

Příloha 1 – Strategická východiska a dokumenty

Hlavní cíle Bílé knihy - Plánu jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje:

- snížení závislosti Evropy na dovozu ropy a pokles emisí uhlíku v dopravě do 2050 o 60 %;
- převedení 30 % silniční nákladní přepravy nad 300 km na jiné druhy dopravy, např. na žel. či vnitrozemskou vodní dopravu do 2030, a více než 50 % do 2050;
- dokončení evropské vysokorychlostní žel. sítě do 2050, ztrojnásobení délky stávajících vysokorychlostních žel. sítí do 2030 a udržení husté žel. sítě ve všech členských státech;
- do 2050 většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost realizovaná po žel.;
- plné zprovoznění celounijní multimodální hlavní sítě TEN-T do 2030 s tím, že do 2050 by tato síť byla vysoce kvalitní a kapacitní s odpovídajícím souborem informačních služeb;
- do 2050 propojení všech letišť na hlavní síti na žel., pokud možno vysokorychlostní;
- snížení používání konvenčně poháněných automobilů v městské dopravě do 2030 na polovinu, jejich postupné vyřazení z provozu ve městech do 2050;
- do 2030 ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez CO₂.

Další důležité relevantní dokumenty EU:

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii a na ní návazná Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii a Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773 a 2019/774 a 2019/776 o technické specifikaci pro jednotlivé subsystémy interoperability;

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy;

Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě COM (2008) 886;

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva;

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel;

Sdělení Evropské komise Evropskému parlamentu, Radě EU, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Evropská strategie týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů, milník na cestě ke spolupracujícím,

propojené a automatizované mobility“ COM (2016) 766 se zabývá rozvojem kooperativních systémů ITS a jeho praktickými a právními aspekty, včetně datově připojených automobilů, vozidel s určitou mírou automatizace řízení a odpovídající infrastruktury;

Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2007/2/ES ze dne 14. března 2007, o zřízení Infrastruktury pro prostorové informace v Evropském společenství (INSPIRE).

Principy Dopravní politiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050:

1. Budou hledána opatření, která umožní dopravou osob i věcí šetřit tak, aby přepravní potřeby vznikaly co nejméně, aniž by to ovlivnilo hospodářský rozvoj (optimalizace přepravních potřeb). K tomu budou zavedeny výsledky aplikovaného výzkumu do praxe a využity moderní technologie, dojde ke zlepšení územního plánování zejména ve městech a bude podpořena restrukturalizace ekonomiky směrem k tvorbě vyšší přidané hodnoty.
2. Dopravní systém splňující výše uvedenou vizi musí být založen na multimodálním přístupu, který spočívá ve využití výhod jednotlivých druhů dopravy, a na mezioborové spolupráci. V případě koncentrovaných (silných a pravidelných) přepravních proudů je nezbytné více využívat energeticky efektivnější druhy dopravy podporované k tomuto účelu vybudovanou kvalitní dopravní infrastrukturou, a to včetně energetické a informační nadstavby, neboť právě ty dosahují nejnižší energetickou náročnost (kWh/oskm, kWh/tkm) a rovněž i nejnižší produkci CO₂ (kg/oskm, kg/tkm).
3. Jednotlivé druhy dopravy je nutné rozvíjet s ohledem na potřebnou dostupnost jednotlivých regionů, s ohledem na přepravní potřeby a s ohledem na snížení vlivů na ŽP. Předpokladem je kvalitní a moderními technologiemi vybavená dopravní infrastruktura i dopravní prostředky ke sdílení informací a dat o přepravě, musí být splněny podmínky pro energetickou efektivitu a minimalizaci emisí v rámci jednotlivých druhů dopravy. Je nutné úzce provázat dopravní systém se systémem energetickým, energetiku v dopravě je nutné posuzovat jako celek, využívání fosilních paliv je nutné minimalizovat, a to jak z důvodu ochrany klimatu, tak i z důvodu ochrany ŽP a zdraví obyv.

Uvedené tři principy budou aplikovány na základě specifického přístupu k jednotlivým regionům (dálková a meziregionální doprava, města a aglomerace, venkovský prostor, periferní oblasti).

Základní témata, kterými se zabývá Dopravní politika pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050:

- modernizace, rozvoj a oživení žel. a vodní dopravy;
- zlepšení kvality silniční dopravy;
- omezení vlivů dopravy na ŽP a veřejné zdraví;
- provozní a technická interoperabilita evropského žel. systému;
- rozvoj transevropské dopravní sítě;
- zvýšení bezpečnosti dopravy;

- rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS;
- využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů – GNSS;
- zavádění alternativních pohonů ve všech druzích dopravy;
- podpora alternativních modelů veřejné dopravy v periferních a řídko zalidněných územích;

Relevantní strategické dokumenty ČR v sektoru doprava, které vytyčují směrování intervencí OPD:

- **Koncepce veřejné dopravy 2021 – 2025** s výhledem do 2030, která sleduje vytvoření podmínek pro kvalitní a efektivní veřejnou dopravu a kromě vztahů poptávky a objednávky a provozního modelu veřejné dopravy řeší také otázky její organizace a financování;
- **Celostátní plán dopravní obslužnosti, Plány dopravní obslužnosti území jednotlivých krajů a Plány dopravní obslužnosti obcí**, které vytvářejí podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí;
- **Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030**, která je východiskem pro zpracování plánů udržitelné městské mobility (SUMP) dle jednotlivých kategorií měst a zároveň pro oblast cyklistické a pěší (aktivní) dopravy;
- Plány udržitelné městské mobility velkých měst a strategické rámce městské mobility (statutární města);
- **Strategie BESIP 2021-2030**, jejímž hlavním cílem je snížit počet obětí a těžkých zranění v důsledku dopravních nehod na polovinu;
- **Národní akční plán čisté mobility** (aktualizace z 2021) představuje strategii ke zvýšení energetické efektivity a snížení závislosti na fosilních zdrojích v dopravě. Cílem této strategie je dosáhnout do 2030 mj. 220 tisíc elektrických vozidel v dolní hranici a stejného počtu vozidel na zemní plyn;
- **Akční plán o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR** představuje opatření v oblasti čisté a chytré mobility potřebné k zachování konkurenceschopnosti automobilového průmyslu;
- **Národní implementační plán ERTMS**, který stanoví postup pro plnění závazného harmonogramu pro zavedení a uvedení do provozu systému ERTMS na určených tratích v ČR, kam bude umožněn přístup žel. kolejovým vozidlům vybaveným pouze zabezpečením ERTMS;
- **Program rozvoje rychlých spojení** zaměřený na rozvoj segmentu vysokorychlostní žel. v ČR včetně navazujících konvenčních tratí vyšších parametrů, a to jako ucelený systém

(včetně zabezpečení, trakce, vozidel atd.); jeho vyhodnocení bude dokončeno po dokončení studií proveditelnosti jednotlivých projektů;

- **Koncepce nákladní dopravy** pro období 2017-2023 s výhledem do 2030 zaměřená na zlepšení podmínek nákladní dopravy ve všech druzích dopravy, zvláštní pozornost je věnována rozvoji kontinentální komb. dopravy s cílem zajistit spolupráci silničních dopravců s operátory komb. dopravy a přispět tak k převodu dálkové kamionové dopravy na žel.;
- **Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021-2027 (s výhledem do roku 2050)** navazuje na Akční plán rozvoje ITS v ČR do roku 2020. Bere v úvahu nové nastupující technologické trendy, nové vnější vlivy a povinnosti stanovené technickými a právními předpisy, které v době zpracování akčního plánu nebyly známy nebo ještě neexistovaly. Strategie stanovuje, jaké priority v ITS mají být sledovány, jak má být organizována spolupráce s různými zainteresovanými subjekty a jaké nástroje mají být k dispozici na podporu rozvoje ITS;
- **Vize rozvoje autonomní mobility** definuje základní pojmy v oblasti autonomní mobility a zároveň nastiňuje konkrétní témata, která bude nezbytné v nadcházejících letech řešit;
- **Národní kosmický plán (2020-2025)** představuje strategii ČR v rozvoji kosmických aktivit, vč. podpory rozvoje aplikací založených na datech a produktech družicových systémů, jako Galileo, EGNOS a Copernicus mj. v oblasti dopravy;
- **Strategie rozvoje infrastruktury pro prostorové informace v České republice do roku 2020** (a její akční plán), která je základním dokumentem pro rozvoj prostorových informací;
- **Vnitrostátní plán České republiky v oblasti energetiky a klimatu** obsahuje cíle a hlavní politiky ve všech pěti dimenzích tzv. energetické unie a přímo se týká i oblasti dopravy.