



Ministerstvo dopravy

DOPRAVNÍ SEKTOROVÉ STRATEGIE, 3. fáze

Střednědobý plán rozvoje dopravní
infrastruktury s dlouhodobým výhledem



Aktualizace: prosinec 2023

OBSAH

- 3** Úvod
- 4** Energetika, náhrada fosilních paliv, energetická účinnost
- 6** Digitalizace a vliv na dopravu, nedílná součást dopravní infrastruktury
- 8** Životní prostředí v dopravě
- 10** Multimodalita – shrnutí výhod
- 12** Dopravní infrastruktura a zdroje
- 14** Silniční infrastruktura
- 18** Železniční infrastruktura
- 22** Vnitrozemská vodní infrastruktura
- 24** Městská mobilita
- 26** Infrastruktura aktivní mobility
- 28** Regionální infrastruktura
- 30** Letecká infrastruktura
- 32** Prioritizace staveb
- 34** Transevropská dopravní síť (TEN-T)
- 40** Závěr

ÚVOD

Fungování společnosti se neobejde bez efektivně fungujícího dopravního systému. Doprava je mj. nástrojem k zapojení celé plochy území do aktivního hospodářského života a jeho vnitřní komunikace. Ta má dvě formy – přenos informací a přepravu osob a věcí. První forma, komunikace či šíření informací, doznala v posledních letech zásadního pokroku. Stalo se tak díky elektronizaci a digitalizaci informačních technologií. Druhá forma komunikace, doprava osob a věcí, je dosud většinou založena na technologiích dvacátého století, pokračování jejího extenzivního rozvoje je již v horizontu nejbližších let neudržitelné. Moderní dopravní systém proto musí disponovat sítí kvalitní dopravní infrastruktury, která bude vybavena moderními technologiemi. Ty budou optimalizovat kapacitu dopravní infrastruktury, zvyšovat bezpečnost a plynulost provozu a budou poskytovat další služby s přepravou spojené. Dopravní systém musí kromě toho být efektivní z hlediska energetické spotřeby a musí využívat ty druhy pohonů, které nebudou způsobovat globální změny klimatu a nebudou znečišťovat ovzduší škodlivými látkami.

Efektivní dopravní systém musí být postaven na vzájemné spolupráci jednotlivých druhů dopravy. V případě pravidelných a silných přepravních proudů je nezbytné v osobní i nákladní dopravě vytvořit podmínky pro využívání energeticky vysoce efektivní kolejové dopravy poháněné elektřinou a případně i dopravy vodní. Silniční doprava musí využít své výhody spočívající v plošné obsluze území a ve flexibilitě. Kvalitní dopravní systém je nutné zajistit ve všech regionech, neboť v případě nedodržení tohoto principu by dopravní systém přispíval k rozevirání nůžek v rozvoji jednotlivých regionů. Každý region reprezentovaný významnou městskou aglomerací proto musí disponovat napojením na páteřní síť celostátního významu silniční a železniční dopravní infrastruktury.

Dopravní sektorové strategie byly schváleny vládou ČR v návaznosti na předchozí dokument s názvem Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050. Tento materiál v souhrnné a přehledné podobě shrnuje obsah tohoto strategického dokumentu, úplná verze je k dispozici na www.mdcr.cz. Materiál je rovněž posouzen z hlediska vlivu koncepce na životní prostředí (proces SEA).

Ambice DSS jsou:

- ▶ dosažení kapacitně optimální sítě bezpečné a technologicky vybavené infrastruktury s přijatelnými vlivy na životní prostředí
- ▶ zajištění kvalitní úrovně údržby, oprav a rekonstrukcí
- ▶ zajištění přednostní přípravy a realizace preferovaných rozvojových projektů
- ▶ stabilizace finančních zdrojů Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI)
- ▶ infrastruktura vybavená veřejnými stanicemi pro alternativní pohony
- ▶ infrastruktura multimodálně propojená s cílem posílit spolupráci jednotlivých druhů dopravy
- ▶ eliminovat známá rizika a snažit se předcházet vzniku nepředvídatelných rizik



ENERGETIKA, NÁHRADA FOSILNÍCH PALIV, ENERGETICKÁ ÚČINNOST

Doprava je společně s energetikou hlavním integrujícím odvětvím celého hospodářství a fungování společnosti. Největšími spotřebiteli energie v České republice i Evropské unii je průmysl, domácnosti a doprava. Zatímco u prvních dvou oblastí se daří aplikovat úsporná opatření, v případě dopravy absolutní spotřeba energie stále stoupá. Je nutné úzce provázat dopravní systém se systémem energetickým, využívání fosilních paliv je nutné minimalizovat, a to jak z důvodu ochrany klimatu, tak i z důvodu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva.

Možnost úspor je u různých dopravních systémů odlišná. Kolejová doprava s elektrickou vozbou má zhruba osmkrát nižší energetickou náročnost než silniční doprava zajišťovaná vozidly poháněnými spalovacími motory. Proto existuje významný potenciál úspor (zhruba 88 %), a to ve využívání hromadné, zvláště pak kolejové dopravy v elektrické trakci náhradou za individuální dopravu tradičními automobily.

Systém veřejné kolejové dopravy s elektrickou vozbou musí být natolik kvalitní a kapacitní, aby motivoval obyvatelstvo k jeho preferenci před energeticky náročnější individuální dopravou a uspokojil poptávku po přepravě.

V případě nákladní dopravy existuje potenciál zejména v rámci kontinentální kombinované dopravy, která se postupně rozvíjí s ohledem na stav na dopravním trhu.

Ambice DSS 3. fáze:

- ▶ neomezovat dopravu, nýbrž ji rozvíjet
- ▶ i doprava musí přispět k energetickým úsporám, neboť energie bude vždy vzácné zboží

“**Kolejová doprava s elektrickou vozbou má zhruba osmkrát nižší energetickou náročnost než silniční doprava zajišťovaná vozidly poháněnými spalovacími motory.**”

DIGITALIZACE A VLIV NA DOPRAVU, NEDÍLNÁ SOUČÁST DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Propojení dopravního systému a souvisejících informací prostřednictvím inteligentních dopravních systémů ve všech druzích dopravy zlepšuje bezpečnost a plynulost provozu, zvyšuje účinnost dopravního procesu a umožňuje být šetrnější k životnímu prostředí a zdraví obyvatel. Poskytování kvalitních služeb a informací o provozní situaci motivuje uživatele využívat více druhů dopravy bez jakýchkoli významných překážek. Technologický rozvoj podporuje strategický posun z prosté výstavby dopravní infrastruktury k provozování dopravních sítí a k organizování a řízení procesu přemísťování osob a věcí na těchto sítích.

Priority rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v silniční dopravě jsou dány sloučením evropských legislativních požadavků a vlastních potřeb České republiky. Díky integraci evropských železnic je stále častěji vyžadována mezinárodní spolupráce v oblasti bezpečnosti železniční

dopravy v rámci Evropské unie. Jedním z hlavních úkolů, které je nutné uskutečnit, je proto zabezpečení interoperability vysokorychlostní a konvenční transevropské železniční sítě.

Technickou náplní interoperability je zejména zavedení evropských systémů řídicí a zabezpečovací techniky, tj. vlakového zabezpečovacího systému ETCS (European Train Control System) úrovně 2 a digitální mobilní rádiové sítě zajišťující hlasové a datové služby GSM-R (Global System for Mobile Communication – Railways).

Další technologický rozvoj se týká také vodní dopravy (Říční informační systém RIS, Informační systém námořní plavba). Inteligentní dopravní systémy se využívají pro ovlivňování a řízení městského automobilového provozu, provozu MHD a city logistiky a je možné je přizpůsobit pro venkovské oblasti a také je využívat v případech omezení provozu na dopravní infrastruktuře.

“**Poskytování kvalitních služeb a informací o provozní situaci motivuje uživatele využívat více druhů dopravy...**



Ambice DSS 3. fáze:

- ▶ zlepšení dopravního stavu na pozemních komunikacích, v městských aglomeracích a ve veřejné osobní dopravě
- ▶ zajištění mobility osob a zboží, ovlivňování poptávky po mobilitě, zejména v městských a příměstských oblastech
- ▶ zlepšení interoperability dopravně-přepravního řetězce
- ▶ zvýšení bezpečnosti provozu v dopravním systému
- ▶ poskytování kvalitních dopravních služeb a aktuálních informací o provozní situaci

Ačkoliv ve společnosti výrazně převažuje přesvědčení o převažujícím veřejném zájmu na výstavbě dopravní infrastruktury, výraznou hrozbou pro samotnou realizaci některých významných staveb je vnímání negativního vlivu výstavby a provozu na životní prostředí. Tyto vlivy lze částečně eliminovat vymístěním části dopravy mimo území nejvíce zatížená hlukem a emisemi a samozřejmě je lze eliminovat ekologizací vozového parku a vhodnou volbou dopravního prostředí dle sledovaného účelu cesty.

U většiny stávajících staveb je nejzávažnějším nedostatkem především dopad hlukové a emisní zátěže na účastníky provozu a obyvatelstvo v okolí těchto staveb. Proto je žádoucí realizovat přednostně takové úseky dopravní sítě, které řeší obchvat hustě zastavěných oblastí a odlehčují dopravou významně zatíženým průtahům.

Základní bariéry v krajině ve vztahu k člověku a živočichům jsou dopravní a sídelní infrastruktura. Oba tyto zdroje fragmentace jsou vzájemně úzce propojené. Výstavba nových sídel, především mimo obce,

generuje nové požadavky na dopravu, což vede ke zvýšenému tlaku na výstavbu nových komunikací. Tyto komunikace, vedené především z důvodu ochrany zdraví obyvatel ve volné krajině, zpřístupňují nové lokality pro potenciální výstavbu nových sídel. Spirála roztáčená pozitivní zpětnou vazbou mezi oběma hlavními zdroji fragmentace je příčinou rostoucí fragmentace krajiny.

Prostupnost krajiny neřeší pouze výstavba speciálních nadchodů a podchodů pro živočichy. Přestože se na určitých místech jedná o důležité objekty, představují pouze malý zlomek opatření nutných k zajištění dostatečné prostupnosti krajiny a její ochrany před rostoucí fragmentací. Fragmentace se negativně dotýká také života lidí z důvodu zajištění přístupnosti pozemků tak, aby se vytvořily podmínky pro racionální hospodaření vlastníků půdy, a z důvodu zvýšení prostupnosti krajiny pro pěší a cyklisty.

Cílem do budoucna v oblasti vlivu dopravy na životní prostředí je:

- ▶ plnit závazky v oblasti znečišťování ovzduší škodlivými látkami
- ▶ snižovat emise skleníkových plynů
- ▶ udržovat, rozšiřovat, aktualizovat podrobné akustické charakteristiky aplikovatelných technologií výstavby povrchu vozovek
- ▶ optimalizovat potřebu realizace dopravy jako takové
- ▶ realizace kombinované dopravy osob i zboží s cílem snížení individuálních přeprav
- ▶ snižovat jednotkové emise vozidel využívajících dopravní infrastrukturu
- ▶ pomocí procesů SEA a EIA zajišťovat kompatibilitu připravovaných projektů s cíli státní politiky životního prostředí a s cíli EU

“**Nejzávažnějším nedostatkem je dopad hlukové a emisní zátěže na účastníky provozu a obyvatelstvo v okolí staveb.**”



MULTIMODALITA - SHRNUTÍ VÝHOD

Možnost kombinovaného využívání různých dopravních prostředků je ekonomicky efektivní a šetrná cesta k životnímu prostředí. Multimodální přístup je klíčový pro snižování energetické náročnosti dopravy.

V případě osobní dopravy je multimodální přístup zajišťován zejména prostřednictvím kvalitní sítě veřejné hromadné dopravy jako alternativy k individuální automobilové dopravě s provázaností a širokou nabídkou možností uskutečňování cest ať už na kratší, nebo delší vzdálenosti. Na kratší vzdálenosti je velmi důležitá podpora využívání aktivní (pěší, cyklistické) dopravy, která je mimo jiné založena také na systému využívání sdílených forem aktivní mobility a je provázána s jízdenkou veřejné hromadné dopravy jako základního systému dopravní obslužnosti. Systém veřejné hromadné dopravy zajišťuje všechny potřeby obyvatelstva, a to po celý den a týden a z důvodu nedostatečného prostoru (kolony, nedostačující prostory pro parkování a cena parkování) poskytuje větší flexibilitu než individuální automobilová doprava.

V případě nákladní dopravy je dominantním druhem doprava silniční, což je dáno tím, že je nenahraditelná při plošné obsluze území a při zásobování regionů. Ve vztahu k nákladní dopravě je klíčové zajištění podmínek pro její realizaci tak, aby optimálně využívala dopravní cestu, která je k dispozici. Proto je v této souvislosti často používáno pojmů intermodální nebo také multimodální doprava. Znamená to, že zboží lze od dveří ke dveřím převážet nejen po silnici, ale dle vzdálenosti je vhodné využít pro překonání hlavní části trasy páteřní cesty po železnici, vodě a v neposlední řadě i letecky s překládáním standardizovaných kontejnerů. Největší příležitost pro nákladní dopravu spočívá právě v tom, že „poslední míle“ od výrobce či k zákazníkovi jsou realizovány silniční dopravou, zatímco předchozí dlouhou část cesty může být kontejner přepravován v rámci uceleného nákladního vlaku, který je z jednotlivých po silnici dopravených kontejnerů složen ve speciálně upraveném logistickém centru. Tím se nákladní doprava stává ekonomicky efektivnější a zlepšuje dělbu dopravní práce směrem k ekologicky šetrnějším módům.



Cílem do budoucna pro nákladní dopravu je:

- ▶ rozvoj nákladní multimodální dopravy, tj. kombinace přepravy pomocí kontejnerů, silničních návěsů, výměnných nástaveb po železnici a vodě s rozvozem a svozem pomocí silniční dopravy
- ▶ zvýšení kapacity především u železniční dopravní cesty a překládkových terminálů
- ▶ optimalizace logistických procesů ve snaze o snižování nákladů
- ▶ zvýšit důležitost využívání různých způsobů dopravy a jejího propojování
- ▶ zajistit potřebnou kapacitu dopravní infrastruktury
- ▶ podporovat využívání sdílené mobility

“ Multimodální přístup je klíčový pro snižování energetické náročnosti dopravy.

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A ZDROJE

Pro naplnění cílů DSS3 je potřebné zabezpečit financování vedoucí k zajištění provozuschopnosti dopravní infrastruktury, tj. zajištění systematické údržby, oprav a rekonstrukcí silniční a železniční sítě, resp. sítě splavných vodních cest. Letecká infrastruktura není financována ze zdrojů řešených v rámci DSS3. Na základě výsledků DSS3 je prokazatelné, že dopravní infrastruktura jako ucelený systém musí být stále vnímána jako veřejná služba, která se neobejde bez výrazné participace zdrojů veřejných rozpočtů i v případě, že zvyšování role přímého zpoplatnění uživatelů bude postupně posilováno. Výstavbu a údržbu dopravní infrastruktury je jednoznačně třeba chápat jako veřejný zájem.

Zásadním požadavkem Dopravní sektorové strategie je politický konsensus ohledně preferované varianty stabilizace zdrojů pro financování dopravní infrastruktury, a to z hlediska výše zdrojů tohoto financování v dlouhodobém horizontu. Pouze stabilní, resp. meziročně jednoznačně predikovatelný a v rámci resortu dopravy částečně ovlivnitelný objem zdrojů umožní realizaci koncepčního přístupu k zajištění dopravní infrastruktury.

Ministerstvo dopravy společně se svými investory připravuje významné množství projektů dopravní infrastruktury, které výrazně přispějí ke zlepšení mobility osob a přesunu zboží v rámci ČR, ale nelze je v plném rozsahu v nejbližších 10 letech finančně pokrýt ze státního rozpočtu nebo z evropských dotací.

Proto Ministerstvo dopravy velmi pečlivě a odpovědně prověřuje možnosti alternativních finančních nástrojů, které by bylo možné využít.

Vedle finančních zdrojů musí být pro realizaci dopravních staveb zajištěny přírodní zdroje, zejména stavební materiál, který se v Česku postupně vyčerpává, a proto je nutné důsledně dodržovat zásadu DNSH v oblasti cirkulární ekonomiky. Nedostatek stavebního materiálu by vedl k razantnímu navýšení cen a prohloubení problémů s financováním nejen rozvojových projektů dopravní infrastruktury, ale i k růstu nákladů na opravy a údržbu dopravní infrastruktury.

Příprava tříletých akčních plánů v mezidobí zohlední dílčí změny a nutné aktualizace např. v oblasti přípravy projektů, dílčích změn v prioritách atp. V případě komplikací v přípravě každého složitého, ale velmi významného projektu dopravní infrastruktury je nezbytné uvažovat o nahrazení projektem jiným, nicméně to neznamená na přípravu původního projektu rezignovat. Akční plány budou východiskem pro investory v rámci projektové přípravy a budou sloužit k monitoringu naplňování cílů celé koncepce.

“Nedostatek stavebního materiálu by vedl k razantnímu navýšení cen a prohloubení problémů s financováním dopravních staveb.

Cíle financování dopravní infrastruktury jsou:

- ▶ zajistit postupné potřebné navýšení finančních prostředků na údržbu sítí tak, aby nedocházelo k dalšímu zvyšování vnitřního dluhu a tento dluh byl postupně snižován
- ▶ zajistit dostatek zdrojů pro plynulé spolufinancování prostředků EU v období 2021–2027 a pro období následující
- ▶ s využitím zdrojů EU realizovat primárně prioritní rozvojové projekty podle výsledků vzájemného hodnocení obsaženého v DSS3
- ▶ splnit závazky plynoucí z nařízení o TEN-T, a to dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030, rozšíření hlavní sítě do roku 2040 a dokončení globální sítě TEN-T nejpozději do roku 2050

Silniční doprava má v České republice obecně poměrně vysokou spolehlivost díky vysoké hustotě sítě, hlavní nedostatky jsou převážně lokálního charakteru, jako např. neprůjezdnost v důsledku uzavírek nebo nehod.

Základním problémem je, že silniční doprava má poměrně vysoké dopady na životní prostředí (hluk, prašnost, emise, fragmentace ekosystémů), energetickou náročnost provozu a finanční náročnost na udržování a správu sítě. Hlavním problémem silniční dopravní infrastruktury jsou chybějící obchvaty velkých měst a chybějící spojnice v dálkové silniční dopravě na nadřazené transevropské dopravní síti (TEN-T). Druhotným problémem dopravy realizované na silniční síti je pomalu se omlazující provozovaný vozový park.

Cestou k efektivnější dopravě realizované na silniční dopravní infrastruktuře může být zpoplatnění externalit, jako je hluk, znečištění dle místa, času a druhu dopravního prostředku, kdy na silniční dopravní infrastruktuře bude realizována jen ta část dopravy, pro kterou je tato dopravní infrastruktura skutečně nejvhodnější volbou.

Existuje zde potenciál pro rozvoj a významnější využívání moderních informačních technologií a služeb, které povedou k optimalizaci využívání silniční sítě, ke zvýšení komfortu uživatelů a ke snížení problémů s neprůjezdností. Velkou výzvou v silniční dopravní infrastruktuře je zajištění podmínek pro další rozvoj elektromobility, případně jiných alternativních pohonných systémů (vodík, doplňkově stlačený zemní plyn „CNG“).

Cílem do budoucna pro silniční dopravu je:

- ▶ silniční síť dimenzovaná s ohledem na reálné potřeby uživatelů
- ▶ dokončení kapacitní páteřní sítě dálnic – lepší vnitrostátní propojení a napojení na okolní státy
- ▶ kvalitní a dostatečně kapacitní síť silnic I. třídy zabezpečující propojení jednotlivých regionů a jejich napojení na dálnice
- ▶ zlepšení infrastruktury pro městskou mobilitu
- ▶ optimální technický stav stávající i nové silniční sítě
- ▶ bezpečná silniční síť
- ▶ možnost regulace silniční dopravy a zajištění části prostředků pro údržbu a rozvoj infrastruktury přímo od jejích uživatelů
- ▶ přizpůsobit se výzvám autonomní mobility

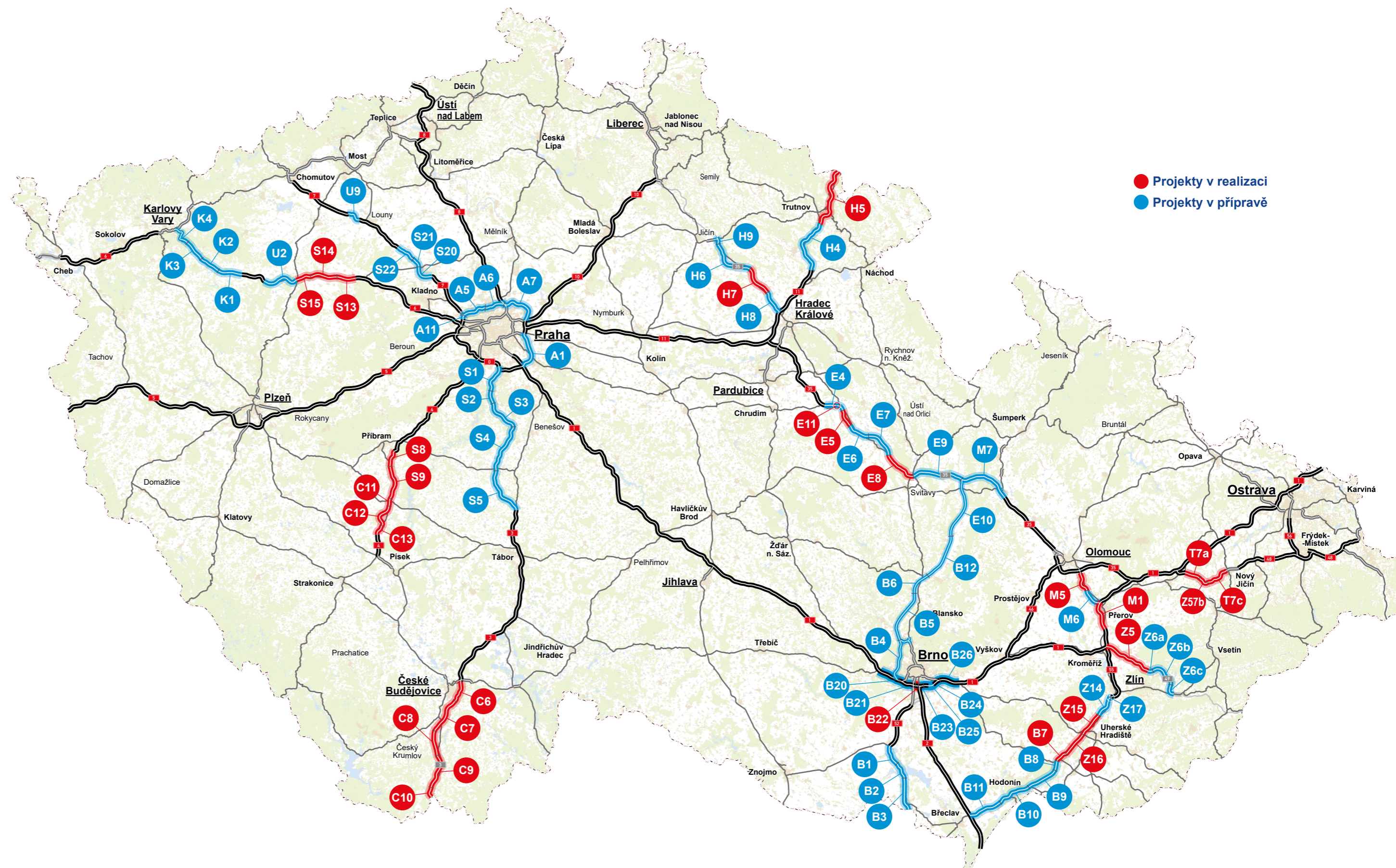
“**Silniční doprava je poměrně spolehlivá, hlavní nedostatek je neprůjezdnost v důsledku uzavírek či nehod.**”



Prioritní projekty dálniční a silniční infrastruktury

Tah	Úsek	Pásmo hodnocení*	Kódy v mapě
D0	Běchovice – D1; Ruzyně – Satalice	2	A1, A5, A6, A7
D11	Jaroměř – Trutnov – státní hranice	7	H4, H5
D49	Hulín – Fryšták – Lípa	8	Z5, Z6a, Z6b, Z6c
D35	Dokončení D35 Ostrov – Mohelnice	10	E4, E5, E6, E7, E8, E9, E11, M7
D52	Dokončení dálnice D52 Pohořelice – Mikulov st. hr.	12	B1, B2, B3
D3	D3 – středočeský úsek	12	S1, S2, S3, S4, S5
D1, dokončení	Zkapacitnění dálnice D1 u Brna, dokončení úseku Říkovice – Přerov	15	B20, B21, B22, B23, B24, B25, B26, M1
D7	Dokončení dálnice D7 Slaný – Postoloprty	21	A11, S20, S21, S22, U9
Silnice I/43; I/73	Výstavba silničního tahu Brno – D35	21	B4, B5, B6, B12, E10
D3	České Budějovice – Dolní Dvořiště st. hr.	22	C6, C7, C8, C9, C10
D6	Dokončení dálnice D6 Krušovice – Karlovy Vary	23	S13, S14, S15, U2, K1, K2, K3, K4
D55	Břeclav – Otrokovice	24	B7, B8, B9, B10, B11, Z14, Z15, Z16, Z17
D55	D55 Olomouc – Kokory	30	M5, M6
D35	D35 v úseku Hradec Králové – Úlibice	32	H6, H7, H8, H9
D48	Bělá – Rybí, I. etapa + Dub – Palačov	35	T7a, T7c, Z57b

* Čím nižší číslo, tím vyšší je priorita projektu



ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURA

V České republice máme v přepočtu na obyvatele i rozlohu jednu z nejrozsáhlejších železničních sítí na světě. Paradoxně však s ohledem na nutnou péči o takto rozsáhlou síť nemáme dodnes vybudovanu dostatečně kapacitní železniční dopravní cestu reagující na dnešní potřeby uživatelů. Výhodou osobní i nákladní dopravy na železnici je, že má, s ohledem na možnost přepravy značného objemu osob či zboží, relativně nízkou nehodovost a v rámci jednoho vlaku relativně výrazně nižší negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, a to i přes lokálně zvýšenou míru hluku.

V uplynulých letech se podařilo do optimálního technického stavu uvést většinu z hlavních tranzitních tras železničních koridorů. Je zaznamenáván pozitivní vývoj ve veřejné osobní dopravě včetně jejího uplatnění v integrovaných dopravních systémech.

V nákladní železniční dopravě je naopak trend stagnující, a to i přes výrazné cenové stimulační, jako je snížení poplatků za dopravní cestu. Železniční doprava se stále potýká se silnou konkurencí ze strany flexibilní silniční dopravy a chronickým nedostatkem finančních prostředků na údržbu a provoz veřejné dopravy. Proto je potřeba se zaměřit na modernizaci tratí se silnými přepravními proudy na větší vzdálenosti tam, kde je potenciál v rozšiřování kombinované dopravy. Přitom je třeba paralelně připravovat a postupně realizovat nové klíčové části železniční dopravní infrastruktury, pro který se vžilo označení Rychlá spojení. Realizace nových tratí umožní snížit počty osobních vlaků v nejkritičtějších úsecích a zlepšit tak podmínky pro provoz regionálních osobních vlaků i nákladních vlaků na tratích dnes existujících, jež se musí neustále kvalitně udržovat.

Ambice DSS 3:

- ▶ zajištění kvalitní údržby a provozuschopnosti při odůvodnitelných finančních nákladech
- ▶ příprava zásadních novostaveb na úseku modernizace železniční dopravní cesty
- ▶ příprava na sjednocení trakčního napájecího systému na 25 kV
- ▶ příprava staveb v uzlech umožňující navýšení provozu, včetně provozu v konceptu rychlých spojení
- ▶ obnova železničních stanic a zastávek
- ▶ zajištění využitelnosti dopravní cesty formou financování odůvodněných potřeb veřejné dopravy a optimalizace poplatků za použití dopravní cesty pro nákladní i osobní dopravu
- ▶ podpora kombinované dopravy pro zvýšení role nákladní železniční dopravy
- ▶ optimalizovat právní rámec pro možnost efektivnějšího a rychlejšího povolování liniových staveb ve veřejném zájmu

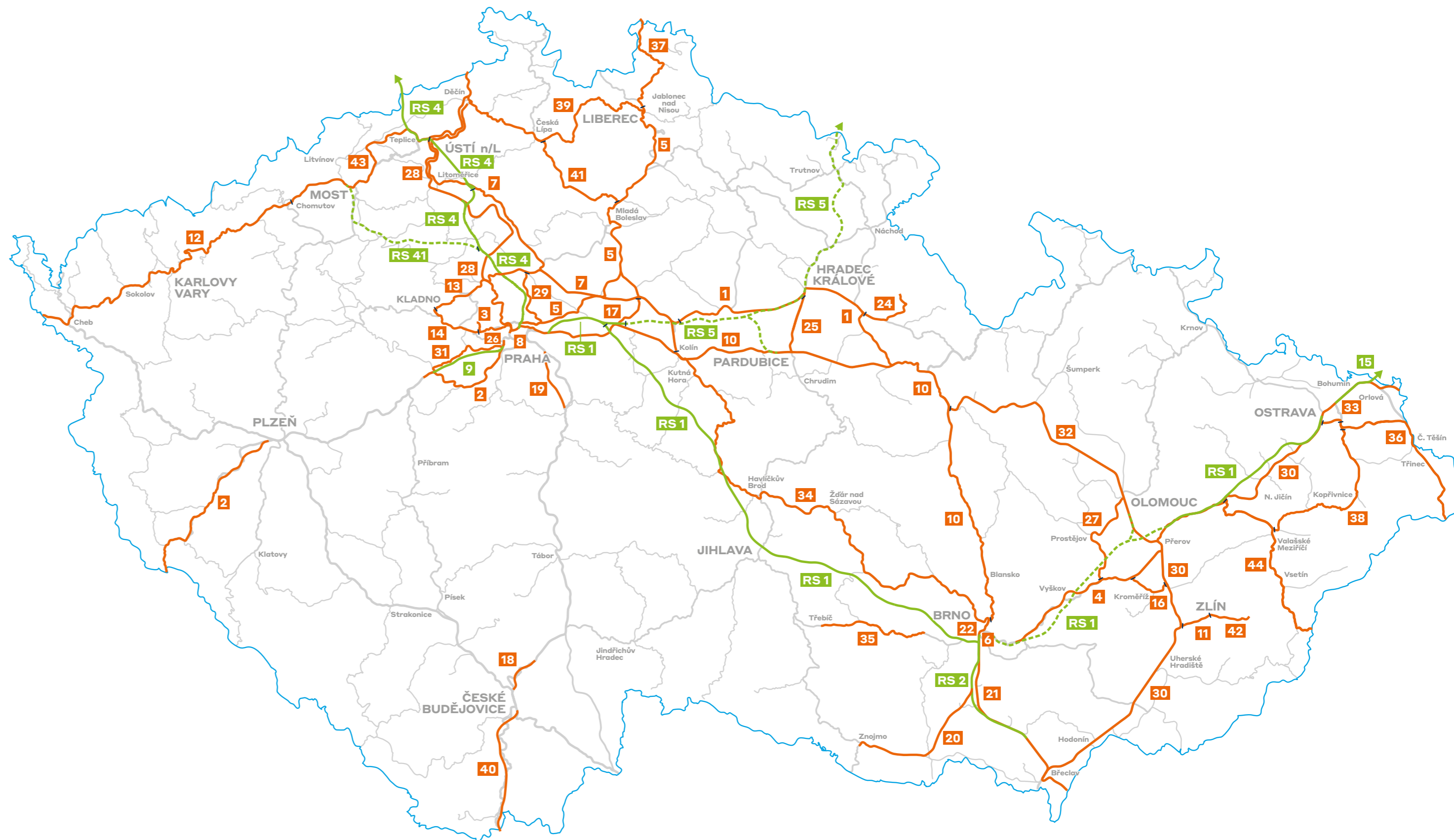


“ V České republice máme jednu z nejrozsáhlejších železničních sítí na světě, problém je nedostatečná kapacita železniční dopravní cesty.

Prioritní projekty železniční infrastruktury

Pásmo hodn.*	Úsek/Projekt	Kód v mapě
1	VRT Praha – Poříčany	RS 1
2	Libice n/C / Velký Osek – Choceň – Ústí n/O	1
2	Česká Kubice st. hr. – Plzeň – Praha	2
3	Praha Masarykovo nádraží – Letiště Václava Havla	3
3	VRT Brno – Rakvice	RS 2
3	Brno – Přešov	4
4	VRT Ústí n/L – st. hr.	RS 4
5	Praha – Lysá n/L – Čachovice – Mladá Boleslav – Liberec	5
5	Železniční uzel Brno	6
6	Děčín Prostřední Žleb – Lysá n/L – Kolín	7
6	VRT Praha – odb. Nová Ves	RS 4
7	Zkapacitnění a modernizace železničního uzlu Praha	8
7	VRT (Praha) – Most	RS 41
7	Berounský tunel	9
8	Praha – Česká Třebová – Brno	10
8	VRT (Brno) – Přešov – Ostrava	RS 1
9	Otrokovice – Zlín	11
11	VRT Poříčany – Brno	RS 1
12	Most – Karlovy Vary – Cheb – st. hr.	12
13	VRT odb. Nová Ves – Lovosice	RS 4
13	Severní obchvat pro nákladní dopravu Dřísy – Neratovice – Kralupy n/V – Kladno-Ostrovec	13
13	Praha Ruzyně – Kladno-Ostrovec	14
13	(VRT) Ostrava – Katovice	15
14	Kojetín – Hulín	16
14	Poříčany (VRT) – Nymburk	17
16	Praha – Tábor – České Budějovice	18
16	VRT Lovosice – Ústí n/L st. hr.	RS 4

Pásmo hodn.*	Úsek/Projekt	Kód v mapě
17	Zkapacitnění úseku Praha Hostivař – Benešov (nová trať)	19
18	VRT Poříčany – Hradec Králové / (Pardubice) – st. hr. Polsko	RS 5
19	Šatov st. hr. – Znojmo – Brno, nová trať	20
19	Brno – Břeclav – Lanžhot st. hr.	21
19	Brněnský diametr	22
20	Týniště n/O – Častolovice – Solnice	24
21	Pardubice – Hradec Králové	25
22	Nové spojení II	26
22	Nezamyslice – Olomouc	27
22	Praha – Děčín st. hr.	28
23	Praha Vysočany – Neratovice	29
23	Břeclav st. hr. – Otrokovice – Přešov – Ostrava – Bohumín – Petrovice u K. st. hr.	30
24	Praha Smíchov – Rudná – Beroun	31
24	Česká Třebová – Přešov / Prosenice	32
24	Paskov – Ostrava Kunčice – Ostrava Svinov / Polanka n/O	33
25	Kolín – Havlíčkův Brod – Brno	34
26	Brno – Třebíč / Ivančice	35
26	Ostrava hl.n. – Ostrava Kunčice – Havířov – Český Těšín – Mosty u J. st. hr.	36
27	Liberec – Frýdlant – Zawidów st. hr.	37
27	Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí	38
28	Děčín – Česká Lípa – Liberec	39
29	České Budějovice – Horní Dvořiště st. hr.	40
29	Česká Lípa – Bakov nad Jizerou	41
29	Zlín – Vizovice	42
31	Most – Ústí n/L	43
32	Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr.	44



* Čím nižší číslo, tím vyšší je priorita projektu

VNITROZEMSKÁ VODNÍ INFRASTRUKTURA

Výhodou vodní dopravní cesty je její šetrnost vůči životnímu prostředí v úsecích, kde je již realizována, tj. kde je řeka již splavněna nebo je splavná přirozeně. Hlavní výhodou dopravy po vodní dopravní cestě je velmi vysoký objem nákladu přepravitelný jedním plavidlem, čímž dochází k omezení externalit vzniklých z jedné přepravené jednotky. Vodní dopravní cesta umožňuje přepravit nadměrné a velmi těžké zásilky, vhodná je též pro dopravu komodit nepodléhajících rychlé zkáze. Dalším potenciálem je vysoká kapacita a turistická atraktivita na z velké části dokončené základní síti vodních cest na Labi (s výjimkou úseku Střekov – státní hranice) a Vltavě.

Vodní dopravní cesta je stále více využívána rekreačně právě širokou veřejností. Doprava nákladů je však značně závislá na stabilitě plavebních podmínek, které nejsou v klíčové části labské vodní cesty garantovatelné. Důležitou nevýhodou vodní dopravní cesty je nízká

rychlost přepravy, nedostatečná přístavní síť a omezená splavnost v důsledku stále extrémnějších výkyvů počasí.

V České republice je vodní doprava omezena rozsahem investic, neboť se dlouhodobě nedaří jejich investorská příprava, což může vyústit v nevyužívání stávající infrastruktury a lodního parku a následně k ještě výraznějšímu omezení vodní dopravy. Hrozbou pro funkční vodní dopravní cestu jsou kromě blokování klíčových investic i dlouhodobé dopady měnícího se klimatu, kdy hrozí, že i přes realizovaná opatření nebude pro plavbu dostatek vody.

Zásadní příležitostí pro Českou republiku je zajištění spolehlivé splavnosti ucelené labsko-vltavské vodní cesty, což umožní napojení nákladní dopravy do logistických center a námořních přístavů, širší využití vodní cesty pro přepravu nákladů a další rozvoj rekreační plavby jako podpory cestovního ruchu.

Ambice DSS 3:

- ▶ zvýšení spolehlivosti plavebních podmínek při současném zajištění ochrany přírody
- ▶ zvýšení efektivnosti vodní dopravy umožněním plavby plavidel s vyššími parametry
- ▶ efektivní přístavní a servisní infrastruktura
- ▶ širší rekreační využívání vodních cest
- ▶ zvýšení bezpečnosti plavby

“ Splavnění Labe pod Střekovem při současném zajištění ochrany přírody je klíčovým úkolem a velkou příležitostí.



Problémy ve městech spojené s dopravou vznikají z důvodu velké koncentrace lidí a ekonomických aktivit, což následně vyvolává vysokou poptávku po mobilitě. Proto je nutné tuto poptávku ovlivňovat ve smyslu předcházení potřebám po mobilitě, tak aby došlo ke snížení nadbytečných přepravních a dopravních výkonů. Přepravní potřeby je proto nutné uskutečnit, ale v případě velkých měst a jejich aglomerací nemusí být vždy uplatněn dopravní mód, který je z hlediska uspokojování potřeb z různých důvodů preferovaný. Je nutné zohlednit celospolečenské potřeby a zájmy.

Posílení role měst jako důležitých uzlů pro udržitelnou bezpečnou, efektivní a multimodální dopravu v celé Evropě i mimo ni zahrnuje návrh nařízení o TEN-T. Členské státy zajistí, že městské uzly v síti TEN-T přijmou plán udržitelné městské mobility včetně plánu městské logistiky. Cílem těchto plánů je zajištění plynulého tranzitu, pohybu po obchvatu nebo propojení přes městské uzly, včetně vozidel s nulovými emisemi.

Důvodem tvorby plánů udržitelné městské mobility je dosažení co nejnižšího podílu individuální automobilové dopravy a stupně automobilizace (počet aut/tisíc obyvatel) ve městech. Jde o nastavení takových opatření, která sníží individuální automobilovou dopravu a podpoří využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy. Hlavními důvody jsou ochrana životního prostředí a veřejného zdraví, ale i nedostatečná kapacita veřejného prostoru. Zároveň to vytvoří prostor i pro samotnou individuální automobilovou dopravu, aby byla bezproblémově využitelná v případech naléhavé potřeby. Individuální automobilová doprava by neměla být ve velké míře využívána zejména pro pravidelné dojížděky do zaměstnání nebo do škol, není-li auto přímo nutnou součástí samotného pracovního procesu.



Cílem udržitelné městské mobility je dosažení co nejnižšího podílu individuální automobilové dopravy a stupně automobilizace ve městech.

Ambice DSS 3:

- ▶ v rámci Dopravních sektorových strategií se podporuje rozvoj infrastruktury městské hromadné dopravy v elektrické trakci (metro, tramvaje, trolejbusy)
- ▶ podpora infrastruktury pro pěší a cyklisty ve městech

INFRASTRUKTURA AKTIVNÍ MOBILITY

Důležitým dopravním módem uspokojujícím potřebu po mobilitě je aktivní mobilita. Do aktivní mobility zahrnujeme pěší a cyklistickou. Po chůzi je jízda na kole nejjednodušší a nejpřirozenější způsob dopravy. Pravidelná jízda na kole zlepšuje zdraví a prodlužuje délku života. Každodenní jízda na kole je vynikající prevencí nadměrné tělesné hmotnosti a souvisejících chronických neinfekčních onemocnění. Cyklisté zejména ve městech vytváří pestrou specifickou cyklokulturu. Cyklistika je významná alternativa mobility ve městech všech kategorií a zavádění služeb bikesharingu výrazným způsobem zvýší operativnost tohoto druhu dopravy. Zároveň cyklistická infrastruktura dokáže oživit a přivést služby a tedy ekonomický efekt do dosud opuštěných nebo nevyužívaných míst i regionů, výstavba cyklostezek leckde vyřeší dlouhodobě zanedbávaná či dopravně nebezpečná místa.

Ve venkovských oblastech je individuální automobilová doprava vhodný způsob dopravy za předpokladu dostatečně kapacitní silniční infrastruktury včetně možnosti parkování. Pokud je počátek cest situován ve venkovské oblasti a konec v městské (nebo naopak), potom je vhodnější využití veřejné hromadné dopravy nebo kombinace s cyklistickou dopravou s použitím parkoviště B+R. Doplnkem tohoto systému pak je kombinace individuální automobilové dopravy s veřejnou s využitím parkovišť P+R, která jsou situována primárně u páteřních linek veřejné dopravy mimo velká města. Problém množství automobilů se zdaleka netýká pouze center měst, ale i okrajových částí, kde probíhají přestupy z jednoho druhu dopravy na jiný.



Ambice DSS 3:

- ▶ přispět k optimalizaci sítě cyklostezek a značených cyklotras ve snaze zvýšit počet cyklistů a snížit používání automobilů ve městech
- ▶ odstranit překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy
- ▶ zajistit bezpečnost a bezbariérovost na trase
- ▶ vytvořit dobré podmínky pro život lidí jakéhokoli věku, vzdělání nebo postavení kdekoli v České republice, ve velkých městech, stejně jako v malých obcích

“ Po chůzi je jízda na kole nejjednodušší a nejpřirozenější způsob dopravy.

Srovnatelná kvalita dopravní infrastruktury v jednotlivých krajích je podmínkou pro jejich vyrovnaný rozvoj. Regiony protínané komunikacemi vyšších řádů velmi často z této skutečnosti profitují. Dobré dopravní napojení na ekonomická centra je jednou z podmínek pro rozvoj podnikání, mobilitu pracovní síly a zlepšení životní úrovně obyvatel regionů. Zejména je nutné zaměřit pozornost na oblasti, kde absence v hustotě a propustnosti komunikací či kvalitě železniční sítě přímo limituje rozvoj ekonomických aktivit. Ve všech krajích ČR jsou různé velké nedostatky v kvalitě dopravní infrastruktury.

Regionální specifika jsou řešena pro typová území se zvláštním přístupem pro metropole, aglomerace, regionální centra a jejich venkovská zázemí, hospodářsky a sociálně ohrožená území (např. periferní oblasti), ekologicky citlivé oblasti a samostatně rovněž pro meziregionální a dálkové vztahy. Jednotlivé druhy dopravy je nutné rozvíjet s ohledem na potřebnou dostupnost jednotlivých regionů, na přepravní potřeby a s ohledem na snížení vlivů na životní prostředí.

“ **Dobré dopravní napojení na ekonomická centra je jednou z podmínek pro rozvoj podnikání, mobilitu pracovní síly a zlepšení životní úrovně obyvatel regionů.** ”



Ambice DSS 3:

- ▶ jednotlivé regiony jsou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě
- ▶ podpora udržitelného vývoje ekonomiky
- ▶ podpora inkluzivní politiky namířené na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele
- ▶ zlepšovat propojenost mezi regiony, a to včetně příhraničních regionů se sousedními státy
- ▶ příspěvek státu krajům na optimalizaci silnic ve správě krajů

Letecká doprava má velkou výhodu v rychlosti přepravy na dlouhé vzdálenosti. Převládá zde i vysoká bezpečnost přepravy a kvalita poskytovaných služeb. V České republice je kvalitní letištní infrastruktura s vyhovujícími parametry vybavení, a díky tomu je na leteckou dopravu navázána řada podpůrných služeb. Dlouhodobě narůstá i počet odbavených cestujících, což vyžaduje investice do modernizace letišť. Letecký provoz ve vzdušném prostoru vyžaduje řízení letového provozu pomocí nejmodernějších elektronických systémů. Největší a klíčové letiště v České republice, Letiště Václava Havla Praha, je v majetku státu, reprezentovaného Ministerstvem financí. Ostatní veřejná letiště jsou převážně v majetku krajů. Pro oblast letectví byl Ministerstvem dopravy zpracován samostatný koncepční dokument s názvem „Koncepce letecké dopravy“, který byl schválen vládou dne 7. 7. 2016 usnesením č. 613.

Značnou nevýhodou letecké dopravy je její energetická náročnost, negativní vlivy na životní prostředí, horší časová a prostorová dostupnost letišť. Komplikací

pro individuální automobilovou dopravu na letiště je pak drahé parkování přímo na letištích a nutné delší bezpečnostní procedury. Hrozbou do budoucna je především nedostatečná kapacita dráhového systému na letišti v hlavní městě, která se dle předpokladu bude v příštích letech řešit zkapacitněním současné dráhy a výhledově stavbou nové paralelní dráhy. Kromě toho společnost Letiště Praha, a.s., připravuje na Letišti Václava Havla Praha další investice, které zlepší a zrychlí odbavování cestujících. V jednotlivých krajích pak jsou v plánech modernizace místních letišť. Při jejich modernizaci musí kraje odpovědně plánovat očekávané přepravní proudy.

“ **Klíčovou příležitostí pro Českou republiku je zkapacitnění Letiště Václava Havla Praha a jeho napojení na železniční dopravní cestu.**



Cílem do budoucna pro leteckou dopravu je:

- ▶ optimálně dimenzovaná síť letišť odpovídající trendu rostoucí poptávky
- ▶ dobrá dostupnost letišť prostřednictvím ostatních módů
- ▶ zajištění dostatečné kapacity a bezpečnosti vzdušného prostoru

Na strategické úrovni není možné posuzovat priority každého projektu (stavby) samostatně, neboť tyto projekty jsou vždy součástí funkčního celku (dále jen celku), přičemž ekonomických přínosů bude dosaženo v plné míře až po dokončení úplného celku, kterého je projekt součástí. Kromě toho existuje řada specifických nebo malých projektů, které nelze řešit v rámci jednotlivých celků, a jsou proto řazeny do projektových balíčků.

Postup pro definování jednotlivých celků je následující:

► V první úrovni jsou stanoveny multimodální koridory, pomocí kterých jsou určeny nejdůležitější dálkové tahy sítě národního významu. Multimodální koridory vycházejí z multimodálních koridorů definovaných v rámci sítě TEN-T a jsou rozšířeny o další koridory z hlediska napojení aglomerací ITI (členění dle metodiky MMR). Obvykle propojují více důležitých míst (aglomerací ITI) a mají vazby na mezinárodní síť. Multimodální koridory a jejich dílčí sekce (části) slouží ke stanovení prioritní sítě České republiky a pomocí těchto koridorů budou zajištěny mezinárodní vztahy České republiky a vztahy jednotlivých regionů definovaných ve Strategii regionálního rozvoje a v rámci regionů ITI. Na základě multimodálních koridorů jsou odvozeny multimodální celky a celky jednotlivých druhů dopravy, celky jsou pak předmětem prioritizace.

► V druhé úrovni jsou z multimodálních koridorů odvozeny multimodální celky, které se skládají ze souběžných celků pro silniční, železniční a případně vodní dopravu a zajišťují multimodální spojení dvou sousedních metropolí nebo aglomerací nebo slouží k zajištění dalších významných funkcí. Multimodální koridory se skládají z celků jednotlivých druhů dopravy, propojení těchto celků do multimodálních celků je navrženo z důvodů posuzování doprovodných opatření v rámci jednotlivých celků a z důvodů mezioborového multimodálního propojení provozu. Celky sdružují jmenovité projekty, které spolu úzce souvisí a společně přispívají k vybudování souvislého dopravního tahu požadovaných parametrů.

► Projektové balíčky tvoří menší projekty obdobného zaměření nebo projekty specifického zaměření, které nejsou zařazeny do celků. Pro každý projektový balíček je stanovena samostatná prioritizace projektů v něm obsažených, a to buď v rámci akčních plánů Dopravní sektorové strategie, nebo v rámci samostatné koncepce.

► Celkem je v silničním, železničním a vodním dopravním módu definováno 161 funkčních celků.



TRANSEVROPSKÁ DOPRAVNÍ SÍŤ (TEN-T)

Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T) má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů Evropské unie (EU) zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Má rovněž pomoci zabezpečit dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost. Podporuje právo všech občanů EU na volný pohyb v rámci území členských států. Navíc zahrnuje požadavky na ochranu životního prostředí a podporuje tak udržitelný rozvoj. Transevropská síť je definována nařízením EU 1315/2013.

TEN-T vychází z plánů národních států na rozvoj infrastruktury a jejím hlavním cílem je zajistit kvalitní spolupráci na rozvoji dopravních cest napříč státy EU v provázanosti na okolní státy stojící i mimo EU. TEN-T je definována zvláště pro jednotlivé druhy dopravní infrastruktury, nicméně všechny dopravní módy vždy cílí na propojení definovaných klíčových uzlových bodů, což jsou hlavní města, resp. aglomerace nad milion obyvatel. Ucelená síť TEN-T je tedy multimodální infrastrukturní platformou, která umožňuje přepravu osob a zboží, jejímž cílem je další postupné zlepšování možností přepravy, resp. zlepšování parametrů jednotlivých částí této sítě.

Síť TEN-T je rozdělena na hlavní (core network) a globální (comprehensive network). Nařízení EU stanovuje limitní termín pro dokončení hlavní sítě nejpozději do roku 2030, resp. nejpozději do roku 2050 v případě globální sítě. V rámci hlavní sítě jsou pak dále definovány koridory, na jejichž realizaci se EU soustředí, a to včetně přidělování zdrojů EU pro kofinancování jejich realizace.

Přes Českou republiku prochází tři koridory hlavní sítě, a to baltsko-jadranský, východní a východostředomořský a rýnsko-dunajský. Přiložené mapy znázorňují síť TEN-T v grafické podobě pro jednotlivé dopravní módy, v železniční síti ještě s rozdělením na osobní a nákladní (multimodální) dopravu. Síť TEN-T je páteří hospodářství EU. Rozvojové priority TEN-T jsou shodné se zájmy České republiky.

V současné době probíhá revize evropského nařízení k síti TEN-T, ta dosud nebyla schválena Evropskou radou a Evropským parlamentem.

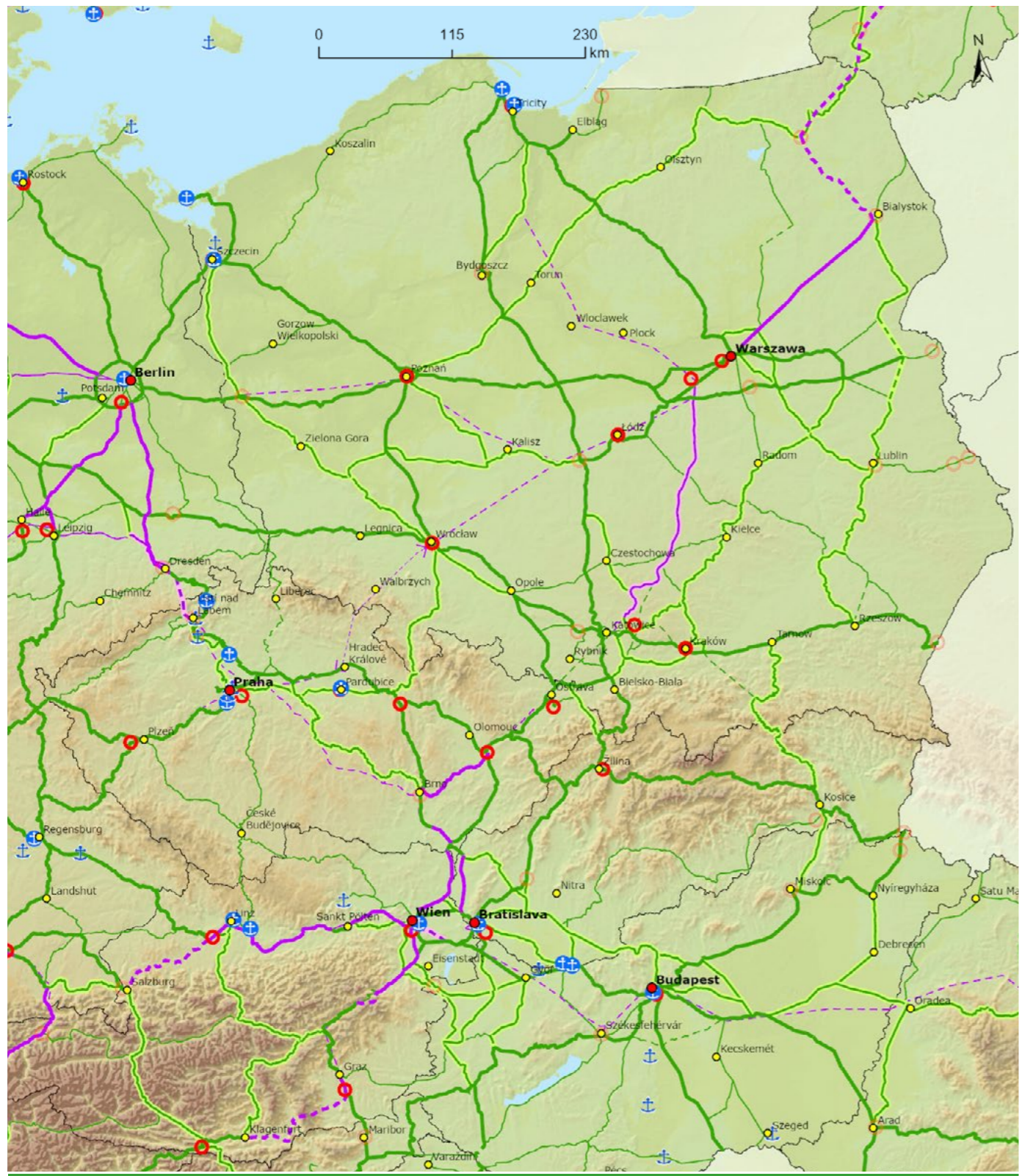


Cílem do budoucna v oblasti politiky TEN-T je:

- ▶ dokončit páteřní síť nejpozději do roku 2030 a rozšířenou hlavní síť do roku 2040
- ▶ dokončit globální síť nejpozději do roku 2050, ale raději dříve
- ▶ prioritní důraz klást na udržitelnost dopravy v rámci koridorů hlavní sítě TEN-T, které prochází ČR
- ▶ zajistit aktivní zastoupení ČR v aktivitách EU spojených s politikou TEN-T
- ▶ usilovat o trvalou finanční podporu rozvoje sítě TEN-T z fondů EU

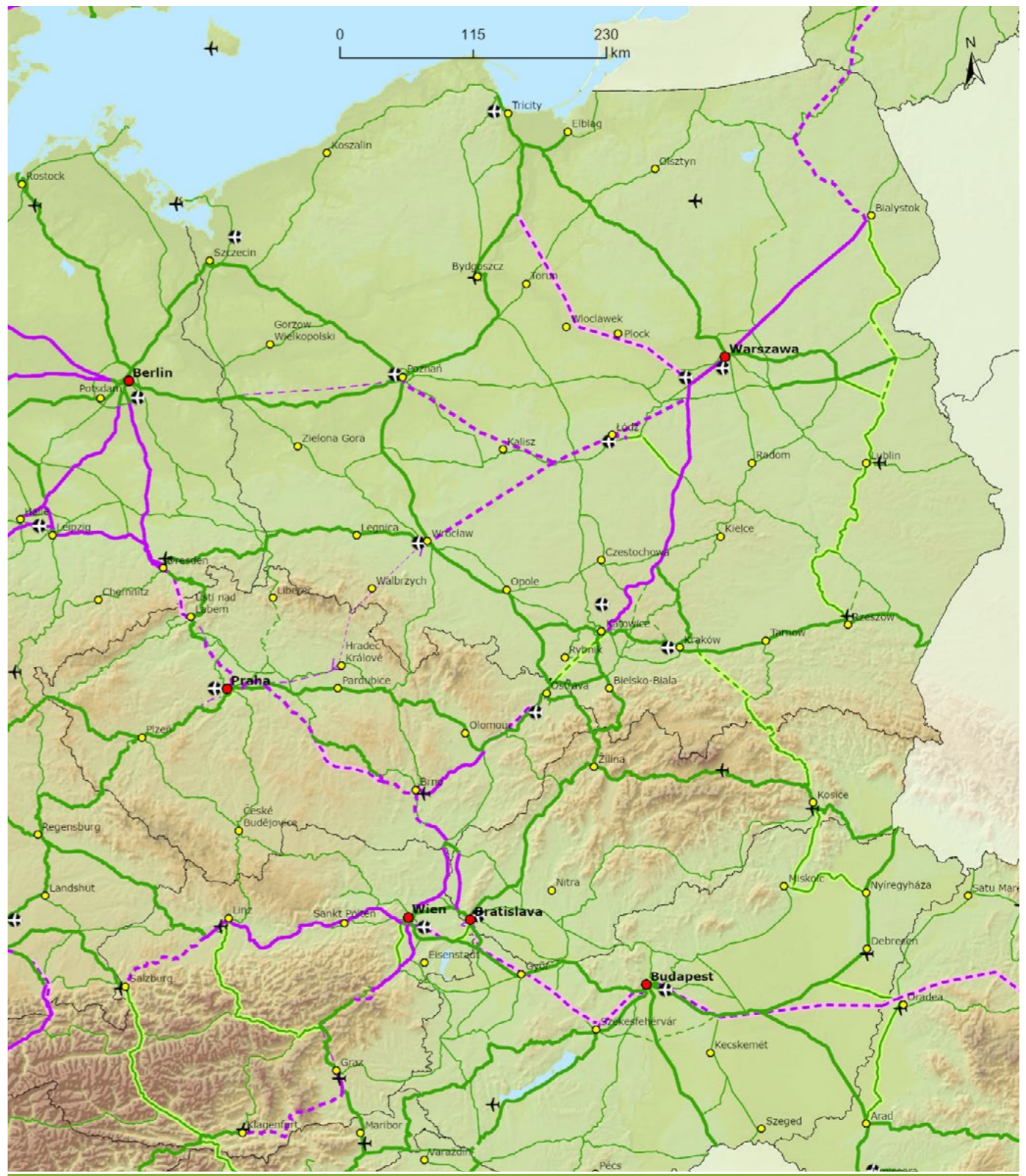
“ Síť TEN-T je páteří hospodářství EU. Rozvojové priority TEN-T jsou shodné se zájmy České republiky.

SÍŤ TEN-T PRO NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU



Railways Core	Railways Extended Core	Railways Comprehensive	Compr	Core	Urban Nodes
— Conventional	— Conventional	— Conventional	⚓	⚓	● Capitals
- - Conventional / New Constr.	- - Conventional / New Constr.	- - Conventional / New Constr.	⚓	⚓	● Urban Nodes
— ≥ 200 km/h	— ≥ 200 km/h	— ≥ 200 km/h	○	○	
- - ≥ 200 km/h / New Constr.	- - ≥ 200 km/h / New Constr.	- - ≥ 200 km/h / New Constr.	○	○	
↔ Projected		↔ Projected			

SÍŤ TEN-T PRO OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU



Railways Core	Railways Extended Core	Railways Comprehensive	Compr	Core	Urban Nodes
— Conventional	— Conventional	— Conventional	⚓	⚓	● Capitals
- - Conventional / New Constr.	- - Conventional / New Constr.	- - Conventional / New Constr.	⚓	⚓	● Urban Nodes
— ≥ 200 km/h	— ≥ 200 km/h	— ≥ 200 km/h	○	○	
- - ≥ 200 km/h / New Constr.	- - ≥ 200 km/h / New Constr.	- - ≥ 200 km/h / New Constr.	○	○	
↔ Projected		↔ Projected			

SÍŤ TEN-T PRO SILNIČNÍ DOPRAVU



Roads Core	Roads Extended Core	Roads Comprehensive	Comprehensive	Core	Urban Nodes
Road	Road	Road	Road	Road	Capitals
Road/ New Constr.	Road/ New Constr.	Road / New Constr.	Road / New Constr.	Road / New Constr.	Urban Nodes
Projected		Projected			
			Ports	Ports	
			RRT	RRT	
			Airports	Airports	

TENtec

SÍŤ TEN-T PRO VNITROZEMSKÉ VODNÍ CESTY



Core	Comprehensive	Core	Urban Nodes
Inland Waterways	Inland Waterways	Inland Waterways	Capitals
Inland Waterways / New Construction		Inland Waterways / New Construction	Urban Nodes
	Ports	Ports	

TENtec

Dopravní systém, ke kterému se bude Česká republika postupně blížit, má za cíl zlepšit kvalitu života obyvatel a zlepšit podnikatelské možnosti hospodářských subjektů. Cílenými opatřeními v oblasti provozování a údržby dopravní infrastruktury i jejího rozvoje realizovanými v prostředí se stabilizovanými a dostatečnými finančními zdroji bude tvořeno zdravé jádro dopravní infrastruktury s garantovanou kvalitou, které bude postupně doplňováno.

Cílem Ministerstva dopravy je stanovení předpokládaného finančního rozsahu, který je nezbytné zajistit tak, aby se potřeby rozvoje dopravní infrastruktury naplnily v požadovaných časových horizontech, včetně respektování splnění evropských závazků dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030, rozšíření hlavní sítě TEN-T do roku 2040 i ostatních projektů (globální síť TEN-T a ostatní národní projekty) do roku 2050.

Tato finanční rozvaha slouží zejména ke znázornění reálné provazby mezi dopravními potřebami a možnými finančními zdroji tak, aby bylo možné zodpovědně plánovat přípravu projektů dopravní infrastruktury a jejich realizaci z dlouhodobé perspektivy.

V současné době je sledováno v různých stádiích přípravy cca 900 projektů staveb dopravní infrastruktury. Pro realizaci všech shora popsáných celků a balíčků a zajištění údržby a oprav dopravní infrastruktury je v období let 2024–2050 potřeba zajistit celkem 5,1 bilionu Kč v cenách roku 2022 (mezi lety 2023–2033 se jedná o 2,8 bilionu Kč), tj. v průměru je třeba zajistit pro rozpočet SFDI finanční prostředky ve výši 182 miliard Kč v CÚ 2022 ročně. Z toho:

- ▶ pro realizaci všech celků je třeba zajistit 2,5 bilionu Kč v cenách roku 2022
- ▶ pro zajištění opravy a údržby je třeba 1,6 bilionu Kč
- ▶ pro zajištění balíčků je třeba zajistit 1 bilion Kč

Základem Dopravních strategií na vnější frontě je stabilizovat příjmy pro provoz, údržbu a rozvoj státní dopravní infrastruktury s tím, že bude zajištěno financování dvojího typu:

- ▶ mandatorní
- ▶ rozvojové

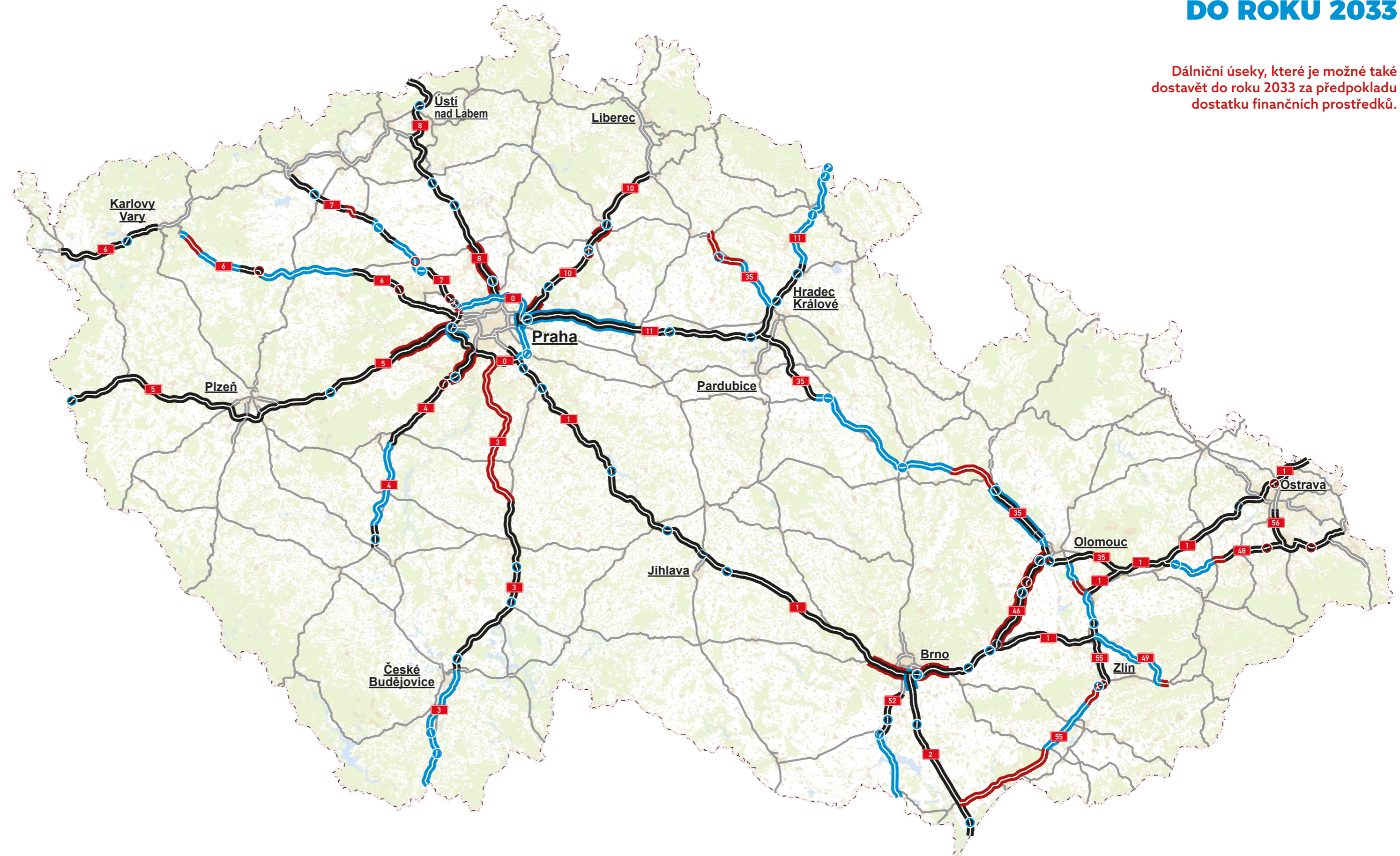


Dále jsou finanční zdroje potřebné na zajištění cílů DSS na úrovni právní společnosti, kterými jsou tyto cíle:

- ▶ zajistit kvalitní parametry existující železniční sítě včetně sjednocení trakční napájecí soustavy s prioritizací opatření na síti TEN-T a v městských/příměstských oblastech, další elektrizace tratí a zajištění všech technických parametrů pro provozování dálkové nákladní dopravy
- ▶ dobudovat chybějící dálnice
- ▶ přizpůsobit silnice I. třídy potřebám dopravy a ochrany životního prostředí
- ▶ vybudovat moderní rychlá železniční spojení
- ▶ přispět k řešení problematiky udržitelné mobility ve městech a aglomeracích
- ▶ zajistit dobré plavební podmínky na Dolním Labi
- ▶ efektivně řídit a využívat leteckou dopravu
- ▶ podporovat pěší a cyklistickou dopravu

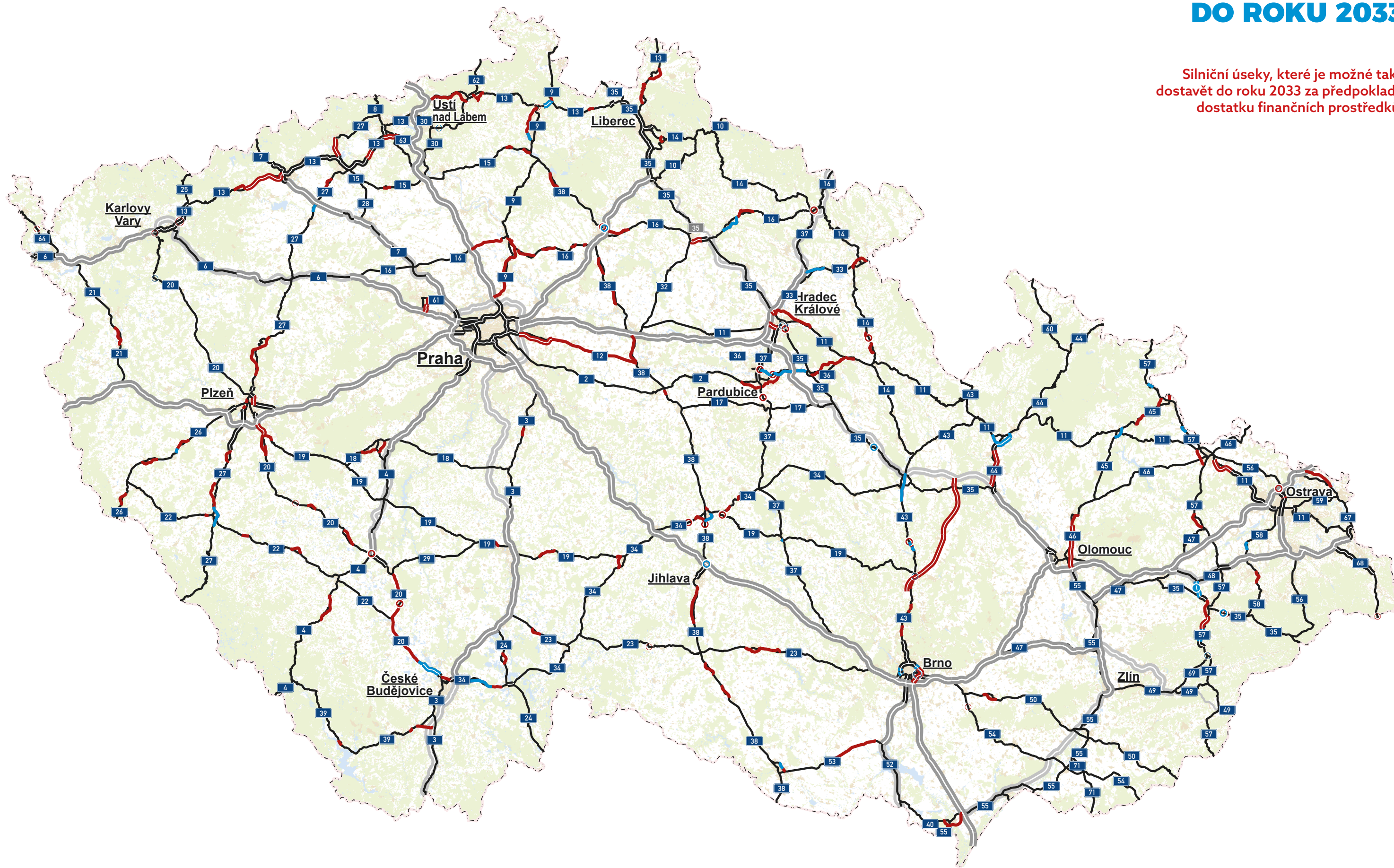
PLÁN DOSTAVBY DÁLNIČNÍ SÍTĚ V ČESKÉ REPUBLICĚ DO ROKU 2033

Dálniční úseky, které je možné také
dostavět do roku 2033 za předpokladu
dostatku finančních prostředků.



PLÁN DOSTAVBY SILNIČNÍ SÍTĚ V ČESKÉ REPUBLICĚ DO ROKU 2033

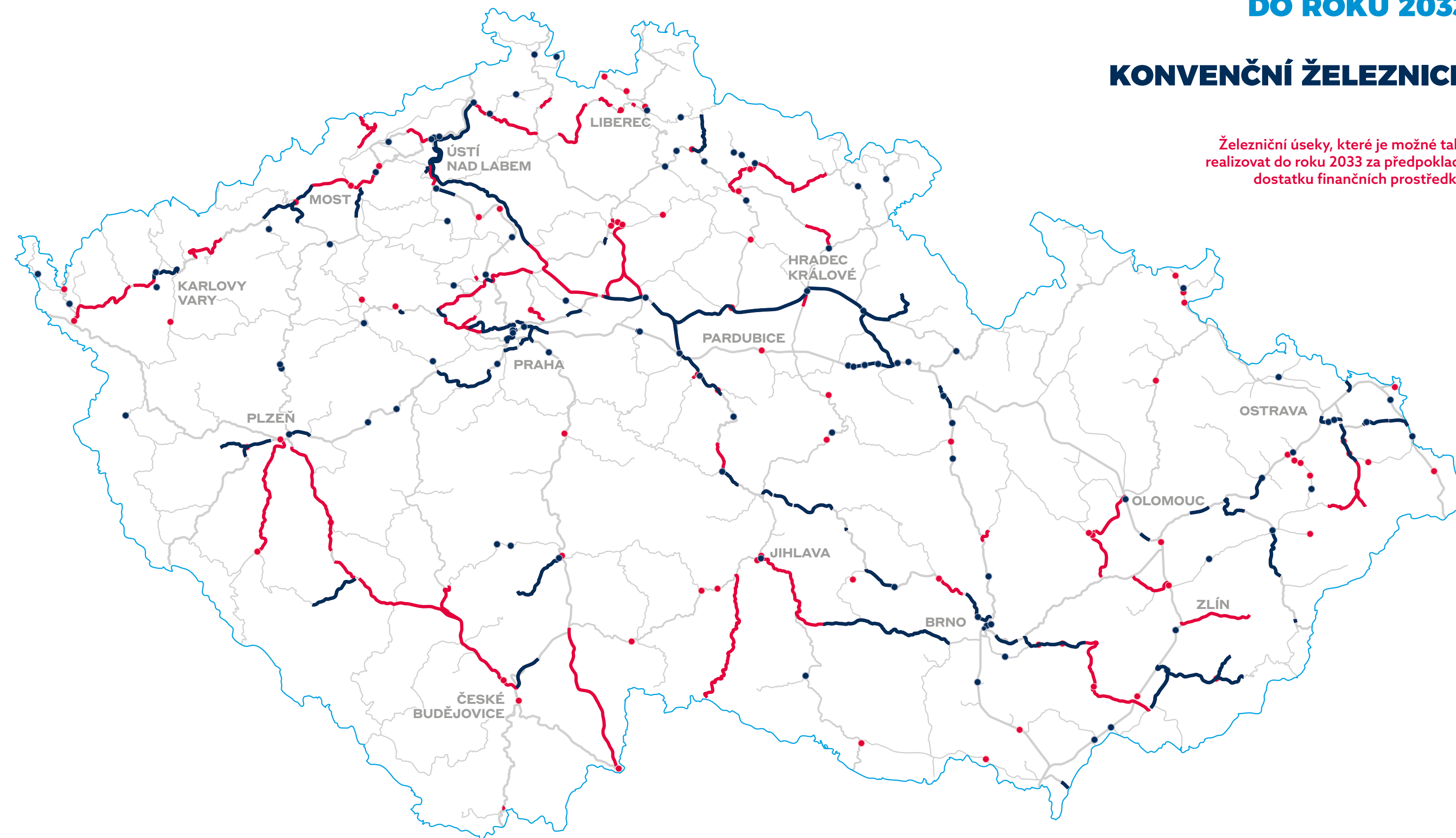
Silniční úseky, které je možné také
dostavět do roku 2033 za předpokladu
dostatku finančních prostředků.



PLÁN DOSTAVBY A MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ V ČESKÉ REPUBLICĚ DO ROKU 2033

KONVENČNÍ ŽELEZNICE

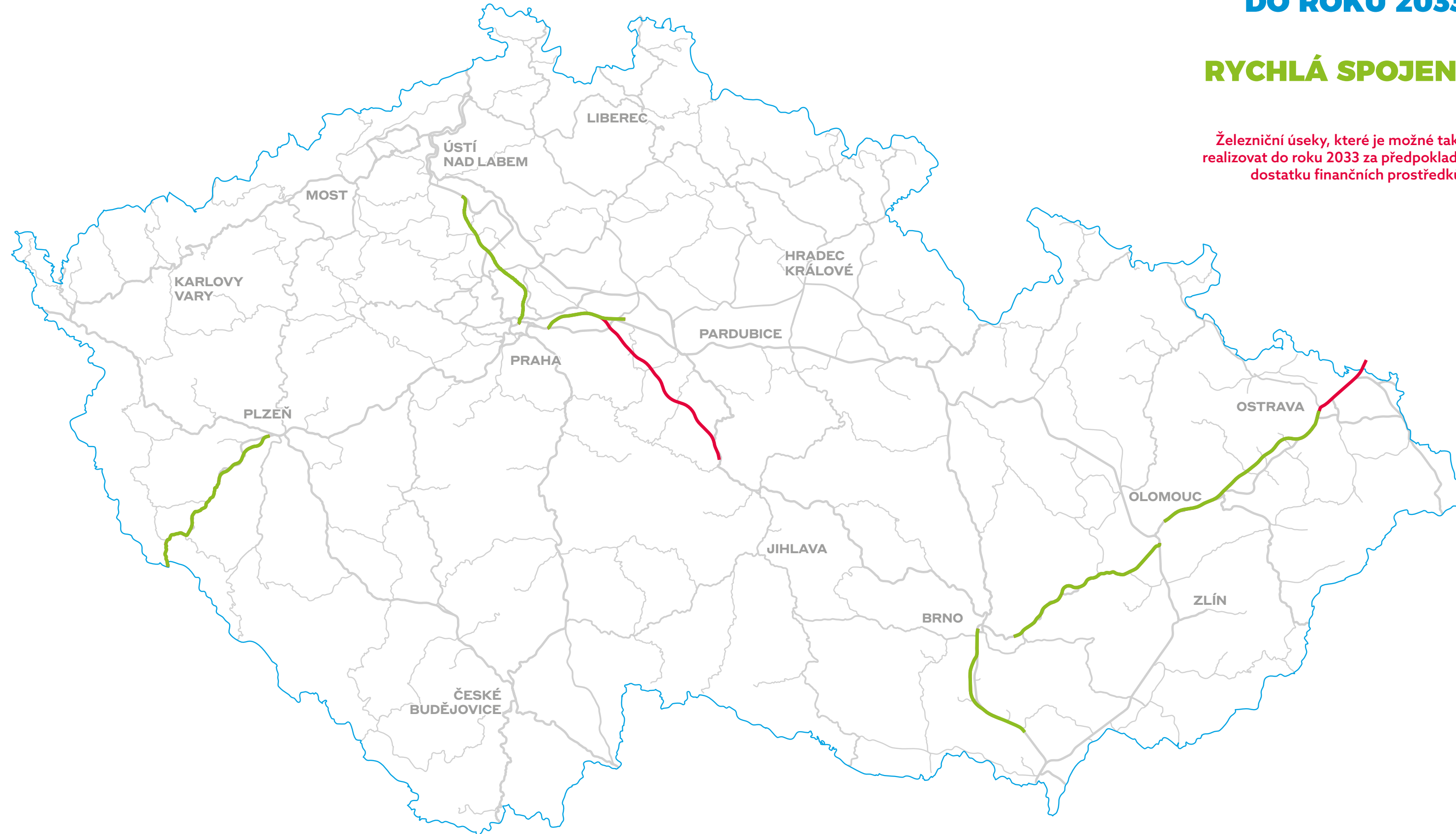
Železniční úseky, které je možné také
realizovat do roku 2033 za předpokladu
dostatku finančních prostředků.



PLÁN DOSTAVBY A MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ V ČESKÉ REPUBLICE DO ROKU 2033

RYCHLÁ SPOJENÍ

Železniční úseky, které je možné také realizovat do roku 2033 za předpokladu dostatku finančních prostředků.

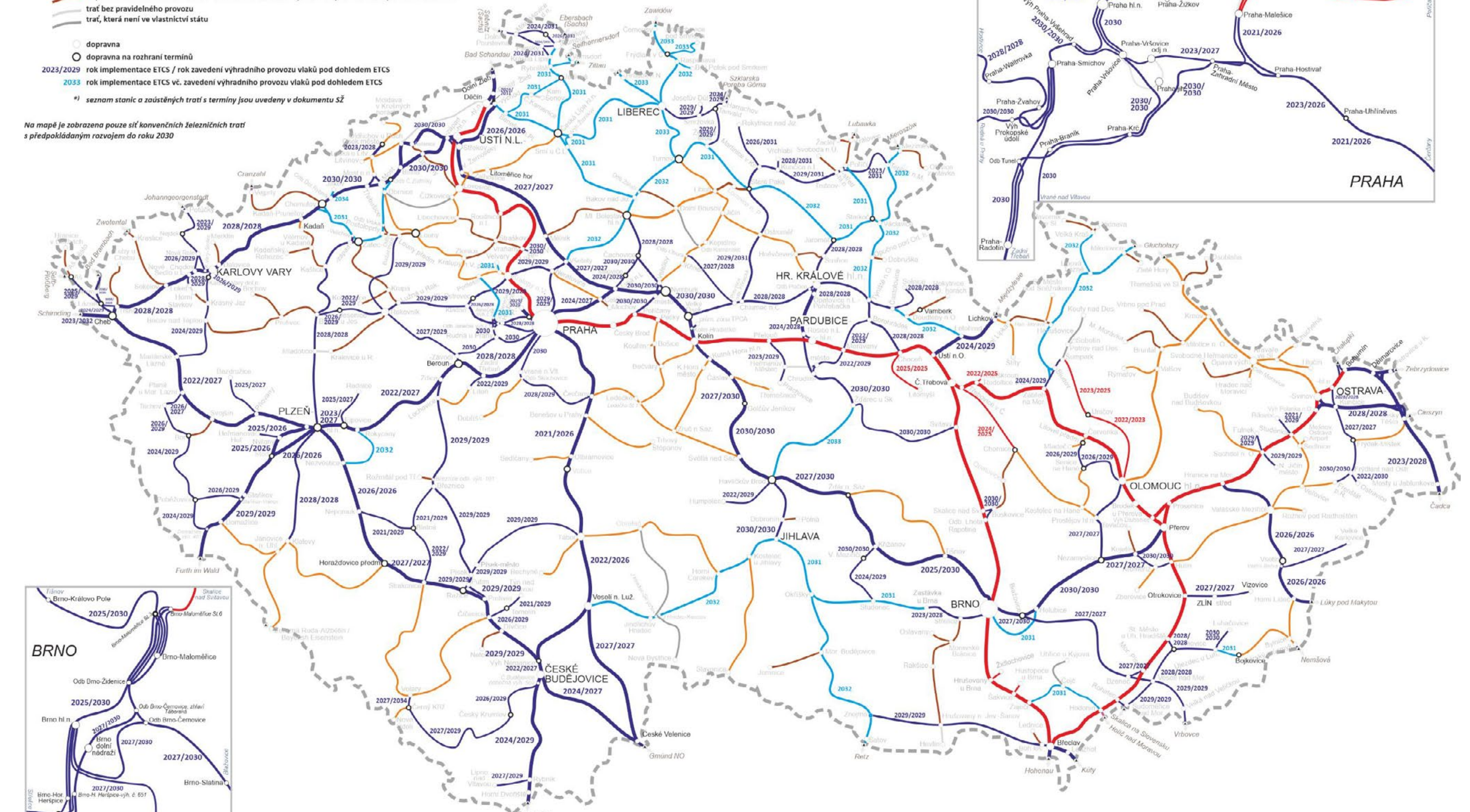


Plán implementace ETCS v České republice

- výhradní provoz vlaků pod dohledem ETCS v roce 2025
- implementace ETCS do roku 2030, rok zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS je uveden za lomítkem
- implementace ETCS v letech 2031 – 2033 včetně zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS
- implementace ETCS v letech 2034 – 2037 včetně zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS
- implementace ETCS v letech 2038 – 2040 včetně zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS
- trať bez pravidelného provozu
- trať, která není ve vlastnictví státu

- doprava na rozhraní termínů
- rok implementace ETCS / rok zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS
- rok implementace ETCS vč. zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS
- rok implementace ETCS vč. zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS
- rok implementace ETCS vč. zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS
- rok implementace ETCS vč. zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS

* seznam stanic o zástupných tratích s termíny jsou uvedeny v dokumentu SZ
Na mapě je zobrazena pouze síť konvenčních železničních tratí s předpokládaným rozvojem do roku 2030



Úseky, na kterých bylo požádáno o posun termínu vybavení tratí systémem ETCS oproti prováděcímu nařízení komise 2017/6
 - Brodek u Přerova – Přerov (platný termín: 2021, požádáno: 2022)
 - Český Brod – Kolín (platný termín: 2020, požádáno: 2023)
 - Kralupy n.V. – Děčín – st.hr. ČR/SRN (platný termín: 2023, požádáno: 2026)



Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy

Odbor strategie

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12

110 15 Praha 1

IČO: 66003008

DIČ: CZ 66003008

www.dopravnistrategie.cz