

PŘEHLED KONCEPČNÍCH DOKUMENTŮ V RESORTU DOPRAVY

Luděk Sosna

V resortu dopravy existuje řada koncepčních dokumentů, kterými se resort ve své činnosti řídí a které mají mezi sebou určitou logickou a věcnou provazbu. Předložený článek zjednodušeně popisuje jejich strukturu a obsah s cílem seznámit čtenáře s jednotlivými aspekty plánování v resortu dopravy jak v horizontální úrovni, tak v oblasti jednotlivých dopravních módů.

Zastřešujícím dokumentem pro sektor dopravy je **Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050** (schválena usnesením vlády ČR č. 259 ze dne 8. 3. 2021)

Dokument se zabývá rozvojem celého sektoru dopravy, přičemž ambicí je vytvářet předpoklady pro poskytování kvalitních služeb v oblasti mobility s ohledem na dlouhodobou udržitelnost. Jde tedy o zajištění dopravních služeb v osobní i nákladní dopravě v co nejvyšší kvalitě tak, aby sektor podporoval pozitivní hospodářský vývoj, a to takovým způsobem, který umožňuje prosperitu i budoucím generacím. Vzhledem k širší problematice nemohou být řešení navržena do všech podrobností, to je úkolem navazujících strategických dokumentů. Ty, které se velkou měrou dotýkají života lidí ve městech, řeší níže uvedené navazující dokumenty.

Dopravní sektorové strategie 2. fáze (schválené usnesením vlády č. 850 ze dne 13. 11. 2013, aktualizováno usnesením vlády č. 136 ze dne 27. 2. 2018)

Jedná se o klíčový dokument zaměřený na rozvoj, údržbu a financování dopravní infrastruktury. V rámci projektových balíčků je řešena i podpora dopravní infrastruktury ve vlastnictví samosprávy prostřednictvím příspěvků Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) a Fondu soudržnosti. Materiál byl použit jako podklad pro vyjednávání obsahu operačního programu Doprava pro období 2014–2020, stejně tak programu Doprava pro období 2021–2027.

V současné době probíhá aktualizace Dopravních sektorových strategií ve formě tzv. 3. fáze, která reflektuje aktuální přepravní potřeby a možnosti finančních zdrojů jak pro realizaci nových dopravních staveb, tak pro zabezpečení provozu, údržby, oprav a správy současné dopravní sítě.

Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030 (schválena usnesením vlády č. 26 ze dne 11. 1. 2021)

Koncepce rozpracovává hlavní zásady dopravní politiky do podmínek samosprávy. Koncepce řeší problematiku plánování udržitelné městské a aktivní mobility v souladu s návrhy a požadavky na řešení městské mobility ze strany Evropské komise, jejímž záměrem bylo řešit udržitelnou městskou mobilitu ve větších městech. Dosavadní praxe v rámci ČR ukázala, že problematiku je nutné řešit i ve městech menších, byť specifickým způsobem.

Koncepce proto navrhuje kategorizaci měst a stanovuje cíle a typová opatření vhodná pro navržené kategorie měst tak, aby se mobilita ve městech stala udržitelnou a postupně přecházela na takový způsob dopravy, který bude minimalizovat negativní dopady do složek životního prostředí, na veřejné zdraví a lepší kvalitu života lidí, aniž by docházelo k negativnímu dopadu na uspokojování přepravních potřeb.

Koncepce rozlišuje dvě části, první část se zabývá problematikou městské a příměstské mobility a plní funkci metodické pomůcky pro města a kraje v procesu plánování udržitelné městské mobility, a to s ohledem na definované kategorie měst. Druhá část se zabývá aktivní mobilitou a navazuje na národní cyklostrategii, jejíž platnost skončila v roce 2020. Vizí koncepce je nastavení trendu pro dosažení lepší dělby přepravní práce v počtu cest mezi jednotlivými druhy dopravy do roku 2030 pro příslušné kategorie měst.

Koncepce má ve své podstatě metodický charakter a měla by usnadnit jednotlivým městům zpracování a aktualizaci svých plánů udržitelné městské mobility, které patří do samostatné kompetence městských samospráv.

Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030 (schválena usnesením vlády č. 1 008 ze dne 12. 10. 2020)

Oblast dopravní obslužnosti je řešena prostřednictvím zákona o veřejných službách v přepravě cestujících a celostátního a krajských dopravních plánů. Vymezuje hlavní cíle a priority státu pro zajištění udržitelného rozvoje území, ochrany životního prostředí a životních potřeb obyvatel s ohledem na jejich věk, zdravotní stav a sociální situaci.

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

- vhodné rozdělení kompetencí ve veřejné dopravě,
- koncesní model,
- tarify ve veřejné dopravě a jejich regulace,
- dostupnost informací o veřejné dopravě,
- rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti ve veřejné dopravě,

- přizpůsobení vozidel novým potřebám,
- řetězec mobility.

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

Koncepce dále stanovuje základní rámec pro spolupráci státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti a navrhuje opatření pro realizaci Koncepce veřejné dopravy a současně ukládá povinnost, aby každý objednatel veřejné dopravy měl zpracován plán dopravní obslužnosti.

Národní akční plán čisté mobility (schválen usnesením vlády č. 469 ze dne 27. 4. 2020)

Jde o koncepční vnitrostátní rámec politiky pro rozvoj trhu alternativních paliv v odvětví dopravy a zavádění příslušné infrastruktury. Gestorem je Ministerstvo průmyslu a obchodu. Zpracování tohoto dokumentu vychází z požadavku směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva na přijetí příslušného vnitrostátního rámce politiky pro rozvoj trhu alternativních paliv v odvětví dopravy a příslušné infrastruktury. Národní akční plán čisté mobility (NAP CM) se zabývá elektromobilitou, CNG, LNG a v omezené míře rovněž vodíkovou technologií (resp. technologií palivových článků). Z důvodu přímé vazby na směrnici 2014/94/EU se tento dokument vztahuje primárně na ta alternativní paliva, u nichž uvedená směrnice požaduje po členských státech, aby v rámci vnitrostátního rámce definovaly národní cíle pro rozvoj příslušné infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic. Stanovuje cíle v oblasti čisté mobility v České republice a opatření pro posílení podílu vozidel na alternativní pohon. V souladu s naléhavostí společenské potřeby se dokument postupně posouvá od výhradního zaměření na silniční dopravu též ke všem ostatním druhům dopravy (včetně elektrol, elektrizace veřejné hromadné dopravy).

Existence tohoto dokumentu je zcela nezbytným předpokladem pro přípravu dotačního programu Doprava na podporu zavádění dobíjecích a plnicích stanic.

V letošním roce probíhá aktualizace NAP CM, a to s ohledem na povinné cíle návrhu nařízení upravující zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (AFIR – Alternative Fuels Infrastructure Regulation) pro dodávky elektřiny v přístavech v TEN-T a pro dodávku elektřiny pro letadla stojící na letištích v TEN-T a zatím nepovinné zahrnutí železniční dopravy na neelektrifikovaných tratích.

Strategie BESIP 2021–2030 (schválena usnesením vlády č. 8 ze dne 4. 1. 2021)

Pro období 2021–2030 Strategie BESIP stanovuje jako hlavní cíl snížení fatálních následků dopravních nehod

o 50 % (v roce 2030 o 50 % méně vůči roku 2020). Vedle ochrany lidského života a zdraví má zvýšení bezpečnosti silničního provozu rovněž významný pozitivní dopad na ekonomiku České republiky. Strategie se zaměřuje na několik pilířů. První pilíř se věnuje účastníkům provozu, především oblastem rychlosti a nevěnování se řízení, dále pak rizikovým účastníkům (recidivisté); dětem a mládeži, stárnoucí populaci, zranitelným účastníkům, mladým řidičům, alkoholu a jiným návykovým látkám a v neposlední řadě i ochranným prvkům. Druhý pilíř se zaměřuje na oblast infrastruktury, tedy odstraňování nehodových lokalit, srážky se stromem, železniční přejezdy, srozumitelné a předvídatelné trasy; dopravní značení; Smart Cities a kooperativní inteligentní dopravní systémy. Třetí pilíř je zaměřen na vozidla a technologie, zahrnuje opatření, jako např. pokročilé technologie, podporu pokročilých asistenčních systémů a automatizace, technický stav vozidel a čistou mobilitu. Poslední, neméně významný pilíř se zabývá problematikou systémových opatření – účinným dohledem a vymahatelností práva, technickým vybavením, vzděláváním, podporou bezpečného chování, ponehodové péči a kvalitními zdroji dat.

Koncepce nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030 (schválena usnesením vlády č. 57 ze dne 25. 1. 2017)

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

Koncepce nákladní dopravy se zaměřuje na nezbytnost zohlednění nákladní dopravy při plánování rozvoje dopravní infrastruktury, na podporu výstavby a modernizace multimodálních terminálů zároveň i zavádění telematiky v multimodální dopravě. V roce 2023 se připravuje aktualizace tohoto dokumentu, v rámci které bude řešena rovněž problematika udržitelné městské logistiky.

Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021–2027 s výhledem do roku 2050 (schválena usnesením vlády č. 7 ze dne 4. 1. 2021)

Strategie stanovuje, jaké priority v oblasti inteligentních dopravních systémů (ITS) mají být sledovány, jak má být organizována spolupráce s různými zainteresovanými subjekty a jaké nástroje (legislativní, normalizační, finanční) mají být k dispozici na podporu jejich rozvoje.

Technologie ITS mohou poskytnout data využitelná ke snížení nákladů na provoz a údržbu dopravní infrastruktury, umožňují optimalizovat dopravní proudy takovým způsobem, aby byla jízda vozidel plynulá bez náhlých zastavení a následných rozjezdů, čímž se eliminuje nadměrná spotřeba energie. Je třeba také investovat do systémů ITS pro ovlivňování a řízení městského automobilového provozu, provozu městské hromadné dopravy a city logistiky. ITS nachází uplatnění ve všech druzích dopravy: silniční, železniční, vodní, letecké, osobní, veřejné osobní i nákladní. V ITS je (inteligentní) infrastruktura a (inteligentní) dopravní prostředky ve vzájemné interakci a současně jsou ve vzájemné interakci také další aktivní účastníci dopravního provozu nebo přepravního procesu vybavenými odpovídajícími zařízeními a prostředky. Inteligentní infrastruktura v reálném čase pak může poskytovat kvalitní informace o dopravním provozu nebo informace o cestování, např. dispečinky dopravních podniků nebo integrovaných systémů mohou vozidlům udělovat organizační a řídicí pokyny nebo dopravní prostředky mohou komunikovat s jinými dopravními prostředky a zařízeními na infrastruktuře tak zvyšují bezpečnost a plynulost provozu, snižují energetickou náročnost nebo zkracují cestovní dobu.

Program rozvoje rychlých spojení v ČR (schválen usnesením vlády č. 389 ze dne 22. 5. 2017)

Program rychlých spojení představuje výraznou příležitost a impulz pro udržitelný rozvoj ČR a jejích regionů v celoevropském kontextu. Jedná se o základní koncepční dokument vymezující kroky spojené s přípravou, výstavbou a provozem systému rychlých spojení v ČR. Jako rychlá spojení je vnímán provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu. Tento program se stal základem pro přípravu navazujících studií proveditelnosti pro jednotlivá ramena.

Koncepce letecké dopravy pro období 2016–2020 (schválena usnesením vlády č. 613 ze dne 7. 7. 2016)

V současné době se připravuje nová koncepce, která se zaměřuje na urychlení procesů a další otevření možností v oblasti letecké dopravy zejména s ohledem na postupnou liberalizaci v oblasti letecké dopravy (přístup k trhu, vlastnictví a kontrola) na vývoj a nové technologie v letectví s důrazem na nenahraditelnost a ekologičnost při přepravě na delší vzdálenosti. Současně poukazuje na velký význam a v podstatě nenahraditelnost nákladní letecké dopravy. Dále se zaměřuje i na řešení problematiky nežádoucího přiblížování obytné zástavby k letištím a problémy s hlukem z leteckého provozu. Neméně důležitou oblastí, na kterou se koncepce zaměřuje, je nalezení vhodného způsobu financování opatření pro zabránění protiprávních činů a navržení spravedlivého rozložení nákladů na ochranu civilního letectví před protiprávními činy mezi provozovatele letišť a jednotlivé složky státu.

Koncepce vodní dopravy

Koncepce byla dokončena v roce 2018. Z důvodů významného negativního vlivu na vybrané předměty ochrany soustavy Natura 2000 bylo nutné stanovit převažující veřejný zájem a kompenzační opatření. Převažujícím veřejným zájmem vláda ČR označila vnitrozemskou plavbu nad ochranou vybraných předmětů soustavy Natura 2000. Dokument byl vládou dosud jen vzat na vědomí, avšak nebyl schválen, neboť dle odborného stanoviska Správy Národního parku České Švýcarsko z listopadu 2018 zpracovaného pro účely procesu SEA není možné u plavebního stupně Děčín negativní vlivy na životní prostředí kompenzovat.

V roce 2023 probíhá aktualizace dvou návazných dokumentů, a to Koncepce nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030 a Národního akčního plánu čisté mobility.

*Ing. Luděk Sosna, Ph.D.
ředitel Odboru strategie
Ministerstvo dopravy*

ENGLISH ABSTRACT

Overview of conceptual documents in transportation sector, by Luděk Sosna

The transportation sector has to take into account a number of conceptual documents with certain logical and factual links between them which guide its activities. This article describes their structure and content in a simplified way with the aim to make the reader familiar with the individual aspects of the transportation sector planning both at the horizontal level and in the field of individual transport modes.