

11. DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

11. Dopravní infrastruktura

- I. Úvod k tématu
- II. Sledované jevy ÚAP ČR
 - 11.1. Pozemní komunikace, jejich kategorie a jejich ochranná pásma
 - 11.2. Terminály a logistická centra
 - 11.3. Železniční dráhy, jejich kategorie a jejich ochranná pásma
 - 11.4. Letiště a letecké stavby
 - 11.5. Sledované vodní cesty a říční přístavy
 - 11.5.1. Sledované vodní cesty
 - 11.5.2. Sledované přístavy na vodních cestách
 - 11.6. Hraniční přechody
 - 11.7. Cyklotrasy
- III. Závěrečný souhrn
- IV. Právní rámec, zákony a vyhlášky
- V. Použité zdroje
- VI. Použité zkratky
- VII. Seznam grafických listů kapitoly 11
- VIII. Přílohy

11. Dopravní infrastruktura

I. Úvod k tématu

Sektor dopravy se vyznačuje výrazným mezinárodním přesahem, což je v podmínkách ČR umocněno geografickou polohou země uprostřed Evropy. Klíčové je proto dlouhodobé plánování rozvoje dálniční a silniční sítě, stejně jako železničních koridorů (ty upřednostňuje EU) a dalších prvků dopravní infrastruktury i ve vazbě na sousední státy. Na úrovni Evropské unie je za tímto účelem vymezena tzv. **Transevropská dopravní síť** (z anglického *Trans-European Network Transport*) neboli zkráceně **TEN-T**, která představuje hlavní směry pro další rozvoj dopravní infrastruktury napříč členskými státy. Cílem tohoto nástroje je pomocí cílených investic propojit státy EU dálkovými komunikacemi.

TEN-T jsou legislativně ukotveny **Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) 2024/1679 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013**. Nařízení sice stále zachovává 9 hlavních koridorů v rámci EU, ale jejich novým rozložením reaguje na BREXIT, přípravu na vstup zemí západního Balkánu do EU a válku na Ukrajině (více viz PRURÚ kapitola 1. Širší územní vztahy). Základem je stále „globální síť“ (dokončení do roku 2050) a „síť hlavní“ (dokončení do roku 2030). V nařízení se ale objevuje také další vrstva „rozšířená hlavní síť“ (dokončení do roku 2040), která poukazuje na vyšší naléhavost potřeby řešení dané sítě.

Pro nové programové období 2021–2027 vyšlo v červenci roku 2021 nové **Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 2021/1153, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a nařízení (EU) č. 283/2014**. Nástroj pro propojení Evropy (z anglického *Connecting Europe Facility*) neboli CEF v podobě zrušeného nařízení (EU) č. 1316/2013 byl nástrojem pro sedmileté období 2014–2020, zatímco nové nařízení (EU) 2021/1153 je nástrojem pro stávající období let 2021–2027 (označeno jako CEF2). CEF má za úkol zajistit synergii investic do dopravní energetické a datové (telekomunikační) infrastruktury v EU.

Dopravní infrastruktura představuje zásadní odvětví ekonomiky státu, přičemž její rozsah a kvalita se do značné míry promítá i do dalších sektorů národního hospodářství. Další rozvoj a strategické plánování dopravních staveb je proto prioritní. Klíčovým dokumentem, který řeší nejen pozemní komunikace, ale celý sektor dopravy na národní úrovni, je **Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050**, kterou zpracovalo

Ministerstvo dopravy. Dokument se zabývá komplexní problematikou související se všemi druhy dopravy (např. nehodovostí, intenzitou dopravy, bezpečností, financováním investičních akcí atd.).

Dalším významným dokumentem je souhrn připravovaných akcí dopravní infrastruktury „**Dopravní sektorové strategie 3. fáze**“ s vysvětlujícím podtextem „Střednědobý plán údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024–2033 s výhledem do roku 2050“ schválený Usnesením vlády č. 434 dne 26. června 2024¹.

Zásadním legislativním dokumentem, který ovlivní další výstavbu a územní rozvoj je **Zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury (liniový zákon)**, který ve své novele z 1. 7. 2024 kromě jiného opět měnil stavební zákon. Novelou byl liniový zákon doplněn o možnost, že v případě naléhavého veřejného zájmu může vláda na návrh Ministerstva dopravy rozhodnout o pořízení tzv. „Dílního územního rozvojového plánu“ pro vybraný záměr dopravní infrastruktury celostátního nebo mezinárodního významu nebo záměru přesahujícího svým významem území jednoho kraje (§2l, §2m). Cílem předcházející novely zákona bylo zajistit na zákonné úrovni transpozici směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1187 ze dne 7. července 2021 o zjednodušení opatření na zlepšení realizace transevropské dopravní sítě (TEN-T) především prostřednictvím nástrojů CEF.

Doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií. Od průmyslových a zemědělských odvětví se liší zejména propojením s jinými odvětvími lidské činnosti.

Dopravu lze studovat z mnoha hledisek, v této kapitole je však věnována pozornost zejména dopravní infrastruktuře, případně jejímu vlivu na území a územní rozvoj. S ohledem na nejistou dobu (energetická krize, válka na Ukrajině) bude do budoucna velice obtížné stanovit, jakým směrem se bude vývoj dopravní infrastruktury ubírat.

Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury v posledních letech trvale rostou (ačkoliv značnou část nárůstu prostředků v roce 2022 a 2023 představovala inflace). V roce 2022 byl rozpočet 130 mld. Kč a v roce 2023 činily investice více než 150 mld. Kč, z toho přes 30 mld. Kč prostřednictvím úvěrů. V letošním roce (2024) je vynakládáný objem prostředků podobný z důvodu snahy o úspory na výdajové stránce státu, byť v investiční části je snaha, aby vynaložené prostředky alespoň neklesaly.

Od roku 2001 bylo na dopravní infrastrukturu vynaloženo 1,74 bilionu Kč. Zatímco v roce 2001 bylo investováno cca 28 mld. Kč, v roce 2004 již přes 50 mld. Kč a před krizí v roce 2009 dosáhly výdaje k 90 mld. Kč. V letech 2012 až 2014 se výdaje pohybovaly jen kolem 50 mld. Kč, aby v roce 2015 skokově překonaly 90 mld. Kč (dokončování projektů financovaných z EU). V letech 2016–2018 došlo k poklesu o 12–16 mld. Kč, aby v roce 2019 došlo ke skoku na 95 mld. Kč a v roce 2020 došlo ke skoku o více než 20 mld. vzhůru, a tím došlo k výraznému překročení hranice 100 mld. Kč. V letech 2020–2023 byl též každoroční růst o 5–11 mld. Kč až na stávající hodnotu.

Zatím vždy šlo nejvíce financí na pozemní komunikace a potom na železnice. Nicméně v posledních letech se rozdíly snižují. V letošním roce ze 150 mld. Kč (78,6 % z národních zdrojů, zbytek z EU), dostane ŘSD přes 52 % a Správa železnic 38,3 % (z toho z EU cca 55 % ŘSD a jen 39 % SŽ). Tato skutečnost dokazuje, že EU zatím v ČR přispívá na infrastrukturu méně šetrnou životnímu prostředí více než uvádí ve svých dokumentech. Je to dáno polohou ČR a skutečností, že ČR stále nemá dokončenu síť dálnic a železnice ještě nemá dostatečné množství projektů připravených k realizaci.

Pozemní komunikace

Páteří síť dopravní infrastruktury představují pozemní komunikace, které jsou určené pro individuální automobilovou dopravu (IAD), pro veřejnou hromadnou dopravu (VHD) a nákladní dopravu. S ohledem na právní rámec České republiky je stěžejní **zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích**, na jehož základě jsou tyto stavby definovány jako „...dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.“ (§ 2, odst. 1).

Přeprava nákladů i osob v letech 2019 až 2021 v souvislosti s pandemií Covid-19 výrazně poklesla a došlo tedy ke snížení přepravního objemu i přepravních výkonů v dopravě. Celkový přepravní výkon v osobní dopravě poklesl v roce 2020 o více než 32 %, přepravní objem pak o téměř 6 %, u autobusů mimo MHD dokonce o více než 34 %.

¹ Dříve probíhaly aktualizace dokumentu po 3 letech, nicméně v současnosti se doba aktualizace dokumentu prodlužuje, a to až na dobu konce dokumentu, tedy na 10 let.

V loňském roce díky IAD přepravní objem narostl o více než 5 %, ale u autobusové dopravy mimo MHD ještě nedosáhl objemu z roku 2019 (o více než 2 %).

Celostátní sčítání dopravy 2020, které se s ohledem na pandemii Covid-19 protáhlo až do jara 2021 však v době bez omezení Covidem zaznamenalo další nárůst intenzit dopravy v průměru o 10 %. Nárůst je na dálnicích o 15 %, na silnicích o 9 %, u těžkých vozidel o 16 % a u osobních o 9 %. Průměrná intenzita na dálnicích je 30 700 voz/24 h, na silnicích I. třídy pak 9 100 voz/24 h.

V České republice lze v případě IAD pozorovat stále rostoucí stupeň automobilizace, tj. počet aut v území na tisíc obyvatel. V Evropě se počet osobních automobilů za poslední dekádu výrazně mění.

V roce 2015 byl v EU tento ukazatel nejvyšší v Lucembursku (661), následován Itálií (621), Maltou (612) a Finskem (590). Průměr celé EU byl 508 aut na 1 000 obyvatel. ČR byla pod průměrem EU s 485 auty na 1 000 obyvatel. Na konci žebříčku bylo Rumunsko (261), Maďarsko (327), Lotyšsko (345) a Chorvatsko (363).

V roce 2024 bylo v EU v průměru 576 aut na 1 000 obyvatel, přičemž v ČR bylo 608 aut na 1 000 obyvatel (7. nevyšší v EU). Nejvyšší hodnoty ukazatele byly v Itálii (701), Lucembursku (670), Finsku (666) a na Kypru (661). Naopak nejnižší hodnoty byly v Lotyšsku (424), Rumunsku (444), Maďarsku (447) a v Irsku (466).

Tab. 11.1: Vývoj počtu osobních automobilů v přepočtu na 1 000 obyvatel

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Česká republika	485	502	522	540	554	576	579	582	597	608
Průměr EU27	508	518	530	539	548	555	561	564	570	576

Zdroj: EUROSTAT – Data Browser [online]. EUROSTAT, 2025 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_eqs_carhab/default/table?lang=en&category=road.road_eqs. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Z výsledku je patné, že se rozdíly ve stupni automobilizace v EU postupně zmenšují a země bývalého východního bloku se počtem osobních aut na 1 000 obyvatel postupně dorovnávají zemím v západní Evropě. Zároveň je z výsledků zřejmé, že se počet osobních automobilů celkově zvyšuje.

Zvyšující se počet automobilů vyvolává tlak nejen na kapacitu dálnic a silnic, ale také na odstavné plochy, tj. parkovací místa. Je třeba v rámci boje s klimatem prověřit, zda místo nárůstu zpevněných ploch, které často z ulic vytlačují především vzrostlou zeleň, není lépe využívat aspoň částečně parkovací domy. Do budoucna by tento problém mohl být částečně řešen příklonem k různým alternativám k vlastnění automobilu (např. carsharing).

Do budoucna bude třeba také řešit u elektromobility zajištění dostatečného množství napájecích stanic, případně stanice pro další alternativní pohony podle jejich rozšíření, a to alespoň v mírném předstihu, což řeší nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 z 13. září 2023 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU, které jasně stanovuje pravidla platná pro EU.

Kromě IAD je klíčová také doprava nákladní (kamionová), jejíž intenzita má rovněž rostoucí tendenci. Problémem české dálniční sítě a sítě silnic I. třídy je nedostatek míst pro parkování a odstavování kamionů. Byť je snahou EU postupně zvyšovat podíl nákladní dopravy realizované prostřednictvím železnice, v ČR se tento trend naplňovat nedaří a objektivně dařit nebude minimálně do poloviny příští dekády 21. století, kdy bude završen proces dokončení výstavby dálniční sítě v ČR. Naše území je významné z hlediska tranzitní dopravy napříč Evropou, což je umocněno nižšími cenami mýtného (např. v porovnání se sousedním Rakouskem je cena téměř poloviční).

V rámci VHD je autobusová doprava realizována buď lokálně – typicky ve městech, kde je využívána pravidelně (a za účelem omezení zpoždění spojů v dopravních zácpách je možné vyčlenit pro autobusy samostatný jízdní pruh), nebo dálkově. Pokrytí dálkovou autobusovou dopravou není mezi regiony rovnoměrné, nicméně je dostatečné s výjimkou víkendů. Případně je možné zkombinovat tento typ dopravy s dopravou železniční.

V ČR existuje řada kategorií pozemních komunikací, nicméně na celostátní úrovni jsou nejdůležitějšími dálnice a silnice I. třídy, které představují klíčové spojnice pro dálkovou silniční dopravu, jak uvnitř státu (mezi regiony a spádovými centry), tak pro mezinárodní přepravu (osobní i nákladní).

Terminály a logistická centra

Jak u osobní, tak i u nákladní dopravy se můžeme setkat s terminály. V případě osobní dopravy se jedná o místa určená k přestupu mezi jednotlivými druhy VHD (nejčastěji mezi vlakem a autobusem, popř. mezi autobusy městské hromadné dopravy). Proto v rámci nového nařízení (EU) 2024/1679 o síti TEN-T došlo k největšímu rozšíření tzv. městských uzlů (v ČR ze 2 na 10) a je jim věnována i samostatná příloha nařízení.

V případě, že dochází ke kombinaci jednotlivých druhů (forem) dopravy v rámci nákladní přepravy (tedy při přepravě zboží, materiálu či jakékoliv jiného nákladu) hovoříme o tzv. **intermodální přepravě**. Do této skupiny spadá i kombinovaná doprava, která spočívá v přepravě zboží po silniční komunikaci a dále buď po železnici, popř. po vodě, přičemž podíl posledních dvou zmíněných forem dopravy musí převažovat nad silniční dopravou. Klíčovým prvkem infrastruktury kombinované dopravy jsou **překladiště** neboli **terminály**, které jsou určeny k překládce daného nákladu z jednoho dopravního prostředku na jiný (např. přístav atd.). Velice rozšířenou variantou je užití standardizovaných kontejnerů jakožto přepravní jednotky. V takovém případě mluvíme o kontejnerových překladištích (terminálech). Nově v souvislosti s válkou na Ukrajině do popředí přibyla nutnost potřeby velkého překladiště a logistického centra pro Armádu ČR, která získá základnu u letiště Ostrava-Mošnov a nově má zájem i o Přerov.

Objekty, v nichž samostatně působí dopravní, logistické, zasilatelské, distribuční či jakékoliv jiné společnosti působící v logistickém řetězci, označujeme jako **logistická centra**. Součástí logistických center jsou tedy překladiště, skladovací prostory a další služby související s přepravou zboží, např. celnice, balící služby, stanice pohonných hmot, servis nákladních vozidel atd. Jsou budovány v místech dopravních uzlů, kde sdružují různé druhy nákladní dopravy, čímž usnadňují kooperaci mezi jednotlivými dopravci. Význam těchto prvků dopravní infrastruktury postupně narůstá, přičemž rozlišit můžeme jednak logistická centra **bimodální** (propojující železniční a silniční dopravu), a dále také **trimodální** (propojující kromě prve jmenovaných druhů dopravy navíc ještě vodní dopravu).

V České republice existuje velké množství jak terminálů, tak i logistických center, nicméně v drtivé většině případů jsou určeny výhradně pro kamionovou dopravu, a jsou tedy **monomodální**. V rámci sítě TEN-T funguje v ČR nově 6 bimodálních (nově Česká Třebová) a 9 trimodálních terminálů – s ohledem na vnitrozemské říční přístavy je klíčové umístění především na řece Labi. Problémem je splavnost, kterou řeší Smlouva o splavnosti Labe s Německem. Novým impulsem pro multimodální nákladní dopravu jsou i městské uzly, kde v jejich blízkosti mohou též vznikat terminály a logistická centra. To se v ČR teoreticky týká Liberce, Olomouce, Českých Budějovic a Hradce Králové (ačkoliv zřizování těchto zařízení v Olomouci a Hradci Králové je s ohledem na blízkost terminálů Pardubice a Přerov méně pravděpodobné).

S ohledem na skutečnost, že logistická centra ze své podstaty tvoří velké areály (o rozloze desítek ha), tak nemohou v celém rozsahu zajistit rovný přístup všech účastníků přepravy. Na národní úrovni byla proto definována tzv. **veřejná logistická centra** (dále jen VLC), jejichž součástí jsou veřejné terminály.

Dle Koncepce nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030 lze definovat neutrální (veřejný) terminál následovně: „*Překladiště s veřejným přístupem je překladiště, kde základní služby překladiště musí provozovatel poskytnout každému zákazníkovi/zájemci o využití terminálu KD na nediskriminačním základě za předem známých garantovaných podmínek a ceny provozovatelem předem stanovené a zveřejněné. Stanovené ceny za poskytování základních služeb terminálu musí odpovídat skutečným nákladům na provozování překladiště včetně přiměřeného zisku. V případě převisu poptávky nad kapacitou terminálu musí být požadavky kráceny všem zájemcům rovnoměrným způsobem.*“

Veřejné terminály mají umožnit přesun většího množství zboží na environmentálně šetrnější druhy dopravy, a tím napomoci dosáhnout cíle bezuhlíkové Evropy. S ohledem na další posun, a to platbu emisních povolenek z dopravy již v roce 2027, lze očekávat tlak na bezemisní nákladní vozidla, jejichž dojezd je zatím poměrně malý. Proto se v nové „Koncepti nákladní dopravy pro období 2024–2035“ předpokládá zmenšení atrakčních obvodů z dosud uvažovaných 200–300 km na pouhých 80–100 km, což předpokládá zahuštění logistických areálů, zřejmě s využitím již existujících areálů s terminály pro kombinovanou dopravu.

V této souvislosti je nutno zdůraznit, že územní plánování se nezabývá funkčním uspořádáním uvnitř areálů logistických center či terminálů, ale pouze připravuje podmínky pro kvalitní dopravní napojení na železnice a silnice, tak aby odpovídalo dopravnímu vytížení těchto areálů, které by mělo být vysoké.

Železniční dráhy

Jak bylo zmíněno výše, s ohledem na úvahy EU řešícím boj se zhoršujícím se klimatem a tzv. neutrální uhlíkovou stopu a s ohledem na globální měřítko EU, kde význam železnice se vzdálenostmi roste, je logické, že se železniční doprava stala pro EU dominantní (tzv. hlavní síť TEN-T se jednoznačně zaměřuje na železniční síť), ač momentálně objemem stále dominuje doprava silniční.

Proto je i v novém nařízení (EU) 2024/1679 jediná železnice rozdělena na železnici pro nákladní dopravu a železnici pro osobní dopravu. Ve snaze zajistit lepší využití železnice pro nákladní dopravu vzniklo nařízení (EU) č. 913/2010, které má být úzce koordinováno s uvedeným nařízením ohledně zjištěných požadavků pro potřeby sítě nákladní dopravy.

Zatímco hlavní síť TEN-T identifikovala 9 koridorů hlavní sítě TEN-T, síť nákladních koridorů „Rail Freight Corridors“ (dále RFC) jich má již 11, z toho jeden na Balkáně mimo EU. Zatímco z koridorů hlavní sítě TEN-T prochází ČR dva koridory (Baltsko-jaderský a Rýnsko-dunajský), tak koridory RFC zasahují na území ČR celkem čtyři (přitom jeden z nich byl v TEN-T rozpuštěn do dalších koridorů).

Interoperabilitu železniční dopravy v EU se dlouhá léta nedařilo řešit, neboť železnice v 19. století vznikla na národním principu a po celé 20. století neexistovala (a ani nebyla hledána) kompatibilita mezi jednotlivými železničními systémy států, počínaje různými rozchody kolejí, přes různé elektrické napájecí soustavy, různou úroveň traťového zabezpečení a konče rozdílnými předpisy a normami pro železnice.

Tato skutečnost způsobila vznik tzv. železničních balíčků, které představují především směrnice EU s potřebou jejich zapracování do legislativy příslušných států, což je především **zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách**, případně další související legislativa, která ovlivňuje územní rozvoj spíše nepřímou přes nové požadavky na infrastrukturu:

- II. balíček řeší bezpečnost železnice, vydávání licencí, přidělování kapacity infrastruktury a vybírání poplatků.
- III. balíček řeší vydávání osvědčení strojvedoucím a další náležitosti (zdravotní stav, jazykovou vybavenost).
- IV. balíček je nejrozsáhlejší a byl vydán v roce 2016, řeší interoperabilitu železnic, opět bezpečnost železnic, otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících a správu a řízení železniční infrastruktury a vyšlo nařízení (EU) o Agentuře EU pro železnice. Některé ze směrnic IV. balíčku byly v roce 2020 měněny.

Dominantní postavení má v tomto sektoru stát – na území České republiky je provozovatelem dráhy a vlastníkem většiny železničních tratí státní organizace Správa železnic (SŽ), která jako jediná vlastní celostátní i regionální dráhy. K 1. 2. 2020 existovalo dalších 7 provozovatelů dráhy, z toho pouze ČD provozuje celostátní dráhy, ostatní pak dráhy regionální. Největším národním železničním dopravcem jsou České dráhy, a.s., avšak v rámci zajištění volného přístupu na železniční trh v rámci EU dopravců zajišťujících železniční dopravu významně přibýlo, tuzemských je 93 a zahraničních 18 (z toho jen 30 tuzemských a 1 zahraniční se věnují též přepravě osob).

Na železniční síti v ČR je přitom preferována osobní doprava před nákladní, což způsobuje značnou nespolehlivost nákladní přepravy, a tím i menší zájem o nákladní železniční dopravu proti kamionové. Přitom zde je třeba vykonat největší změny z hlediska zpoplatnění emisí povolenkami. Dosud se děje pravý opak, prioritou vlády je dostavba dálniční sítě. Toto řešení dále znevýhodňuje postavení železnice všeobecně.

Zatím pouze jediný koridor, Praha – Ostrava je natolik vytížen, že zde jsou nutné regulace provozu. Jenže tato regulace se propisuje do stále zhoršované situace, a to především v úseku Praha – Kolín, ale celkově napjatá je i situace na pokračování do České Třebové, od Olomouce na Přerov a v úseku Ostrava-Svinov – Bohumín.

Z toho je patrné, že hlavním problémem je osobní doprava². Přitom právě osobní dopravě vyčerpanost tratí působí největší problémy z hlediska času. Zatímco v jízdním řádu (dále JŘ) 2002/2003 jel osobní vlak trať Praha, Masarykovo nádraží – Kolín za 1:01 h, v JŘ 2023/2024 1:14 h (+21 %) a v JŘ 2024/2025 1:16 h (+25 %). Podobný přístup má být postupně zaveden i na další vytížené tratě (viz Obr. 11.17 a Obr. 11.18).

² Poměr vlaků osobní a nákladní dopravy: Česká Třebová – Pardubice 2:1; Kolín – Velim 6:1; Český Brod – Úvaly 7:1.

³ Po zprovoznění vysokorychlostní železnice (VRT) Berlin – Nürnberg v uplynulé dekádě došlo k situaci, že spojení Berlin – Wien je o 20 minut rychlejší po delší trase Německo – Rakousko (1 000 km) než přes ČR (jen 800 km). Přitom maximální rychlost VRT Wien – Linz v Rakousku je jen do 250 km/h.

⁴ Pro představu, v roce 1989 ujely expresy a rychlíky tehdejších ČSD v Československu 31 mil. km, zatímco v roce 2019 v ČR 41 mil. km (s vyšší rychlostí roste i proběh vozidel za den, což je i princip přínosu VRT).

Vyvstává proto mezi odborníky otázka o dalším zvyšování počtu kolejí na dvoukolejných tratích. Větším problémem je přidání druhé koleje, neboť tím trať způsobuje zvýšení fragmentace území, podobně je na tom i posilující novostavba dvoukolejně trati mimo stávající koridor trati. Je též otázkou, zda především kolem největších měst nedobudovat hustší síť regionálních tratí, a tím uvolnit kapacitu příměstských spojů mimo hlavní kapacitní trati. V poslední době se též začal oživovat koncept tzv. „vlakotramvají“ (Praha a Středočeský kraj), které by mohly přinést významné úspory při budování, tak i provozu právě příměstských případně regionálních kolejových drah.

Přitom paradoxně je to nákladní doprava, která plně platí za užívání dopravní infrastruktury, zatímco osobní dopravu, aby byla využita, dotuje stát. Tato skutečnost dokonce způsobila vznik sdružení nákladních dopravců ŽESNAD, které usiluje o nápravu. Také stát chystá nápravu a v poslední novele zákona, o dráhách, vznikl institut vyhlášení „specializované infrastruktury“. Na počátku roku 2022 vzniklo také sdružení osobních železničních dopravců SVOD Bohemia, které má zatím 4 členy. Cílem sdružení je do deseti let zvýšit podíl železnice na tuzemských přepravách cestujících z 9 na 14 %.

Celkově lze konstatovat, že železnice v ČR byla dlouhá léta opomíjena, nicméně výhledově by se měla situace zásadněji změnit. Částečně je to způsobeno tlakem EU, která finančně více podporuje rozvoj čistších druhů dopravy (tj. železniční infrastruktury), částečně lepší situací v dokončené dálniční síti. Vliv mělo také uvědomění si, že ČR po odmítnutí výstavby vysokorychlostní železnice po rozdělení Československa zaostává již nejen za Evropou, ale i za některými rozvojovými státy (Turecko, Saúdská Arábie, Maroko). Začalo dokonce hrozit, že ČR bude objížďena přes sousední státy³. Přitom má ČR 9349 km tratí, 2631 nádraží a vypraví denně 8 944 vlaků.

Proto po nákladném, a jak se později ukázalo, ne úplně efektivním rozhodnutí zmodernizovat „tranzitní železniční koridory“, aby splňovaly alespoň minimální podmínky dohod EHK OSN AGC a AGTC, se především na IV. TŽK díky prodlevě v modernizaci této železnice (původní modernizace měla být dokončena v roce 2010, ale bude opožděna o cca 20 let) přechází k vyšším standardům.

V souladu s předchozími odstavci došlo v roce 2017 ke schválení důležitých dokumentů, které významně ovlivňují další rozvoj železniční infrastruktury. Předně se jedná o vládou přijatý materiál Ministerstva dopravy „**Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR**“, který určuje hlavní výzvy v oblasti územního rozvoje, ale i územního plánování na příštích 30 let. Poněkud v pozadí se pak ocitají, z pohledu EU stejně důležitá **Koncepce nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030** (v současnosti již nahrazeno materiálem „Koncepce nákladní dopravy pro období 2024–2035“) a **Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030**.

Je třeba konstatovat, že „urychlená“ příprava VRT, spolu s problémy s dostavbou dálniční sítě, byly příčinou legislativních změn novely zákona č. 416/2009 Sb. a bude problémem pro zvládnutí včasného promítnutí do ÚP.

Přestože byla železnice po II. světové válce udržována, i budována a orientována spíše na nákladní dopravu než na rychlejší osobní dopravu, je z následujícího vývoje patrný ústup objemů nákladní dopravy na železnici. Podobně klesala také osobní doprava, a to především z důvodu nízké rychlosti (průměrná cestovní rychlost rychlíků byla 50–60 km/h, hlavní tahy až 80 km/h, nyní 90–120 km/h), ale také díky zastaralému vozovému parku. Nebyla tak využívána jako nyní⁴.

Poslední desetiletí zaznamenala osobní doprava na železnici významný rozvoj, a to jak v objemu přepravy cestujících (v období 2010–2019 o 17,5 %), tak i v přepravním výkonu (téměř o 66 %). Důvodem je zejména růst dálkové dopravy (mezinárodní vzrostla asi 3x), neboť průměrná vzdálenost jízdy se zvýšila ze 40 km na více než 56 km. Mezi hlavní důvody této změny určitě patří výrazně lepší komfort (Pendolino, railJet, včetně možnosti připojení k elektrické síti a na internet), rostoucí konkurence v osobní železniční přepravě, zdražování pohonných hmot a také zvýšená rychlost cestování⁵.

Podobně se dařilo nákladní dopravě do okamžiku, kdy se naplno začaly projevovat kapacitní problémy ve směru Praha – Ostrava, Praha – Brno, které nastaly vstupem dalších dopravců v osobní dopravě na koleje, což následně vedlo k zavedení regulace⁶.

⁵ Zvýšení cestovní rychlosti zkrátilo např. cestu Praha–Ostrava o 2 hodiny (způsobilo zrušení letecké linky ČSA), Praha–Brno nebo Praha–Cheb o 1 hodinu, Praha–Děčín o třičtvrtě hodiny, Břeclav–Bohumín o necelou půl hodinu a po dokončení IV. TŽK dojde také k zrychlení o 1 hodinu na trase Praha–České Budějovice (aktuálně o půl hodiny).

⁶ Regulace je prozatím jen ve směru Praha – Ostrava, kde je využíván tržní přístup – ne vše objednáno MD. Zde již v roce 2019 dochází k mírnému poklesu nákladní dopravy, který se dále prohlubuje v souvislosti s pandemií Covid-19, která přináší dopravě ztráty. Podobný jev je patrný též částečně ve směru Praha – Brno – hranice ČR.

Proto je třeba v první řadě zajistit, aby byly maximálně využity zbývající dvoukolejné kapacitní trati, kde zatím jsou slušné rezervy, byť jsou některé trati problémové.⁷ Dále je třeba urychleně elektrizovat tratě, kde je zajištěno zatížení 22,5 t, byť jsou jednokolejné, což umožní průjezd nákladních vlaků náhradní trasou při výlukách a mimořádných událostech (nákladní vlaky nejsou závislé na zastávkách). Na těchto tratích je pak nezbytné zajistit délku předjízdňových kolejí v železničních stanicích a výhybnách takové délky, aby zde mohly být beze změny převezeny vlaky délky 740 m, jak to vyžaduje nařízení (EU) o síti TEN-T.

II. Sledované jevy ÚAP ČR

11.1. Pozemní komunikace, jejich kategorie a jejich ochranná pásma

V České republice jsou jako pozemní komunikace označovány dálnice (I. a II. třídy), silnice (I., II. a III. třídy), místní komunikace (I., II., III. a IV. třídy) a účelové komunikace (viz zákon č. 13/1997 Sb.), přičemž pro potřeby ÚAP ČR jsou stěžejní první dvě kategorie, tedy **dálnice a silnice I. třídy**.

Do konce roku 2015 existovaly v ČR také tzv. rychlostní silnice, které měly téměř totožné technické parametry jako dálnice. I z tohoto důvodu byla drtivá většina z původních rychlostních silnic od 1. 1. 2016 převedena mezi dálnice, díky čemuž se dálniční síť v ČR rozrostla o více než 400 km „nových“ úseků dálnic⁸. Do dálnic nebyly převedeny silnice R35 v úseku D10 (Turnov)–Liberec, silnice R63 mezi D8 a I/8 na Teplice a část silnice R49 od Vizovic na hranice se Slovenskem. Z dálnice D43 je nakonec silnice I/73 uspořádána do čtyř pruhů.

Schéma pozemních komunikací na území ČR je zobrazeno v grafickém listu 11.1.

U vybraných pozemních komunikací jsou stanoveny silniční ochranná pásma, a to k ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí. Pro účely zákona (§ 30 zákona č. 13/1997 Sb.) se ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací,
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice I. třídy nebo místní komunikace I. třídy,
- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

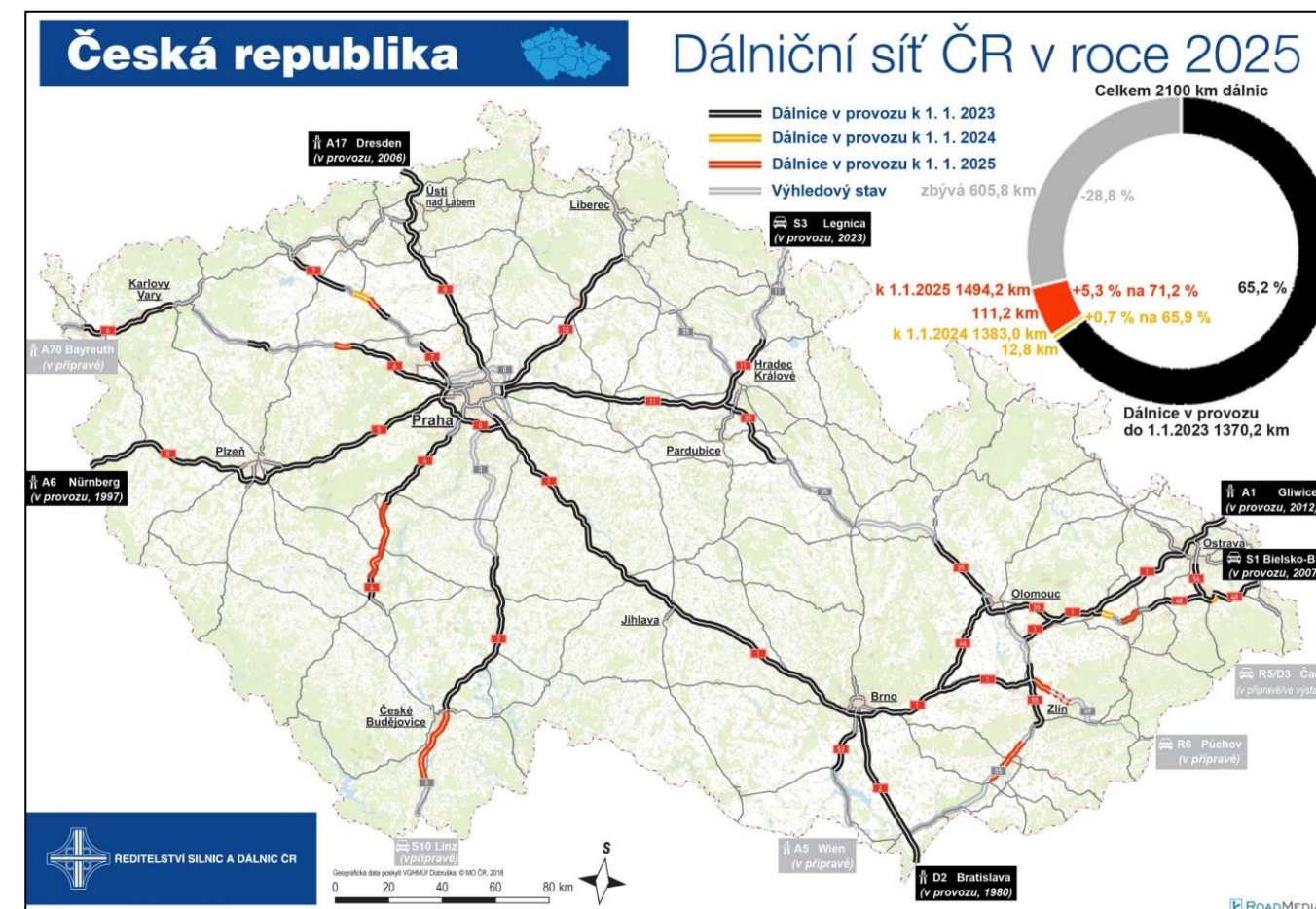
Za správu, údržbu a výstavbu dalších úseků dálnic a silnic I. třídy zodpovídá **Ředitelství silnic a dálnic s. p.** (dále jen ŘSD). ŘSD bylo dříve státní příspěvkovou organizací, která se však k 1. 7. 2024 transformovala do státního podniku, jehož zřizovatelem je Ministerstvo dopravy ČR.

K 1. 7. 2024 bylo na našem území evidováno celkem 1394,2 km dálnic (viz Tab. 11.2), které jsou označeny vždy písmenem D a následně doplněny číslem. Konec roku 2024 má být bohatý na otvírání nových úseků dálnic. Zcela bude uvedena do provozu dálnice D4 budovaná formou PPP projektu (zatím jediná koncesionářská dálnice v ČR⁹). Výrazně přibude dálnice D3 (s dvouletým zpožděním obchvat Českých Budějovic a pokračováním ke Kaplicím) v délce 28 km v Jihočeském kraji a dálnice D55 (17 km v plném profilu a 4 km zatím v polovičním profilu) ve Zlínském a Jihomoravském kraji. Posledním úsekem bude 8 km dlouhý úsek na dálnici D48 v Moravskoslezském kraji. Ve Zlínském kraji se ještě měl otvírat 17 km dlouhý úsek Hulín – Fryšták, ale kvůli ekologickým spolkům, které napadly provizorní sjezd z dálnice na jejím konci u Fryštáku k otevření nedojde. Otevřen bude pouze úsek 10 km k MÚK u Holešova (vše ve Zlínském kraji). Současná dálniční síť (včetně úseků, které jsou výhledově plánovány k výstavbě) je zachycena na obrázku níže¹⁰ (viz Obr. 11.1).

Přírůstek dálniční sítě v letech 2023 a 2024 ukazuje na značnou nerovnoměrnost přírůstků. V roce 2022 bylo zprovozněno jen 21,2 km dálnic. Situace by se však měla v následujících letech zlepšit. V roce 2025 by mělo být

zprovozněno dalších více než 80 km dálnic a v podobném duchu bude nutné pokračovat dál, pokud má být dálniční síť dokončena v roce 2033, jak je plánováno.

Obr. 11.1: Vývoj dálniční sítě v České republice v letech 2023–2025 s vazbou na sousední státy



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic – mapy [online]. Praha: ŘSD, 2024 [cit. 27.11.2024]. Dostupné z URL: <<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/mapy>>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2024.

Současná dálniční síť v ČR je jako celek nefunkční. Byť je výstavba této páteří infrastruktury jednou z národních priorit, stále chybí řada klíčových propojení, a to jak v rámci našeho území, tj. mezi regiony (např. dálnice D35), tak i v rámci mezinárodní dálniční sítě (např. pokračování dálnice D52 z Brna na Vídeň), ale dokonce i mezi jednotlivými úseky dané dálnice (např. dálnice D6 či D7 a další) – názorně viz Obr. 11.1.

Nedostatečné propojení a obsluha našeho území dálnicemi se v konečném důsledku negativně odráží i v ekonomice země. Nákladní i osobní doprava je často zpožděná, neboť nedostatečná kapacita dálnic způsobuje každodenní kongesce (dopravní zácpy) na nejvytíženějších tazích. Současně se ukazuje, že neumíme koordinovat akce mezi jednotlivými stavbami na dálniční síti mezi sebou navzájem.

Souvisejícím problémem je i nedostatečný počet odstavných (parkovacích) ploch, které jsou klíčové především pro řidiče kamionů s ohledem na jejich potřebu vykonávání zákonem stanoveného odpočinku. Je s podivem, že nebyly řešeny již během výstavby jednotlivých dálnic s tím, že ještě větším problémem je situace u silnic I. třídy. Ukazuje se, s ohledem na odpor některých obcí k dodatečnému umísťování odpočívek kolem stávajících dálnic, že by bylo

⁷ Nákladní doprava je např. citlivá na sklon. Uvádí se, že ideální sklonové poměry pro těžké nákladní vlaky jsou do 12,5 promile. Např. na trase Kolín – Havlíčkův Brod – Brno jedna lokomotiva těžký nákladní vlak neutáhne a potřebuje postrk. Proto jsou ve velké oblibě především koridorové trati, kde jsou často sklonky menší.

⁸ Překlasifikování se týkalo například pražského okruhu (původně R1, následně D0), současných dálnic D4, D6, D7, D10, D46, D48, D52, D55, D56 nebo části dálnic D35 a D49 (u všech záměna značení z R na D).

⁹ Připravují se však další – např. D35 a možná také D0 a D3 ve Středočeském kraji.

¹⁰ V obrázku chybí záměr nové silnice I/73 jako spojnice dálnice D1 a budoucí dálnice D35, místo zrušeného původního záměru dálnice D43.

vhodnější stanovit úseky pro umístění těchto odpočívek přes několik přilehlých obcí kolem dálnice v rámci Územního rozvojového plánu a následně je upřesňovat v rámci navazující územně plánovací dokumentace.

Tab. 11.2: Přehled dálnic na území České republiky – stav k 1. 7. 2024¹¹

Číslo dálnice	Průběh dálnice	Délka v km
D0	Pražský silniční okruh: Satalice (D10) – Horní Počernice (D11) – Běchovice (I/12)	40,5
	Modletice (D1) – Lahovice (I/4) – Třebonice (D5) – Řepy (D6) – Ruzyně (I/7)	
D1	hr. Hlavního města Prahy – Modletice (D0) – Mirošovice (I/3) – Humpolec (I/34) – Pávov (I/38) – Velká Bíteš (I/37) – Kývalka (I/23) – Brno (I/23, I/52, I/41, D2, I/50) – Holubice (I/50) – Vyškov (D46) – Kroměříž (I/47) – Hulín (I/55, D55) – Říkovice (I/55)	361,5 ¹²
	Přerov (I/55) – Lipník (D35, I/35) – Běloutín (D48) – Hladké Žitovice (I/57) – Ostrava (I/11, I/56) – Bohumín (I/67) – Polsko	
D2	Brno (I/41, D1) – Břeclav (I/55) – Lanžhot – Slovensko	60,9
D3	Mezno (I/3) – Tábor (I/19, I/3) – Dráčov (I/23) – Veselí nad Lužnicí (I/3) – Úsilné	69,1
D4	Praha (D0, II/102) – Dubenec (I/18)	44,0
	Mirotice – Nová Hospoda (I/20)	
D5	Praha (D0) – Ejpovice (I/26) – Černice (I/20) – Litice (I/27) – Sulkov (I/26) – Nová Hospoda (I/21) – Rozvadov – Německo	151,1
D6	Praha (D0) – M. Přítočno (I/61) – Řevničov (I/16) – Krušovice (I/6)	94,5
	Lubenec (I/6) – Bošov (I/6)	
	Karlovy Vary (I/6, I/20) – Sokolov – Jesenice (I/21) – Cheb (I/6, I/21)	
D7	Praha (D0) – Makotřasy (I/61) – Knovíz (I/7)	54,5
	Panenský Týnec (I/7) – Louny (I/28) – Louny (I/7)	
	Postoloprty (I/7) – Žíželice (I/27) – Spořice (I/7)	
D8	Praha (D0) – Nová Ves (I/16) – Lovosice (I/15, I/30) – Bílinka (I/8) – Řehlovice (I/63) – Chlumec (I/30) – Knínice (I/13) – Petrovice – Německo	94,5
D10	Praha-Satalice (D0) – Mladá Boleslav (I/16, I/38) – Ohrazenice (I/10, I/35)	70,4
D11	Praha (D0) – Poděbrady (I/38) – Libice nad Cidlinou (I/32) – Chýst' (I/36) – Sedlice (D35) – Kukleny (I/11) – Plotiště (I/11, I/35) – Jaroměř (I/37)	114,5
D35	Sedlice (D11) – Opatovice (I/37) – Časy (I/36) – Ostrov (I/17)	89,4
	Mohelnice (I/35) – Křelov (I/35)	
	Neředín (I/35) – Olomouc (D46, I/46, I/55) – Přáslavice (I/35) – Lipník n/B (D1)	
D46	Vyškov (D1) – Vyškov-východ (I/47) – Prostějov – Olomouc (D35, I/46)	38,3
D48	Běloutín (D1, I/47) – Dub (I/48)	62,1
	Palačov (I/48) – Nový Jičín (I/48)	
	Rybí (I/48) – Příbor (I/58) – Frýdek-Místek (D56, I/48) – Horní Tošanovice (I/68) – Žukov (I/11, I/48)	
D52	Rajhrad (I/52) – Pohořelice (I/52, I/53)	16,9
D55	Hulín (D1) – Otrokovice (I/49) – Napajedla (I/55)	18,9
D56	Ostrava (I/56) – Frýdek-Místek (D48, I/56)	13,1

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic – délky a další data komunikací [online]. Praha: ŘSD, 2024 [cit. 27.11.2024]. Dostupné z URL: <<https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci#zalozka-dalnice>>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2024.

Na dálnice navazují silnice I. třídy, které dotvářejí klíčové dopravní propojení regionů v ČR. Silnice I. třídy jsou označovány římským číslem I a následně jednomístným či dvojímístným číslem. Délka silnic I. třídy k 1. 7. 2024 činí 5 741,5 km, z toho 174,4 km silnic pro motorová vozidla.

¹¹ Tučným textem jsou označeny dálnice, které jsou již v celé délce dokončené.

¹² Část dálnice D1 ležící na území Hlavního města Prahy přešla pod její správu a byla z dálnic vyřazena.

Díky nedostatečné rychlosti výstavby dálnic je řada úseků silnic I. tříd dlouhodobě přetížená a kapacitně již nepostačuje stále rostoucí intenzitě dopravy (blíže viz Obr. 11.2). Kritická situace z hlediska přetížení silnic I. třídy je u silnice I/35 (od křižovatky s I/17 až do Litomyšle přes 18 tis. vozidel/24 h), u silnice I/3 na Benešovsku (přes 25 tis.), I/43 na Brněnsku (téměř 24 tis.) a u silnice I/49 – průtah Zlínem (nedělený 4 pruh téměř 34 tis., v dělení v centru až téměř 39. tis.). Řešení v podobě dobudování chybějících úseků dálnic či kapacitních silnic mezitím stále nabírá zpoždění.

Dlouhodobým problémem je nadměrná doprava v obcích a městech. Desítkám z nich chybí obchvat, který by vyvedl silniční dopravu ze zastavěných částí měst a obyvatelům tak ulevil od hluku a zplodin znečišťující ovzduší. Některé obchvaty jsou pak součástí zamýšlené dálniční sítě – např. v případě dálnice D1 je potřeba k finálnímu dokončení v celé délce zbudovat chybějící poslední dálniční úsek Říkovice–Přerov (měl by být v předstihu dokončen v roce 2025). Samostatnou kapitolou je pak stále ještě nedokončený obchvat Prahy, který pod označením D0 představuje důležitou spojnici dálnic.

Situace se dost posunula vpřed na dálnici D35 (byť s ročním zpožděním kvůli řešení posledních dvou úseků na pomezí Čech a Moravy formou PPP projektu). Dále se podařil dílčí posun na dálnici D0 zahájením výstavby úseku Běchovice–D1. Částečně se lepší situace také na silnici I/3 a do přípravné fáze se dostala i nová kapacitní silnice I/73 (nahrazující původní záměr dálnice D43), která nově doplní stávající silnici I/43.

Zatím se nezdá, že by se posunulo tunelové řešení průtahu stávající silnice I/49 Zlínem a také zamýšlený obchvat dálnicí D49 severně od Zlína se dále zpožďuje a komplikuje (otevřen je pouze úsek od dálnic D1 a D55 po MÚK Holešov). Již dokončený úsek MÚK Holešov – provizorní sjezd na II/490 u Fryštáku (napojení Zlína) zatím nebyl zprovozněn (řeší se zákonnost tohoto sjezdu).

Tab. 11.3: Úseky dálnic a silnic I. třídy s celkovou intenzitou dopravy vyšší než 25 tisíc vozidel za 24 hodin dle Celostátního sčítání dopravy 2020¹³

Intenzita dopravy 2020	Pruhy	Dálnice (Exit-exit), silnice pro motorová vozidla (SM), silnice I. třídy
Nad 100 000 vozidel/24 h	6	D1 (10-12)
80–100 000 vozidel/24 h	6	D1 (Pha-6, 8-10, 12-15)
70–80 000 vozidel/24 h	4,6	D0 (16-21); D1 (6-8, 194-196)
60–70 000 vozidel/24 h	4,6	D0 (21-23, 58-63); D1 (15-21, 190-194, 196-201, 203-210)
50–60 000 vozidel/24 h	4,6	D0 (15-16, 23-26); D1 (182-190); D2 (0-3); D5 (1-10); D8 (0-1); D10 (1-10); D11 (1-8); SM35 (20-22), I/52 (194D1-III/15276a81)
40–50 000 vozidel/24 h	4,6	D0 (82-0-7, 7-10, 10-15, 26-28); D1 (21-49, 112-119, 162-182, 201-203, 210-230); D5 (10-28); D7 (0-2); D8 (1-18); D10 (10-27, 39-46); D11 (8-35), D46 (26-33)
35–40 000 vozidel/24 h	4	D0 (76-82); D1 (49-75, 81-112, 119-162, 294-311); D2 (3-11); D4 (9-14); D5 (28-41, 62-67); D6 (1-2); D7 (2-5); D10 (27-39); D11 (35-42); D35 (267-272, 281-Kocourovce); SM35 (19-20, 22-24); SM43 (III/6401-II/385); D46 (12-21, 33-37)
30–35 000 vozidel/24 h	4	D1 (75-81); D2 (11-25); D4 (14-24); D5 (41-62, 76-80); D6 (2-12); I/6 KV (I/13-II/222); D7 (5-7); D8 (18-45, 65-69); D10 (46-53); D11 (50-62); D35 (261-OL, 272-281, Kocourovce-296); SM35 (24-31); D46 (1-12, 21-26)
25–30 000 vozidel/24 h	2+1,4	D1 (311-357); D2 (25-41); D4 (24-27); D5 (67-73, 89-93); D8 (45-52); D10 (53-71); D11 (42-50, 62-84); D35 (253-261); SM35 (12-19, 31-42); SM37 (II/211-III/0373); I/3 (D1,21-II/112); I/48 (I/56-III/48411, II/473-II/477)

Zdroj: Celostátní sčítání dopravy 2020 [online]. Praha: ŘSD, 2024 [cit. 27.11.2024]. Dostupné z URL: <https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/map/default.aspx>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2024.

Ředitelství silnic a dálnic realizuje v pravidelných pětiletých obdobích **Celostátní sčítání dopravy na dálnicích a silnicích v ČR**. Veřejně přístupné jsou výsledky ze Sčítání v letech 2010, 2016 a 2020¹⁴ (v interaktivní mapě včetně dalších doprovodných informací a metodiky).

Poslední Sčítání proběhlo v roce 2020, a i v tomto roce, který byl poznamenán celosvětovou pandemií nemoci Covid-19, rostl objem kamionové dopravy, zatímco omezení pohybu se dotklo zejména IAD a VHD. Mezi

¹³ Tučným textem jsou označeny 4pruhové úseky, kde je překročena kapacita, případně kde překročení kapacity hrozí.

¹⁴ Sčítání v roce 2025 se připravuje.

nejvytíženější úseky pozemních komunikací patří dálnice D1, a to především mezi Prahou a Brnem až po odbočení dálnice D46, a dále ostatní klíčové dálnice (části D5, D8, D10, D11, celá D46) – viz Tab. 11.3 a Obr. 11.2.

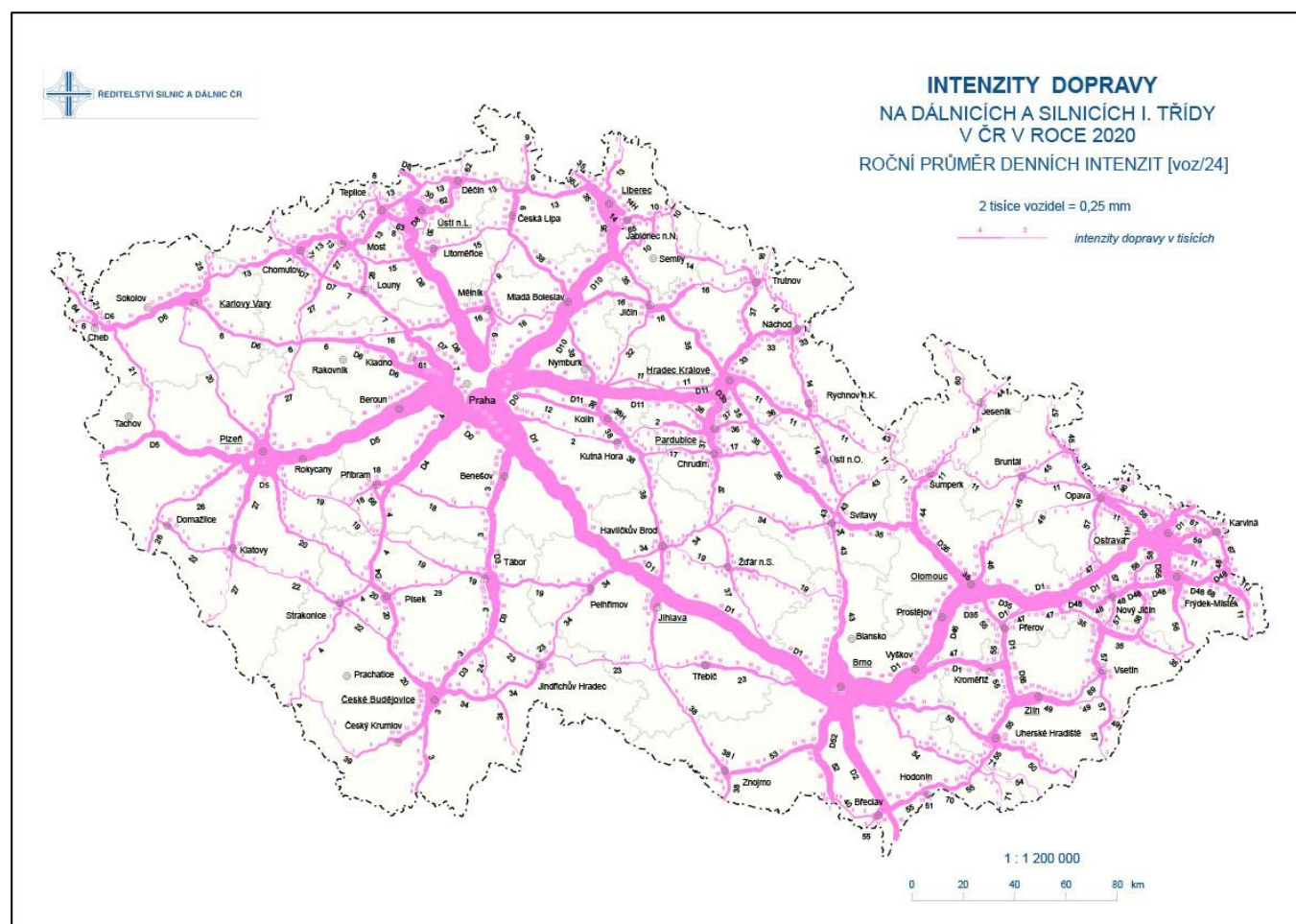
Momentálně nejvytíženějším úsekem dálnice D1 na 6pruhovém uspořádání je úsek u Prahy (Modletice Exit10 – Říčany Exit 12 – přes 100 tis. vozidel/24 h). Ve 4pruhovém uspořádání je nejvytíženější úsek jižně a východně od Brna mezi exitem 190 až Exitem 210 s intenzitami překračujícími hodnoty pro 4pruhé uspořádání. I Proto je úsek mezi Exitem 182 (napojení silnice I/23) a Exitem 210 (odpojení silnice I/50) rozdělený celkem do 7 etap řešení rozšíření dálnice.

Výpady dálnic z Prahy (D5, D8, D10, D11) a část hotového okruhu kolem Prahy D0, které jsou též ve 4pruhovém uspořádání, je potřeba také zkapacitnit. Projevuje se zde synergie enormního růstu počtu obyvatel Prahy a Středočeského kraje a současně rostoucí množství logistických areálů a nákupních center kolem dálnic. Tato zkapacitnění jsou ve vysokém stádiu přípravy a budou dosahovat na výpadech z Prahy délek desítek kilometrů (asi jako u Brna). U těchto úseků a úseku dálnice D2 u Brna po zaústění dálnice D52 se předpokládá rozšíření na 6pruhové uspořádání dálnic, které se již začalo realizovat na nejvytíženějším úseku u Brna.

V městských oblastech vyjma Prahy je největší zatížení přes 50 tis. v Brně a Liberci; nad 40 tis. v Ostravě, Plzni a Frýdku-Místku; nad 35 tis. v Olomouci, Českých Budějovicích a Zlíně; nad 30 tis. v Ústí nad Labem, Děčíně, Hradci Králové, Pardubicích a Karlových Varech; nad 25 tis. v Chomutově, Jihlavě a Mladé Boleslavi.

Lze konstatovat, že dlouhodobě se intenzita dopravy (ať už osobní automobilová, tak i nákladní) zvyšuje, což klade stále vyšší nároky na rozsah a kvalitu dálniční a silniční sítě na našem území, ale též na problematiku řešení rozšiřování ekologicky šetrné dopravy, což se u nákladní dopravy naprosto nedaří.

Obr. 11.2: Intenzita dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy dle Celostátního sčítání dopravy 2020



Zdroj: Celostátní sčítání dopravy 2020 [online]. Praha: ŘSD, 2024 [cit. 27.11.2024]. Dostupné z URL: <https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/content/doc/pentlogram_a3.jpg?v=2020>.

V rámci klíčového strategického dokumentu pro oblast územního plánování na národní úrovni, kterou je Politika územního rozvoje ČR (PÚR ČR), byla vymezena řada **rozvojových záměrů pro dostavbu dálnic a kapacitních silnic**. Aktuální rozvojové záměry silniční infrastruktury obsažené v PÚR ČR po změně č. 9 (ve znění závazném od 1. 3. 2025) jsou uvedeny v Tabulce 11.4.

Tab. 11.4: Rozvojové záměry související s koridory dálnic a koridory kapacitních silnic, silnic I. třídy vymezené v Politice územního rozvoje ČR (ve znění závazném od 1. 3. 2025)

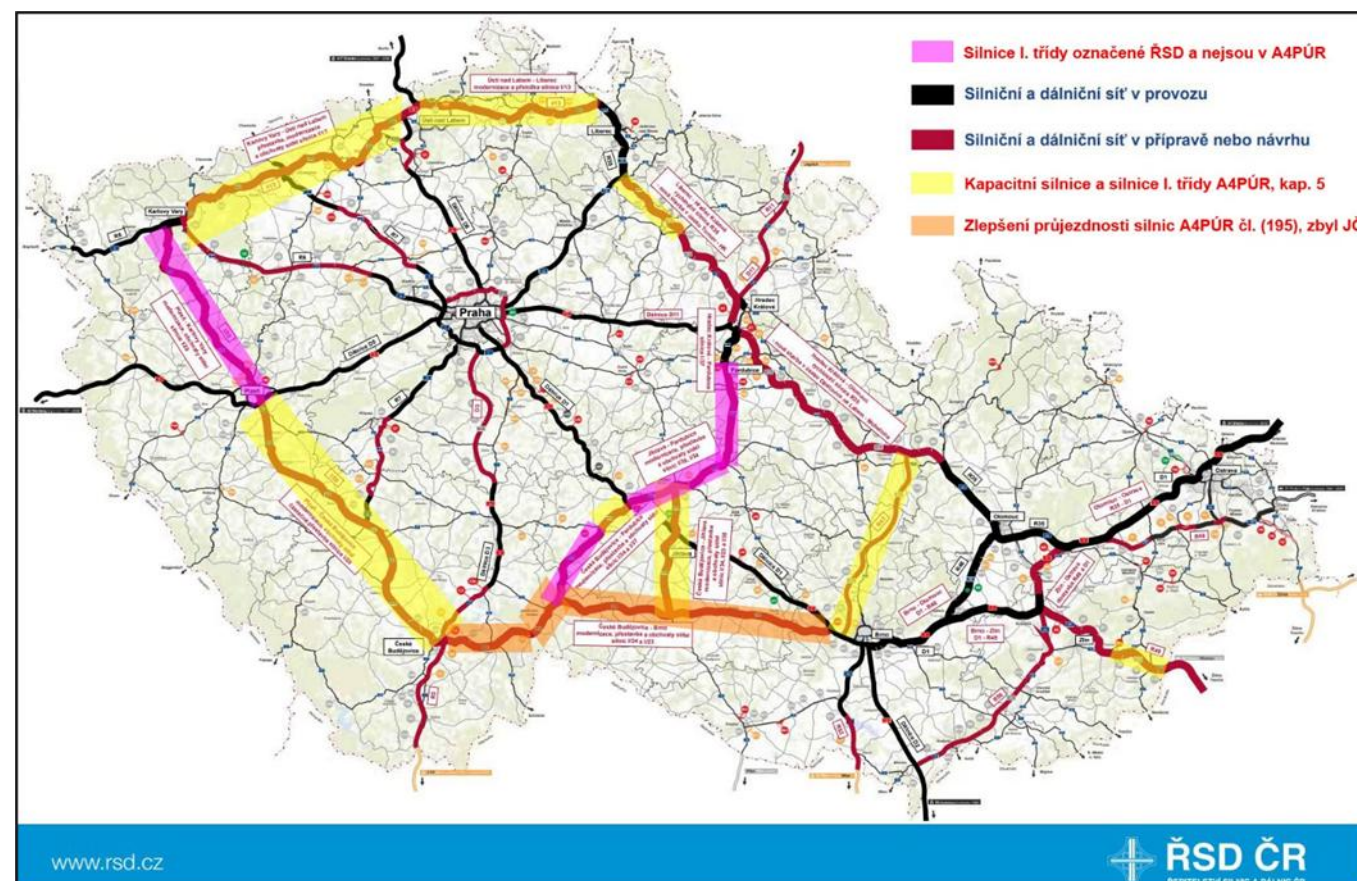
Označení záměru	Vymezení záměru (trasa úseku)	Součást sítě TEN-T
(96a) SD1	D1 úsek Říkovice–Přerov	hlavní
(97) SD2	D11 úsek Hradec Králové–Smiřice–Jaroměř–Trutnov–hranice ČR/Polsko (–Walbrzych)	hlavní
(98) SD3	D3 úseky Praha–Tábor–Dolní Třebonín–Kaplice–Dolní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz)	globální
(99) SD4	Dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy)	hlavní
(101) SD5	D49 úsek Fryšták–Zlín–Vizovice	hlavní
(103) SD6	D6 úseky Nové Strašecí–Karlovy Vary, Cheb–hranice ČR/SRN (–Bayreuth)	globální
(104) SD7	D35 úseky Úlibice–Hradec Králové, Opatovice nad Labem–Vysoké Mýto–Moravská Třebová–Mohelnice a D35 úsek Křelov–Břuchotín–Olomouc (Slavonín).	globální
(106) SD8	D52 úseky D2–Rajhrad, Pohořelice–Mikulov–hranice ČR/Rakousko (–Drasenhofen)	hlavní
(107) SD9	D4 úsek Příbram–Nová Hospoda	-
(108) SD10	D7 úsek Slaný–Louny–Postoloprty	-
(109) SD11	D55 úseky Olomouc–Přerov a dále Otrokovice–Napajedla–Uherské Hradiště–Hodonín–D2	globální
(109a) SD12	D48 úsek Bělotín–Frýdek-Místek–Český Těšín–hranice ČR/Polsko (–Kraków).	globální
(110a) SD13	Silnice I. třídy I/49 Vizovice–Horní Lideč–hranice ČR/Slovensko (–Púchov)	hlavní
(111) SD14	Silnice I. třídy I/35 úsek Palačov–Lešná–Valašské Meziříčí, I/57 úsek Valašské Meziříčí – Vsetín–Pozdřechov	-
(114) SD15	Silnice I. třídy I/35 Turnov–Rovensko pod Troskami–Úlibice	globální
(115) SD16	Silnice I. třídy I/11, I/59, I/67, I/68 úsek Bohumín–Karviná–Havířov– Třanovice–Mosty u Jablunkova–hranice ČR/Slovensko (–Žilina)	zvýrazněná část globální
(117) SD17	Silnice I. třídy I/38 úsek (Mladá Boleslav)–D10–Nymburk–Poděbrady–D11–Kolín–Čáslav–Golčův Jeníkov–Havlíčkův Brod–D1–Jihlava–Znojmo–Hatě–hranice ČR/Rakousko (–Wien)	-
(119) SD18	Silnice I. třídy I/13 úsek Ostrov–Chomutov	-
(120) SD19	Silnice I. třídy I/13 úsek D8–Děčín–Česká Lípa–Svoboda nad Úpou–Bílý Kostel nad Nisou	-
(121) SD20	Kapacitní komunikace úsek Brno–Moravská Třebová	globální
(122) SD21	Kapacitní komunikace úsek (Plzeň)–D5–Nepomuk–Blatná–D4(Nová Hospoda)–Písek–Vodňany–České Budějovice	-
	Kapacitní komunikace úsek Písek–Tábor–D3–Pelhřimov–D1	
(193)	Kapacitní komunikace v úseku Mohelnice–Jeseník	-
(195)	Silnice České Budějovice–Jindřichův Hradec–Třebíč–D1	-

Zdroj: Politika územního rozvoje České republiky (ve znění závazném od 1. 3. 2025). Ústav územního rozvoje, 2025.

Stěžejní propojení Prahy s Karlovými Vary pomocí dálnice D6, stejně jako spojení na Chomutovsko prostřednictvím dálnice D7, nelze očekávat dříve než v roce 2028. U klíčové dálnice D35, která má sloužit jako alternativa dálnice D1 a propojit Moravu a Čechy severní dálnicí, tj. od Olomouce k Hradci Králové (a v budoucnu snad až k Liberci), je optimistický termín dokončení odhadován dokonce až na rok 2029 (zpoždění je způsobeno problémy se zadáním posledních dvou úseků s delšími tunely formou PPP projektu). K nejvýznamnějšímu zpoždění dochází na asi nejpotřebnější dálniční stavbě, a to na D0, okruhu kolem Prahy, kde se dokončení severní části očekává

v roce 2031. Středočeská část dálnice D3 má být dokončena v roce 2032, podobně jako D55 na Moravě. Největším problémem bude dokončení dálnice D49 do Vizovic, byť se nachází v hlavní síti TEN-T. Problémem je též řešení silničního spojení z Brna na sever. Novinkou je zde, že stávající silnice I/43 od Boskovic na sever nebude nahrazena novou kapacitní silnicí ve směru na Moravskou Třebovou, ale bude jí doplněna.

Obr. 11.3: Představa propojení krajských měst dálniční a silniční sítí v roce 2017

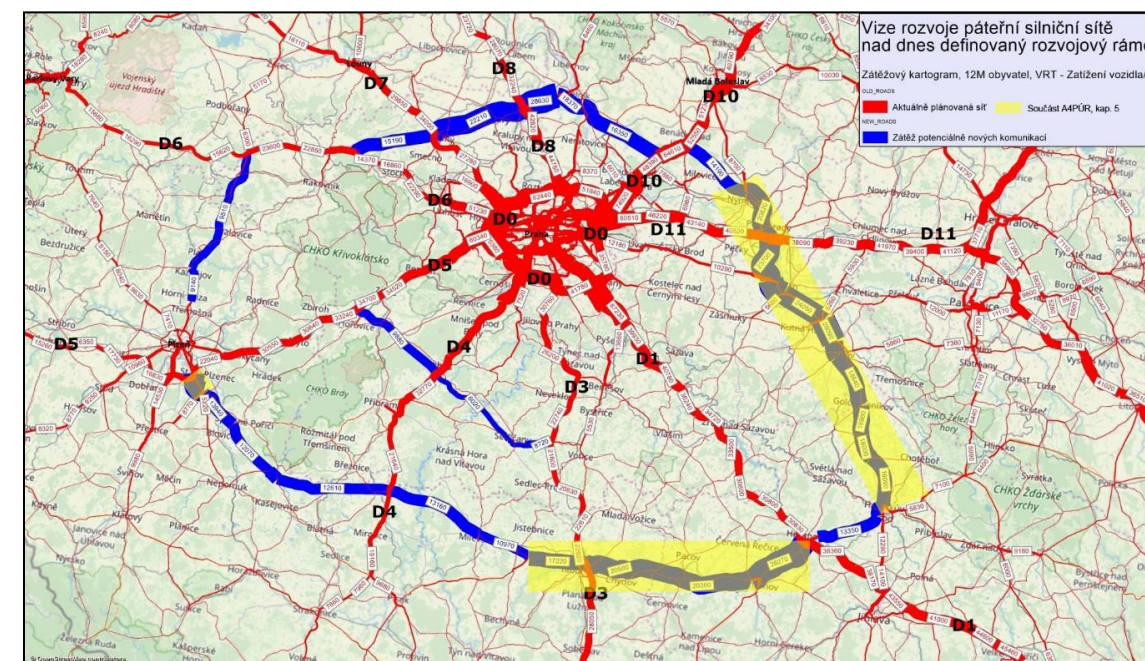


Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2022. (Podkladová mapa: ŘSD, 2017).

Představu o budoucí podobě vedení dálniční a silniční sítě v České republice demonstrují dva náměty ze strany ŘSD (viz Obr. 11.3 a 11.4) a třetí, nejaktuálnější (viz Obr. 11.5), který nastiňuje možnosti a příležitosti rozvoje dálniční a silniční sítě po roce 2050. Studie, ze které obrázek pochází, představuje vizi pro rozvoj dopravní infrastruktury kolem roku 2050 a nastiňuje přes 630 kilometrů hlavních a vedlejších koridorů uvažovaných dálničních a silničních propojení krajských měst po dostavbě základní dálniční sítě.

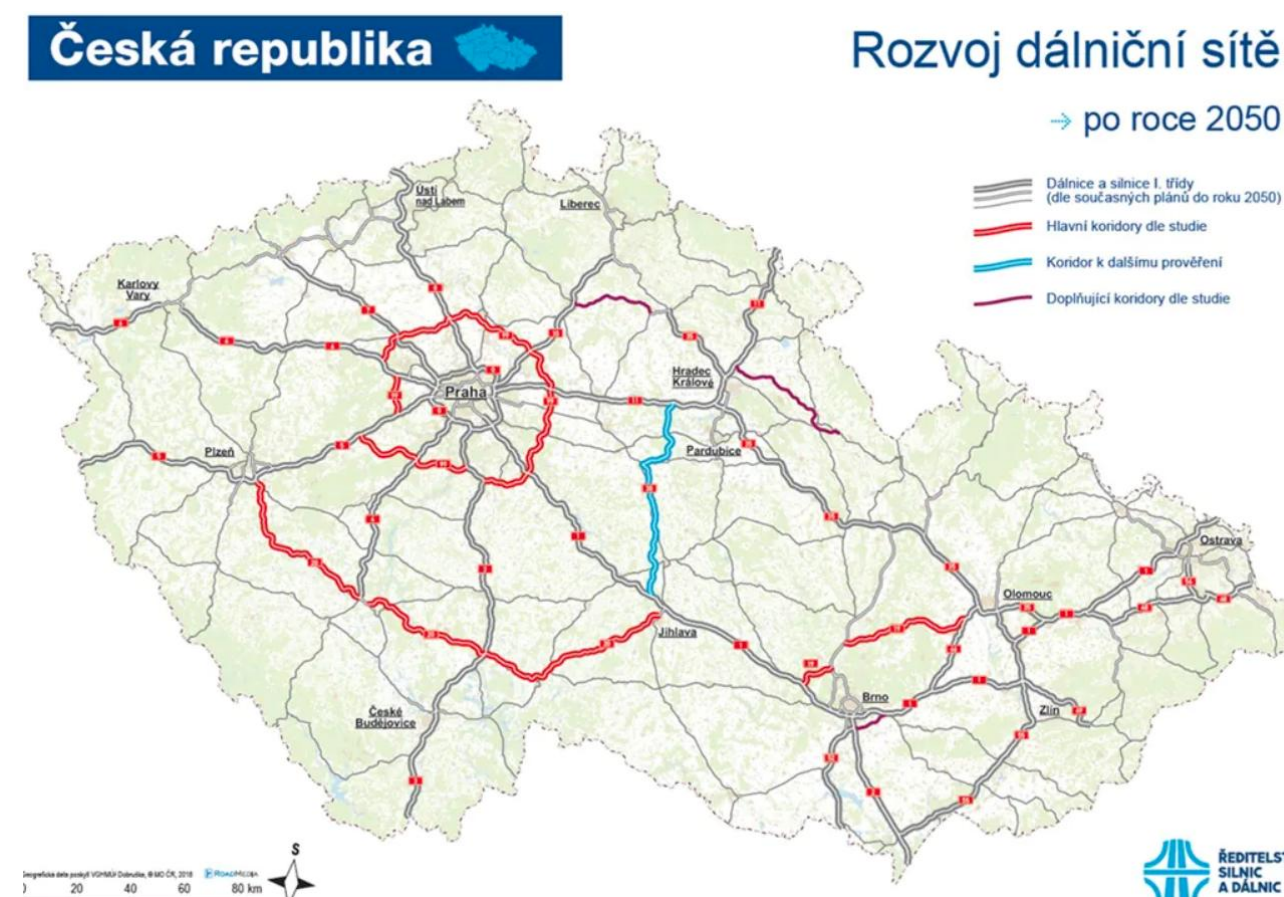
Příprava na další vlnu kapacitních pozemních komunikací je přípravou pro ŘSD zadávat tzv. „Vyhledávací studie“, které se až následně po prověření vhodnosti trasování a prověření průchodnosti územím obcí, stávají podkladem pro Studii proveditelnosti, která by se měla teprve projevit v územně analytických podkladech, a především v územních plánech. Přesto je vhodné si ukázat, jak široká problematika sítě doplňující dokončovanou dálniční sítí může být. Je třeba též konstatovat, že každý vybraný záměr nemusí skončit dálnicí. Již proběhlo i první kolo jednání s kraji a obcemi.

Obr. 11.4: Představa vybudování českého dálničního okruhu okolo (poblíž) hranic Středočeského kraje



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2022. (Podkladová mapa: ŘSD, 2019).

Obr. 11.5: Síť kapacitních komunikací – plánovaný stav v roce 2035 a výhled jejich rozšíření do roku 2050



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR [online]. Praha: MD ČR, 2025 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <<https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Na-pravou-miru-Studie-rozvoje-dalnic-po-roce-2050>>.

Některé úseky našich dálnic a silnic I. třídy tvoří také **evropské mezinárodní silnice**. Jedná se o dálnice, resp. silnice zařazené do evropské sítě mezinárodních silnic, které jsou značeny písmenem E a číslem. Sít těchto silnic prochází napříč celou Evropou a tvoří páteřní tahy, které propojují jednotlivé země. Přes území ČR vede celkem 13 evropských mezinárodních silnic – jejich výčet je uveden v přehledu níže (viz Tab. 11.5 a Obr. 11.6).

Silniční síť EHK OSN AGR je sice již překonaná, byť určité úseky této sítě prokazují i nadále svůj význam, nicméně silnice mají na silniční síti své dopravní značení a lze je tedy na rozdíl od TEN-T snadno identifikovat.

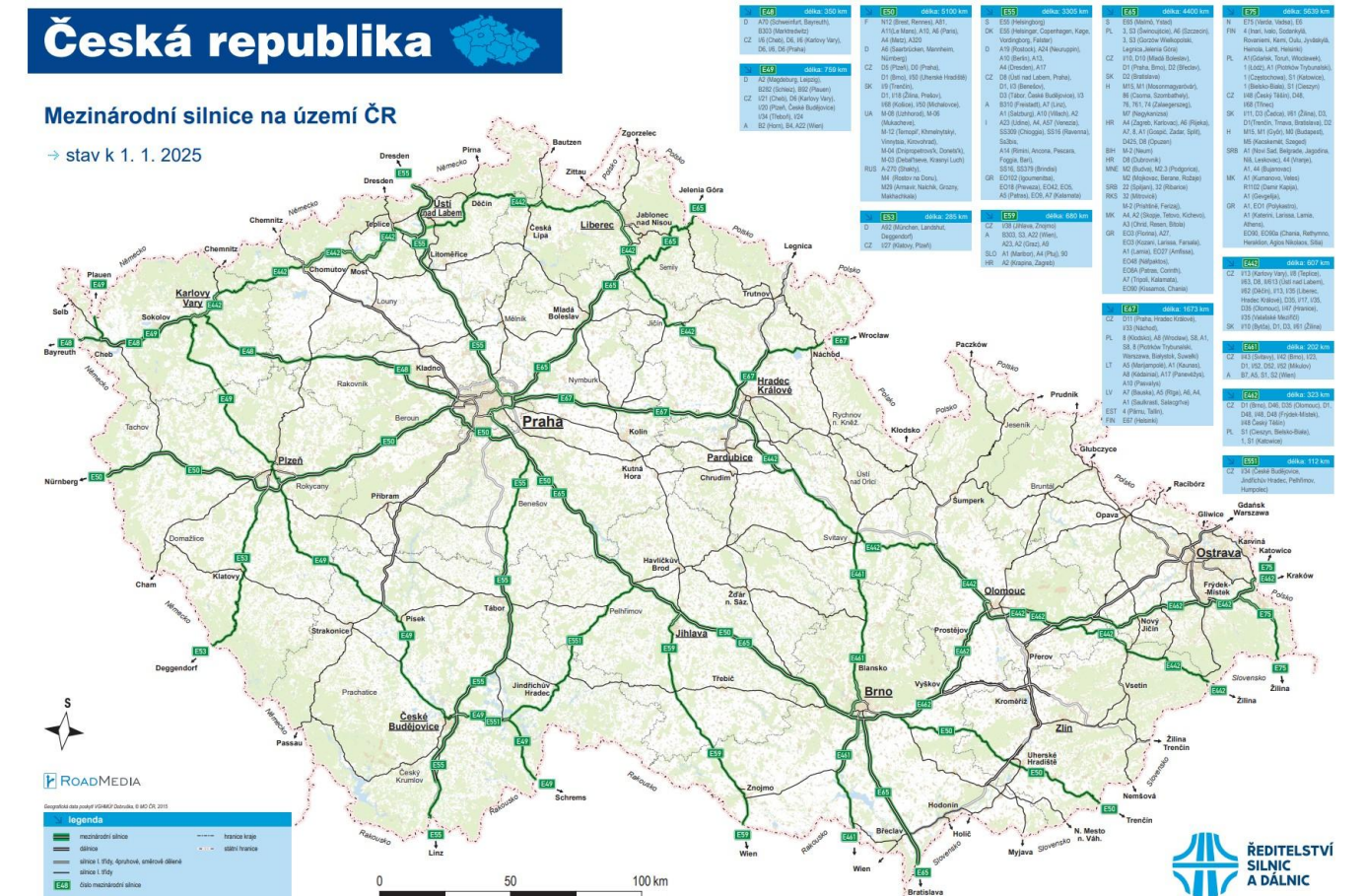
Tab. 11.5: Mezinárodní silnice (E) na území ČR – stav k 1. 1. 2025

Označení	Popis trasy přes jednotlivé státy a označení silnic	Celková délka v km
E48	Německo: A70 (Schweinfurt, Bayreuth), B303 (Marktredwitz) ČR: I/6 (Cheb), D6, I/6 (Karlovy Vary), D6, I/6, D6 (Praha)	350
E49	Německo: A2 (Magdeburg, Leipzig), B282 (Schleiz), B92 (Plauen) ČR: I/21 (Cheb), D6 (Karlovy Vary), I/20 (Plzeň, České Budějovice), I/34 (Třeboň), I/24 (Rakousko: B2 (Horn), B4, A22 (Wien))	759
E50	Francie: N12 (Brest, Rennes), A81, A11 (Le Mans), A10, A6 (Paris), A4 (Metz), A320 Německo: A6 (Saarbrücken, Mannheim, Nürnberg) ČR: D5 (Plzeň), D0 (Praha), D1 (Brno), I/50 (Uherské Hradiště) Slovensko: I/9 (Trenčín), D1, I/18 (Žilina, Prešov), I/68 (Košice), I/50 (Michalovce), Ukrajina: M-08 (Uzhhorod), M-06 (Mukacheve), M-12 (Ternopil', Khmelnytskyi, Vinnytsia, Kirovohrad), M-04 (Dnipropetrovsk, Donets'k), M-03 (Debal'tseve, Krasnyi Luch) Rusko: A-270 (Shakty), M4 (Rostov na Donu), M29 (Armavir, Nalchik, Grozny, Makhachkala)	5100
E53	Německo: A92 (München, Landshut, Deggendorf) ČR: I/27 (Klatovy, Plzeň)	285
E55	Švédsko: E55 (Helsingborg) Dánsko: E55 (Helsingør, Copenhagen, Køge, Vordingborg, Falster) Německo: A19 (Rostock), A24 (Neuruppin), A10 (Berlin), A13, A4 (Dresden), A17 ČR: D8 (Ústí nad Labem, Praha), D1, I/3 (Benešov), D3 (Tábor, České Budějovice), I/3 (Rakousko: B310 (Freistadt), A7 (Linz), A1 (Salzburg), A10 (Villach), A2 (Itálie: A23 (Udine), A4, A57 (Venezia), SS309 (Chioggia), SS16 (Ravenna), Ss3bis, A14 (Rimini, Ancona, Pescara, Foggia, Bari), SS16, SS379 (Brindisi)) Řecko: EO102 (Igoumenitsa), EO18 (Preveza), EO42, EO5, A5 (Patras), EO9, A7 (Kalamata)	3305
E59	ČR: I/38 (Jihlava, Znojmo) Rakousko: B303, S3, A22 (Wien), A23, A2 (Graz), A9 Slovensko: A1 (Maribor), A4 (Ptuj), 90 Chorvatsko: A2 (Krapina, Zagreb)	680
E65	Švédsko: E65 (Malmö, Ystad) Polsko: 3, S3 (Świnoujście), A6 (Szczecin), 3, S3 (Gorzów Wielkopolski, Legnica, Jelenia Góra) ČR: I/10, D10 (Mladá Boleslav), D1 (Praha, Brno), D2 (Břeclav), Slovensko: D2 (Bratislava) Maďarsko: M15, M1 (Mosonmagyaróvár), 86 (Csorna, Szombathely), 76, 761, 74 (Zalaegerszeg), M7 (Nagykanizsa) Chorvatsko: A4 (Zagreb, Karlovac), A6 (Rijeka), A7, 8, A1 (Gospić, Zadar, Split), D425, D8 (Opuzen) Bosna a Hercegovina: M-2 (Neum) Chorvatsko: D8 (Dubrovnik) Černá Hora: M2 (Budva), M2.3 (Podgorica), M2 (Mojkovac, Berane, Rožaje) Srbsko: 22 (Spijani), 32 (Ribarice) Kosovo: 32 (Mitrovicë) M-2 (Prishtinë, Ferizaj), Severní Makedonie: A4, A2 (Skopje, Tetovo, Kichevo), A3 (Ohrid, Resen, Bitola) Řecko: EO3 (Florina), A27, EO3 (Kozani, Larissa, Farsala), A1 (Lamia), EO27 (Amfissa), EO48 (Náfaktos), EO8A (Patras, Corinth), A7 (Tripoli, Kalamata), EO90 (Kissamos, Chania)	4400
E67	ČR: D11 (Praha, Hradec Králové), I/33 (Náchod), Polsko: 8 (Kłódsko), A8 (Wrocław), S8, A1, S8, 8 (Piotrków Trybunalski, Warszawa, Białystok, Suwałki) Litva: A5 (Marijampolė), A1 (Kaunas), A8 (Kėdainiai), A17 (Panevėžys), A10 (Pasvalys) Lotyšsko: A7 (Bauska), A5 (Rīga), A6, A4, A1 (Saulkrasti, Salacgrīva) Estonsko: 4 (Pärnu, Tallin), Finsko: E67 (Helsinki)	1673

Označení	Popis trasy přes jednotlivé státy a označení silnic	Celková délka v km
E75	Norsko: E75 (Vardø, Vadsø), E6 Finsko: 4 (Inari, Ivalo, Sodankylä, Rovaniemi, Kemi, Oulu, Jyväskylä, Heinola, Lahti, Helsinki) Polsko: A1 (Gdaňsk, Toruń, Włocławek), 1 (Łódź), A1 (Piotrków Trybunalski), 1 (Częstochowa), S1 (Katowice), 1 (Bielsko-Biala), S1 (Cieszyn) ČR: I/48 (Český Těšín), D48 I/68 (Třinec) Slovensko: I/11, D3 (Čadca), I/61 (Žilina), D3, D1 (Trenčín, Trnava, Bratislava), D2 Maďarsko: M15, M1 (Győr), M0 (Budapest), M5 (Kecskemét, Szeged) Srbsko: A1 (Novi Sad, Belgrade, Jagodina, Niš, Leskovac), 44 (Vranje), A1, 44 (Bujanovac) Severní Makedonie: A1 (Kumanovo, Veles) R1102 (Damir Kapija), A1 (Gevgelija), Řecko: A1, EO1 (Polykastro), A1 (Katerini, Larissa, Lamia, Athens), EO90, EO90a (Chania, Rethymno, Heraklion, Agios Nikolaos, Sitia)	5639
E442	ČR: I/13 (Karlovy Vary), I/8 (Teplice), I/63, D8, I/613 (Ústí nad Labem), I/62 (Děčín), I/13, I/35 (Liberec, Hradec Králové), D35, I/17, I/35, D35 (Olomouc), I/47 (Hranice), I/35 (Valašské Meziříčí) Slovensko: I/10 (Bytča), D1, D3, I/61 (Žilina)	607
E461	ČR: I/43 (Svitavy), I/42 (Brno), I/23, D1, I/52, D52, I/52 (Mikulov) Rakousko: B7, A5, S1, S2 (Wien)	202
E462	ČR: D1 (Brno), D46, D35 (Olomouc), D1, D48, I/48, D48 (Frýdek-Místek), I/48 (Český Těšín) Polsko: S1 (Cieszyn, Bielsko-Biala), 1, S1 (Katowice)	323
E551	ČR: I/34 (České Budějovice, Jindřichův Hradec, Pelhřimov, Humpolec)	112

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic – mapy [online]. Praha: ŘSD, 2025 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <<https://kraje.rsd.cz/MAPY/infografika/mezinarodni-silnice-cz.pdf>>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Obr. 11. 6: Mezinárodní silnice (E) na území ČR – stav k 1. 1. 2025



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic – mapy [online]. Praha: ŘSD, 2025 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <<https://kraje.rsd.cz/MAPY/infografika/mezinarodni-silnice-cz.pdf>>.

11.2. Terminály a logistická centra

Nařízení (EU) 2024/1679, které nahradilo původní nařízení (EU) č. 1315/2013 se zabývá nejen terminály a logistickými centry pro nákladní dopravu, ale také městskými uzly, které jsou významně rozšířeny, a kde jsou nově definovány také terminály osobní dopravy. Proto je nutno tuto část kapitoly rozdělit na část pro nákladní dopravu a část pro osobní dopravu, která vzniká díky nařízení EU, které nově řeší vazby osobní dopravy.

Schéma terminálů s vazbou na logistická centra a městských uzlů TEN-T je zobrazeno v grafickém listu 11.2.

Terminály nákladní dopravy

Důležité definice (překlad z terminologie CEMT):

- **Kombinovaná doprava** je intermodální přeprava, kdy převážná část trasy se uskutečňuje po železniční, vnitrozemskou vodní cestou nebo na moři a přičemž počáteční (svoz), anebo závěrečná část (rozvoz) probíhá po silnici a je zpravidla co nejkratší.
- **Intermodální přeprava** je multimodální přeprava zboží v jedné a téže přepravní jednotce nebo silničním vozidle, která/teré postupně užije různých druhů dopravy bez manipulace se samotným zbožím při měnících se druzích dopravy.
- **Multimodální přeprava** je přeprava zboží nejméně dvěma různými druhy dopravy.

Na území České republiky v roce 2023 funguje celkem 24 překladišť (terminálů) kombinované dopravy (viz Tab. 11.6), přičemž žádné překládkové místo není využíváno v kombinaci s vodní dopravou. Některé z terminálů jsou zařazeny na seznam v rámci dokumentu **Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech** (z anglického *European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations*, dále jen **AGTC**), což je dohoda zemí EU vymezující základní síť kombinované dopravy napříč Evropou (viz Obr. 11.7).

V této souvislosti nicméně zůstává stěžejní Nařízení (EU) 2024/1679, které nahradilo nařízení č. 1315/2013 o sítích TEN-T. Nařízení (EU) 2024/1679 se zabývá pouze multimodálními terminály nákladní přepravy, což jsou **bimodální** (dva druhy dopravy) a **trimodální terminály** (sloužící k propojení tří druhů dopravy, tj. silniční, železniční a vodní dopravy nebo letecké dopravy, což nově připouští nařízení EU).

Tab. 11.6: Vývoj infrastruktury kombinované dopravy podle kombinace druhů dopravy

	2015	2019	2020	2021	2022	2023
Počet překládkových míst kombinované dopravy celkem¹⁵	17	17	18	19	21	24
<i>Podle kombinace druhů dopravy:</i>						
Železnice – silnice	13	13	14	14	16	19
Železnice – silnice – voda ¹⁶	4	4	4	5	5	5

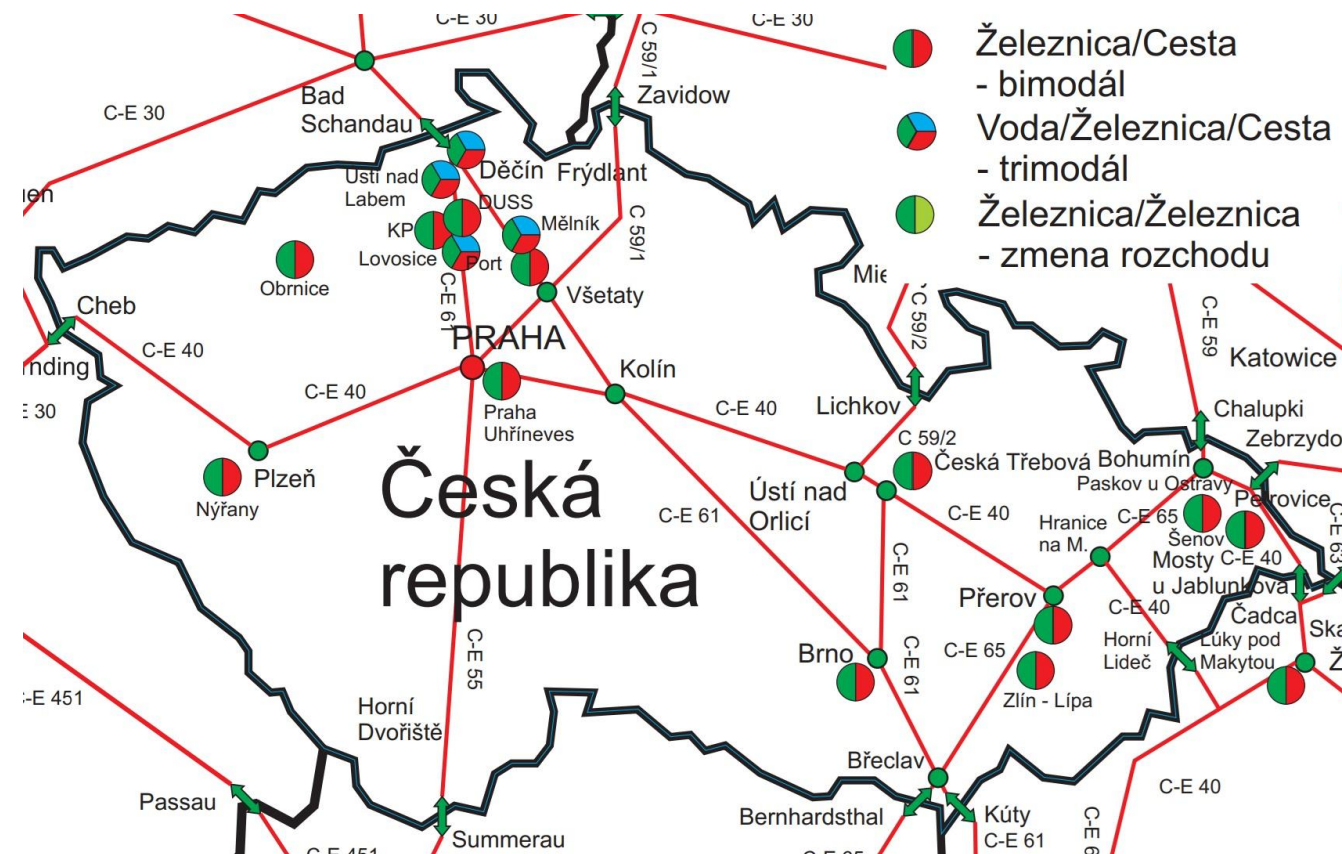
Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR – Ročenka dopravy ČR 2023 [online]. Praha: MD ČR, 2024 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2023.pdf>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Jak je patrné z přehledu (viz Obr. 11.7), rozložení terminálů kombinované dopravy je v České republice velice nerovnoměrné. Zatímco na jihu Čech a v Kraji Vysočina zcela chybí, tak v okolí dolního toku řeky Labe je jejich koncentrace vysoká, přičemž pouze v této oblasti se vyskytují také vnitrozemské vodní přístavy. Rovnoměrnější rozmístění terminálů je pak možné sledovat na Moravě.

Situace by se mohla zlepšit s novým nařízením (EU) 2024/1679, kde v čl. 41 (Požadavky na městské uzly), je v části 1. d) uvedeno, že má být v každém městském uzlu (poblíž) zřízen alespoň jeden terminál multimodální nákladní přepravy (pokud to bude možné).

Vzhledem k tomu, že městské uzly Praha, Plzeň, Ústí nad Labem již terminál mají a v Pardubicích se připravuje, tak chybí dořešit městské uzly České Budějovice (pravděpodobně lokalita Nemanice), Liberec a Hradec Králové. V případě posledně jmenovaného, je otázkou, zda nepostačí budoucí terminál v blízkých Pardubicích, byť s ohledem na nově připravovaný nákladní tah Velký Osek – Hradec Králové – Choceň a lepší napojení městského uzlu na dálniční síť D11 a D35, by se nabízel samostatný terminál RRT v Hradci Králové. Na Moravě by mohly být obslouženy všechny městské uzly, za předpokladu, že pro Olomouc je terminálem nedaleký Přerov. Na velice průmyslovém Ostravsku stojí za zvážení, zda do terminálů TEN-T nepřidat existující a rozvíjející se terminál při letišti Ostrava-Mošnov.

Obr. 11.7: Schéma tratí AGTC a překladišť kombinované dopravy



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR – kombinovaná doprava [online]. Praha: MD ČR, 2025 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <[https://md.gov.cz/getattachment/Dokumenty/Kombinovana-doprava-\(2\)/kombinovana-doprava-\(1\)/V4_intermodal_terminals_sk_2017.pdf.aspx?lang=cs-CZ](https://md.gov.cz/getattachment/Dokumenty/Kombinovana-doprava-(2)/kombinovana-doprava-(1)/V4_intermodal_terminals_sk_2017.pdf.aspx?lang=cs-CZ)>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Nařízení (EU) 2024/1679, v oddíle 6 (Infrastruktura terminálů multimodální nákladní) v čl. 36 (Určení terminálů nákladní multimodální přepravy), definuje **terminály multimodální nákladní přepravy** v síti TEN-T (v námořních přístavech, ve vnitrozemských přístavech nebo v jejich sousedství, na letištích, případně jako kombinované terminály železniční a silniční dopravy nebo terminály podél vnitrozemských vodních cest).

Členské státy mají zajistit dostatečnou kapacitu terminálu multimodální nákladní přepravy obsluhujícího transevropskou dopravní síť, která zohlední současné i budoucí dopravní toky, zejména toky obsluhující městské uzly, průmyslová střediska, přístavy a logistické uzly. Do 19. července 2027 mají členské státy provést analýzu trhu a výhledovou analýzu terminálů multimodální nákladní přepravy na svém území.

Přestože je v mnoha nařízeních EU deklarovaná ochota a potřeba převodu nákladu ze silnice na železnici, realita je jiná. Mimo jiné díky uzavření ocelárny v Ostravě, omezování těžby uhlí a dalším, klesla objemově nákladní doprava na železnici během roku 2024 asi o desetinu. Jediným rostoucím segmentem nákladní železniční přepravy

¹⁵ V roce 2023 bylo z 24 překládkových míst 7 s veřejným přístupem a 2 vnitropodniková.

¹⁶ V období 2013–2023 nebylo žádné překládkové místo využíváno v kombinaci s vodní dopravou.

je kontejnerová doprava, která roste cca o 10–14 %. Jenže hlavní provozovatel kontejnerové přepravy (vlastníci překladiště Praha-Uhřetěves a Česká Třebová) má na trhu nákladní dopravy sice rostoucí, ale jen 12% podíl.

Závazek zvýšení podílu nákladní dopravy na celkové železniční dopravě se tak prozatím nedodrжуje. Překážkou k vyššímu využití železniční infrastruktury nákladní přepravou je zejména upřednostňování dopravy osobní, která je dotována z veřejných financí, a proto též preferovaná legislativou. Zároveň je to ovlivněno také výraznou orientací na dálniční kamionovou dopravu.

Tab. 11.7: Koridory dle dohody AGTC procházející územím České republiky¹⁷

Č.	Označení koridoru	Vymezení koridoru
1	C-E 55	Švédsko Stockholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg – trajekt
		SRN Trajekt Sassnitz Hafen – Stralsund – Pasewalk/Neustrelitz – Berlin-Seddin – Dresden – Bad Schandau
		ČR (<i>Bad Schandau</i> –) – SRN/ČR – Děčín – Praha
2	C-E 551	ČR Praha – Horní Dvořiště – ČR/Rakousko – (– <i>Summerau</i>)
		Rakousko Summerau – Linz – Selzthal – St. Michael
3	C 59	Polsko Wrocław – Miedzylesie
		ČR (<i>Miedzylesie</i> –) – Polsko/ČR – Lichkov – Česká Třebová
4	C-E 61	Švédsko Stockholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg – trajekt
		SRN Trajekt Sassnitz Hafen – Stralsund – Pasewalk/Neustrelitz – Berlin-Seddin – Dresden – Bad Schandau
		ČR (<i>Bad Schandau</i> –) – SRN/ČR – Děčín – Nymburk – Kolín – Brno – Břeclav – ČR/SR – (– <i>Bratislava</i>)
		Slovensko Bratislava – Komárno / Rusovce
		Maďarsko Komarom / Hegyeshalom – Budapest
5	C-E 65	Polsko Gdynia – Gdansk – Tczew – Warszawa/Bydgoszcz – Katowice – Zebrydowice
		ČR (<i>Zebrydowice</i> –) – Polsko/ČR – Petrovice u Karviné – Ostrava – Břeclav
		Rakousko Bernhardsthal – Wien – Semmering – Bruck a.d. Mur – Klagenfurt – Villach – Rosenbach
		Slovensko Jesenice – Ljubljana – Pivka
		Chorvatsko Rijeka
6	C 65	Polsko Nowa Sol – Zagan – Wegliniec – Zawidow
		ČR (<i>Zawidów</i> –) – Polsko/ČR – Frýdlant – Turnov – Praha
7	C-E 40	Francie Le Havre – Paris – Lérerville – Onville – Metz – Rémyilly – Forbach
		SRN Saarbrücken – Ludwigshafen – Mannheim – Frankfurt – Gemünden – Nürnberg – Schirnding
		ČR (<i>Schirnding</i> –) – SRN/ČR – Cheb – Plzeň – Praha – Kolín – Hranice na Moravě / Ostrava
		Slovensko Púchov / Žilina – Poprad Tatry – Košice – Čierna nad Tisou
		Ukrajina Čop – Lvov

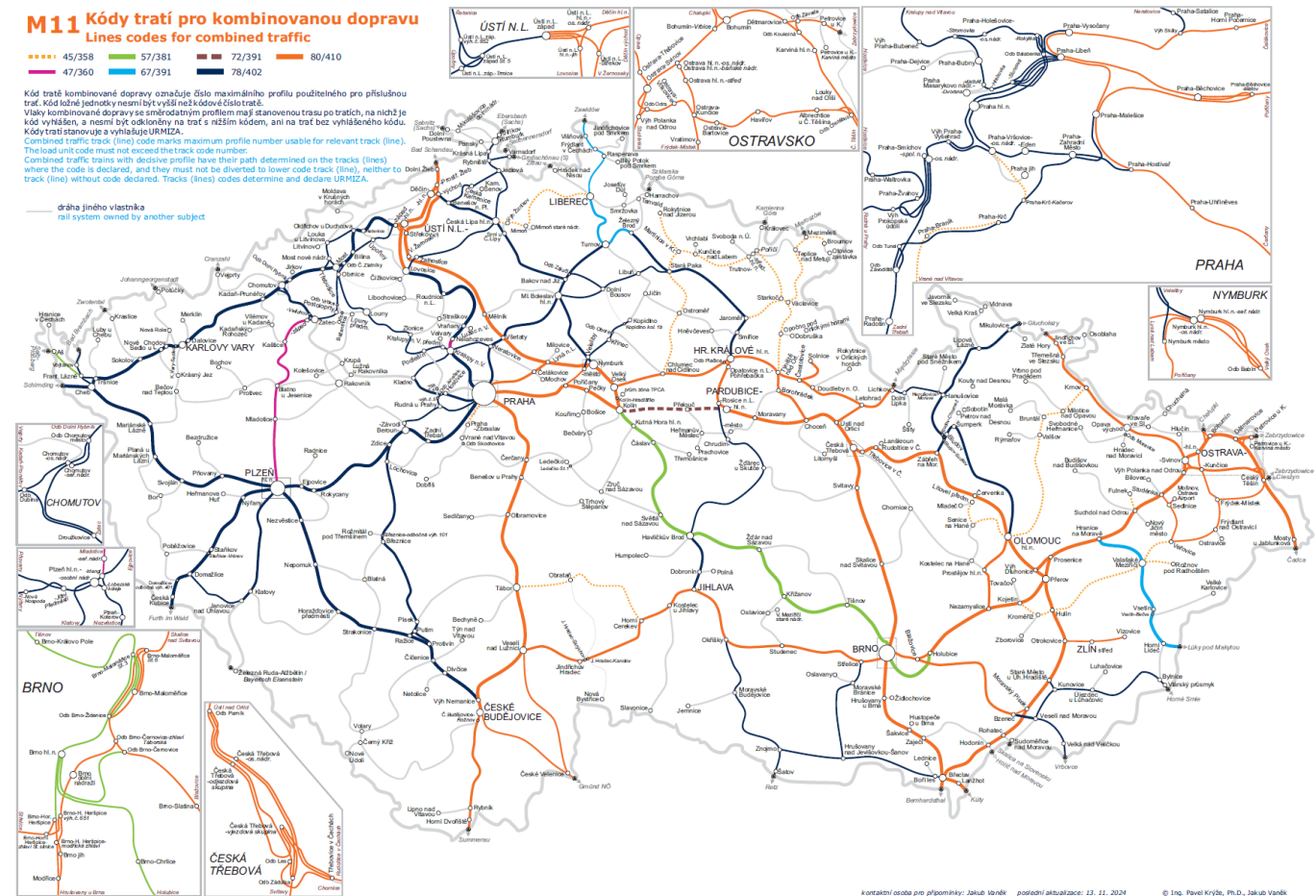
Zdroj: AGTC – Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech, 1991 (příloha I).

Vzhledem k nízké funkčnosti překladišť (včetně jejich množství), může být jen velice obtížné nastavit skutečně objektivní potřeby terminálů nákladní přepravy, zvláště, když i u podílu nákladní železniční přepravy se možná změna k lepšímu neočekává dříve než v polovině příští dekády, a to ještě v optimistické prognóze očekávaných termínů výstavby železniční infrastruktury. Za této situace bude prognóza potřeb nákladní dopravy na železnici docela obtížná.

Dalším problémem je téměř nulová nákladní vodní přeprava, kde statistika tvrdí, že neexistuje. Nicméně dopravní ročenka vykazuje celkem pět přístavů, TEN-T dokonce devět (Děčín, Ústí nad Labem, Lovosice, Mělník, Pardubice a čtyři v Praze). Díky velkým výkyvům stavu vody v řekách dané nestálostí počasí, se spolehlivost těžké nákladní

vodní přepravy blíží nule, a bohužel se příliš nezlepší ani při dobudování plavebních stupňů Děčín a Přelouč II, včetně připravované dostavby devátého přístavu vodní kombinované (trimodální) dopravy v Pardubicích (až bude funkční plavební stupeň Přelouč II).

Obr. 11.8: Tratě vhodné pro kombinovanou dopravu na železnici



Zdroj: Portál provozování dráhy [online]. Praha: Správa železnic, 2024 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <<https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=2104272>>.

Klíčovým strategickým dokumentem věnujícím se problematice nákladní dopravy na národní úrovni je **Koncepce nákladní dopravy pro období 2024–2035**, která nahrazuje Koncepci nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030, vydanou Ministerstvem dopravy ČR. Z dokumentu mimo jiné vyplývá, že ČR disponuje poměrně hustou sítí překladišť kombinované dopravy, které jsou však téměř vždy privátními subjekty bez vlastnického podílu státu.

V minulosti byl v rámci Dopravní sektorové strategie definován pojem **Veřejného logistického centra (VLC)**, kterým se rozumí konkrétní dopravní a podnikatelská plocha, ve které jsou soustředěny všechny činnosti v oblasti dopravy, logistiky a distribuce zboží, a to pro národní i mezinárodní přepravu, které mohou být prováděny různými subjekty. Tyto subjekty mohou být buď vlastníky, nebo nájemci postavených budov a zařízení (sklady, centra konsolidace zakázek, skladové plochy, kanceláře, parkoviště atd.).

Za účelem podpory kombinované dopravy pro manipulaci se zbožím, musí VLC disponovat co největším počtem různých dopravních módů, ale minimálně dvěma, přičemž v ČR přichází v úvahu doprava silniční, železniční (vždy jako podmínka), případně vnitrozemská vodní a letecká¹⁸.

¹⁷ Tučným textem je označen koridor, který se stal součástí TEN-T až v nařízení (EU) 2024/1679 kvůli zajištění obsluhy městského uzlu Liberec železniční dopravou.

¹⁸ V ČR je paradoxně více trimodálních terminálů, tj. v kombinaci s přístavem (9), než bimodálních terminálů, tj. pouze železnice – silnice (5). Bimodální terminály RRT se nachází v Praze, Brně, Ostravě, Plzni a Přerově.

V Politice územního rozvoje ČR jsou v rámci kombinované dopravy vymezeny následující **veřejné terminály a přístavy s vazbou na logistická centra** (viz Tab. 11.8).

Tab. 11.8: Rozvojové záměry související s terminály a logistickými centry vymezené v Politice územního rozvoje ČR (ve znění závazném od 1. 3. 2025)

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

Zdroj: Politika územního rozvoje České republiky (ve znění závazném od 1. 3. 2025). Ústav územního rozvoje, 2025.

Byť jsou přístavy součástí kapitoly věnující se problematice vodní dopravy, tak zde jsou zmiňovány především kvůli jejich vazbě na terminály propojující železnice/silnice. Rovněž je nutno zmínit, že v dokumentu PÚR ČR nejsou řešeny jednotlivé lokality umístění, ale je uvedena „jen“ obec, což znamená, že například v případě přístavu je zde uvedena jednou Praha, ač jsou v ní umístěny 4 lokality.

Ve Zprávě o uplatňování se objevil požadavek, aby byly přístavy v Praze uvedeny jmenovitě: Praha-Holešovice, Praha-Libeň, Praha-Smíchov a Praha-Radotín. Dále je třeba uvést bimodální terminál RRT Praha-Uhřetěves a dle nového nařízení (EU) 2024/1679 ještě stejný typ terminálu v hlavní síti TEN-T – Česká Třebová.

Městské uzly¹⁹, terminály osobní a nákladní dopravy městských uzlů

Požadavky na městské uzly TEN-T jsou obsaženy v nařízení (EU) 2024/1679 oddíl 7 a Příloha V. Městský uzel zahrnuje dopravní infrastrukturu uzlu, který je součástí TEN-T, včetně obchvatů, přístupových bodů k TEN-T, jako jsou přístavy, letiště, železniční nádraží, autobusové terminály nebo terminály multimodální nákladní dopravy. Městské uzly, aby byly součástí Přílohy II nařízení (EU) 2024/1679, musí:

- mít více než 100 tisíc obyvatel,
- nebo být hlavním uzlem v rámci regionu NUTS 2.

V rámci ČR máme 6 měst nad 100 tisíc obyvatel: Praha, Brno, Ostrava, Plzeň, Liberec a Olomouc, region NUTS 2 Severozápad má největší město Ústí nad Labem²⁰. Další města v ČR obdobného významu, která nedosahují stotisícovou hranici těsně, podobně jako předchozí město byla zařazena na základě dohody s EK, a to České Budějovice, Hradec Králové a Pardubice. Tato města mají z nařízení následující povinnosti:

- do roku 2027 zpracovat a schválit plán udržitelné městské mobility (SUMP) a plán udržitelné městské logistiky (SULP),
- pravidelně monitorovat předepsané indikátory městské mobility,
- do roku 2030 zajistit dostupnost infrastruktury pro dobíjení a doplňování alternativního paliva dle nařízení AFIR,
- do roku 2040 mít návaznost alespoň na jeden terminál multimodální nákladní dopravy.

Bylo by nanejvýš vhodné, aby se posledně jmenovaná města v budoucnu přes 100 tisíc obyvatel dostala. Blízko k tomu mají České Budějovice, kde chybí cca 2,5 tisíce obyvatel.

Dále je žádoucí sledovat dvojměstí Zlín-Otrokovice se společnou MHD a podobným množstvím obyvatel a také Kladno, které má podle developerů vzrůst o 45 tisíc obyvatel. I kdyby to bylo méně, má šanci překročit 100 tisíc obyvatel, a stát se městským uzlem.

V těchto městech (vyjma předchozího odstavce) je třeba přednostně sledovat významná nádraží, jejich návaznost na autobusovou VHD a na MHD, zabezpečení infrastruktury pro dobíjení a alternativní paliva AFIR a dostatečnou dostupnost pomocí aktivní mobility. Podobně i letiště sítě TEN-T, zde včetně zajištění napojení na kolejovou VHD. Za stávajícího stavu se jedná zejména o následující terminály osobní dopravy:

- **Praha:** Hlavní nádraží, Masarykovo nádraží (kvůli letišti), Smíchov, případně Vršovice, Vysočany, Libeň a Holešovice, letiště Praha-Ruzyně.
- **Brno:** hlavní nádraží (stávající a budoucí), Židenice, Královo Pole, Vídeňská (výhled), letiště Brno-Tuřany.
- **Ostrava:** hlavní nádraží, Svinov, Kunčice, případně Vítkovice a Střed, letiště Ostrava-Mošnov.
- **Plzeň:** hlavní nádraží, případně Jižní předměstí.
- **Liberec:** nádraží.
- **Olomouc:** hlavní nádraží.
- **Ústí nad Labem:** hlavní nádraží, západ, výhledově i centrum.
- **České Budějovice:** nádraží.
- **Hradec Králové:** hlavní nádraží.
- **Pardubice:** hlavní nádraží, Rosice nad Labem.

Dále je třeba jako jedny z podkladů pro územní plánování zahrnout Plán udržitelné městské mobility (SUMP) již nyní a udržitelné městské logistiky (SULP) nejpozději po roce 2027, kde je třeba věnovat pozornost terminálům multimodální logistiky ve vztahu k TEN-T a City logistiky (částečné využití nákladních nádraží pro logistiku).

11.3. Železniční dráhy, jejich kategorie a jejich ochranná pásma

Kromě silniční dopravy je v rámci dopravní infrastruktury klíčová rovněž vlaková neboli železniční doprava. Právní ukotvení kolejové dopravy obstarává v České republice **zákon č. 266/1994 Sb., zákon o drahách**. Mimo jiné vymezuje následující kategorie železničních drah (dle § 3 výše uvedeného zákona):

- dráha celostátní (dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena),
- dráha regionální (dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy),
- dráha místní (dráha místního významu oddělená od celostátní nebo regionální dráhy),
- vlečka (dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky),
- zkušební dráha (dráha, která slouží zejména k provádění zkušebního provozu drážních vozidel nebo zkoušek pro schválení typu nebo změny typu drážních vozidel a drážní infrastruktury),
- speciální dráha (dráha, která slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce).

Zákon o drahách rovněž vymezuje **ochranné pásmo dráhy**, kterým se rozumí prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, a u dráhy zkušební 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy.

¹⁹ Dle nařízení (EU) 2024/1679 čl. 3 (Definice), bod 6) se **městským uzlem** rozumí městská oblast v níž se prvky dopravní infrastruktury transevropské dopravní sítě pro cestující a náklad, jako jsou přístavy včetně terminálů osobní dopravy, letiště, železniční stanice, autobusové terminály a multimodální nákladní terminály umístěné v městské oblasti a jejím okolí, napojují jiné prvky této infrastruktury a na infrastrukturu regionální a místní dopravy, včetně infrastruktury pro aktivní druhy mobility.

²⁰ Dle předchozího nařízení (EU) č. 1315/2013, kde městské uzly tvořily jen milionové aglomerace, v ČR byly identifikovány pouze dva městské uzly (Praha a Ostrava).

Tab. 11.9: Vývoj infrastruktury kolejí a tratí na železniční dráze

	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023
Stavební délka kolejí celkem (km)	15 666	15 570	15 418	15 360	15 261	15 272	15 169
Podle typu trakce:							
neelektrizované	8 851	8 631	8 486	8 443	8 364	8 351	8 202
elektrizované	6 815	6 939	6 932	6 917	6 897	6 922	6 967
Provozní délka tratí celkem (km)	9 568	9 566	9 562	9 542	9 523	9 521	9 514
Podle počtu kolejí:							
jednokolejné	7 662	7 602	7 538	7 503	7 490	7 453	7 445
dvou a vícekolejné	1 906	1 964	2 024	2 040	2 033	2 068	2 069
Podle typu trakce a počtu kolejí:							
neelektrizované tratě celkem	6 357	6 329	6 330	6 306	6 289	6 288	6 237
jednokolejné	6 285	6 256	6 252	6 219	6 211	6 209	6 159
dvou a vícekolejné	72	73	78	87	78	78	78
elektrizované tratě celkem	3 208	3 237	3 231	3 236	3 234	3 234	3 277
jednokolejné	1 368	1 346	1 286	1 284	1 279	1 244	1 285
dvou a vícekolejné	1 839	1 891	1 946	1 952	1 955	1 990	1 991
Podle typu proudové soustavy:							
střídavé 50 Hz / 25 kV, jihojihozápad	1 390	1 401	1 372	1 383	1 393	1 438	1 439
stejnoseměrné 3 kV, severoseverových.	1 783	1 798	1 822	1 815	1 803	1 757	1 800
střídavé 16 a 2/3 Hz / 15 kV (ÖBB) ²¹	14	14	14	14	14	14	14
stejnoseměrné 1,5 kV (historie) ²²	24	24	24	24	24	24	24

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR – Ročenka dopravy ČR 2023 [online]. Praha: MD ČR, 2024 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2023.pdf>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

V České republice existuje poměrně hustá železniční síť, což je jedna z mála veličin, kde jsme na špičce v Evropě. Zároveň pro potřeby drážní dopravy slouží více než dva a půl tisíce železničních stanic (1 051) a zastávek (1 557). Jinak při porovnávání dalších významných ukazatelů s okolními státy naše železniční infrastruktura zaostává (viz Tab. 11.10). Ať už se jedná o podíl vícekolejných, elektrizovaných tratí, maximální rychlost či podíl přejezdů s aktivní signalizací, je ČR vždy poslední při srovnání s okolními státy, nebo se o poslední místo dělí (rychlost).

Tab. 11.10: Porovnání několika základních ukazatelů železniční sítě České republiky a sousedních států

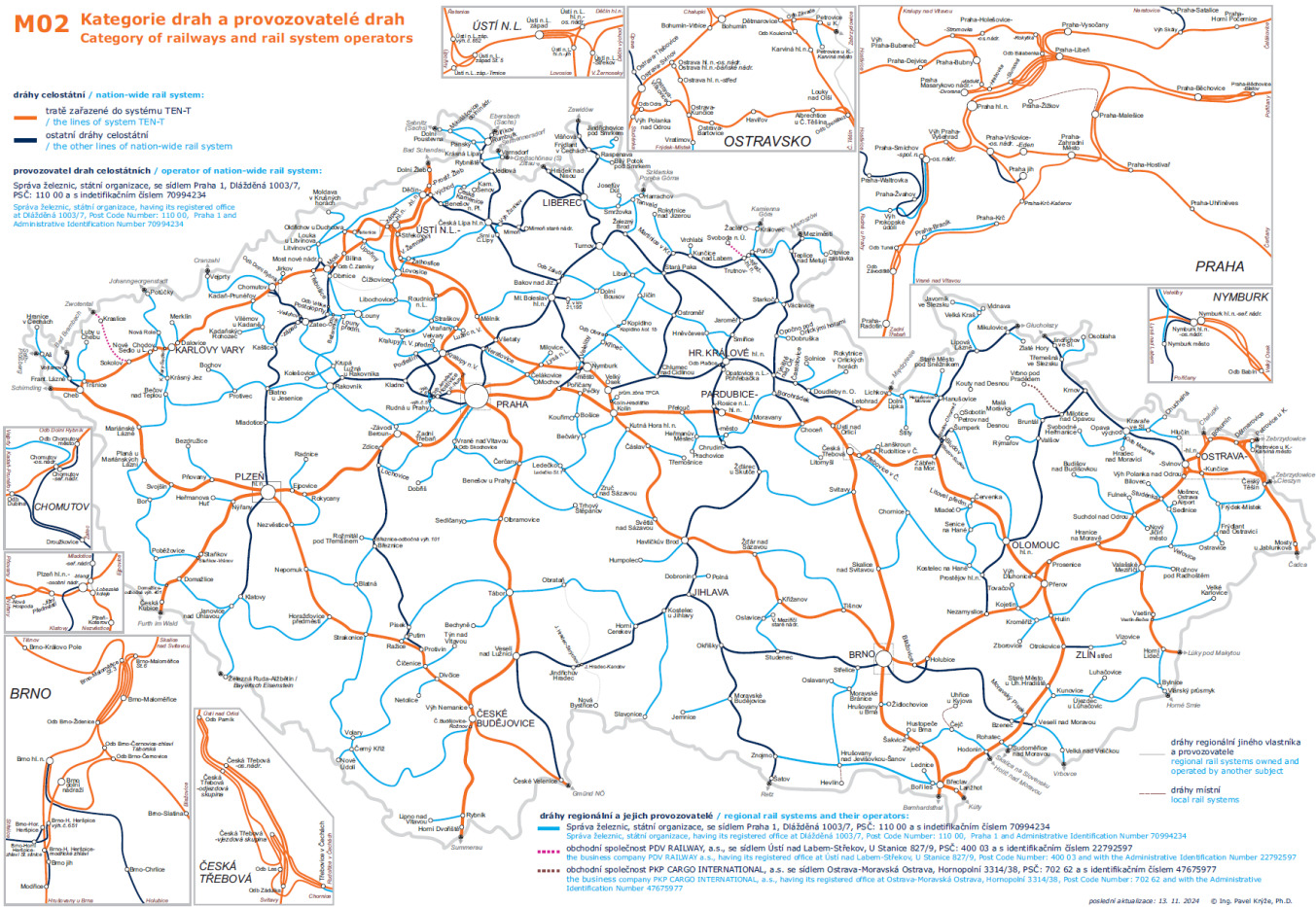
Stát	Délka tratí (km)	Hustota na km ²	Podíl vícekolejných	Podíl elektrizovaných	Maximální rychlost	Podíl přejezdů s aktivní signalizací
Česká republika	9 521	0,1207	22 %	34 %	160 km/h	64 %
Slovensko	3 343	0,0682	28 %	44 %	160 km/h	73 %
Polsko	15 781	0,0505	45 %	63 %	200 km/h	69 %
Rakousko	5 575	0,0665	41 %	74 %	230 km/h	73 %
Německo	35 086	0,0982	48 %	55 %	300 km/h	90 %

Zdroj: EUROSTAT – Data Browser [online]. EUROSTAT, 2025 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/explore/all/all_themes?lang=en&display=list&sort=category>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

²¹ Elektrizovaný úsek železnice hranice Rakousko/ČR – Znojmo.

²² Historická trať Tábor-Bechyně se stejnoseměrnou elektrickou trakcí, na jejímž vzniku se podílel Ing. Křižík.

Obr. 11.9: Kategorie drah a provozovatelé drah



Zdroj: Portál provozování dráhy [online]. Praha: Správa železnic, 2024 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <<https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=2104272>>.

V rámci železniční dopravy představují stěžejní kategorii (pro potřeby ÚAP ČR) **dráhy celostátní**, které mají národní a mezinárodní význam (především tratě TEN-T, ale i tratě dohod EHKG OSN AGC a AGTC). Tyto dráhy jsou naprosto klíčové pro dopravní obsluhu území ČR jak z hlediska dálkové dopravy (propojují krajská města), tak rovněž pro spojení s okolními státy. Tuto síť doplňují **regionální tratě**, které jsou především v majetku státu (Správy železnic, viz Obr. 11.9) a v místě na síť nenapojené **místní tratě** (umožňující přestup).

Schéma mezinárodních, celostátních a regionálních drah je zobrazeno v grafickém listu 11.3.

Postupně na mezinárodní síti dochází k zavádění požadavků interoperability²³ železničního systému tak, aby umožňovala bezpečný a nepřerušovaný provoz vlaků dosahujících stanovených úrovní výkonnosti. Některé prvky interoperability se přenáší na dráhy celostátní, případně regionální.

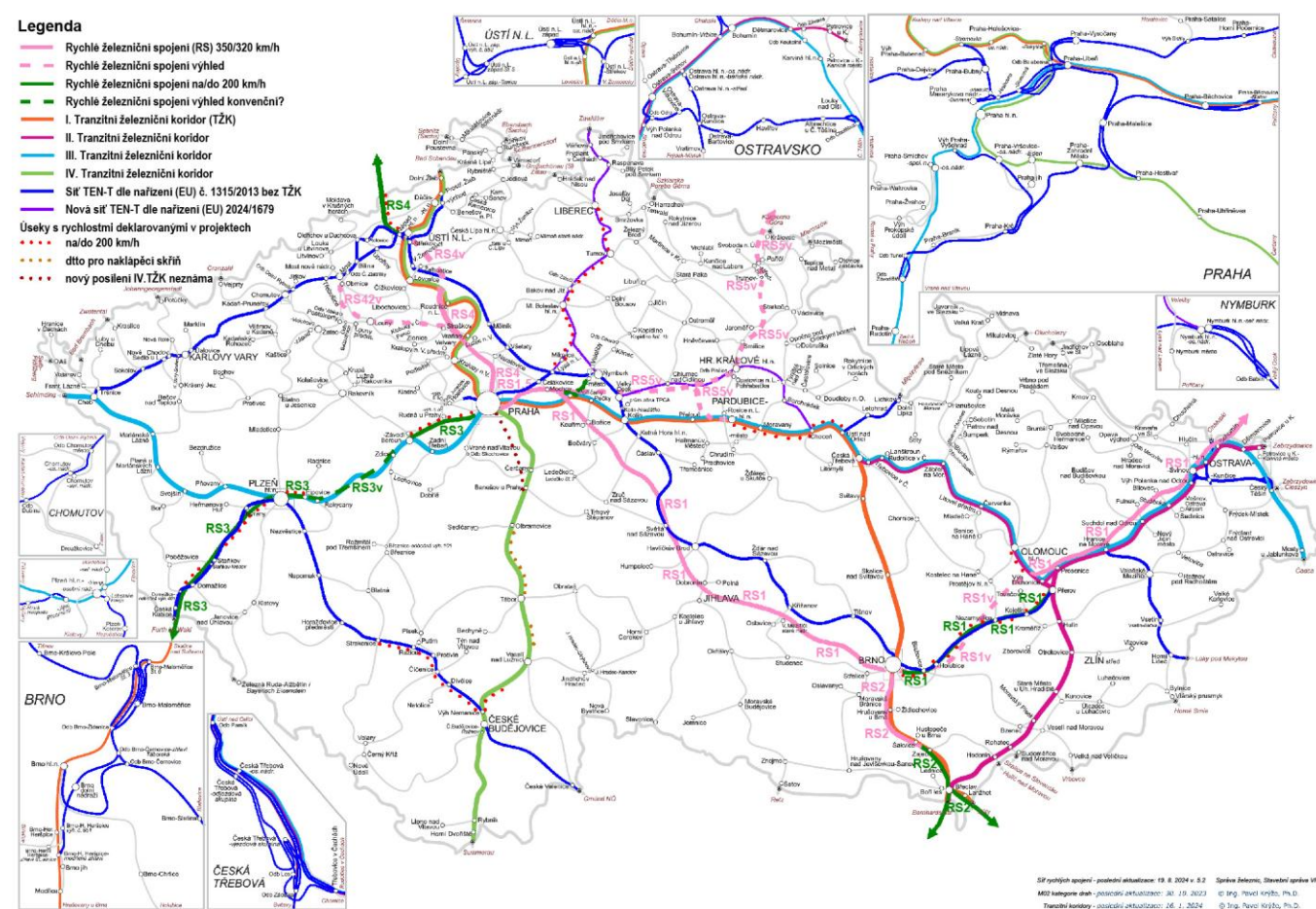
Pro Českou republiku byly definovány čtyři „**tranzitní železniční koridory**“ (dále TŽK) – viz Obr. 11.10, na nichž se provede prioritně modernizace v parametrech, které jsou obsaženy v evropských Dohodách AGC a AGTC²⁴, ke kterým ČR přistoupila, a v plánech rozvoje železničních sítí vypracovaných na úrovni Evropské unie a Mezinárodní železniční unie (UIC). Tato koncepce převládla po rozpadu Československa a opuštění vize budování systému vysokorychlostních tratí (tehdy na 250 km/h).

²³ Pojem interoperabilita se rozumí zajištění vzájemné kompatibility jednotlivých subsystémů železnic v rámci EU – vozidel, součástí infrastruktury, společně platných předpisů atd.

²⁴ AGC – Dohoda o mezinárodních železničních magistralách
AGTC – Dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech

Tranzitní železniční koridory měly být původně hotovy do roku 2010, ale ukázalo se, že modernizace je ekonomicky a časově náročná a přináší jen částečný efekt (viz úvod). Přesto v roce 2004 byly téměř dokončeny I. a II. TŽK. U III. a IV. tranzitního železničního koridoru se modernizace prodlouží o více než 20 let proti původním předpokladům (úseky Praha – Beroun a tunely u Českých Budějovic) a IV. tranzitní železniční koridor již opustil některé požadavky. Nejprve byl opuštěn požadavek vedení v původní stopě (lokalita Krasíkov) a nyní též rychlost do 160 km/h v úsecích mezi Voticemi a Sudoměřicemi u Tábora a mezi Doubím u Tábora a Soběslaví. Zde by mělo dojít ve druhé polovině roku 2025 k prolomení stávajícího rychlostního limitu a jeho posunu na 200 km/h, a to díky jednotkám s technologií tzv. naklápěcí skříně (umí pouze 7 souprav Pendolino). Je otázkou, zda toto řešení bude mít dostatečné využití, a především do jaké míry urychlí cestování na trase Praha – České Budějovice. Ostatní vlaky zvládnou na úsecích rychlost jen 170 km/h, nebo 185 km/h. Zvýšení rychlosti zatím nebylo využito kvůli momentální absenci evropského zabezpečovacího systému ETCS.

Obr. 11.10: Hlavní směry rozvoje Rychlých železničních spojení – kvalita infrastruktury a čas výstavby a porovnání polohy se stávajícími nejrychlejšími tranzitními železničními koridory



Zdroj: Portál provozování dráhy [online]. Praha: Správa železnic, 2024 [cit. 13.11.2024].

Dostupné z URL: <<https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=2104272>>.

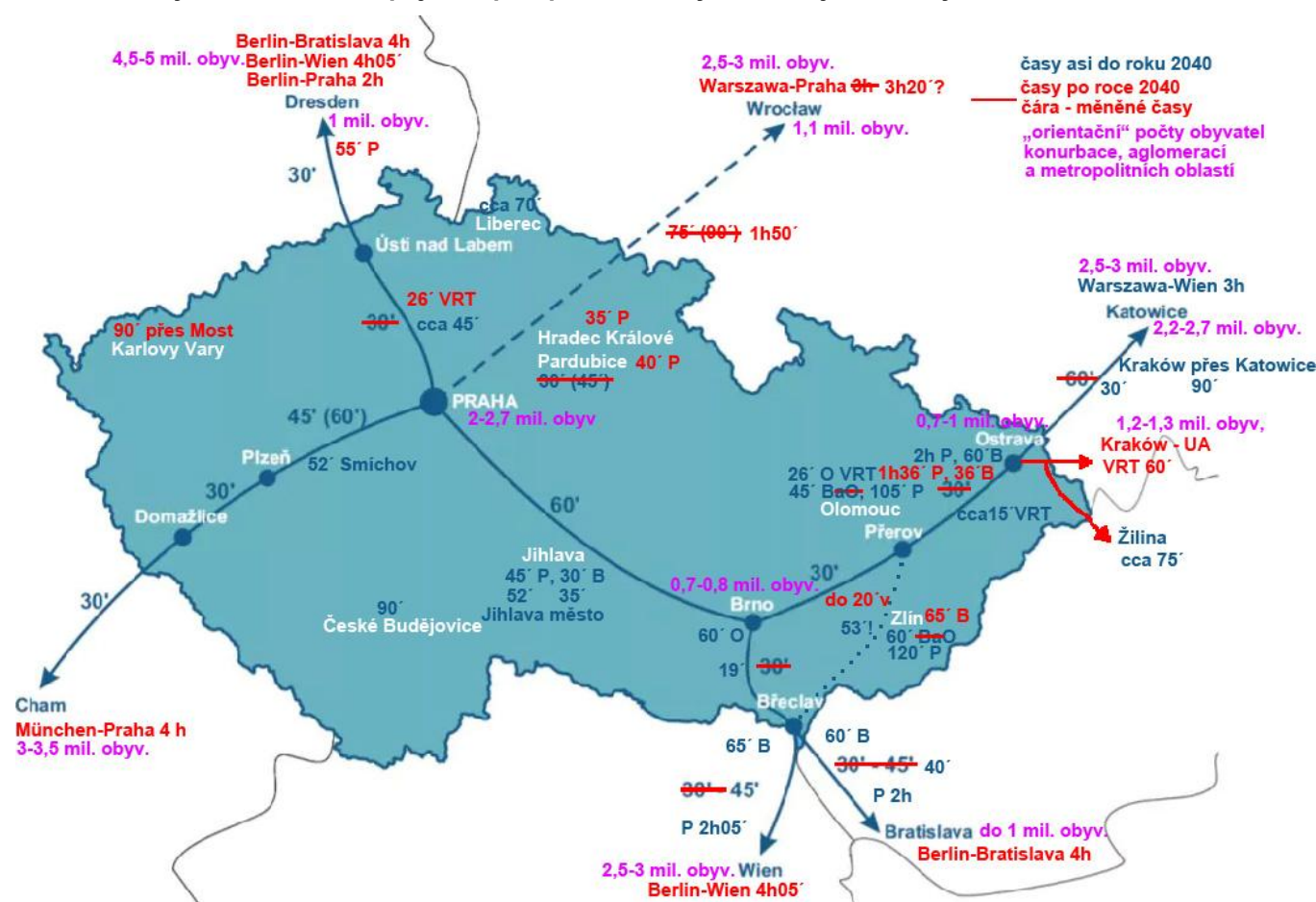
Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Na rozdíl od novostavby IV. TŽK spojující hlavní a krajské město, kde dochází ke zdvojkolejnění v celém rozsahu, je zbytek koridoru od Českých Budějovic na hranice ČR/Rakousko zatím jednokolejný, ale již se ve spolupráci s Rakouskem připravují parametry pro modernizaci a zkapacitnění (momentálně hájený koridor pro trať na 200 km/h). Podobně je na tom III. TŽK od Pňovan za Plzní až po Lipovou u Chebu tento úsek též jednokolejný.

²⁵ Původní schéma je doplněno dalšími časoprostorovými údaji z novějších podkladů (VRTky; Interaktivní mapa Správy železnic; Superkonektor) a o orientační údaje o počtu obyvatel významných dopravních městských uzlů.

Na IV. TŽK byla zahájena příprava stavby pro vydání stavebních povolení v posledním úseku Nemanice – Ševětín se dvěma tunely (Chotýčanský 4 775 m, Hosínský 3 120 m), kde bude nutno asanovat část nové dálnice D3 (do provozu 2019) nad Chotýčanským tunelem. Na III. TŽK probíhá postupná optimalizace trati v úseku Praha-Smíchov – Beroun, kde je v řešení úsek Karlštejn – Beroun s dokončením 2026. Letos (2024) by měla být zahájena optimalizace úseku Praha-Smíchov – Černošice a zbývající dva úseky se zahájí v roce 2026 a budou dokončeny v roce 2030 společně s konverzí na střídavou trakci úseku Praha-Radotín – Králův Dvůr.

Obr. 11.11: Rychlá železniční spojení – předpokládané systémové jízdní doby^{25, 26}



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR – Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR [online]. Praha: MD ČR, 2017 [cit. 30.09.2025]. Dostupné z URL: <<https://md.gov.cz/Dokumenty/Strategie/Vysokorychlostni-trate>>.

Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

S novým nařízením (EU) 2024/1679, které zrušilo a nahradilo nařízení (EU) č. 1315/2013 byla na území České republiky definována další železniční infrastruktura do sítě TEN-T. Jde o tratě Velký Osek – Hradec Králové – Týniště nad Orlicí – Choceň (doplnění sítě hlavně pro nákladní dopravu ve směru východ-západ; posílení souběžného I. a III. TŽK, který je přetížen) a Lysá nad Labem – Milovice – připravovaná Všejsanská spojka/Nymburk – Mladá Boleslav – Liberec – hranice ČR/Polsko (-Zawidów) s propojením i do Německa (kvůli novému městskému uzlu Liberec, který musí být napojen na železniční síť TEN-T).

Spojením Praha – Mladá Boleslav – Liberec – hranice ČR se nám tak v poněkud pozměněné podobě mezi Prahou a Mladou Boleslaví vrací zpět zanedbaný a od Mladé Boleslavi do Polska nepříliš využívaný koridor dohody AGTC C59 a Liberecký kraj tak má reálnou šanci na více Kolejovou trať v elektrické trakci, která v kraji dosud zcela absente.

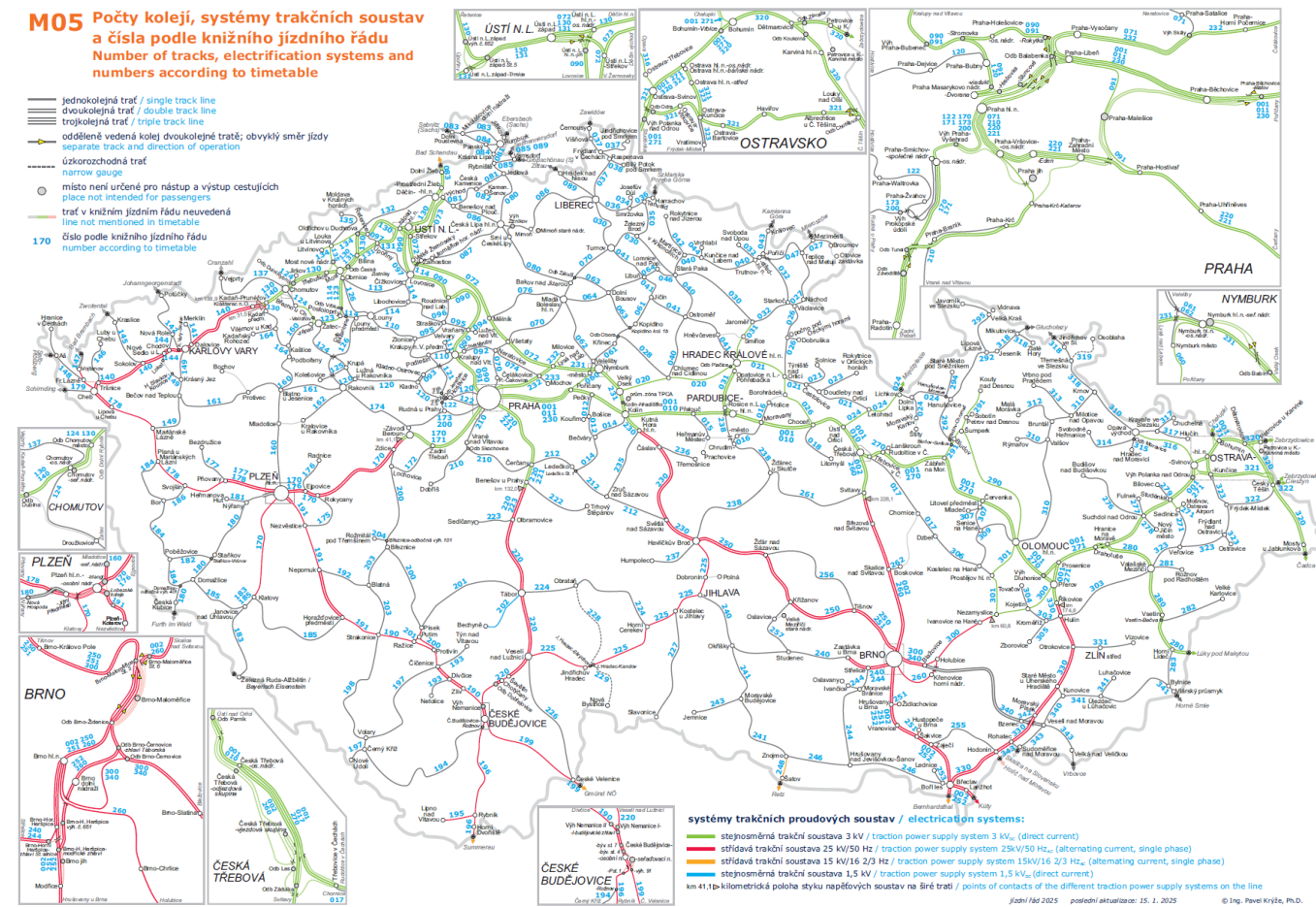
²⁶ Vysvětlivky: P=Praha, B=Brno, O=Ostrava; Časy jsou v minutách. Tečkováná trasa jsou části II. TŽK, který může být rychlejší než RS přes Brno. Přes Most se předpokládá spojení Praha-Karlovy Vary pomocí plánované odbočné větve RS42 (viz Obr. 11.10).

Nový přístup k výstavbě železnic se projevil až po více než dvaceti letech (po více než 10 letech v EU) od řešení tranzitních železničních koridorů, kdy vláda Usnesením č. 389 z 22. května 2017 posvětila výstavbu **rychlých spojení (RS)**. Celkem bylo v programu Ministerstvem dopravy identifikováno 5 větví spojení, a to RS1–RS5 s doplňkovou větví u RS4 (viz Obr. 11.10). Jen větev RS3 zatím nebude vůbec vysokorychlostní (> 200 km/h, v úseku Beroun – Ejovice do 160 km/h).

Na území Ústeckého kraje dochází k významnému posunu celého koridoru od souběhu s dálnicí D8 východně kvůli využití napojení nákladního tahu (tzv. pravobřežní železnice v údolí Labe), a tím lepší možnosti využít tzv. patní tunel pod Českým středohořím též pro nákladní dopravu. Tento přesun zároveň umožní zapojení VRT přímo do krajského města Ústí nad Labem.

S řešením ovšem nesouhlasili dotčené obce a jednotlivci, což přineslo nemalé problémy s prosazením změněného vedení koridoru do území. Ve spolupráci s krajem proto musela vzniknout pracovní skupina řešící tento problém. Sice nakonec došlo ke schválení koridoru navrženého Správou železnic, ale též vznikla z popudu exsenátora Wagenknechta soukromá iniciativa, která si dala za cíl rozvinout síť vysokorychlostních tratí tak, aby byla obslouženo každé krajské město, což je samozřejmě ekonomicky nereálné, byť myšlenka, že je třeba maximálně využít polohu ČR uprostřed Evropy je inspirující (tzv. Superkonektor). Poslední vývoj v Německu a celé EU naznačuje, že alespoň částečný posun v tomto směru by mohl nastat.

Obr. 11.12: Rozložení počtu kolejí, trakčních elektrických soustav a čísel tratí dle jízdního řádu 2024–2025²⁷



Zdroj: Portál provozování dráhy [online]. Praha: Správa železnic, 2025 [cit. 03.09.2025].

Dostupné z URL: <<https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=2104272>>.

Dalším problémem, který se objevuje v médiích je, že je údajně možné budovat dopravní infrastrukturu bez potřeb územního plánování, což je to poslední, co je možné a pro území potřeba. Problematika VRT bude nejvýznamnějším impulsem územně plánovací činnosti na území ČR na příští léta.

Dalším významným problémem, který se nově projevil při projednávání 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje je, že nebyl dle dotčeného orgánu Povodí Labe dostatečně vyhodnocen vliv dopadu stavby VRT na nádrž s pitnou vodou pro Kutnohorský, Čáslavský a Kolínský územní území. Trasa sice probíhá mimo ochranná pásma vodárenského zdroje, ale významně ovlivní povodí přítoků do vodní nádrže, která má již nyní problémy jak bilanční, tak i kvalitativní. Přitom tento koridor je jako územní rezerva v ZÚR kraje držen již přes 10 let. Zde se projevuje nešvar zpochybňování, kdy a zda vůbec dojde k výstavbě RS, což může způsobovat ignoraci záměru při projednávání. Podobné problémy přitom měla i tzv. jižní varianta VRT Praha – Brno s vodní nádrží Švihov (významný zdroj pitné vody pro Prahu), kde si kraj pomohl rozšířením ochranných pásem.

Dále je třeba v rámci ÚAP zmínit významný faktor rozvoje území, a to je předpokládaná tzv. „časoprostorová dosažitelnost“ území v rámci ČR, která byla v citovaném materiálu MD stanovena (viz Obr. 11.11) a doplněna o další poznatky z jiných zdrojů, především ze schválených Studií proveditelnosti, mezistátních dohod a dalších zdrojů.

Z doplňkových informací lze konstatovat, že tímto konceptem rozvoje VRT či RS na území ČR lze předpokládat vznik periferních krajů, a to především v Čechách (Jihočeský, Liberecký, Karlovarský) a na pomezí Čech a Moravy (východní části Pardubického kraje a severní části Olomouckého kraje). Atraktivita jednotlivých metropolitních oblastí bude velice záviset na podobě polohy nádraží a zastávek VRT v oblasti a na kvalitě napojení ostatní dopravy.

Bylo by žádoucí, aby dosažitelnost krajských měst Jihočeského a Libereckého kraje pomocí VRT odpovídala dosažitelnosti Brna. Před schválením je nový návrh tratí na 200 km/h do Liberce, který má zajistit časovou dostupnost Praha – Liberec za 70 minut, což je ale stále o 10 minut pomaleji než daleko delší spojení Praha – Brno.

Problématická je VRT na Karlovy Vary, kde by rychlost musela přesáhnout 250 km/h, aby bylo dosaženo dostupnosti do hodiny (když trasa z důvodu řídkého osídlení nepovede přímo). Pro lepší využití tratí by musela být zastávka na letišti Praha-Ruzyně a odbočka do Kladna a na Chomutov/Jirkov a s napojením do Německa (nejlépe na Erfurt s nejkratším spojením na uzlové letiště ve Frankfurtu nad Mohanem). Bez zahraničního napojení by tato trať nedávala smysl a byla by ekonomicky problematická.

Z hlediska vedení by mělo by být napojeno letiště Praha, tím by byl splněn požadavek nařízení (EU) 2024/1679, aby letiště s obratem 12 mil. cestujících a více byla napojena na dálkovou železniční trať, kterou připravovaná trať do Kladna není. Dalším problémem je, zda vést trať přímo podél D6 nebo na Žatec a do kařonu v Podkrusnohoří, kde je osídlení větší. V každém případě je toto možné řešení pravděpodobné až po roce 2050, což může být pro region pozdě. Má totiž významnou konkurenci v severním spojení přes významnější sídla, a také ekonomicky výhodnější spojení Německem (Dresden – Leipzig/Berlin – Halle – Erfurt s propojením na Frankfurt am Main přes Fuldu).

V každém případě lze jako prioritu považovat následující postup, který zatím takto víceméně stát připravuje (tučně):

- Propojení hlavních měst států ve střední Evropě (Berlin, Praha, Wien, Bratislava, Warszawa); RS1, RS2 a RS4.**
- Ostrava – Bielsko-Biala – letiště Kraków – Kraków – Rzeszów – Lviv.
- Propojení hlavního města a významných center ve střední Evropě (Warszawa, Wrocław, Praha, München/Nürnberg) RS3 na hranici konvenční rychlosti, RS5 zřejmě s proměnnou rychlostí.**
- Další rychlejší „alternativní“ spojení Berlin/Wrocław – Liberec – Praha – České Budějovice – Linz.
- Další možné RS Praha – Letiště Praha – Karlovy Vary – Erfurt – Frankfurt am Main.

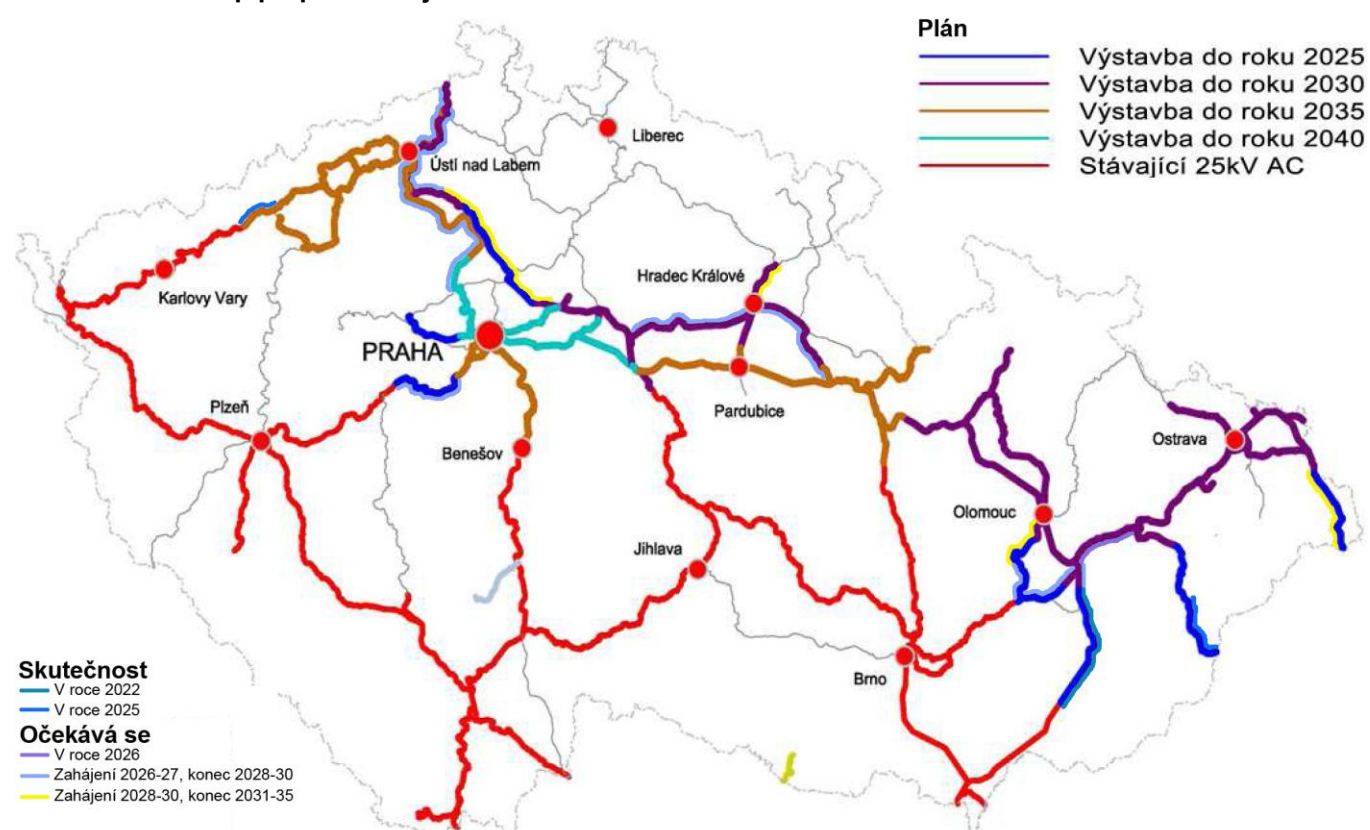
Na problematiku je třeba nahlížet ze dvou hledisek: rychlostního a významového. Pro rychlostní řešení jsou prioritní v mezinárodních souvislostech především bod 1, dále body 2 a 3, případně 5 (zde v závislosti na dosažených časech). Problémem je, že ani v případě bodu 1 nejsou návazné úseky v zahraničí rychlostně sladěny s návrhovou rychlostí v ČR, což je problém EU a EK, neboť se zatím vše řeší na národní úrovni. Přitom především VRT svou vyšší rychlostí (300 km/h+) přesahuje významem a rozsahem velikost území států jako je ČR. Situaci nelze sice

²⁷ V legendě jsou uvedeny celkem čtyři proudové soustavy, ale jen 2 jsou významné: stejnosměrná 3 kV (zelená) a střídavá 25 kV / 50 Hz (červená). Červeně bude postupně přibývat na úkor zelené. Z mapky je patrná nerovnoměrnost obsluhy území kvalitní železnici (např. Liberecký kraj nemá žádnou elektrifikovanou ani vícekolejovou trať).

zcela paušalizovat, neboť tunelové úseky není rozumné budovat na vysoké rychlosti (Německo, bod 1), trochu jiný problém představuje poddolované území (Polsko, bod 1), ale pokračování nižší rychlostí nedává smysl (Rakousko a Slovensko, bod 1). Navíc by s vyšší rychlostí stačil pouze jeden z koridorů. Bod 2 by mohl být též rychlý, bod 3 také, ale může být limitován terénem, a tím i náklady. Bod 4 je charakterem spíše doplňkový a rychlostně bude při dolní hranici VRT. Bod 5 bude záviset spíše na možnostech terénu a nákladech.

Z hlediska významu je jasný bod 1, má i tradici a dva směry. Bod 2 má souvislost s Ukrajinou menšinou v ČR a Polsku. Bude hodně záležet na domluvě s Polskem a vývoji situace na Ukrajině. Bod 4 by mohl být dříve než bod 3. Zde bude záležet na rychlosti domluvy s Německem nebo Rakouskem. Mnohé, především v Německu, může významně ovlivnit možnost využití zadlužení se v rámci dopravní infrastruktury. Zde by mohla především s Německem pomoci aktivita ČR při vyjednávání, což by mohlo odblokovat úsek Beroun – Ejovice, který má větší vnitrostátní význam. Nicméně bod 3 je nevyzkoušený a prostředí železnice je v budování nových spojení dost konzervativní. Bod 4 je zajímavý především vnitrostátně Liberec – Praha – České Budějovice. Pokud by se podařilo do 2 hodin, mohlo by být atraktivní a jako bonus propojení Linz v Podunají a alternativní Berlín v Německu i případně Wrocław v Polsku. Bod 5 by mohl být atraktivní spíše jako nejpřímější spojení Letiště Praha a Frankfurt am Main. Může však mít konkurenci v řešení Praha – Dresden – Leipzig – Erfurt.

Obr. 11.13: Postup přepínání stejnosměrné trakce 3 kV na střídavou 25 kV / 50 Hz



Zdroj: Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavků TSI ENE [online]. Praha: SUDOP PRAHA a.s., 2016 [cit. 03.04.2025]. Dostupné z URL: <https://zakazky.spravazeleznice.cz/document_download_29840.html>.

Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Železniční doprava představuje preferovanou formu dopravy na úrovni Evropské unie. Mezi hlavní důvody patří menší dopad na životní prostředí v porovnání se silniční dopravou²⁸, neboť většina vlaků využívá elektřinu, a tak za posledních několik dekád došlo k výraznému snížení emisí skleníkových plynů (je třeba upozornit, že také záleží, jaké zdroje elektřinu vyrábí). K zefektivnění elektrické trakce současně přispěje převedení stejnosměrné

trakce 3 kV na střídavou 25 kV / 50 Hz (viz Obr. 11.13) vyvolané potřebami VRT. Současně podpoří zrychlení celostátní sítě osobní dopravy (viz Obr. 11.14) a mezinárodní nákladní dopravy (viz Obr. 11.15). Dalšími opatřeními, které mohou ovlivňovat územní potřeby jsou postupná elektrifikace, a to vybraných tahů spojujících významná centra osídlení, především krajská města a dále více zatížené, často příměstské tratě v rámci snahy zrychlit a zatraktivnit páteřní systém integrovaného dopravního systému (dále IDS) fungujícího na úrovni jednotlivých krajů.

Se zahrnutím dopravy do systému emisních povolenek roste tlak na využití elektrické trakce. Proto se stává myšlenkou tzv. prosté elektrizace tratí (natažení drátů podél trati a rozvodny, ale beze změn na trati). Posun v tomto směru je zatím příliš pomalý na to, že hrozí ve střednědobém horizontu finanční potíže v povolenkách, které budou muset hradit uživatelé nezávislé trakce (dieselové). Je otázkou, zda stát částečně nekalkuluje s využitím nového hitu ve vozidlovém parku (hybridní akutrolejové jednotky BEMU), které chtějí využít některé kraje, především v regionální dopravě IDS. K tomu existují ještě další řešení, včetně využití vylepšených druhů nafty, ať již přimícháváním biopaliv nebo syntetickou výrobou.

Jenže studie Fakulty dopravní ČVUT v Praze, na kterou se odvolává Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI) tvrdí, že vodíkové vlaky nebo diesel-elektrická vozidla jsou „slepá ulička“. Současně je třeba konstatovat, zda je naše elektrizační soustava včetně zdrojů (také obnovitelných) dostatečně připravena na tak masivní růst elektrizovaných tratí. Problémem jsou též kapacity firem řešících elektrizaci tratí či konverzí. Jednotky BEMU totiž řeší problém jen částečně, byť jejich provoz, který umožňuje jízdu až do koncových stanic bez přestupu příláká do VHD asi 15 % nových cestujících (Moravskoslezský kraj), což je pozitivní zjištění.

Je však třeba konstatovat, že jak prostá elektrizace, modernizace s elektrizací, tak i přepínání ze stejnosměrné trakce na střídavou zatím postupuje velmi pomalu, má stát stále tendenci se upínat na dopravu, co financuje. Preferuje tedy dotovanou přepravu osob a řešení pomocí inovované nezávislé trakce.

Z hlediska konverze v roce 2025 bude zahájena konverze na 25 kV / 50 Hz v úsecích Vsetín – hranice Slovensko (v SR již je) a při rekonstrukci úseku Chomutov – Kadaň-Prunéřov. V roce 2026 by měla konverze proběhnout v úseku II. TŽK Říkovice – Hranice na Moravě. Do konce dekády by mohly být převedeny ještě úseky Hranice na Moravě – Polanka nad Odrou (II. a III. TŽK) / Vsetín, Praha-Radotín – Králův Dvůr na III. TŽK, při modernizaci tratě Nezamyslice – Přerov, při zdvoukolejnění pak trať Velký Osek – Hradec Králové – Choceň. S přesahem do příští dekády v návaznosti na zdvoukolejňovanou trať postupně také celá pravobřežka (Kolín – Nymburk – Lysá nad Labem – Všetaty – Mělník – Litoměřice – Ústí nad Labem-Střekov – Děčín).

V rámci zlepšování tratí by měly být elektrizovány následující tratě:

1. Praha – Kladno s připojením Letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) (čl. (191) v PÚR)
2. Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice (průmyslová zóna Kvasiny, 2024–2026)
3. Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN (ŽD17 v PÚR) v rámci zkapacitnění a zvýšení rychlosti do 200 km/h (1. stavba 2026–2029, 2. stavba – stávající trať 2025–2027, 3. stavba 2027–2030, 4. stavba 2029–2030)
4. Nýřany – Heřmanova Huť (2026–2028)
5. Otrokovice – Vizovice (ŽD13 v PÚR) modernizace a částečné zkapacitnění (2026–2030)
6. Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek (obslouží nákladní terminál TEN-T typu RRT v Paskově) – Frenštát pod Radhoštěm město/Ostravice (2026–2029)
7. České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo) modernizace, umožní spojení Praha – Wien (2026–2028)
8. Brno – Veselí nad Moravou, modernizace a elektrizace poslední neelektrizované dvoukolejné trati (1. úsek 2026–2027, 2. úsek 2027–2029, 3. úsek 2029–2031)
9. Všejská spojka, Bezděčinská spojka, Mladá Boleslav – Turnov – Liberec – státní hranice (ŽD19 v PÚR), Všejská (2028–2032)
10. Nymburk – Nepřevázka modernizace, částečné zkapacitnění (část ŽD19 a část čl. (192) v PÚR), (2028–2032)
11. Elektrizace tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Bojkovice město/Luhačovice/Veselí nad Moravou (ŽD24 v PÚR), (2028–2030)

²⁸ Sektor dopravy tvoří v EU 25 % emisí skleníkových plynů, nicméně železnice se na tomto čísle podílí pouze 0,4 %. V ČR je situace horší, neboť máme nejmenší podíl elektrifikovaných tratí z okolních států střední Evropy (viz Tab. 11.10 a Obr. 11.12).

12. Elektrizace úseku Březno u Chomutova – Chomutov
13. Brno – Znojmo (odbočka z RS2), novostavba na 200 km/h
14. Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun

Ve studijním prověřování jsou úseky Ostrava-Svinov – Opava východ (konverze) – Krnov, Zastávka u Brna – Třebíč / Křižanov – Jihlava / Znojmo, dokončení trati v úseku Hlinsko – Pardubice.

Prostá elektrizace (bez dalšího vylepšování tratí) by mělo proběhnout na tratích Kladno – Kralupy nad Vltavou, Havlíčkův Brod – Chotěboř – Ždírec – Hlinsko a Zdice – Protivín. Již se zadaly projekty na elektrizaci:

1. Krnov – Moravský Beroun (střídavá trakce 25 kV / 50 Hz, variantně Moravský Beroun – Bruntál / Krnov)
2. Bludov/Postřelmov – Jeseník (2029–2031)
3. (České Budějovice) – Číčenice – Volary
4. Praha – Vrané nad Vltavou – odbočka Skochovice – Čerčany / Měchenice (Měchenice – Dobříš bez)
5. Rudoltice v Čechách – Lanškroun (2027)
6. Zdice – Písek (2028–2029)
7. Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín

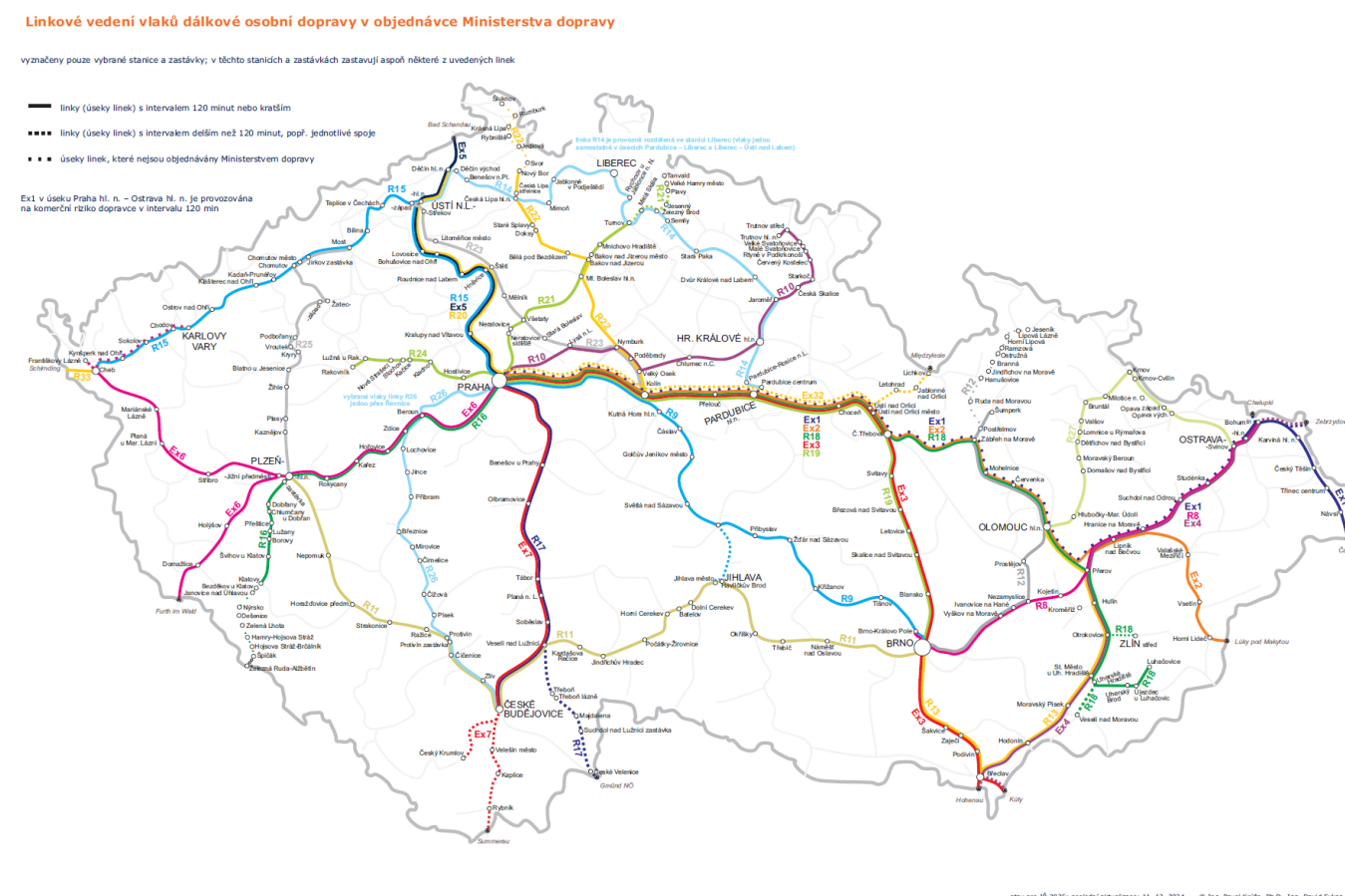
Kraje uvažují s elektrizací (částečně) a případným využitím BEMU na tratích (mimo výše uvedené od státu):

1. České Budějovice – Český Krumlov – Horní Planá – Nová Pec (JČK, 2027–2028)
2. Skalce nad Svitavou – Boskovice (směr Chornice, je v plánu s bezúvratovým spojením) (JMK, 2027–2029)
3. Brno – Ivančice/Mirotav (JMK)
4. Častolovice – Kostelec nad Orlicí – Letohrad/Rokytnice v Orlických horách (KHK)
5. Týniště nad Orlicí – Nové Město nad Metují – Náchod – Hronov (KHK)
6. Hradec Králové – Nový Bydžov (KHK)
7. Liberec – hranice SRN (– Zittau – Dresden/hranice SRN/ČR – Varnsdorf – hranice ČR/SRN – Seifhennersdorf) (LBK)
8. Liberec – Česká Lípa – Děčín (LBK)
9. Suchdol nad Odrou – Nový Jičín/Budišov nad Budišovkou (MSK)
10. Olomouc – Drahanovice (– Prostějov)
11. Červenka – Senice na Hané (přípoj na trať Olomouc Drahanovice)
12. Olomouc – Hrubá Voda (– Moravský Beroun, elektrizace tohoto úseku v prosté elektrizaci bod 1 není zmíněn, navazuje na koncepci částečné elektrizace trati Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc) (OLK)
13. (Olomouc –) – Prostějov – Džbel (směr Chornice – Česká Třebová) (OLK)
14. Litomyšl – Vysoké Mýto – Choceň (PAK)
15. Česká Třebová – Moravská Třebová (směr Chornice – Prostějov) (PAK)
16. Lichkov – Králíky – Moravský Karlov – (– Štýty) (PAK)
17. Radnice – Stupno (úvrat) – Ejovice (úvrat) – (– Plzeň – Pňovany) – Bezručice (PLK)
18. Příkosice – (– Rokycany – Plzeň) (PLK)
19. Praha – Všetaty (ŽD19 v PÚR) (SČK)
20. Praha-Smíchov – Hostivice (SČK, nestanoven)
21. Děčín – Česká Kamenice – Rumburk (ÚLK)
22. Postoloprty – Lovosice – Česká Lípa (ÚLK)

23. Most – Louny – Rakovník (část ŽD2 v PÚR) (ÚLK)
24. (Bad Schandau –) – hranice SRN/ČR – Dolní Poustevna – Rumburk – Varnsdorf, dál viz bod 7. (ÚLK)
25. (Havlíčkův Brod – Jihlava – Kostelec u Jihlavy –) – Třešť – Telč – Dačice – Slavonice (KVY)
26. (Havlíčkův Brod –) – Světlá nad Sázavou – Ledeč nad Sázavou – Zruč nad Sázavou (KVY)
27. (Žďár nad Sázavou – Křižanov –) – Velké Meziříčí zastávka (KVY)
28. Humpolec – (– Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou –) – Nové Město na Moravě (KVY)
29. Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm z trati Hranice – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – hranice Slovensko (ZLK)
30. Vsetín – Velké Karlovice z trati dtto (ZLK)
31. Horní Lideč – Valašské Klobouky – Bynice z trati dtto (ZLK)

Výčet ukazuje, že nás ve druhé polovině této a v příští dekádě čeká významný pokrok v elektrizaci železnice.

Obr. 11.14: Linkové vedení vlaků dálkové osobní dopravy v objednávkce Ministerstva dopravy ČR^{29, 30}



Zdroj: Portál provozování dráhy [online]. Praha: Správa železnic, 2025 [cit. 03.09.2025].
Dostupné z URL: <<https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=2104272>>.

²⁹ Vlaký dálkové dopravy se dělí na **Expresy (Ex)**, kam patří SC, EC, IC, railJet a **rychlíky (R)**. Expresních tras je 8 a rychlíkových 21. Trati celostátní a pro rychlíkovou přepravu osob se v podstatě kryjí.

³⁰ Zvláštností danou stavem infrastruktury a významností směru na železnici je, že některá krajská města neleží na trase Ex. Jsou to především Liberec, Hradec Králové, Zlín (aglomerace je napojena) a také menší Jihlava a Karlovy Vary. Navíc páté největší město Liberec nemá přímé rychlíkové spojení s hlavním městem a Zlín jen jeden pár spojů.

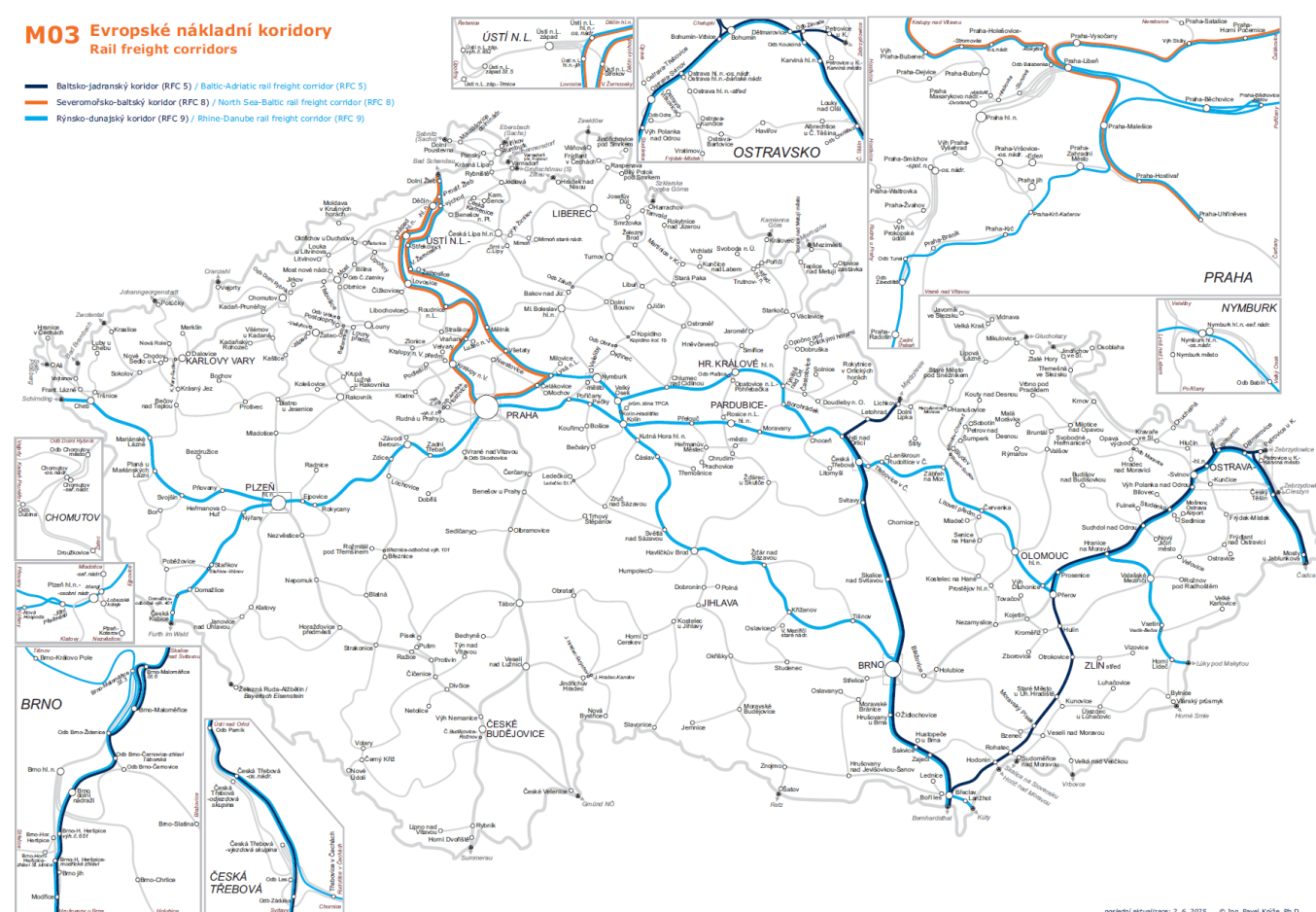
11. DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Stát řeší obslužnost mezi kraji prostřednictvím objednávek Ministerstva dopravy, vyjma tahů Praha – Ostrava/Opava – Bohumín – Karviná – hranice ČR/Slovensko a Praha – Brno – Břeclav – hranice ČR, kde je obslužnost zajištěna na základě trhu a regulátora přístupu k železniční dopravní síti.

Rychlíkové tratě jsou zpravidla též tratě celostátní (viz Obr. 11.9 a 11.14). V konvenční síti železnice jsou jako klíčové rozvojové záměry v oblasti železniční dopravy definovány kromě výše popsaných výhledových VRT úseků také některé významné koridory konvenční železniční dopravy směřující především z Prahy do krajských měst krajů, co sousedí se Středočeským krajem a na Moravu. Na Moravě je pak, kromě obou metropolitních oblastí a krajských měst, hlavní mezikrajský provoz veden Pomoravím a na Valašsko. Více spoji jsou obslouženy úseky obsluhující lidnatější regiony. Při řešení obslužnosti v regionech je významný rozdíl obsluhy krajů s více než milionem obyvatel (jádro tvoří metropolitní oblast) a ostatními kraji, a to především u rychlých spojení.

Osobní železniční doprava má též nároky na tzv. nádraží osobní přepravy, kde především na hlavních tratích musí dojít k úplné peronizaci a zajištění bezbariérovosti. U největších nádraží by bylo vhodné uvažovat o úplném zastřešení. U ostatních větších nádraží a větších měst je nezbytné řešit tzv. **terminály hromadné dopravy** včetně odpovídající návaznosti na IAD a aktivní mobilitu (cyklisté a pěší), což bývá řešeno především v rámci krajů a IDS. Tento požadavek vychází z nařízení (EU) 2024/1679 a platí minimálně pro tzv. městské uzly.

Obr. 11.15: Evropské nákladní koridory – Rail Freight Corridors (RFC)³¹



Zdroj: Portál provozování dráhy [online]. Praha: Správa železnic, 2025 [cit. 03.09.2025].

Dostupné z URL: <<https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=2104272>>.

Rostoucí význam nákladní železniční dopravy podtrhuje její samostatné místo v nařízení 2024/1679 o TEN-T, které mění starší samostatné nařízení (EU) č. 913/2010 řešící železniční síť pro nákladní železniční dopravu.

Na území ČR jsou zastoupeny celkem 2 koridory pro nákladní dopravu hlavní sítě TEN-T (Baltsko-jaderský a Rýnsko-dunajský), přičemž v rámci sítě RFC zasahují na území ČR celkem 3 koridory RFC³² (viz Obr. 11.15). Koridory zajišťují spojení Balt – Jadran, Severomořských přístavů s východním Středomořím a propojení území kolem Rýna s územím kolem Dunaje. Zvláštností je napojení Prahy na koridor spojující Severní moře s Baltem.

Koridory zajišťují především co nejhladší průběh nákladního vlaku přes dané území, ale také, což je významné pro železniční infrastrukturu, identifikují tzv. úzká hrdla na této infrastruktuře a spolupracují s TEN-T na jejich odstranění.

Hlavním a zásadním problémem železniční nákladní dopravy je její nespolehlivost, neboť v grafikonu vlakové dopravy (GVD) se v rostoucím počtu osobních vlaků jen těžko hledají mezery, kam lze vklínit vlak nákladní³³. Proto poslední novela zákona o dráhách umožňuje určit infrastrukturu určenou k užívání pouze pro nákladní přepravu, což se může hodit především v železničních uzlech a jejich okolí, když to umožňují svou infrastrukturou. Vytíženost jednotlivých tratí a jejich propustnost je ovlivněna také množstvím a vhodným rozmístěním tzv. výhyben, tedy železničních stanic, kde se mohou vlaky předjíždět.

Přes veškerou snahu však význam nákladní železniční dopravy navzdory požadavkům z nařízení (EU) stále klesá s jedinou výjimkou, kterou je kontejnerová doprava.

Pro zajištění bezpečnosti na železnici byl v rámci EU vyvinut systém ERTMS (European Rail Traffic Management System) – evropský systém řízení železniční dopravy, který se sestává s ETCS (European Train Control System) evropského systému pro kontrolu vlaků, kterou musí být přednostně vybavena hlavní síť TEN-T a GSM-R, což je traťový rádiový systém zajišťovaný prostřednictvím komunikace vlaku s družicí. Vláda schválila Plán moderního zabezpečení české železnice – implementace evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS, který navrhuje postupné zavedení jednotného evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS na 4 800 km železničních tratí do roku 2030 a na celou železniční síť do roku 2040. Od 1. 1. 2025 bude postupně do ostrého provozu uveden výhradní systém ETCS, a to na 622 km tratí:

- Olomouc – Uničov (byl první a zkušební trať, která náleží do tratí regionálního významu),
- II. a III. TŽK Česká Třebová – Olomouc – Dluhonice – Prosenice (na Ostravu) / Přerov (Břeclav),
- II. TŽK Břeclav – Prosenice – Bohumín II. a III. TŽK,
- I. TŽK Česká Třebová – Adamov, Modřice – Břeclav (tedy bez železničního uzlu Brno a okolí),
- I. a III. TŽK Praha-Běchovice – Kolín – Pardubice – Česká Třebová.

Systém má zvýšit úroveň bezpečnosti a umožnit lepší využití kapacity tuzemské železniční dopravy. Naváže tak na probíhající zajištění koridorových a hlavních tratí touto technologií. Tento systém bude postupně instalován podél trati a na řídicí drážní vozidla.

Významným prvkem ovlivňující území je také zkapacitnění trati a zvýšení rychlosti na ní či elektrizace. Vliv má také významné zkrácení délky trasy pomocí tunelů (Praha-Beroun, Choceň-Ústí nad Orlicí a Nemanice I – Ševětín před Českými Budějovicemi).

Jiné vlivy jsou zařazeny z důvodu požadavků kladených nařízeními (EU), které vyžadují územní úpravy (například nákladní vlaky o délce 740 m, což vyžaduje prodloužení předjízdňích kolejí ve výhybních železničních stanic (stav viz Obr. 11.16). Tento problém s délkami vlaků však ještě ani nezačal být řešen (zatím pouze úroveň studií).

Dalším na území působícím faktorem je požadavek zvyšování rychlosti (pro nákladní dopravu minimálně 100 km/h), což místně může vyžadovat zlepšení parametru oblouku a vybočení ze stávající trasy. Někde jde též o posílení hlavního koridoru a zajištění lepšího napojení nové průmyslové zóny pro nákladní dopravu (často schválené příslušným usnesením vlády ČR), jinde o využití zrychlení trati ke zlepšení parametrů i regionálních tratí ke kvalitnějšímu propojení krajů a jejich krajských měst.

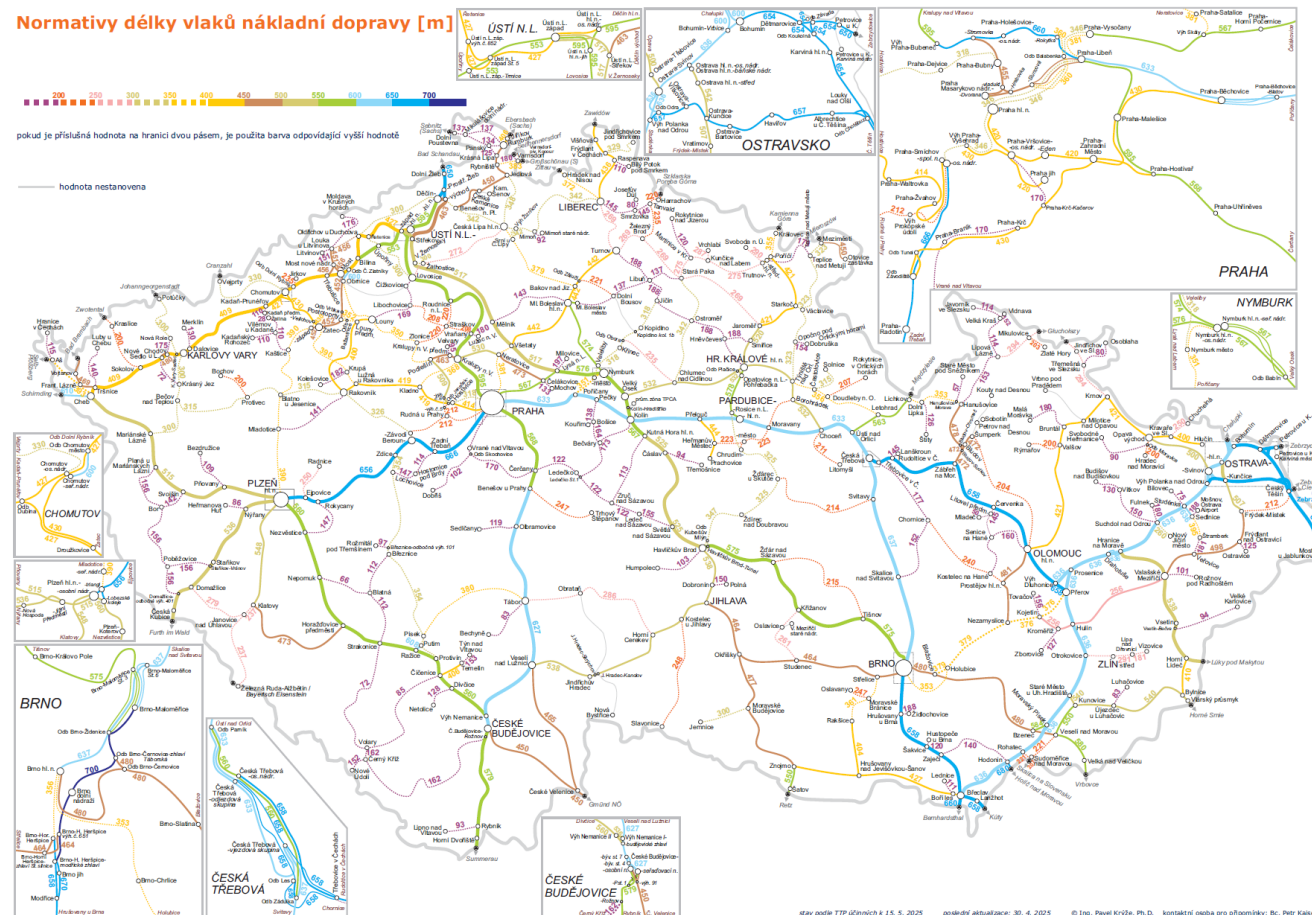
³¹ Rozmístění evropských tratí pro nákladní dopravu se úplně nekryje s hlavní sítí TEN-T pro nákladní dopravu (např. napojení Prahy TŽK, Kolín – Havlíčkův Brod – Brno, nebo železnice z Ostravska na Slovensko).

³² Na území ČR zasahuje ještě 4. koridor RFC (RFC 7 Východní a východo-středomořský koridor), který je však ve schématu (viz Obr. 11.15) „rozpuštěn“ do ostatních koridorů (v souladu se sítí TEN-T dle nového nařízení (EU) 2024/1679).

³³ Nákladní vlaky mají dost odlišné charakteristiky rozjezdu a zastavení (díky rozdílné hmotnosti vlaku) proti dopravě osobní, a to především té místní. Dálková osobní doprava je problémem menším, neboť vlaky často nezastavují a rychlosti jsou podobné.

Specifické požadavky na železniční infrastrukturu mají také jednotlivé kraje. Speciálně u nákladní dopravy je třeba uvažovat o skutečnosti, zda nevyužít možnosti některých téměř připravených tratí pro nákladní dopravu (jak zvýšit jejich atraktivitu). K takovým patří zejména trať Břeclav – Znojmo – Okříšky – Jihlava, kde by prostá elektrizace a prodloužení kolejí ve výhybnách umožnilo objíždět přetížený I. a III. TŽK v úseku Kolín – Česká Třebová, případně i Praha – Kolín při využití trati Jihlava – Veselí nad Lužnicí. Nicméně v Praze je největší úzké hrdlo v ČR v podobě neexistence mimoúrovňového křížení nákladní dopravy přes přetíženou trať I. a III. TŽK pomocí trati propojující pro nákladní dopravu IV. TŽK tzv. Libeňským přesmykem.

Obr. 11.16: Největší povolené délky vlaku a možnost porovnání s požadavky nařízení (EU) 2024/1679³⁴



Zdroj: Portál provozování dráhy [online]. Praha: Správa železnic, 2025 [cit. 03.09.2025].

Dostupné z URL: <<https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=2104272>>.

Nicméně je třeba konstatovat, že přes vědomí, že již ve druhé polovině minulé dekády bylo zřejmé, že hlavní společný I. a III. tranzitní železniční koridor Praha – Česká Třebová je na mnoha místech přetížený, případně ostatním úsekům moc nechybí, tak bylo například odmítnuto jak zrychlení, tak především zkapacitnění úseku Poříčany – Kolín při jeho obnově z evropských fondů CEF, což se ukazuje nyní jako významná chyba. Důkladnou analýzou se ukazuje, že kromě tohoto úseku je třeba zajistit minimálně tyto investiční počiny:

1. Zečtyřkolejnění úseku Praha-Libeň – Praha-Běchovice (plán do roku 2032 ještě urychlit) včetně napojení na RS1/RS5 v prostoru Praha-Běchovice.

2. Významné urychlení (o 3–4 roky) realizace RS1/RS5 minimálně v úseku Praha-Běchovice – odbočka Poříčany, a to i za cenu částečného zprovoznění (zbytek záměru může být dokončen postupně).
3. Ztrojkolejnění úseku Poříčany – Kolín (pro náklad lokalita „Chaloupka“, pro osobní vlaky se jeví vhodnější atraktivní lokalita u nákupního centra „V Kasárnách“), zbytek by byl dvoukolejný.
4. Zkapacitnit úsek Ústí nad Orlicí město – Česká Třebová, a to ať již další předjízdou kolejí v železniční stanici Dlouhá Třebová ve směru na Prahu, nebo zkapacitněním celého úseku (lepší řešení).

Toto vše by bylo ideální stihnout do roku 2030 (maximálně +2 roky). Poslední bod by bylo možné nahradit tzv. postrkem vůči I. TŽK v úseku Kolín – Havlíčkův Brod – Brno dotovaného státem jako při „nickolejném“ provozu v úseku Blansko – Brno-Maloměřice St.6 na I. TŽK v letech 2022–2023.

Omezování provozu a jiné administrativní zásahy jen snižují důvěru cestujících v železnici, neboť logicky první omezení by měla být příměstská doprava, což je nežádoucí jev s velice negativními důsledky, především pro Prahu. Do budoucna by se však minimálně v případě Prahy mělo uvažovat o postupné segregaci železniční dopravy na osobní dálkovou (částečně zajistí RS), osobní regionální a příměstskou a nákladní (nesouvisí s tunelovým řešením železniční dopravy v železničním uzlu Praha, ale ve výpadech železnice jinde než na TŽK).

Bezpečnostním problémem železnic je především jejich úrovnový styk s jinou dopravou, a to s pozemními komunikacemi. Tento problém je významný z několika aspektů, a to ze strany pozemních komunikací – nízké kázně řidičů, problému s časem stráveným u přejezdu, společným problémem jsou snížené rozhledové poměry a rostoucí intenzita provozu na nejvytíženějších přejezdech, s čím souvisí též čekací doba na přejezdu pro motoristu³⁵. Dalším z problémů je tzv. odbočení k přejezdu při souběhu silnice a železnice, kde není na delší motorové vozidlo na silnici dostatek místa před přejezdem. Proto se lze domnívat, že by přejezdy, především na tratích s hustým provozem, měly být odstraněny.

Dalším problémem je rostoucí rychlost vlaků, neboť následky střetu vlaku jedoucího 160 km/h s vozidlem je vždy tragická³⁶. Přesto je na tratích TŽK celkem přes 100 železničních přejezdů a jen u necelé čtvrtiny se předpokládá dle Správy železnic mimoúrovňové řešení. Značným problémem je prosadit je nástroji územního plánování do území. Pro železnici také není řešením u každého přejezdu snížit rychlost vlaku na 50 km/h (zvláště na tratích s rychlostí přes 100 km/h nevhodné řešení).

Přesto jsou počty nehod relativně nízké (příčiny nehod jsou nejčastěji nehody na přejezdech – viz výše, sebevraždy nebo chodci v kolejišti), což ze železnice dělá nejbezpečnější způsob pozemní dopravy.

Výčet záměrů zachycuje přehled z PÚR ČR v platném znění (k 1. 3. 2025), kde je patrný především posun v přípravě koridorů VRT (rozdělení do osmi záměrů, každý s jiným časovým průběhem), které však jsou součástí PÚR ČR od jejího vzniku (viz Tab. 11.11).

Tab. 11.11: Rozvojové záměry související s koridory vysokorychlostní dopravy a koridory konvenční železniční dopravy vymezené v Politice územního rozvoje ČR (ve znění závazném od 1. 3. 2025)

Označení záměru	Vymezení záměru (trasa úseku)	Součást sítě TEN-T ³⁷
(83a) ŽD1	RS4 úsek (Dresden–) hranice Německo/ČR–Lovosice/Litoměřice–Praha	zvýrazněná část hlavní osobní
(83b) ŽD2	RS4 úsek Praha–Kralupy nad Vltavou–Most	-
(83c) ŽD3	RS2 úsek Brno–Šakvice–Břeclav–hranice ČR/Rakousko, Slovensko (–Wien/Bratislava)	hlavní
(83d) ŽD4	RS1 úsek Praha–Brno	hlavní a rozšířené hlavní
(83e) ŽD5	RS1 úsek Prosenice–Ostrava–hranice ČR/Polsko (–Katowice) včetně dopravně bezkolizního napojení RS1 na stávající trať směr Ostrava-Vítkovice–Havířov–Český Těšín	globální
(83f) ŽD6	RS1 úsek Brno–(Přerov)–Prosenice	hlavní

³⁴ Nařízení (EU) 2024/1679 v kapitole III Hlavní síť, článku 39 Požadavky na infrastrukturu, bod 2. a) ii) uvádí „možnost provozovat vlaky o délce 740 m“.

³⁵ Jestliže denně projede přes přejezd 200 vlaků (viz Obr. 11.17) a závory či jiné zabezpečovací zařízení umožňuje přejezd trati jen 3 minuty za hodinu či půl hodiny, potom je přejezd nepoužitelný 10 hodin denně, což je významná část dne.

³⁶ Co se však ukazuje jako významná pomoc je nové zabezpečovací zařízení ETCS, které již 3. 2. 2025 zabránilo střetu vlaku s vozidlem na přejezdu upozorněním vlakvedoucího na překážku na trati.

³⁷ Důraz EU na železnici v nařízení (EU) 2024/1679 dokládá skutečnost, že jako jediný druh (mód) dopravy je rozdělen na osobní a nákladní dopravu. Ze sloupce je patrné, že některé koridory jsou významné pro osobní, jiné pro nákladní dopravu a některé pro osobní i nákladní dopravu společně, což se projevuje řazením do hlavní sítě (plnění závazků do 31. 12. 2030), rozšířené hlavní sítě (plnění závazků do 31. 12. 2040) nebo globální sítě TEN-T (do 31. 12. 2050).

Označení záměru	Vymezení záměru (trasa úseku)	Součást sítě TEN-T ³⁷
(83g) ŽD7	RS3 úsek Praha–Beroun	globální
(83h) ŽD8	RS5 úsek Praha–Hradec Králové–hranice ČR/Polsko (–Wrocław)	prověření
(84) ŽD9	Trať úsek Beroun–Praha	hlavní
(85) ŽD10	Trať úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz)	globální
(87) ŽD11	a) Trať úsek Dětmarovice–Karviná–Český Těšín	globální
	b) Trať úsek Hranice na Moravě–Valašské Meziříčí–Vsetín–Horní Lideč–hranice ČR/Slovensko (–Púchov)	hlavní nákladní, globální osobní
(88) ŽD12	Trať úsek Děčín–Ústí nad Labem–Střekov–Lysá nad Labem–Kolín –Havlíčkův Brod, včetně Libické spojky	zvýrazněná část hlavní nákladní
(89) ŽD13	Trať úsek Brno–Blažovice–Přerov , odbočná trať úsek Kojetín–Kroměříž–Hulín a úsek Otrokovice–Zlín–Vizovice	zvýrazněná část hlavní osobní a globální nákladní
(90) ŽD14	Trať úsek Pardubice–Hradec Králové	-
(91) ŽD15	Trať úsek Karlovy Vary–Ostrov	globální
(92) ŽD16	Trať úsek Plzeň–Strakonice–České Budějovice–České Velenice–hranice ČR/Rakousko (–Wien)	globální
(94) ŽD17	Trať úsek Plzeň–Domažlice–hranice ČR (–Regensburg)	hlavní
(95) ŽD18	Trať úsek Choceň–Ústí nad Orlicí	hlavní
(95a) ŽD19	Trať úsek (Zawidów–) hranice Polsko/ČR–Liberec–(Turnov)–Mladá Boleslav a vybraná spojení v úseku Mladá Boleslav–Praha	globální
(95b) ŽD20	Trať úsek Ostrava–Svinov–Havířov–Český Těšín	hlavní osobní, globální nákladní
(95c) ŽD21	Trať úsek Česká Třebová–Brno	hlavní
(95d) ŽD22	Trať úsek Velký Osek–Hradec Králové–Choceň	hlavní nákladní, globální osobní
(95e) ŽD23	Úsek Praha – Benešov	-
(187)	Propojení Vizovice – úsek Vsetín – Horní Lideč (trať Hranice na Moravě – hranice ČR/Slovensko – (- Púchov)	-
(188)	a) Chrudim – Pardubice b) Hradec Králové – Jaroměř	-
(191)	Nymburk – Mladá Boleslav	globální
(192)	Praha – letiště Praha-Ruzyně Praha – Kladno	hlavní osobní

Zdroj: *Politika územního rozvoje České republiky (ve znění závazném od 1. 3. 2025). Ústav územního rozvoje, 2025.*

Kapacitně jsou již některé tratě ve stavu, kdy hrozí tzv. přetížení dráhy. Problém se dotýká především celostátně nejvýznamnější a nejvytíženější železniční trati Praha – Kolín – Pardubice – Choceň – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová (viz Obr. 11.18). Příčiny je možné hledat v legislativě, kde je příliš upřednostňována dotovaná osobní doprava před nákladní, a to bez ohledu na charakter trati (zmiňovaná trať je zatím určena především dálkové dopravě, má mezinárodní význam, přesto díky legislativě, je možno tuto trať poptávat ze strany krajů, měst a obcí a ze zákona je nutno jim vyhovět). Otázkou též je, proč je využívána objednateli a dopravci jenom tato trať.

Jsou to právě osobní příměstské a regionální vlaky, které významně zpomalují dálkové spoje osobní dopravy a narušují rozjezdy nákladních vlaků a vzhledem k stále kratším intervalům těchto linek, je stále větší problém dostat nákladní vlak do zbývajících mezer, což činí nákladní dopravu, která si hradí svůj provoz sama nespolehlivou. To přispívá k dalšímu rozvoji kamionové dopravy a výstavbě dalších dálnic, což jde zcela proti logice green dealu.

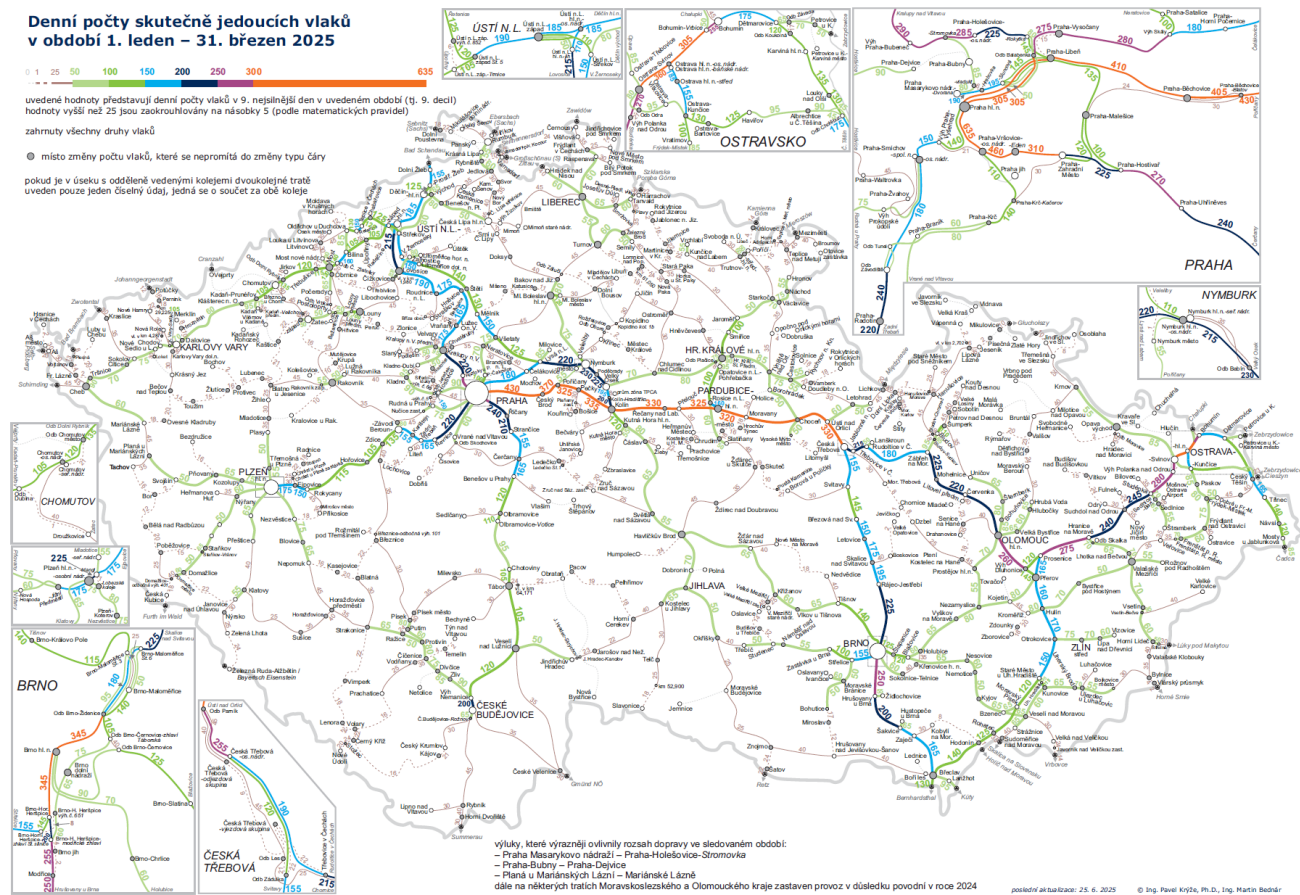
³⁸ Kapacita trati má jasně vymezený strop daný počtem kolejí a četostí výskytu výhyben. Např. nejvytíženější úsek v oranžové barvě (Praha – Poříčany) je čtyřkolejný, a proto zákonitě umožní průjezd vyššího počtu vlaků, než úsek tří nebo dvoukolejný. Nejméně spolehlivé jsou pak jednokolejné trati, kterých je v ČR nejvíce.

Správně by bylo třeba, především u největších, tedy metropolitních měst, zejména Prahy zajistit tzv. segregaci železniční dopravy, tedy oddělení nejlépe příměstské a regionální dopravy od dopravy osobní dálkové. V případě Prahy by bylo též potřeba oddělit a vyčlenit trasy (koridory) výhradně pro nákladní dopravu a obsluhu terminálů nákladní dopravy, kterých má dle nařízení (EU) 2024/1679 Praha 5 (4 říční a letiště Praha-Ruzyně).

V poměrně hustě osídleném území Prahy, ale i okolí, se velice obtížně hledají takové koridory a pokud se najdou, má tendenci je zabrat osobní doprava, neboť míst kudy dopravovat bydlící a dojíždějící není nikdy dost a železnice je, co do kapacity nejvýhodnější. Je třeba:

- urychlit přípravu a zahájit výstavbu čtyřkolejného úseku Praha-Libeň – Praha-Běchovice s odbočením RS1a5,
- urychlit výstavbu RS1/RS5 Praha-Běchovice – odbočka Poříčany,
- zkapacitnit úsek Poříčany – Kolín s pozdějším využitím úseku i pro nákladní dopravu a jako objízdnu trasu.

Obr. 11.17: Denní počty skutečně jedoucích vlaků v období 1. 1. – 31. 3. 2025³⁸



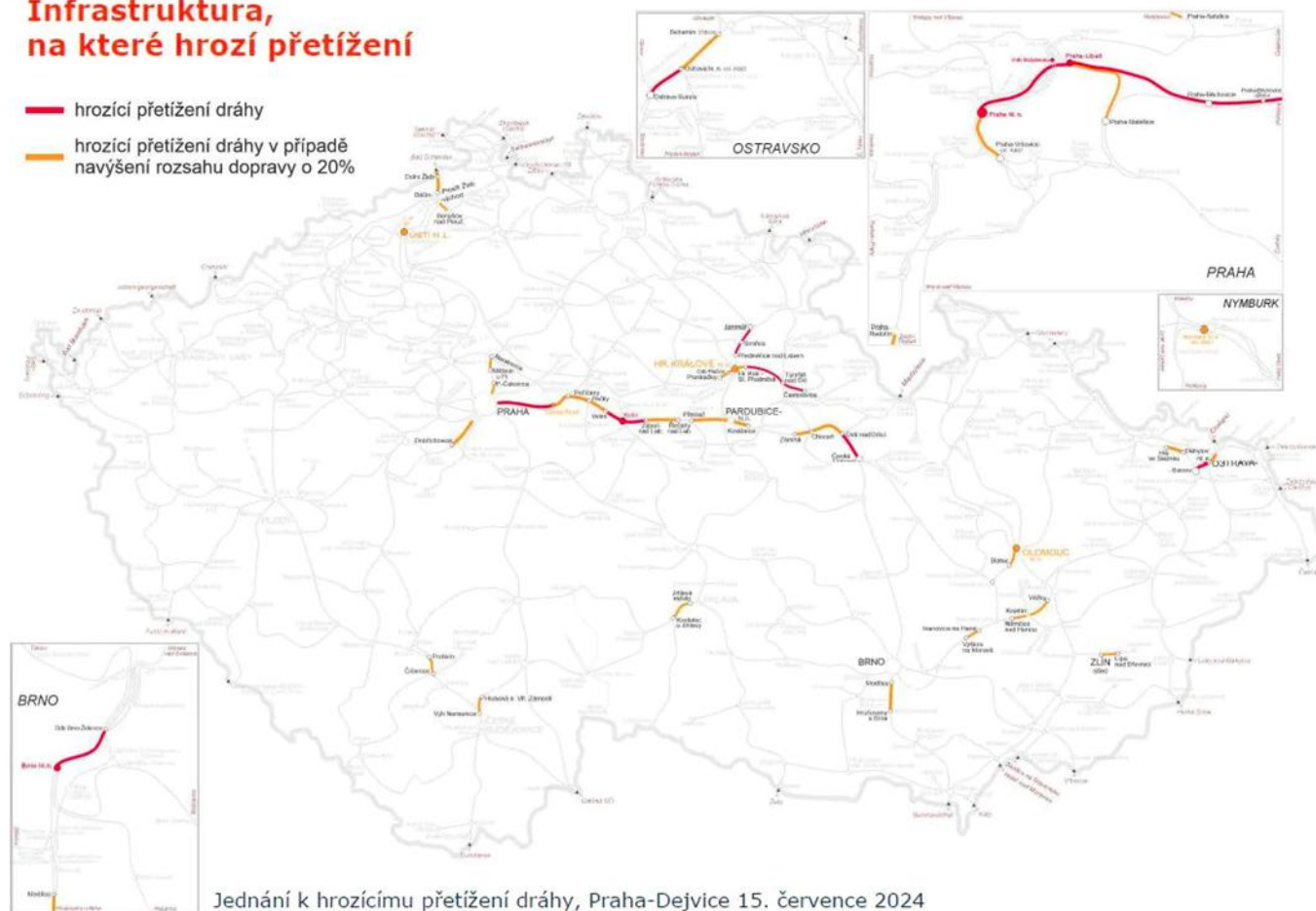
Zdroj: *Portál provozování dráhy [online]. Praha: Správa železnic, 2025 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <<https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=2104272>>.*

Správa železnic zpracovala analytický materiál pro identifikovaná místa na tratích, kde bezprostředně hrozí přetížení dráhy. Pro účelnost zpracování zvolila Správa železnic zpracování celkem pěti analýz, které přetížené úseky agregují do logických provozních celků. Analýza kapacity dráhy je zpracována pro těchto 5 lokalit: trať Česká Třebová – Praha, uzel Praha, uzel Ostrava, uzel Brno a oblast Královéhradecko (analýzy viz odkaz: <https://www.spravazeleznic.cz/dopravci/management-kapacity-drahy>).

Obr. 11.18: Železniční infrastruktura, na které hrozí přetížení

Infrastruktura, na které hrozí přetížení

— hrozící přetížení dráhy
— hrozící přetížení dráhy v případě navýšení rozsahu dopravy o 20%



Jednání k hrozícímu přetížení dráhy, Praha-Dejvice 15. července 2024

Zdroj: Správa železnic – Jednání k hrozícímu přetížení dráhy [online]. Praha: Správa železnic, 2024 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <https://zdopravy.cz/wp-content/uploads/2024/07/2027-07-18-SZ_jednani-k-problematice-hroziciho-pretizeni-drahy-15.-7.-2024.pdf>.

11.4. Letiště a letecké stavby

Letecká doprava v ČR nemá vzhledem k rozloze státu v rámci vnitrostátní dopravy přílišný význam. V mezinárodní dopravě je však velmi významná. Z mezinárodního pohledu jsou pro území Čech významná zejména letiště München a Frankfurt a. M., dále bližší menší letiště Nürnberg a Dresden, případně Leipzig a z velkých letišť Berlin-Brandenburg. Pro jižní Čechy je potenciálně významné letiště Linz.

Pro území severní Moravy, Slezska a části východních Čech jsou významná letiště Kraków, Katowice a potenciálně Wrocław³⁹. Jižní Morava využívá hlavně letiště Wien-Schwechat. Vzdálenější letiště by se pro ČR mohla stát případně využitelná až s rozvojem vysokorychlostní železniční dopravy.

Z hlediska vybavení, provozních podmínek a základního určení se letiště dělí na **mezinárodní** (sledovaná v rámci ÚAP ČR) a **vnitrostátní**. Podle okruhu uživatelů a charakteru letiště se člení na **civilní** (dle přítomnosti stálé služby se člení na **veřejná** a **neveřejná**) a **vojenská**. V roce 2023 tvořilo síť letištní infrastruktury ČR 91 civilních letišť. Od roku 2000 jejich počet vzrostl o 5 civilních letišť. Nárůst počtu byl zaznamenán u veřejných vnitrostátních letišť, a naopak poměrně velký pokles byl zaznamenán u veřejných mezinárodních letišť, kterých bylo v roce 2000 v ČR 12 a v roce 2023 již jen 6.

Největší nárůst byl v kategorii veřejné vnitrostátní a zároveň neveřejné mezinárodní letiště. Tato kategorie až do roku 2004 neexistovala a v roce 2023 v ní bylo již celkem 10 letišť převážně převedených z předchozí kategorie.

V ČR je **6 hlavních veřejných mezinárodních letišť**: Praha/ Letiště Václava Havla (hlavní síť TEN-T), Brno/Tuřany (globální síť TEN-T), Ostrava/Mošnov – Letiště Leoše Janáčka (hlavní síť TEN-T) a dále letiště Pardubice (se smíšeným vojenským a civilním letovým provozem), letiště Karlovy Vary a též letiště Mnichovo Hradiště v blízkosti Mladé Boleslavi. V ČR jsou kromě uvedených i další letiště s možností mezinárodního provozu.

Zákon č. 49/1997 Sb. definuje mezinárodní letiště jako celní letiště určená a vybavená k uskutečňování jak vnitrostátních a vnitřních letů, tak i letů, při nichž je překročena vnější hranice. Mezinárodní letiště neveřejná jsou Kunovice, Liberec a Praha/Vodochody. Mezinárodní letiště neveřejná a současně vnitrostátní veřejná jsou: Benešov, Havlíčkův Brod, Hradec Králové, Chomutov, Praha/Letňany, Plzeň/Líně, Přerov, Roudnice, Vysoké Mýto a letiště České Budějovice, které ačkoliv na něj létají sezónní charterové linky⁴⁰, stále patří mezi letiště mezinárodní neveřejné.

Tab. 11.12: Vývoj infrastruktury letecké dopravy

Rok	Počet letišť					
	Celkem	Veřejné vnitrostátní	Veřejné mezinárodní	Neveřejné vnitrostátní	Neveřejné mezinárodní	Veřejné vnitrostátní a zároveň neveřejné mezinárodní
2000	86	57	12	11	6	0
2005	88	57	9	13	5	4
2010	91	57	7	12	6	9
2013	91	59	6	14	5	7
2014	91	58	6	14	3	10
2015	91	59	6	13	3	10
2016	91	59	6	13	3	10
2017	91	59	6	13	3	10
2018	90	59	6	12	3	10
2019	90	59	6	12	3	10
2020	91	60	6	12	3	10
2021	91	60	6	12	3	10
2022	91	60	6	12	3	10
2023	91	60	6	12	3	10

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR – Ročenka dopravy ČR 2023 [online]. Praha: MD ČR, 2024 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2023.pdf>.

Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Součástí logistických areálů TEN-T se mohou stát letiště Ostrava/Mošnov – Letiště Leoše Janáčka, Brno/Tuřany, Plzeň/Líně a Přerov. Letiště Ostrava/Mošnov takový areál má a dále rozšiřuje. Naposledy 14. 7. 2022 byla uzavřena dohoda s Ministerstvem obrany o využití letiště AČR (asi 40 ha) pro potřeby praporu podpory nasaditelných sil (jednotka síly roty). Kraj požaduje rozšíření vzletových a přistávacích ploch a zázemí letiště.

Letiště místního či lokálního významu, která jsou převážně aeroklubového charakteru jsou určena zejména pro sportovní či rekreační létání. ČR je vlastníkem, v některých případech většinovým vlastníkem, letištních pozemků, případně stavby dráhy na deseti letištích, která jsou svým provozem spíše aeroklubového, sportovního či výcvikového charakteru.

³⁹ Polsko plánuje uzlové letiště 40 km jihozápadně od Warszawy (Centralny Port Komunikacyjny) ve směru na Łódź s obratem 45 milionů cestujících, ve výhledu až 100 milionů cestujících.

⁴⁰ Provoz charterových letů na letišti České Budějovice byl zahájen 2. 8. 2023.

Čistě vojenskými letišti jsou letiště Čáslav, Kbely a Náměšť nad Oslavou. Pravděpodobným trendem bude růst počtu vojenských letišť, nebo letišť smíšených.

Systém letišť doplňuje více než 160 heliportů pro vrtulníkové létání. Využívány jsou zejména pro leteckou záchrannou službu a heliporty jsou proto často součástí nemocničních areálů.

Mimo letišť jsou součástí dopravní letecké infrastruktury také **stavby sloužící k zajištění leteckého provozu** (zejména stavby pro radiolokační, radionavigační, telekomunikační a radiokomunikační služby, leteckou meteorologickou a leteckou informační službu, službu pátrání a záchrany atd.).

Schéma letišť na území ČR je zobrazeno v grafickém listu 11.4.

Tab. 11.13: Rozvojové záměry výstavby, rozšíření a modernizace letišť vymezené v Politice územního rozvoje ČR (ve znění závazném od 1. 3. 2025)

Označení záměru	Vymezení záměru	Součást TEN-T
(131) L1	Nová paralelní vzletová a přistávací dráha (VPD), vzletové a přiblížovací prostory (VPP) letiště Praha-Ruzyně včetně souvisejících odbavovacích kapacit, modernizace zázemí a bezpečnosti provozu letiště.	hlavní
(132) L2	Prodloužení a rozšíření stávající vzletové a přistávací dráhy, vzletové a přiblížovací prostory letiště Karlovy Vary včetně nutného zvětšení samotného zázemí letiště.	
(133a) L3	Prodloužení a rozšíření stávající vzletové a přistávací dráhy, vzletových a přiblížovacích prostorů letiště Brno-Tuřany, včetně nutného zvětšení samotného zázemí letiště.	globální
(208)	Prověři možnosti rozšíření vzletové a přistávací dráhy letiště Ostrava – Mošnov, včetně nutného zázemí pro zajištění provozu letiště a s tím související infrastruktury.	hlavní

Zdroj: *Politika územního rozvoje České republiky (ve znění závazném od 1. 3. 2025). Ústav územního rozvoje, 2025.*

Podle **Koncepce letecké dopravy pro období 2016–2020** lze letiště rozdělit leteckou dopravou do tří typů obsluhy:

- Obsluha leteckou dopravou na úrovni hlavní sítě TEN-T** s velkým počtem destinací obsluhovaných několikrát za den se spojením s metropolemi Evropy a všech kontinentů (potenciál pro tato letiště je v místech primárních uzlů TEN-T s aglomerací přesahující 1 mil. obyvatel, a kde se ve vzdušné vzdálenosti do 200 km nenachází jiné mezinárodní letiště 1. kategorie s ještě větším potenciálem).
- Obsluha leteckou dopravou na úrovni globální sítě TEN-T** se spojením s několika důležitými letišti v Evropě (potenciál pro tato letiště je v místech kde vzdálenost k sousednímu letišti s vyšším potenciálem je vyšší než cca 100 km po dálnici nebo dvoukolejné železniční trati s rychlostí min. 120 km/h, nebo vzdálenost k sousednímu letišti vyšší než cca 200 km/h při existenci vysokorychlostní tratě).
- Obsluha leteckou dopravou bez pravidelných leteckých linek**, umožňující provozovat charterové lety a soukromá letadla (potenciál pro tato letiště je v ostatních místech, nesplňujících podmínky předchozí kategorie).

Koncepce letecké dopravy obsahuje řadu významných opatření, která se promítají rovněž do územního plánování. Jedná se například o opatření:

- Vytvářet podmínky vedoucí k výstavbě paralelní RWY na Letišti Václava Havla Praha⁴¹.
- Vytvářet podmínky vedoucí k rozvoji navazující dopravní infrastruktury na Letiště Václava Havla Praha.
- Ve spolupráci s kraji a obcemi řešit nežádoucí přiblížování nové obytné zástavby k letištní infrastruktuře (letištím).

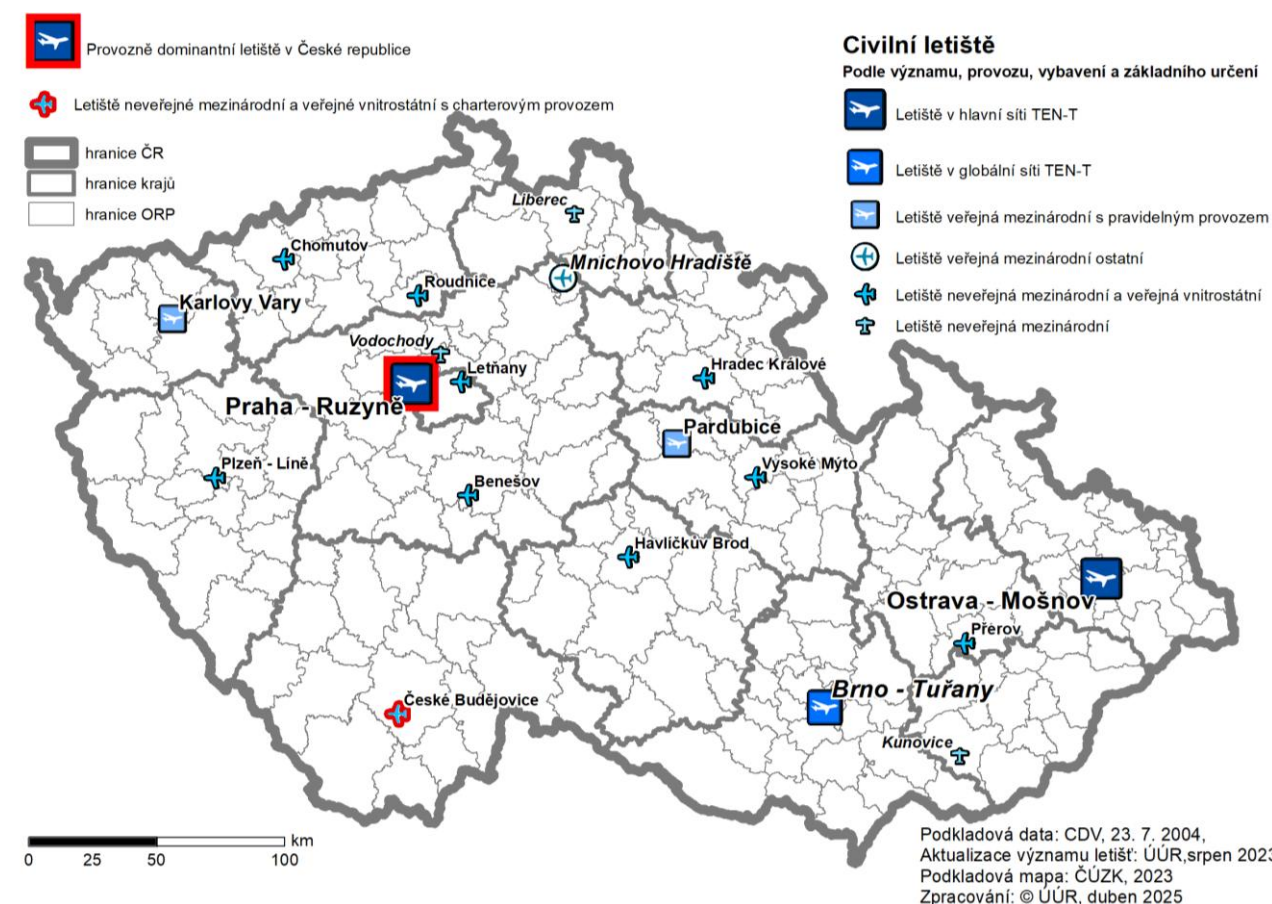
Rovněž je třeba v oblasti územního plánování ve spolupráci se subjekty, jako jsou orgány ochrany veřejného zdraví přijmout taková opatření a nastavit pravidla tak, aby nedocházelo ke zřizování obytné zástavby v území nadměrně ovlivněném hlukem z leteckého provozu.

V oblasti letištní infrastruktury by územní plánování mělo v zájmu rozvoje ekonomiky vytvářet podmínky pro rozvoj letecké dopravy, na druhé straně by mělo chránit životní prostředí jak ve volné krajině, tak v urbanizovaném území usměrněním lokalizace a rozsahu zařízení pro leteckou dopravu. Je třeba zabránit zřizování obytné zástavby v území nadměrně ovlivněné hlukem z leteckého provozu.

- Zohlednění případných územních požadavků dle navrhovaných kategorií letecké obsluhy a vytipovaných oblastí rozvoje letišť v rámci územně plánovací činnosti kraje.

Koncepce letecké dopravy podle Usnesení vlády (UV) č. 613 ze 7. července 2016 původního UV mělo být aktualizováno a upraveno pro nové období, UV č. 189 z 21. března 2018 aktualizaci zrušilo a urychlilo koncepci pro nové období a UV 627 z 12. července 2021 posunulo splnění až na 31. 12. 2024 až po odeznění pandemie. **Nová „Koncepce letecké dopravy“ zatím není k dispozici**, ač nám přibýlo nové mezinárodní letiště, změnilo se tím rozložení letišť a nová koncepce by na tuto skutečnost měla reagovat, tak i vyhodnotit leteckou dopravu jako celek.

Obr. 11.19: Civilní letiště dle mezinárodního významu, provozu, vybavení, provozních podmínek a základního určení



Zpracoval: *Ústav územního rozvoje, 2025.*

Výkonem je výrazně dominantní letiště Praha/ Letiště Václava Havla, kde je realizováno cca 91,4 % veškeré osobní letecké přepravy. Vzhledem ke klesajícímu objemu nákladní dopravy dominance letiště Praha v tomto ohledu klesá, především na úkor letiště Ostrava a zčásti i letiště Brno. Ostatní veřejná mezinárodní letiště v ČR jsou spíše regionálního významu. V posledních dvou povodových letech jsme byly svědky toho, že obrát regionálních letišť narůstá rychleji než u letiště Praha a dosahují dosud nevídaných hodnot a zvolna se blíží obrátům letišť v sousedním Rakousku.

⁴¹ Tento úkol je zakotven v Politice územního rozvoje České republiky (PÚR ČR) jako záměr L1, článek (131). V PÚR ČR je vymezena plocha pro rozvojový záměr dopravní infrastruktury, týkající se rozšíření Letiště Václava Havla Praha.

Tab. 11.14: Vývoj výkonu letišť v ČR v osobní letecké dopravě

Rok	Přeprava cestujících celkem				Vnitrostátní provoz			Mezinárodní provoz		
	Celkem	Odlety	Přilety	Přímý tranzit	Celkem	Odlety	Přilety	Celkem	Odlety	Přilety
2000	5 786 295	2 924 429	2 840 252	21 614	98 210	44 105	53 353	5 688 085	2 880 324	2 786 899
2005	11 433 269	5 671 715	5 679 374	82 180	191 743	93 208	97 387	11 241 526	5 578 507	5 581 987
2010	12 343 811	6 109 239	6 142 328	92 244	206 897	102 160	101 634	12 136 914	6 007 079	6 040 694
2015	12 814 925	6 338 990	6 333 014	142 921	107 756	44 162	63 594	12 564 248	6 294 828	6 269 420
2016	13 751 509	6 836 188	6 836 174	79 147	82 642	33 249	49 393	13 589 720	6 802 939	6 786 781
2017	16 286 146	8 118 491	8 127 063	40 592	67 506	29 815	37 691	16 178 048	8 088 676	8 089 372
2018	17 831 675	8 877 554	8 898 489	55 632	61 801	25 084	36 717	17 714 242	8 852 470	8 861 772
2019	18 810 224	9 373 823	9 393 265	43 136	19 301	2 557	16 744	18 747 787	9 371 266	9 376 521
2020	3 825 106	1 936 136	1 879 328	9 642	5 627	2 478	3 149	3 809 837	1 933 658	1 876 179
2021	4 774 881	2 370 272	2 383 784	20 825	9 355	2 562	6 793	4 744 701	2 367 710	2 376 991
2022	11 560 644	5 764 793	5 767 738	28 113	12 721	2 235	10 486	11 519 810	5 762 558	5 757 252
2023	14 970 405	7 463 653	7 461 220	45 532	18 174	4 791	13 383	14 906 699	7 458 862	7 447 837

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR – Ročenka dopravy ČR 2023 [online]. Praha: MD ČR, 2024 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2023.pdf>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Výkon letišť měřený v přepravě cestujících celkem ukazuje, že od roku 2000 až do roku 2019 průběžně s malými výkyvy výkon narůstal z 5 786 295 cestujících v roce 2000 až na 18 810 224 cestujících v roce 2019. V roce 2020 došlo potom v důsledku pandemie Covid-19 k prudkému poklesu přepravených cestujících až na 3 825 106 cestujících, což je méně než v roce 2000. V následujícím roce došlo k nárůstu cestujících téměř o čtvrtinu, což ale stále nedosahuje ani úrovně v roce 2000 (stále o 17,5 % méně než v roce 2000). V roce 2023 již celkový počet přepravených cestujících dosáhl hodnoty téměř 15 000 000. Postupně se tak výkon vrací do stavu před pandemií (viz Tab. 11.14).

Nárůst přepravených cestujících v letecké dopravě byl mezi lety 2000–2019 tvořen zejména mezinárodním provozem, kde narostl z 5 688 085 cestujících na 18 747 787 v roce 2019. V roce 2020 klesl díky pandemii téměř na pětinu. V roce 2021 sice došlo k růstu proti předchozímu roku téměř o čtvrtinu, ale vůči roku 2019 je to lehce přes čtvrtinu rekordního obrátu. V roce 2022 na největším letišti v Praze došlo k tomu, že nepravidelné charterové lety s Českými pasažéry měly větší obrat než linkové spoje. Letiště je na 70 % obrátu, charterové lety pak překonaly lehce rekordní rok 2019, což způsobil po dvou letech půstu zájem o dovolenou v zahraničí. Růst linkové dopravy brzdí též nedostatek personálu na letištích v zahraničí, kteří byli propuštěni v době krize. Novým trendem je snaha některých velkých cestovních kanceláří více využívat na charterové lety regionální letiště (viz Tab. 11.14).

Naopak ve vnitrostátním provozu s mnohonásobně nižšími čísly došlo v období let 2000–2019 k dalšímu významnému poklesu, a sice z 98 210 na 19 301 cestujících. Až do roku 2006 však docházelo ještě k poměrně významnému nárůstu až na 378 784 cestujících. Vnitrostátní provoz bude významně ovlivňovat, zda bude obnovena linka Warszawa – Ostrava/Mošnov – Praha/Ruzyně polskými aerolinkami.

Tab. 11.15: Vývoj výkonu letišť v letecké obchodní nákladní dopravě (v tunách)

Rok	Přeprava věcí celkem	Vnitrostátní provoz celkem	Mezinárodní provoz		
			Celkem	Odlety	Přilety
2002	44 126	1 052	43 073	22 169	20 904
2003	53 485	990	52 495	27 206	25 289
2004	58 866	772	58 094	30 725	27 369

Rok	Přeprava věcí celkem	Vnitrostátní provoz celkem	Mezinárodní provoz		
			Celkem	Odlety	Přilety
2005	56 850	1 255	55 595	27 894	27 701
2006	60 475	2 152	58 324	28 469	29 854
2007	61 208	2 039	59 169	28 879	30 290
2008	56 392	1 016	55 376	26 970	28 406
2009	54 248	660	53 589	27 342	26 246
2010	65 772	1 073	64 699	31 421	33 278
2011	69 523	806	68 717	35 452	33 265
2012	58 679	844	57 835	30 413	27 422
2013	58 018	1 727	56 291	28 958	27 333
2014	58 312	314	57 998	30 768	27 230
2015	58 445	112	58 333	32 313	26 020
2016	77 704	83	77 621	41 235	36 386
2017	89 279	74	89 204	45 524	43 680
2018	88 947	1 236	87 711	44 735	42 976
2019	93 669	1 148	92 521	47 095	45 426
2020	70 808	1 029	69 779	35 334	34 445
2021	91 670	1 476	90 193	42 963	47 231
2022	73 300	340	72 960	35 825	37 135
2023	68 787	5	68 781	34 078	34 703

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR – Ročenka dopravy ČR 2023 [online]. Praha: MD ČR, 2024 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2023.pdf>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Výkony letišť v letecké obchodní nákladní dopravě měřené přepravou v tunách průběžně narůstaly od roku 2002 do roku 2019, a sice z 44 126 t na 93 669 t. Nárůst byl přitom způsoben zejména nárůstem výkonů v letecké obchodní nákladní dopravě v mezinárodním provozu a sice nárůstem z 43 073 t. na 92 521 t (viz Tab. 11.15).

V roce 2020 poté nastal pokles v důsledku pandemie Covid-19, nebyl však tak výrazný jako v osobní přepravě (návrat o čtyři roky zpět). V roce 2021 se téměř z 98 % blížil nejlepšímu roku 2019 (2. nejúspěšnější rok za posledních 20 let). V uplynulých dvou letech (2022 a 2023) došlo, zřejmě s ohledem na válku na Ukrajině a uzavřenému rozlehlému vzdušnému prostoru na východě (Rusko, Ukrajina, Černé moře), opět k markantnímu poklesu objemu přepravy nákladu na úroveň před devíti lety.

Letiště Praha se dostává pomaleji obratem cestujících do stavu nejlepšího roku 2019, kdy odbavilo 17,8 milionu cestujících. V roce 2024 to bylo pouhých 16,35 milionu cestujících. V roce 2025 by měl být rekord překonán přesto, že proběhne modernizace v okolí hlavní vzletové a přistávací dráhy a dráha bude 4,5 měsíce uzavřena (toho se využije mimo jiné k vybudování nové nádrže na kerosin). Kromě toho probíhají přípravy na výstavbu paralelní vzletové a přistávací dráhy (zahájení stavby je uvažováno v roce 2030). Mezitím by mělo být v letech 2027 a 2028 zahájeno rozšíření Terminálu 2 s osmi novými kontaktními stánkami pro širokotrupá letadla, nebo s šestnácti pro úzkotrupá letadla. Hotovo by mělo být v roce 2033.

Opravy dráhy se koordinují s přestavbou technologické lávky nad dálnicí D7 ve spolupráci s ŘSD. Důležitým poznatkem jsou limity rozvoje pražského letiště, což je 21,2 milionu cestujících/rok a 274 500 pohybů letadel. Jenže mezitím došlo k téměř dvojnásobnému počtu cestujících na vzlet, což by se mělo zohlednit při aktualizaci limitu cestujících (kolem 40 milionů), což ale bude též vyžadovat jiné dopravní napojení letiště. Vrásky přidává i nové nařízení (EU) 2024/1679, které vyžaduje, aby letiště s obratem větším než 12 milionů cestujících za rok bylo napojeno na transevropskou železniční síť umožňující dálkovou dopravu, což přestup v Praze není (o připojení, pokud možno vysokorychlostním nmluvě, problém neřeší Metropolitní expres spodem, metro „S“ či ŽUP).

Další letiště v systému TEN-T **Brno a Ostrava** ve vlnách posilují obrat cestujících. První se přiblížilo již k hranici 750 tisíc a mělo by fungovat bez dotací kraje. Druhé se přiblížilo hranici půl milionu cestujících. Obě letiště dohromady již v obratu cestujících představují asi 7 % obrátu cestujících, z toho Brno přes 4 %. Jenže, aby letiště nemuselo být dotováno je třeba obrátu cestujících v rozmezí 700 tisíc až milion za rok, což zatím zvládá jen Brno.

Problémem všech regionálních letišť je velice nízký počet pravidelných linek, jejich získání a udržení na letišti. Brno má problém s prodloužením vzletové a přistávací dráhy se sousedními obcemi, rozvojem logistických areálů a s napojením na železnici (trať má sice procházet v blízkosti, ale zatím není o připojení ze strany Správy železnic zájem).

V charterech se daří více Brnu (obsluhuje 33 destinací), Ostrava příliš nezaostává (31 destinací). Vše závisí především na získání nízkonákladových leteckých společností, jejich nabídce, zda se nabídnuté linky uchytí, ale také na spolupráci s okolními kraji ve spádové oblasti letiště, aby pomohly reklamou, aby lety nebyly pouze jednosměrné.

Díky armádnímu hubu a orientaci i na nákladní dopravu, je celkem jasné směřování letiště Ostrava, kde se dále rozvíjí logistický areál při letišti, včetně vybavení letiště (stání pro nákladní letadla), kde je nejvíce limitující sousedství CHKO Poodří a problém se sousedními obcemi. Také jako jediný je napojen na železnici linkové osobní dopravy, a to zde byla výjimka pro budování železnice v rámci sítě TEN-T.

Letiště v Pardubicích, s obratem 200 tisíc cestujících, těžší ze smíšeného provozu (spolupráce s armádou letiště drží). Je poněkud nešťastné, že plánované napojení RS5 na I. a III. TŽK neřeší také napojení letiště se zastávkou, kde by mohlo dojít jednak k přímému napojení Pardubic a Hradce Králové na letiště a prostřednictvím RS5 rychlé využití letiště jako záložního pro Prahu. Kvůli letišti bude též nutno přemístit železniční trať Chrudim – Pardubice. Uvažovanou variantu tunelu odmítla jak AČR, tak i provozovatel letiště.

Nové **letiště v Českých Budějovicích** sice nesplnilo představu kraje o obratu cestujících a nepodařilo se udržet charterové lety v zimě, ale přesto hned první rok mělo obrat cestujících asi o pětinu vyšší než poslední **letiště Karlovy Vary**, které doplácí na nemožnost létat směrem na východ. Zde by se dala zvažovat spolupráce s dalšími letišti pro společné lety. Karlovy Vary jsou daleko od letišť na východě a charterové lety společné s Brnem, případně Ostravou by letišti pomohly. Přestože letiště České Budějovice začalo být pravidelně využíváno charterovými lety, zůstal status letiště stejný jako před změnou, a to veřejné vnitrostátní letiště a neveřejné mezinárodní letiště s vnější hranicí.

Ochranná pásma leteckých staveb

Ochrannými pásmy leteckých staveb se zabývá v § 37 a násl. zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů. Úprava těchto pásem doznala oproti původnímu znění zákonem č. 301/2009 Sb.

Specifika ochranných hlukových pásem letišť řeší § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Ochranná pásma se zřizují za účelem ochrany leteckých staveb, leteckého provozu a jeho bezpečnosti a také vymezují prostor letiště s ohledem na potřeby jeho rozvoje. Ochranné pásmo zřizuje ÚCL opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. ÚCL stanoví parametry ochranného pásma a jednotlivá opatření k ochraně leteckých staveb. V ochranných pásmech leteckých staveb lze zřizovat zařízení a provádět činnosti jen se souhlasem ÚCL. Souhlas je udělen, nebude-li zařízení nebo činnost bránit leteckému provozu ani ohrožovat jeho bezpečnost a nepůjde-li o objekt vyžadující ochranu před hlukem.

Ochranné pásmo zaniká současně se zánikem letecké stavby, ke které je vztaženo.

Ochranná pásma leteckých staveb v současnosti zákon dělí na:

1. ochranná pásma letišť: zřizují se za účelem vymezení vzdušného prostoru v okolí letiště bez překážek, k zajištění bezpečného leteckého provozu a k zamezení vzniku překážek, které by v důsledku znamenaly nepoužitelnost letiště.

- Se zákazem staveb, vymezují prostor letiště, který slouží zejména k bezpečnému pohybu letadel a mobilních prostředků po provozních plochách letiště nebo v jejich blízkém okolí.
- S výškovým omezením staveb jsou zřizována, aby vznikající stavby nenarušovaly svou výškou bezpečnost letového provozu, zejména bezpečné vzlety a přistání letadel.
- K ochraně před nebezpečnými a klamavými světly, je zřizováno, aby jakékoliv světlo v tomto prostoru, které může ohrozit bezpečnost letadel, bylo odstraněno a neletecká světla, která by svou svítivostí, tvarem nebo barvou mohla zabránit jasnému pochopení leteckých světél anebo uvést v omyl pilota, musí být odstíněna nebo upravena tak, aby tato možnost byla vyloučena.

- Se zákazem laserových zařízení, je tvořeno dvěma sektory (A B), v nichž je zakázáno trvale nebo dočasně umisťovat, držet nebo používat zdroje laserového záření nebo jimi působit s maximální přípustnou dávkou ozáření přesahující 50 nW/cm², resp. 5 μW/cm².
- S omezením staveb vzdušných vedení vysokého a velmi vysokého napětí, se zřizuje za účelem bezpečného přiblížení letadla, tak aby při něm nedošlo ke střetu konstrukce letadla (zejména podvozku) s dráty vzdušného vedení.
- Hluková, účelem je chránit okolí letiště (veřejné zdraví) před negativními účinky leteckého provozu, a to zejména tehdy, když letecký provoz překračuje svými negativními vlivy hygienické limity hluku, které jsou stanoveny na 60 dB ve dne a 50 dB v noci.
- Ornitologická, jejichž cílem je zamezit střetům letadel s ptáky při letech v malých výškách, tj. zejména během pojíždění, vzletu a přistání.

2. ochranná pásma leteckých zabezpečovacích zařízení jsou podmínkou bezpečného leteckého provozu. Prostory ochranných pásem radionavigačních, radiokomunikačních a přehledových zařízení je třeba chránit a zabezpečit tak správnou funkcionalitu provozu těchto zařízení, sloužících k podpoře zajištění letového provozu.

- radionavigačních zařízení,
- světelných zařízení,
- podzemních leteckých staveb.

11.5. Sledované vodní cesty a říční přístavy

O narůstajícím významu vodní dopravy svědčí mimo jiné nárůst investičních výdajů, který byl zaznamenán u infrastruktury vodní dopravy. Investiční výdaje vzrostly v roce 2020 téměř o 12 %. Ve vnitrozemské vodní dopravě, kde se v osobní dopravě jedná zejména o rekreační přepravu osob, došlo však v roce 2020 oproti předchozímu roku v souvislosti s pandemií Covid-19 k výraznému poklesu asi o jednu třetinu.

Na čerpání finančních prostředků na investiční výdaje se v roce 2020, obdobně jako v předchozích letech, podílel zejména soubor investičních akcí na komplexní zvýšení parametrů Vltavské vodní cesty mezi Mělníkem a Prahou. Jedná se zejména o realizaci „Úpravy plavební komory Hořín“, „Zvýšení podjezdových výšek na Vltavské vodní cestě“, „Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě“ a dokončená investiční akce „Modernizace rejd plavební komory Štvanice“. Pokračovala akce „Rekreační přístav Veselí nad Moravou“, která byla v roce 2021 dokončena.

Bylo realizováno několik menších investic s celkovou částkou zhruba 42 mil. Kč, jako například zprovoznění modernizovaného přístaviště osobních lodí Ústí nad Labem – Vaňov. Přípravovány byly rovněž další investiční akce komplexního rozvoje sítě dopravně významných vodních cest.

Z hlediska vnitrozemské vodní plavby je ve Středoevropském prostoru významný především Dunaj, který je spojen s Rýnem průplavem Rýn–Mohan–Dunaj. Jedná se o nejdůležitější vodní cestu v Evropě, kterou je přes vnitrozemí Evropy propojeno Severní moře a Černé moře. Tato vodní cesta prochází třetinou států EU (Belgie, Nizozemí, Německo, Rakousko, Slovensko, Maďarsko, Chorvatsko, Rumunsko a Bulharsko) a Srbskem. Dopravně významné vodní cesty na tocích jsou dnes vedeny pouze v hlavní síti TEN-T.

Těžiště evropské vnitrozemské vodní plavby je na území členských států EU (především státy Beneluxu, Francie, Německo, Rakousko). Slovensko má v rámci TEN-T vodní cestu Váh (postupně je splavňována od Seredi po Žilinu). Polsko má splavný pohraniční úsek Odry (v síti TEN-T je splavnost Odry uvažována jen po hranici mezi Polskem a Německem) a dva úseky Visly (přímořský a mezi Warszawou a Toruní). Příznivé podmínky pro vnitrozemskou vodní plavbu má zejména Německo (hlavní vodní toky Rýn, Dunaj, Labe a Odra a průplavy Rýn-Mohan-Dunaj, Havel-Oder-Wasserstrasse, Havelkanal, Elbe-Havel Kanal, Mittellandkanal a Dortmund-Ems-Kanal, propojující řeky Odra, Labe a Rýn). Rýnsko-Dunajské plavební cesty tvoří říční magistrálu napříč Evropou.

Celkově je vnitrozemská vodní doprava v Evropských zemích (především přímořských) rozšířena, byť není tak významná jako námořní, neboť je závislá dostatečně velkých vodních tocích, či vybudovaných průplavních spojeních a v poslední době díky globálnímu oteplování též na rozmarech počasí, což se začíná projevovat jak na řece Rýn, tak i na Dunaji, které jsou napájeny z tenčících se Alpských ledovců.

Pro plavbu v České republice je nejdůležitější **Labsko-vltavská vodní cesta**, která míří opačným směrem než Dunaj, a to již do zmíněného Severního moře. Labe má dvě rozdílné části, a to v České republice, kde díky

často skalnatému podloží byla řeka v průběhu 20. století rozčleněna mnoha jezy a na nich plavebními stupni, zatímco v Německu lze hloubku zajišťovat pouze prohrádkou dna. V červenci 2021 byla proto podepsána smlouva mezi Německem a Českou republikou o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty.

Nová dohoda mezi Německem a ČR podepsaná 20. 7. 2021 zajistila splavnost Labe Pardubice – Hamburg 340 dní v roce do roku 2030. V návazném úseku na úseku mezi Ústím nad Labem a Týncem nad Labem pak budou zajištěny stávající parametry vodní cesty s plavební hloubkou 230 cm a současně v úseku mezi Týncem nad Labem a Pardubicemi opatření s cílem umožnit plavební hloubku 230 cm až do cílového přístavu v Pardubicích. Na německém úseku Labe je současným cílem údržby hloubka plavební dráhy 140 cm, což odpovídá německému strategickému dokumentu s názvem „Celkový koncept Labe“ a je současně ekonomickým minimem pro plavbu na Labi. Má vzniknout společná komise kontrolující monitorování parametrů plavební dráhy a navrhovat opatření k jejímu zlepšení. Nicméně je třeba konstatovat, že v rámci pozorovací mise na projektu Interreg CE CORCAP o využití spojení severomořských a baltského přístavu Rostock v Německu s Maďarskem pro nákladní dopravu, bylo při jednání řízeném Ústeckým krajem konstatována nepotřebnost této vodní cesty ze strany zástupců kraje.

Schéma vodních cest a přístavů na území ČR je zobrazeno v grafickém listu 11.5.

11.5.1. Sledované vodní cesty

Dopravně využívané vodní cesty v České republice řeší zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a jeho prováděcí vyhláška č. 222/1995 Sb.

Vodní cesty člení zákon na **vodní cesty sledované** a **nesledované**. Sledované vodní cesty se člení na **dopravně významné** a na vodní cesty **účelové**. Vodní cesty významné jsou zařazeny do několika tříd, vodní cesty účelové jsou vodní cesty, kde je provozována pouze rekreační plavba a vodní doprava místního významu.

Vodní cesty jsou stále méně využívány pro velkou nákladní přepravu, a naopak stále více pro rekreační plavbu s rostoucím počtem menších lodí. Výkony vodní nákladní dopravy jsou stále velmi nízké, což je způsobeno nespolehlivostí labské vodní cesty pod Ústím n/L. Realizací projektu Plavební stupeň Děčín je podmíněn další rozvoj plavby na území ČR.

Stav a hlavní záměry splavnění vodních cest v ČR ukazuje Obrázek 11.20. Záměry výstavby, zlepšování splavnosti a modernizace vodních cest využívaných a využitelných vymezené v Politice územního rozvoje ČR ve znění Změny č. 9 jsou v Tabulce 11.16.

Tab. 11.16: Záměry výstavby, zlepšování splavnosti a modernizace vodních cest využívaných a využitelných vymezené v Politice územního rozvoje ČR (ve znění závazném od 1. 3. 2025)

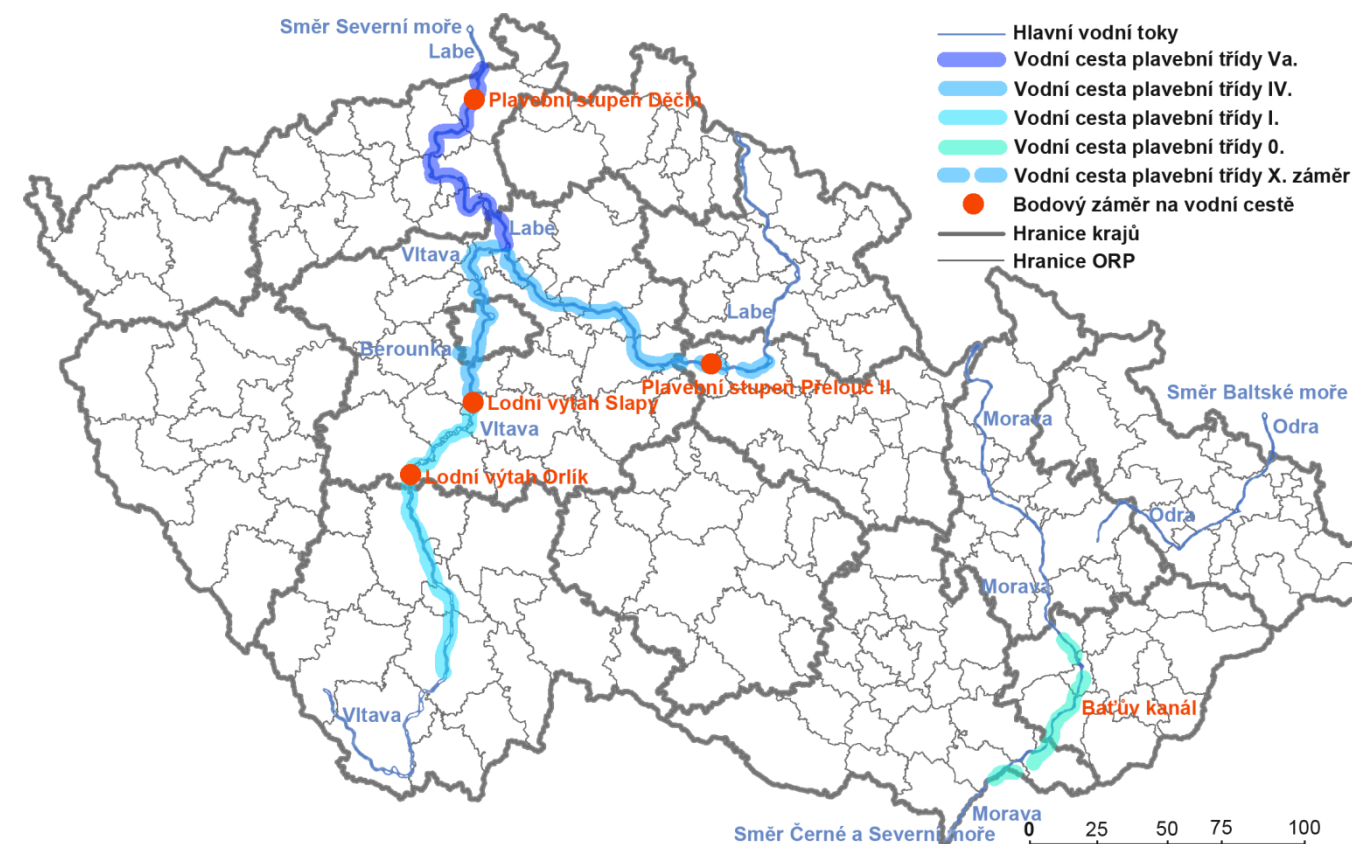
Označení záměru	Vymezení záměru	Součást TEN-T / AGN
(123) VD1	Labe: Pardubice–hranice ČR/Německo (–Dresden)	TEN-T / AGN
(124) VD2	Vodní cesta využívaná na Vltavě v úseku Mělník (soutok s Labem)–Praha–Třebeň	TEN-T / AGN
(124a) VD3	Vodní cesta využívaná na Vltavě v úseku Třebeň–České Budějovice	

Zdroj: Politika územního rozvoje České republiky (ve znění závazném od 1. 3. 2025). Ústav územního rozvoje, 2025.

Vodní cesty dopravně významné

Mezinárodní dohoda o vnitrozemských vodních cestách AGN určila způsob členění a kategorizaci vnitrozemských vodních cest (členění převzalo i nařízení (EU) č. 1315/2013, o síti TEN-T a následně 2024/1679), kde v příloze III Technické a provozní parametry vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu je uvedeno, že pro zařazení vodních cest E se použijí parametry tříd IV až VII. Určeny jsou zde parametry plavidel a parametry stávajících a nových vodních cest (zejm. rozměry, minimální ponor, podjezdová výška). Vodní cesty E (průplavní spojení) musí splňovat minimálně parametry třídy Vb a možný ponor min. 2,8 m, na přirozených říčních tocích postačuje třída IV.

Obr. 11.20: Vnitrozemské vodní cesty dopravně významné v ČR – stav a hlavní záměry splavnění vodních cest



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2016.

Labská vodní cesta je zařazena do sítě TEN-T a sítě dohody AGN a tvoří ji úsek od říčního km 973,5 (Kunětice) po říční km 951,2 (nadjezí zdymadla Přelouč) zařazený do IV. plavební třídy, úsek od říčního km 949,1 (2,080 km od osy jezu Přelouč) po říční km 726,6 (státní hranice s Německem), vč. plavební dráhy na vodní ploše Velké Žernoseky zařazený do IV. plavební třídy. Úsek dolního Labe od soutoku s Vltavou u Mělníka je zařazen do plavební třídy Va.

Celkem je na labské vodní cestě 24 plavebních komor. Přetrvávající problém řešení plavebního stupně Děčín a sporu mezi Ministerstvem dopravy a Ministerstvem životního prostředí o možnostech kompenzací za zřízení nového plavebního stupně s plavební komorou v Děčíně má řešit nově vzniklá pracovní skupina obou ministerstev, na níž se obě ministerstva dohodla v srpnu 2022.

Od konceptu hloubky plavební dráhy 140 cm po celý rok se odvíjí nový návrh jezu u Děčína. Vzduť má být na úrovni jednoleté vody, jez má mít tři sklopná pole 40x5,2 m, součástí má být plavební komora 200x24 m a malá vodní elektrárna o výkonu 7,9 MW. Součástí by měla být také navrhovaná kompenzační opatření k obnově lužních porostů, vodních tůň a štěrkových břehů. Nyní čeká návrh nejnáročnější fáze, a to proces EIA (poprvé se nikdo nepřihlásil), který má stanovit kompenzační opatření a posoudit nový návrh řešení. EIA by měla být dokončena v roce 2027. Následně se budou budovat kompenzační opatření a samotná stavba stupně by mohla začít v roce 2032.

Dalším problémem, který je třeba řešit následně, je plavební stupeň Přelouč II a další modernizace jezů či plavební dráhy, pro splnění úkolu z TEN-T splavit Labe až do Pardubic (2031). Tento úkol však dává smysl až po odstranění úzkého hrdla v podobě plavebního stupně v Děčíně.

Vltavská vodní cesta je zařazena do sítě TEN-T a sítě dohody AGN a tvoří ji úsek od říčního km 91,5 (Třebeň) po soutok s tokem Labe (vč. výústní části toku Berounky po přístav Radotín), zařazený do IV. plavební třídy a úsek od říčního km 239,6 (České Budějovice) po říční km 91,5 (Třebeň), zařazený do I. třídy včetně výústí vodního toku Malše po říční km 1,6, jen pro plavidla o nosnosti do 300 tun (§3 odst. 4 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů).

Úsek od Třebenic po soutok s Labem tvoří 10 plavebních objektů v hlavní plavební dráze a jeden objekt mimo tuto dráhu. Vodní cesta prochází nádržemi tzv. Vltavské kaskády a pro propojení jednotlivých splavných úseků je třeba vybudovat u vodních nádrží Slapy a Orlík zdvihadla pro lodě o nosnosti 300 tun. Větší zdvihadlo je plánováno na vodní nádrži Slapy. To má umožnit proplavení plavidel o nosnosti do 300 t o rozměrech 44 x 5,6 metru, bude překonávat výšku 55 m a doba proplavení bude 55 minut. Bude umístěno na pravém břehu Vltavy a součástí je i plavební komora kvůli kolísání hladiny vody v nádrži. Ta je hotová již od doby výstavby přehrady, tedy přelomu 40. a 50. let minulého století. Na následující vodní nádrži Orlík proti proudu je však modernizované zdvihadlo, které zvládne převézt pouze plavidla do délky 8,5 m.

Baťův kanál tvoří tok Moravy od ústí toku Dřevnice po soutok s tokem Dyje, vč. průplavu Otrokovice–Rohatec (Baťův kanál) zařazený (mimo třídění dohody AGN) jako vodní cesta třídy 0, tj regionálního významu. Ve výstavbě je prodloužení souvislé vodní cesty (pomocí říčky Radějovky a nové plavební komory) o úsek Rohatec–jez Hodonín. Výstavbou plavební komory na jezu Bělov by bylo možno prodloužit plavbu z Otrokovic do Kroměříže (2027).

Baťův kanál měl být součástí uvažované mezinárodní vodní cesty **Dunaj–Odra–Labe (D-O-L)**. Situace se však se zásadně změnila po nástupu nové vlády (v roce 2021), neboť podle programového prohlášení nastupující vlády měly být práce na kanálu Dunaj – Odra – Labe zastaveny a územní rezervy v dotčených obcích zrušeny.

Přijetím Usnesení vlády č. 89 ze dne 7. 2. 2024 k Aktualizaci č. 7 Politiky územního rozvoje ČR, došlo k vypuštění příslušného úkolu (čl. 180) z PÚR ČR (s účinností od 1. 3. 2024). Usnesení současně uložilo ministru dopravy úkol iniciovat žádost o změnu Dohody AGN k Evropskému hospodářskému výboru OSN v Ženevě za účelem vypuštění závazku České republiky k realizaci průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe.

Tab. 11.17: Délka splavných vodních cest pro pravidelnou dopravu (km) podle krajů v letech 2015–2023⁴²

Kraj	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
hlavní město Praha	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9
Středočeský kraj	237,2	237,2	237,2	237,2	237,2	237,2	237,2	237,2	237,2
Jihočeský kraj	145,0	145,0	145,0	145,0	145,0	145,0	145,0	145,0	145,0
Plzeňský kraj	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0
Karlovarský kraj	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,0	6,0	6,0	6,0
Ústecký kraj	99,4	99,4	99,4	99,4	99,4	99,4	99,4	99,4	99,4
Liberecký kraj	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0
Královéhradecký kraj	24,5	24,5	24,5	24,5	24,5	24,5	24,5	24,5	24,5
Pardubický kraj	52,2	52,2	52,2	52,2	52,2	52,2	52,2	52,2	52,2
Kraj Vysočina	16,1	16,1	16,1	16,1	16,1	16,1	16,1	16,1	16,1
Jihomoravský kraj	45,4	45,4	45,4	45,4	45,4	45,4	45,4	45,4	45,4
Olomoucký kraj	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Zlínský kraj	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0
Moravskoslezský kraj	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5
Celkem ČR	720,2	720,2	720,2	720,2	720,2	726,2	726,2	726,2	726,2

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR – Ročenka dopravy ČR 2023 [online]. Praha: MD ČR, 2024 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2023.pdf>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Od roku 2000 narůstala v ČR délka splavných vodních cest pro pravidelnou dopravu a sice z 663,6 km v roce 2000 na 726,2 km v roce 2023. K největšímu nárůstu došlo mezi roky 2014 a 2015 (Baťův kanál). Z následující tabulky je patrné, že délka splavných vodních cest pro pravidelnou dopravu se v letech 2015–2020 v jednotlivých krajích ČR nezměnila s výjimkou Karlovarského kraje, kde přibýlo 6 km. Nejdelší síť splavných vodních cest pro pravidelnou dopravu je v kraji Středočeském s 237,2 km a v kraji Jihočeském se 145 km. Naopak žádné splavné vodní cesty pro pravidelnou dopravu nebyly do roku 2019 v kraji Karlovarském (po roce 2020 jen 6 km) a pouze 2 km jsou v kraji Olomouckém.

⁴² Včetně cest na nádržích a jezerech třídy 0 a bez klasifikace sloužících převážně k dopravě osobními loděmi a sportovní plavbě.

Tab. 11.18: Splavné vodní cesty pro pravidelnou dopravu (km) v letech 2015–2023

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Délka labsko-vltavské vodní cesty	315,2	315,2	315,2	315,2	315,2	315,2	315,2	315,2	315,2
<i>v tom:</i>									
kanalizované vodní cesty	274,3	274,3	274,3	274,3	274,3	274,3	274,3	274,3	274,3
regulované vodní cesty	40,9	40,9	40,9	40,9	40,9	40,9	40,9	40,9	40,9
Celková délka splavných vodních cest⁴²	720,2	720,2	720,2	720,2	720,2	726,2	726,2	726,2	726,2
<i>Kanály</i>									
celkem	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>									
třída I až IV	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6
<i>Splavné řeky a jezera</i>									
Celkem ^{Chyba! Zdroj není definován.}	681,6	648,2	648,2	648,2	681,6	681,6	687,6	687,6	687,6
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>									
třída I až IV	572,3	538,9	538,9	538,9	572,3	572,3	578,3	578,3	578,3
třída Va	109,3	109,3	109,3	109,3	109,3	109,3	109,3	109,3	109,3

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR – Ročenka dopravy ČR 2023 [online]. Praha: MD ČR, 2024 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2023.pdf>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Vodní cesty účelové

Účelové vodní cesty jsou části vodních toků a jejich přítoků navazujících na splavné nebo ke splavnění určené vodní cesty a jejich přítoky (Labe od Opatovic po Jaroměř cca 25 km, Vltava v Českých Budějovicích cca 2 km, Malše od Vltavy v délce cca 2 km, Lužnice od Vltavy cca 4 km, Otavy od Vltavy v délce přes 18 km, vodní tok Sázavy od Vltavy cca 2–3 km a vodní tok zámecké Dyje k zámku Lednice cca 12–13 km, vč. staré Dyje), vodní (přehradní) nádrže (Baška, Brněnská-Kníničky, Dalešice, Stráž pod Ralskem, Hracholusky, Jesenice, Lipno, Nechanice, Nové Mlýny I, Nové Mlýny III, Olešná, Pastviny, Plumlov, Rozkoš, Seč, Skalka, Slezská Harta, Těrlícko, Vranov a Žermanice), Máchovo jezero, vodní plochy (Barbora, Matylda-Most, Předměřice nad Labem-Správčický písků, Velké Žernoseky), rybníky (Bezdrav, Oleksovice, Svět, Velké Dářko) a těžební jezera s těžbou prováděnou plovoucími stroji.

11.5.2. Sledované přístavy na vodních cestách

Na vodních cestách leží stávající veřejné přístavy celostátního významu definované legislativou, z nichž některé mají též mezinárodní význam podle nařízení (EU) či dohody AGN. Stávající přístavy, zvýší-li se objemy vodní dopravy, bude třeba modernizovat, mj. s ohledem na napojení na ostatní módy dopravy.

Dle nařízení (EU) 2024/1679 je v České republice identifikováno v rámci transevropské dopravní sítě (TEN-T) pět vnitrozemských přístavů globální sítě (Lvosice, Ústí nad Labem, Praha-Holešovice, Praha-Libeň a Praha-Smíchov) a čtyři vnitrozemské přístavy hlavní sítě (Děčín, Mělník, Pardubice a Praha-Radotín).

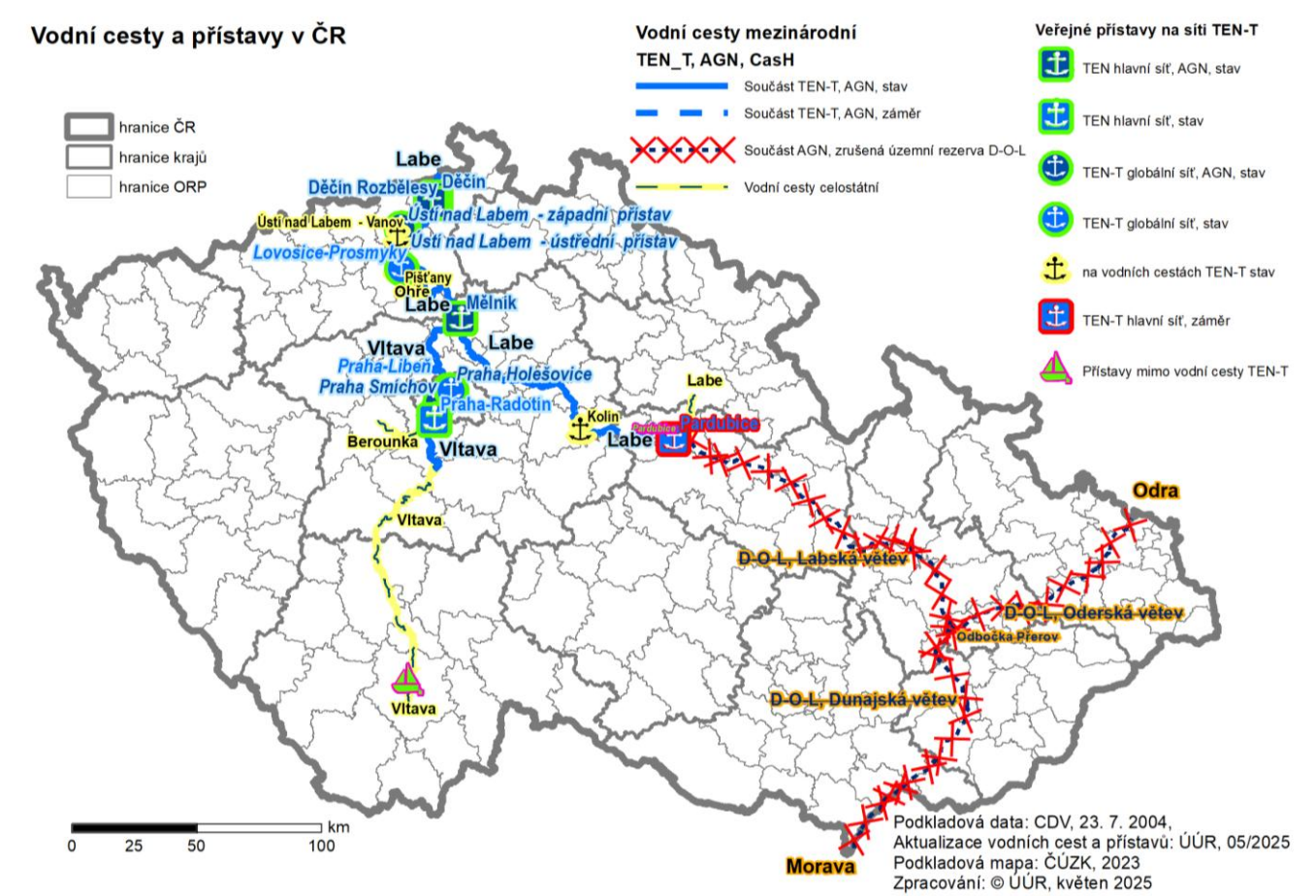
Vybudování nového přístavu TEN-T v Pardubicích se předpokládá do roku 2030. Je však závislé na prodloužení splavnosti Labe a vybudování plavebního stupně Přelouč II.

Tab. 11.19: Seznam veřejných přístavů dle § 6c zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě⁴³

Název veřejného přístavu	Vodní tok	Říční km	Břeh	Ochranná funkce	Datum zápisu
Děčín-Loubí	Labe	737,80 – 740,50	pravý	Ne	4. 6. 2016
Děčín-Rozbělesy	Labe	přístavní bazén – vjezd do bazénu v ř. km 741,91	levý	Ano	23. 7. 2016
Ústí nad Labem-Krásné Březno	Labe	Překladní plochy 761,20 – 762,81	levý	Ne	23. 7. 2016
- Ústřední přístav	Labe	přístavní bazén – vjezd do bazénu v ř. km 762,81	levý	Ano	23. 7. 2016
- Západní přístav	Labe	přístavní bazén – vjezd do bazénu v ř. km 763,87	levý	Ne	23. 7. 2016
Ústí nad Labem-Vaňov	Labe	767,87 – 769,00	levý	Ne	9. 7. 2016
Píšťany	vodní plocha Velké Žernoseky	vjezd na vodní plochu v ř. km Labe 783,88	pravý	Ano	1. 1. 2015
Lovosice-Prosmyky	Labe	788,46 – 789,15	levý	Ne	30. 7. 2016
Mělník	Labe	834,36 – 836,66 přístavní bazény	pravý	Ano	1. 1. 2015
Kolín	Labe	920,90 – 922,01	levý	Ne	1. 1. 2015
Praha-Holešovice	Vltava	46,64 – 49,31 přístavní bazén	levý	Ano	1. 1. 2015
Praha-Libeň	Vltava	47,54 – 48,74 přístavní bazény	pravý	Ano	1. 1. 2015
		48,40 – 48,70, bazény za protipovodňovým uzávěrem			
Praha-Smíchov	Vltava	55,54 – 57,24 přístavní bazén	levý	Ano	1. 1. 2015
Hluboká nad Vltavou	Vltava	229,12 přístavní bazén	levý	Ano	19. 5. 2016
Praha-Radotín	Berounka	0,65 – 1,20	levý	Ne	1. 1. 2015
Petrov	Baťův kanál	6,01	levý	Ano	15. 11. 2016
Veselí nad Moravou	Baťův kanál	17,60	levý	Ano	25. 8. 2021

Zdroj: Labsko-vltavský dopravní informační systém [online]. LADVIS, 2025 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <<https://www.lavdis.cz/vodni-cesty/verejne-pristavy>>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

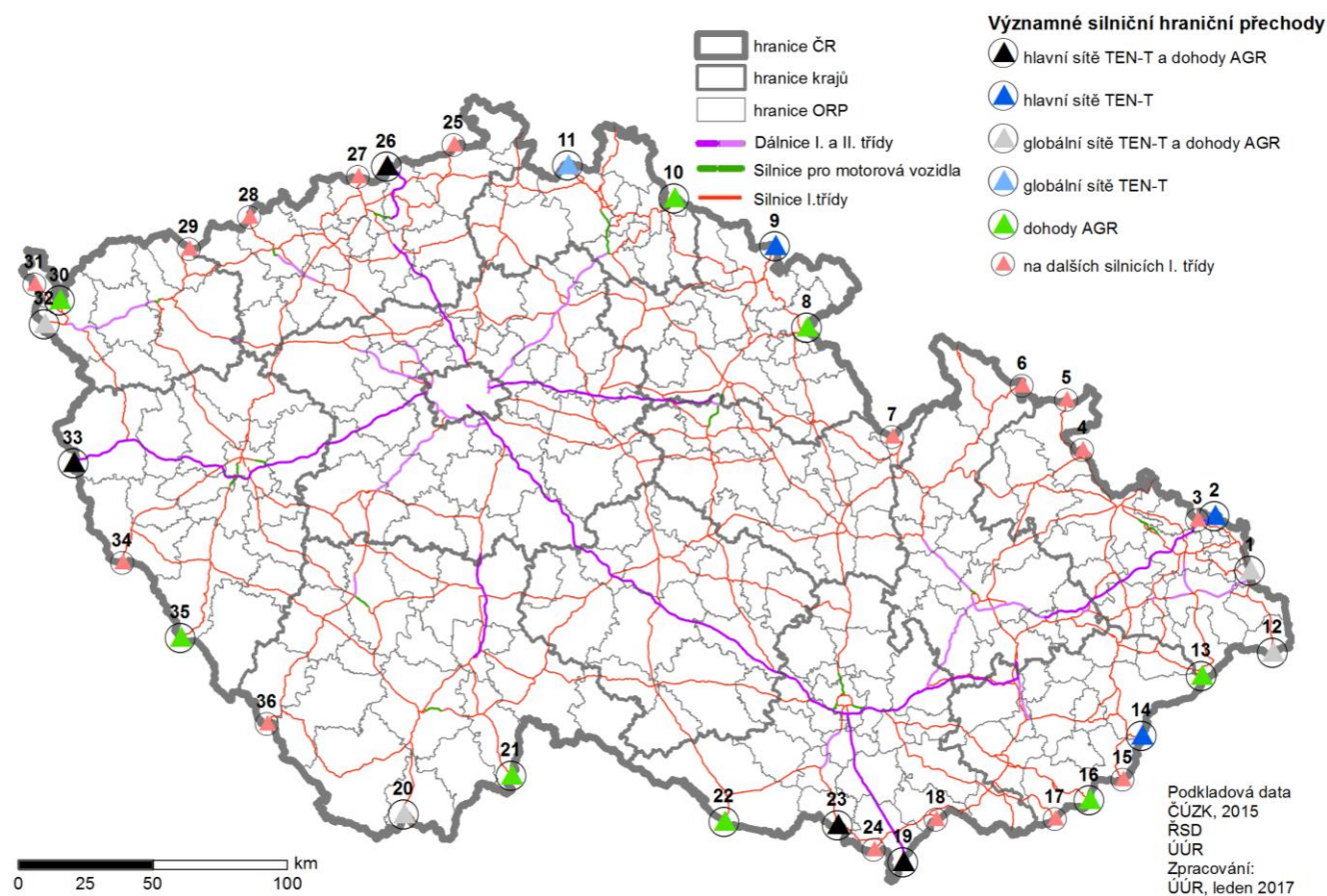
Obr. 11.21: Vnitrozemské vodní cesty mezinárodní a celostátní, veřejné přístavy na vodních cestách



Silniční hraniční přechody

Silničních hraničních přechodů, které budou podle výše uvedeného sdělení Ministerstva vnitra obsazeny a hlídány, je na silnicích celkem 96.

Obr. 11.22: Vybrané silniční hraniční přechody a jejich členění podle významu



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2016.

Hraniční přechody na vnitrozemských vodních cestách

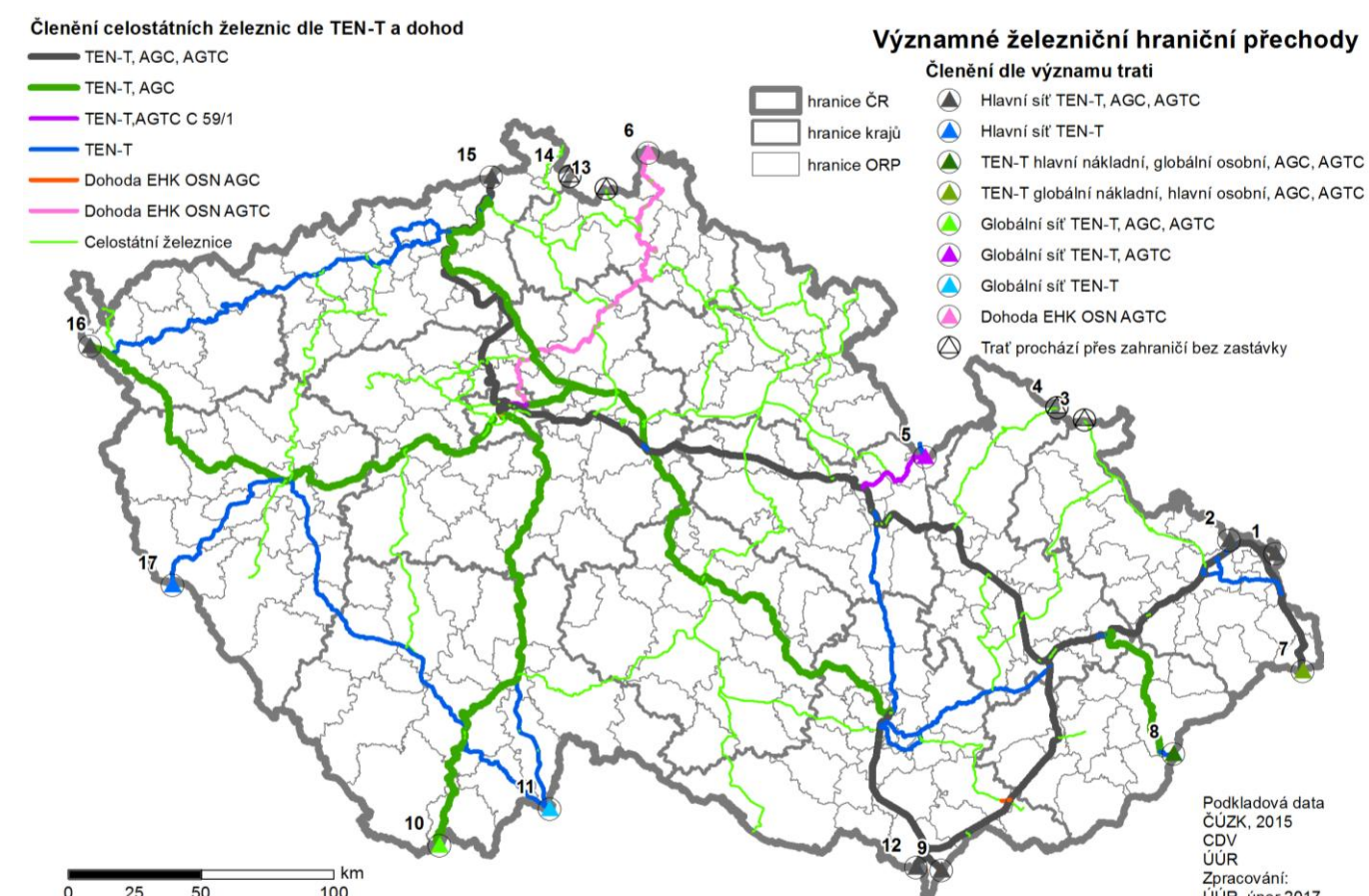
Hraniční přechody na vnitrozemských vodních cestách podle výše uvedeného sdělení Ministerstva vnitra v ČR jsou pouze 4. Z nich pouze přístav Hřensko-Schöna na řece Labi mezi ČR a Německem lze zařadit do významných mezinárodních dohod TEN-T a AGN.

Zbývající tři přechody (Sudoměřice (Výklopník) – Skalica přístav, Rohatec přístaviště – Skalica přístavisko a Hodonín přístaviště – Skalica přístavisko) jsou na česko-slovenském pomezí na Baťově kanálu, který slouží pouze k rekreační plavbě a není napojen na žádné splavné vodní toky mířící k mořím.

Železniční hraniční přechody

Železničních hraničních přechodů, je podle výše uvedeného sdělení Ministerstva vnitra celkem 42. Z toho 13 je z mezinárodního hlediska významných a čtyři jsou nezbytné pro fungování celostátních železničních tratí.

Obr. 11.23: Vybrané železniční hraniční přechody a jejich členění podle významu



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2017.

Hraniční přechody na mezinárodních letištích

Zákon č. 49/1997 Sb. definuje mezinárodní letiště jako celní letiště určená a vybavená k uskutečňování jak vnitrostátních a vnitřních letů, tak i letů, při nichž je překročena vnější hranice.

Sdělení Ministerstva vnitra č. 327/2024 Sb. obsahuje celkem 22 letišť a rozlišuje přitom letiště podle okruhu uživatelů na civilní veřejná, civilní neveřejná a vojenská.

Letišť, které mají významný obrat cestujících je šest, z toho jen pět je mezinárodních veřejných a jedno jiné letiště nemá obrat cestujících a tři, které jsou v TEN-T mají výrazný obrat i přepravovaného nákladu.

Přestože letiště České Budějovice začalo být pravidelně využíváno charterovými lety, zůstal status letiště stejný, jako před změnou, a to veřejné vnitrostátní letiště a neveřejné mezinárodní letiště s vnější hranicí.

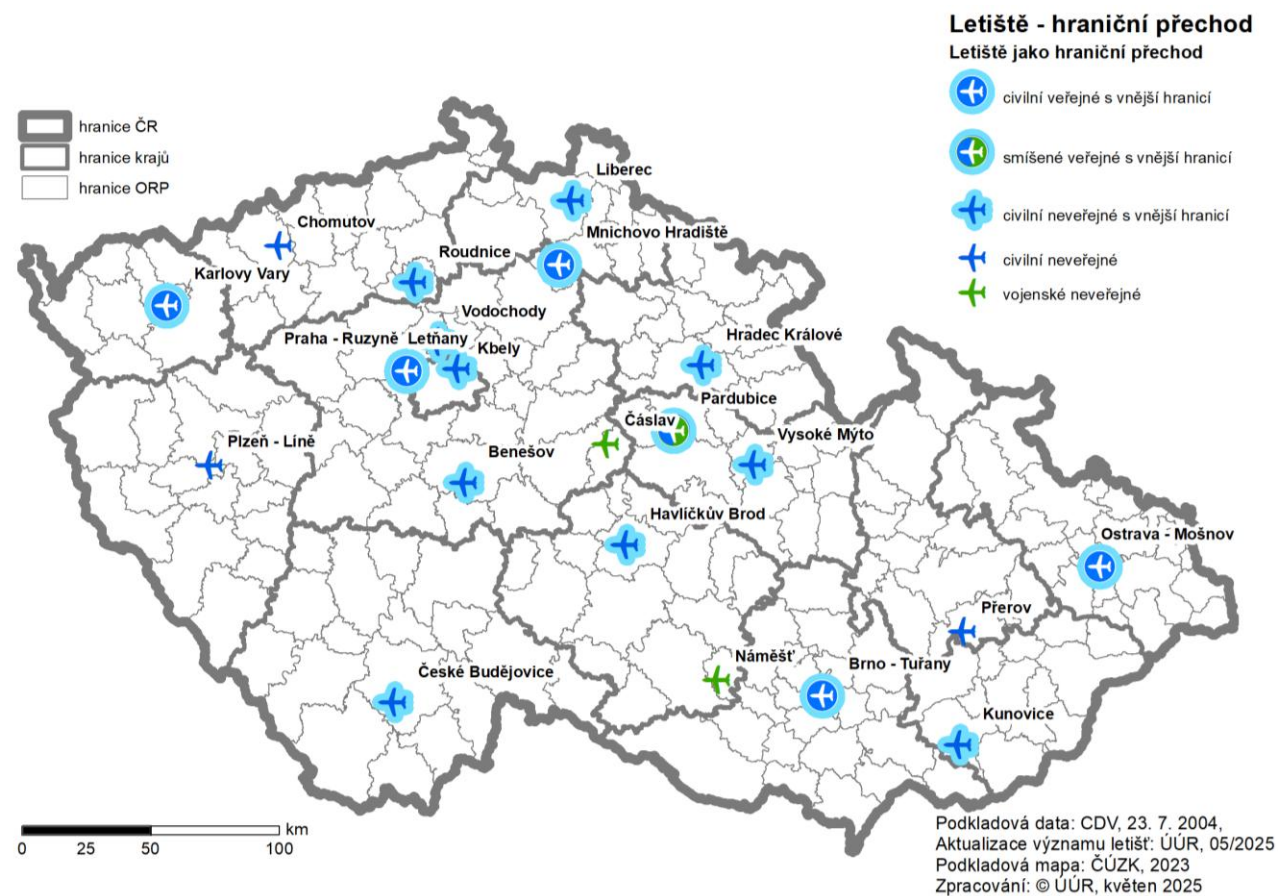
Tab. 11.20: Seznam hraničních přechodů na mezinárodních letištích

Zařazení letiště	Pořadové číslo	Letiště
Civilní veřejné	1.	Brno/Tuřany
Civilní veřejné	2.	Karlovy Vary
Civilní veřejné	3.	Mnichovo Hradiště
Civilní veřejné	4.	Ostrava/Mošnov – Letiště Leoše Janáčka

Zařazení letiště	Pořadové číslo	Letiště
Civilní veřejné	5.	Pardubice
Civilní veřejné	6.	Praha/Ruzyně – Letiště Václava Havla
Civilní neveřejné	1.	Benešov
Civilní neveřejné	2.	České Budějovice
Civilní neveřejné	3.	Havlíčkův Brod
Civilní neveřejné	4.	Hradec Králové
Civilní neveřejné	5.	Chomutov
Civilní neveřejné	6.	Kunovice
Civilní neveřejné	7.	Praha/Letňany
Civilní neveřejné	8.	Liberec
Civilní neveřejné	9.	Plzeň/Líně
Civilní neveřejné	10.	Přerov
Civilní neveřejné	11.	Roudnice nad Labem
Civilní neveřejné	12.	Vodochody
Civilní neveřejné	13.	Vysoké Mýto
Vojenské	1.	Čáslav
Vojenské	2.	Kbely
Vojenské	3.	Náměšť

Zdroj: Sdělení Ministerstva vnitra č. 327/2024 Sb., o vyhlášení seznamu hraničních přechodů a seznamů přeshraničních propojení ze dne 29. října 2024. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Obr. 11.24: Letiště s mezinárodním provozem jako hraniční přechody a jejich členění podle významu



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2017.

11.7. Cyklotrasy

Cyklodopravou se rozumí bezmotorová doprava včetně využití všech nových druhů vozítek pohybujících se alespoň s aktivním přispěním člověka. Naopak do cyklodopravy nelze počítat vozítka, která se pohybují bez aktivního přispění člověka.

Cyklostezka, v doslovném znění „stezka pro cyklisty“ (včetně „stezky pro chodce a cyklisty“) je zakotvena v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Stezka pro cyklisty a stezka pro chodce a cyklisty se objevuje i v zákoně o pozemních komunikacích.

V Technických podmínkách Ministerstva dopravy je tento pojem konkretizován o technické podmínky pro projektanty a další profese související se zadáním, schvalováním či realizací pozemních komunikací. Technické podmínky Ministerstva dopravy TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty, ze dne 1. června 2017 říkají, že Cyklistická trasa (cyklotrasa) je liniové vedení cyklistického provozu územím ve vybrané vhodné stopě, sloužící cyklistické dopravě, rekreaci, turistice nebo více funkcím najednou ve smyslu značení v terénu.

Cyklotrasy se rozdělují na **místní, regionální a dálkové**. V rámci terminologie je třeba rozlišovat cyklostezku jako obecné označení komunikace pro cyklisty, jež by byla v rámci odborné terminologie označována jako cyklotrasa a cyklostezku ve významu samostatné stavby určené pro cyklistiku. Často dochází k zaměňování těchto pojmů.

Cyklistická doprava a s ní související infrastruktura se v ČR rozvíjí zejména v posledních letech. Územní plánování na celostátní úrovni se této problematice nevěnuje, ale stává se významnou díky projektu EuroVelo, který řeší cyklostezky na celoevropské úrovni a jeho koridory by měly splňovat požadovaný stanovený standard. Především mezinárodní koridory a případně hlavní síť cyklostezek ČR by měly postupně splňovat vyšší standard.

V minulosti se budovaly cyklostezky zejména v lokalitách, kde byly investičně méně náročné, čímž často vznikly izolované a vzájemně nepropojené úseky. Rovněž z důvodů značné roztržitosti obecní struktury v ČR je budování cyklostezek v extravilánu poměrně náročné. Cestou k řešení by v tomto případě bylo přeradit místní komunikace do jednotné nové kategorie, která by svým charakterem odpovídala z hlediska správy, údržby a rozvoje kategorii silnic III. třídy.

Dálkové cyklotrasy nejsou v Politice územního rozvoje konkrétně vymezeny, avšak PÚR ČR jasně stanovuje, že je třeba vytvářet podmínky pro budování a užívání cyklistických tras a pro environmentálně šetrné formy dopravy, tedy např. pro cyklistiku. V rámci hierarchického vztahu PÚR ČR a zásad územního rozvoje na úrovni krajů, jsou tedy ZÚR vázány obsahem PÚR, a mají vytvářet konkrétní podmínky pro výstavbu cyklotras na území krajů a měly by konkrétně vymezovat dálkové cyklistické trasy.

V PÚR je cyklistická doprava řešena jen v části upravující celostátní priority, a to v článku č. 24, který zmiňuje potřebu vytvářet podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. ..., cyklistickou) či v článku č. 29, který upravuje návaznost hromadné dopravy a vytváření podmínek pro budování sítě pěších a cyklistických stezek.

Konkrétní zmínku o dálkových cyklotrasách lze v PÚR nalézt pouze v kapitole Specifické oblasti. Politika v konkrétních případech stanovila úkoly v rámci územně plánovací činnosti kraje a obcí – propojení koncepčního systému dálkových tras se sousedícím státem.

Plochy a koridory dopravní infrastruktury celostátního významu upravují multimodální koridory, tedy soustředění dvou či více druhů dopravy včetně dělby dopravní práce a koridory silniční, vodní a železniční dopravy. V současné době zde však není začleněna cyklistická doprava, a tedy ani dálkové a národní cyklotrasy. PÚR řeší multimodální koridory v souvislosti s Transevropskou dopravní sítí TEN-T. Součástí TEN-T je však rovněž cyklistický projekt dálkových tras EuroVelo.

Obr. 11.25: Dálkové cyklotrasy v České republice



Zdroj: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013–2020 [online]. Praha: MD ČR, 2013 [cit. 21.02.2017]. Dostupné z URL: <https://irop.gov.cz/IROP/media/SF/Microsites/IROP/Dokumenty/Ostatn%C3%AD/Strategie/Doprava%20silnice%20TC7/Narodni-strategie-rozvoje-cyklisticke-dopravy-pro-leta-2013-2020_1.pdf>.

Evropská síť cyklotras

Evropská síť cyklotras EuroVelo je projektem Evropské cyklistické federace (ECF). Rozvíjí 15 transevropských cyklotras s celkovou délkou přes 80 000 km. Pravidla pro vedení trasy jsou: přímota a propojení hlavních měst států a regionů, atraktivita, bezpečnost (vedení mimo frekventované silnice), komfort (bez velkého převýšení s celoročně sjížděným povrchem), jednoduché značení, služby, napojení na veřejnou dopravu a propagace. Systém je otevřený, k přijetí dalších tras musí být však dodržena daná procedura.

ECF zodpovídá za propagaci projektu v Evropě a ve světě prostřednictvím webu (www.eurovelo.org pro administrativu a www.eurovelo.com pro uživatele). EuroVelo jsou vedeny po existujících či plánovaných dálkových cyklotrasách, které splňují stanovené podmínky. Podstatnou část této sítě tvoří již stávající národní, regionální či místní cyklotrasy. Existuje také jednotná forma značení logem EuroVelo, která je daná v Manuálu značení tras EuroVelo. Trasy EuroVelo jsou jednotně označeny číslem a logem na modrém podkladu v kruhu 12 žlutých hvězdiček (symbol Rady Evropy), názvem trasy (v angličtině či v národním jazyce) a názvem sítě tras (EuroVelo). Toto značení je integrováno do jednotlivých národních systémů značení v Evropě.

Implementaci evropských tras na národní úrovni mají na starosti jednotlivá koordináční centra EuroVelo v jednotlivých zemích. Značení tras v terénu je v kompetenci krajů a obcí. Koordinací tras EuroVelo v České republice byly pověřeny Nadace Partnerství (člen ECF) a Centrum dopravního výzkumu (CDV).

Českou republikou procházejí evropské cyklotrasy EV4 (směrem východ-západ) a cyklotrasy EV7, EV9 a EV13 (směrem sever-jih).

Schéma cyklotras v síti EuroVelo na území ČR je zobrazeno v grafickém listu 11.6.

III. Závěrečný souhrn

Problémy z hlediska územního plánování

Celkovým problémem v železniční a silniční dopravě je nesystematická rozestavěnost dálnic, silnic a železničních staveb, včetně jejich modernizace a údržby, kdy v daném směru není ani jedna dopravní síť plně funkční. Z hlediska dopravních koncepcí je též důležité jejich kvalitní provázání.

Silniční doprava

Územní střety: Velký zábor půdy (v našich podmínkách až 10 pruhů po 3,5 m). Možné řešení pomocí souběhů (například s technickou infrastruktúrou) není vždy efektivní (různé parametry). Velká potřeba ploch pro odstavování vozidel – potřeba zpevněných ploch (kvůli znečištění od PHM). Možným řešením je více využívat pro IAD parkovací domy, či snížit počty aut rozvojem carsharingu. Znečištění, exhalace mohou klesat s alternativními pohonnými hmotami, přesto zůstane prašnost a ořez z valivého tření. Střet dopravní infrastruktury s plochami pro bydlení. Nutné oddělit – např. odclonit komerční funkcí, případně výrobou nebo logistikou (protihlukové stěny jako poslední řešení). V neposlední řadě vytváří dopravní infrastruktura významné bariéry v území.

Požadavky na dopravní infrastrukturu: Je nezbytné zajistit, aby výstavba dálnic směřovala k výstavbě ucelených úseků. Stávající situace, kdy část dálnic vytváří neprovázané fragmenty, je neudržitelná. Dle naznačených vizí RSD je třeba především si uvědomit, že budovat další dálnice je možné jen velmi omezeně, a to především tam, kde se nevyplatí kapacitnější železnice, případně tam, kde je nutné doplnění exponovaných míst alternativou nebo kde je možné výhodné propojení dálniční sítě s možností výrazně zkrátit cestu po méně kapacitních silnicích I. třídy. Je nutné sledovat trend možného autonomního provozu, který může způsobit snížení potřeby velkých ploch. I přesto trvá potřeba dalších více než 500 km dálnic a kapacitních silnic po roce 2050 (ve fázi prvotního záměru, budou se hledat trasy).

Vazba na osídlení: Doprava na pozemních komunikacích má významný dopad na změny v rozložení sídel a obyvatelstva v rámci České republiky (především místně až regionálně). Nepromyšlené trasování dálnic a silnic se proto může negativně promítnout do sídelní struktury. Jedná se především o nově vznikající satelitní města či urban sprawl, u nichž následně chybí jak základní občanská vybavenost, tak i napojení na VHD (v tomto směru problematická autobusová doprava, jako součást kongescí IAD), což opět zvyšuje intenzitu IAD v daném území. Při budování dálnic se ukázalo, že je vhodné je trasovat jako spojnicí obcí alespoň kolem 5 tisíc obyvatel.

Bezpečnost: Nedostatečná kapacita některých pozemních komunikací může vést ke zpoždění ať už IAD, potažmo nákladní dopravy či VHD. V prvním případě jsou pak řidiči často ochotni dohánět „ztracený“ čas nebezpečným předjížděním. Z tohoto pohledu je značným problémem úrovně křížení silnic a více kolejných železnic s vysokou intenzitou provozu a nepřehledná místa či nedostatek místa pro zastavení vozidel, především kamionů. U řidičů kamionů je zase problematickým aspektem nedostatek odpočíváků podél dálnic. To může v konečném důsledku vést k neochotě podrobit se povinné přestávce, popř. na druhé straně k odstavování kamionů na místech, která k tomu nejsou určena a mohou být potenciálně nebezpečná ve vztahu k okolnímu provozu (řidiči například mohou zaparkovat na nevhodných místech, kde následně hrozí střet s jiným vozidlem).

Nákladní doprava: Pozemní komunikace v ČR jsou velmi intenzivně využívány pro nákladní (kamionovou) dopravu. S ohledem na stav dálniční sítě, kdy stále řada klíčových úseků chybí a propojení napříč regiony je značně nerovnoměrné, přispívá tento jev ke kongescím (dopravním zácpám), k nebezpečnému chování řidičů (např. při snaze objíždět kamiony i na úsecích, které k tomu nejsou vhodné), k dalšímu zatěžování dopravou v intravilánech obcí (např. v místech objížděných tras, popř. v místech, kde zkrátka potřebná rychlostní komunikace chybí) a v neposlední řadě ke zhoršené kvalitě povrchu vozovek (potažmo mostních konstrukcí), která není dimenzovaná na takovýto provoz.

Terminály a logistická centra

Nevyužitý potenciál multimodální dopravy: Častějšímu využívání různých forem kombinované dopravy, kterou lze vnímat jako určitou podmnožinu terminálů a logistických center, brání v České republice řada faktorů. Jedním z nich je skutečnost, že i přes velký počet terminálů a logistických center provozovaných na našem území převládají terminály monomodální, tj. terminály sdružující pouze jeden druh dopravy. Chybí zde tedy klíčový aspekt propojení více druhů dopravy – v našich podmínkách zejména silniční a železniční dopravy. Potřeba alespoň v omezené míře zajistit v území, kde chybí (Jihočeský kraj, Kraj Vysočina). Dalším problémem je pak nerovný přístup k těmto zařízením, neboť bývají často v soukromém vlastnictví, a tudíž u nich nelze zajistit nediskriminační podmínky ve využívání pro všechny uživatele. Důležité je nekonfliktní napojení logistických areálů na dopravní síť (vně sídel).

Městské uzly: Nově je třeba se zabývat díky zvýšenému významu městských uzlů v nařízení (EU), kde jich má ČR místo dvou hned deset. Pro tyto městské uzly musí být zpracovány Plány udržitelné mobility a logistiky, které budou sloužit jako podklad pro územní plánování. V rámci městských uzlů bude nově třeba se věnovat tzv. „terminálům osobní dopravy“, což jsou především hlavní železniční nádraží ve městech, případně další, kde zastavuje dálková železniční doprava. Terminály mají být kvalitně a přímo propojeny s ostatní veřejnou hromadnou dopravou (včetně městské), s IAD a nově též s tzv. aktivní mobilitou, kde dopravující využívá vlastní sílu (chůze, in-line, cyklistika a elektrokola, elektrokoloběžky, elektro monokola aj.). Třeba dbát krátkých docházkových vzdáleností, šetření prostorem či na funkčnost řešení.

V rámci městských uzlů se naskytuje další možnost, a to přímo v nich, nebo v blízkém okolí vybudovat další terminály multimodální nákladní dopravy, což umožňuje získat do budoucna další přeprádkové kapacity. Je třeba řešit jejich potřebu a následně hledat nejvhodnější umístění, případně využití nevyužívaných kapacit (brownfield).

Železniční doprava

Územní střety: U železnic především problém hlučnosti (z tohoto pohledu začínají být novým fenoménem tzv. „Tišší tratě“ dle prováděcího nařízení (EU)). Přibývají bariéry v území u více Kolejových systémů (3–4 koleje). Trasování VRT v hustém osídlení ještě náročnější než u dálnic. Změny trasování znamenají i desítky km přetrasovat. Potřeba včas vnášet nové možné koridory k prověření do ÚAP, aby se daly s veřejností co nejdříve projednat a včas mít v území přehled se záborem území.

Požadavky na dopravní infrastrukturu: U VRT potřeba mimoúrovňové křížení (s ostatní dopravou, technickou infrastrukturou), potřeba velkých směrových oblouků, minimum tunelů a estakád (z ekonomických důvodů), míjení sídel a napojení metropolí (případně dalších krajských měst, především městských uzlů). Vhodný koncept zastávek a sjezdů na konvenční síť s maximálním využitím stávajících modernizovaných tratí a možností urychlit spojení i do odlehlejších míst. Řešit otázku, zda postačí koncept dvou rychlostních „RS“ či je vhodnější větší rozmanitost, a také otázku provázanosti s Konceptem letecké dopravy, aby tyto dva dopravní systémy spolu více kooperovaly. U osobní dopravy potřeba terminálů VHD (IDS, MHD) s IAD a nemotorovou dopravou (peronizace, krátké vzdálenosti pro pěší). Nákladní železnice by měla mít též objízdné trasy (platí celkově pro celou DI). Potřeba kvalitních přeprádků silnice-železnice-voda, případně letiště, včetně možností vypravit nákladní vlaky délky 740 m (zatím neřešeno), zajištění rychlosti 100 km/h pro nákladní vlaky, potřebné průjezdné profily a zatížitelnost tratí, specializace tratí, rovnoprávnost pro přístup nákladní dopravy. Elektrifikace dalších významněji zatížených tratí a tvorba konceptu s možností hybridních vozidel, problém možné závislosti na elektřině, jako hlavním pohonném systému (hybridní pantograf s odbíjecími články).

Vazba na osídlení: V příštích desetiletích především železniční doprava, zvláště VRT, významně ovlivní, jak se bude rozvíjet ČR v rámci EU, ale také jaké budou vazby mezi státy, regiony a významnými multimodálními terminály na VRT, a to včetně propojení VRT a dálkové letecké dopravy. VRT má značný rozdíl v časoprostorové dosažitelnosti proti konvenční železnici. Může způsobit vznik nových periférií uvnitř ČR. Stále přetrvává tendence železnice být národním dopravním prostředkem. K tomu přispívá nižší přeshraniční provoz, rozdrobenost států střední Evropy a nepotřebnost obsluhovat zbytečná území v okrajových částech státu.

Bezpečnost: Na tratích s rychlostmi přes 100 km/h a intenzitou provozu vyšší než 150 vlaků/den nepřipouštět úrovně křížení pozemních komunikací s dráhou, podobně nepřipouštět úrovně křížení silnic I. třídy a dráhy. Ve stanicích zajistit komfortní přestup na krátké vzdálenosti a zajištění plné bezbariérovosti a kvalitních informací.

Letecká doprava

Očekávaný další rozvoj letecké dopravy rozvíjet se zázemím letišť, využít zatím nevyužité plochy nejen pro stále rostoucí potřeby IAD, ale věnovat pozornost alternativním potřebám dostupnosti letiště nenáročným na plochy. Konkrétně se jedná například o:

- Letiště Praha/Ruzyně: potřeba nové vzletové a přistávací dráhy a řešení napojení letiště na kolejovou dopravu.
- Letiště Karlovy Vary: potřeba prověřit nezbytnost prodloužení vzletové a přistávací dráhy.
- Letiště Brno/Tuřany: potřeba prověřit nezbytnost prodloužení vzletové a přistávací dráhy, napojení letiště na kolejovou dopravu.
- Letiště Ostrava-Mošnov: potřeba prověřit nezbytnost prodloužení vzletové a přistávací dráhy, reagovat na potřeby rozšíření nákladní cargo dopravy na letišti pro potřeby AČR, ale i dalších zájemců.

Vodní doprava

- Zrušení územní ochrany průplavního spojení D-O-L Aktualizací č. 7 PÚR ČR, ve znění závazném od 1. 3. 2024.
- Usnesení vlády k tomuto tématu pověřilo ministra dopravy jednáním o vypuštění záměru D-O-L z dohody AGN.
- V tom případě by mělo být podobné úsilí vynaloženo k vypuštění průplavního spojení Odra-Váh z AGN.
- Nový přístup k řešení plavebních stupňů Děčín a Přelouč II na Labi včetně potřebných kompenzačních opatření.
- Kromě ochrany přírody a krajiny zajištění u nových záměrů též ochranu kulturních hodnot (Praha, UNESCO).
- Potřeba dokončení splavnění řeky Vltavy v úseku Třebenice–České Budějovice dobudováním zdvihadel na plavebních stupních (vodní nádrže Slapy a Orlick).
- Záměr prodloužení tzv. Baťova kanálu v úsecích Rohatec–Hodonín a Otrokovice–Kroměříž, včetně případného budování dalších přístavů pro rekreační plavbu.

Cyklistická doprava

- Územní plánování na celostátní úrovni se této problematice nevěnuje. V PÚR ČR je řešena problematika jen v celostátních prioritách.
- Přetrvávajícím problémem cyklotras je jejich časté vedení po krajských silnicích, situace se však postupně zlepšuje.

Náměty z hlediska územního plánování

Úkolem územního plánování musí být hledání takových řešení v prostoru, které zamezí (nebo alespoň minimalizují) územní střety dopravní infrastruktury s dalšími zájmy v daném území i mezi sebou vzájemně. Do budoucna bude nutné řešit zejména střety se zájmy ochrany přírody a krajiny, památkové ochrany a v neposlední řadě mezi samotnými dopravními systémy, které jsou samy o sobě velmi náročné na prostor v území. Nalezení nejlepšího řešení, které bude respektovat specifika daného území, kterým budou pozemní komunikace či železniční trati procházet, nebude vždy jednoduché a klíčové bude zapojení multioborového týmu odborníků. Bylo by žádoucí, aby se již vyhledávací studie dostaly k vyjádření orgánů územního plánování s určením střetů a problémů v území.

S ohledem na požadavky na dopravní infrastrukturu musí být vytvořeny základní územní podmínky, a to nejen pro umísťování nových dopravních staveb (nové úseky dálnic, silnic I. tříd, obchvatů měst a obcí, veřejných terminálů, železničních tratí, nově především VRT atd.), ale také pro přestavbu a modernizaci stávajících dopravních koridorů a staveb. Rovněž musí být počítáno také se zaváděním nových technologií. Jako příklad lze uvést i plánované VRT, které mají vzniknout napříč územím České republiky a velmi výrazně změnit pojetí cestování vlakem. Příprava na tyto výzvy musí probíhat na všech úrovních – počínaje Politikou územního rozvoje, Územním rozvojovým plánem, zásadami územního rozvoje a konče územními plány obcí, a to při respektování Dopravní politiky ČR a dalších resortních dokumentů.

Trasování silniční i železniční dopravy musí být precizně připravováno s ohledem na sídelní strukturu daného území, a především musí být s předstihem prověřována průchodnost v obcích. Nově vznikající dopravní infrastruktura by neměla představovat bariéru v zastavěných částech měst a obcí. Naopak by se do územních plánů měly zanášet takové investiční akce, které odvedou tranzitní dopravu za hranice měst – typicky pomocí obchvatů, které uleví intravilánu měst především od IAD a nákladní dopravy. Nutností je rovněž promyšlená strategie budování nových obytných, popř. komerčních areálů na okrajích měst, tak aby bylo možné obsluhovat tyto lokality pomocí VHD.

Při řešení nového impulsu rozvoje osídlení, a to umístění koridorů VRT do území, bude třeba se zabývat otázkami vlivu této kvalitativně nové dopravní infrastruktury na utváření sídelní struktury, tak případným sladěním struktury osídlení s parametry sítě rychlých železničních spojení (RS), doladění detailů, ať již vůči zahraničí, tak i v ČR. Hrozbou nevhodného umístění koridorů VRT je postupná ztráta polycentrické struktury území.

Je potřeba zajistit napojení všech typů regionů na dopravní infrastrukturu odpovídající významu konkrétního regionu, ale s přihlédnutím ke skutečnosti, že přílišná odlišnost kvality infrastruktury napomáhá k zvyšování rozdílů mezi regiony.

Silniční doprava

Při prověřování nové koncepce vycházející ze studie „Možnosti a příležitosti rozvoje dálniční a silniční sítě po roce 2050“ se před dokončením tzv. „Vyhledávacích studií“ příslušných komunikací obracet kromě zastupitelů měst a obcí také na orgány územního plánování kvůli prověření možných střetů a problémů území k řešení. V rámci řešení problematiky autonomního řízení vozidel by bylo vhodné více podpořit také systém sdílení vozidel, neboť při nižším počtu motorových vozidel na obyvatele šetříme plochy především ve velkých městech pro zeleň.

Důležitost bezpečnosti (nejen) na pozemních komunikacích si ŘSD uvědomuje a v poslední době se snaží zvýšit počet odstavných ploch pro kamiony, které navíc obsahují základní zázemí. Z pohledu územního plánování je třeba vymezit vhodné plochy (lokality), např. mezi jednotlivými exity (pokud není určeno přesněji), s ohledem na intenzitu dopravy a související specifika daného území. Rovněž je důležité postupně upravovat nebezpečné křižovatky, nepřehledné přejezdy nejlépe rušit (zejména tam, kde pozemní komunikaci protíná železniční koridor vícekolejný, s vysokou rychlostí a intenzitou provozu), nepřehledné přejezdy a s nedostatkem místa, budovat chybějící připojovací a odbočné pruhy a odstraňovat další potenciálně rizikové faktory.

Problém stále narůstající intenzity kamionové dopravy není možné zcela vyřešit z úrovně územního plánování, nicméně komplexní a dlouhodobá strategie může přispět ke zmírnění tohoto jevu. V území je možné vytvořit vhodné podmínky pro výstavbu dalších veřejných terminálů (městské uzly), které mohou napomoci přesunu alespoň části převáženého zboží a materiálu z pozemních komunikací na železnici. K tomu je třeba nediskriminační přístup železniční nákladní dopravy na infrastrukturu. K ochraně obyvatel v obcích a městech, které jsou zasažené zvýšenou intenzitou nákladní dopravy, zase pomůže příprava území na vybudování chybějícího obchvatu, popř. zkapacitnění dotčené komunikace či převedení tranzitní dopravy na jinou komunikaci s odpovídajícími parametry.

- Dohled nad dokončením dálniční sítě do roku 2033 a pokračování příprav a výstavby kapacitních komunikací.
- Pro ÚRP připravit podklady pro umístění dálničních a silničních odpočívek pro kamiony.
- Prověřit vhodnost a potřebnost zkrácení spojení odlehleho území Jesenicka silničním/železničním tunelem pod Červenohorským sedlem.

Terminály a logistická centra

Na výše uvedený bod navazuje také problematika nedostatečného propojování odlišných druhů dopravy, které má zajistit optimální využití každého druhu dopravy (ne konkurence druhů dopravy, ale jejich vhodné doplňování navzájem). Z hlediska územního plánování lze vymezit odpovídající plochy v daném území, které mají potenciál stát se minimálně bimodálním (v lepším případě i trimodálním) veřejným terminálem pro přepravu zboží. Samozřejmostí je, kromě dostatečných parametrů a kapacity těchto objektů, především nediskriminační a neutrální pojetí terminálu, což znamená zajištění přímého přístupu na modalitní infrastrukturu s vyloučením podmínek omezujících volný pohyb a dalších omezujících prvků pro jejich uživatele (např. rozdílné ceny za využití u jednotlivých dopravců atd.). Podobným způsobem je třeba řešit velké strategické průmyslové zóny. Z pohledu územního plánování je třeba zajistit nekonfliktní napojení těchto nákladních terminálů na oba či tři módy nákladní dopravy a zapojení do TEN-T.

S ohledem na rostoucí význam městských uzlů v nařízení TEN-T musí územní plánování jako jeden z podkladů využívat tzv. Plány městské mobility a Plány městské logistiky a dbát na kvalitně propracované propojení veškerých zúčastněných druhů dopravy v rámci terminálů osobní dopravy (hlavní nádraží a letiště) při jejich vzniku a úpravě. Právě městské uzly jsou další příležitostí rozvoje nových terminálů nákladní dopravy v uzlech nebo jejich blízkosti.

Železniční doprava

Výzvou na příštích 30 let pro územní plánování bude začlenění VRT do sídelní struktury státu a též využití tohoto impulsu k dalšímu více diferencovanému přístupu k území. Zatímco dálnice ovlivňují především osídlení uvnitř jednotlivých regionů, maximálně mezi regiony, VRT bude ovlivňovat osídlení mezi centry regionů a mezi státy. Vývoj ukazuje, že budováním infrastruktury odspodu není v rámci EU příliš výhodné (nízká rychlostní kontinuita tratí, odlišný přístup států k budování sítě VRT, čímž vzniká odlišné prostředí na síti, která má řešit dvou až tříhodinové dojezdy na vzdálenosti 500–750 km, což přesahuje velikost aspoň poloviny států v EU).

Další výzvou bude především časoprostorová vyváženost dostupnosti krajských měst (je třeba vést širší diskuzi o časových relacích s ohledem na ekonomickou hospodárnost řešení) nesymetrickou železniční sítí tvořenou VRT a konvenční železnici a konečně zapojení návazných železničních tratí tak, aby kapacitní obsluha železniční sítě více nezvětšovala rozdíly uvnitř území státu. Konvenční železnice především vhodně doplní VRT a uvolněné kapacity na ní musí zajistit růst nákladní dopravy na železnici, kde bude třeba reagovat doplňováním veřejných multimodálních areálů v kombinaci se zapojením strategických průmyslových zón. Bude třeba dořešit nákladní

obchvaty (průtahy) železničními uzly, příměstskou železniční dopravu především v metropolitních oblastech i s využitím vlakotramvajů, terminály osobní přepravy, včetně návaznosti dalších dopravních módů a bezbariérovosti, případně tyto uzly připravovat na možná napojení nekonvenční DI.

Dále bude třeba řešit napojení logistických areálů a strategických průmyslových zón na železniční infrastrukturu, případnou segregaci železnic na osobní a nákladní dopravu. Z hlediska bezpečnosti řešit úroňové přejezdy.

Včas je třeba předvídat a řešit infrastrukturu, které hrozí přetížení, což je v případě železniční dopravy větší problém než u silnic, neboť železniční síť odpovídajících parametrů není dostatečně hustá, ani vždy stejně kvalitní. Proto při vědomí hrozícího přetížení trati Praha – Kolín – Pardubice – Choceň – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová doporučujeme „urychleně“ reagovat:

- Zajistit zkapacitnění (čtyřkolejnou trať) v úseku Praha-Libeň – Praha-Běchovice s odbočením na RS1/RS5.
- Předčasně zahájit výstavbu RS1/RS5 (především úseku RS5) Praha-Běchovice – odbočka Poříčany.
- Zkapacitnění úseku (tříkolejná trať) Poříčany – Pečky – Velim – Kolín, především v úseku Velim – Kolín.
- Případně zkapacitnění úseku Ústí nad Orlicí – Česká Třebová, minimálně výhybny v Dlouhé Třebové na Prahu.
- Prověřit na trati Pardubice – Chrudim způsob vyřešení střetu zájmů s letištěm v Pardubicích, napojení letiště.
- S ohledem na přípravu zkapacitnění trati Hradec Králové – Jaroměř prověřit opětovné sloučení záměru ve znění Chrudim – Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Vysokovská spojka – Náchod – Hronov – Meziměstí – hranice ČR/Polsko –(- Wałbrzych) s využitím předchozího bodu.
- Prověřit možnost napojení letiště Pardubice v rámci řešení napojení RS5 na I. a III. TŽK do Pardubic.
- Elektrizaci a místní úpravy na trati Břeclav – Znojmo – Okříšky – Jihlava s využitím pro nákladní dopravu.
- V souvislosti s předchozím bodem tomu uzpůsobit železniční uzel v Jihlavě a kapacitu tratí Jihlava – Havlíčkův Brod/Veselí nad Lužnicí (vznik pomocného nákladního koridoru pro jižní část území, zátěžově vyhoví, sklonové poměry do 14 promile, délky pro vlaky 740 m, pokud možno 100 km/h, možno i postupně, etapově).

Letecká doprava

- Vytvořit odpovídající územní podmínky pro realizaci výše uvedených záměrů (viz výše uvedené problémy z hlediska územního plánování – letecká doprava).
- Zvážit a prověřit v souvislosti s potřebou záložního letiště pro letiště Praha-Ruzyně další letiště/lokality (např. Pardubice) s ohledem možnosti kvalitního, zejm. železničního spojení mezi letišti s využitím napojení RS.
- Zvážit prověření potřeb, zejména územních, zbývajících letišť sítě TEN-T hlavní Ostrava-Mošnov – Letiště Leoše Janáčka a Brno-Tuřany, případně letiště celostátního významu Pardubice.
- Zvážit prověření potřebnosti letiště v Českých Budějovicích s ohledem na změny v dostupnosti kraje železniční a silniční dopravou a očekávaného vývoje časoprostorové dosažitelnosti, připravit novou Koncepci letecké dopravy se zohledněním uvedených faktorů, a především změny v rozložení letišť v ČR.
- Řešit nežádoucí přibližování obytné zástavby k letištím. Využít k tomu i ochranných pásem letišť.

Vodní doprava

- Prověření územních podmínek a kompenzačních opatření pro plavební stupně Děčín a Přelouč II na Labi.
- Vytvořit odpovídající územní podmínky pro realizaci záměrů uvedených výše (viz problémy z hlediska územního plánování – vodní doprava).

Cyklistická doprava

- Je třeba vytvářet podmínky pro budování a užívání cyklistických tras a pro environmentálně šetrné formy dopravy (dle nařízení (EU) 2024/1679 tzv. „aktivní mobility“), tedy např. pro cyklistiku s doprovodnými službami.
- Především mezinárodní koridory a případně hlavní síť cyklostezek ČR by měly postupně splňovat vyšší požadovaný standard.
- Prosazovat segregaci cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy zejména v extravilánech na komunikacích s vysokým provozem. Povede to ke snížení počtu nehod s účastí cyklistů.

Záměry na provedení změn v území

Konkrétní záměry dopravní infrastruktury na provedení změn v území jsou obsaženy v samostatné části podkladů pro rozbor udržitelného rozvoje území. Stanovit lze také výše uvedené náměty z hlediska územně plánovací činnosti.

IV. Právní rámec, zákony a vyhlášky

- **Zákon č. 13/1997 Sb.**, o pozemních komunikacích – znění od 1. 7. 2025.
Zákon je v gesci Ministerstva dopravy.
- **Zákon č. 49/1997 Sb.**, o civilním letectví – znění od 1. 7. 2025.
Zákon je v gesci Ministerstva dopravy.
- **Zákon č. 114/1995 Sb.**, o vnitrozemské plavbě – znění od 1. 1. 2024.
Zákon je v gesci Ministerstva dopravy.
- **Zákon č. 191/2016 Sb.**, o ochraně státních hranic České republiky a o změně souvisejících zákonů – znění od 1. 7. 2025.
Zákon je v gesci Ministerstva vnitra.
- **Zákon č. 258/2000 Sb.**, o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů – znění od 1. 7. 2025.
Zákon je v gesci Ministerstva zdravotnictví.
- **Zákon č. 266/1994 Sb.**, o dráhách – znění od 1. 7. 2025.
Zákon je v gesci Ministerstva dopravy.
- **Zákon č. 283/2021 Sb.**, stavební zákon – znění od 1. 7. 2025.
Zákon je v gesci Ministerstva pro místní rozvoj.
- **Zákon č. 301/2009 Sb.**, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví – znění od 1. 8. 2016.
Zákon je v gesci Ministerstva dopravy.
- **Zákon č. 416/2009 Sb.**, o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury – znění od 1. 7. 2025.
Zákon je v gesci Ministerstva dopravy.
- **Vyhláška č. 157/2024 Sb.**, o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a jednotném standardu – znění od 1. 7. 2024.
Vyhláška je v gesci Ministerstva pro místní rozvoj.
- **Vyhláška Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb.**, o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí – znění od 19. 6. 2019.
Vyhláška je v gesci Ministerstva dopravy.
- **Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.**, o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací – znění od 1. 7. 2023.
Nařízení vlády je v gesci Ministerstva zdravotnictví.
- **Sdělení Ministerstva vnitra č. 327/2024 Sb.**, o vyhlášení seznamu hraničních přechodů a seznamů přeshraničních propojení – znění od 13. 11. 2024.
Sdělení je v gesci Ministerstva vnitra.

V. Použité zdroje**Strategické a rezortní dokumenty**

- **Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050**
Schválená usnesením vlády ze dne 12. června 2013 č. 449.
Dokument je v gesci Ministerstva dopravy.
- **Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050**
Schválená usnesením vlády ze dne 8. března 2021 č. 259.
Dokument je v gesci Ministerstva dopravy.
- **Dopravní sektorová strategie 3. fáze** (Střednědobý plán údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024–2033 s výhledem do roku 2050)
Schválený usnesením vlády ze dne 26. června 2024 č. 434.
Dokument je v gesci Ministerstva dopravy.
- **Koncepce nákladní dopravy pro období 2024–2035 s výhledem do roku 2030**
Schválená usnesením vlády ze dne 20. prosince 2023 č. 1006.
Dokument je v gesci Ministerstva dopravy.
- **Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030 – Verze 2.1**
zpracovaná na základě § 4a a násl. zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Zákon o veřejných službách“) – září 2020
Dokument je v gesci Ministerstva dopravy.
- **Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030**
Schválený usnesením vlády ze dne 11. ledna 2021 č. 26.
Dokument je v gesci Ministerstva dopravy.
- **Koncepce letecké dopravy pro období 2016–2020**
Schválená usnesením vlády ze dne 7. července 2016 č. 613.
Dokument je v gesci Ministerstva dopravy.
- **Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013–2020**
Schválená usnesením vlády ze dne 22. května 2013 č. 382.
Dokument je v gesci Ministerstva dopravy.
- **Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR**
Schválený usnesením vlády ze dne 22. května 2017 č. 389.
Dokument je v gesci Ministerstva dopravy.
- **Politika územního rozvoje ČR ve znění Změny č. 9**
Schválena usnesením vlády ze dne 29. ledna 2025 č. 64.
Dokument je v gesci Ministerstva pro místní rozvoj.
- **Mimořádná informace pro vládu ČR o stavu přípravy Rychlých spojení v České republice k srpnu 2024**

Evropské a mezinárodní dokumenty

- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010** o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu Text s významem pro EHP
Schválené Evropskou radou dne 22. září 2010.
- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/399**, kterým se stanoví kodex Unie o pravidlech upravujících přeshraniční pohyb osob (Schengenský hraniční kodex)
Schválené Evropskou radou dne 9. března 2016.
- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153**, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014
Schválené Evropskou radou dne 7. července 2021.
- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679** o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013
Schválené Evropskou radou dne 13. června 2024.

Mezinárodní smlouvy EHK OSN

- **AGR – Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem**
Byla přijata dne 15. 11. 1975 v Ženevě. Pro Československo vstoupila v platnost v roce 1986.
- **AGC – Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách**
Byla přijata dne 31. 5. 1985 v Ženevě. Pro Československo vstoupila v platnost v roce 1990.
- **AGTC – Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech**
Byla přijata dne 1. 2. 1991 v Ženevě. Pro Českou republiku vstoupila v platnost v roce 1995.
- **AGN – Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu**
Byla přijata dne 19. 1. 1996 v Ženevě. Pro Českou republiku vstoupila v platnost v roce 1997.

Ostatní

- *Celostátní sčítání dopravy 2020 [online]. Praha: ŘSD, 2024 [cit. 27. 11. 2024]. Dostupné z URL: <https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/map/default.aspx>.*
<https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/content/doc/pentlogram_a3.jpg?v=2020>.
- *EUROSTAT – Data Browser [online]. EUROSTAT, 2025 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_eqs_carhab/default/table?lang=en&category=road.road_eqs>.*
<https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/explore/all/all_themes?lang=en&display=list&sort=category>.
- *EuroVelo [online]. 2025 [cit. 27. 11. 2024]. Dostupné z URL: <<https://www.eurovelo.cz>>.*
- *Interaktivní mapa Správy železnic [online]. Správa železnic, 2025 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <<https://mapy.spravazeleznic.cz/>>.*
- *Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavků TSI ENE [online]. Praha: SUDOP PRAHA a.s., 2016 [cit. 03.04.2025]. Dostupné z URL: <https://zakazky.spravazeleznic.cz/document_download_29840.html>.*
- *Labsko-vltavský dopravní informační systém [online]. LADVIS, 2025 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <<https://www.lavdis.cz/vodni-cesty/verejne-pristavy>>.*

- *Ministerstvo dopravy ČR [online]. Praha: MD ČR, 2025 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <<https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Na-pravou-miru-Studie-rozvoje-dalnic-po-roce-2050>>.*
<<https://md.gov.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Informace-o-kategorizaci-zeleznicni-site>>.
- *Ministerstvo dopravy ČR – kombinovaná doprava [online]. Praha: MD ČR, 2025 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <[https://md.gov.cz/getattachment/Dokumenty/Kombinovana-doprava-\(2\)/kombinovana-doprava-\(1\)/V4_intermodal_terminals_sk_2017.pdf.aspx?lang=cs-CZ](https://md.gov.cz/getattachment/Dokumenty/Kombinovana-doprava-(2)/kombinovana-doprava-(1)/V4_intermodal_terminals_sk_2017.pdf.aspx?lang=cs-CZ)>.*
- *Ministerstvo dopravy ČR – Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR [online]. Praha: MD ČR, 2017 [cit. 30.09.2025]. Dostupné z URL: <<https://md.gov.cz/Dokumenty/Strategie/Vysokorychlostni-trate>>.*
- *Ministerstvo dopravy ČR – Ročenka dopravy ČR 2023 [online]. Praha: MD ČR, 2024 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2023.pdf>.*
- *Portál provozování dráhy [online]. Praha: Správa železnic, 2025 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <<https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=2104272>>.*
- *Ředitelství silnic a dálnic – délky a další data komunikací [online]. Praha: ŘSD, 2024 [cit. 27. 11. 2024]. Dostupné z URL: <<https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci#zalozka-dalnice>>.*
- *Ředitelství silnic a dálnic – mapy [online]. Praha: ŘSD, 2024 [cit. 27. 11. 2024]. Dostupné z URL: <<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/mapy>>.*
<<https://kraje.rsd.cz/MAPY/infografika/mezinarodni-silnice-cz.pdf>>.
- *Správa železnic [online]. Praha: SŽ, 2025 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <<https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vse-o-sprave-zeleznic/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr>>.*
<<https://www.spravazeleznic.cz/dopravci/management-kapacity-drahy>>.
- *Správa železnic – Jednání k hrozícímu přetížení dráhy [online]. Praha: Správa železnic, 2024 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <https://zdopravy.cz/wp-content/uploads/2024/07/2027-07-18-SZ_jednani-k-problematice-hroziciho-pretizeni-drahy-15-7-2024.pdf>.*
- *Veřejná databáze ČSÚ [online]. Praha: Český statistický úřad, 2025 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&skupId=1613&katalog=31028&pvo=DOP05-D&pvo=DOP05-D&c=v3~8__RP2022#w=>>.*
<<https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&skupId=6634&katalog=31028&pvo=DOP10-B&pvo=DOP10-B#w=>>>.
<<https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&skupId=6633&katalog=31028&pvo=DOP09-B&pvo=DOP09-B>>.
- *VRT [online]. Praha: Stavební správa vysokorychlostních tratí, 2025 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL: <<https://vrtky.cz/o-projektu>>.*

VI. Použité zkratky

AGC	Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách
AGN	Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu – Ženeva, 19. 1. 1996
AGR	Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem
AGTC	Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech
CDV	Centrum dopravního výzkumu

CEF, CEF2	Nástroj pro propojení Evropy
CEMT	Evropská konference ministrů dopravy
ČR	Česká republika
DI	Dopravní infrastruktura
D-O-L	průplavní spojení Dunaj–Odra–Labe
EC	EuroCity – mezinárodní expres
ECF	Evropská cyklistická federace
EHK OSN	Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů
EK	Evropská komise
ERTMS	European Rail Traffic Management System (Evropský systém řízení železniční dopravy)
ETCS	European Train Control System (Evropský systém pro kontrolu vlaků)
EU	Evropská unie
EuroVelo	Evropská síť cyklotras
Ex	Expres – vlak vnitrostátní osobní železniční přepravy s nejvyšší prioritou
IAD	individuální automobilová doprava
IC	InterCity – meziměstský vlak meziregionálního významu
IDS	Integrovaný dopravní systém
ITF	Mezinárodní dopravní fórum (dříve CEMT)
LAVDIS	Labsko-vltavský dopravní informační systém
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	městská hromadná doprava
PÚR ČR	Politika územního rozvoje ČR
RRT	Rail-Road Terminals (kombinované terminály železniční a silniční dopravy)
RS	Rychlé železniční spojení
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
RWY	runway (vzletová a přistávací dráha)
SC	SuperCity – mezinárodní spojení využívající vlak ČD s naklápěcí skříní „Pendolino“
SŽ	Správa železnic
TEN-T	Transeuropean Network – Transport (Transevropská dopravní síť)
TŽK	Tranzitní železniční koridor
ÚAP	územně analytické podklady
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
ÚÚR	Ústav územního rozvoje
VHD	veřejná hromadná doprava
VLC	veřejné logistické centrum
VRT	vysokorychlostní trať
ZÚR	zásady územního rozvoje

VII. Seznam grafických listů kapitoly 11

- 11.1 Pozemní komunikace
- 11.2 Terminály s vazbou na logistická centra a městské uzly TEN-T
- 11.3 Železniční dráhy
- 11.4 Letiště
- 11.5 Vodní cesty a přístavy
- 11.6 Cyklotrasy

VIII. Přílohy

Příloha 1: Přeprava věcí a osob, přepravní výkony

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Nákladní doprava	Přepravené věci celkem	tis. Tun	451 671	448 685	435 450	447 368	491 625	549 086	539 062	570 976	593 761	618 819	561 618	611 941	576 901	529 491
	<i>v tom:</i>															
	železniční	tis. Tun	82 900	87 096	82 968	83 957	91 564	97 280	98 034	96 516	99 307	98 804	90 902	99 550	90 797	83 120
	silniční	tis. Tun	355 911	349 278	339 314	351 517	386 243	438 906	431 889	459 433	479 235	504 099	459 703	500 288	473 688	433 685
	vnitrozemská vodní	tis. Tun	1 642	1 895	1 767	1 618	1 780	1 853	1 779	1 568	1 374	1 735	1 384	1 295	1 266	1 220
	letecká	tis. Tun	14	12	9	9	9	6	6	6	5	4	1	0	0	0
	potrubní přeprava ropy	tis. Tun	11 205	10 404	11 392	10 266	12 029	11 040	7 356	13 453	13 839	14 177	9 629	10 807	11 150	11 466
	Přepravní výkon celkem	mil. Tkm	68 495	71 817	68 087	71 509	71 421	76 613	68 172	62 936	60 327	57 888	73 529	82 493	84 784	82 433
	<i>v tom:</i>															
	železniční	mil. Tkm	13 770	14 316	14 266	13 965	14 575	15 261	15 619	15 843	16 564	16 180	15 251	16 326	16 368	15 038
	silniční	mil. Tkm	51 832	54 830	51 228	54 893	54 092	58 714	50 315	44 274	41 073	39 059	56 090	63 756	65 794	64 806
	vnitrozemská vodní	mil. Tkm	679	695	669	693	656	585	620	623	554	569	509	517	535	467
	letecká	mil. Tkm	22	22	17	24	35	31	31	32	30	29	6	2	0	0
	potrubní přeprava ropy	mil. Tkm	2 191	1 954	1 907	1 933	2 063	2 023	1 588	2 165	2 107	2 050	1 674	1 892	2 087	2 122
Osobní doprava	Přepravené osoby celkem	tis. Osob	2 805 938	2 679 520	2 748 956	2 692 952	2 665 939	2 680 147	2 687 486	2 655 472	2 721 916	2 787 582	1 923 969	1 860 873	2 352 270	2 500 726
	<i>v tom:</i>															
	železniční	tis. Osob	164 802	167 932	172 801	174 486	176 050	176 624	179 172	183 024	189 536	193 842	129 453	135 318	174 773	184 497
	silniční	tis. Osob	372 548	364 616	344 988	337 978	349 515	350 920	332 763	329 733	340 179	354 724	233 714	251 643	334 832	347 109
	letecká	tis. Osob	7 466	7 525	6 420	6 155	5 623	5 393	6 000	6 657	7 234	6 922	1 117	2 075	4 065	4 262
	vnitrozemská vodní	tis. Osob	858	992	513	1 084	1 307	921	801	813	834	930	618	571	421	600
	městská hromadná ⁴⁴	tis. Osob	2 260 264	2 138 456	2 224 235	2 173 249	2 133 444	2 146 290	2 168 751	2 135 245	2 184 135	2 231 164	1 559 066	1 471 267	1 838 179	1 964 258
	Přepravní výkon celkem	mil. Oskm	43 459	42 863	42 723	42 523	43 854	44 109	46 703	49 839	51 997	51 817	21 664	23 789	36 659	38 236
	<i>v tom:</i>															
	železniční	mil. Oskm	6 591	6 714	7 265	7 601	7 797	8 298	8 843	9 498	10 286	10 931	6 665	6 820	9 517	10 144
	silniční	mil. Oskm	10 336	9 267	9 015	9 026	10 010	9 996	10 257	11 178	10 951	10 547	5 444	5 403	9 227	9 087
	letecká	mil. Oskm	10 902	11 586	10 612	9 604	9 756	9 701	10 203	11 326	12 841	11 804	1 865	4 246	8 917	9 407
	vnitrozemská vodní	mil. Oskm	13	15	17	16	21	14	12	13	12	15	11	14	11	14
	městská hromadná ⁴⁴	mil. Oskm	15 617	15 281	15 814	16 276	16 270	16 100	17 388	17 825	17 906	18 520	7 679	7 306	8 988	9 583

Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ [online]. Praha: Český statistický úřad, 2025 [cit. 03.09.2025]. Dostupné z URL:

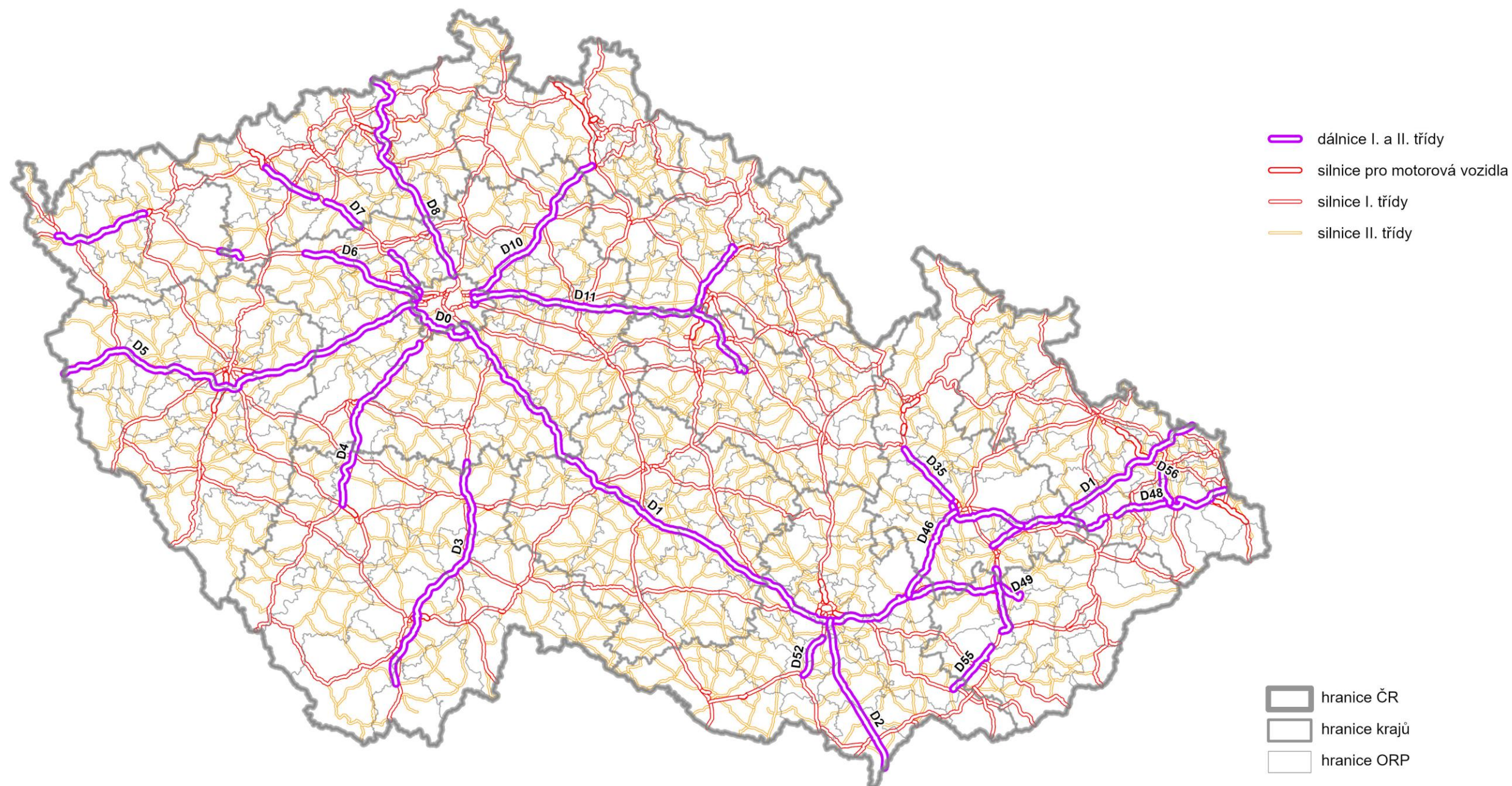
<https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&skupId=1613&katalog=31028&pvo=DOP05-D&pvo=DOP05-D&c=v3~8__RP2022#w=>>.

<<https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&skupId=6634&katalog=31028&pvo=DOP10-B&pvo=DOP10-B#w=>>>.

<<https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&skupId=6633&katalog=31028&pvo=DOP09-B&pvo=DOP09-B#w=>>>.

Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025

⁴⁴ Data v období 2010–2015 nejsou plně srovnatelná s daty v období 2016–2023, které jsou počítány podle nové metodiky.



0 25 50 100 km

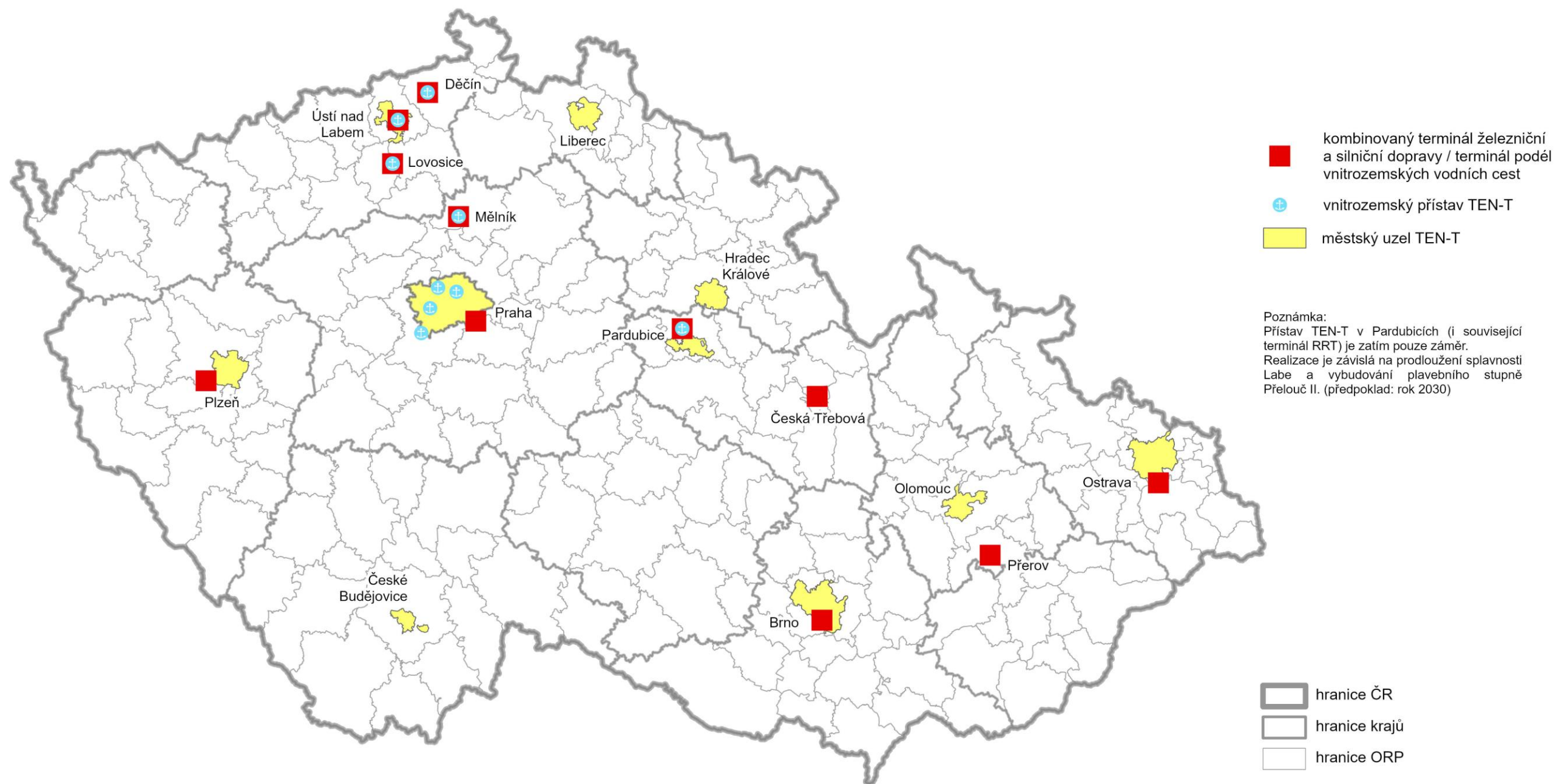
Územně analytické podklady České republiky

Grafický list č. 11.1

Podkladová data: © ŘSD
Mapový podklad: © ČÚZK, 2025
Zpracování: © ÚÚR, 2025
Stav: 2025



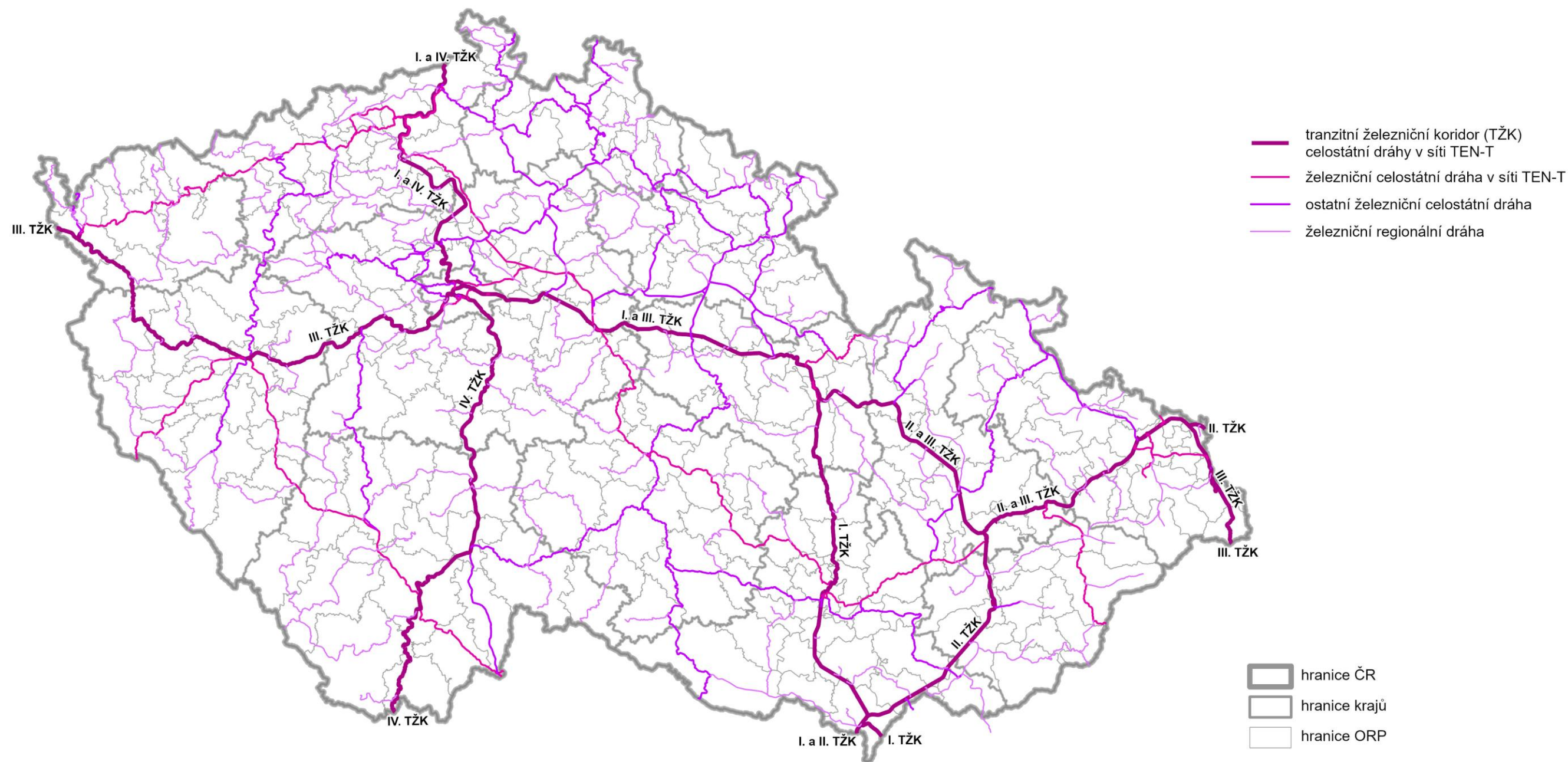
Terminály s vazbou na logistická centra a městské uzly TEN-T



Územně analytické podklady České republiky

Grafický list č. 11.2

Podkladová data: © Nařízení (EU) 2024/1679
Mapový podklad: © ČÚZK, 2025
Zpracování: © ÚÚR, 2025
Stav: 2025

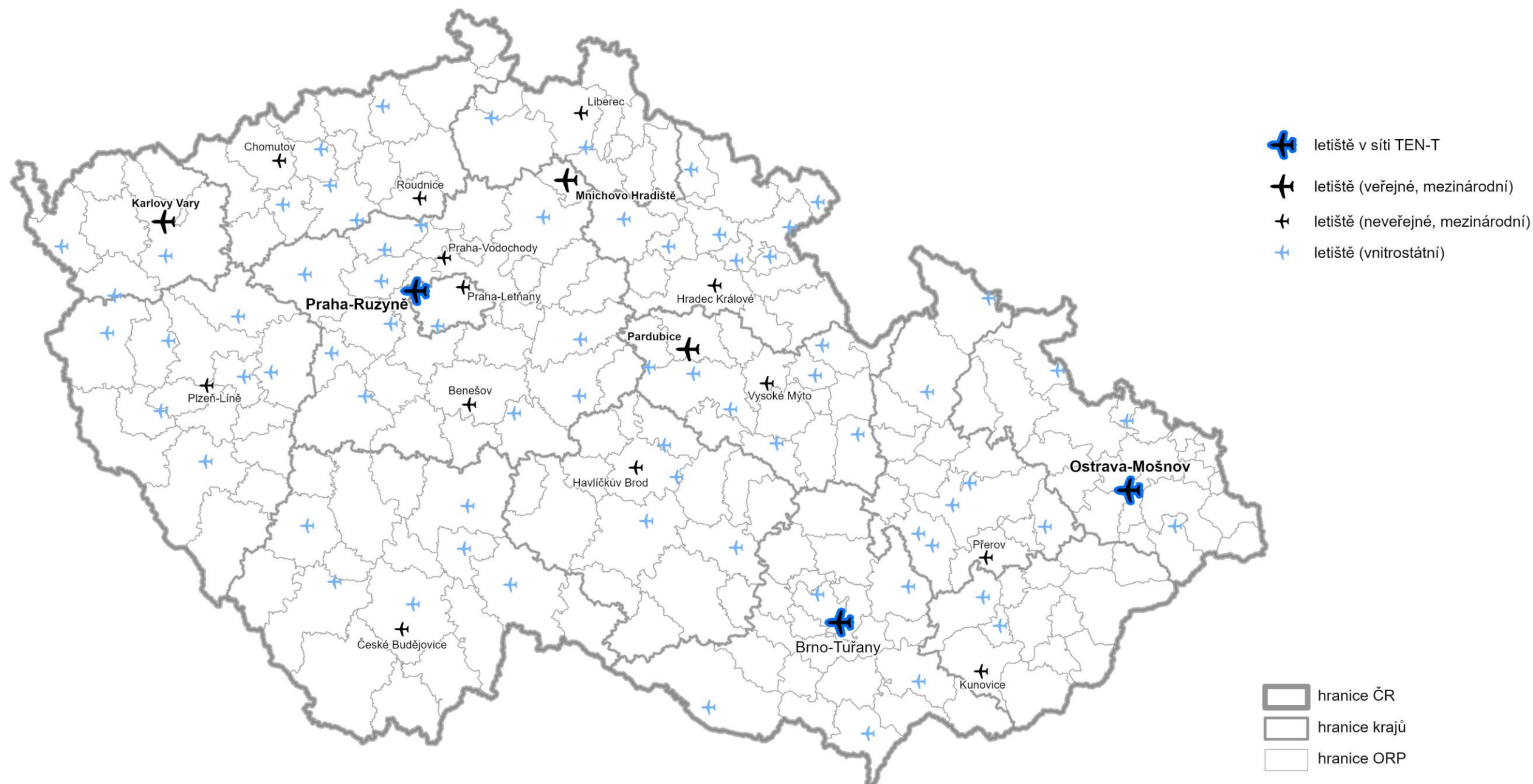


0 25 50 100 km

Územně analytické podklady České republiky

Grafický list č. 11.3

Podkladová data: © SŽ
Mapový podklad: © ČÚZK, 2025
Zpracování: © ÚÚR, 2025
Stav: 2023



Územně analytické podklady České republiky

Grafický list č. 11.4

Podkladová data: © MD
Mapový podklad: © ČÚZK, 2025
Zpracování: © ÚÚR, 2025
Stav: 2025



Vodní cesty a přístavy

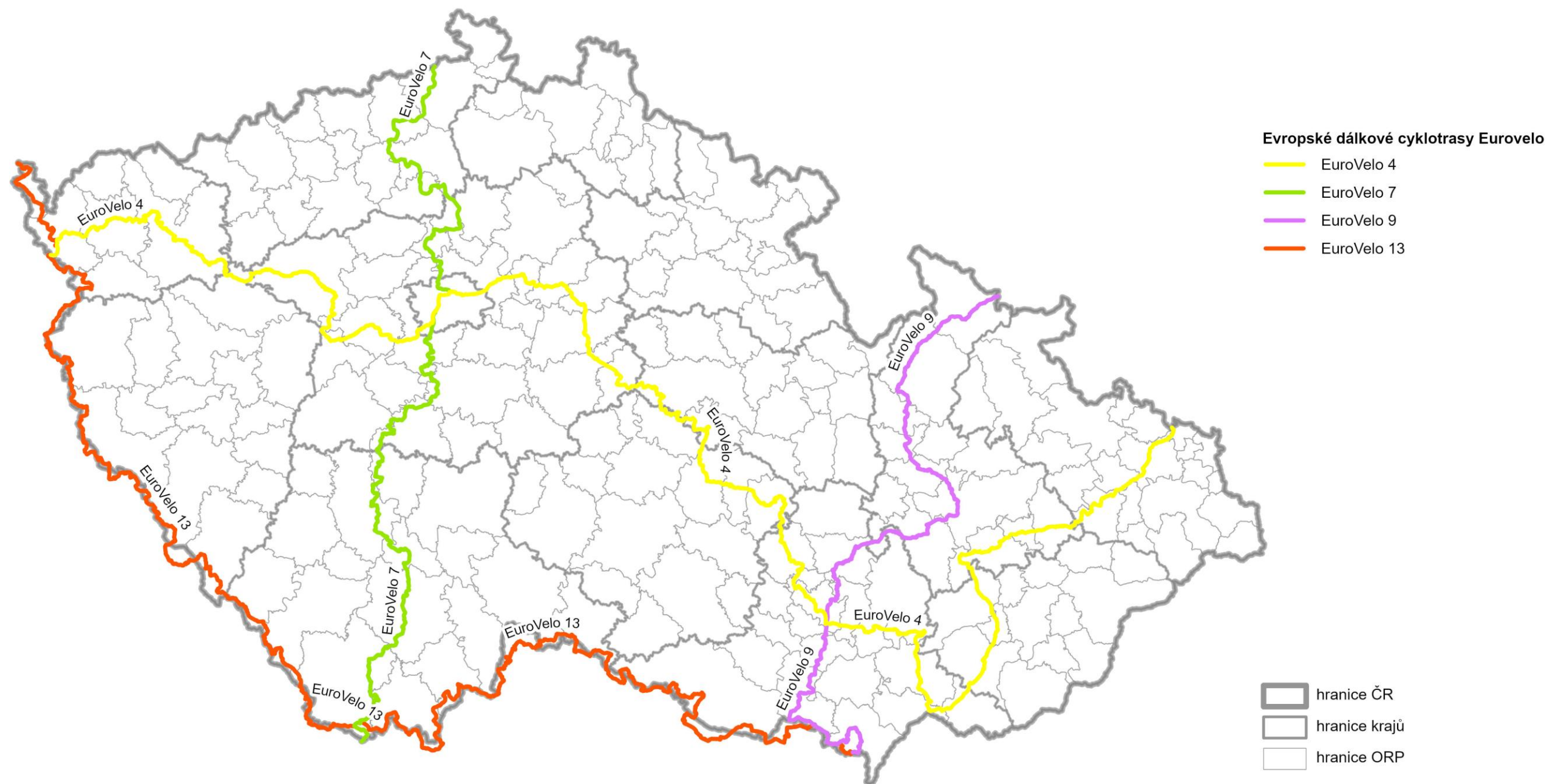


0 25 50 100 km

Územně analytické podklady České republiky

Grafický list č. 11.5

Podkladová data: © Státní plavební správa
Mapový podklad: © ČÚZK, 2025
Zpracování: © ÚÚR, 2025
Stav: 2024



0 25 50 100 km

Územně analytické podklady České republiky

Grafický list č. 11.6

Podkladová data: © Nadace Partnerství
Mapový podklad: © ČÚZK, 2025
Zpracování: © ÚÚR, 2025
Stav: 2023