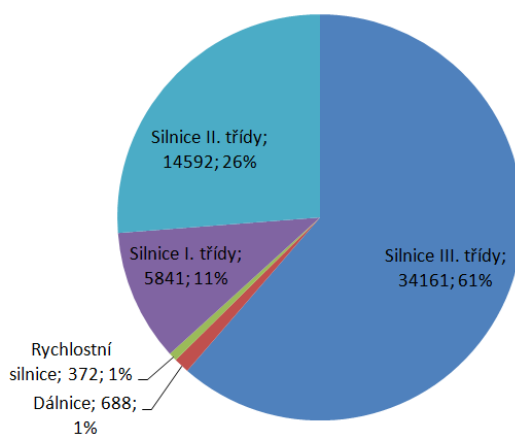
#### **3.3.1 Infrastruktura silniční dopravy**

Stále vyšší tlak na rychlost, bezpečnost a komfort přepravy, ale také na šetrnost dopravních cest k životnímu prostředí způsobuje, že stávající síť dálnic a rychlostních komunikací vzhledem k neustále rostoucí mobilitě obyvatelstva a přepravní zátěži je v mnoha ohledech nedostatečná. Trasy po silnicích nižší třídy se zase potýkají s často nedostatečnými parametry komunikace (malá šířka vozovky, velké podélné sklony, směrové oblouky o malém poloměru), s malou vybaveností (nedostatek odpočívek, sociálního zařízení), ale také s nepopulárními průjezdy měst, což v dopravě zákonitě neodpovídá vyšším požadavkům

doby. Dalším důvodem neuspokojivé situace v dálniční a silniční dopravě je technický stav vozovek, který způsobuje snižování komfortu jízdy, nehodovost, zvyšování nákladů uživatelů a ovlivňuje jejich zdraví.

Na území České republiky bylo k 1. 1. 2009 v provozu 688 km dálnic a 54 966 km silnic. Z toho je 6 213 km silnic I. třídy, 14 592 km silnic II. třídy a 34 161 km silnic III. třídy. Celkem 372 km silnic I. třídy bylo vybudováno jako rychlostní silnice. [7] Celkový rozsah sítě dálnic a silnic v České republice včetně procentuálního podílu jednotlivých tříd k 1. 1. 2009 je vyznačen v obrázku č. 9. Mapa silniční sítě ČR je uvedena v příloze č. 4.

Obrázek č. 9 – Silnice a dálnice v České republice k 1. 1. 2009

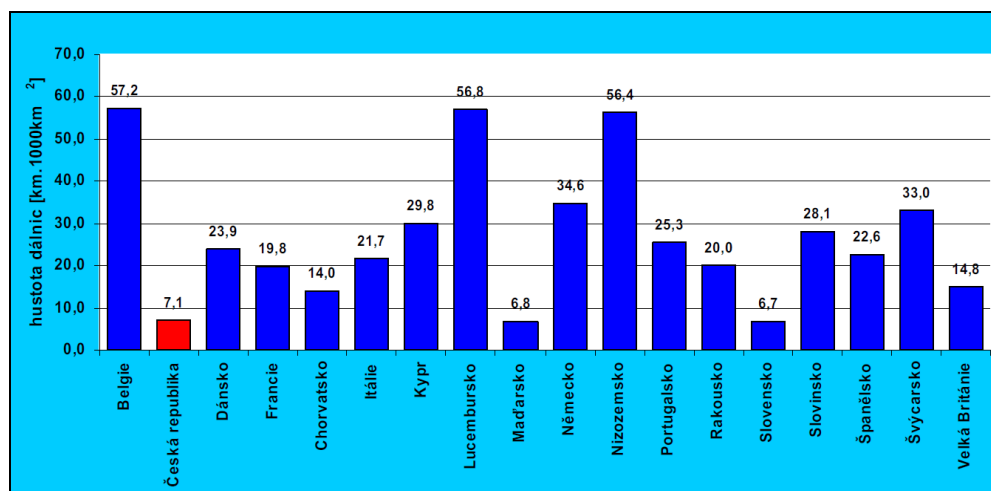


Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

K 1. 1. 2009 bylo tedy v České republice v provozu 1 060 km dálnic a rychlostních silnic. Rozsah provozované sítě dálnic a rychlostních silnic činí cca 48,7 % rozsahu jejich plánované délky.

Oproti roku 1989, kdy došlo ke změně politických poměrů v ČR, se zvětšila délka dálnic v provozu o 353 km a rychlostních silnic o 163 km. Zatímco hustotou silniční sítě patří Česká republika k předním zemím Evropy, podstatně horší situace je ve vybavenosti její silniční infrastruktury dálnicemi. Porovnání hustot dálnic je patrné z obrázku č. 10 na následující straně, kde údaj za Českou republiku je vyznačen červenou barvou. Z porovnání je zřejmé, že svou hustotou dálnic 7,1 km/1 000 km<sup>2</sup> Česká republika značně zaostává za vyspělými evropskými zeměmi, kde se hustoty dálnic pohybují v rozmezí 19,8–57,2 km/1 000 km<sup>2</sup>.

Obrázek č. 10 – Hustota dálnic v evropských zemích



Zdroj: ŘSD

Silnice I. třídy, po kterých je v současné době uspokojováno 43,2 % výkonů silniční dopravy v republice, svým uspořádáním, vybavením, stavem vozovek i mostů neodpovídají potřebám stále rostoucí silniční dopravy, a to zejména té nákladní. Zvláště nepříznivá je situace v únosnosti vozovek silnic I. třídy, kde cca 48 % vozovek nemá dostatečnou únosnost, a ve špatném stavebním stavu mostů. Velké dopravní problémy způsobují dopravní závady na stávajících silnicích I. třídy, ke kterým patří zejména průtahy městy a obcemi, závady ve směrovém a výškovém vedení a úroňové železniční přejezdy. V zájmu řešení uvedených problémů je žádoucí maximálně urychlit výstavbu souběžných dálnic a rychlostních silnic.

Největší nedostatky silniční sítě lze dokumentovat na příkladech, které představují pro českou ekonomiku a vyrovnaný regionální rozvoj klíčová spojení:

- Praha – České Budějovice: disponuje pouze fragmenty dálnice, současná silnice I. třídy kapacitně nevyhovuje, což se projevuje velkými časovými a ekonomickými ztrátami, malou atraktivitou jižních Čech pro investory.
- Hradec Králové – Mohelnice: chybějící paralelní propojení dálničního typu mezi Čechy a Moravou vede k nadměrné zátěži páteřní dálnice D1, dochází k prodlužování jízdních dob a vysoký rozvojový potenciál v okolí trasy nemůže být plně využit.
- Praha – Karlovy Vary: rovněž s částečným propojením komunikací dálničního typu, nekvalitní spojení po silnici I. třídy znemožňuje rozvoj regionu, který je strukturálně postižený a celkově ekonomicky slabý, nedostatečná možnost využít potenciál cestovního ruchu.

- Nedostatečné spojení do regionů Horní Rakousy, střední a severní Slovensko a do západní části česko-polských státních hranic.

Co se týče výstavby dálniční sítě, byl v roce 2009 uveden do provozu další úsek dálnice D1 Praha – Brno – Lipník nad Bečvou, a to stavba z Mořic do Kojetína (II. etapa). Pokračovala i výstavba dálnice D47 Lipník nad Bečvou – Ostrava – státní hranice ČR/Polsko. Dále pokračovala i výstavba silnic I. třídy, včetně rychlostních silnic. Mezi nejvýznamnější zprovozněné stavby rychlostních silnic v roce 2009 patří „R35 Hradec Králové (Sedlice) – Opatovice“ (bez estakády Opatovice) a „R6 Tisová – Kamenný Dvůr“ (v polovičním profilu). V roce 2009 byly dále uvedeny do provozu stavby na rychlostní silnici R7 Praha – Slaný – Louny – Chomutov. Několik staveb bylo dokončeno i na silnicích I. a II. tříd.

Také v oblasti **telematických systémů** na silniční síti dochází k určitému pokroku. Telematické aplikace (**inteligentní dopravní systémy**) jsou moderní informační a komunikační technologie, které přímo na pozemní komunikaci sledují a vyhodnocují konkrétní charakteristiky provozu, informují o aktuální dopravní situaci nebo provoz na komunikaci podle stanovených pravidel bezprostředně řídí. V ČR se postupně budují inteligentní dálnice a rychlostní silnice stejně tak, jako je tomu v řadě zemí Evropy, a to plně v souladu s akčním plánem EU. Moderní telematický systém pokrývá od září 2010 ucelený tah dálnic a rychlostních silnic D5, R1, D1 a D2 od Rozvadova po Břeclav. „Inteligenci“ postupně získávají i některé další pozemní komunikace. Na obrázku č. 11 je příklad použití telematických systémů v silniční dopravě.

*Obrázek č. 11 – Příklad použití telematických systémů v silniční dopravě*



Zdroj: Sdružení pro dopravní telematiku



### 3.3.2 Infrastruktura železniční dopravy

Železniční síť České republiky je poměrně hustá a rozvinutá. V roce 2009 činila celková délka tratí 9 487 km, z toho 7 557 km bylo jednokolejných a 1 907 km dvoukolejných a vícekolejných. Celková délka elektrizovaných tratí je 3 078 km (z toho 1 305 km střídavého proudu 25 000 V/50Hz a 1 774 km stejnosměrného proudu 3 000 V (1 500 V)). Příloha č. 5 znázorňuje železniční síť České republiky.

Jednou z priorit DP je dostavba tranzitních koridorů. Českou republikou procházejí celkem 4 tranzitní koridory mezinárodního významu. Jedná se o tyto koridory:

- I. tranzitní koridor: Děčín st. hr. – nádraží Praha-Holešovice – Pardubice – Brno hlavní nádraží – Břeclav st. hr.
- II. tranzitní koridor: Petrovice u Karviné st. hr. – Ostrava hlavní nádraží – Přerov – Břeclav st. hr.
- III. tranzitní koridor: Mosty u Jablunkova st. hr. – Ostrava hlavní nádraží – Přerov – Praha – Plzeň – Cheb st. hr.
- IV. tranzitní koridor: Děčín st. hr. – Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště st. hr.

I. koridor byl po 11 letech výstavby dokončen v říjnu 2004. II. koridor, který se začal stavět v září 1997, byl dokončen v červnu 2004. Na III. koridoru byly zatím dokončeny úseky (mimo souběh s jinými koridory) Cheb – Planá u Mariánských Lázní a Stříbro – Plzeň, ve výstavbě jsou úseky Český Těšín – Bystřice nad Olší, Bystřice nad Olší – Mosty u Jablunkova st. hr. se SR, Beroun – Zbiroh, Zbiroh – Rokycany a Planá u Mariánských Lázní – Stříbro. Na IV. koridoru byly zatím dokončeny úseky (mimo souběh s jinými koridory) Praha Hostivař – Benešov a Tábor – Doubí u Tábora, v současnosti se staví v úseku Benešov – Votice a Nemanice – České Budějovice. Časový horizont pro dokončení III. a IV. koridoru byl posunut z roku 2010 nejprve na rok 2012 a posléze v roce 2005 dokonce na rok 2016, avšak ani tento termín se zřejmě nepodaří dodržet.

Obrázek v příloze č. 6 zobrazuje železniční tranzitní koridory v ČR. Do staveb koridorů nejsou zahrnuty velké železniční uzly. Jejich finančně nákladná přestavba se připravuje a realizuje odděleně s časovým odstupem. Přesto se již podařilo dokončit modernizaci uzlů Děčín, Choceň, Bohumín, Ústí nad Labem a Kolín. V současné době probíhá rekonstrukce železničních uzlů Praha a Přerov. Přesto, že koridory v některých úsecích neumožnily zásadní zvýšení rychlosti přepravy, jako celek přispěly ke zvýšení kapacity a bezpečnosti tratí. Navíc díky provozu naklápěcích jednotek řady 680 (Pendolino) je

možné i v pomalejších úsecích s menšími poloměry oblouků zvýšit traťovou rychlost, a tak v současném jízdním řádu je jízdní doba mezi Prahou a Brnem 2 hodiny a 23 minut, mezi Prahou a Ostravou 2 hodiny a 56 minut. Po dokončení připravovaných úseků by se mělo podařit zkrátit jízdní časy ještě nejméně o 5–10 minut.

Rychlou přepravu v rámci celé střední Evropy, srovnatelnou s leteckou přepravou, by měly zajistit vysokorychlostní tratě (VRT). Jejich výstavba v ČR je nyní pouze ve fázi předběžných plánů, měly by být ovšem stavěny nejméně na rychlost 250 km/h (uvažuje se až o 360 km/hod., například mezi Prahou a Brnem). VRT vyžadují zejména extrémně velké poloměry oblouků (10 000 m a více), takže není možné je stavět ve stávajících trasách.

Nedostatky současné železniční sítě lze demonstrovat na následujících příkladech:

- Vůči silniční dopravě je v současnosti z důvodů nedostatečné infrastruktury zcela nekonkurenceschopné železniční spojení Prahy s krajskými městy Liberec, Karlovy Vary, Jihlava, částečně nekonkurenceschopné je spojení z Prahy do Brna, Plzně a Hradce Králové. Nedostatečné je rovněž spojení do Českých Budějovic. Z Brna jsou v rámci Moravy nekonkurenceschopná spojení se všemi krajskými městy – s Ostravou, Olomoucí, Zlínem i Jihlavou.
- Kapacitně a rychlostně jsou v současnosti nedostatečná železniční spojení do Bavorska, Horních Rakous a západní poloviny česko-polských státních hranic. Kapacitně nedostatečné bude v nastávajících obdobích i přeshraniční spojení Děčín – Dresden.
- V případě silných příměstských vztahů zcela nevyhovuje železniční spojení Prahy se třemi největšími městy Středočeského kraje – s Kladnem, Mladou Boleslaví a Příbramí. V případě Brna musela být z kapacitních důvodů zrušena příměstská doprava do Vyškova. K dalším příkladům nedostatečné infrastruktury pro příměstskou dopravu patří tratě Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, Liberec – Jablonec n/N – Tanvald, Otrokovice – Zlín – Vizovice a další.

Ukázkové porovnání jízdních dob silniční a železniční dopravy mezi Prahou a krajskými městy, resp. mezi Brnem a krajskými městy je uvedeno v příloze č. 7.

Na druhou stranu železniční síť obsahuje řadu tratí, které jsou z historických důvodů velmi obtížně využitelné, a je proto třeba řešit jejich další budoucnost. V současnosti bylo

zahájeno správní řízení ve věci zrušení několika tratí. U tratí, u kterých byl následně zaznamenán nesouhlas s jejich rušením, popř. zájem o jejich provozování nebo koupi bude následujícím krokem nabídka odprodeje těchto tratí jiným zájemcům k dalšímu provozování a správě bez účasti veřejných rozpočtů.

Dalším opatřením DP, které se v oblasti železniční infrastruktury daří průběžně naplňovat, je postupná **elektrizace železničních tratí**. Do provozu byly v roce 2009 předány například stavby „Elektrizace trati Lysá nad Labem – Milovice“ nebo „Elektrizace traťového úseku včetně PEÚ Šatov – Znojmo“.

### **3.3.3 Infrastruktura vodní dopravy**

Vodní doprava je jedním z neekologičtějších způsobů dopravy na dlouhé vzdálenosti, která je velmi kapacitní a levná. V případě ČR je pro tento účel vhodné především Labe, jehož splavnost musí být zajištěna po maximální počet dní v roce. Infrastruktura vodní dopravy v ČR zatím nesplňuje parametry mezinárodních úmluv (AGN) a nároky na efektivní provoz. Téměř veškerou investiční činnost spojenou s rozvojem a modernizací dopravně významných vodních cest zajišťuje Ředitelství vodních cest ČR. Na čerpání finančních prostředků se významnou měrou podílely především velké stavby s předpokládaným dokončením v následujících letech jako „Vodní cesta České Budějovice – Hluboká nad Vltavou“, „Vodní cesta Hněvkovice – Týn nad Vltavou“, „Úprava plavební úžiny Chvatěruby“, „Železniční most Kolín“ a „Ústí nad Labem – Vaňov přístavní zeď a čekací stání“. Z řady malých staveb dokončených v roce 2009 lze zmínit „VD Nymburk“, „VD Kostomlátky“ a „VD Lobkovice, modernizace vstrojení plavební komory“ řadící se do série rekonstrukcí zdí plavebních komor na středním Labi nad Mělníkem nebo „Přístaviště Uherské Hradiště“ a „Přístaviště Napajedla – Pahrbeke“, které přispěly k rozvoji turistického ruchu v oblasti Baťova kanálu. [7]

### **3.3.4 Infrastruktura letecké dopravy**

Letecká doprava je klíčová a nezastupitelná v rychlé dopravě na dlouhé vzdálenosti i v rámci Evropy a je samozřejmou podmínkou globálního obchodu. Kvalitní letištní infrastruktura představuje zásadní faktor podnikatelského prostředí a konkurenceschopnosti. Česká republika je díky své lákavé geografické pozici státem s velkým rozvojovým potenciálem, významným příjemcem zahraničních investic a atraktivní turistickou destinací.

Pokud jde o rozvoj největšího českého letiště (Prahy-Ruzyně), byl počátkem roku 2006 otevřen nový Terminál 2, který dostatečně navýšil tzv. terminálovou kapacitu pro odbavení cestujících v dlouhodobém horizontu. Naopak dráhový systém letiště se navzdory rychlému růstu objemu cestujících a provozu od 60. let téměř nezměnil. V období provozních špiček tak už nepostačuje a bez dalšího rozšíření bude hlavní překážkou očekávanému růstu civilní letecké dopravy. V současné době se plánuje výstavba nové vzletové a přistávací dráhy rovnoběžné s dráhou 06/24, přičemž očekávané datum uvedení do provozu je rok 2014.

### 3.3.5 Rozvoj a modernizace dopravní infrastruktury

Pokud mají být využity potenciální výhody všech druhů dopravy, musí být zajištěn harmonizovaný rozvoj všech druhů dopravní infrastruktury. Základem musí být využití kapacitní dopravní infrastruktury a vytvoření tzv. celoevropských zelených koridorů. Vyvážený rozvoj všech druhů dopravní infrastruktury je zajišťován prostřednictvím příslušných národních plánů rozvoje dopravní infrastruktury a podle opatření přijatých na evropské úrovni. Jedním ze specifických cílů DP je pokračovat ve **výstavbě a modernizaci transevropské sítě TEN-T** v České republice. Na zkvalitnění infrastruktury a vzájemné propojenosti železniční, silniční a říční dopravy v rámci sítě TEN-T je zaměřený **Operační program Doprava**. Jedná se tedy o infrastrukturu celostátního významu, v případě silniční infrastruktury jde o dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. třídy. Z programu je také podporován rozvoj a modernizace pražského metra.

OP Doprava obsahuje sedm prioritních os rozdělujících operační program na logické celky, a ty jsou dále konkretizovány prostřednictvím tzv. oblastí podpory, které vymezují, jaké typy projektů mohou být v rámci příslušné prioritní osy podpořeny. V tabulce č. 4 jsou uvedeny jednotlivé prioritní osy.

Tabulka č. 4 – Prioritní osy OP Doprava

Prioritní osa	Název
1.	Modernizace železniční sítě TEN-T
2.	Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T
3.	Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T
4.	Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T
5.	Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze
6.	Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy
7.	Technická pomoc

Zdroj: [25]

### 3.4 Zajištění financování v sektoru dopravy

Problematika financování rozvoje a údržby dopravní infrastruktury a financování závazků veřejné služby v dopravě je rozpracována v navazujících strategických dokumentech. Úkolem těchto sektorových dokumentů je konkretizovat specifické cíle a opatření z Dopravní politiky a navrhnout strategii k jejich naplnění, včetně finančního zajištění.

Klíčovým dokumentem v této oblasti je Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI), který rozpracovává značnou část opatření Dopravní politiky týkajících se dopravní infrastruktury a jejího dalšího rozvoje, včetně stanovení finančního rámce, a vytváří harmonogram jejich realizace. Dalším dokumentem je Strategie podpory dopravní obsluhy území, která je zaměřena na nastavení systému financování závazků veřejné služby v dopravě.

V souladu s cíly DP se stát snaží využívat zdroje z vyjmenovaných evropských fondů na podporu realizace projektů v oblasti dopravy. Základní zdroje financování dopravní infrastruktury lze v letech 2007–2013 rozdělit dle typu na:

- národní veřejné zdroje ČR (SFDI, státní rozpočet, rozpočty krajů a obcí)
- prostředky strukturální politiky EU (především prostřednictvím OP Doprava)
- prostředky finančního nástroje TEN-T
- úvěrové prostředky (především EIB)
- PPP

**Operační program Doprava** je největší operační program v České republice – připadá na něj 5 774 mld. EUR, tj. zhruba 22 % ze všech prostředků pro ČR z fondů EU pro období 2007–2013. Operačním programem Doprava jsou realizovány zejména dopravní aspekty hlavních strategických cílů Národního rozvojového plánu. OP Doprava je zaměřen na sledování priorit evropského a nadregionálního významu, přičemž je v jejich plnění komplementární s dopravními intervencemi v rámci Regionálních operačních programů. V tabulce č. 5 na následující straně je uveden indikativní finanční plán OP Doprava podle prioritních os (po provedené realokaci v roce 2009).

Tabulka č. 5 – OP Doprava: rozdělení alokace podle prioritních os (EUR, běžné ceny)

Číslo prioritní osy	Název prioritní osy	Fond/míra spolufinancování vztahována k	Příspěvek Společenství a	Národní zdroje b(=c+d)	Indikativní rozdělení národních zdrojů		Celkové zdroje e=a+b
					Národní veřejné zdroje c	Národní soukromé zdroje d	
1	Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN-T	FS/veřejné	2 196 706 382	387 654 066	387 654 066		2 584 360 448
2	Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T	FS/veřejné	1 614 071 569	284 836 160	284 836 160		1 898 907 729
3	Modernizace železniční sítě mimo sít' TEN-T	FS/veřejné	393 547 402	69 449 541	69 449 541		462 996 943
4	Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	ERDF/veřejné	1 051 016 928	185 473 575	185 473 575		1 236 490 503
5	Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze	FS/veřejné	330 076 926	58 248 870	58 248 870		388 325 796
6	Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy	ERDF/veřejné	119 426 722	21 075 305	21 075 305		140 502 027
7	Technická pomoc	FS/veřejné	69 235 274	12 218 059	12 218 059		81 453 333
<b>Celkem</b>		<b>ERDF+FS</b>	<b>5 774 081 203</b>	<b>1 018 955 576</b>	<b>1 018 955 576</b>	<b>0</b>	<b>6 793 036 779</b>
z toho : FS		FS	4 603 637 553	812 406 696	812 406 696	0	5 416 044 249
ERDF		ERDF	1 170 443 650	206 548 880	206 548 880	0	1 376 992 530

Zdroj: [25]

S počátkem programovacího období EU 2007–2013 došlo v České republice k významným změnám v oblasti silniční dopravy, a to zejména z důvodu zavedení systému elektronického mýtného od 1. 1. 2007. Nový zdroj příjmu státu z tohoto systému má podstatný dopad na míru podpory z fondů EU (dominantním zdrojem bude především Fond soudržnosti) u nových úseků silnic a dálnic, které jsou a do budoucna také budou prostřednictvím mýtného systému zpoplatněny.

V roce 2009 poklesly celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury oproti předcházejícímu roku zhruba o 6,7 mld. Kč, čímž došlo k meziročnímu snížení o 8,0 %. Tyto výdaje pak tvoří 2,1 % HDP (vyjma výdajů do místních pozemních komunikací a ostatní infrastruktury MHD), což znamená, že v roce 2009 meziročně poklesl i podíl celkových investičních výdajů na HDP. Podle DP by bylo optimální ročně vydávat na rozvoj dopravní infrastruktury v ČR kolem 2,5 % HDP. Stejně jako v předcházejících letech pocházela i v roce 2009 většina investičních finančních prostředků ze SFDI, přičemž jeho podíl na této částce se oproti roku 2008 zvýšil a dosáhl tak hodnoty 88,1 %. V tabulce č. 6 je uveden přehled celkových investičních výdajů do dopravní infrastruktury v letech 2000–2009 podle jednotlivých druhů dopravy.

Tabulka č. 6 – Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury (v mil. Kč)

Druh infrastruktury	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Železniční	13 200,3	14 428,1	13 177,5	17 002,5	22 954,0	19 593,1
Silniční <sup>D</sup>	10 988,0	42 137,0	42 267,5	41 460,6	50 962,0	52 524,0
Vnitrozemské vodní cesty	402,2	303,0	526,7	389,7	538,4	1 557,1
Letecká	992,8	7 045,4	2 013,8	2 137,0	8 108,3	2 440,9
Potrubi	399,2	164,3	709,7	801,1	433,4	210,2
<b>Celkem</b>	<b>25 982,5</b>	<b>64 077,7</b>	<b>58 695,2</b>	<b>61 790,9</b>	<b>82 996,1</b>	<b>76 325,3</b>

Zdroj: [7]

V tabulce č. 7 je uveden přehled výdajů na opravy a údržbu DI v letech 2000–2009.

Tabulka č. 7 – Celkové výdaje na opravy a údržbu dopravní infrastruktury (v mil. Kč)

Druh infrastruktury	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Železniční <sup>1)</sup>	9 134,7	7 023,6	7 254,8	7 016,8	8 816,4	9 845,0
Silniční <sup>2)</sup>	7 209,0	10 435,7	15 423,2	16 369,5	15 257,2	15 300,4
Vnitrozemské vodní cesty	153,0	66,0	29,0	79,4	47,6	47,4
Letecká	455,8	431,2	231,5	362,1	308,1	331,6
Potrubní	47,3	40,1	39,9	42,5	40,6	50,7
Celkem	16 999,8	17 996,7	22 978,4	23 870,3	24 469,9	25 575,1

Zdroj: [7]

Jak z obou tabulek vyplývá, investiční výdaje do dopravní infrastruktury byly v roce 2009 ve výši 76 325,3 mil. Kč a výdaje na opravy a údržbu pak dosáhly výše 25 575,1 mil. Kč. Z tabulek dále vyplývá, že **investiční finanční prostředky** vložené do pozemních komunikací v roce 2009 meziročně mírně vzrostly, a sice o cca 1,6 mld. Kč. V procentech činil tento nárůst 3,1 %. Z toho investiční výdaje do silnic II. a III. třídy, tedy silnic ve vlastnictví krajů, tvořily 18 %. Naopak investiční výdaje do železniční infrastruktury v roce 2009 meziročně poklesly zhruba o 3,4 mld. Kč, což představuje 14,6 %. Co se týče ostatních investičních výdajů, k poměrně významnému meziročnímu poklesu došlo v roce 2009 u infrastruktury letecké (o 69,9 %) a potrubní (o 51,5 %), naopak u vnitrozemských vodních cest byly výdaje oproti roku 2008 téměř trojnásobné. Na rozdíl od investičních finančních prostředků celkové **výdaje na opravu a údržbu infrastruktury** v roce 2009 oproti předešlému roku mírně vzrostly, a to o cca 1,1 mld. Kč, což představuje meziroční nárůst 4,5 %. Nejvíce vzrostly tyto výdaje do železniční infrastruktury, kde nárůst oproti roku 2008 činil zhruba 1 mld. Kč, tj. 11,7 %. Výdaje na opravu a údržbu pozemních komunikací v roce 2009 meziročně rovněž vzrostly, avšak velmi nepatrně, pouze o 0,3 % (o cca 40 mil. Kč). Nárůst oproti předešlému roku se v roce 2009 objevil i u výdajů na opravu a údržbu infrastruktury letecké (o 7,6 %) a potrubní (o 24,9 %), pouze u výdajů na opravu a údržbu vnitrozemských vodních cest došlo k mírnému meziročnímu poklesu (o 0,4 %). [7]

Značná část prostředků na financování DI pochází také z **úvěrů od Evropské investiční banky** (EIB). Ta je autonomním orgánem v rámci struktury Evropské unie vytvořeným k financování kapitálových investičních projektů, které naplňují cíle jednotlivých politik EU. Od roku 1992 do 31. 12. 2010 uzavřela EIB v České republice úvěrové smlouvy v celkové hodnotě cca 12 284 mil. EUR, tj. cca 307 mld. Kč (při kurzu 25 Kč/EUR). [26]

V oblasti silniční dopravy získala ČR několik úvěrů na výstavbu dálnic. Úvěr z 26. 11. 2001 ve výši 170 mil. EUR byl již celý vyčerpán. Cílem projektu byla výstavba 6 dálničních úseků podél D8, D11, R1 a R35. Celkové náklady projektu přitom činily 810 mil. EUR. V roce 2004 získala ČR další úvěr ve výši 8 mld. Kč, rovněž na výstavbu dálnic v rámci projektu s celkovými náklady 20,74 mld. Kč na výstavbu cca 23 km dálnice D8, části Trmice – státní hranice ČR/Německo. Na tentýž projekt získala ČR ještě jeden úvěr v roce 2005, tentokrát ve výši 4 mld. Kč. Finanční prostředky z obou těchto úvěrů byly již vyčerpány. Další dva úvěry získala ČR v roce 2007, resp. 2008 – prostředky v celkové výši 24 mld. Kč, resp. 14 mld. a 10 mld. Kč. Poslední úvěr získala ČR v roce 2010, ve výši 10 mld. Kč. Prostředky ze tří posledně jmenovaných úvěrů budou použity v rámci OP Doprava k financování národních podílů u projektů spolufinancovaných z OP Doprava v programovém období 2007–2013. Celkové náklady projektu se odhadují na 225 mld. Kč. [26]

Jedním z cílů DP je také větší využívání soukromých zdrojů k financování DI – neboli **partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP)**. Přestože se jedná o jasný trend nejen v České republice, ale i o jednu z priorit nové Bílé knihy dopravní politiky EU, v ČR se jeho využití na dopravní projekty zatím nedaří. Dosud nebyl v dopravě uskutečněn ani jeden projekt v systému PPP. Několik návrhů již bylo v minulosti připravených, ale buď z projektu úplně sešlo, nebo se jeho realizace odsunula na později. Příkladem je právě napojení ruzyňského letiště na kolejovou dopravu – v nové Superstrategii MD skončil tento projekt v kategorii „nepokrytých staveb“. Nicméně určité dopravní projekty jsou připraveny a jsou ve fázi vypsání výběrového řízení. Přehled takových projektů je uveden v příloze č. 8. Nutno dodat, že v ostatních odvětvích již bylo několik projektů založených na partnerství státu a soukromého sektoru realizováno, a systém PPP se těší stále větší oblibě.

### **3.5 Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy**

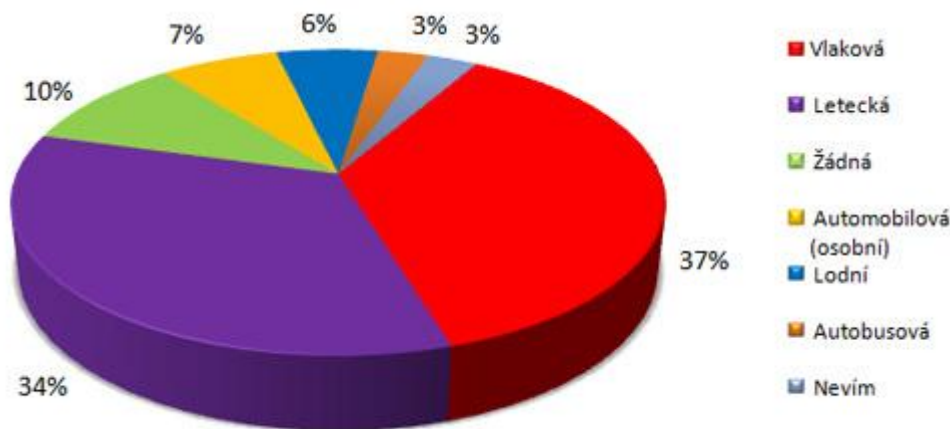
Dopravní politika si v této oblasti stanovila hned několik cílů, přičemž některé se daří naplňovat celkem bezproblémově, zatímco jiné vyžadují komplexnější a dlouhodobější přístup.

V roce 2009 byl společností Sanep proveden internetový průzkum na vybrané skupině 14 340 dotázaných, kteří představují reprezentativní vzorek obyvatel ČR ve věku 18–69 let. Předmětem průzkumu byla otázka „Jaký z uvedených způsobů osobní přepravy považujete za nejbezpečnější?“ Podle obrázku č. 12 nejvíce respondentů (37 %) považuje za nejbezpečnější železniční dopravu. Hned na druhém místě se umístila doprava letecká (34 %). 10 %



respondentů odpovědělo, že za bezpečný nepovažuje žádný druh dopravy. Ostatní druhy dopravy jsou zřejmé z grafu.

Obrázek č. 12 – Bezpečnost dopravy v ČR (průzkum provedený v r. 2009 společností Sanep)



Zdroj: [27]

A jaká je skutečnost? Pokud jde o **bezpečnost silniční dopravy**, je patrná snaha (nejen) Ministerstva dopravy věnovat problematice bezpečnosti zvýšenou pozornost. V roce 2009 šetřila Policie ČR celkem 74 815 dopravních nehod, což je oproti roku 2008 výrazný pokles (o 53,4 %), který lze především přisoudit legislativní změně od 1. 1. 2009 zvyšující „hranici“ pro povinné hlášení nehody z původních 50 tis. Kč na 100 tis. Kč. Vývoj následků nehod v roce 2009 byl také velmi příznivý, neboť byl zaznamenán významný pokles počtu usmrcených (o 16,1 %) a zraněných osob (o 7,2 % u těžce zraněných a o 4 % u lehce zraněných) a nižší byl i odhad hmotné škody (o 21,1 %). Celkem bylo při nehodách v roce 2009 usmrceno 832 osob (jedná se o úmrtí do 24 hodin po nehodě), 3 536 osob bylo zraněno těžce a 23 777 osob lehce. Odhad způsobené hmotné škody činil 4,98 mld. Kč. Počet usmrcených (úmrtí do 24 hodin po nehodě) i těžce zraněných osob stejně jako celkový počet nehod byl v roce 2009 nejnižší od roku 1990, počet lehce zraněných osob byl pak 3. nejnižší od téhož roku. I přesto však silniční doprava zůstává nejméně bezpečnou formou dopravy. Co se týče zavinění, nejvíce nehod, a sice 89,9 %, bylo zaviněno, stejně jako v předchozích letech, řidiči motorových vozidel, i když v absolutních číslech je tento počet meziročně o 80 116 nižší. 2,7 % nehod bylo zaviněno řidiči nemotorových vozidel, 1,7 % chodci, 4,1 % lesní, domácí zvířítka a zbytek technickou závadou vozidla, závadou komunikace nebo jiným zaviněním. Za posledních 10 let šetřila Policie ČR téměř 1,8 mil. nehod na pozemních

komunikacích v ČR, při nichž bylo 11 433 osob usmrceno, 46 332 osob zraněno těžce a dalších 270 368 osob zraněno lehce. Odhadnutá škoda přesahuje 83 mld. Kč. [7]

**Železniční doprava** se řadí mezi ty bezpečnější druhy dopravy. V roce 2009 došlo na železnici v ČR ke 113 vážným nehodám, při nichž zahynulo 26 osob, a 92 bylo těžce zraněno. To je v porovnání s dopravou silniční značný rozdíl. I když zabezpečovací zařízení zejména na některých lokálních tratích v České republice pamatuje už poměrně hodně, patří Česká republika z hlediska zabezpečení tratí mezi nejrozvinutější evropské státy. Mezi elitu nás řadí zejména budované zabezpečení tranzitních koridorů. Nejbezpečnějším druhem dopravy, pokud jde o vztah počtu nehod a přepravních výkonů, zůstává i nadále **doprava letecká**. V roce 2009 nedošlo v obchodní letecké dopravě ani k jedné nehodě. Ve všeobecném letectví došlo k 68 nehodám, z nichž jen 10 jich bylo vážných a přišlo při nich o život 11 osob. Především v obchodní letecké dopravě je však kromě přísných bezpečnostních norem kladena vysoká priorita i na zajištění vnější bezpečnosti – především je nutné prohlubovat snahy o zabezpečení letecké dopravy vůči protiprávním, zejména teroristickým útokům. A pokud jde o **vodní dopravu**, ani zde nedošlo v roce 2009 k žádné nehodě, a říční doprava patří k bezpečným druhům dopravy. Je však nutné podotknout, že podíl přepravních výkonů vodní dopravy na celkových přepravních výkonech je minimální (cca 1 % v nákl. dopravě a ani ne 1/10 procenta v osobní dopravě).

Z výše uvedené analýzy vyplývá, že nejméně bezpečným druhem dopravy je doprava silniční. Nová Bílá kniha DP EU si dává za cíl snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu. Úkolem je rovněž zajistit vedoucí postavení EU v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy ve všech jejích druzích.

Pokud jde o **opatření v oblasti lidského činitele**, došlo hned k několika posunům vpřed. V roce 2006 byl zaveden systém bodového hodnocení dopravních přestupků v silničním provozu, který stanovil relativně přísné postihy pro řidiče, kteří řídí vozidlo pod vlivem alkoholu nebo drog – což je jedna z hlavních příčin dopravních nehod. Novela silničního zákona, kterou schválila Poslanecká sněmovna začátkem května tohoto roku, však zrušila tři trestné body za alkohol za volantem – zůstala v něm jen pokuta. Nové pravidlo tedy zní, že se bude tolerovat alkohol maximálně do hladiny 0,24 promile. Příslušným orgánům se rovněž daří zajistit pravidelné kontroly dodržování stanovených dob řízení, doby odpočinku a bezpečnostních přestávek řidičů. Tuto oblast zajišťují jednak stále častější mobilní hlídky

Celní správy a jednak Policie ČR. Rovněž mediální podpora bezpečnosti silničního provozu je na relativně dobré úrovni. Především veřejnoprávní televize a rozhlas se této problematice věnují buď v pravidelných pořadech, nebo v krátkých informativních spotech.

Pokud jde o **opatření v oblasti technické bezpečnosti silnic**, stále častěji se řidiči setkávají s pevnými radary k měření rychlosti v obcích i mimo ně, čímž se částečně naplňuje cíl DP zavést automatický systém pro odhalování a postihování přestupků proti bezpečnosti silničního provozu. K nehodovosti v silniční dopravě bohužel přispívá i špatná kvalita infrastruktury, na což již zareagovala nová dopravní Superstrategie, a v příštích letech by měla být této oblasti věnována ještě větší pozornost než doposud. V evropském kontextu dosud neexistuje platná směrnice ohledně uznávání a postihů dopravních přestupků spáchaných na území jiného státu EU. Ačkoli se taková směrnice již nějakou dobu připravuje, prakticky to stále znamená, že čeští řidiči nejsou za přestupky spáchané v zahraničí nijak postihováni (samozřejmě kromě přestupků řešených na místě blokovou pokutou).

V Ročence dopravy 2009 se uvádí, že v roce 2009 byla také věnována pozornost programu „**Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech**“ a byly realizovány desítky rekonstrukcí přejezdů a přejezdových zabezpečovacích zařízení. Zároveň došlo i k zavedení systému číslování železničních přejezdů, který umožňuje jejich jednotnou, jednoduchou a jednoznačnou identifikaci, což vytváří v případě potřeby (vznik nehody na přejezdu, překážka na přejezdu apod.) podmínky k zastavení železničního provozu v daném úseku trati na základě informace podané veřejností o vzniku překážky. [7]

### **3.6 Podpora rozvoje dopravy v regionech**

Jak je uvedeno v kapitole 2.3.1, jedním z cílů DP v této oblasti je podpora **integrovaných dopravních systémů (IDS)**. V České republice funguje v současné době 18 takových systémů. Jejich rozvoj a provoz však provázejí problémy spojené s nedostatečnou standardizací v této oblasti na národní úrovni. Blíže o IDS pojednává kapitola 3.2.3.

Pokud jde o regulaci a zpoplatnění dopravy ve městech, kde si DP klade za cíl vytvořit rámec pro zavedení **mýtného ve městech**, je současná situace spíše ve fázi úvah. V podstatě jediné zpoplatnění, které města aplikují, je parkovné. V oblasti regulace především těžké nákladní dopravy ve městech je situace již o něco lepší. V posledních několika letech bylo do provozu uvedeno několik obchvatů měst a obcí, které těžkou nákladní dopravu z center těchto měst odvádějí. Například v roce 2009 byly uvedeny do provozu tři **obchvaty** na silnicích

I. třídy („I/33 Česká Skalice – obchvat“, „I/57 Hladké Životice – obchvat“ a „I/43 Opatov obchvat“). Také na silnicích II. třídy bylo uvedeno do provozu několik obchvatů. Na mnoha úsecích městských komunikací byla také zavedena opatření v podobě **omezení rychlosti či zpomalovacích prahů** (především v obydlých oblastech). K určitému rozvoji dochází na regionální a místní úrovni také v oblasti **cyklistické dopravy**. Regiony mají zájem o budování nových cyklistických tras, a to nejen k rekreačním účelům, ale i jako vhodnou alternativu k individuální městské dopravě na kratší vzdálenosti.

## 4 Syntéza získaných údajů, specifikace problémových oblastí v sektoru dopravy a možnosti jejich řešení

Budoucí prosperita našeho kontinentu bude záviset na tom, zda všechny jeho regiony budou schopny zůstat plně a konkurenčně zapojeny do světové ekonomiky. Aby tomu tak bylo, je zapotřebí účinné dopravy. Z již uvedených kapitol lze usoudit, že evropská doprava je na rozcestí. Staré úkoly zůstávají, avšak vyvstaly i úkoly nové. K vytvoření vnitřního trhu dopravy, v němž se zatím stále vyskytují značné překážky a nedostatky, je zapotřebí mnoho vykonat. Je třeba se opět zabývat otázkami, jak lépe reagovat na přání evropských občanů cestovat a na potřebu ekonomiky přepravovat zboží a jak zároveň předvídat omezenost zdrojů a problémy týkající se životního prostředí. Dopravní systémy východní a západní části Evropy je třeba sjednotit tak, aby plně odrážely dopravní potřeby téměř celého kontinentu a jeho 500 milionů občanů.

Chceme-li, aby byla doprava – především v celoevropském rozměru – udržitelná a konkurenceschopná, je zásadním požadavkem soudržnost. Jak uvádí nová Bílá kniha, omezování mobility není řešením. Je třeba vytvořit nové způsoby využití dopravy, které by co nejúčinněji, případně kombinací několika druhů dopravy, současně přepravovaly vyšší objem nákladu i vyšší počet cestujících do jejich destinací.

Z politiky celé Evropské unie je zřejmé úsilí přenést část dopravních výkonů ze silnice na ekologičtější železnici, příp. vodní dopravu. Avšak v demokratickém tržním hospodářství nemůže být takový přechod, i když je žádoucí, nařízen vládou ani Evropskou unií. Musí být proto uskutečněn prostřednictvím stimulů, jako např. cílených investic do jiných druhů dopravy a cenových systémů, které budou odrážet skutečné náklady na využívání silnic a podpoří „přirozený“ přesun k alternativním formám dopravy. Velký důraz je také kladen na **rozvoj multimodální dopravy** (viz dále). Aby mohlo být stanovených cílů dosaženo, je potřeba v mnoha ohledech provést mnoho změn.

### 4.1 Hodnocení vyjmenovaných strategických dokumentů

V tomto oddíle se krátce zmíním o čtyřech základních strategických dokumentech v sektoru dopravy, o nichž pojednává tato práce – o aktuální Dopravní politice ČR, o Bílé knize dopravní politiky z roku 2001, o nové Bílé knize z roku 2011 a o Superstrategii Ministerstva dopravy z roku 2011.

#### **4.1.1 Aktuální Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013**

Dopravní politiku České republiky pro léta 2005–2013 hodnotím ze všech jmenovaných dokumentů jako politiku nejpropracovanější. Jedná se o základní rámec pro střednědobý horizont, který byl schválen vládou, a který vychází ze společné evropské dopravní politiky. Z toho plyne, že silnou stránkou DP je bezprostřední funkčnost celkového systému dopravní politiky ČR a její srovnatelnost s EU. Na tvorbě dokumentu se podílela celá řada institucí spolu s odbornou veřejností. DP je podle mě jednou z mála českých norem, které respektují mezinárodní dohody a směrnice týkající se ochrany životního prostředí.

Dokumentu bych vytkl například nedostatečnou konkretizaci jednotlivých cílů, kterou však v určitém ohledu řeší návazné strategické dokumenty. Podle mého názoru je v DP rovněž nedostatečně řešena strategie dopravní obslužnosti ve veřejném zájmu. Dalším problémem, který DP v podstatě neřeší, je to, jak bude financován dopravní sektor poté, co již hlavním příjmem SFDI nebudou příjmy z privatizace. Fond národního majetku, který tyto příjmy spravoval, zanikl v roce 2005. Jediné, co DP v tomto ohledu konstatuje, je fakt, že je nutné navrhnout nové právní postavení SFDI. Poslední věcí, kterou bych DP vytkl, je skutečnost, že se tento dokument vyhýbá konkrétním termínům. Na druhou stranu DP je koncepcí, která nastiňuje jen základní směry vývoje, a konkrétnější informace o jednotlivých projektech je možné najít opět v návazných strategických dokumentech.

#### **4.1.2 Bílá kniha dopravní politiky z roku 2001**

Bílá kniha dopravní politiky z roku 2001 je blíže představena v oddíle 1.3.2. Přestože od dubna letošního roku je tato Bílá kniha minulostí, považuji za užitečné se o ní na tomto místě zmínit, neboť právě z ní částečně vychází v současné době platná česká Dopravní politika. Bílá kniha byla vcelku dobrým strategickým dokumentem, který si však stanovil ambiciózní cíle, z nichž většina nakonec nebyla naplněna, a to navzdory tomu, že tento dokument byl v roce 2006 aktualizován. Do roku 2010 se například nepodařilo dosáhnout průměrného ročního růstu HDP o 3 %. Nepodařilo se snížit tempo rozvoje dopravy vůči tempu růstu HDP. Zásadním problémem je přitom financování. Masivní vstup soukromého kapitálu také zjevně nenastal. Implementace Bílé knihy na lokální úrovni byla oproti předpokladům poměrně pomalá. Nezměnila se ani dělba práce mezi jednotlivými druhy dopravy a nepodařilo se snížit nárůst podílu silniční dopravy. Pozitivně hodnotím skutečnost, že v oblasti legislativy se EU podařilo finalizovat přes polovinu vytyčených cílů. Mnoho problematických oblastí však doposud nenašlo kompromisní východiska ani na půdě EU.

Bílá kniha se podle mého názoru v oblasti snahy ovlivňovat jednotlivé druhy dopravy až příliš zaměřovala na otázku zdanění a vyšších poplatků těch kterých druhů dopravy, místo aby se snažila zvýšit kvalitu alternativních doprav k dopravě silniční a soustředila se na rozvoj moderní logistiky. Také si myslím, že v dokumentu chyběly jasně definované potřeby nutné k dosažení jednotlivých ekonomických, společenských a environmentálních cílů.

#### **4.1.3 Nová Bílá kniha dopravní politiky z roku 2011**

Nová Bílá kniha dopravní politiky je blíže popsána v oddíle 1.4.2. Tato Bílá kniha zjevně navazuje na svou předchůdkyni z roku 2001. Charakteristickým znakem nové Bílé knihy jsou dosti ambiciózní cíle, které v některých oblastech hodnotím až jako nerealistické.

Pokud jde o novou Bílou knihu, důraz by měl být kladen na vytvoření podmínek pro efektivní multimodalitu a dokončení vnitřního trhu dopravy, nikoli na nucené upřednostňování některých druhů dopravy. Otázkou je také to, zda například v případě přesunu části cestujících z letecké dopravy na železnici (což je jedním z cílů) bude železnice schopna tyto cestující pojmout. Hlavním nedostatkem tohoto dokumentu je podle mého názoru fakt, že nová Bílá kniha postrádá konkrétní opatření – její cíle jsou velkorysé, ale *jak* se těchto cílů dosáhne, se v Bílé knize nedočteme. Jisté podle mě je to, že nucený modální přesun nebude fungovat. Restriktivní charakter řady opatření hodnotím spíše negativně. Pozitivně hodnotím fakt, že Bílá kniha je komplexním shrnutím jednotlivých tendencí EU v oblasti dopravy. Na další hodnocení je podle mého názoru příliš brzy. Čas ukáže, jak jsou vytyčené cíle reálné.

#### **4.1.4 „Superstrategie“ Ministerstva dopravy**

Základní informace o dopravní Superstrategii jsou uvedeny v oddíle 1.4.3. Tento dokument hodnotím velmi kriticky. Podle mého názoru jde o dokument nedopracovaný, nevyvážený a v současném znění především nepřijatelný. Jedná se o dobrý základ pro diskusi, ale strategií nebo koncepcí bych tento dokument nenazýval. Materiál nezajišťuje potřebný rozvoj dopravní infrastruktury a chybí mu jasný cíl. Superstrategie v podstatě nebere v potaz Dopravní politiku ČR – s tímto strategickým a vládou schváleným dokumentem by měla být více provázaná. Za odvážný a nedomyšlený krok považuji také to, že Ministerstvo v Superstrategii počítá s příjmy z evropských fondů po roce 2014, přitom o finanční podpoře EU jednotlivým státům od roku 2014 se teprve jedná. Operační programy, u nichž ministerstvo v dalších obdobích počítá s až 160 miliardami, zatím nejsou schválené.

Superstrategie se dále nezmiňuje například ani o záměru výstavby vysokorychlostních železničních tratí a neřeší ani výstavbu veřejných logistických center. Chybou je podle mě také to, že dokument nepočítá do roku 2025 se zvýšením odvodů vybrané spotřební daně ve prospěch SFDI. Pokud jde o seznam jednotlivých projektů, myslím si, že bez hlubší analýzy jejich dosavadní územní přípravy a bez posouzení z hlediska dopravní potřeby a dalších kritérií je nemožné učinit soupis jednotlivých staveb, a navíc až do roku 2025. Pozitivně hodnotím to, že Superstrategie do jisté míry reálně posuzuje současné finanční možnosti České republiky a zaměřuje se na odklon nákladní dopravy z center měst.

Nový ministr dopravy Radek Šmerda již avizoval, že Superstrategii v té podobě, kterou navrhl bývalý ministr Vít Bárta, vládě ke schválení nepředloží. [28] Je tedy jisté, že Ministerstvo přijde s přepracovanou strategií, která již snad bude opravdovou a kvalitní strategií.

## 4.2 Pozitivní a negativní aspekty dopravy a určení problémových oblastí

Dopravní politika reaguje především na problémové oblasti vyvolané negativními aspekty dopravy. Podle mého názoru je však v mnoha oblastech nutné zohledňovat i dopady pozitivní. Problematika pozitivních vlivů dopravy je posuzována hlavně v teoretické rovině. Je obtížné aplikovat v této oblasti empirické metody. Důvodem je to, že doprava působí napříč ekonomikou a spojuje různé sektory. Doprava umožňuje překonávat vzdálenosti, zlepšuje dělbu práce, podporuje produktivitu výrobní pracovní síly a kapitálu a tím vzrůstá prosperita, příjmy a zaměstnanost v celé ekonomice. Produktivita a vlivy dopravy na ekonomický růst jsou výsledkem působení velkého množství individuálních faktorů. Doprava ovlivňuje pozitivně jak její uživatele, tak i ekonomiku. Z makroekonomického hlediska jsou národohospodářské pozitivní vlivy dopravy tvořeny zvýšením přidané hodnoty, kterou lze zpětně použít ve prospěch mobility a prostorové dělby práce. O konkrétních pozitivních externích dopadech dopravy se blíže zmiňuji v oddíle 4.5.1.

V posledních desetiletích docházelo k dynamickému rozvoji dopravního trhu, ale tento rozvoj nebyl ve všech směrech rovnoměrný. Důležitým úkolem dopravní politiky je zabezpečit využívání jednotlivých druhů dopravy tak, aby byly v maximální míře využity jejich silné stránky. Veřejný sektor by tedy měl usilovat o optimální dělbu práce mezi jednotlivými obory dopravy a to při zohlednění očekávaných budoucích trendů. **Silniční doprava** je nenahraditelná především při plošné obsluze území, jak v osobní dopravě individuální i veřejné, tak i v dopravě nákladní. K tomu v případě ČR přispívá i jedna



z nejhustších silničních sítí v Evropě. Je to bezpochyby doprava flexibilní, rychlá a plošně dostupnější. Naopak **železniční doprava** se může uplatnit především při existenci silných přepravních proudů. V těchto případech může být plně konkurenční alternativou k silniční dopravě při zachování předností, mezi něž patří především nižší negativní vliv na životní prostředí, nízká nehodovost a menší zábor území při stejné nebo vyšší kapacitě, než má infrastruktura silniční dopavy. Výhodou z hlediska českých podmínek je i stále poměrně hustá železniční síť, zabezpečující dostupnost železniční dopavy ve všech hlavních centrech. **Letecká doprava** je nezastupitelná v dálkové osobní, především v mezikontinentální dopravě. Výhodou je rovněž i její rychlost a bezpečnost. A mezi silné stránky **vnitrozemské vodní dopavy** patří především menší vliv provozu vodní dopavy na životní prostředí a nižší energetická náročnost.

Když se zamyslíme nad vývojem dopavy a dopravní politiky uvedeným v 1. kapitole, a nad analýzou provedenou ve 3. kapitole, je zřejmé, že doprava se nemůže nadále rozvíjet tak, jako se rozvíjela v minulosti. Je potřeba vypořádávat se s mnoha negativními vlivy dopavy, zohledňovat její pozitivní vlivy a navrhnout a následně provádět taková opatření, která dopravní sektor zefektivní. Ať z pohledu pozitiv, nebo negativ, v sektoru dopavy je před námi celá řada výzev neboli problémových oblastí. Dalo by se říci, že většina navržených opatření v Dopravní politice i v Bílé knize kopíruje jednotlivé problematické oblasti.

Není žádným tajemstvím, že hlavní průřezovou problematickou oblastí v dopravě je nedostatek financí na uskutečnění jednotlivých cílů. Efektivní **financování dopravního sektoru** – a to jak z pohledu investičních prostředků do dopravní infrastruktury, tak i těch provozních, je nezbytným předpokladem pro další rozvoj dopavy jako takové. Je potřeba co nejefektivněji využívat všech **pozitivních dopadů dopavy (včetně pozitivních externalit)** a naopak co nejefektivněji řešit **dopady negativní (včetně negativních externalit)**. Další vážnou a velmi diskutovanou problémovou oblastí dopavy je její **dopad na životní prostředí** především v podobě emisí skleníkových plynů, hluku a rovněž kongescí, jejichž důsledkem jsou zpoždění, nepohodlí, zvýšené znečištění ovzduší, vyšší náklady, nižší úroveň služeb a omezená konkurenceschopnosti evropské ekonomiky. I když problémových oblastí by se v dopravě našlo bezpochyby více, v následujících oddílech se zaměřím právě na výše jmenované oblasti, jejichž řešení je podle mého názoru klíčové, mají-li být cíle Dopravní politiky naplňovány.

### 4.3 Financování dopravní infrastruktury

Česká republika a Evropská unie se postupně zotavují z hospodářské recese, a jak již bylo v této práci několikrát uvedeno, tento proces zotavení je v dopravním sektoru ČR komplikován **výrazným nedostatkem dostupných zdrojů** na výstavbu i údržbu a opravy dopravní infrastruktury. Tato situace vyžaduje, aby byly přehodnoceny jednotlivé priority výstavby dopravní infrastruktury. Současné příjmy do SFDI zdaleka nestačí pokrýt všechny finanční nároky dopravní infrastruktury. Rozpočet a střednědobý výhled SFDI v letech 2011–2013 vychází z předpokladu finančních rámců pro rok 2011 a navrhuje finanční rámce pro roky 2012 a 2013. Rozpočet zároveň reaguje na závazky státu vyplývající z probíhajících programů výstavby dopravní infrastruktury, které vycházely z původně plánovaných rozpočtových rámců, ovšem z důvodů snížení výdajových rámců v posledních letech oproti původně stanoveným hodnotám – pro rok 2011 o 3 100 mil. Kč, tedy z 36 100 mil. Kč na 33 000 mil. Kč, a dále z důvodu snižování rozpočtu v roce 2010, dojde nezbytně k významnému krátkodobému propadu v plánu výstavby dopravní infrastruktury. V příloze č. 9 jsou znázorněny velké akce financované ze SFDI v období 2012–2014 pro silniční a železniční dopravu, tak jak jsou v současné době plánovány dopravní Superstrategií. Plánek obsahuje i projekty, které se z výše uvedených důvodů podle Superstrategie musejí odsunout.

#### 4.3.1 Investice do dopravní infrastruktury

V roce 2004 se investiční výdaje do dopravní infrastruktury v České republice podílely na HDP 2,1 % a tento podíl má mírně stoupající tendenci. Podle DP by bylo optimální ročně vydávat na rozvoj dopravní infrastruktury v ČR kolem 2,5 % HDP. V tabulkách č. 6 a 7 na stranách 62 a 63 jsou uvedeny celkové investiční výdaje a celkové výdaje na opravy a údržbu DI v letech 2000–2009.

V minulém roce poklesl příjem peněz od státu na rozvoj dopravní infrastruktury, a je tedy jasné, že v nastaveném časovém horizontu nebude možné uskutečnit všechny plánované stavební akce. Rozpočet SFDI se letos meziročně snížil o 35 miliard Kč na 61,3 miliardy Kč, a právě výdaje na rozvoj DI byly v rámci vládních úsporných opatření sníženy ze všech nejvíce. Je tedy nutné najít co nejdříve způsoby, jak i přes toto snížení naplnit v co největší možné míře plán rozvoje DI. Jako okamžitá opatření proto navrhuji, aby Ministerstvo dopravy **přehodnotilo jednotlivé smlouvy** o stavebních dílech a při zohlednění dále uvedených návrhů určilo, které stavby se budou muset zastavit. Místo konzervace dopravních staveb doporučuji rozložit jejich výstavbu v čase. Stejně jako získání potřebných zdrojů je důležitá

i jejich alokace. V několika minulých letech bylo financování soustředěno především na dobudování chybějící páteřní sítě dálnic, zatímco byla značně **podhodnocena údržba infrastruktury**. Je potřeba přehodnotit alokaci prostředků tak, aby byla zajištěna i potřebná údržba DI v plném rozsahu. V současné situaci je podle mého názoru nezbytné **preferovat kvalitní údržbu a obnovu dopravní infrastruktury před stavbou nové infrastruktury** v případě nedostatečných finančních prostředků. Navrhuji, aby z tohoto důvodu byla vytvořena prognóza finančních potřeb pro provozování a údržbu DI. Podudržovanost DI vede ke znehodnocování investičních prostředků vložených do DI v minulosti.

Z dlouhodobějšího hlediska, chceme-li zvýšit příjmy do SFDI, je podle mého názoru nutné **zvýšit v příštích letech podíl ze spotřební daně**, který je odváděn do SFDI. V současné době jde o 9,1 %, což představuje necelých 8 miliard Kč ročně. Navrhoval bych zvýšit tento podíl o desítky procent, řekněme na 40–50 % (což je standardem v mnoha zemích EU). Řešení problému nedostatku peněz se však neomezuje jen na hledání nových zdrojů, nýbrž zahrnuje i hledání **možností úspor**. Navrhuji, aby se u každé zakázky – a to jak aktuálně rozpracovaných, tak těch plánovaných – zvažily všechny možnosti případných úspor. Je potřeba provést **analýzu za účelem identifikace úzkých míst a případných nadbytečných kapacit a dalších nedostatků** v rámci dopravního systému. Vhodné by bylo rovněž i provedení **klasifikace silnic I. třídy do podkategorií** z hlediska významu. To umožní definovat tahy, které budou zatíženy hlavními přepravními proudy a které bude tudíž nutné modernizovat přednostně. Investice do ostatních tahů pak budou menšího rozsahu.

Samostatnou kapitolou při dalším rozšiřování DI je podle mého názoru klíčová **spolupráce veřejného a soukromého sektoru – systém PPP**. Nedostatek finančních prostředků ve veřejném sektoru musí být doplněn právě soukromými investicemi. Jedním z hlavních důvodů, proč se v našich podmínkách stále nedaří financovat rozvoj DI tímto způsobem, je malá informovanost a neznalost (částečně způsobená předchozími nezdary v této oblasti), a také fakt, že projekty PPP vyžadují delší a většinou finančně náročnější přípravu než veřejné zakázky. Za nešťastnou považuji novelu zákona o veřejných zakázkách, která překvapivě diskriminuje systém PPP oproti tradičním veřejným zakázkám. Ačkoli institucionálně a legislativně jiné zásadní problémy neexistují, projektům PPP chybí reálná podpora. V podstatě všechny resorty dopravy v Evropě využívají při financování dopravní infrastruktury soukromého kapitálu, ale ČR jako jedna z mála dosud ne. V EU bylo za posledních 20 let realizováno více než tisíc PPP projektů a byly proinvestovány již stovky

miliard Eur. Navrhuji proto, abychom se v této oblasti inspirovali od ostatních evropských zemí, které projekty PPP úspěšně zavádějí a provozují.

Dále je z dlouhodobého hlediska nezbytné vytvořit stabilní **dlouhodobý model financování dopravní infrastruktury**. Současný systém a struktura financování výstavby a údržby dopravní infrastruktury svou kvalitou, efektivností a transparentností nedosahuje požadavků na fungování moderní veřejné správy. Je potřeba najít takové řešení, které by přispělo ke snížení administrativní zátěže, lepší kvalitě řízení financování investičních projektů a posílení systému jejich strategického plánování. Aby bylo dosaženo stanovených cílů, je třeba důkladně analyzovat stávající systém a na základě těchto informací zvolit nejvhodnější model financování s ohledem na podmínky a specifika ČR. Takový projekt v současné době realizuje Ministerstvo dopravy, které v rámci projektu Evropského sociálního fondu provádí detailní analýzy zohledňující právní, ekonomické, organizační a finanční aspekty, které vytvoří základní parametry variantního řešení umožňujícího rozhodnutí a výběr efektivní varianty vedoucí k lepšímu plánování a stabilizaci financování výstavby, provozu a údržby dopravní infrastruktury. [29] Je nutno dodat, že tento projekt počítá s výrazným zapojením soukromého kapitálu.

#### **4.4 Údržba a rozvoj dopravní infrastruktury**

Stav dopravní infrastruktury v České republice je špatný, leckde až kritický. Příčinou tohoto stavu je nedostatečná údržba v minulých desetiletích, resp. skutečnost, že investiční prostředky do DI byly (a stále jsou) preferovány před prostředky na údržbu a opravy. I přes přijatá opatření v oblasti péče o stav vozovek a mostů v období od roku 1990 se v důsledku dlouhodobého nedostatku a dalšího snižování objemu finančních prostředků nepodařilo tento stav zlepšit, naopak dochází k jeho zhoršování. Přes nárůst dopravního zatížení reálná hodnota finančních prostředků vynakládaných na údržbu a opravy silnic klesá. Celková podudržovanost všech silničních komunikací se odhaduje na skoro jeden bilion Kč. Navrhuji, aby byl vypracován **návrh na institucionální reorganizaci pro zajištění údržby a rozvoje DI**, jehož součástí bude i jasné definování role a postavení jednotlivých státních institucí.

V současné situaci je potřeba **určit priority** týkající se toho, jaké dopravní cesty je potřeba buď vybudovat, nebo zmodernizovat. Jak uvádím v předchozí podkapitole, je potřeba provést **analýzu za účelem identifikace úzkých míst a případných nadbytečných kapacit a dalších nedostatků** v rámci dopravního systému a rovněž **klasifikovat silnice I. třídy do podkategorií z hlediska významu**. Také je nutné provést **analýzu potřeb obchvatů měst**

a obcí na základě provedené kategorizace. V rámci takového plánování je pak nutné **vyhodnotit naléhavost jednotlivých opatření a následně stanovit pořadí jejich důležitosti**. Brání-li nějakému projektu v uskutečnění vysoké investiční a provozní náklady, bude nutné tyto projekty znovu pečlivě prověřit s tím, že budou hledány **nové varianty, které budou investičně méně náročné**. Pokud jde o priority v rozvoji DI, musí být i nadále kladen důraz především na rozvoj **transevropské dopravní sítě (TEN-T)**. Transevropské sítě by měly být integrovány tak, aby kombinovaly všechny druhy dopravy, využívaly inteligentních interoperabilních dopravních systémů a propojovaly nové dopravní a energetické technologie. Ve výsledku by to mělo vést i k posílení potenciálu železniční dopravy, a to především nákladní. [11]

V souladu s cíli Dopravní politiky dále navrhuji, aby byla vysoká priorita přisuzována **dobudování základní páteřní sítě železniční dopravy**. V přílohách č. 10 a 11 jsou uvedeny návrhy strategie resortu Ministerstva dopravy na rozvoj železniční, resp. silniční a dálniční sítě a vodních cest v období 2011–2025, tak jak je představuje dopravní Superstrategie.

## **4.5 Externí náklady uživatelů dopravy**

### **4.5.1 Pozitivní externality**

Častou námitkou proti internalizaci negativních externích nákladů z dopravy je to, že doprava má i významné pozitivní efekty a je zavádějící neuvádět je na opačné straně bilance externích nákladů. Neboli doprava nevyvolává jen externí náklady, ale také externí přínosy. Těmito přínosy dopravních činností jsou například nárůst produktivity, způsobený intenzifikovanou dělbou práce, rozšíření trhu a jeho lepší využití, zvýšená úroveň technických a ekonomických znalostí vyvolaná prostorovou dělbou práce, využití nových zdrojů a materiálů, urychlení strukturálních změn či nárůst konkurenceschopnosti v mezinárodním obchodě. Je ovšem sporné, jakým způsobem brát tyto přínosy v úvahu. Rozhodující otázkou je, zdali musí být externí náklady vyvažovány externími přínosy. Často se také argumentuje, že dopravní aktivity vytvářejí ekonomické přínosy, ale tyto pozitivní vlivy by měly být internalizovány cenovou a tržní soustavou.

### **4.5.2 Negativní externality**

Pokud jde o internalizaci externích nákladů, zastávám názor, že vhodným a správným přístupem v této oblasti je **princip „znečišťovatel platí“**. Z kapitoly 3.2.2 vyplývá, že v této

oblasti je největší výzvou internalizace externalit v silniční dopravě, i když samozřejmě ne výlučně. Zatímco v železniční dopravě jsou externality v současné době ve značné míře započítány do poplatku za použití dopravní cesty, v silniční dopravě tomu tak není – alespoň ne úplně. Příjmy ze silničních poplatků většinou pokrývají pouze náklady na infrastrukturu a neslouží ke krytí externích nákladů, jako je znečištění, hluk, kongesce a nehody. Způsob internalizace externalit by měl být mezinárodně sjednocen.

Evropská unie v současné době připravuje úpravu směrnice o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (výkonové zpoplatnění) – tzv. **Směrnici o euroviněti**. Současná směrnice totiž zakazuje krytí dalších nákladů (tedy i nákladů externích). Je tedy nevyhnutelné, aby do poplatků silniční dopravy (tedy do výkonového zpoplatnění – mýta) byly postupně zahrnuty náklady spojené s hlukem, znečištěním ovzduší a kongescemi. Ovšem s ohledem na nedávnou celosvětovou hospodářskou krizi považují za důležité, aby se **internalizace externích nákladů v silniční dopravě zaváděla postupně**, v horizontu několika let. V opačném případě by to představovalo neúměrnou zátěž silničních dopravců, což by se mohlo stát bariérou mobility zboží a osob. Navrhuji, aby **poplatky pro vozidla, která nesplňují vyjmenované emisní normy**, konkrétně vozidla splňující normy Euro 3 a nižší, byly v následujících pěti letech navýšeny v řádu desítek procent, kdy vozidlo zpoplatněnou dopravní cestu užívá. Pokud by byla zavedena jakási dopravní špička, během níž by výše mýtného byla podstatně vyšší, než mimo špičku – tedy např. v ranních a odpoledních hodinách, mohlo by to přispět i k omezení tvorby kongescí v denních špičkách. **Zisk z mýtného by pak měl plynout výhradně do dopravního sektoru** a v té souvislosti navrhuji, aby určité jasně dané procento z tohoto zisku (řekněme 20 %) bylo určeno na výstavbu nebo obnovu dopravní infrastruktury.

Velkým problémem současného systému výkonového zpoplatnění je rovněž fakt, že mnoho řidičů zpoplatněné úseky objíždí po náhradních trasách, čímž dochází k nadměrné zátěži silnic nižších tříd, na což pak doplácí příslušné obce a jejich obyvatelé. Určitým řešením je podle mého názoru **nahrazení současné mikrovlonné technologie satelitním systémem**, díky čemuž by mimo jiné odpadla tvorba dodatečných nákladů z pořízování nezbytného vybavení pro výběr mýtného (mýtných bran), např. v případě výstavby nové infrastruktury nebo při rozšíření mýtného i na další úseky silnic.

## 4.6 Negativní dopady dopravy na životní prostředí

Dopravní obor ovlivňuje životní prostředí člověka v mnoha ohledech. Vedle nezastupitelných pozitivních dopadů na život člověka a fungování společnosti však doprava ovlivňuje životní prostředí člověka spíše negativně. Hlavními negativními dopady dopravy na životní prostředí jsou znečištění ovzduší, hluk, příspěvek ke klimatické změně, nehody, fragmentace ekosystémů a urbánních oblastí, kongesce, znečištění vod atd. Výše dopadů dopravy na životní prostředí a zdraví závisí na dopravním prostředku, jeho energetické efektivitě a použitém palivu. V následujících oddílech se budu v širší míře věnovat několika vybraným problémovým oblastem, a uvedu možná doporučení týkající se toho, jak tyto negativní dopady odstranit, nebo alespoň zmírnit.

### 4.6.1 Kongesce

S kongescemi se setkáváme v podstatě ve všech druzích dopravy. Je jasné, že doprava se z tohoto pohledu za stávajících podmínek nebude moci nadále udržitelně rozvíjet. Kongesce jsou téměř na denním pořádku na silnicích, železničních tratích i v dopravě letecké. Výsledkem jsou zpoždění, nepohodlí, zvýšené znečištění ovzduší, vyšší náklady, nižší kvalita služeb a v širším měřítku i ztráta konkurenceschopnosti evropské ekonomiky. Ačkoli v železniční dopravě existují určité rezervy, zhruba 20 % všech hlavních evropských tratí (tedy ca. 16 tisíc km) jsou klasifikovány jako přetížené. 35 % odletů z hlavních evropských letišť je zpožděno o nejméně 15 minut. [9]

Dle mého názoru, hlavní možností, jak snížit míru kongescí napříč všemi dopravními sektory, je **vytvoření a zdokonalování efektivních dopravních řetězců integrujících dva a více druhů dopravy** při přepravě zboží. Je třeba **efektivněji využívat silných stránek a dopadů jednotlivých druhů doprav**, pokud jde o kapacitu, flexibilitu, spotřebu energie, bezpečnost a vliv na životní prostředí. Je nutné důsledně naplňovat cíle programu Marco Polo, který představila Evropská unie v roce 2002, a který se nyní nachází ve své druhé fázi. Cílem programu je omezit kongesce na silnicích, zlepšit působení systému nákladní dopravy uvnitř Společenství a z hlediska dopadů na životní prostředí a posílit intermodalitu, a tím přispět k vytvoření výkonného a udržitelného přepravního systému.

Pokud jde o **omezení kongescí ve městech**, kde se na jejich tvorbě podílí největší měrou silniční doprava, je možností, jak snížit míru kongescí, **omezení práva vjezdu vozidel do určitých oblastí nebo zpoplatňování provozu**. Příkladem takového opatření je Londýn,

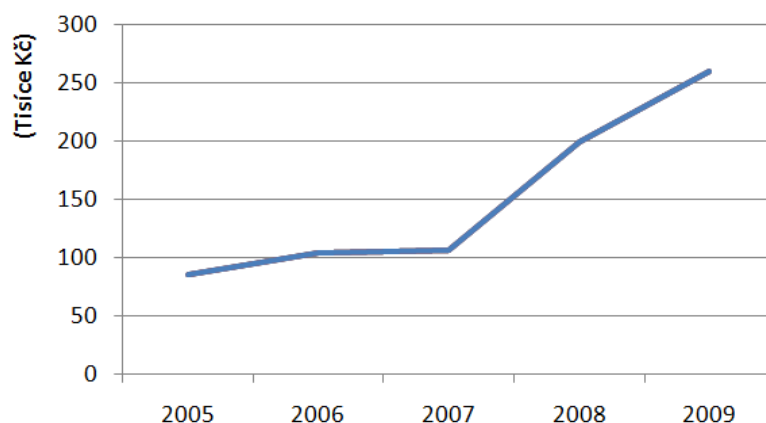
kde je od roku 2003 zpoplatněn vjezd do centra města. S podobným opatřením přišla také německá metropole Berlín. Zatímco v Londýně je hlavním cílem zpoplatnění redukce kongescí, v Berlíně nemají problém s kongescemi, ale se znečištěním životního prostředí. Jelikož účinky tohoto opatření jsou veskrze pozitivní, Londýn uvažuje o rozšíření placené zóny směrem na západ. [30] Po vzoru Londýna se k podobným opatřením uchylují i další evropská města. Podle mého názoru jde o efektivní opatření. O zpoplatnění uvažuje i Praha. Je ovšem nutné, aby předtím, než budou řidiči při vjezdu do centra Prahy platit, byla **zajištěna dostatečná kapacita městské hromadné dopravy**. Rovněž je podle mého názoru nezbytné **dokončit dálniční okruh města**, než bude takové opatření zavedeno. Je potřeba vzít v úvahu také existenci **objízdnych tras** a zajistit kvalitní značení a **dostatečnou kapacitu parkovišť P+R** a jejich vhodné rozmístění po metropoli. Samozřejmě je předtím také nutné připravit a **schválit potřebnou legislativu**, která by takovéto opatření umožňovala. Pokud jde o stanovení ceny, uvažuje se o poplatku 120 Kč za den. Samozřejmě by mělo být to, že rezidentům by byla poskytována značná sleva – navrhol bych až 75 % z dané částky. Rovněž navrhuji, aby se při zavádění podobného opatření i v našich podmínkách dbalo (po vzoru londýnského systému) na to, aby byla **dobře a dostatečně informována veřejnost**. Ta totiž bude zpoplatnění akceptovat jen tehdy, bude-li vidět, že se tím vyřeší problémy, které je nutné řešit. S příslušnou kampaní je podle mého názoru začít až 5 let dopředu. Veřejnost musí vědět, že takto vybrané prostředky se budou do systému vracet – například že bude podpořen rozvoj městské hromadné dopravy a zvyšování její kvality.

Dalším způsobem, jak lze podle mého názoru omezit kongesci především v městských oblastech, je preference určitých druhů dopravy oproti dopravě silniční, která se na kongesci ve městech podílí největší měrou. Konkrétně mám na mysli **podporu a rozšíření cyklistické dopravy**. Z obrázku č. 13 na následující straně je zřejmé, že investice do výstavby nových cyklostezek se každým rokem zvyšují, a především pak v posledních letech je patrný značný nárůst objemu těchto investic. Navrhuji tyto investice i nadále zvyšovat tak, aby bylo vyhověno aktuální vzrůstající poptávce po využívání tohoto specifického druhu dopravy, a to nejen pro rekreační využití.

Značný vliv na omezování tvorby kongescí má také modernizace řízení dopravy, kde doporučuji věnovat zvýšenou pozornost **koordinaci a dynamickému řízení světelných signalizačních zařízení**. Navrhuji i nadále podporovat výzkum a zavádění telematických systémů v dopravě, včetně evropského satelitního systému Galileo.



Obrázek č. 13 – Investice do výstavby cyklistických stezek v letech 2005–2009



Zdroj: [7]

Nakonec se zmíním o možném způsobu **zmírnění kongescí v letecké dopravě**. V tomto druhu dopravy je značným problémem stále ještě to, že nad Evropou dosud neexistuje „jednotné nebe“ neboli společný funkční blok vzdušného prostoru nad jednotlivými evropskými zeměmi. Základním principem projektu společného nebe je reformovat současnou podobu poskytování letových provozních služeb v evropském prostředí, a to s cílem zvýšit kapacitu a propustnost vzdušného prostoru při zachování vysoké míry bezpečnosti a maximální kvality poskytovaných služeb.

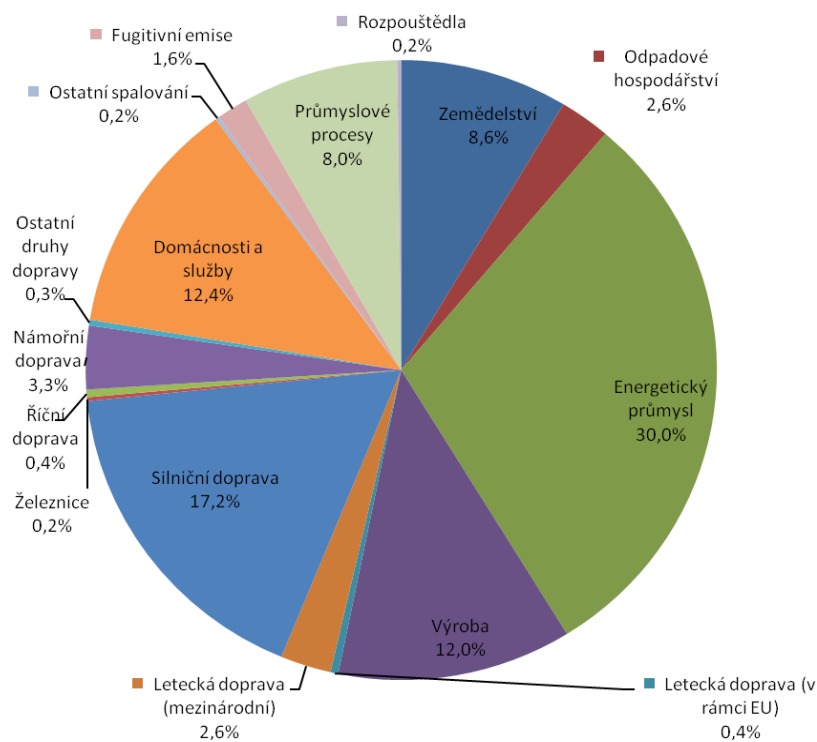
Avšak i přes opatření, která byla přijata v roce 2004, zůstává vzdušný prostor EU rozdělen do několika různých národních i mezinárodních systémů. Tato nesourodost nutí letadla kličkovat mezi různými vzdušnými prostory, přičemž každý je spravován jiným navigačním systémem s jinými pravidly a požadavky. Tím se zvyšují nejen emise, jejichž vypouštění mají na svědomí letadla, ale v neposlední řadě i náklady operátorů. Rok 2012 vytyčila Komise jako termín, do něhož musejí členské státy vytvořit „funkční bloky vzdušného prostoru“ (FAB), přenést kompetence na Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví (EASA) a spustit výzkumný program SESAR, aby se předešlo nesourodému přístupu k řízení letového provozu v Evropě. [31] Začátkem května tohoto roku podepsala Česká republika dohodu o vytvoření funkčního bloku nad 7 státy střední Evropy. K dohodě se připojily Bosna a Hercegovina, Chorvatsko, Maďarsko, Rakousko, Slovensko a Slovinsko. Tato dohoda zajišťuje vytvoření již čtvrtého bloku FAB v Evropě. V prosinci roku 2010 podepsalo šest evropských zemí dohodu o zřízení funkčního bloku FABEC (angl. Functional Airspace Block: Europe Central). Jedná se o Belгии, Francii, Německo, Lucembursko, Nizozemí a Švýcarsko, kteréžto státy společně zajišťují více než polovinu, konkrétně 55 %

evropských letů. Evropská komise očekává, že jen tento krok povede k ročním úsporám ve výši 340 milionů Eur a sníží škodlivé emise CO<sub>2</sub> o 500 tisíc tun ročně. V minulosti také vznikly dva další funkční bloky vzdušného prostoru – jeden mezi Británií a Irskem a druhý mezi Dánskem a Švédskem. Dle mého názoru je nezbytné, aby se vrcholové orgány jednotlivých zemí i orgány unijní zasadily o co největší komptabilitu jednotlivých funkčních bloků a aby ve státech, jejichž vzdušný prostor ještě k žádnému funkčnímu bloku nepatří, byly vytvořeny takové podmínky, které vytvoření takového bloku umožní. Do budoucna je také potřeba celý systém sjednotit – ostatně to je jedním z cílů nové Bílé knihy.

#### 4.6.2 Snížování emisí skleníkových plynů

Jedním z typických negativních dopadů dopravy na životní prostředí je znečištění ovzduší, které vzniká spalováním paliv z neobnovitelných zdrojů energie v motorech dopravních prostředků pohybujících se po dopravních cestách. V roce 2007 byl dopravní sektor zodpovědný za více než 24 % veškerých emisí skleníkových plynů v celé EU. To je zřejmé z obrázku č. 14. Největší podíl z této hodnoty pak připadá na silniční dopravu a nejméně skleníkových plynů naopak vyprodukuje doprava železniční.

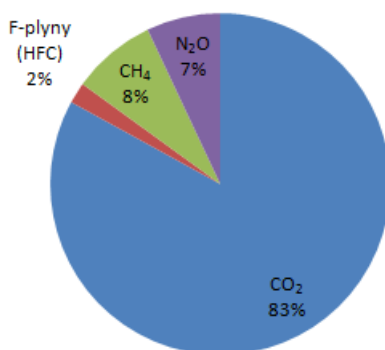
Obrázek č. 14 – Podíl jednotlivých sektorů na celkových emisích skleníkových plynů ve 27 státech EU v roce 2007



Zdroj: [32]

A jak je patrné z obrázku č. 15, hlavním skleníkovým plynem je oxid uhličitý (CO<sub>2</sub>).

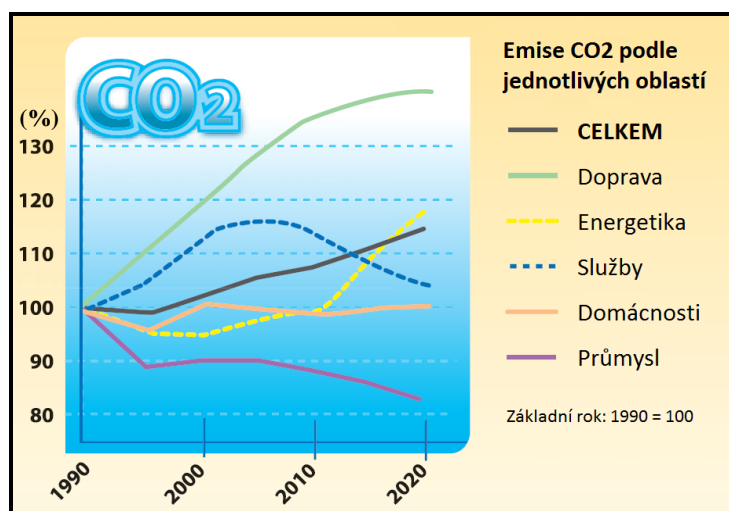
Obrázek č. 15 – Podíl jednotlivých plynů na celkových emisích skleníkových plynů v 27 státech EU v roce 2007



Zdroj: [33]

Je nutno podotknout, že Evropské unii jako celku se daří emise oxidu uhličitého každým rokem snižovat. V roce 2009 vypustila Evropská unie do ovzduší 4,6 miliard tun CO<sub>2</sub>. V roce 2008 to bylo 4,96 mld. a v roce 2007 5,05 mld. [34] A ačkoli emise CO<sub>2</sub> pocházející z průmyslové výroby klesají (k čemuž se EU zavázala v Kjótském protokolu), emise z dopravy naopak z dlouhodobého hlediska rostou. Tato skutečnost je patrná z obrázku č. 16, kde je zřejmé, že průmyslu (fialová křivka) se daří míru emisí snižovat, zatímco v dopravě (zelená křivka) emise CO<sub>2</sub> kontinuálně rostou.

Obrázek č. 16 – Procentní nárůst emisí CO<sub>2</sub> v EU od roku 1990 podle jednotlivých oblastí



Zdroj: [9]

Je evidentní, že chtějí-li státy EU dosáhnout drastického snížení těchto emisí, musejí pokračovat v takové politice a s takovými opatřeními, která je k vytyčenému cíli dovedou. Možností, jak přispět k omezení emisí škodlivých plynů, je mnoho, a některé již přinášejí

kýžené výsledky. Dle mého názoru je třeba i nadále nacházet způsoby, jak postupně **přecházet z neobnovitelných zdrojů energie na obnovitelné** – tedy fosilní paliva nahradit obnovitelnými přírodními zdroji, jako je vodní, větrná a geotermální energie, sluneční záření, biomasy atd. Tabulka č. 8 ukazuje prognózu procentuálních podílů neobnovitelných zdrojů (pevná paliva, ropa, plyn a jaderná energie) a obnovitelných zdrojů na celkové spotřebě energie v Evropské unii. Základním rokem je rok 1990. Z tabulky je patrné, že podíl neobnovitelných zdrojů postupně klesá, zatímco využití obnovitelných zdrojů roste. V roce 2020 se předpokládá, že obnovitelné zdroje energie se budou na celkové spotřebě energie podílet 10 %, a v roce 2030 pak téměř 12 %. Obnovitelné zdroje energie lze použít jak přímo při provozu dopravních prostředků, tak i v sekundárních zdrojích dopravy.

*Tabulka č. 8 – Podíl energetických zdrojů na celkové spotřebě energie (v procentech)*

	1990	2000	2005	2010	2020	2030
Pevná paliva	27,3	18,8	17,7	17,2	17,4	16,7
Ropa	37,9	38	36,7	36,4	35,7	35,3
Plyn	17,9	23	24,6	24,9	25,7	25,7
Jaderná energie	12,3	14,2	14,2	13,2	11,3	10,3
Obnovitelné zdroje	4,5	5,9	6,8	8,2	10	11,8

Zdroj: [5]

Zcela jasným trendem je podle mého názoru pokračující vývoj dopravních prostředků s **alternativním zdrojem pohonu** – a to buď hybridním pohonem (kombinace dvou či více zdrojů pohonu) nebo samostatné alternativní pohony, například palivové články, vodík, biopaliva apod. – tedy takových zdrojů pohonu, při nichž nedochází ke spalování fosilních paliv a tím ke znečišťování ovzduší. Vývoj v této oblasti jde soustavně kupředu a lze říci, že alternativní paliva jsou pohonem budoucnosti. Ovšem i u „klasických“ motorů pracují v podstatě všechny světové automobilky na tom, aby motory jejich vozidel byly co nejuspěšnější, a to nejen pokud jde o spotřebu, ale také co se týče vlivu na životní prostředí.

Další možností snižování emisí z výfukových plynů je dle mého názoru **omezování rychlosti** na vybraných silnicích a dálnicích. To, že takové opatření funguje, bylo dokázáno mnoha studiemi. Například v Rakousku provedli v roce 2007 test, při kterém na jednom 13km úseku dálnice A1 snížili dočasně nejvyšší povolenou rychlost ze 130 na 100 km/h. Výsledkem byly o 9 % nižší emise CO<sub>2</sub>, o 16 % nižší emise NO<sub>x</sub>, o 23 % méně prachu a o 2 dB se snížil také hluk. [35] Pokud se na tuto problematiku podíváme z celoevropského kontextu, velmi diskutovaným tématem je v této souvislosti zavedení rychlostního omezení na dálnicích v Německu, kde stále platí jen doporučená rychlost, což je v podstatě světové unikum. Podle

odborníků by se následkem zavedení všeobecného limitu na německých dálnicích emise CO<sub>2</sub> snížily o více než 3 miliony tun, což je o ca 9 % nižší hodnota emisí produkovaných silničních dopravou v Německu. [36] Kromě snížení emisí by takové opatření přineslo i mnohé další pozitivní dopady, například zvýšení bezpečnosti na dálnicích a omezení hluku. Mnozí odborníci, včetně například německého autoklubu ADAC, však toto opatření považují za neopodstatněné, a argumentují tím, že pokles emisí by byl zanedbatelný. [37] Podle mého názoru by takové opatření k ochraně životního prostředí přispělo, neboť neomezená rychlost je v tomto ohledu vždy rizikový faktor a byť by hodnota emisí klesla „jen“ o 9 %, všechny ostatní dopady by byly jen pozitivní (snad jen kromě toho, že spěchající řidiči dorazí do cíle o několik minut později). V ČR existují tendence určitých zájmových skupin a některých politiků zvýšit na vyjmenovaných úsecích českých dálnic nejvyšší dovolenou rychlost až na 160 km/h. Takovéto opatření nepodporuji, a to především z výše uvedených důvodů.

Dalším v mnoha evropských městech úspěšně zavedeným opatřením jsou tzv. **ekologické (též nízkoemisní) zóny** ve velkých městech. Úspěšně tento systém funguje již několik let například v Německu. Město je rozděleno do tří barevně odlišených zón, přičemž v samotném centru je většinou zóna zelená, v širším okruhu oranžová a na okraji zóna červená. Do zelené zóny smějí vjet jen ta vozidla, která splňují přísnější emisní normy. Oranžová zóna je na emisní normy vozidel méně náročná a červená nejméně náročná. Přesto jsou však vozidla, která se nedostanou ani do zóny červené. Obecně se dá říci, že vjezd do ekologických zón mají zakázána vozidla s dieselovým motorem vyrobeným před rokem 1996 a s benzinovým motorem bez katalyzátoru, které jsou povinné od roku 1993. Na obrázku č. 17 je příklad označení nízkoemisní zóny v Německu.

*Obrázek č. 17 – Označení nízkoemisní zóny v Německu*



Zdroj: [www.kleinezeitung.at](http://www.kleinezeitung.at)

Každé vozidlo musí mít na předním skle vylepenou tzv. ekologickou plaketu, neboli samolepkou v příslušné barvě, která ho opravňuje vjet do dané zóny. Postupem času však některá města hodlají povolení k vjezdu zpříšňovat a do svých ekologických zón budou vpouštět jen vozidla s oranžovou a zelenou nebo jen se zelenou plaketou. Z první hodnotící studie, kterou vypracoval Spolkový úřad pro životní prostředí v roce 2009, vyplývá, že v ovzduší hlavního města Berlína loni ubylo 62 tun sazí ze vznětových motorů. Podle berlínské radnice je to téměř o čtvrtinu méně než v dobách bez zelené zóny. [38] Osobně tento přístup hodnotím také vesměs pozitivně, a navrhuji, aby byl v obdobné podobě zaveden i u nás. České republice se v posledních letech nedaří snižovat emise ze silniční dopravy takovým tempem jako ostatním evropským státům, a proto je potřeba zavést taková opatření, která budou podíl emisí na našem území dále snižovat. Zavedení obdobných nízkoemisních zón v českých městech by dle mého názoru k tomuto snížení přispělo – alespoň ve městech bezpochyby ano. Čeští zákonodárci se v současné době snaží zakomponovat tento návrh do novely zákona o ochraně ovzduší. Bude-li návrh přijat, čas ukáže, jak s tím jednotlivá města naloží.

Dalším neméně významným způsobem rozvoje ekologicky příznivých druhů dopravy je **podpora kombinované dopravy**, jejímž cílem by mělo být vytvoření takové sítě koridorů (tzv. zelených koridorů), která by umožňovala co nejflexibilnější přepravu zboží více než jedním druhem dopravy. Pro účel překládky z jednoho druhu dopravy na druhý (například z lodě na železnici či ze železnice na nákladní automobil) by měly být zřízeny speciální odbavovací terminály. Navrhuji vytvoření jasně definované koncepce **rozvoje veřejných logistických center** (viz kapitola 3.2.1). V souladu s novou Bílou knihou rovněž navrhuji, aby páteřní síť tvořila železnice, a silniční doprava by se využívala až jako poslední článek přepravního řetězce, tedy při rozvozu zboží do cíle přepravy, přičemž tato konečná fáze by měla být co nejkratší. V tomto ohledu je koneckonců silniční doprava v podstatě nenahraditelná.

Možností, jak snižovat zátěž životního prostředí v dopravním sektoru, je ještě celá řada. Mnou navržená vybraná opatření v předchozích odstavcích mohou podle mého názoru výrazně přispět ke zlepšení životního prostředí, jehož ochrana je jedním z aktuálních problémů v dopravě nejen v Evropě, ale i na celém světě.

## 4.7 Shrnutí

V následujících tabulkách je pro přehlednost uvedeno shrnutí mých hodnocení a navržených opatření provedených v této kapitole.

Tabulka č. 9 – Shrnutí hodnocení vyjmenovaných strategických dokumentů (kap. 4.1)

Hodnocení / navržená opatření	Strana
<p><b>4.1.1 Aktuální Dopravní politika České republiky na roky 2005–2013</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nedostatečná konkretizace vytyčených cílů</li> <li>- nedostatečně řešena strategie dopravní obslužnosti</li> <li>- nepředkládá jasné řešení budoucího financování dopravního sektoru (SFDI)</li> <li>- neuvádí konkrétní termíny projektů</li> <li>- pozitivum: nejpracovanější dokument</li> <li>- pozitivum: respektuje mezinárodní dohody a směrnice týkající se ochrany životního prostředí</li> </ul>	70
<p><b>4.1.2 Bílá kniha dopravní politiky z roku 2001</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ambiciózní cíle</li> <li>- většina cílů nedosažena</li> <li>- nepodařilo se dosáhnout průměrného ročního růstu HDP o 3 %</li> <li>- masivní vstup soukromého kapitálu nenastal</li> <li>- pomalá implementace Bílé knihy na lokální úrovni</li> <li>- pozitivum: v legislativní oblasti se podařilo splnit přes polovinu cílů</li> </ul>	70
<p><b>4.1.3 Nová Bílá kniha dopravní politiky z roku 2011</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ambiciózní, často až nerealistické cíle</li> <li>- postrádá konkrétní opatření: „jak“ se dosáhne vytyčených cílů</li> <li>- pozitivum: komplexní shrnutí evropských trendů v dopravě</li> </ul>	71
<p><b>4.1.4 „Superstrategie“ Ministerstva dopravy</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nedopracovaný, nevyvážený a v současné podobě nepřijatelný dokument</li> <li>- chybí jasný cíl</li> <li>- chybí provázanost s Dopravní politikou ČR</li> <li>- nezmiňuje vysokorychlostní tratě ani VLC</li> <li>- nepočítá se zvýšením odvodů ze spotřební daně ve prospěch SFDI</li> <li>- bez podrobné analýzy projektů nelze tvořit seznamy staveb, jež se musejí odložit</li> <li>- pozitivum: je střizlivá v oblasti současných finančních možností</li> <li>- pozitivum: zaměřuje se na odklon nákl. dopravy z center měst</li> </ul>	71

Tabulka č. 10 – Hodnocení a navržená opatření v oblasti pozitivních a negativních aspektů dopravy a její budoucnosti (kap. 4.2)

Hodnocení / navržená opatření	Strana
Neměli bychom opomíjet pozitivní dopady dopravy	72 a dále
Je nutno brát v potaz silné a slabé stránky jednotlivých druhů doprav	
Přechod od silniční dopr. na další druhy dopravy nemůže být nařízen vládou ani EU	
Je potřeba využívat pozitivních stránek dopravy a naopak řešit stránky negativní	

Tabulka č. 11 – Hodnocení a navržená opatření v oblasti financování dopravního sektoru (kap. 4.3)

Hodnocení / navržená opatření	Strana
Doprava trpí výrazným nedostatkem dostupných zdrojů na výstavbu i údržbu a opravy dopravní infrastruktury.	74
Je nutno stanovit v této oblasti priority jasně definované podmínky	
<b>4.3.1 Investice do dopravní infrastruktury</b> Výdaje na rozvoj DI byly v rámci vládních úsporných opatření sníženy ze všech nejvíce. - je nutno přehodnotit jednotlivé projekty a smlouvy	74 a dále
Údržba DI je dlouhodobě podceňována – z toho vyplývá značná podudržovanost DI v ČR - v současné době nutné preferovat kvalitní údržbu a obnovu dopravní infrastruktury před stavbou nové infrastruktury.	
Do budoucna zvýšit v příštích letech podíl ze spotřební daně odváděný do SFDI.	
Hledat možnosti úspor u současných i plánovaných projektů.	
Provést analýzu za účelem identifikace úzkých míst a případných nadbytečných kapacit a dalších nedostatků.	
Klasifikovat silnice I. třídy do podkategorií z hlediska významu	
Podporovat a rozvíjet systém PPP – spolupráci veřejného a soukromého sektoru - v našem prostředí malá informovanost a neznalost; chybí reálná podpora - nešťastná úprava PPP v zákoně o veřejných zakázkách - v EU běžná praxe, uskutečněno na tisíc projektů	
Vypracovat dlouhodobý model financování DI – provést důkladnou analýzu stávajícího systému	

Tabulka č. 12 – Hodnocení a navržená opatření v oblasti rozvoje a údržby DI (kap. 4.4)

Hodnocení / navržená opatření	Strana
Stav DI v ČR je špatný, lecke až kritický - investiční prostředky do DI byly (jsou) preferovány před prostředky na údržbu a opravy - nutné vypracovat návrh na institucionální reorganizaci pro zajištění údržby a rozvoje DI	76 a dále
Určit priority, které dopravní cesty je potřeba vybudovat či opravit co nejdříve	
Provést analýzu za účelem identifikace úzkých míst a případných nadbytečných kapacit a dalších nedostatků	
Provést analýzu potřeb obchvatů měst a obcí	
Vyhodnotit naléhavost jednotlivých opatření a následně stanovit pořadí jejich důležitosti	
I nadále podporovat především transevropské dopravní síť (TEN-T)	
Budovat základní páteří síť železniční dopravy	

Tabulka č. 13 – Hodnocení a navržená opatření v oblasti externích nákladů dopravy (kap. 4.5)

Hodnocení / navržená opatření	Strana
<b>4.5.1 Pozitivní externality</b> - je zavádějíci neuvádět je na opačné straně bilance externích nákladů - otázkou je, zdali musí být externí náklady vyvažovány externími přínosy	77
<b>4.5.2 Negativní externality</b> - podporovat princip „znečišťovatel platí“ - způsob internalizace externalit by měl být mezinárodně sjednocen - do poplatků silniční dopravy musejí být postupně zahrnuty náklady spojené s hlukem, znečištěním ovzduší a kongescemi (dokončit novelu směrnice o euroviněť) - z důvodu ochrany dopravců je nutné zavádět tato opatření postupně, v horizontu několika let - v násl. 5 letech výrazně navýšit poplatky pro vozidla splňující normy Euro 3 a nižší - výše mýtného by se měla odvíjet také od denní doby (definovat špičku) - zisk z mýtného musí plynout výhradně do dopr. sektoru (a určité procento dále na rozvoj DI) - výhledově nahradit současnou mikrovlnnou technologii satelitním systémem	77



Tabulka č. 14 – Hodnocení a navržená opatření v oblasti negativních dopadů dopravy na životní prostředí (kap. 4.6)

Hodnocení / navržená opatření	Strana
<b>4.6.1 Kongesce</b> - vytvoření a zdokonalování efektivních dopravních řetězců integrujících dva a více druhů dopravy - efektivněji využívat silných stránek a dopadů jednotlivých druhů doprav	
Omezení práva vjezdu vozidel do určitých oblastí nebo zpoplatňování provozu - zavést i v Praze a postupem času v dalších městech - předtím je nutné zajistit dostatečnou kapacitu MHD - v Praze dokončit dálniční okruh města - zajistit dostatečnou kapacitu parkovišť P+R - návrh ceny: 120 Kč za den – rezidentům poskytována sleva až 80 % - v předstihu nutné zajistit dobrou a dostatečnou informovanost veřejnosti (až 5 let dopředu)	79 a dále
Prohlubovat podporu a rozšíření cyklistické dopravy	
Zajistit efektivní koordinaci a dynamické řízení světelných signalizačních zařízení ve městech a obcích.	
V letecké dopravě nadále usilovat o vytvoření společného nebe - usilovat o vytvoření funkčních bloků tam, kde ještě nejsou - časem vytvořit jeden funkční blok	
<b>4.6.2 Snižování emisí skleníkových plynů</b> - emise z dopravy z dlouhodobého hlediska rostou - největší podíl má silniční doprava - nutno přecházet z neobnovitelných zdrojů energie na obnovitelné - podporovat vývoj a zavádění alternativních zdrojů pohonu - ke snížení emisí může přispět i omezování rychlosti na silnicích (typicky např. německé dálnice) - zavádění vyšší rychlosti na úsecích českých dálnic nepodporuji - zavést ekologické (nízkoemisní) zóny v českých městech - podporovat kombinovanou dopravu a vytvoření evropských „zelených koridorů“ - podporovat a zajistit rozvoj VLC	82 a dále

## Závěr

Cílem této práce bylo představit Dopravní politiku coby základní strategický dokument resortu dopravy v České republice, analyzovat současnou situaci z pohledu Dopravní politiky, provést hodnocení jmenovaných strategických dokumentů a opatření a navrhnout možná řešení budoucího vývoje a aktuálních problémů v sektoru dopravy. Tato práce byla vypracována na základě dokumentu „Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013“, Bílé knihy Evropské komise „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“ a nové Bílé knihy z roku 2011 „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“.

V kapitole 1 byl uveden teoretický základ předkládané problematiky. Byl definován pojem „dopravní politika“ a byla zde shrnuta historie dopravní politiky v ČR i v Evropě a charakterizován její vývoj až do dnešní doby. Také byly v této kapitole představeny tři aktuálně platné strategické dokumenty v resortu dopravy – „Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013“, Bílá kniha Evropské komise z roku 2011 „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ a tzv. Superstrategie Ministerstva dopravy nazvaná „Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025“. V kapitole 2 byly charakterizovány jednotlivé cíle Dopravní politiky ČR. Globálním cílem dopravní politiky je „vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy“. Dále byly charakterizovány jednotlivé priority dopravní politiky, které jsou vzájemně provázány. Vertikální (hlavní) priority jsou 1) Dosažení vhodné dělby mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu; 2) Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury; 3) Zajištění financování v sektoru dopravy; 4) Zvýšení bezpečnosti dopravy; a 5) Podpora rozvoje dopravy v regionech. Dále byly v kapitole 2 charakterizovány jednotlivé specifické cíle podle výše uvedených priorit. Nakonec zde byly popsány nástroje dopravní politiky a její monitoring.

Stěžejní částí této práce je kapitola 3, v níž byla provedena analýza současného stavu sektoru dopravy v České republice z pohledu dopravní politiky. Bylo zjištěno, že z pohledu přepravených tun nákladu i přepravních výkonů v nákladní dopravě zaujímá největší podíl na celkových přepravních výkonech silniční doprava. V osobní dopravě je situace obdobná. Přestože silniční doprava je v určitých ohledech nezastupitelná, její negativní účinky jsou

poměrné rozsáhlé, a navíc tento druh dopravy přispívá největší měrou k tvorbě dopravních externalit. Právě z tohoto důvodu je trendem české i evropské dopravní politiky upřednostňovat ty druhy dopravy, které jsou efektivnější a šetrnější k životnímu prostředí. Tento trend je průřezový a v různých podobách se s ním setkáváme v podstatě ve všech pěti prioritách dopravní politiky (viz výše), které byly v této kapitole analyzovány. Z analýzy dále vyplynulo, že za posledních několik let (konkrétně od vydání Bílé knihy o dopravě v roce 2001) bylo dosaženo značného pokroku. Bezpečnost a ochrana u všech druhů dopravy vzrostla. Transevropské dopravní sítě (financované prostřednictvím sítě TEN-T, strukturálních fondů a Fondu soudržnosti) přispěly k celoevropské územní celistvosti. Mezinárodní vazby byly posíleny a spolupráce nabyla na intenzitě. Rovněž byly učiněny četné kroky ke zlepšení dopadu dopravy na životní prostředí. I s těmito výsledky je však nutné konstatovat, že většina cílů Bílé knihy z roku 2001 nebyla v plné míře dosažena.

I přes všechna výše uvedená pozitiva však i nadále existují problémy a výzvy, kterým doprava čelí a které musí řešit. Jejich definování a návrhy na jejich řešení jsou předmětem závěrečné, čtvrté kapitoly. Evropská doprava je na rozcestí. Staré úkoly zůstávají, avšak vyvstaly i úkoly nové. Základním úkolem dopravní politiky je zajistit, aby doprava byla udržitelná. Je třeba vytvořit nové způsoby využití dopravy, které by co nejúčinněji, případně kombinací několika druhů dopravy, současně přepravovaly vyšší objem nákladu i vyšší počet cestujících do jejich destinací. Problémových oblastí v dopravě je celá řada. Z důvodu rozsahu této práce nebylo možné věnovat se všem najednou. Proto bylo vybráno jen několik průřezových oblastí, které si svým rozsahem a především dopadem zasluhují největší pozornost – pozitivní a negativní dopady dopravy, financování sektoru dopravy, externí náklady uživatelů dopravy a negativní dopady dopravy na životní prostředí. Na závěr bylo provedeno hodnocení jednotlivých strategických dokumentů a byla navržena opatření jednak k efektivnějšímu využívání investic do dopravní infrastruktury a jejímu dalšímu rozvoji, a jednak ke zmírnění negativních dopadů dopravních kongescí a emisí skleníkových plynů. Stručné shrnutí jednotlivých opatření je uvedeno v tabulkách v oddíle 4.7.

I přesto, že v práci je popisována celá řada opatření a cílů, které svou komplexností a počtem přesahují rozsah této práce, lze konstatovat, že výběrem těch stěžejních a vymezujících oblastí a jejich následnou analýzou, hodnocením a navrženými opatřeními byl cíl práce splněn.

## Použitá literatura

- [1] *Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2005.
- [2] ŽEMLIČKA, Zdeněk; MLYNAŘÍK, Jaroslav. *Doprava a přeprava, 1. díl*. Praha: Nadatur, 2008. 161 s. ISBN 80-7270-030-8.
- [3] EISLER, Jan. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica, 2008. 151 s. ISBN 978-80-245-1416-1.
- [4] ŠÍROKÝ, Jaromír a kolektiv. *Základy technologie a řízení dopravy*. 1. vyd. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2007. 194 s. ISBN 978-80-7194-983-1.
- [5] DRAHOTSKÝ, Ivo; ŠARADÍN, Pavel. *Dopravní politika*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. 127 s. ISBN 80-7194-511-0.
- [6] CAPROS, P.; MANTZOS, L.; PAPANDREOU, V.; TASIOS, N. *European Energy and Transport: Trends to 2030 – Update 2007*. Luxembourg: European Communities, 2008. 156 s. ISBN 978-92-79-07620-6.
- [7] *Ročenka dopravy České republiky 2009*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2010. 164 s. ISBN 1801-3090.
- [8] VANĚČEK, Jan. *Faktory ovlivňující základní procesy činností logistických center: bakalářská práce*. Pardubice, Univerzita Pardubice, DFJP, 2008, 61 s.
- [9] *Europe at a crossroads – the need for sustainable transport*. Luxembourg: European Communities, 2003. 22 s. ISBN 92-894-5926-3.

### Elektronické dokumenty

- [10] *Vývoj společné dopravní politiky* [online]. Europeum, aktualizováno 4. 9. 2000 [cit. 2011-04-17]. Dostupný na WWW: [zabolotiv.net/index.php?option=com\\_content&view=article&id=582%3Avyvoj-spolene-dopravni-politiky&catid=22%3Aintegrace--4&Itemid=17&lang=cs](http://zabolotiv.net/index.php?option=com_content&view=article&id=582%3Avyvoj-spolene-dopravni-politiky&catid=22%3Aintegrace--4&Itemid=17&lang=cs)
- [11] *Společná dopravní politika EU* [online]. BusinessInfo.cz, aktualizováno 14. 3. 2011 [cit. 2011-04-18]. Dostupný na WWW: [www.businessinfo.cz/cz/clanek/politiky-eu/spolecna-dopravni-politika-eu/1000521/10918](http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/politiky-eu/spolecna-dopravni-politika-eu/1000521/10918).

- [12] DANKLEFSEN, Nils. *Dopravní politika: obecné zásady* [online]. Brusel: European communities, aktualizováno 1. 7. 2008 [cit. 2011-04-22]. Dostupný na WWW: <[circa.europa.eu/irc/opoce/fact\\_sheets/info/data/policies/transport/article\\_7262\\_cs.htm](http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transport/article_7262_cs.htm)>.
- [13] HERCIK, Jan. *Dopravní politika a statistika dopravy* [online]. Olomouc: Univerzita Palackého, aktualizováno 18. 2. 2011 [cit. 2011-04-26]. Dostupný na WWW: <<http://geography.upol.cz/kgg-gedp>>.
- [14] *Dopravní politika budoucnosti* [online]. Evropská komise, aktualizováno 12. 12. 2009 [cit. 2011-04-26]. Dostupný na WWW: <[http://ec.europa.eu/ceskarepublika/press/press\\_releases/09936\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/ceskarepublika/press/press_releases/09936_cs.htm)>.
- [15] *Komise zveřejnila Bílou knihu dopravní politiky* [online]. Dopravní noviny [cit. 2004-05-12]. Dostupný na WWW: <[www.dnoviny.cz/clanky/komise-zveřejnila-bilou-knihu-dopravni-politiky](http://www.dnoviny.cz/clanky/komise-zveřejnila-bilou-knihu-dopravni-politiky)>.
- [16] *Superstrategie – green paper* [online]. Ministerstvo dopravy [cit. 2011-05-09]. Dostupný na WWW: <[www.mdcz.cz/cs/Strategie/](http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/)>.
- [17] *Koncepce veřejných logistických center v ČR v kontextu posílení významu multimodální nákladní dopravy – aktivita A804/2008* [online]. Praha: Centrum dopravního výzkumu [cit. 2011-05-14]. Dostupné na WWW: <[www.mdcz-vyzkum-infobanka.cz/1f51b-082-520-koncepce-ver-4822.aspx](http://www.mdcz-vyzkum-infobanka.cz/1f51b-082-520-koncepce-ver-4822.aspx)>
- [18] SOUKUP, Lukáš. *Koncepce veřejných logistických center* [online]. Logistika, Economia a.s., aktualizováno 7. 9. 2009 [cit. 2011-05-13]. Dostupný na WWW: <[logistika.ihned.cz/c1-38232480-koncepce-verejnych-logistickych-center](http://logistika.ihned.cz/c1-38232480-koncepce-verejnych-logistickych-center)>.
- [19] *Deutsche GVZ Gesellschaft (DGG) erstellte europäisches GVZ Ranking* [online]. Hafen Nürnberg-Roth GmbH, aktualizováno 12. 1. 2010 [cit. 2011-05-13]. Dostupný na WWW: <[www.gvz-hafen.com/presse/pressemitteilungen/archiv/2010/2010-detail/article/deutsche-gvz-gesellschaft-dgg-erstellte-europaeisches-gvz-ranking.html](http://www.gvz-hafen.com/presse/pressemitteilungen/archiv/2010/2010-detail/article/deutsche-gvz-gesellschaft-dgg-erstellte-europaeisches-gvz-ranking.html)>.
- [20] CEMPÍREK, Václav. *Veřejná logistická centra* [online]. Regal, Economia a.s., aktualizováno 11. 5. 2008 [cit. 2011-05-12]. Dostupný na WWW: <<http://eregal.ihned.cz/c1-24641990-verejna-logisticka-centra>>.
- [21] *Passenger transport demand – outlook from OECD (Outlook 026)* [online]. European Environment Agency [cit. 2011-05-12]. Dostupný na WWW: <[www.eea.europa.eu/data-and](http://www.eea.europa.eu/data-and)>

maps/indicators/passenger-transport-demand-outlook-from-oecd/passenger-transport-demand-outlook-from>.

[22] SVOBODA, Richard. *Výkonové zpoplatnění železniční dopravní cesty* [online]. Juniorstav [cit. 2011-05-12]. Dostupný na WWW: <[www.fce.vutbr.cz/veda/juniorstav2008\\_sekce/pdf/2\\_4/Svoboda\\_Richard\\_CL.pdf](http://www.fce.vutbr.cz/veda/juniorstav2008_sekce/pdf/2_4/Svoboda_Richard_CL.pdf)>.

[23] *Stát již nebude dotovat železniční dopravu na trati Praha-Ostrava* [online]. Český rozhlas, aktualizováno 26. 4. 2011 [cit. 2011-04-30]. Dostupný na WWW: <[www.rozhlas.cz/zpravy/domaciekonomika/\\_zprava/stat-jiz-nejbude-dotovat-zeleznicni-dopravu-na-trati-prahaostrava--884143](http://www.rozhlas.cz/zpravy/domaciekonomika/_zprava/stat-jiz-nejbude-dotovat-zeleznicni-dopravu-na-trati-prahaostrava--884143)>.

[24] JAREŠ, Martin. *Integrované dopravní systémy a jejich uplatnění v praxi* [online]. Praha: ČVUT, Ústav dopravních systémů [cit. 2011-05-10]. Dostupný na WWW: <<http://studium.fd.cvut.cz/pdf/ids.pdf>>.

[25] *Operační program Doprava na léta 2007–2013, schválená verze ze dne 18.12.2009* [online]. OP Doprava, aktualizováno 18. 12. 2009 [cit. 2011-05-10]. Dostupný na WWW: <[www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty](http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty)>.

[26] *Úvěry EIB v ČR* [online]. Ministerstvo financí ČR, aktualizováno 31. 12. 2010 [cit. 2011-05-13]. Dostupný na WWW: <[www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/vf\\_uvery\\_eib\\_cr.html](http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/vf_uvery_eib_cr.html)>.

[27] *Podle Čechů je nejbezpečnějším způsobem dopravy vlak, tak proto většina jezdí autem* [online]. Dopravní web [cit. 2011-05-10]. Dostupný na WWW: <[dopravni.net/zeleznice/5218/podle-cechu-je-nejbezpecnejsim-zpusobem-dopravy-vlak/](http://dopravni.net/zeleznice/5218/podle-cechu-je-nejbezpecnejsim-zpusobem-dopravy-vlak/)>.

[28] *Nový ministr dopravy Šmerda plánuje zrušit Bártovu superstrategii* [online]. Novinky.cz, aktualizováno 10. 5. 2011 [cit. 2011-05-14]. Dostupný na WWW: <[www.novinky.cz/ekonomika/232930-novy-ministr-dopravy-smerda-planuje-zrusit-bartovu-superstrategii.html](http://www.novinky.cz/ekonomika/232930-novy-ministr-dopravy-smerda-planuje-zrusit-bartovu-superstrategii.html)>.

[29] *Vypracování dlouhodobého modelu financování dopravní infrastruktury* [online]. Evropský sociální fond v ČR, aktualizováno 17. 6. 2010 [cit. 2011-05-12]. Dostupný na WWW: <[www.esfcr.cz/projekty/vypracovani-dlouhodobeho-modelu-financovani-dopravni](http://www.esfcr.cz/projekty/vypracovani-dlouhodobeho-modelu-financovani-dopravni)>.

[30] POKORNÝ, Petr. *Zpoplatnění vjezdu automobilů do městských center* [online]. Centrum dopravního výzkumu, aktualizováno 23. 12. 2008 [cit. 2011-05-12]. Dostupný na WWW: <[www.cdv.cz/zpoplatneni-vjezdu-automobilu-do-mestskych-center/](http://www.cdv.cz/zpoplatneni-vjezdu-automobilu-do-mestskych-center/)>.

- [31] „*Jednotné nebe*“ *nad Evropou je na dosah* [online]. Euractiv.cz, aktualizováno 6. 12. 2010 [cit. 2011-05-09]. Dostupný na WWW: <[www.euractiv.cz/ekonomika-a-euro/clanek/jednotne-nebe-nad-evropou-je-na-dosah-008187](http://www.euractiv.cz/ekonomika-a-euro/clanek/jednotne-nebe-nad-evropou-je-na-dosah-008187)>.
- [32] *Total greenhouse gas emissions by sector (%) in EU-27, 2007* [online]. European Environment Agency, aktualizováno 19. 8. 2010 [cit. 2011-05-11]. Dostupný na WWW: <[eea.europa.eu/data-and-maps/figures/total-greenhouse-gas-emissions-by-sector-in-eu-27](http://eea.europa.eu/data-and-maps/figures/total-greenhouse-gas-emissions-by-sector-in-eu-27)>.
- [33] *Greenhouse gas emissions in the EU-27 by gas and sector, 2007* [online]. European Environment Agency, aktualizováno 11. 1. 2010 [cit. 2011-05-11]. Dostupný na WWW: <[www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/greenhouse-gas-emissions-in-the-eu27-by-gas-and-sector-2007](http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/greenhouse-gas-emissions-in-the-eu27-by-gas-and-sector-2007)>.
- [34] *Annual European Community greenhouse gas inventory 1990–2007* [online]. European Environment Agency, aktualizováno 29. 5. 2009 [cit. 2011-05-10]. Dostupný na WWW: <[www.eea.europa.eu/publications/european-community-greenhouse-gas-inventory-2009](http://www.eea.europa.eu/publications/european-community-greenhouse-gas-inventory-2009)>.
- [35] *Temporeduktion senkt CO<sub>2</sub>-Emissionen* [online]. Wendezeit – Informationen zum Leben [cit. 2011-05-07]. Dostupný na WWW: <[www.wendezeit.ch/temporeduktion-senkt-co2emissionen-nox-autobahn](http://www.wendezeit.ch/temporeduktion-senkt-co2emissionen-nox-autobahn)>.
- [36] *Verkehr und Klimaschutz: Tempolimit für Autobahnen gefordert* [online]. Econitor, aktualizováno 11. 3. 2011 [cit. 2011-05-10]. Dostupný na WWW: <[www.econitor.de/magazin/mobilitaet/verkehr-und-klimaschutz-tempolimit-fuer-autobahnen-gefordert\\_11658.html](http://www.econitor.de/magazin/mobilitaet/verkehr-und-klimaschutz-tempolimit-fuer-autobahnen-gefordert_11658.html)>.
- [37] *Kein Tempolimit auf Autobahnen* [online]. ADAC, 2007 [cit. 2011-05-06]. Dostupný na WWW: <[www.adac.de/\\_mm/pdf/fi\\_04\\_tempolimit\\_0807\\_30472.pdf](http://www.adac.de/_mm/pdf/fi_04_tempolimit_0807_30472.pdf)>.
- [38] *Německé ekologické zóny pro automobily se osvědčily jen částečně* [online]. Enviweb.cz, aktualizováno 21. 4. 2009 [cit. 2011-04-28]. Dostupný na WWW: <[www.enviweb.cz/clanek/obecne/75889/nemecke-ekologicke-zony-pro-automobily-se-osvedcily-jen-castecne](http://www.enviweb.cz/clanek/obecne/75889/nemecke-ekologicke-zony-pro-automobily-se-osvedcily-jen-castecne)>.

## Seznam tabulek

	Strana
<b>Tabulka č. 1</b> – Společná dopravní politika v datech .....	22
<b>Tabulka č. 2</b> – Nejvýznamnější VLC v Evropě .....	45
<b>Tabulka č. 3</b> – Integrované dopravní systémy v ČR .....	52
<b>Tabulka č. 4</b> – Prioritní osy OP Doprava .....	60
<b>Tabulka č. 5</b> – OP Doprava: rozdělení alokace podle prioritních os (EUR, běžné ceny) .....	62
<b>Tabulka č. 6</b> – Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury (v mil. Kč) .....	62
<b>Tabulka č. 7</b> – Celkové výdaje na opravy a údržbu dopravní infrastruktury (v mil. Kč) .....	63
<b>Tabulka č. 8</b> – Podíl energetických zdrojů na celkové spotřebě energie (v procentech) .....	84
<b>Tabulka č. 9</b> – Shrnutí hodnocení vyjmenovaných strategických dokumentů (kap. 4.1) .....	87
<b>Tabulka č. 10</b> – Hodnocení a navržená opatření v oblasti pozitivních a negativních aspektů dopravy a její budoucnosti (kap. 4.2) .....	87
<b>Tabulka č. 11</b> – Hodnocení a navržená opatření v oblasti financování dopravního sektoru (kap. 4.3) .....	88
<b>Tabulka č. 12</b> – Hodnocení a navržená opatření v oblasti rozvoje a údržby DI (kap. 4.4) .....	88
<b>Tabulka č. 13</b> – Hodnocení a navržená opatření v oblasti externích nákladů dopravy (kap. 4.5) .....	88
<b>Tabulka č. 14</b> – Hodnocení a navržená opatření v oblasti negativních dopadů dopravy na životní prostředí (kap. 4.6) .....	89



## Seznam obrázků

	Strana
<b>Obrázek č. 1</b> – Dopravní politika .....	26
<b>Obrázek č. 2</b> – Struktura Dopravní politiky České republiky pro léta 2005–2013.....	32
<b>Obrázek č. 3</b> – Podíl jednotlivých druhů doprav z pohledu přepravených tun nákladu (vlevo) a přepravních výkonů v nákladní dopravě (vpravo) v roce 2009 .....	40
<b>Obrázek č. 4</b> – Podíl jednotlivých druhů doprav z pohledu počtu přepravených osob (vlevo) a přepravních výkonů v osobní dopravě (vpravo) v roce 2009 .....	41
<b>Obrázek č. 5</b> – Veřejná logistická centra v Evropě .....	44
<b>Obrázek č. 6</b> – Externí náklady dopravy v Evropě v roce 2004.....	47
<b>Obrázek č. 7</b> – Mýtná brána .....	48
<b>Obrázek č. 8</b> – Srovnání vývoje sazeb zpoplatněných dopravních cest v silniční a železniční dopravě .....	50
<b>Obrázek č. 9</b> – Silnice a dálnice v České republice k 1. 1. 2009 .....	54
<b>Obrázek č. 10</b> – Hustota dálnic v evropských zemích .....	55
<b>Obrázek č. 11</b> – Příklad použití telematických systémů v silniční dopravě.....	56
<b>Obrázek č. 12</b> – Bezpečnost dopravy v ČR (průzkum provedený v r. 2009 společností Sanep) .....	65
<b>Obrázek č. 13</b> – Investice do výstavby cyklistických stezek v letech 2005–2009.....	81
<b>Obrázek č. 14</b> – Podíl jednotlivých sektorů na celkových emisích skleníkových plynů ve 27 státech EU v roce 2007.....	82
<b>Obrázek č. 15</b> – Podíl jednotlivých plynů na celkových emisích skleníkových plynů v 27 státech EU v roce 2007.....	83
<b>Obrázek č. 16</b> – Procentní nárůst emisí CO <sub>2</sub> v EU od roku 1990 podle jednotlivých oblastí.	83
<b>Obrázek č. 17</b> – Označení nízkoemisní zóny v Německu.....	85

## Seznam zkratek

<b>AGN</b>	Dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu
<b>ČSA</b>	České aerolinie
<b>ČSAD</b>	Československá státní automobilová doprava
<b>ČSD</b>	Československé státní dráhy
<b>DI</b>	Dopravní infrastruktura
<b>DP</b>	Dopravní politika
<b>EHS</b>	Evropské hospodářské společenství
<b>EIB</b>	Evropská investiční banka
<b>EU</b>	Evropská unie
<b>FAB</b>	Funkční bloky vzdušného prostoru
<b>GVZ</b>	Güterverkehrszentrum (německé označení pro veřejná logistická centra)
<b>HDP</b>	Hrubý domácí produkt
<b>IDS</b>	Integrovaný dopravní systém
<b>ISO</b>	International Organization for Standardization (Mezinárodní organizace pro normalizaci)
<b>ITS</b>	Inteligentní dopravní systémy a služby (telematika)
<b>JMK</b>	Jihomoravský kraj
<b>MD ČR</b>	Ministerstvo dopravy České republiky
<b>MHD</b>	Městská hromadná doprava
<b>OECD</b>	Organisation for Economic Co-operation and Development (Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj)
<b>OP</b>	Operační program
<b>OSN</b>	Organizace spojených národů
<b>PPP</b>	Public Private Partnership (partnerství veřejného a soukromého sektoru)
<b>RVHP</b>	Rada vzájemné hospodářské pomoci
<b>SFDI</b>	Státní fond dopravní infrastruktury
<b>TEN-T</b>	Transevropská dopravní síť
<b>VD</b>	Vodní dílo
<b>VLC</b>	Veřejné logistické centrum
<b>ŽDC</b>	Železniční dopravní cesta

## **Seznam příloh**

**Příloha č. 1** – Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy

**Příloha č. 2** – Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy

**Příloha č. 3** – Výkonové zpoplatnění českých silnic a dálnic

**Příloha č. 4** – Silniční síť České republiky v roce 2009

**Příloha č. 5** – Železniční síť České republiky

**Příloha č. 6** – Železniční tranzitní koridory v České republice

**Příloha č. 7** – Porovnání jízdních dob vlaků a autobusů mezi Prahou a krajskými městy a Brnem a krajskými městy na Moravě

**Příloha č. 8** – Přehled stavu jednotlivých zvažovaných projektů PPP a možné časování

**Příloha č. 9** – Velké akce financované ze SFDI v období 2012–2014

**Příloha č. 10** – Železniční dopravní cesta – návrh strategie resortu na období 2011–2025

**Příloha č. 11** – Silniční a dálniční síť, vodní cesta – návrh strategie resortu na období 2011–2025



## Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy v letech 2000–2009 v ČR

	2000	2005	2006	2007	2008	2009
<i>Přeprava věcí celkem (tis. tun)</i>	523 249	560 037	554 994	565 708	540 731	458 328
Železniční doprava	98 255	85 613	97 491	99 777	95 073	76 715
Silniční doprava	414 725	461 144	444 574	453 537	431 855	370 115
Vnitrozemská vodní doprava	1 907	1 956	2 032	2 242	1 905	1 647
Letecká doprava	16	20	22	22	20	14
Ropovody	8 346	11 305	10 875	10 131	11 877	9 837
<i>Přepravní výkon celkem (mil. tkm)</i>	58 952	61 397	69 304	67 463	69 528	60 571
Železniční doprava	17 496	14 866	15 779	16 304	15 437	12 791
Silniční doprava	39 036	43 447	50 369	48 141	50 877	44 955
Vnitrozemská vodní doprava	771	781	818	898	863	641
Letecká doprava	38	45	47	41	37	28
Ropovody	1 612	2 259	2 291	2 079	2 315	2 156
<i>Průměrná přepravní vzdálenost celkem (km)</i>	112,7	109,6	124,9	119,3	128,6	132,2
Železniční doprava	178,1	173,6	161,8	163,4	162,4	166,7
Silniční doprava	94,1	94,2	113,3	106,1	117,8	121,5
Vnitrozemská vodní doprava	404,1	399,1	402,6	400,7	452,9	388,9
Letecká doprava	2 350,6	2 296,4	2 142,2	1 887,4	1 806,7	2 000,1
Ropovody	193,1	199,8	210,7	205,2	194,9	219,2

## Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy v letech 2000–2009 v ČR

	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Přeprava cestujících celkem (mil.)	4 897,6	4 974,9	4 976,6	5 045,7	5 136,2	5 043,1
Železniční doprava	184,7	180,3	183,0	184,2	177,4	165,0
Autobusová doprava	438,9	388,3	387,7	375,0	376,9	367,6
Letecká doprava	3,5	6,3	6,7	7,0	7,2	7,4
Vnitrozemská vodní doprava <sup>1)</sup>	0,8	1,1	1,1	1,1	0,9	1,2
Městská hromadná doprava	2 289,7	2 268,9	2 238,0	2 258,4	2 323,8	2 262,0
Verejná doprava celkem	2 917,6	2 844,9	2 816,6	2 825,7	2 886,2	2 803,1
Individuální automobilová přeprava osob <sup>2)</sup>	1 980,0	2 130,0	2 160,0	2 220,0	2 250,0	2 240,0
Přepravený výkon celkem (mil. oskm)	101 004,7	108 602,5	110 611,6	112 801,2	115 199,2	115 182,8
Železniční doprava	7 299,6	6 666,7	6 921,9	6 899,8	6 803,3	6 503,2
Autobusová doprava	9 351,3	8 607,3	9 501,2	9 518,8	9 369,1	9 493,6
Letecká doprava	5 864,7	9 735,7	10 233,1	10 477,3	10 749,0	11 330,5
Vnitrozemská vodní doprava <sup>1)</sup>	7,7	18,1	12,8	12,8	17,3	10,5
Městská hromadná doprava	14 541,4	14 934,8	14 312,7	14 352,5	15 880,5	15 555,1
Verejná doprava celkem	37 064,7	39 962,5	40 981,6	41 261,2	42 819,2	42 892,8
Individuální automobilová přeprava osob <sup>2)</sup>	63 940,0	68 640,0	69 630,0	71 540,0	72 380,0	72 290,0
Průměrná přepravní vzdálenost celkem (km)	20,6	21,8	22,2	22,4	22,4	22,8
Železniční doprava	39,5	37,0	37,8	37,5	38,3	39,4
Autobusová doprava	21,3	22,2	24,5	25,4	24,9	25,8
Letecká doprava	1 683,6	1 538,1	1 525,1	1 501,7	1 501,7	1 540,9
Vnitrozemská vodní doprava <sup>1)</sup>	9,8	16,3	11,7	11,7	20,0	8,9
Městská hromadná doprava	6,4	6,6	6,4	6,4	6,8	6,9
Verejná doprava celkem	12,7	14,0	14,6	14,6	14,8	15,3
Individuální automobilová přeprava osob <sup>2)</sup>	32,3	32,2	32,2	32,2	32,2	32,3

1) jedná se převážně o rekreační přepravu osob / mainly holiday and weekend passenger transport

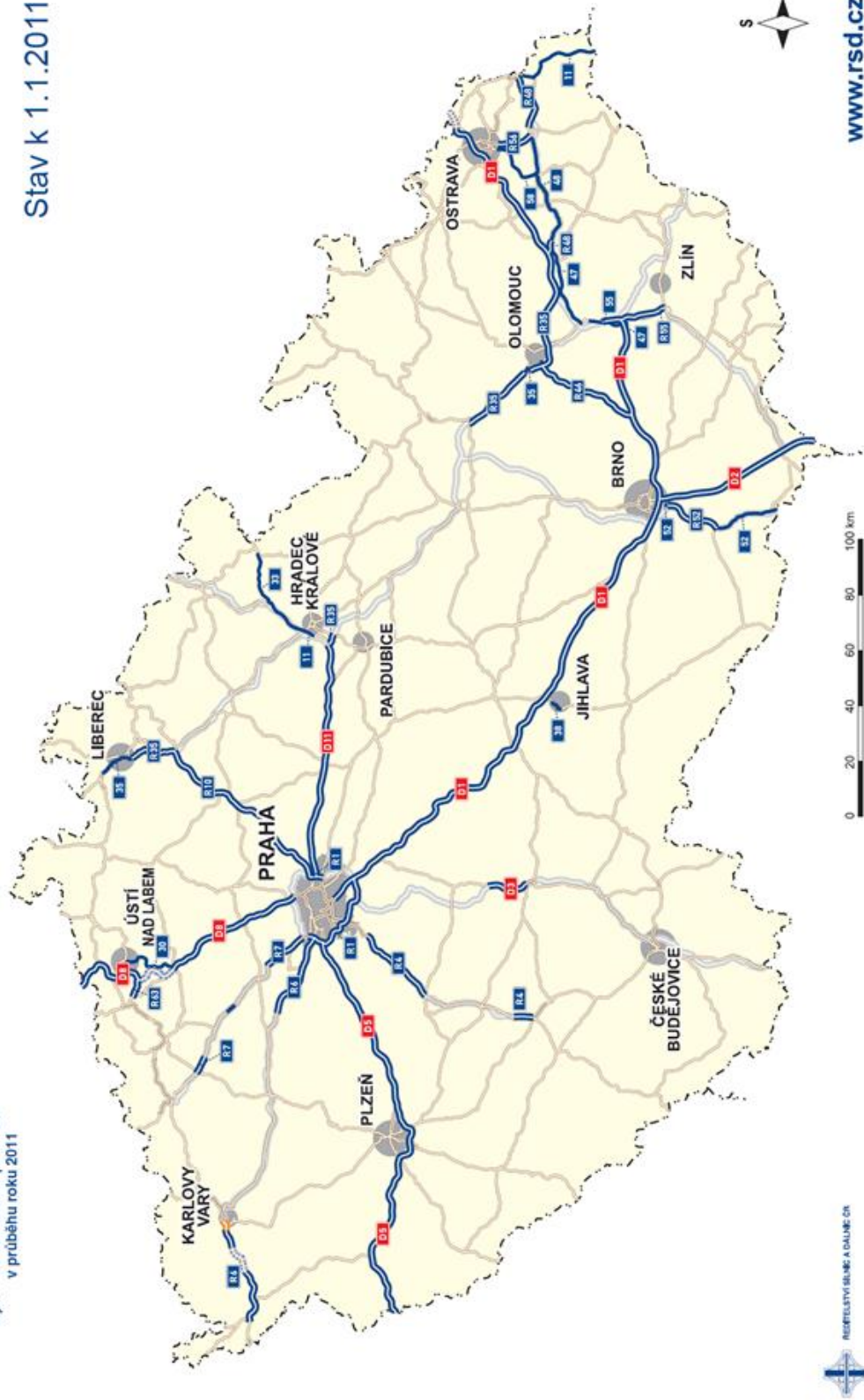
2) jedná se o odborný odhad / expert estimation

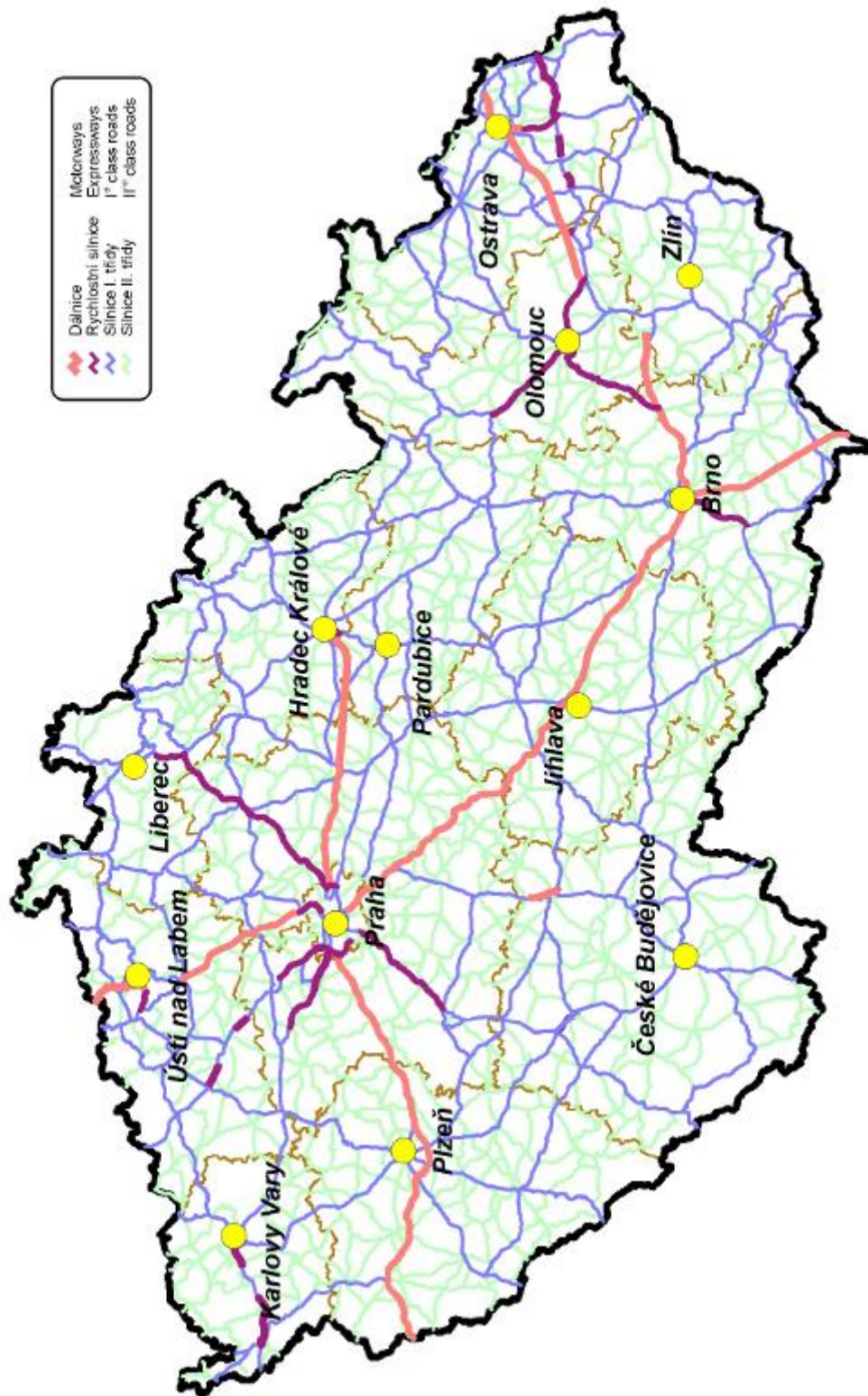
# Mýto (výkonové zpoplatnění)



- Useky bez poplatku
- Mýto - dálnice a rychlostní silnice
- Mýto - silnice I. třídy
- Mýto - od uvedení do provozu v průběhu roku 2011

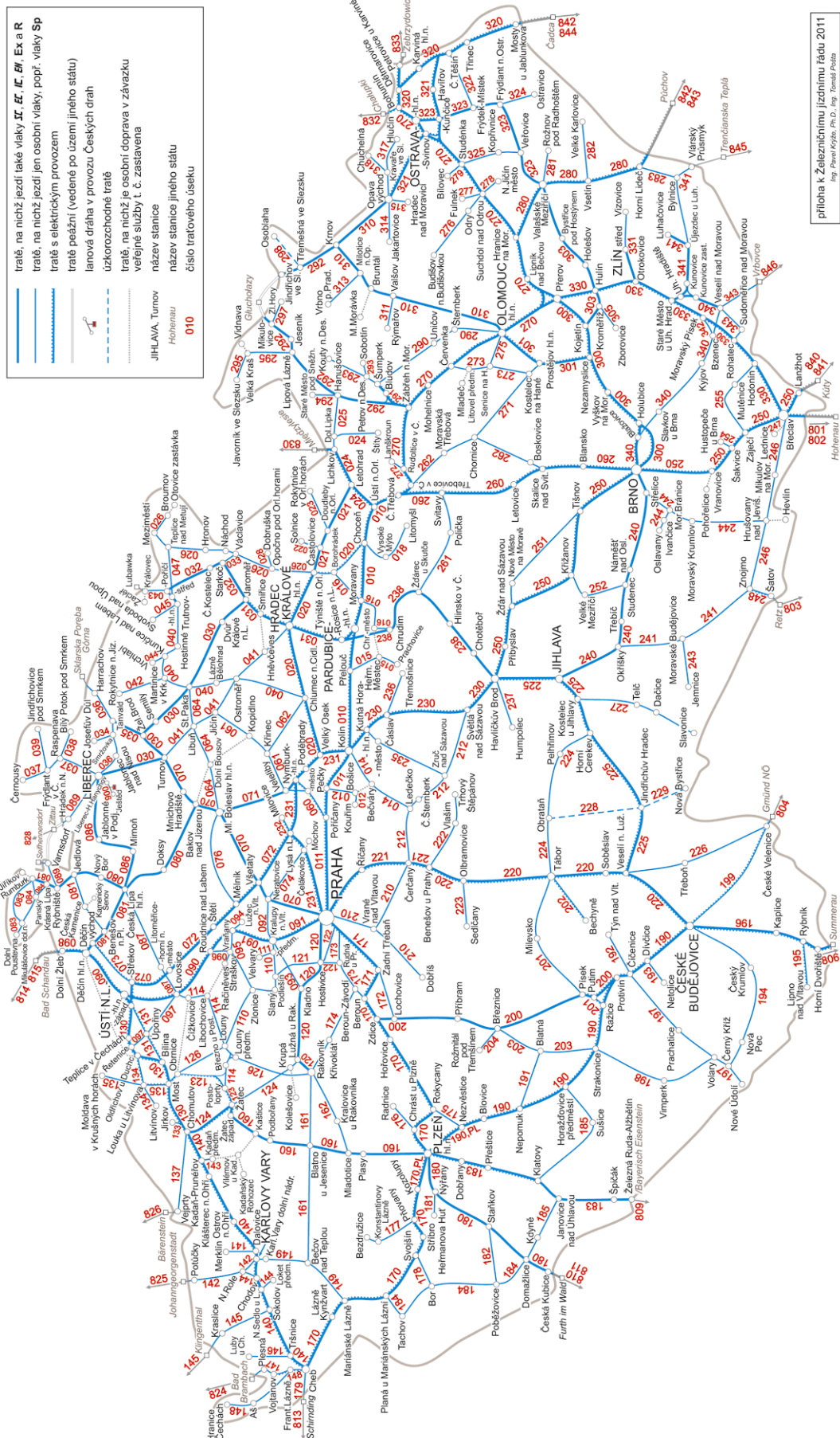
Stav k 1.1.2011







Železniční síť České republiky





## Porovnání jízdních dob vlaků a autobusů mezi Prahou a krajskými městy a Brnem a krajskými městy na Moravě

(nejrychlejší spoje v roce 2011)

Směr	Vlak	Autobus	Poznámka
<b>Spojení z Prahy do:</b>			
Českých Budějovic	2:40	2:20	Oba druhy infrastruktury jsou nedostatečné
Plzeň	1:40	1:00	S přírážkou do centra metrem u autobusu 1:15
Karlových Varů	3:16	2:15	Oba druhy infrastruktury jsou nedostatečné, železniční vede navíc velkou zajižďkou
Ústí nad Labem	1:11	1:15	Po dokončení D8 železnice bude zaostávat z důvodů velké stavební délky
Liberce	2:33	1:05	S přírážkou do centra metrem u autobusu 1:20, železnice je dlouhá a nekapacitní
Hradce Králové	1:42	1:15	S přírážkou do centra metrem u autobusu 1:30, nutné drobné úpravy na železnici
Pardubice	0:53	1:40	Přímý autobus není zaveden, jeho jízdní doba by byla kratší
Jihlavy	2:22	1:35	Železnice je kapacitní, ale z Kolína do Jihlavy pomalá
Brna	2:43	2:30	Jízdní doby jsou srovnatelné, stavební délka železnice je velká a vlak je proto drahý
Olomouce	2:06	3:45	Silniční infrastruktura je nedostatečná, chybí R35
Zlína	3:39	4:30	Autobus není veden přímo, obě infrastruktury jsou kvalitní
Ostravy	3:05	5:20	Autobus není veden přímo, obě infrastruktury jsou kvalitní
<b>Spojení z Brna do:</b>			
Jihlavy	1:59	1:10	Železnice je pomalá a nekapacitní, nebo v druhé variantně příliš stavebně dlouhá
Olomouce	1:28	1:00	Železnice je nekapacitní
Zlína	1:59	1:45	Železnice je nekapacitní, přímé spoje nemohou proto být zavedeny
Ostravy	2:24	2:35	Železnice je nekapacitní

## Přehled stavu jednotlivých zvažovaných projektů PPP a možné časování

Projekt	Délka [km]	Aktuální stav	Tendr [období]	Výstavba [období]
D1 Mirošovice - Kývalka (rekonstrukce a úpravy)	160	Jednotlivé DSP, netřeba ÚR, bez zásadních komplikací s pozemky	06/2011 – 03/2013	03/2013 – 12/2016
D3 1. fáze České Budějovice obchvat	17	Není ÚR, nevykupuje se, komplikace s technickým řešením – tunel – tlak na hledání úspor – nové ÚR	09/2012 - 03/2014	06/2015 – 11/2017
D3 2. fáze Veselí nad Lužnicí - Úsilné	27	ÚR před potvrzením, ekvivalent DSP, 85 % nevykoupeno	09/2012 - 03/2014	06/2015 – 11/2017
R1 511	12	ÚR vydáno, MMR bude řešit odvolání občanských sdružení, následně DSP a výkupy	03/2012 – 10/2013	10/2013 – 10/2016
R35 Opatovice - Ostrov 1. fáze	27	ÚR vydáno na ½ trasy, následně DSP a výkupy	08/2013 – 12/2014	2015 – 2017
R35 Ostrov - Janov 2. fáze	38	Probíhá EIA (zpracována dokumentace)	po roce 2014	2016 - 2019
R35 Janov - Mohelnice 3. fáze	49	Probíhá EIA (zpracovává se dokumentace)	po roce 2016	2019 – 2023
R1 518 - 519	16	EIA platná, komplikace na úrovni územního plánování	po roce 2016	2021 – 2025

DSP – dokumentace pro stavební povolení, ÚR – územní rozhodnutí, EIA – posouzení vlivu stavby na životní prostředí.

Uvedené termíny jsou velmi optimistické, vyžadují zefektivnění projektové, procesní a majetkoprávní přípravy provedením příslušných nezbytných legislativních úprav. Předpokládají též zajištění dostatečného množství prostředků na přípravu projektu a na průběh tendrů (nemalé částky).

Časování plateb koncesionářům za provozování dálnice v závislosti na předpokládaném datu zprovoznění (plné částky stejné po dobu provozu, tj. 30 let)

Projekt [náklady v mld. Kč]	Délka	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Zprovoznění
D1 Mirošovice - Kývalka (rekonstrukce a úpravy)	160	0	0	0,15	0,7	1,2	1,75	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2013-2017
D3 1. fáze České Budějovice obchvat	20	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	12/2017
D3 2. fáze Veselí nad Lužnicí - Borek	24	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	12/2015
R1 511	12	0	0	0	0	0	0	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	12/2016
R35 Opatovice - Ostrov 1. fáze	27	0	0	0	0	0	0	0	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	12/2017
R35 Ostrov - Janov 2. fáze	38	0	0	0	0	0	0	0	0	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	12/2019
R35 Janov - Mohelnice 3. fáze	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12/2023
R1 518 - 519	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12/2024
Celkem	346	0	0	0,15	0,7	1,2	1,75	3,6	8,4	8,4	10,7	10,7	10,7	10,7	14,2	17,7	

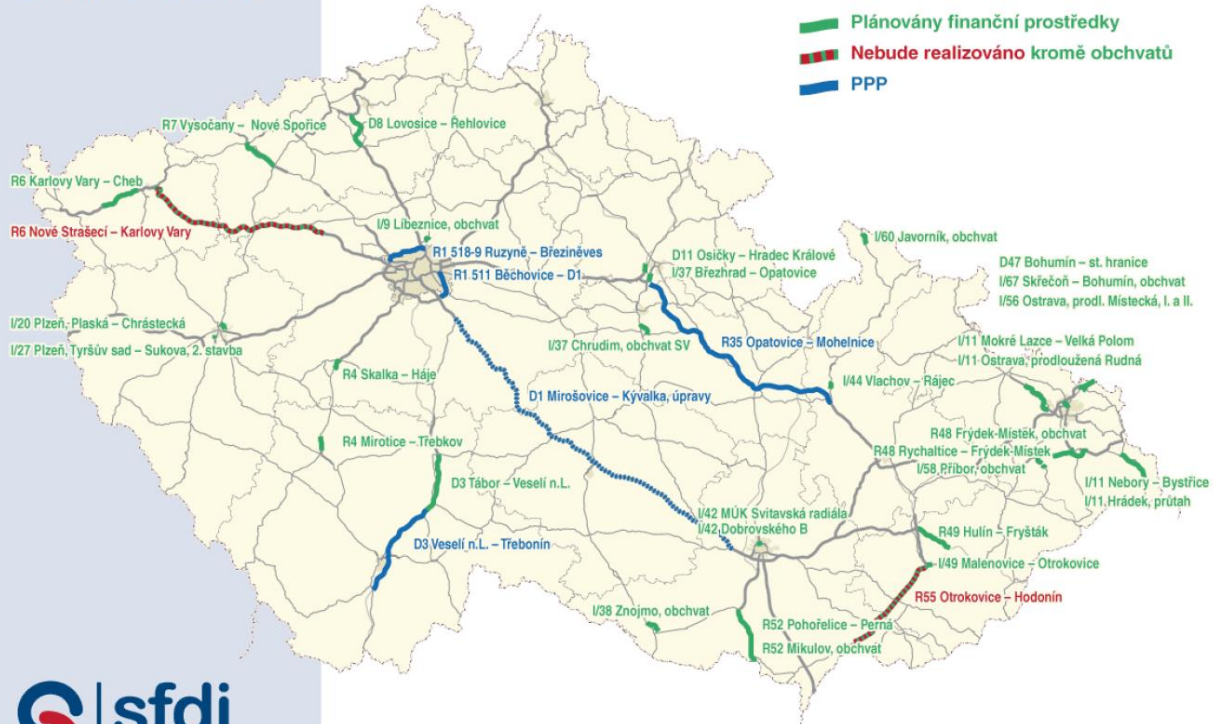
Tabulka nezahrnuje převody nákladů souvisejících s provozem a údržbou stávající sítě D + R koncesionáři, viz. finanční model



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

# Velké akce financované ze SFDI

v období 2012–2014



Správa železniční dopravní cesty



# Železniční dopravní cesta

návrh strategie resortu na období 2011–2025

- Železniční síť k 1. 1. 2011
- Stavby v realizaci k 1. 1. 2011
- Zahájení v období 2011-2014
- Zahájení v období 2015-2018
- Zahájení v období 2019-2022
- Zahájení v období 2023-2025

Pozn.: V závorce je uveden předpokládaný rok dokončení stavby



# Česká republika





## Silniční a dálniční síť, vodní cesta

dálnice, rychlostní silnice, silnice I. třídy a vnitrozemská vodní cesta

### návrh strategie resortu na období 2011–2025

- Síť silnic a dálnic k 1. 1. 2011
- Stavby v realizaci k 1. 1. 2011
- Zahájení v období 2011-2014
- Zahájení v období 2015-2018
- Zahájení v období 2019-2022
- Zahájení v období 2023-2025
- Financování formou PPP

Pozn.: V závorce je uveden předpokládaný rok dokončení stavby



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Ministerstvo dopravy



Zdroj: Dopravní superstrategie Ministerstva dopravy