

Aktualizace Dopravní politiky ČR po dvou letech platnosti

► Dopravní politika ČR pro léta 2005 až 2013 byla schválena Vládou ČR v roce 2005. Jde o proces, který musí být průběžně řízen, a proto bylo rozhodnuto aktualizovat Dopravní politiku každé dva roky. První aktualizace Dopravní politiky po dvou letech by neměla být příliš rozsáhlá, neboť v krátkém období platnosti se zatím nemohou plnou měrou projevit zahájené kroky, mnohé z nich jsou zatím ve fázi přípravy. Podnikatelské svazy vnímají pozitivně existenci Dopravní politiky, která zajišťuje integritu rozvoje sektoru doprava i v obdobích změn vlády.

Dosud nebyly zahájeny dva zásadní procesy, jejichž zpoždění bylo dáno delším obdobím sestavování vlády, která získala podporu Parlamentu. Jde o Strategii podpory dopravní obslužnosti území a následný návrh Zákona o veřejné dopravě a o Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury.

Aktualizace Dopravní politiky bude založena na následujících podkladech:

1. Vývoj Lisabonského procesu.
2. Aktualizace evropské dopravní politiky.
3. Požadavky vyplývající z Programového prohlášení nové vlády.
4. Změny vyplývající z vyhodnocení plnění Dopravní politiky ČR.

1. Obnovená Lisabonská strategie

Z hlediska dopravní politiky mají účinné, udržitelné, přístupné a bezpečné dopravní systémy pro dosažení lisabonských cílů klíčový význam. V souvislosti s obnovenou Lisabonskou strategií pro růst a zaměstnanost a revidovanou strategií pro udržitelný rozvoj je stále potřeba udržitelné dopravní politiky EU, která se zaměřuje na dopravní systémy odpovídající evropským hospodářským, sociálním a environmentálním zájmům. Proto se musí evropský dopravní systém optimalizovat prostřednictvím komodálního přístupu – tzn. účinného využití různých druhů dopravy jednotlivých nebo kombinovaných s jinými druhy.

Současně se musí i nadále usilovat o dopravu šetrnější k životnímu prostředí, včetně pokud možno posunu ke druhům dopravy šetrnějším k životnímu prostředí. V tomto ohledu hrají důležitou roli inovace v dopravě.

V souvislosti s obnovenou Lisabonskou strategií pro růst a zaměstnanost mají klíčo-

vý význam opatření: větší investice do znalostí a inovací, uvolnění potenciálu zejména malých a středních podniků, větší přizpůsobivost trhů práce a energetika a omezení klimatických vlivů.

2. Podněty pro aktualizaci české Dopravní politiky na základě připravované aktualizace Evropské dopravní politiky

Celkový obsah Evropské dopravní politiky by bylo možno shrnout v rámci těchto hlavních oblastí činnosti:

1. Zajištění dobrého fungování vnitřního trhu.
2. Bezpečné a zabezpečené služby pro občany zahrnující činnosti týkající se pracovních podmínek, práv cestujících či bezpečnosti ve všech druzích dopravy.
3. Využívání energie, a především podpora energetické účinnosti a alternativních paliv.
4. Infrastruktura k zajištění účinného využívání infrastruktury a případně nová výstavba.
5. Inovace a nové technologie, které umožní vyřešit přetěžování, snižovat emise, zlepšovat účinnost dopravy a logistiku v rámci dodavatelských řetězců.
6. Vyrovnání se s globalizací.

Všechny body jsou v platné české Dopravní politice v rámci priorit obsaženy, byť s různou intenzitou. Některým oblastem je proto třeba znovu věnovat pozornost: doprava a energie, optimalizace infrastruktury, mobilizace všech zdrojů financování, inteligentní

zpoplatnění a internalizace externích nákladů a logistika nákladní dopravy.

Mezi návazné strategické dokumenty dopravní politiky, které rozvíjejí její cíle, priority a opatření, bude nově zařazena Koncepce veřejné logistiky.

Záměry v oblasti sítě veřejných logistických center bude rovněž nutné zařadit do procesu Politiky územního rozvoje jako předpoklad územní ochrany těchto zamýšlených areálů.

3. Programové prohlášení vlády

Programové prohlášení vlády se ve svých cílech významně neliší od platné Dopravní politiky. Řada požadovaných věcí je zároveň v souladu s obnovenou Lisabonskou strategií i s návrhy na aktualizaci evropské Dopravní politiky. Úpravy vyplývající z Programového prohlášení vlády se budou týkat zejména následujících okruhů:

1. Příprava vysokorychlostních tratí – zdůraznit tento požadavek a urychlit proces.
2. Novela zákona o provozu na pozemních komunikacích s cílem dále zvyšovat bezpečnost silničního provozu.
3. Novela zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
4. Výkonové zpoplatnění rozšiřovat na další kategorie pozemních komunikací i zpoplatněných vozidel.

4. Změny vyplývající z vyhodnocení plnění Dopravní politiky ČR

Na základě analýzy plnění cílů a opatření Dopravní politiky bude dále řešeno:

1. Konkretizace další etapy transformace ČD vč. holdingové struktury ČD.
2. Na základě map hlukové zátěže (MZD) konkretizace procesu odstraňování starých ekologických zátěží na stávající infrastruktuře včetně financování.
3. Přehodnocení platných indikátorů Dopravní politiky, a to zavedením hierarchizace.

■ Updating Czech Transport Policy after Two Years of Effectiveness

▷ The Czech government approved the Transport Policy of CR for 2005 – 2013 in 2005. It's a process that needs to be monitored continuously and it's been decided to update the Transport Policy every 2 years. The first update after two years shouldn't be very extensive, as the initiated steps, many of them still in the phase of preparation, couldn't take effect in such a short period. Professional associations see the existence of the Transport Policy positively, as it guarantees transport sector development integrity even in case a new government takes office.

Two elementary processes haven't started yet due to the long time required to form a government which would be supported by the Parliament. It's the Strategy of Support of Transport Serviceability and subsequent bill of the Public Transport Act and the General Plan of Transport Infrastructure Development.

The Transport Policy update will be based on the following documents:

1. Lisbon process development.
2. European Transport Policy Update.
3. Requirements arising from the new Government's Policy Statement.
4. Changes arising from evaluation of fulfilment of the Transport Policy of CR.

1. Renewed Lisbon Strategy

As for transport policy, effective, sustainable, accessible and safe transport systems play a key role for achievement of the Lisbon objectives. Within the context of the renewed Lisbon Strategy of growth and employment and the revised Sustainable Development Strategy it's still necessary to establish a sustainable European transport policy focused on transport systems corresponding to the European economic, social and environmental interests. That's why the European transport system should be optimised through a co-modal approach, i.e. effective utilisation of various transport modes individually or in combination with other modes. At the same time transport should be more environment friendly, including a preferable shift towards greener transport modes. In that respect, an important role is played by innovation.

The following measures are relevant in connection with the renewed Lisbon Strategy of growth and employment: bigger investments into knowledge and innovation, freeing potential of mainly SME, better labour market adaptability, and energy sector and reduction of climatic impacts.

2. Stimuli for the update of the Czech Transport Policy based on the prepared European Transport Policy update

The overall content of the European Transport Policy could be summarized as follows:

1. Assuring good functioning of the internal market.

2. Safe and secured services for citizens including activities related to work conditions, passenger rights or safety across all transport modes.
3. Use of energy, and especially support of energy efficiency and alternative fuels.
4. Infrastructure to secure efficient use of infrastructure and potential new construction.
5. Innovation and new technologies that will enable solution of congestion, reduction of emissions, improvement of transport and logistics efficiency in supply chains.
6. Coping with globalisation.

The current Czech Transport Policy includes all the issues, however, in a variable extent. It means attention should be paid to certain areas again: transport and energy, optimisation of infrastructure, mobilisation of all financing resources, intelligent payment systems and internalisation of external costs and freight transport logistics.

Secondary strategic documents related to transport policy that elaborate its objectives, priorities and measures will newly include a Public Logistics Concept.

Plans in the field of the public logistic centre network will have to be included into the Regional Development Policy as a precondition of territorial protection of the planned complexes.

3. Government's Policy Statement

The objectives of the Government's Policy Statement don't differ from the current Transport Policy much. A number of topics is in line with the renewed Lisbon Strategy and the proposed European Transport Policy update. Modifications arising from the Policy Statement will regard particularly the following areas:

1. Preparation of high-speed tracks – to stress the requirement and accelerate the process.
2. Amendment to the Road Traffic Act with the aim to continue to increase traffic safety.
3. Amendment to the Act on Conditions of Traffic of Vehicles on Roads.
4. Extension of the performance-based payment system to other categories of roads and vehicles.

4. Changes arising from evaluation of fulfilment of the Transport Policy of CR

Based on an analysis of fulfilment of the Transport Policy objectives and measures, the following issues will be addressed additionally:

1. Concretisation of the next phase of Czech Railways transformation including a holding structure.
2. Based on noise stress maps – concretisation of the process of elimination of old environmental stress from the existing infrastructure including financing.
3. Re-evaluation of the current Transport Policy indicators through hierarchisation.

