

# Současný stav a očekávaný vývoj dopravněpolitického procesu

Dopravní politika pro léta 2005 – 2013 (dále jen Dopravní politika) byla schválena Vládou ČR v roce 2005. Protože jde o trvalý proces, bylo rozhodnuto politiku každé dva roky aktualizovat. Dopravní politika by měla mít delší platnost než je funkční období jednotlivých vlád, což by mělo zajistit kontinuitu procesu.

První aktualizace Dopravní politiky, která proběhla v roce 2008, neznamenal změny zásadní, což bylo dáno poměrně krátkým obdobím platnosti, kdy se řada procesů teprve rozbíhala, a tudíž ještě nebylo možné výsledky hodnotit. Proto bylo rozhodnuto dílčí aktualizaci schválit pouze na úrovni ministra dopravy.

Důležitou změnou, o které je potřebné se zmínit, je doplnění nové kapitoly *Dlouhodobá vize Dopravní politiky*, která by měla být spojovacím článkem pro dopravněpolitický proces po roce 2013 s cílem zajistit dlouhodobou kontinuitu. Dopravní politika střednědobého časového horizontu totiž musí vycházet z dlouhodobějších trendů, bez jejichž analýzy není možné program na období kratší připravit. Budoucí dopravní politika pro období do roku 2020 musí navazovat na dopravní politiku stávající v rámci dopravně-politického cyklu, a její cíle musí reagovat na vývojové trendy, které v sektoru doprava nastanou jednak v důsledku makroekonomického vývoje České republiky a celé Evropské unie, jednak v důsledku plnění opatření uvedených, která jsou součástí současné Dopravní politiky.

V současném období předpokládáme, že dopravní politika pro období let 2014 – 2020 se bude s velkou pravděpodobností zabývat následujícími oblastmi:

**Zavádění a rozvoj aplikací informačních systémů a telematiky v souvislosti s provozem systému GALILEO.**

Zprovoznění systému GALILEO se potýká se značnými problémy, v každém případě lze ale očekávat, že v období po roce 2013 bude k dispozici lokalizační systém, který otevře další prostor pro vznik nových aplikací využitelných v dopravě a v logistických procesech.

Zavádění nových telematických aplikací ovlivní řadu oblastí v sektoru dopravy. Zavádění těchto aplikací bude nutné podporovat jak ve fázi jejich vývoje, tak ve fázi jejich zavádění.

**Změny na dopravním trhu v souvislosti s dostupností jednotlivých druhů energetických zdrojů pro dopravu.**

Lze předpokládat, že výzkum a vývoj nových způsobů pohonu bude urychlován, a to nejen z důvodů



Ing. Vít Sedmidubský

stále se zhoršujících podmínek při dostupnosti klasických energetických surovin, ale i z důvodů ochrany klimatu.

**Dosažení větší míry konkurenčního prostředí v železniční dopravě, pokrok v logistických technologiích.**

Transformace železnic a odbourávání mezinárodních bariér budou znamenat zvýšení konkurenčního prostředí v rámci železničního sektoru, a to v osobní i nákladní dopravě. To by se mělo projevit ve větším rozsahu soukromých investic do vozidlového parku železniční dopravy, a také ve větší



pružnosti a kvalitě nabízených služeb. Efekty tohoto procesu se naplno projeví právě v období po roce 2013.

**Rozšiřování ekonomické spolupráce se sousedními regiony EU, odstraňování obchodních bariér a další rozšiřování EU samotné, zvyšování interoperability v dopravě v rámci EU i sousedních regionů.**

V současné době byla zahájena diskuse o nové evropské politice transevropských sítí. Dosud platná Politika transevropských sítí vstoupila v platnost v roce 1996 a v roce 2004 byla výrazně aktualizována, což byla zejména reakce na významné rozšíření EU. Politika stanovila ambiciózní cíle definováním tzv. globální sítě, která měla za úkol mj. napojit všechny evropské regiony na hlavní transevropskou síť. Tato globální síť je velmi rozsáhlá a její dokončení není proto možné zajistit v kratším časovém horizontu. Proto bylo ustanoveno 30 tzv. evropských prioritních projektů, což byly nejdůležitější projekty, které byly v rámci Evropy identifikovány, a kterým je věnována zvláštní pozornost, a to především v jejich přeshraničních úsecích.

Dosavadní plnění cílů přineslo nepřehlédnutelné výsledky a zlepšení stavu. Avšak zdroje, a to včetně evropské úrovně, jsou omezené, a proto je obtížné splnit všechny stanovené cíle beze zbytku. Obtížné je zajistit plnění cílů TEN-T obzvláště ve starých státech EU, neboť finanční podpora z evropské úrovně je v těchto regionech velmi omezená. V nových státech je situace lepší, neboť díky politice soudržnosti jsou zde čerpány strukturální fond ERDF a Fond soudržnosti, avšak ve východních regionech rovněž nejsou cíle dostatečně plněny. V ČR je ale reálné, že by dálniční síť v oblasti prioritních projektů i v oblasti globální sítě TEN-T mohla být dokončena přibližně kolem roku 2020, v oblasti železniční sítě to bude platit jen v oblasti prioritních projektů, zatímco globální síť bude dokončena jen částečně.

**Situace v plnění cílů politiky TEN-T vedla Evropskou komisi k tomu, aby byly zahájeny diskuse o nové politice transevropských sítí, která kromě stanovení reálných cílů musí zahrnovat i další výzvy, které přinesla doba:**

- Jde o posílení nadevropské dimenze a vazeb se sousedními regiony EU, v případě propojení se sousedními regiony jde i o zefektivnění celních procedur,
- plnění evropské ambice na snižování nebezpečí klimatických změn,
- lepší využití kapacit stávající infrastruktury,
- zlepšení podmínek pro podnikání na dopravní infrastruktuře,
- zavádění nových technologií,
- zvyšování bezpečnosti,
- zajištění interoperability, propojení sítí jednotlivých druhů dopravy v osobní i nákladní dopravě na základě principu komodality (tj. účinného využívání různých druhů dopravy samostatně nebo v jejich vzájemné kombinaci) a posílení multimodálního přístupu k řešení problémů,
- začlenění různých iniciativ do jednoho systému (např. koncepty nákladních železničních koridorů a koridorů ERTMS, koncept zelených koridorů, koncept jednotného evropského nebe, koncept námořních dálnic a dalších).

**Dokončování základní sítě dálnic a hlavních železničních tahů včetně napojení všech krajů na hlavní dálniční a železniční tahy.**

V období 2014 – 2020 bude dokončována základní síť dálnic a rychlostních silnic. Bude nutné připravit program dalšího rozvoje, bude nezbytné řešit zejména úzká místa, která se na silniční a dálniční síti objeví po dokončení základní sítě.

V případě železnic budou v tomto období ještě dokončovány tranzitní železniční koridory a bude nezbytné připravit další návazné projekty v souvislosti s napojením na okolní státy (zejména Bavorsko a Polsko). Důležitý bude rozvoj infrastruktury pro příměstskou a městskou dopravu hlavních aglomerací ČR, neboť právě v okolí těchto měst budou v budoucnu největší kapacitní problémy na silniční síti, které budou obtížně řešitelné dalším jejím extenzivním rozvojem. V období do roku 2020 lze očekávat, že se vysokorychlostní systémy fyzicky přiblíží k našemu území (v oblasti Drážďan). Vzhledem k tomu, že vysokorychlostní železniční doprava je ekonomicky velmi úspěšná, lze očekávat, že kolem roku 2020 nastanou vhodné podmínky pro zahájení realizace vysokorychlostních tratí i na našem území. Období 2014 – 2020 bude proto ve znamení přípravy zavedení tohoto systému v ČR.

**Nové podmínky ve financování dopravní infrastruktury.**

V období 2014 – 2020 Česká republika z důvodů ekonomického růstu na úrovni některých regionů soudržnosti přestane být nebo jen omezeně bude příjemcem Evropského fondu pro regionální rozvoj. Vyšší ekonomická výkonnost na druhou stranu přinese více veřejných prostředků využitelných pro rozvoj dopravní infrastruktury. ■

Ing. Vít Sedmidubský  
Ministerstvo dopravy ČR

Odbor dopravní politiky a životního prostředí

## Current Status and Expected Development of the Transport Policy Process

The Transport Policy for 2005 – 2013 (hereinafter the Transport Policy) was adopted by the Czech government in 2005. As it is a continuous process, it was decided to update the policy every two years. The Transport Policy should have a longer effect than the term of office of individual governments, and assure continuity of the process.

The first update of the Transport Policy from 2008 didn't bring fundamental changes, as the life of the policy was still relatively short (many processes were only being initiated) and results couldn't be assessed. It was decided to approve the partial update only on the level of the minister of transport.

An important change is adding of a new chapter „Long-term Vision of the Transport Policy”, which should be a connecting link to the transport policy process after 2013 with the aim to assure long-term continuity. A medium-term transport policy has to be based on long-term trends, and it's impossible to prepare a short-term programme without an analysis of those trends. A future transport policy for the period till 2020 has to be tied up with the existing policy within the transport policy cycle, and its objectives should react to development trends that will appear in the transport sector in consequence of the macroeconomic development of the Czech Republic and EU as a whole, and in consequence of implementation of measures that form a part of the current Transport Policy.



**Business Park Rudná**

**SKLADOVÉ, VÝROBNÍ A KANCELÁŘSKÉ  
PROSTORY K PRONÁJMU**





**Tel.: 234 703 333**  
[www.businessparkrudna.cz](http://www.businessparkrudna.cz)



At present the 2014 – 2020 transport policy can be in all likelihood expected to deal with the following issues:

**Introduction and application of information systems and telematics in connection with the operation of the GALILEO system.**

Putting into service of the GALILEO system is facing big problems, but we can in every case expect that after 2013 there will be a localisation system available that will open room for creation of new applications useful for transport and logistic processes.

Introduction of new telematic applications will affect a number of areas in the transport sector. It will be necessary to support introduction of those applications in the phase of both development and implementation.

**Changes on the transport market related to availability of individual types of energy sources for transport.**

It can be expected research and development of new drive methods will be accelerated, not only owing to continuously worsening availability of traditional raw materials for energetics but also because of climate protection.

**Reaching of a higher level of competitive environment in railway transport, progress in logistic technologies.**

Transformation of railways and removing of international barriers will mean increasing of the competitive environment in the railway sector both in passenger and freight transport. That should be reflected in a higher extent of private investment to the rolling stock and better flexibility a quality of offered services. The effects of this process will be fully visible after 2013.

**Intensification of economic cooperation with neighbouring EU regions, removing trade barriers and further enlargement of EU, increasing interoperability in transport within EU and neighbouring regions.**

At present a discussion about the new European policy for trans-European networks has been started. The hitherto effective Policy for Trans-European Networks entered into force in 1996 and was significantly updated in 2004, which was primarily in reaction to the EU enlargement. The policy set ambitious objectives by defining a global network that was among other things supposed to connect all European regions to the main trans-European network. The global network is very wide and therefore cannot be completed within a short horizon. That is why 30 European priority projects were defined, i.e. the most important projects identified within Europe to which special attention should be paid especially in their cross-border sections.

The up-to-now process of fulfilment of the objectives has brought positive results and improvement of the situation. However, resources are limited, including the European level, and it is difficult to fulfil all the set objectives in full. It is hard to assure fulfilment of TEN-T objectives especially in old EU states, as the European financial support in those regions is very limited. The situation in new states is better as – thanks to the cohesion policy – the ERDF and Cohesion Fund resources are drawn there. But the objectives fail to be sufficiently fulfilled even in the eastern regions. In CR it is realistic, however, that the highway network in the field of priority projects and the TEN-T global network could be completed in about 2020, in the field of railway it will be true only in the field of priority projects, while the global network will be completed only in part.

The status of fulfilment of TEN-T policy objectives forced the European Commission to start discussions about a new policy for trans-European networks that, next to setting realistic objectives, should include other challenges, namely to:

**Strengthen the supra-European dimension and relations to neighbouring EU regions, in case of interconnection with neighbouring regions also make customs procedures more efficient:**

- Fulfil the European ambition to reduce the risk of climatic changes
- Better utilise capacities of the existing infrastructure
- Improve business conditions in the field of transport infrastructure
- Introduce new technologies
- Increase safety
- Assure interoperability, connection of networks of individual transport modes in passenger and freight transport based on the comodality principle (efficient use of various transport modes individually or in mutual combination) and strengthen the multimodal approach to problem solving
- Integrate various initiatives into a single system (for example concepts of railway freight corridors and ERTMS corridors, green corridor concept, single European sky concept, sea highway concept, etc.).

**Completion of the basic network of highways and main railway routes including connection of all regions to the main highway and railway routes.**

In 2014 – 2020 the basic highway and expressway network will be completed. It'll be necessary to prepare a plan of future development, especially deal with bottlenecks that will appear on the road and highway network after completion of the basic network.

In case of railway, transit railway corridors will be in the process of completion in the period and it will be necessary to prepare other tie-up projects related to connection to neighbouring states (especially Bavaria and Poland). An important role will be played by development of infrastructure for suburban and urban transport in main agglomerations, as the biggest road network capacity problems will occur in the surroundings of those big cities and it will be hard to solve them by further expansive development. High-speed systems can be expected to get closer to our country in the period till 2020 (in the Dresden region). As high-speed railway transport is economically very successful, we can expect suitable conditions for starting of construction of high-speed lines in our country to come in about 2020. The period of 2014 – 2020 will therefore be characterised by preparation of introduction of the system to CR.

**New conditions in transport infrastructure financing.**

In 2014 – 2020 the Czech Republic will stop being or will become only a limited recipient of the European Regional Development Fund due to economic growth on the level of some cohesion regions. On the other hand, the higher economic performance will bring more public funds to be used for development of the transport infrastructure. ■

*Ing. Vít Sedmidubský  
Ministry of Transport*

*Department of Transport Policy and Environment*

## Krise nás učí šetřit

Firmy snižují náklady, také omezoáním pracovních cest manažerů. Příkladem je i poslanec, který ve služebním voze několikrát objednal svět, aby ze „světové sítě“ mohl opsat studii za niž vyúčtoval miliony.

Jsou však i dobré příklady, například komunikace firemních poboček s centrálou prostřednictvím videokonferencí. Vyplývá to z vyjádření firem i výrobců videokonferenční techniky.

Například společnost CNC, která je jedním z největších dodavatelů videokonferenčních systémů v Česku, zvýšila v prvních dvou měsících letošního roku tržby o 300 %. „Takzvaná krize nutí společnosti k mnohem efektivnějšímu chování jejich managementu. Tam, kde bylo po mnoho let cestování na porady považované za nutný fakt, najednou mnozí vidí, že to jde dělat lépe,“ uvedl technický ředitel firmy Patrick Korž.

Videokonference v Česku využívají především velké a nadnárodní firmy, ale i tuzemské univerzity nebo některá špičková zdravotnická zařízení. Loni si videokonferenční sadu od CNC nechal nainstalovat i úřad vlády, letos nové tuzemské sídlo Svobodné Evropy v pražském Hagiboru.

„V prvním čtvrtletí roku implementujeme měsíčně více než 20 High Definition videokonferenčních a teleprezenčních řešení, obvykle pokrývajících celou střední Evropu,“ dodal Korž.

Konferenční hovory a videokonference stále více využívá například skupina Vodafone. „Každý den jsme v kontaktu s několika z desítek světových poboček Vodafone,“ uvedl mluvčí Miroslav Čepický. Na pracovní cesty do zahraničí, zejména do anglické centrály Vodafone, však manažeři z Česka stále pravidelně jezdí. „Jsou totiž případy, kdy osobní kontakt nelze nahradit,“ vysvětlil.

Cena instalace videokonferenčního systému se pohybuje od zhruba 150 tis. Kč do několika milionů Kč. Vlastní zařízení nabízejí například firmy HP nebo Cisco, které je zároveň i hojně využívají pro kontakt mezi zaměstnanci. HP například v rámci snižování nákladů buduje ve svých pobočkách tzv. HALO Rooms, prostřednictvím kterých manažeři komunikují na dálku.

Konferenční systémy umožňují spojit zvukem i obrazem několik vzdáleně komunikujících stran v mnohem vyšší kvalitě a bez rušivého zpoždění, které je patrné například u videohovorů z mobilních telefonů či jednoduchých PC kamer. Zařízení jsou určena buď pro osobní komunikaci, nebo jimi jde vybavit i konferenční místnosti nebo velké sály. ■

RLN