

Česká republika

NÁRODNÍ STRATEGICKÝ DOKUMENT

PRO

FOND SOUDRŽNOSTI

V

SEKTORU DOPRAVY

(období 2004 – 06)

Praha – březen 2004

Obsah

ÚVOD.....	3
1 SOUČASNÁ SITUACE V DOPRAVNÍM SEKTORU	5
1.1 MAKROEKONOMICKÉ ÚDAJE A CELKOVÁ POPTÁVKA V DOPRAVĚ	5
1.1.1 <i>Současné makroekonomické údaje</i>	5
1.1.2 <i>Demografické údaje a poptávka v dopravě: Vývoj a prognóza</i>	7
1.2 STRUČNÝ POPIS INFRASTRUKTURY, DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ A VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	19
1.2.1 <i>Dopravní infrastruktura</i>	19
1.2.2 <i>Dopravní prostředky a údaje o dopravním parku</i>	23
1.2.3 <i>Vliv dopravy na životní prostředí</i>	25
1.3 SOUHRNNÁ SWOT ANALÝZA	26
1.4 SOUČASNÉ TENDENCE V ČESKÉ NÁRODNÍ DOPRAVNÍ POLITICE	32
1.5 FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍCH INFRASTRUKTUR	34
1.5.1 <i>Veřejné financování</i>	35
1.5.3 <i>Financování z prostředků Evropské unie</i>	39
2. DOPRAVNÍ STRATEGIE PRO FOND SOUDRŽNOSTI (2004 – 2006)	41
2.1 OBECNÉ CÍLE.....	41
2.2 CÍLE A PRIORITY PODLE DRUHU DOPRAVY	43
2.2.1 <i>Rozvoj silniční sítě</i>	43
2.2.2 <i>Rozvoj železniční infrastruktury</i>	44
2.2.3 <i>Rozvoj civilního letectví</i>	46
2.2.4 <i>Rozvoj vodních dopravních cest</i>	47
2.2.5 <i>Rozvoj kombinované dopravy</i>	47
3 OPATŘENÍ NAVRHOVANÁ NA OBDOBÍ 2004 – 2006	48
3.1 Síť TEN-T v České republice	48
ZÁVĚR	53

Přílohy

Příloha I.	Souhrnné mapy subsektorových dopravních sítí
Příloha II.	Celkový seznam priorit
Příloha III.	Seznam priorit podle jednotlivých subsektorů včetně jejich rozdělení do koridorů a stručného popisu konkrétních projektů (včetně map)

Úvod

V průběhu prvních tří let našeho plného členství v EU (2004 – 2006) bude Česká republika moci využívat prostředků Fondu soudržnosti¹. S cílem podpořit hospodářskou a sociální soudržnost a solidaritu mezi členskými státy představuje tento fond, společně se strukturálními fondy a především Evropským fondem regionálního rozvoje a úvěry Evropské investiční banky, hlavní finanční instrument EU vytvořený za účelem spolufinancování dopravní infrastruktury a environmentálních projektů v členských státech.

Prostředky Fondu soudržnosti jsou určeny na spolufinancování dopravních a environmentálních projektů v členských státech při splnění následujících dvou podmínek:

- hrubý národní produkt (HNP) na obyvatele měřený paritou kupní síly je menší než 90 % průměru EU a
- byl vytvořen program vedoucí ke splnění podmínek hospodářské konvergence, jak je stanoveno v článku 104c Smlouvy a Paktu stability, a Radě EU byl předložen konvergenční program vytvořený za tímto účelem a k zabránění nadměrných vládních deficitů.

Fond soudržnosti tak bude pomáhat novým členským zemím ze střední a východní Evropy při modernizaci dopravních infrastruktur, které jsou součástí trans-evropských sítí TEN. Tento fond je určen ke spolufinancování *projektů veřejného zájmu*², šetrných k životnímu prostředí. Priority Fondu soudržnosti zahrnují vytvoření výkonného dopravního systému a zlepšení dopravních infrastruktur, což jsou nezbytné podmínky pro hospodářský růst v členských zemích a Evropské unii jako celku.

Rozvoj trans-evropských dopravních sítí se uskutečňuje dle kritérií uvedených v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES. Kritéria uvedená v tomto rozhodnutí byla použita při určování sítě TINA (sítě TEN-T na území tehdy kandidátských zemí) a budou užita při výběru dopravních *projektů veřejného zájmu* pro financování z Fondu soudržnosti. Při financování projektů bude zajištěna koordinace mezi Komisí a mezinárodními finančními institucemi (IFI³).

V rámci tohoto obecného cíle a za předpokladu, že se uskuteční plánované rozšíření EU oznámené Evropskou radou v Kodani 13. prosince 2002 je Komise připravena pomáhat od roku 2004 budoucím členským státům při financování ekologicky přijatelných dopravních infrastruktur prostředky z Fondu soudržnosti. V průběhu příslušného období (2004 – 2006) bude příjemcům Fondu soudržnosti poskytnuto více než 7 miliard EUR.

Pro nové členské země EU ze střední a východní Evropy tak bude Fond soudržnosti, společně se strukturálními fondy (zvláště Evropským fondem regionálního rozvoje) a půjčkami

¹ Nařízení Rady (ES) č. 1164/1994 ze dne 16. května 1994 o založení Fondu soudržnosti. Nařízení bylo změněno nařízením Rady (ES) č. 1264/1999 ze dne 21. června 1999 a nařízením Rady (ES) č. 1265/1999 ze dne 21. června 1999. „Pravidla pro implementaci nařízení Rady (ES) č. 1164/1994 ohledně řízení a kontrolních systémů pro pomoc poskytovanou z Fondu soudržnosti a postupů pro provádění finančních korektur“ jsou stanoveny nařízením Komise (ES) č. 1386/2002.

² Podle definice v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj trans-evropských dopravních sítí.

³ Evropská investiční banka – EIB; Evropská banka pro rekonstrukci a rozvoj (European Bank for Reconstruction and Development – EBRD); Světová banka (World Bank – WB).

Evropské investiční banky představovat hlavní zdroj vnější pomoci při financování dopravních infrastruktur v průběhu počátečního období (2004 – 2006) jejich členství.

Orientační rozdělení celkové pomoci, která bude poskytnuta členskými zeměmi z Fondu soudržnosti bude stanoveno Evropskou komisí na základě:

- počtu obyvatel dané země;
- celkové plochy území, HDP na obyvatele; a
- dalších socioekonomických faktorů jako např. zaostalost dopravní infrastruktury.

Na základě těchto kritérií by mělo být České republice pro sektor dopravy poskytnuto v průběhu období 2004 – 2006 přibližně 472,5 milionů EUR (včetně alokace fondu ISPA ve výši 113,9 milionů EUR), tedy přibližně 15,75 miliardy Kč⁴. Tato alokace je určena pro spolufinancování dopravní infrastruktury a rovněž předběžných studií a opatření technické pomoci.

Podíl prostředků z Fondu soudržnosti na konkrétním projektu či opatření je obecně limitován na 80 – 85 % veřejných nebo ekvivalentních výdajů. Česká republika jako přijímající země zajistí zbývající financování, včetně zaplacení příslušných daní a cel, z vlastních zdrojů nebo půjček obdržených od mezinárodních finančních institucí (IFI) nebo komerčních bank. U předběžných studií a opatření technické pomoci může být výjimečně financováno z Fondu soudržnosti až 100 % jejich nákladů.

Za účelem řádné a komplexní přípravy na pomoc z Fondu soudržnosti v České republice přijalo Ministerstvo dopravy **Strategický dokument**, jenž má za cíl prezentovat současné podmínky v dopravě (kapitola 1), potvrdit vládní dopravní politiku a cíle (kapitola 2) a navrhnout konkrétní opatření a projekty (kapitola 3), které by mohly být spolufinancovány z Fondu soudržnosti v období let 2004 – 2006.

Návrh vybraných prioritních projektů (včetně map) – železničních, silničních, leteckých, říčních a multimodálních – je přiložen k tomuto dokumentu.

⁴ Na základě pracovní hypotézy směnného kurzu dne 1. ledna 2003: 1 Euro = 30 Kč.

1 Současná situace v dopravním sektoru

1.1 Makroekonomické údaje a celková poptávka v dopravě

1.1.1 Současné makroekonomické údaje

Hrubý domácí produkt se v České republice za rok 2002⁵ zvýšil meziročně o 2 %. Díky tomuto výsledku se ČR zařadila do malé skupiny evropských zemí s nejvyšším ročním hospodářským růstem mezi zeměmi OECD. Pouze Irsko, Lucembursko, Řecko a Maďarsko dosáhly vyšší míry růstu HDP. Rozdíl mezi úrovní HDP na obyvatele v ČR a průměrem EU se tak snížil na 38 %.

Revize cen na regulovaném trhu a časté změny cen energií a potravin způsobily zvýšení **míry inflace** z 3,9 % v roce 2000 na 4,7 % v roce 2001. V druhé polovině roku 2001 a v průběhu prvního čtvrtletí roku 2002 došlo k výraznému snížení inflačních tlaků díky nižšímu tempu růstu dovozů, výrobních a spotřebitelských cen v kombinaci s posílením směnného kurzu české koruny a v r. 2002 bylo dosaženo míry inflace 1,8 %.

Průměrná **míra nezaměstnanosti** se snížila z 9,0 % v roce 2000 na 8,5 % v roce 2001 a v roce 2002 se opět zvýšila na 9,2 %. Míra nezaměstnanosti je o 0,3 % vyšší než v EU.

V roce 2001 byla **produktivita práce** o 3 % vyšší než v roce předešlém, což při 3,6 % růstu reálných mezd nevedlo k mzdovým inflačním tlakům. Rozdíl mezi produktivitou práce v EU a ČR se mírně snížil. V r. 2002 mírně poklesly reálné mzdy, trvale roste průmyslová a stavební výroba.

Dynamika zahraničního obchodu se v roce 2002 v porovnání s rokem 2001 zhoršila, ale ve srovnání s celkovým světovým vývojem zůstala na vysoké úrovni. Obchodní bilance se zlepšila o 11,3 mld. Kč, bilance služeb se propadla o 37,5 mld. Kč.

Průměrné hrubé **výdaje na dopravu** na obyvatele vzrostly v roce 2001 o 10 % v porovnání s rokem 2000. Tento růst byl v převážné míře způsoben zvýšením nákladů v osobní automobilové dopravě. Nákup osobních aut se zvýšil o 27,5 %, což odpovídalo 30,2 % celkových výdajů na dopravu. Výdaje na provoz a údržbu v osobní automobilové dopravě vzrostly o 4 % a jejich podíl na celkových výdajích na dopravu činil zhruba 53 %. V roce 2002 znovu poklesly výdaje o 6,2 %. Snížil se nákup osobních automobilů o 17 % a poklesly ceny pohonných hmot (celkový pokles o 5,7 %).

Roční výdaje na **veřejnou osobní dopravu** vzrostly o 4,6 % a tvoří tak 16,5 % celkových výdajů na dopravu na obyvatele. Z celkových výdajů na dopravu činí podíl městské dopravy 6,3 %, veřejná doprava autobusy a autokary 6,4 % a železniční doprava pouze 2,8 %. Snížily se i výdaje na MHD v r. 2002 (cca o 1 %).

Následující dvě tabulky shrnují vývoj **hlavních makroekonomických ukazatelů** (1) mezi roky 1995 a 2002 a **HDP v dopravních subsektorech**. (2):

⁵ Český statistický úřad

Tab. č. 1: Vybrané ekonomické ukazatele (HDP v běžných cenách)

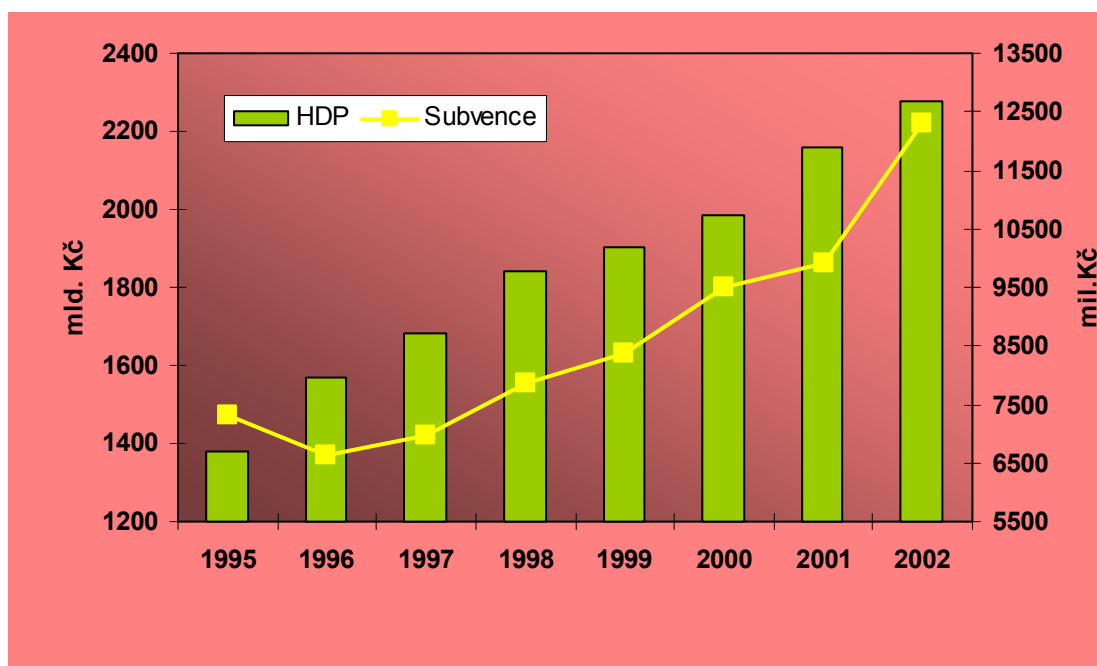
	1995	1998	1999	2000	2001	2002
Průměrný směnný kurz Kč/Euro	34,3	36,2	36,9	35,6	34,1	30,8
Hrubý domácí produkt (v mld. Kč)	1 381,0	1 839,1	1 902,3	1 984,8	2 157,8	2 275,6
Průměrná míra inflace (v %)	9,1	10,7	2,1	3,9	4,7	1,8
Konečná spotřeba domácností (v mld. Kč)	692,1	952,0	1 006,6	1 059,6	1 140,3	1 183,7
Konečná spotřeba vlády a neziskových organizací (v mld. Kč)	284,6	342,4	373,3	388,3	436,0	487,1

Tab. č. 2: Hrubý domácí produkt v dopravním sektoru - v běžných cenách (v mil. Kč)

	1995	1998	1999	2000	2001	2002
Železniční doprava	15 505	22 779	15 268	13 575	15 633	*
Silniční doprava	33 067	46 795	40 469	44 932	63 491	*
Vnitrozemská vodní doprava	1 485	634	650	491	107	*
Letecká doprava	3 224	5 211	5 994	6 549	6 307	*

*údaje nebyly k dispozici

Porovnání vývoje **HDP a dotací ve veřejné osobní dopravě** v období 1995 – 2002:



1.1.2 Demografické údaje a poptávka v dopravě: Vývoj a prognóza

1.1.2.1 Prognózy demografického vývoje a vývoje HDP

Poptávka po dopravě úzce souvisí jak s obecným **demografickým vývojem**, tak i se změnami úrovně HDP. Vládní statistiky a současné prognózy demografického vývoje a vývoje HDP v období 2000 – 2006, jež se zakládají na skutečném vývoji v letech 1995 – 2002, jsou následující:

Tab. č. 3: Prognóza demografického vývoje

Populace	1995	2002	2003	2004	2005	2006
Střední stav obyvatelstva (tis. osob)	10 330,8	10 200,8	10 181,7	10 163,0	10 111,7	10 129,0

Zdroj: ČSÚ

Ze statického pohledu je současná demografická struktura nejpříznivější v celém období, kdy jsou vedeny statistické údaje. Podíl obyvatelstva ve věkové skupině 20 – 59 let dosáhl rekordní úrovně v roce 2002. Do této skupiny totiž patří silné ročníky narozené na konci 2. světové války nebo krátce po ní a současně se dostaly do produktivního věku silné ročníky ze sedmdesátých a osmdesátých let. Je však nutno podotknout, že se snižuje počet mladých lidí a naopak se zvyšuje počet lidí starších šedesáti let.

Tab. č. 4: Prognóza vývoje hrubého domácího produktu v cenách roku 1995

Hrubý domácí produkt	1995	2002	2003	2004	2005	2006
Hrubý domácí produkt (v mld. Kč)	1381,0	1542,2	1 587	1 632	1 685	1 745

Zdroj: MF

Ve 3. čtvrtletí 2003 došlo v České republice ke zvýšení meziročního ekonomického růstu proti předchozímu čtvrtletí. Růst byl tažen spotřebou domácností. Při ekonomické stagnaci v zemích EU vývozci sice udrželi exportní výkonnost, dovoz ve stálých cenách ale zachovával předstih před vývozem.

Proto v roce 2003 odhaduje MF růst HDP na cca 2,9 % (*proti 2,5 %*), pro rok 2004 očekává růst HDP na úrovni 2,8 % a z toho vychází i predikce na roky 2005 a 2006.

1.1.2.2 Zaměstnanci v dopravním sektoru

Následující tabulka ukazuje vývoj celkového počtu zaměstnanců v dopravním sektoru v letech 1995 – 2002:

Tab. č. 5: Zaměstnanost v dopravním sektoru

Druh dopravy		1995	1998	1999	2000	2001	2002
Železniční	celkem	101 874	93 261	90 479	87 215	85 225	82 839
	muži	69 476	63 973	60 906	59 978	58 221	57 175
	ženy	32 398	29 288	28 493	27 237	27 004	25 664
Silniční		*	129 268	135 084	132 553	137 161	*
Vodní		*	1 830	1 777	1 702	1 408	*
Letecká		*	4 347	5 321	4 582	5 272	*

Pozn.: * údaje nebyly k dispozici

1.1.2.3 Poptávka v dopravě a prognózy

V období let 1990 – 2002 došlo k výraznému poklesu poptávky po **veřejné osobní dopravě** o takřka 50 %, zatímco pokles v městské hromadné dopravě byl v tomto období zhruba 13 %, tedy zřetelně nižší. V roce 2002 byl počet cestujících v **železniční dopravě** na 77 % úrovni roku 1995. Do roku 2001 je možno vysledovat obrat k postupnému růstu cestujících na železnici, ovšem v r. 2002 nastal opět pokles. Významný je i růst počtu cestujících přepravených **integrovanými dopravními systémy**, kde se jejich počet v roce 2002 zvýšil pětikrát ve srovnání s rokem 1995. To představuje zhruba 9 % celkové národní osobní dopravy.

Ve vnitrostátní **pravidelné autobusové dopravě** došlo od roku 1990 k více než 50 % poklesu dopravního výkonu. V období 1999 – 2001 došlo k mírnému nárůstu, a tak byl pokles výkonu v roce 2001 ve srovnání s rokem 1995 méně než 10 %. K dalšímu poklesu došlo i v r. 2002.

Počet cestujících přepravených **městskou hromadnou dopravou** se v roce 2001 snížil o 2 % oproti roku 1995. Je však možné pozorovat stabilní nárůst počtu cestujících přepravených metrem (s malým poklesem v roce 2000), jejichž počet byl v roce 2001 o 7 % vyšší než v roce 1995. To bylo mimo jiné způsobeno rozšířením sítě metra. Rok 2002 je projevem mírného kolísání.

Dá se říci, že **letecká doprava** je v České republice jediným druhem dopravy, který v posledních letech vykazuje stálý nárůst. Počet cestujících přepravených českými dopravci se od roku 1993 více než zdvojnásobil a nárůst výkonu v os.-kilometrech byl dokonce ještě vyšší (160 %). Počet cestujících odbavených na letištích v ČR se za stejné období zdvojnásobil. V období 1993 – 2002 došlo k výraznému nárůstu objemu v letecké nákladní dopravě.

V období 1990 – 1997 se mírně zvýšil (o zhruba 5 %) **celkový výkon nákladní dopravy**, ale zároveň došlo k výraznému zvýšení podílu **silniční dopravy** na celkovém výkonu. Výkon silniční dopravy se zvýšil zhruba 2,5 násobně na úkor železniční dopravy, kde došlo ke snížení výkonu na polovinu. Výkon **vnitrozemské vodní dopravy** se během tohoto období snížil rovněž takřka o 50 %. V roce 1998 poklesl výkon silniční dopravy poprvé od roku 1990. Došlo tak k přibližně 15 % poklesu oproti roku 1997. V dalším roce, tj. 1999, začal opět stoupat hlavně díky mezinárodní přepravě. Tento trend zůstal do roku 2002 nezměněn. V roce 2000 zaznamenala **železniční doprava** poprvé od roku 1990 nárůst. Ve srovnání s předchozím rokem došlo k nárůstu výkonu o zhruba 5 %. V roce 2001 se bohužel výkon železniční dopravy opět snížil o 3,5 % a představoval tak 28 % celkového výkonu v nákladní dopravě, v r. 2002 činil podíl jen 26 %.

Z hlediska **ochrany životního prostředí** je znepokojující fakt, že se 67 % celkového výkonu mezinárodní dopravy uskutečňuje prostřednictvím silniční dopravy. Je proto potěšitelné, že dochází k pomalému, ale stabilnímu nárůstu **kombinované dopravy**. Železniční kontejnerová přeprava zboží vykazuje průměrný roční nárůst o zhruba 1,1 %. Oproti tomu pokračuje pokles kombinované dopravy na krátké vzdálenosti, což způsobilo výrazné snížení počtu překladišť (terminálů) kombinované dopravy.

Ve **vodní přepravě**, jež byla v posledním období stabilní, došlo v roce 2001 k takřka 17 % poklesu výkonu ve srovnání s rokem 2000 (její podíl na přepravním trhu činí pouze 1,02 %). V roce 2002 došlo ke stabilizaci výkonů.

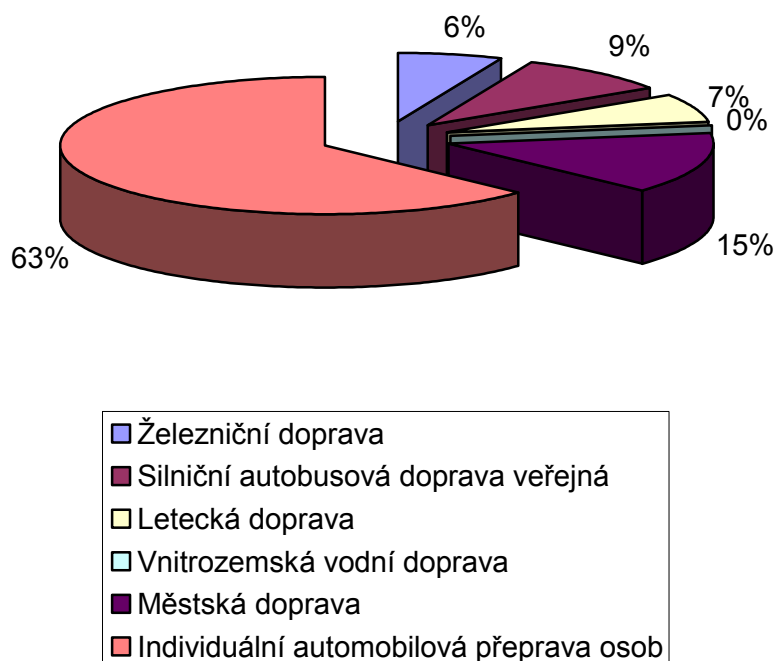
Všechna statistická data v průběhu roku 2002 zaznamenala vliv následků silných záplav v ČR, došlo k narušení téměř všech druhů doprav, kromě letecké. Celkové roční údaje ale většinou představují nárůst v přepravě jak osobní, tak i nákladní. Pozitivně lze vnímat fakt, že celková dopravní náročnost ekonomiky (vztaženo na HDP) jak v nákladní, tak i v osobní dopravě má klesající trend.

Dopravní statistiky vztahující se k různým druhům dopravy a vývoji poptávky po dopravě v ČR v letech 1995 – 2002 jsou následující:

Tab. č. 6: Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy

Ukazatel	Jednotka	1995	1998	1999	2000	2001	2002
Osobní doprava							
<i>celkem</i>	<i>mil. cest.</i>	4 982,0	4 835,4	4 985,8	4 916,1	4 959,7	4 945,7
Železniční doprava	<i>mil. cest.</i>	227,1	182,9	177,0	184,7	190,7	177,2
Autobusová doprava	<i>mil. cest.</i>	644,2	456,0	446,9	438,9	435,9	406,1
Letecká doprava *	<i>mil. cest.</i>	1,8	2,4	2,9	3,5	3,9	4,3
Vnitrozemská vodní doprava	<i>mil. cest.</i>	0,9	0,7	0,6	0,8	0,8	0,8
Městská hromadná doprava	<i>mil. cest.</i>	2 408,0	2 341,7	2 425,2	2 309,8	2 365,5	2 338,7
Individuální automobilová přeprava	<i>mil. cest.</i>	1 700,0	1 851,7	1 933,2	1 978,4	1 962,8	2 018,6
Přepravní výkon							
<i>celkem</i>	<i>mil. oskm</i>	91 837,9	93 659,5	97 265,4	101 408,2	102 936,2	103 554,7
Železniční doprava	<i>mil. oskm</i>	8 005,0	7 018,0	6 954,0	7 299,6	7 298,6	6 596,8
Autobusová doprava	<i>mil. oskm</i>	11763,2	8 680,9	8 649,0	9 351,3	10 608,1	9 667,5
Letecká doprava *	<i>mil. oskm</i>	3033,0	3 680,0	4 353,6	5 864,7	6 398,9	6 895,0
Vnitrozemská vodní doprava	<i>mil. oskm</i>	11,9	7,6	7,5	7,7	7,8	7,8
Městská hromadná doprava	<i>mil. oskm</i>	14 524,8	14 547,3	14 948,9	14 967,3	15 209,3	15 170,0
Individuální automobilová přeprava	<i>mil. oskm</i>	54 500,0	59 725,7	62 352,3	63 917,6	63 413,5	65 217,7
Průměrná přepravní vzdálenost							
<i>celkem</i>	<i>km</i>	18,4	19,4	19,5	20,6	20,8	20,9
Železniční doprava	<i>km</i>	35,2	38,4	39,3	39,5	38,3	37,2
Autobusová doprava	<i>km</i>	18,3	19,0	19,4	21,3	24,3	23,8
Letecká doprava *	<i>km</i>	1 633,3	1 548,2	1 499,2	1683,3	1621,5	1 606,7
Vnitrozemská vodní doprava	<i>km</i>	13,9	10,9	11,9	9,9	10,0	9,8
Městská hromadná doprava	<i>km</i>	6,0	6,2	6,2	6,5	6,4	6,5
Individuální automobilová přeprava	<i>km</i>	32,1	32,3	32,3	32,3	32,3	32,3

* údaje pouze od českých dopravců

Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy v roce 2002

Časová řada přepravních výkonů v osobní dopravě byla doplněna prognózou vývoje dopravy v příštím období, včetně předpokládaného výhledu. Prognóza vychází ze zdrojových materiálů městské dopravy a byla vypracována na základě předpokládaného vývoje dopravního výkonu, demografického vývoje a dalších údajů.

Očekává se zvýšení **železniční přepravy** díky lepšímu zapojení tohoto druhu dopravy do celkového systému osobní dopravy. Toto bude zvláště patrné v sídelních aglomeracích a jejich bezprostředním okolí, kde postupně vznikají integrované dopravní systémy. V těchto systémech je železnice stále více chápána jako ústřední dopravní systém ve spojení s dalšími druhy dopravy, včetně individuální dopravy (parkoviště P + R). Toto je spojeno se zavedením intervalového jízdního řádu, který je pro veřejnost velmi výhodný. Současně se očekává větší zapojení železniční dopravy v systémech veřejné dopravy velkých měst. V oblasti dálkové dopravy bude díky zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy umožněno dokončení modernizace dalších úseků železničních koridorů.

Postupný nárůst **linkové veřejné autobusové dopravy** bude rovněž záviset na jejím zapojení do integrovaných dopravních systémů, kde budou kapacitní spoje doplňovat chybějící segmenty páteřní železniční sítě. Následně bude autobusová doprava vykonávat rovněž funkci dopravní obsluhy oblasti s dopravou napojenou na páteřní síť. Autobusová doprava zvýší svůj význam pro obce mimo aglomerace, kde bude úroveň autobusové dopravy zlepšována standardy garantovanými veřejnou správou. Rozvoj autobusové dopravy bude záviset na ekonomické síle státu, místních subjektech a prostředcích vložených do systému a bude korespondovat s růstem HDP.

Co se týče dálkové dopravy bude segment nedotované dopravy pokračovat v růstu díky výstavbě **nových dálnic a rychlostních komunikací**, zvláště pak v těch směrech, kde současně nebude probíhat výstavba železničních koridorů.

Růst výkonu **městské hromadné dopravy** bude umožněn za předpokladu obecné podpory ze strany místní samosprávy, která tak bude řešit problémy s nedostatečnou kapacitou místních komunikací a znečišťováním životního prostředí. Atraktivita tohoto druhu dopravy výrazně poroste díky opatřením zlepšujícím spolehlivost a bezproblémový charakter veřejné dopravy. První úspěchy jsou patrné již v současnosti.

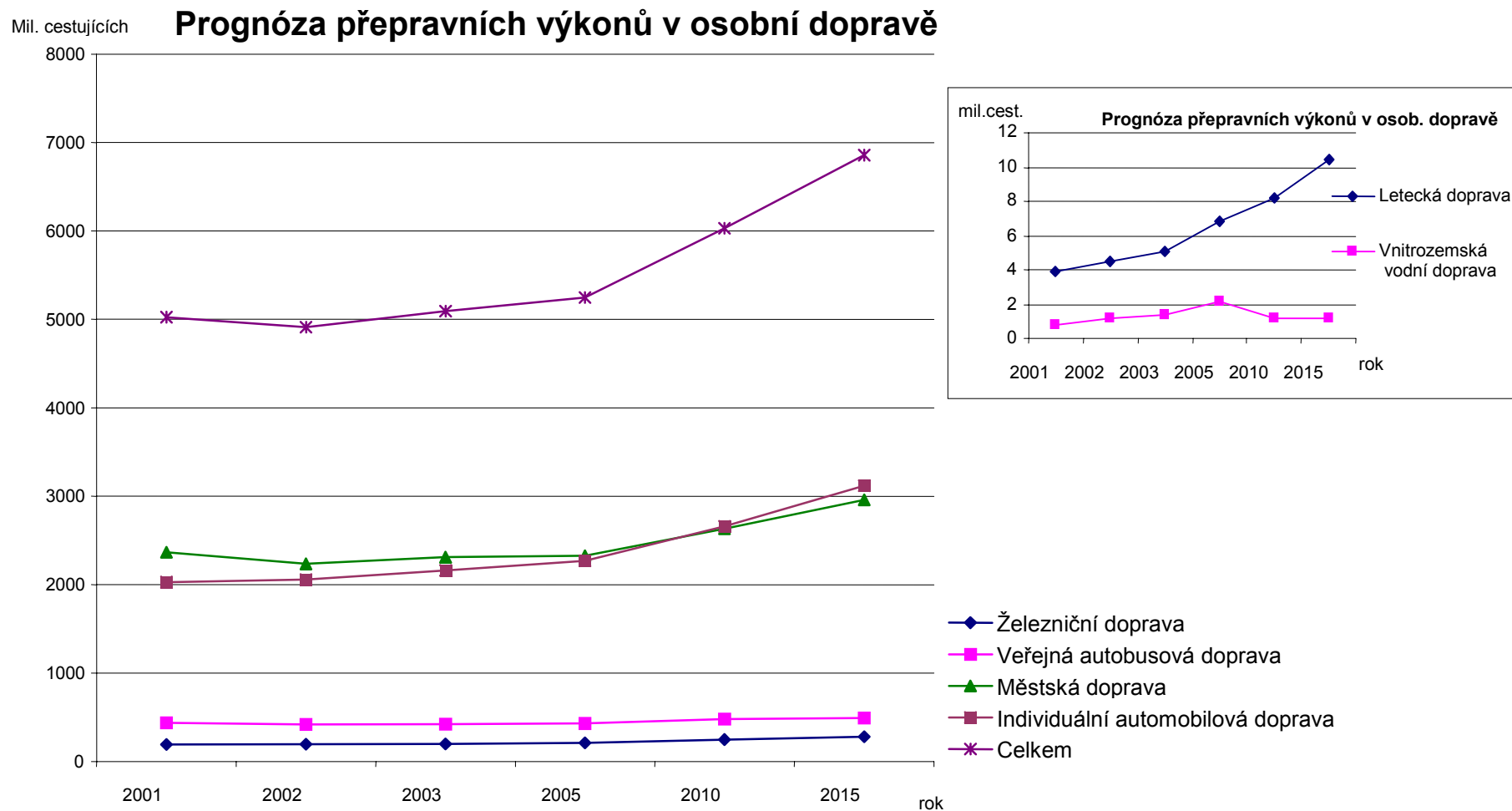
Prudký nárůst **individuální automobilové dopravy** není ve veřejném zájmu, nicméně tento druh dopravy nachází oblibu u mnoha lidí. Individuální doprava roste nejen na úkor veřejné dopravy, ale je také na úkor pěší dopravy ve městech. Tlak na zrychlení procesu rozrůstání měst rovněž významně přispívá k růstu osobní automobilové dopravy.

Rozvoj dopravní infrastruktury bude přizpůsoben očekávanému zvýšení výkonů v osobní dopravě s ohledem na dopady na životní prostředí. V případě nedostatečných investic do druhů dopravy s menším dopadem na životní prostředí by mohlo dojít ke zvýšení negativních důsledků dopravy na životní prostředí.

Tab. č. 7: Prognóza výkonů v osobní dopravě

Ukazatel	jednotka	Skutečnost		Předpoklad	Prognóza		
		2001	2002	2003	2005	2010	2015
Osobní doprava							
celkem	mil. osob	4 959,59	4 945,74	4 942,34	5 113,11	5 771,67	6 318,99
Železniční doprava	mil. osob	190,72	177,23	170,40	197,07	248,00	279,00
Autobusová doprava	mil. osob	435,91	406,10	427,54	420,24	480,00	490,00
Letecká doprava*	mil. osob	3,90	4,29	4,36	5,06	8,20	10,40
Vnitrozemská vodní doprava	mil. osob	0,78	0,80	0,93	1,20	1,20	1,20
Městská hromadná doprava	mil. osob	2 365,48	2 338,68	2311,00	2 329,00	2 374,00	2 419,00
Individuální automobilová doprava	mil. osob	1 962,80	2 018,64	2028,11	2 160,54	2 660,27	3 119,39
Přepravní výkon							
celkem	mld. oskm	102,94	103,55	103,80	110,78	135,04	154,09
Železniční doprava	mld. oskm	7,29	6,60	6,28	7,50	9,56	10,86
Autobusová doprava	mld. oskm	10,61	9,67	9,71	10,04	11,24	11,52
Letecká doprava*	mld. oskm	6,40	6,90	7,15	8,26	13,03	15,59
Vnitrozemská vodní doprava	mld. oskm	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02
Městská hromadná doprava	mld. oskm	15,21	15,17	15,13	15,16	15,24	15,32
Individuální automobilová doprava	mld. oskm	63,41	65,22	65,52	69,80	85,95	100,78
Podíly na přepravním výkonu							
Železniční doprava	%	7,08	6,37	6,05	6,77	7,08	7,05
Autobusová doprava	%	10,31	9,34	9,36	9,06	8,32	7,47
Letecká doprava*	%	6,22	6,66	6,89	7,46	9,65	10,12
Vnitrozemská vodní doprava	%	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02
Městská hromadná doprava	%	14,78	14,65	14,57	13,68	11,28	9,94
Individuální automobilová doprava	%	61,60	62,98	63,12	63,01	63,65	65,40

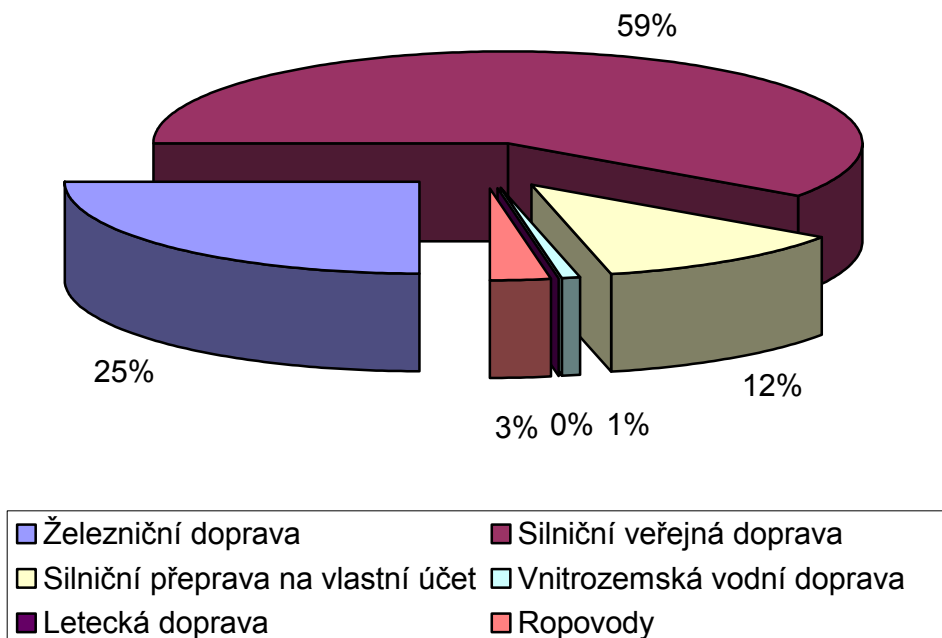
* údaje pouze za české dopravce



Tab. č. 8: Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy

Ukazatel	Jednotka	1995	1998	1999	2000	2001	2002
Nákladní doprava							
Celkem	tis. tun	692 125	577 366	540 928	514 902	537 511	568 507
Železniční doprava	tis. tun	108 871	104 788	90 734	98 253	97 218	92 005
Veřejná silniční doprava	tis. tun	360 644	201 933	207 763	199 565	248 490	263 910
Silniční doprava na vlastní účet	tis. tun	218 152	268 954	240 537	215 159	190 193	210 972
Vnitrozemská vodní doprava	tis. tun	4 441	1 678	1 877	1 906	1 594	1 602
Letecká doprava *	tis. tun	18	13	17	19	16	18
Přepravní výkon							
Celkem	mil. tkm	55 272	53 592	54 620	57 343	57 777	61 451
Železniční doprava	mil. tkm	22 623	18 709	16 713	17 496	16 882	15 810
Veřejná silniční doprava	mil. tkm	26 577	24 489	26 039	31 363	34 212	37 777
Silniční doprava na vlastní účet	mil. tkm	4 691	9 423	10 925	7 673	6 048	7 282
Vnitrozemská vodní doprava	mil. tkm	1 348	915	913	773	606	550
Letecká doprava *	mil. tkm	33	56	30	38	29	30
Průměrná přepravní vzdálenost							
Celkem	km	82,3	94,9	102,8	112,4	108,9	109,5
Železniční doprava	km	207,8	178,5	184,2	178,1	173,7	171,8
Veřejná silniční doprava	km	74,5	121,3	125,3	157,2	137,7	137,7
Silniční doprava na vlastní účet	km	22,4	35,0	45,4	35,7	31,8	34,5
Vnitrozemská vodní doprava	km	303,6	500,0	484,0	405,5	366,5	349,6
Letecká doprava *	km	1906,0	4 236,2	1 747,0	1 994,0	1 816,6	1 766,3

* údaje pouze od českých dopravců

Mezioborové srovnání přepravních výkonů v roce 2002

Časová řada výkonů v nákladní dopravě byla doplněna prognózou vývoje dopravy v příštím období, včetně předpokládaného výhledu. Prognóza vychází ze zdrojových materiálů Ministerstva dopravy a byla vypracována na základě předpokládaného vývoje přepravního výkonu, vývoje HDP a dalších údajů.

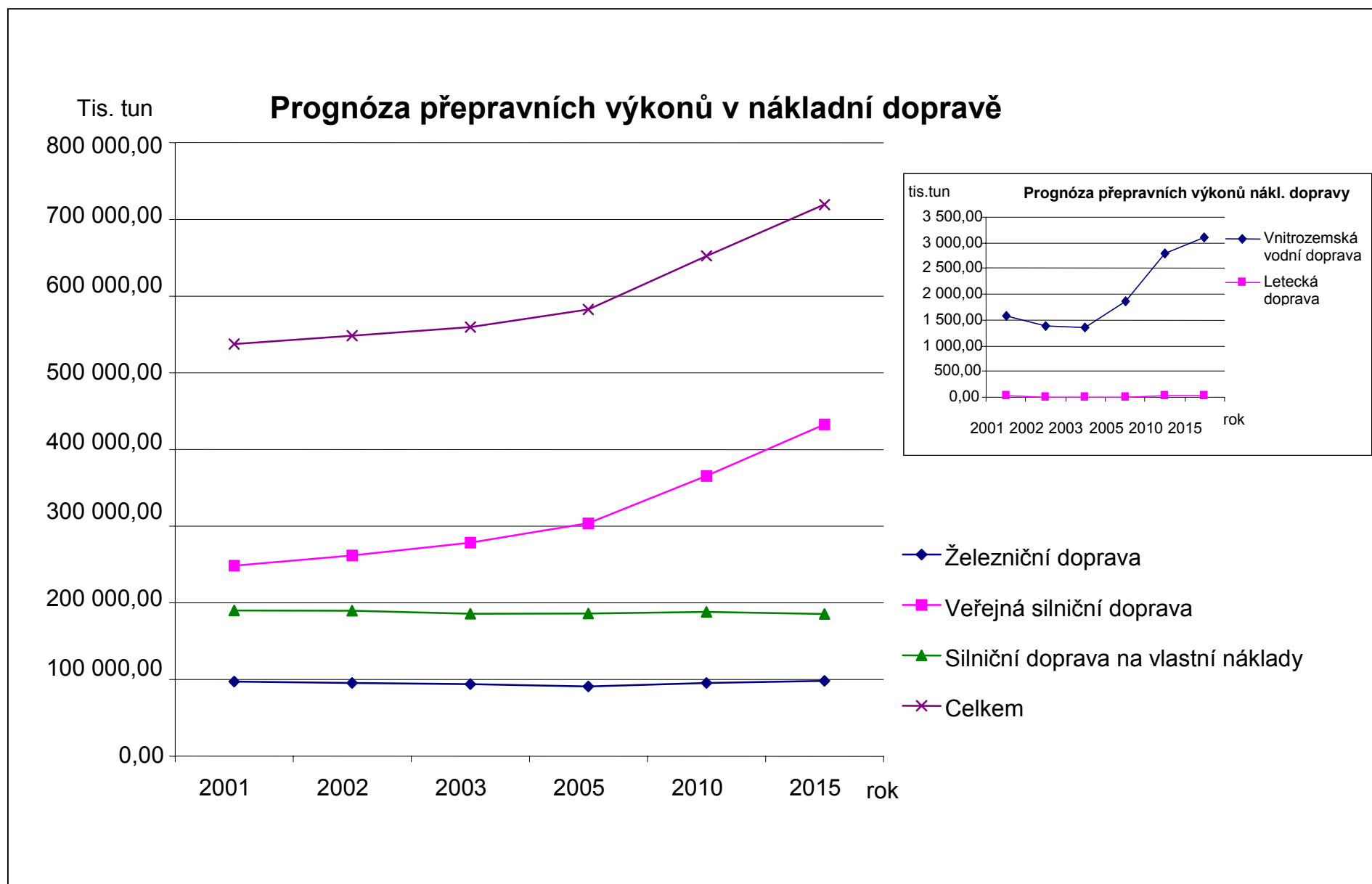
Trvalý nárůst podílu silniční dopravy (strmý růst) na úkor železniční dopravy (stagnace) je dán způsobem rozvoje logistických technologií, kdy dochází k budování rozsáhlých distribučních center a průmyslových zón výhradně s ohledem na napojení na silniční komunikace. Nové logistické postupy vyžadují včasné dodávky s minimálními dodacími lhůtami a současně přepravu menších objemů zboží v kratších časových intervalech. Nepříznivý trend by měl být ovlivněn zdokonalením technologií kombinované dopravy za podpory regionální logistiky, čímž by se mělo dosáhnout opětovné koncentrace dopravních toků. Prognóza růstu vnitrozemské vodní dopravy je založena na předpokladu zlepšení plavebních podmínek na Labi, čímž by se zvýšil počet dní ekonomického provozu. Dalším předpokladem je splavnění Labe až do Pardubic, což by mělo umožnit prodloužení úseku použitelného pro multimodální dopravu po vodě ve směru ze Spolkové republiky Německo na Moravu a zpět.

Aby bylo možné dosáhnout předpokládaného zvýšení přepravního výkonu, bude rovněž nutné vybudovat potřebnou infrastrukturu. Dá se předpokládat, že se stávající podíl silniční dopravy bude zvyšovat na úkor dopravy železniční, pokud nebudou zavedena účinná opatření ze strany státu.

Tab. č. 9: Prognóza přepravních výkonů v nákladní dopravě

Ukazatel	Jednotka	Skutečnost		Předpoklad	Prognóza		
		2001	2002	2003	2005	2010	2015
Nákladní doprava							
celkem	tis. tun	537 511	568 507	537 300	559 610	652 400	719 480
Železniční doprava	tis. tun	97 218	92 005	97 010	93 930	95 630	98 360
Veřejná silniční doprava	tis. tun	248 490	263 910	245 660	278 580	365 610	432 600
Silniční doprava na vlastní účet	tis. tun	190 193	210 972	193 020	185 720	188 340	185 400
Vnitrozemská vodní doprava	tis. tun	1 594	1 602	1 590	1 360	2 800	3 100
Letecká doprava	tis. tun	16	18	20	20	20	20
Přepravní výkon							
celkem	mil. tkm	57 777	61 451	57790	56 180	61 100	65 650
Železniční doprava	mil. tkm	16 882	15 810	16 890	15 270	16 950	19 380
Veřejná silniční doprava	mil. tkm	34 212	37 777	34 210	34 590	37 280	39 050
Silniční doprava na vlastní účet	mil. tkm	6 048	7 282	6 050	5 740	5 670	5 900
Vnitrozemská vodní doprava	mil. tkm	606	550	610	540	1 120	1 230
Letecká doprava	mil. tkm	29	32	30	40	80	90
Podíly na přepravním výkonu							
Železniční doprava	%	29,17	25,71	29,22	27,18	27,74	29,52
Veřejná silniční doprava	%	59,12	61,44	59,20	61,58	61,01	59,48
Silniční doprava na vlastní účet	%	10,45	11,84	10,47	10,22	9,28	8,99
Vnitrozemská vodní doprava	%	1,21	0,96	1,06	0,96	1,83	1,87
Letecká doprava	%	0,05	0,05	0,05	0,06	0,14	0,14

* údaje pouze od českých dopravců



1.2 Stručný popis infrastruktury, dopravních prostředků a vlivu na životní prostředí

1.2.1 Dopravní infrastruktura

Díky svému historickému vývoji disponuje Česká republika jednou z nejhustších dopravních sítí v Evropě, zejména železniční a silniční. Kromě toho disponuje velkým počtem civilních letišť a díky labsko-vltavské vodní cestě má také přímé spojení se Severním mořem. Hustotou své dopravní sítě se ČR řadí mezi nejrozvinutější země. Následující tabulka ukazuje **hustotu dopravní sítě** v roce 1999 ve srovnání se členy a kandidátskými zeměmi EU:

Tab. č. 10: Hustota dopravní sítě v roce 1999 (v km na 100 km²)

Země	Železnice	Silnice	Dálnice	Vnitrozemské vodní cesty
Rakousko	6,8	124,5	1,9	0,4
Belgie	11,4	476,5	5,6	5,0
Česká republika	12,0	161,4	0,6	0,8
Německo	10,5	178,7	3,2	1,9
Dánsko	5,4	164,1	2,1	0,0
Španělsko	2,4	30,7	1,8	0,0
Finsko	1,7	22,9	0,2	1,8
Francie	5,8	176,7	1,7	1,0
Velká Británie	7,0	160,9	1,4	0,5
Řecko	1,7	29,0	0,2	0,0
Maďarsko	8,2	32,0	0,5	1,5
Irsko	2,7	136,2	0,1	0,0
Itálie	5,3	274,9	2,2	0,5
Lucembursko	10,6	195,8	4,4	1,4
Nizozemí	6,9	278,8	5,5	12,4
Polsko	7,3	118,8	0,1	1,2
Portugalsko	3,0	73,6	1,6	0,0
Švédsko	2,2	30,6	0,3	0,1
Slovensko	7,5	35,6	0,6	0,4

a) Provozní délka **železničních tratí** v roce 2002 byla 9 600 km (viz souhrnná mapa, Příloha I.B), z čehož je 2 926 km (30,5 %) elektrizovaných. Všechny hlavní mezinárodní koridory jsou elektrizovány. Takřka celá železniční síť je ve vlastnictví státu s výjimkou lokálních tratí ve vlastnictví akciové společnosti Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. (JHMD) - dvou úzkorozchodných tratí v jižních Čechách (79 km) a tratí Šumperk – Kouty nad Desnou a Petrov nad Desnou – Sobotín (22 km), které jsou ve vlastnictví Svazku obcí údolí Desné. Veřejná železniční síť (České dráhy) je rozdělena na základě zákona o dráhách na dráhy celostátní a regionální. Celostátní dráhy zahrnují tratě v délce 6 305 km a regionální mají délku 3 194 km. Hustota železniční sítě je 0,12 km železničních tratí na km². Po nabytí platnosti zákona o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, zůstává železniční infrastruktura ve vlastnictví státu. Obecně se předpokládá, že vlastnictví určitých regionálních tratí bude postupně postoupeno na místní samosprávy nebo případně na jiné soukromé subjekty (přehled viz tabulka níže).

Tab. č. 11: Železniční tratě (v km)

	1995	1998	1999 ¹⁾	2000	2001 ¹⁾	2002 ¹⁾
Provozní délka tratí	9 430	9 430	9 444	9 444	9 523	9 600
podle počtu kolejí:						
Jednokolejné	7 497	7 490	7 515	7 515	7 645	7 725
dvou a vícekolejné	1 933	1 940	1 929	1 929	1 878	1 875
Neelektrizované tratě celkem	6 687	6 571	6 601	6 601	6 630	6 674
Elektrizované tratě celkem	2 640	2 859	2 843	2 843	2 893	2 926

1) Důsledky změn metodiky inventarizace

Takřka 70 % cestujících a 90 % zboží je přepravováno na zhruba 3 000 km nejdůležitějších tratí. Ve srovnání se zahraničními železnicemi disponuje česká železniční doprava relativně hustou dopravní sítí s rozličnými parametry tratí, avšak s vysokým procentem amortizace a rychlostních omezení (dočasných či trvalých). Kromě toho je základním nedostatkem špatná kvalita napojení hlavních železničních koridorů na evropskou železniční síť.

Jak bylo výše uvedeno, železniční síť je tvořena celostátními a regionálními tratěmi. Podíl celostátních tratí tvoří přibližně 2/3 železniční sítě a zajišťuje 70 % celkového ročního výkonu v osobní dopravě a 90 % celkového ročního výkonu v nákladní dopravě.

Podíl regionálních tratí (přibližně jedna třetina žel. sítě) je roven přibližně 15 % celkového výkonu v železniční dopravě. Na regionálních tratích je ročně přepraveno přibližně 52,5 milionů cestujících a celková hmotnost nákladů a vykládky ve stanicích na regionálních tratích je rovna 10,5 mil. tun zboží ročně.

Do konce roku 2002 bylo z 385 km I. národního železničního tranzitního koridoru (IV. trans-evropský koridor), na kterých probíhá modernizace, prostavěno 93,5 % prostředků. Na modernizaci I. koridoru bylo do konce r. 2002 celkem vynaloženo 34,16 miliard Kč. Do konce roku 2002 bylo z 300 km II. národního železničního tranzitního koridoru (VI. TEN koridor, včetně odbočné větve Česká Třebová – Přerov, která je součástí II. i III. tranzitního železničního koridoru), na kterých probíhá modernizace, prostavěno 63 % prostředků. Na modernizaci II. koridoru bylo celkem do té doby vynaloženo 23,067 miliard Kč.

Současný vývoj: hlavní část investic je směřována na budování I. a II. národního tranzitního koridoru (IV. a VI. TEN koridor). Modernizace I. národního železničního tranzitního koridoru byla ke konci roku 2002 z 93,5 % ukončena. Modernizace II. národního železničního tranzitního koridoru byla hotova ze 63 % a zbývajících 37 % je ve výstavbě nebo ve stádiu přípravy pro výstavbu (před podepsáním smlouvy se zhotovitelem).

Elektrizace tratě mezi Horním Dvořištěm a Českými Budějovicemi, jež je součástí IV. národního železničního tranzitního koridoru, byla dokončena. Na konci roku 2001 byla též dokončena elektrizace zbývajícího úseku z Horního Dvořiště do Rakouska s celkovými náklady přes 3 miliardy Kč.

b) Hustota základní silniční sítě je 0,70 km na km² a při započtení místních komunikací dokonce 1,44 km na km². Na území České republiky je v provozu 518 km dálnic, 353 km rychlostních komunikací a 54 557 km ostatních silnic, což je dohromady více než 55 422 km státních silnic a dálnic (viz tabulka níže).

Tab. č. 12: Silniční dopravní infrastruktura (v km)

	1995	1998	1999	2000	2001	2002
Délka silnic a dálnic celkem	55 500	55 394	55 432	55 408	55 427	55 422
z toho evropská silniční síť typu E	2 655	2 655	2 655	2 644	2 637	2 599
Dálnice v provozu	414	499	499	499	517	518
Silnice	55 086	54 895	54 933	54 909	54 910	54 904
z toho silnice I. třídy	6 459	5 993	6 005	6 031	6 091	6 102
silnice II. třídy	14 273	14 660	14 686	14 688	14 636	14 668
silnice III. třídy	34 354	34 242	34 242	34 190	34 183	34 134
Místní komunikace	66 449	72 300	72 300	72 300	72 300	72 300

Silniční síť v ČR je rozdělena na dálnice, silnice, místní a účelové komunikace. Stát je vlastníkem dálnic a silnic I. třídy, silnice II. a III. třídy jsou ve vlastnictví krajů. Místní komunikace jsou vlastněny příslušnými obcemi. V České republice je 518 km dálnic a 353 km rychlostních komunikací, které jsou klasifikovány jako silnice I. třídy a mají podobné parametry jako dálnice. Je zde 6 102 km silnic I. třídy, 14 668 km silnic II. třídy a 34 134 km silnic III. třídy. Na dálnicích a rychlostních komunikacích se uskutečňuje největší podíl přepravního výkonu a jsou též spojnicemi nejdůležitějších center. Zahrnují rovněž síť mezinárodních tras dle dohody AGR v délce 2 599 km.

Dálnice (0,9 % celkové délky státních silnic) a silnice I. třídy v délce 6 620 km (11,5 % celkové délky silniční sítě) mají pro dopravu zásadní význam a připadá na ně 7 resp. 45,7 % celkového přepravního výkonu. Silniční síť byla zbudována velmi dobře z hlediska rozsahu, ale ne kvality. Nepostačuje tudíž neustále se zvyšujícím potřebám silniční dopravy.

Ve srovnání s rozvinutými evropskými státy vykazuje ČR výrazné nedostatky ve vytvoření vysoce kvalitního propojení prostřednictvím dálniční sítě. Absence souvislé sítě dálnic a rychlostních komunikací představuje vážnou překážku pro ekonomický rozvoj naší země. V současnosti existují pouze dvě kompletní dálniční trasy vyhovující požadavkům na kapacitu a kvalitu, totiž dálnice Praha – Brno – slovenská hranice a dálnice Praha – Rozvadov (německá hranice) s výjimkou obchvatu Plzně, který je v současnosti ve výstavbě.

Ve všech ostatních případech probíhá doprava po existujících silnicích směrem k nedokončeným úsekům dálnic a rychlostních komunikací. Dochází tak k častým dopravním zácpám především v místech, kde vozidla přejíždí ze silnic vyšší kategorie na silnice nižší kategorie. Silniční síť má množství nedostatků jak v podélných tak i v příčných parametrech (31 % důležitých silnic je nevyhovujících či nevhodných pro užívání, ale u zbytku silnic je situace ještě horší). 11 % z celkového počtu mostů (15 829) je nevyhovujících. Počet silničních úrovnových křižovatek je rovněž příliš vysoký. Kvůli nízké úrovni údržby silnic v předchozím období a pomalému tempu provádění oprav v současnosti nemůže obnova a výstavba nových silničních úseků postačovat požadavkům, vyplývajícím z rychlého nárůstu silniční dopravy, její intenzity a počtu vozidel.

Celkový počet vozidel se v období 1990 – 2000 zvýšil o 45 %, když rozhodující zvýšení bylo zaznamenáno v kategorii osobních automobilů. Průměrně rostl počet automobilů v tomto období o 5 % ročně.

Absolutní hodnoty však byly ovlivněny nedostatečným vyřazováním nepoužívaných vozidel. Je pravdou, že na konci roku 1999 došlo k masivnímu odhlašování vozidel z centrálního registru vozidel, což bylo způsobeno novou formou povinného pojištění. Bez ohledu na to

však podle dostupných údajů nedošlo k podstatné změně celkového počtu vozidel ani struktury vozového parku.

Podle celostátního sčítání v dopravě v roce 2000 vzrostlo dopravní zatížení v období 1990 – 2000 v průměru o 52 %, z čehož o 123 % na dálnicích, o 50 % na silnicích I. třídy, o 42 % na silnicích II. třídy a o 50 % na silnicích III. třídy. Zvýšení dopravy ve velkých městech bylo v porovnání s celostátní sítí ještě vyšší. Například v Praze vzrostlo zatížení v roce 2000 o 128 % v porovnání s rokem 1991.

Od počátku výstavby v sedmdesátých letech do konce roku 2002 bylo celkem vybudováno 518 km dálnic a 353 km rychlostních komunikací a bylo proinvestováno přibližně 46 miliard Kč (v běžných cenách). Včasnost zahájení některých velmi naléhavých staveb je rovněž ovlivněna stavem zpracování a projednání nezbytné přípravné a projektové dokumentace, prodlevami při projednávání s orgány ochrany životního prostředí a přírody, možnostmi získání územních rozhodnutí a vlastnictví pozemků potřebných pro realizaci výstavby podle platné legislativy. Kromě toho je včasné zahájení výstavby často poznamenáno nedostatkem dostupných finančních prostředků.

Současný vývoj: hlavní pozornost byla věnována progresivní výstavbě a údržbě dálniční sítě. Byl dokončen úsek dálnice D8 z Nové Vsi do Doksan v délce 16,3 km a celková souvislá délka dálnice D8 tak dosáhla 48,3 km. Stále zbývá dokončit úseky z Lovosic do Řehlovic (16,4 km) a z Trmic ke státní hranici s Německem (23,3 km), kde již bylo započato s podrobným geotechnickým průzkumem a zahájeny práce na tunelu Panenská.

Byly dokončeny rovněž práce na části obchvatu Plzně na dálnici D5, kde ještě zbývá úsek včetně tunelu Valík. Na dálnici D1 pokračovaly práce v úseku Vyškov – Mořice směr Kroměříž. Dále byly započaty práce na dálnici D3 (Praha – České Budějovice) v oblasti Tábora (přeložka silnice I/3 Chotoviny – Stohlasná Lhota včetně rozšíření a rozšíření Stohlasná Lhota – Čekanice), zde se dálnice bude napojovat na část již vybudovaného obchvatu. V úseku Ševětín – Borek se pracuje na polovičním profilu. Na dálnici D47 (Lipník nad Bečvou – Ostrava – hranice s Polskem) v oblasti Ostravy-Hrušova byly započaty práce. Pokračování dálnice D11 (Praha – Hradec Králové) v úseku mezi Poděbrady a Hradcem Králové je rovněž ve výstavbě (most v úseku Libice nad Cidlinou – Chýšť).

Na rychlostní komunikaci R6 byl dokončen úsek o délce 5,5 km mezi Velkou Dobrou a Pavlovem ve středních Čechách. Na rychlostní komunikaci R35 byla dokončena jižní část obchvatu Olomouce a probíhají další práce na úseku mezi Turnovem a Libercem. Probíhá rovněž výstavba rychlostních komunikací R7 (obchvat Loun) v polovičním profilu, R48 a R55. Výstavba tří úseků na R48 (Frýdek-Místek – Dobrá, obchvat Bělotína a Dobrá – Tošanovice) je spolufinancována z nástroje ISPA.

Byl otevřen 2,5 km dlouhý úsek obchvatu Prahy (Řepy – Ruzyně) za takřka 1,4 miliardy Kč. Došlo rovněž k dokončení obchvatu v Mostech u Jablunkova v délce 8 km, což představovalo nejvýznamnější investici (1,5 miliardy Kč) do silniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji za posledních deset let.

c) Pro provoz vnitrozemské vodní dopravy má hlavní význam souvislá síť udržovaných vodních cest. Česká síť je tvořena z převážné části vodní cestou Labe – Vltava v celkové délce 303 km, tj. Labe v úseku Chvaletice – česko/německá hranice a Vltava v úseku Slapy – Mělník (viz souhrnná mapa, příloha I. D). Další úseky splavných toků jsou izolovány a využívány zvláště jako místní vodní cesty. Celková délka těchto úseků dosahuje 663,6 km (viz tabulka níže).

Tab. č. 13: Splavné vnitrozemské vodní cesty pro pravidelnou dopravu (v km)

	1995	1998	1999	2000	2001	2002
Délka labsko-vltavské vodní cesty	303,0	303,0	303,0	303,0	303,0	303,0
z toho:						
kanalizované vodní cesty	263,0	263,0	263,0	263,0	263,0	263,0
regulované vodní cesty	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0
Celková délka splavných vodních cest	677,0	663,6	663,6	663,6	663,6	663,6

V ČR se podél labsko-vltavské vodní cesty nachází 9 veřejných přístavů a 21 podnikových překladišť. Dále existuje řada překladišť, která jsou vedena správcem povodí. Kapacita vodních cest je přiměřená, ale jejich parametry neodpovídají požadavkům kladeným na vodní cesty mezinárodního významu.

Současný vývoj: proběhla rekonstrukce plavebních komor na kanalizované části dolního Labe (mezi Mělníkem a Lovosicemi) za účelem zlepšení parametrů, např. byla realizována akce Dalby Praha – Smíchov na vybudování vázacího zařízení pro lodě, které čekají na uvolnění plavební komory. Dále byla rekonstruována malá plavební komora Podbaba II a velké plavební komory VD Štětí, VD Roudnice a VD České Kopisty.

d) Civilní letecká síť zahrnuje letiště a zařízení pro letovou navigaci. Na území ČR se nachází 87 letišť, z nichž 18 má mezinárodní statut.

Souhrnná mapa v příloze I. C ukazuje geografické rozmístění letecké dopravní infrastruktury.

Nejvytíženějším letištěm je letiště Praha/Ruzyně, které má odpovídající kapacitu systému vzletových a přistávacích drah. Kapacita terminálu Sever I byla od jeho dokončení v roce 1997 zvýšena. V roce 2002 bylo na letišti odbaveno 6,1 milionů cestujících všemi dopravci. Očekává se, že současný trend výrazného růstu letecké dopravy bude v budoucnu pokračovat. Z tohoto důvodu byl připraven projekt výstavby nového terminálu Sever II, aby bylo možno ročně odbavit až 10 milionů cestujících. Limity pro zatížení hlukem zatím nebyly v okolí letiště překročeny. Podle „Studie prognózy vývoje“ schválené Ministerstvem dopravy ČR v roce 2002 by mohlo dojít k překročení limitů pro zatížení hlukem v okolí letiště Praha/Ruzyně při zvýšení počtu cestujících na přibližně 20 milionů ročně.

Současný vývoj: Hlavní úsilí v letecké dopravní infrastruktuře na všech hlavních letištích v ČR je zaměřeno na rekonstrukci a modernizaci odbavovacích zařízení. V souladu s usnesením vlády č. 1231 ze dne 10. 12. 2003 k transformaci státního podniku Česká správa letišť se v průběhu roku 2004 předpokládá převod vlastnictví regionálních letišť do vlastnictví příslušných krajů.

1.2.2 Dopravní prostředky a údaje o dopravním parku

Vozový park na evropské úrovni v současnosti existuje v **železniční dopravě** u vlaků nejvyšší kvality (SuperCity, EuroCity, InterCity), které zajišťují spojení nejdůležitějších center v České republice i v sousedních zemích.

Obecně se dá říci, že ostatní železniční dopravní park je poměrně zastaralý. Průměrné stáří vozů pro osobní dopravu je dosti vysoké. U elektrických lokomotiv činí 27,8 let, u elektrických jednotek 28,7 let, u motorových vozů 23,9 let, u vozů pro mezinárodní osobní dopravu 25,7 let a pro vnitrostátní osobní dopravu 27,6 let.

V **městské hromadné dopravě** je 35 % trolejbusů do 8 let, ale více než 72 % tramvají v provozu a asi 80 % vozů pražského metra je starších než 12 let

V **osobní automobilové dopravě** se stupeň motorizace (počet aut na 1000 obyvatel) zvýšil z 295 v roce 1995 na 344 v roce 2001, v r. 2002 to bylo 357, což znamená 21 % nárůst v průběhu 8 let (viz tabulka níže). Pozitivním jevem je v této souvislosti zvýšení počtu vozů mladších než 5 let z 18 % v roce 1995 na téměř 20 % v roce 2002. Průměrné stáří osobní vozidel však stále činí 13,6 let a průměrné stáří všech silničních vozidel registrovaných v ČR je dokonce 16,4 let.

Tři tabulky uvedené níže ukazují vývoj stáří osobních automobilů, nákladních vozidel, přívěsů a mikrobuseů a autobusů registrovaných v ČR v letech 1995 – 2002:

Tab. č. 14: Osobní automobily

	1995	1998	1999	2000	2001	2002
Počet celkem	3 043 316	3 492 961	3 439 745	3 438 870	3 529 791	3 647 067
podle věkových kategorií						
do 2 let	210 173	272 759	239 334	250 535	256 322	261 293
2 – 5 let	329 625	378 467	461 789	479 357	465 907	447 319
5 - 10 let	773 126	727 460	720 696	687 773	749 334	808 533
přes 10 let	1 730 392	2 114 275	2 017 926	2 021 205	2 058 228	2 129 922

Tab. č. 15: Nákladní vozidla

	1995	1998	1999	2000	2001	2002
Počet celkem	202 929	260 276	268 259	275 617	296 412	323 434
podle věkových kategorií						
do 2 let	33 398	36 482	30 289	33 762	39 562	42 517
2 - 5 let	32 090	57 952	68 249	66 925	61 381	62 302
5 - 10 let	47 552	55 175	59 973	69 223	86 349	98 331
přes 10 let	89 889	110 667	109 748	105 707	109 120	120 284

Tab. č. 16: Návěsy a přívěsy

Druh	1995	1998	1999	2000	2001	2002
Návěs	22 074	20 283	21 483	22 780	24 509	26 809
Přívěs	630 697	83 645	93 207	104 073	116 185	128 419

Tab. č. 17: Mikrobusey a autobusy

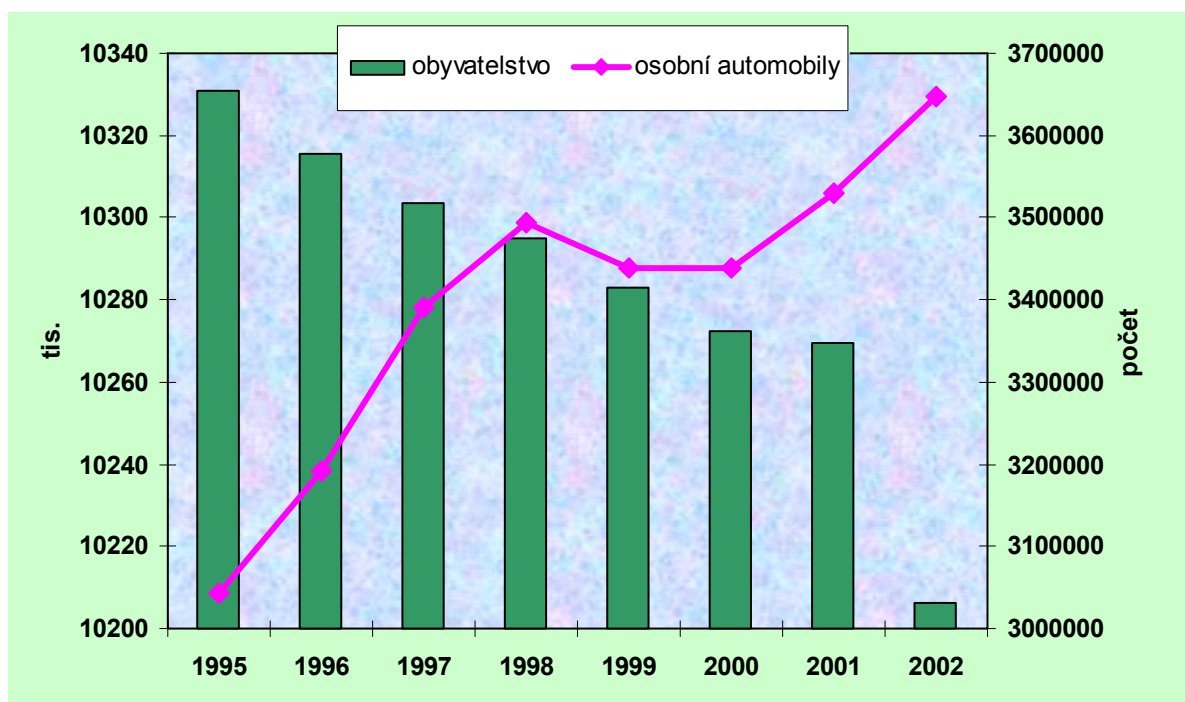
	1995	1998	1999	2000	2001	2002
Počet celkem	19 756	19 960	18 981	18 259	18 384	21 340
podle věkových kategorií						
do 2 let	1 238	1 316	1 370	1 437	1 651	1 813
2 - 5 let	1 866	2 002	2 145	2 262	2 280	2 281
5 - 10 let	10 080	6 275	4 460	3 138	3 300	3 429
přes 10 let	6 572	10 367	11 006	11 422	11 153	13 817

Tab. č. 18: Vývoj dopravního parku v České republice (v tis.)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Motocykly *	910	912	915	918	930	927	800	748	755	760	752
Osobní automobily	2 833	2 924	3 043	3 193	3 391	3 493	3 440	3 439	3 530	3 647	3 706
Nákladní vozidla	169	184	203	225	246	260	268	275	296	323	340
Autobusy	19	19	20	21	21	20	19	18	18	21	21

Poznámka: čísla nezahrnují počet mopedů

Srovnání vývoje počtu obyvatel ČR a počtu **osobních automobilů** je ukázáno na následujícím grafu:



V oblasti **obchodních leteckých dopravních služeb** pokračovala obnova a modernizace letadel. Z celkového počtu 41 letadel s maximální vzletovou hmotností 16 tun a výše provozovaných národními leteckými dopravci bylo stáří u 12 letadel méně než 5 let, u 12 letadel se pohyboval mezi 5 a 10 lety a 17 letadel spadalo do kategorie přes 10 let.

1.2.3 Vliv dopravy na životní prostředí

Vývoj dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, u nichž se sníží spotřeba neobnovitelných zdrojů, omezí se množství emisí znečišťujících ovzduší, sníží úroveň hluku, zmenší územní nároky a sníží riziko kontaminace vody a půdy, zůstává prioritou dopravní politiky. Velký důraz je kladen na omezení tvorby skleníkových plynů, jež ovlivňují globální klima.

Celkové emise **oxidu uhličitého** (nejvýznamnější skleníkový plyn) způsobené dopravou stále stoupají. V roce 2002 vzrostly emise tohoto plynu o 18 % ve srovnání s rokem 1985. Osobní automobilová doprava nese na tomto čísle výrazný podíl (44 %), silniční nákladní doprava (30 %) a naopak ostatní (veřejná) doprava má relativně malý podíl (dohromady 26 %).

Podobné rozložení existuje také u emisí **oxidu uhelnatého a oxidů dusíku a síry** i přesto, že vykazují pokles v absolutních i konkrétních hodnotách za přepravené objemy.

S ohledem na sestupný trend demografického vývoje v ČR vykazuje spotřeba energií v dopravním sektoru *na osobu* rostoucí tendenci. Za účelem snížení negativního vlivu na životní prostředí je proto nutné podporovat vývoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.

V současnosti vzniká zhruba 60 % **zatížení hlukem** v okolním prostředí a z toho 78 – 85 % je způsobeno dopravou.

1.3 Souhrnná SWOT analýza

SWOT ANALÝZA	
Silné stránky	Slabé stránky
Železniční doprava	
<ul style="list-style-type: none"> • dobrá návaznost většiny hlavních tratí železniční sítě ČD na síť okolních států • probíhající rekonstrukce železničních koridorů • relativně vysoký podíl nákladní železniční přepravy na přepravním trhu v ČR ve srovnání s EU-15 • uspořádání železniční infrastruktury umožňující vedení zátěžových proudů až do center měst • nízká nehodovost železniční dopravy ve srovnání se silniční dopravou 	<ul style="list-style-type: none"> • nevyhovující technický stav částí celostátních drah a regionálních drah • hluboké zaostávání traťové rychlosti železnice za standardem EU-15 • výrazný pokles přepravních výkonů železniční nákladní dopravy v rámci ČR • nízká kvalita příměstské železniční dopravy • chybějící propojení některých příhraničních železničních systémů se sousedními státy • provozně zastaralé odbavovací prostory v železničních stanicích • technicky zastaralé železniční uzly • nedostatek prostředků na obnovu vozového parku

Silniční doprava	
<ul style="list-style-type: none"> dálnice spojující západ s východem (Rozvadov-Plzeň-Praha-Brno-Lanžhot) relativně vyhovující síť silnic I. třídy 	<ul style="list-style-type: none"> chybějící úseky dálnic a rychlostních silnic, chybí kvalitní a fungující spojení s určitými regiony (kraj Zlínský, Moravskoslezský, Jihočeský, Karlovarský, Pardubický a Královéhradecký) a dálniční spojení mezi regiony soudržnosti: Severovýchod – Střední Morava – Moravskoslezský kraj časté dopravní obtíže na dvouproudých silnicích I. třídy kvůli bezpečnostním závadám a nedostatečné kapacitě těchto silnic absence silničních obchvatů u řady velkých měst nedostatečná kapacita silničního napojení některých silničních hraničních přechodů špatný technický stav mostů zejména na silniční síti, ale také na dálnicích
Vodní doprava	
<ul style="list-style-type: none"> existující síť přístavů vnitrozemské vodní dopravy 	<ul style="list-style-type: none"> nedostatečná plavební hloubka na dolním Labi
Letecká doprava	
<ul style="list-style-type: none"> dobrá úroveň letiště Praha/Ruzyně a dalších mezinárodních letišť neustálý růst letecké dopravy moderní letadla (Airbus, Boeing) a zařízení pro civilní letectví zvyšující se kapacita letového prostoru zavedením systému RVSM (Reduced Vertical Separation Minima – „snížená minima vertikálních rozestupů“) 	<ul style="list-style-type: none"> absence železničního spojení s letištěm Praha/Ruzyně zaostalost provozů letištních terminálů mimo Prahu (zejména v Pardubicích, Brně, Karlových Varech a Ostravě)
Multimodální (kombinovaná) doprava	
<ul style="list-style-type: none"> mírně se zvyšující výkon dálkové kombinované dopravy (kombinace železnice a silnice) 	<ul style="list-style-type: none"> nedostatečný rozvoj kombinované dopravy a logistických systémů

Doprava obecně	
<ul style="list-style-type: none"> vysoká hustota železniční a silniční sítě systémy městské hromadné dopravy s vysokým podílem na přepravním výkonu zavádění intervalové dopravy v rámci integrovaných dopravních systémů velkých měst 	<ul style="list-style-type: none"> odliv cestujících a také nákladní přepravy od železniční a vodní dopravy k dopravě silniční nedostatečný rozvoj kvalitativních parametrů železniční infrastruktury ve srovnání se silniční infrastrukturou mezinárodního a celostátního významu pomalý rozvoj integrovaných dopravních systémů nadměrné znečištění a hluk způsobené dopravou ve městech a obcích nízká úroveň investic v poměru k nedostatkům v dopravních sítích absence přesné metodiky pro finanční vyčíslení ekologické zátěže způsobené dopravou vyšší poptávka po neobnovitelných zdrojích energie nízké využití alternativních paliv

SWOT ANALÝZA	
Příležitosti	Ohrožení
Železniční doprava	
<ul style="list-style-type: none"> koncepční politika rozvoje železniční infrastruktury transformace Českých drah doposud nevyužitá kapacita železnic 	<ul style="list-style-type: none"> bezpečnostní hledisko v případě privatizace

Silniční doprava	
<ul style="list-style-type: none"> • koncepce pro dálnice a čtyřproudé silnice pro motorová vozidla umožňující progresivní přístup k rozvoji 	<ul style="list-style-type: none"> • neúnosný růst národní a tranzitní silniční dopravy • negativní vliv na životní prostředí např. hluk, znečištění apod.
Vodní doprava	
<ul style="list-style-type: none"> • zvýšení parametrů labské vodní cesty, lepší využití napojení na síť evropských vodních cest 	<ul style="list-style-type: none"> • finanční prostředky
Letecká doprava	
<ul style="list-style-type: none"> • rozvoj mimopražských letišť 	<ul style="list-style-type: none"> • výrazný nárůst letecké dopravy na střední vzdálenosti na úkor železniční dopravy v evropském měřítku (500 - 700 km)
Multimodální (kombinovaná) doprava	
<ul style="list-style-type: none"> • vývoj nových technologií kombinované dopravy a logistických technologií • využití efektu koncentrace přepravních proudů mezi logistickými centry ke zvýšení podílu druhů dopravy šetrnějších k životnímu prostředí 	<ul style="list-style-type: none"> • ukončení systému Ro – La po dokončení dálnice D8

Doprava obecně	
<ul style="list-style-type: none"> • výhodná poloha země na trasách sever – jih a západ – východ, jako důležitý faktor pro příliv zahraničních investic • průchod trans-evropských koridorů IV a VI B přes Českou republikou • harmonizace podmínek přístupu na trh pro jednotlivé druhy dopravy • dokončení systému komunikací napojených na evropskou dopravní síť • užívání kvalitnější infrastruktury pro dálkovou dopravu mezi metropolemi a důležitými regionálními centry a pro regionální dopravu • širší využití informačních technologií v dopravě • příležitosti snížit negativní vliv dopravy na životní prostředí • inteligentní dopravní systémy a služby • příležitosti používat alternativní paliva • užívání obnovitelných zdrojů energie 	<ul style="list-style-type: none"> • nedostatek finančních prostředků na realizaci sledovaných koncepcí v rozvoji dopravní sítě • útlum železniční a vodní dopravy včetně poklesu rozsahu přepravy na železnici • nedostatečná kapacita dopravních komunikací v okolí velkých aglomerací • vliv vnějšího prostředí na realizaci záměrů v infrastruktuře v ČR (časově nekoordinovaný postup prací na investičních akcích rozvoje dopravní infrastruktury v sousedních státech) • nedostatečné podmínky pro harmonizaci dopravního trhu (legislativní, ekonomické a technické podmínky)

Komentář ke SWOT analýze

Silné stránky

Vybrané silné stránky dopravního sektoru jsou následující:

- vysoká hustota železniční a silniční sítě, síťový charakter železnice
- probíhající rekonstrukce hlavních železničních koridorů
- existující síť přístavů vnitrozemské vodní dopravy
- mezinárodní letiště Praha/Ruzyně
- mírně rostoucí výkon dálkové kombinované dopravy (kombinace železnice a silnice)

Síťový charakter železnice, společně s relativně vysokou hustotou, poskytuje svou kapacitu na užívání druhů dopravy šetrnějších k životnímu prostředí, jak v osobní, tak nákladní dopravě. Vzhledem k nepříznivým podmínkám v dopravní infrastruktuře celostátní sítě u mimokoridorových tratí, jež v mnoha případech nutně potřebují modernizaci, se očekává, že

pomoc EU přispěje ke zlepšení situace. Pozitivně lze hodnotit pokračující modernizaci železničních koridorů, která již přináší své výsledky na dokončených železničních úsecích. Nejdůležitější dopravní osy jsou takto spojovány s trasami evropského významu.

Podobnou situaci lze pozorovat také v silniční dopravě. Letiště Praha/Ruzyně dosáhlo evropského standardu. Vodní doprava rovněž nezaostává za tímto trendem a zvyšující se výkon v kombinované dopravě (doprava šetrná k životnímu prostředí) přispívá k celkovému zlepšení.

Slabé stránky

Na základě údajů uvedených v předchozích částech poukazují slabé stránky SWOT analýzy na problémy, které je v dopravním sektoru nutno řešit.

Z předchozích analýz vyplývá potřeba zlepšení technologických parametrů, které přímo ohrožují bezpečnost uživatelů dopravní infrastruktury. Potřebné změny však musí být realizovány s ohledem na životní prostředí. Je proto nutné podpořit kombinovanou dopravu (dopravní systém železniční/vodní dopravy se svozem a rozvozem po silnici). Negativně bylo hodnoceno zaostávání dopravní sítě kvůli nízké úrovni údržby. Kvalitativní ukazatele neodpovídají standardům členských států EU a v mnoha případech mohou mít za následek zpomalení ekonomického růstu. Nedostatek zdrojů potřebných k financování údržby a rozvoje je závažnou skutečností.

Příležitosti

Z obecného hlediska lze považovat za příležitost výhodnou polohu země na spojnici sever-jih a východ-západ. Toto lze považovat za významný lokalizační faktor pro příliv zahraničních investic. Trans-evropské multimodální koridory procházející Českou republikou jsou také důležitým pozitivním faktorem. Za účelem snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí by bylo žádoucí harmonizovat podmínky přístupu na trh pro všechny druhy dopravy. V každém případě by znamenalo užívání informačních technologií a implementace a zavedení inteligentních dopravních systémů významný příspěvek k udržitelným dopravním podmínkám.

V oblasti železniční dopravy budou preferovány projekty, kde je možnost snížit nebo odstranit následující nedostatky:

- nevyhovující technické podmínky celostátních tratí a zejména koridorů
- nízká traťová rychlost, jež hluboko zaostává za evropským standardem
- výrazný pokles přepravního výkonu v železniční nákladní dopravě na území ČR
- technická zaostalost železničních uzlů
- chybějící propojení určitých regionálních příhraničních železničních systémů se sousedními státy
- nízká úroveň investic v porovnání s havarijním stavem dopravní sítě

V oblasti silniční dopravy budou preferovány projekty, kde je možnost snížit nebo odstranit následující nedostatky:

- chybějící úseky dálnic
- absence dálničního propojení regionů soudržnosti: Severovýchod – Střední Morava – Moravskoslezsko

- nedostatek kvalitních a fungujících silničních spojení do určitých regionů
- časté dopravní obtíže na dvouproudých silnicích I. třídy kvůli bodovým závadám a nedostatečné kapacitě
- absence silničních obchvatů v řadě velkých měst
- nízká úroveň investic v porovnání s havarijním stavem dopravní sítě

V oblasti letecké dopravy budou preferovány projekty, kde je možnost snížit nebo odstranit následující nedostatky:

- absence spolehlivého a zabezpečeného systému odbavování zavazadel v novém terminálu Sever II, jehož realizace bude určena především pro dopravu mezi zeměmi Schengenské dohody a který zajistí přijatelné minimální časové prodlevy jak pro dopravu mezi zeměmi Schengenské dohody, tak mezi schengenskými a ostatními zeměmi
- absence železničního spojení na letišti Praha/Ruzyně

V oblasti vodní dopravy budou preferovány projekty, kde je možnost snížit nebo odstranit následující nedostatky:

- nedostatečná plavební hloubka dolního toku Labe

S ohledem na negativní vliv dopravy na životní prostředí budou preferovány projekty, kde je možnost snížit nebo odstranit následující nedostatky:

- nedostatečný rozvoj kombinované dopravy a logistických systémů
- nadměrné znečištění a hluk z dopravy ve městech a obcích
- absence jednoznačné metodologie pro finanční vyčíslení ekologické zátěže způsobené dopravou

Ohrožení

Kromě výše uvedených pozitivních aspektů existují rovněž rizika, která by mohla mít nepříznivý vliv na dynamický rozvoj. Nedostatek prostředků na implementaci sledovaných koncepcí pro rozvoj dopravních sítí tak může negativně ovlivnit očekávaný vývoj. Nevhodné podmínky pro harmonizaci dopravního trhu představují výrazný problém z hlediska nutnosti urychleně rozvíjet dopravu šetrnou k životnímu prostředí. Tento problém tak volá po odpovídajících řešeních.

1.4 Současné tendence v české národní dopravní politice

Česká republika má výhodnou geografickou a tím také příznivou polohu z hlediska dopravy ve střední Evropě a sdílí společné hranice s dvěma rozvinutými zeměmi EU, totiž Německem a Rakouskem. Území je pokryto relativně hustou železniční a silniční sítí, která však vyžaduje systémovou modernizaci a zlepšení technických standardů.

Největší podíl zaměstnanců v dopravním sektoru pracuje v silniční dopravě. Relativně vysoký počet zaměstnanců v železniční dopravě ve srovnání se silniční dopravou je způsoben rozdílnou technologií práce. Díky probíhající transformaci a privatizaci v železniční dopravě by mělo dojít k výraznému snížení počtu zaměstnanců. Je nutno poukázat na snahu o zvýšení produktivity práce a snížení počtu zaměstnanců při zachování stejného výkonu měřeného ve vlakových kilometrech (prostřednictvím zavádění nových technologií jako jsou

samoobslužné systémy ve vlacích, použití prodejních automatů, instalace moderního bezpečnostního zařízení, atd.).

Po desetiletém úsilí o přizpůsobení se evropským pravidlům a standardům a po čtyřech letech aplikace nástroje ISPA dochází k průběžnému zlepšování podmínek v osobní a nákladní dopravě. Dřívější nízká úroveň dopravní infrastruktury značně omezovala ekonomický růstový potenciál a vytvářela tak překážku pro integraci do jednotného trhu. Přechod na dopravní standardy EU sebou přinesl vyšší důraz na bezpečnost a zlepšení sociálních a ekologických aspektů. S cílem dosažení udržitelné mobility, která je uplatňovaná v EU a která je důležitým faktorem konkurenceschopnosti, byl v tomto období zaveden komplexní přístup.

Existující dopravní infrastruktura je srovnatelná s infrastrukturou zemí EU co do hustoty, ale ne kvality, propojenosti sítě a technických podmínek.

Prostředky investované do dopravní infrastruktury zaostávají za doporučenými průměrnými výdaji na výstavbu infrastruktury (1,5 – 2 % HDP). Situace se začala zlepšovat až po roce 1995. V roce 1999 dosáhly investiční výdaje v ČR úrovně 1,285 % HDP, ale pouze 0,815 % pocházelo ze státního rozpočtu a zbytek pocházel z vlastních zdrojů nebo byl zajištěn dlouhodobými úvěry. V roce 2000 vzrostly investice do dopravní infrastruktury na 1,36 % HDP.

Změna systému českého hospodářství, spojená mimo jiné se změnou vlastnických vztahů, postupnou změnou průmyslové struktury, ztrátou východních trhů a následnou orientací na evropské trhy, vyvolala novou výraznou poptávku po přepravě osob a zboží, zejména u hromadných substrátů. Rapidní nárůst počtu osobních automobilů sebou navíc přinesl výrazný nárůst individuální přepravy a změnu objemu hlavních dopravních toků. Současně s růstem počtu osobních automobilů se snížil počet cestujících v hromadné dopravě. Značná část dopravy osob a zboží se postupně přesunula z železniční na silniční dopravu. Tato změna vyvolala tlak na orgány činné v dopravě, aby byly vytvořeny podmínky spíše pro individuální než hromadnou dopravu.

Za účelem zajištění modernizace dopravní infrastruktury a optimálního vývoje bylo v dopravním sektoru nutné zajistit následující:

- postupně zavést zpoplatnění uživatelů dopravy v souladu s principy navrženými EU;
- umožnit obecné zpoplatnění a zdanění v rozsahu potřebném pro harmonizaci s EU;
- zajistit lepší využití prostředků ze státního rozpočtu vytvořením výkonnějšího řídicího a kontrolního systému využívání přidělených prostředků;
- vyvinout strategii financování dopravní infrastruktury při použití půjček od mezinárodních finančních institucí (EIB, EBRD, WB) a komerčních bank a pomoci od EU k urychlení rozvoje;
- zajistit spolufinancování projektů rozvoje dopravní infrastruktury (definované v rámci procesu TINA řízeného Evropskou komisí) nástroje ISPA, jehož zacílení a procedury jsou analogií Fondu soudržnosti EU;
- zlepšit systém státního plánování realizací vládního dokumentu „Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010“ a přípravou dalšího programového dokumentu „Strategie regionálního rozvoje ČR“, zajišťujícím soulad Operačního programu Infrastruktura se Společným regionálním operačním programem, ve spolupráci s regiony, Ministerstvem pro místní rozvoj a Ministerstvem životního prostředí;

- připojit k výše uvedeným plánovacím dokumentům „Harmonogram a finanční zajištění realizace Návrhu...“, který byl předložen Ministerstvem dopravy a spojů a schválen vládou v lednu roku 2001;
- vypracovat seznam připravených potenciálních projektů („pipeline“) k navržení do Fondu soudržnosti;
- zajistit institucionální zabezpečení Implementační agenturou (MD) a skutečnými konečnými příjemci (Správa železniční dopravní cesty a Ředitelství silnic a dálnic) nutné pro přípravu a realizaci vybraných projektů dopravní infrastruktury v souladu s požadavky Evropské komise na implementaci, monitorování a konečné zhodnocení realizovaných projektů;
- provést restrukturalizaci Českých drah, aby bylo dosaženo standardů EU.

Kromě těchto základních bodů byla další opatření realizována nebo řešena v rámci předvstupní strategie s cílem:

- zvýšit výdaje na dopravní infrastrukturu na úroveň doporučovanou EU a plánovacím procesem TINA (průměrně 1,5 % HDP na součást budoucí trans-evropské dopravní sítě v kandidátských zemích);
- výdaje na železniční infrastrukturu vynakládat v souladu se závěry evropské dopravní politiky, jež požaduje vytvoření podmínek pro přesun dopravy ze silnice na železnici;
- vytvořit možnosti financování dopravní infrastruktury jinými způsoby např. dálniční mýtné, půjčky komerčních bank a soukromý kapitál, partnerství veřejného a soukromého kapitálu (PPP), atd.;
- použít prostředky získané Fondem národního majetku z privatizace zbytného majetku Českých drah na financování železniční infrastruktury.

V roce 2002 byl přijat zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, platný od 1. ledna 2003. V souladu s tímto zákonem byla státní organizace České dráhy transformována na akciovou společnost, která provozuje kolejovou dopravu a zajišťuje provoz železniční infrastruktury ve veřejném zájmu a na státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, jejímž předmětem činnosti je správa železniční infrastruktury ve vlastnictví státu a výkon práv a závazků vlastníka tratí podle zákona o dráhách.

1.5 Financování dopravních infrastruktur

K zajištění „Návrhu rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010“ schváleného vládou a vyrovnání zanedbanosti údržby a oprav dopravní infrastruktury musí být brány v potaz následující základní principy:

- zvýšená účast Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) potřebná vzhledem k rostoucímu vlivu inflace,
- nutnost souladu s programem financování prioritních IV. a VI. B TEN koridoru (I. a II. tranzitní železniční koridor),
- nutnost pokrýt finanční požadavky na zajištění operability a bezpečnosti na ostatních tratích,

- racionalizace rozsahu modernizace koridorů.

V současnosti jsou zkoumány možnosti využití dalších finančních zdrojů, které by doplnily stávající snahy Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) o modernizaci tranzitních koridorů evropského významu. Existuje zde nástroj ISPA a další pomoc v rámci předvstupní strategie EU, půjčky mezinárodních finančních institucí, ale rovněž financování prostřednictvím partnerství veřejného a soukromého kapitálu (PPP). Po vstupu České republiky do EU budeme moci čerpat finanční prostředky z Fondu soudržnosti a Strukturálních fondů.

1.5.1 Veřejné financování

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) byl založen zákonem č. 104/2000 Sb. v roce 2000. SFDI je právnickou osobou zapsanou v obchodním rejstříku a podřízenou Ministerstvu dopravy. Majetek SFDI, s nímž SFDI hospodaří, je ve vlastnictví státu. Zmíněný zákon upravuje všechny aktivity SFDI, jeho právní a finanční status a organizační pravidla.

SFDI, který zahájil svou činnost 1. července 2000, je řízen zvláštním výborem, který musí jasně oddělovat účty pro projekty a investice do infrastruktury, provoz a údržbu od výdajů na vlastní provoz a mzdy. Tyto dva účty musí být monitorovány samostatně.

Příjmy Fondu dle výše uvedeného zákona tvoří:

- a) převody prostředků z Fondu národního majetku,
- b) převody výnosů silniční daně,
- c) převody podílu z výnosu spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv,
- d) převody výnosů z poplatků za použití vybraných druhů dálnic a rychlostních silnic,
- e) výnosy z cenných papírů nebo veřejných sbírek organizovaných Fondem,
- f) úvěry, úroky z vkladů, penále, pojistná plnění a jiné platby od fyzických a právnických osob,
- g) příspěvky z Evropské komise poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů,
- h) dary a dědictví,
- i) dotace ze státního rozpočtu.

Tab. č. 19: Příjmy SFDI (v mil. Kč)

Příjmy	2002 Skutečnost	2003 Schválený rozpočet	2004 Schválený rozpočet	Rozpočtové předpoklady	
				2005	2006
Výnosy z daní	18 291	18 200	21 200		
v tom: 20% výnosů ze spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv	10 886	10 700	13 100		
Výnosy ze silniční daně	5 508	5 800	5 900		
Výnosy z dálničních poplatků	1 897	1 700	2 200		
Převody prostředků z Fondů národního majetku	23 800	27 200	20 000		
Nedaňové příjmy	1 546		2 800		
Celkové příjmy	43 637	45 400	44 000	50 100	53 800

SFDI si dále může prostředky půjčovat a zůstatky příjmů se na konci každého kalendářního roku převádějí do kalendářního roku následujícího.

Tyto zdroje jsou užívány ve prospěch výstavby, rozvoje, modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Spoluúčast SFDI doplňuje finanční příspěvky EU do české dopravní infrastruktury, tj. rovněž pomoc z nástroje ISPA.

Následující tři tabulky ukazují vývoj celkových investičních výdajů na dopravní infrastrukturu, podíl financovaný z veřejných zdrojů (SFDI) a také veřejné dotace do pravidelné veřejné přepravy osob.

Tab. č. 20: Investiční výdaje do dopravní infrastruktury – v běžných cenách (v mil. Kč)

Druh infrastruktury	1995	1998	1999	2000	2001	2002
Železniční	3 897,0	10 911,6	9 909,9	13 200,3	13 417,0	14 599,7
Silniční ¹⁾	9 802,0	13 515,0	11 886,0	10 988,0	10 300,9	15 970,7
Vnitrozemské vodní cesty	47,8	202,4	114,8	402,2	292,2	512,9
Letecká	2 523,2	802,4	613,8	992,8	1 718,2	1 191,8
Potrubi	1 308,0	171,9	425,0	399,2	739,2	661,1
Celkem	17 578,0	25 603,3	22 949,5	25 982,5	26 467,5	32 936,2

1) pouze silnice ve vlastnictví státu

Tab. č. 21: Investiční výdaje do dopravní infrastruktury z rozpočtu MD a ze SFDI
(v mil. Kč)

Druh infrastruktury	1995	1998	1999	2000	2001	2002
Železniční – MD	2 321,2	4 428,5	5 553,9	3 813,4	27,0	0,0
Železniční – SFDI	0,0	0,0	0,0	1 460,8	5 199,4	10 784,8
Silniční ¹ – MD	8 957,0	4 891,1	9 188,3	4 283,7	216,0	1 858,7
Silniční ¹ – SFDI	0,0	0,0	0,0	2 774,9	7 271,9	11 691,5
Vnitrozemské vodní cesty – MD	0,0	170,3	105,6	93,0	0,0	0,0
Vnitrozemské vodní cesty – SFDI	0,0	0,0	0,0	161,8	268,8	504,5
Letecká – MD	297,6	125,4	93,1	238,2	0,0	0,0
Letecká – SFDI	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Celkem – MD	11 575,8	9 615,3	14 940,9	8 428,3	243,0	1 858,7
Celkem – SFDI	0,0	0,0	0,0	4 397,5	12 740,1	22 980,8

1) pouze silnice ve vlastnictví státu

Údaje v kapitole MD jsou upraveny podle státního závěrečného účtu kapitoly 327 - MD.

Tab. č. 22: Dotace do pravidelné veřejné přepravy osob (v mil. Kč)

	1995	1998	1999	2000	2001	2002
<i>Linková autobusová doprava (bez. MHD)</i>						
Státní rozpočet	1 200	1 013	1 214	1 214	0	200
Rozpočty okresních úřadů	461	619	630	848	2 050	2 248
Rozpočty obcí	408	418	508	429	558	512
Zaměstnavatelé	0	0	0	0	0	0
Celkem	2 069	2 050	2 352	2 491	2 608	2 960
<i>Železniční osobní doprava</i>						
Státní rozpočet	5 248	5 800	6 017	7 021	500	1 813
Rozpočty okresních úřadů	0	0	0	0	2 000	1 886
SFDI	0	0	0	0	4 792	5 631
Celkem	5 248	5 800	6 017	7 021	7 292	9 330
Celkem dotace	7 317	7 850	8 369	9 512	9 900	12 290

1.5.2 Mezinárodní finanční instituce (IFI)

Půjčky mezinárodních finančních institucí (IFI) přispívají ke spolufinancování silniční, dálniční a železniční infrastruktury.

Tab. č. 23: Projekty financované a/nebo připravované k financování z půjček EIB a z SFDI - stav k březnu 2004

Program	Usnesení vlády	Zákon	Půjčka (v mil. EUR)	SFDI (v mil. EUR)
Program oprav dálnic a silnic I. a II. třídy *			95	95 ++
Program zlepšení stavu na mezinárodních silnicích (Program E-silnice II) *			100	100 ++
Projekt českých dálnic A *			230	230 ++
Projekt českých dálnic B (zejm. úseky na D 11 a D 8)	č. 741 ze dne 21.7.1999	Zákon č. 46/2002 Sb.	170	170
Projekt dálničního obchvatu Plzně a souvisejících přívaděčů *	č. 741 ze dne 21.7.1999	Zákon č. 274/2002 Sb.	210	210
I. železniční koridor	vydána státní záruka	Zákon č. 132/2002 Sb.	46	-
Silniční okruh kolem hlavního města Prahy, část jihozápadní	č. 741 ze dne 21.7.1999	návrh zákona, schválen usnesením vlády č. 163 ze dne 25.2.2004	310	310
Výstavba dálnice D8 – úsek Trmice – státní hranice ČR/SRN	č. 741 ze dne 21.7.1999	v přípravě	400	142
Projekt odstraňování povodňových škod II	č. 1031 ze dne 21.10.2002	Zákon č. 574/2002 Sb.	Česká republika celkem 400 (z toho dopravní infrastruktura 193)	30
Program zlepšení stavu na mezinárodních silnicích (Program E-silnice III)	č. 741 ze dne 21.7.1999	příprava pozastavena viz. usnesení vlády č. 164 ze dne 25.2.2004 ke Strategii financování dopravních sítí do roku 2007.	480	160
IV. železniční koridor	č. 1317 ze dne 10.12.2001	v přípravě	333	535
III. železniční koridor	č. 575 ze dne 5.6.2002	v přípravě	483	570

* půjčka je již čerpána

++ před vznikem SFDI bylo spolufinancování prováděno z prostředků státního rozpočtu

1.5.3 Financování z prostředků Evropské unie

Hlavní podíl finanční podpory Evropského společenství na investice v oblasti dopravy je poskytován prostřednictvím nástroje **ISPA** (Instrument for Structural Policies for Pre-accession).

Celkově dosahují náklady schválených projektů částky **503,5 mil. EUR** (tj. cca 15,1 mld. Kč při kurzu 30 Kč/EUR), z toho **grant z nástroje ISPA přesahuje hodnotu 260 mil. EUR, tedy asi 8 mld. Kč.**

Od roku 2000 byly Řídícím výborem ISPA schváleny následující projekty:

Tab. č. 24: Schválené dopravní projekty ISPA 2000 – 2002 (v mil. EUR, zaokrouhleno)

PROJEKT ČÍSLO	Lokace:	Typ	Celkové náklady	Celkové neuznatel né náklady	Celkové uznatelné náklady	ISPA grant	Podíl ISPA na celk.uznatelných nákladech
2000/CZ/16/P/ PT/002	Ústí n. Orlicí – Česká Třebová	modernizace železnic	30,5	1,89	28,61	14,3	50 %
2000/CZ/16/P/ PT/006	Záboří n. Labem – Přelouč	modernizace železnic	65,6	3,75	61,85	30,9	50 %
2000/CZ/16/P/ PT/003	Frydek Místek – Dobrá	modernizace silnice R48	36,3	2,36	33,94	20,4	60 %
2000/CZ/16/P/ PT/001	obchvat Bělotína	modernizace silnice R48	30,0	1,5	28,5	17,1	60 %
2001/CZ/16/P/ PT/012	Dobrá – Tošanovice	modernizace silnice R48	36,5	3,52	32,98	19,8	60 %
2002/CZ/16/P/ PT/013	Zábřeh na Moravě – Krasíkov	modernizace železnic	143,1	9,94	133,16	72,8	60 %
2002/CZ/16/P/ PM/001	Obnova žel. tratí a silnic poškozených povodněmi 2002	opravy žel. tratí a silnic	17,6	0	17,6	15,0	85 %
2001/CZ/16/P/ PT/009	Dálnice D8 – Úsek 807 Trmice – st. hranice	výstavba dálnice	133,1	9,5	123,6	61,8	50 %
2002/CZ/16/P/ PT/015	ETCS/ERTMS – Pilotní projekt Poříčany - Kolín	zavedení systému interoperability	9,8	0	9,8	7,4	75 %
2000/CZ/16/P/ PA/001	Technická pomoc při přípravě projektů	technická pomoc	0,833	0	0,833	0,625	75 %
2001/CZ/16/P/ PA/003	Technická pomoc MD při řízení projektů a implementaci ISPA	technická pomoc	0,2	0	0,2	0,2	100 %
CELKEM			503,533	32,46	471,073	260,325	

Před založením nástroje ISPA v roce 2000 byla v období od roku 1992 poskytována významná finanční podpora na investice v dopravním sektoru prostřednictvím **národního programu, mnohonárodních** (usnadnění tranzitu a modernizace hraničních přechodů) a **CBC Phare Programů.**

Přehled alokací Phare je uveden v následující tabulce:

Tab. č. 25:

a) Národní program Phare 1995, podprogram doprava

Číslo projektu	Název projektu	Alokace (mil. €)
CZ9504-01	Modernizace železničního koridoru Děčín-Praha- Břeclav	50
CZ9504-02	Program na zlepšení a modernizaci E-silnic	10
Celkem		60

b) Mnohonárodní program Phare pro dopravu (Program pro usnadnění tranzitu a modernizaci hraničních přechodů) 1992-1997

Číslo projektu	Název projektu	Alokace (mil. €)
ZZ9209	Rozvadov, Česká Kubice-Havlovice, Zlatá – Karlovy Vary, Meclov – Horšovský Týn	5
ZZ9314	Folmava	1,5
ZZ9424	Mosty u Jablunkova I	1,0
ZZ9523	Mosty u Jablunkova II	2,6
ZZ970	Mosty u Jablunkova IV	2,2
Celkem		12,3

c) Programy Phare CBC 1994-2002

CBC Phare ČR - Rakousko		
Číslo projektu	Název projektu	Alokace (mil. €)
CZ 9605 0101	České Velenice-železniční vlečka	1,944
CZ 9912 0102	Prachovice-Chvalšiny – rekonstrukce a rozšíření silnice II/143 a II/166	2,730
CZ 9912 0103	Břeclav – oprava silnice	2,860
2002	Grantové schéma – doprava	2,000
Celkem		9,534

CBC Phare ČR – Polsko		
Číslo projektu	Název projektu	Alokace (mil. €)
CZ 9909 0101	Třinec – rekonstrukce podjezdu “Myší Díra” na silnici II/468	3
CZ 0013 0101	Orlické Záhoří – Mostowice – rekonstrukce přístupové silnice II/311 k hraničnímu přechodu	2
CZ0013.02.01	Třinec – Horní Lištná – rekonstrukce silnic II/476 a II/468	2
CZ0113.02.01	Rekonstrukce přístupové komunikace č. II/311 a II/319 k hraničnímu přechodu Orlické Záhoří – Mostowice – II.etapa	2,2
Celkem		9,2

CBC Phare ČR - Německo		
<i>Číslo projektu</i>	<i>Název projektu</i>	<i>Alokace (mil. €)</i>
CZ 9403 0101	Cheb-modernizace železniční stanice	7,360
CZ 9403 0102	Železná Ruda-rekonstrukce silnice	0,950
CZ 9502 0101	Vojtanov-přeložka silnice	1,535
CZ 9502 0102	Železná Ruda- silnice a most	0,483
CZ 9502 0103	Moldava-Mikulov-rekonstrukce silnice	0,549
CZ 9502 0104	Klíný-Mníšek-rekonstrukce silnice	0,690
CZ 9502 0105	Rumburk-Neugersdorf-přeložka silnice	2,999
CZ 010701	Cheb-Schirnding, elektrizace žel. trati	0,848
CZ 010702	Cheb-železniční stanice, část III.	2,552
CZ 9604 0101	Cheb-modernizace železniční stanice	1,910
CZ 9604 0103	Žel. Ruda-Špičák-rekonstrukce nádražních budov	0,663
CZ 9604 0104	Hrádek nad Nisou-měst. dopr. okruh	0,216
CZ 9604 0105	Děčín-rozšíření veřejné dopravy	0,706
CZ 9701 0101	Hrádek n. Nisou, městský dopravní okruh-II	0,078
CZ 9701 0102	Chomutov-kruh. objezd, přemístění AN	1,001
CZ 9701 0103	Karlovy Vary- rekonstrukce a dostavba železniční budovy	0,572
CZ 9701 0104	Kraslice-rekonstrukce silnice II/210	0,126
CZ 9701 0105	Bělá nad Radbuzou-oprava silnice	0,316
CZ 9914 0103	Aš, silnice II/215 - obchvat	3,814
CZ 9914 0104	Chanov – Bílina – silnice E442/E55	4,500
CZ 0012.0101	Liberec – Kunratice – přemístění silnice I/14	2,000
CZ 0112 0101	Zkapacitnění silnice – Stráž nad Nisou – Bílý Kostel	2,000
CZ 0112	Přeložka I/7 Křimov – Hora Sv. Šebestiána	2,000
CZ 0112	Železnorudsko – zkvalitnění dopravní infrastruktury	1,396
2002	Prachatice – Volary – oprava silnice II/141	2,270
Celkem		41,534

Prostřednictvím programů Phare CBC bylo v období 1994 – 2002 poskytnuto celkem 60,268 mil. EUR na investice v dopravě. **Celková podpora Phare na dopravní investiční projekty dosáhla 132,568 mil. EUR.**

2. Dopravní strategie pro Fond soudržnosti (2004 – 2006)

2.1 Obecné cíle

V červnu roku 1998 vláda ČR schválila dopravní politiku jako strategický dokument českého dopravního sektoru. Tímto dokumentem a některými změnami podmínek v dopravě, o nichž rozhodla vláda v roce 1999, byl vytvořen základ, který lze využít pro další identifikaci a implementaci nutných souborů opatření. V budoucnu se dále předpokládá aktualizace tohoto „otevřeného dokumentu“.

Dopravní politika České republiky tvoří součást předvstupní strategie státu a je rovněž považována za jeden z programových dokumentů nezbytných pro vstup ČR do EU. Po tomto strategickém dokumentu následovaly další strategické dokumenty, tj. „Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010“, „Střednědobá strategie sektoru dopravy, telekomunikací a pošt“ (závazná působnost). Při přípravě těchto strategických dokumentů byla zvláštní pozornost věnována jejich souladu s ochranou životního prostředí, standardy EU a českým zákonem č. 244/1992 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

Vedle těchto strategických dokumentů, ale rovněž v jejich znění, byly odsouhlaseny některé více kvalitativní **obecné cíle**, za účelem splnění **obecných standardů dopravní politiky EU** a více konkrétních **priorit Fondu soudržnosti**, jako např.:

- realizovat mezinárodní dohody, zejména pak propojení pan-evropských dopravních koridorů s trans-evropskou dopravní sítí (TEN-T) sousedních zemí a modernizace a výstavba trans-evropské dopravní sítě na území ČR, aby bylo dosaženo shody se společnou dopravní politikou EU a rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj trans-evropských dopravních sítí;
- zlepšit kvalitu a kapacitu na propojení velkých sídelních aglomerací, realizovat výstavbu obchvatů velkých sídelních útvarů, za účelem zlepšení bezpečnosti a snížení negativního vlivu dopravy na životní prostředí;
- zrychlit výstavbu chybějících úseků dálnic a rychlostních silnic, zejména v regionech čelících ekonomickým problémům a nezaměstnanosti, např. severní Morava a severozápadní Čechy, odstranit bodové závady na silniční síti a zajistit propojení průmyslových zón se silniční nebo železniční sítí;
- zajistit interoperabilitu rozličných složek a druhů dopravy v dopravní síti, zejména realizaci mezinárodních spojovacích bodů a aktivní propagaci kombinované dopravy;
- zvláště se zaměřit na dálkovou a mezinárodní dopravu, kvůli vysoké, jednotné a stálé úrovni služeb, bezpečnosti a pohodlí;
- inovovat technologické zařízení dopravních sítí a bezpečnostních systémů, včetně telematiky (např. systém ERTMS/ETCS);
- propagovat druhy dopravy a projekty šetrné k životnímu prostředí tak, aby všechny projekty spolufinancované z Fondu soudržnosti byly v souladu se závazky vyplývajícími ze směrnic NATURA 2000 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (směrnice Rady 92/43/EHS) a o ochraně volně žijících ptáků (směrnice Rady 79/409/EHS) a směrnicí EIA 85/337/EHS ve znění směrnice 97/11/ES. Všechny projekty budou realizovány v souladu s českými zákony o ochraně životního prostředí⁶;
- snížit zanedbanost údržby silnic;
- zapojit soukromý kapitál do výstavby dopravní sítě a snažit se o partnerství veřejného a soukromého kapitálu (PPP).

Tyto obecné cíle dopravního sektoru poskytují jednak **rámec** pro dopravní subsektory (druhy dopravy) a jednak jsou obecně platné při **procesu identifikace a výběru projektů**. Tímto způsobem byl vytvořen seznam projektů určených k navržení a možné implementaci s podporou Fondu soudržnosti v průběhu zbývajících tří let současného sedmiletého finančního plánovacího období, tj. 2004 – 2006. Účinek pomoci z Fondu soudržnosti na prostředky ze státního rozpočtu a mezinárodních finančních institucí by mohl výrazně podpořit dopravní politiku České republiky jako budoucí členské země EU.

Kromě obecných cílů, které jsou společné všem nebo několika druhům dopravy či celému dopravnímu sektoru, jsou za účelem splnění podmínek Fondu soudržnosti definovány tyto cíle podle jednotlivých subsektorů / druhů dopravy.

⁶ Projekty vodních cest uvedené mezi prioritami byly posouzeny negativně v proběhlém procesu EIA a jsou zde nyní uvedeny pouze pro úplnost.

2.2 Cíle a priority podle druhu dopravy

2.2.1 Rozvoj silniční sítě

Cílem rozvoje a modernizace silniční sítě v ČR je reagovat na problémy vzniklé současným stavem silniční sítě. Je proto především nutné začít s výstavbou obchvatů sídelních oblastí situovaných na silnicích, přístupových silnic k hraničním přechodům, dálnic a rychlostních silnic, které by nahradily přetížené silniční úseky a rekonstruovat nevyhovující mosty a silniční úseky. Postupné přibližování rozsahu a stavu silnic a mostů v ČR standardům srovnatelným se zeměmi EU bylo stanoveno jako obecné kritérium v oblasti rozvoje silniční sítě. Konečný rozsah dálnic a rychlostních komunikací v celkové délce zhruba 2 100 km by měl být podle dostupnosti finančních prostředků dosažen co nejdříve, ale v každém případě do roku 2020.

Závěry nedávno provedené kontroly a hodnocení poukázaly na nevyhovující podmínky v silniční síti. Kvalita obrusné vrstvy silnic se stále zhoršuje působením rapidního zvýšení silniční dopravy. Z uvedeného hodnocení a srovnání jasně vyplývá, že celková suma prostředků investovaných od roku 1989 do oprav, údržby a provozu silnic neodpovídá potřebám rychle rostoucí automobilové dopravy.

Hlavním úkolem pro další období je proto určení optimálního rozdělení investičních prostředků do tří základních segmentů správy silnic při užití následujících priorit:

- a) údržba a opravy existující sítě dálnic a rychlostních komunikací
- b) rekonstrukce, rozsáhlé opravy a obchvaty na stávající silniční síti
- c) výstavba dálnic a rychlostních komunikací.

Hlavním kritériem pro nově budované silnice je jejich provozní zatížení. Podle výsledku posledního celostátního sčítání dopravy na silnicích a dálnicích v roce 2000 vzrostl přepravní výkon v porovnání s rokem 1995 celkem o 28 %, z toho o 33 % na silnicích I. třídy, o 28 % na silnicích II. třídy a o 10 % na silnicích III. třídy (viz také oddíl 1.2.1.b pro srovnání s rokem 1990). Řada hlavních silničních tras v ČR, jež by měly být nahrazeny dálnicemi a rychlostními komunikacemi, je v současnosti z hlediska dopravy přetížená a na některých úsecích (zvláště při průjezdu velkými městy nebo jejich okolím) jsou časté dopravní kongesce. S ohledem na rychlý nárůst silniční dopravy a zpoždění v realizaci plánovaných úseků dálnic a rychlostních komunikací je nutné počítat s výrazným zhoršením dopravní situace na stávajících hlavních silnicích. Kromě zhoršení dopravní situace bude rovněž třeba zabránit snížení kvality životního prostředí v okolí stávajících hlavních silničních tras (zvláště pokud prochází městy a obcemi) a rovněž zvyšování počtu nehod.

Nové dálniční úseky jsou projektovány a postupně budovány, zejména v místech největších dopravních toků, s ohledem na nutnost propojení hlavního města Prahy, jako nejdůležitější výchozí i cílové destinace, s nejdůležitějšími aglomeracemi. Do tohoto plánování je rovněž nutno zahrnout napojení na dálniční síť sousedních států ve směru hlavních mezinárodních tras podle dohody AGR a zajistit výstavbu pozemních komunikací v trasách trans-evropských multimodálních koridorů. Hraniční dálniční přechody byly založeny na základě mezivládních dohod.

Usnesením vlády č. 741/1999, kterým byl schválen „Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010“, byly stanoveny úseky dálnic a rychlostních komunikací, jejichž výstavba by měla začít do roku 2010. V dálniční síti se předpokládá pokračování výstavby dálnice D1 v úseku Vyškov – Hulín – Lipník nad Bečvou, dálnice D3 v úseku Praha – České Budějovice – Kramolín a dálnice D5 na obchvatu Plzně, dálnice D8 ve zbývajícím úseku Lovosice –

státní hranice s Německem, dálnice D11 v úseku Poděbrady – Jaroměř a dálnice D47 v úseku Lipník nad Bečvou – Ostrava – státní hranice s Polskem.

U rychlostních komunikací se předpokládá výstavba těchto úseků: silniční okruh R1 okolo Prahy, rychlostní komunikace R3 v úseku Kramolín – st. hranice s Rakouskem, rychlostní komunikace R4 v úseku Dubenec – Nová Hospoda, rychlostní komunikace R6 v úseku Praha – Karlovy Vary – Cheb, rychlostní komunikace R7 v úseku Slaný – Chomutov, rychlostní komunikace R35 v úseku Turnov – Hradec Králové – Mohelnice – Olomouc, rychlostní komunikace R48 v úseku Běloutín – Frýdek Místek – Český Těšín, R52 v úseku Pohořelice – st. hranice s Rakouskem a rychlostní komunikace R55 Olomouc – Přerov – Otrokovice – Břeclav.

U ostatních silnic I. třídy se nepředpokládá rekonstrukce dlouhých souvislých úseků. Předpokládá se však postupné zlepšování stavu výstavbou obchvatů měst, rekonstrukcí nevyhovujících úseků, přičemž prioritou budou mít projekty na mezinárodních silnicích a odstraňující dopravní závady a nevyhovující mosty.

Ve výše zmíněném dokumentu „Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010“ Ministerstvo dopravy zkoumalo základní varianty a stanovilo následující priority rozvoje:

1. dosažení vysokokapacitního silničního propojení mezi Brnem a ostravským regionem, včetně napojení na polskou silniční síť,
2. druhé dálniční spojení s Německem prostřednictvím dálnice D8 (Praha – Drážďany),
3. dokončení dálnice D5 dostavbou obchvatu Plzně,
4. výstavba silničního okruhu R1 kolem Prahy.

Obecně se dá říci, že cílem Ministerstva dopravy je vytvoření vysoce kvalitního spojení národní dálniční a silniční sítě s evropskou silniční sítí. V rámci zajištění rozvoje dálnic a silnic je třeba věnovat zvýšenou pozornost ochraně přírody a životního prostředí.

V souladu s výše uvedenými prioritami rozvoje a obecnými cíly národní dopravní politiky bylo Ministerstvem dopravy v rámci pracovní skupiny složené ze zástupců příslušných odborů a konečných příjemců a na základě doporučení Evropské komise, zejména dopisů ředitele DG Regio p. Riery ze dne 23. 7. 2003 a 16. 1. 2004, identifikováno a vybráno **sedm prioritních projektů** (viz příloha III. 2).

2.2.2 Rozvoj železniční infrastruktury

Návrh rozvoje železniční sítě je založen na prognóze budoucího vývoje dopravy v Evropě a na základních principech evropské dopravní politiky, která zdůrazňuje vyšší využití druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí a věnuje velkou pozornost revitalizaci železnic.

Investiční priority rozvoje železniční sítě jsou následující:

- modernizace železničních tranzitních koridorů na parametry vyhovující mezinárodním dohodám AGC a AGTC, včetně průtahů vybranými železničními uzly, kde má takováto modernizace ekonomické opodstatnění a má nesporný dopad na zrychlení jízdy vlaků,
- zajištění bezpečnosti, provozuschopnosti, řádné údržby a postupné efektivní modernizace ostatních celostátních a regionálních tratí s cílem snižování nákladů na provoz těchto tratí a zvýšení jejich konkurenceschopnosti oproti méně ekologické silniční dopravě,

- realizace další elektrizace, optimalizace a popřípadě též i odůvodněná výstavba nových železničních úseků tratí, zejména tam, kde taková investice zlepší výrazným způsobem dopravní obslužnost území s dopadem na zaměstnanost v daném regionu, zlepší vazby na železniční síť sousedních států s dopadem na rozvoj příhraničních regionů a z hospodární stávající provoz,
- optimalizace doplňkových tratí zahrnutých do dohody AGTC a přípojných tratí.

Pro další období je cílem železniční strategie dosáhnout na vybraných tratích zahrnutých do mezinárodních dohod maximální rychlosti až 160 km/h a jako prioritu zajistit mezinárodní rychlostní spojení s Berlínem, Vídní, Bratislavou, Varšavou, Norimberkem a Lincem. Současně je nutno brát v potaz národní poptávku po rychlém a kvalitním spojení mezi jednotlivými oblastmi ČR.

Rozvoj železniční sítě je navržen, včetně všech nezbytných investičních opatření vztahujících se k průjezdu hlavními uzly a stanicemi, při užití shodných parametrů jako mají tratě, které do těchto uzlů vedou. V budoucnu by proto na modernizovaných koridorech neměla vznikat žádná úzká místa. Realizace modernizačních opatření k zajištění průchodnosti hlavních železničních uzlů se předpokládá v období 2001 – 2010.

Toto se týká následujících 9 železničních uzlů a stanic umístěných na IV. TEN koridoru (I. tranzitní železniční koridor): Děčín, Praha, Kolín, Pardubice, Ústí n. Orlicí, Choceň, Česká Třebová, Brno a Břeclav. Investiční náklady zajištění modernizace a optimalizace tohoto koridoru představují zhruba 950 milionů EUR.

Na zachování provozuschopnosti a bezpečnosti tratí se zvýšeným objemem dopravy bude ročně zajištěno zhruba 28 milionů EUR. Tato částka zlepší úroveň běžné údržby, která byla v posledních letech pokryta pouze ze 30 % plánovaných potřeb. Běžná údržba tak nyní bude pokryta přibližně ze 46 %.

V souladu s usnesením vlády byla modernizace IV. TEN koridoru v ČR (I. tranzitní železniční koridor: Děčín - Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav) dokončena na konci roku 2003 (kromě dvou úseků spolufinancovaných z fondu ISPA). Oproti tomu dokončení úseku Břeclav – Petrovice u Karviné na VI. TEN koridoru (II. tranzitní železniční koridor) se předpokládá v roce 2004 a spojovací větve Přerov – Česká Třebová v roce 2010.

Vláda chce dále financovat úpravy na dalších méně významných tratích z vlastních rozpočtových zdrojů. Dle platného usnesení vlády č. 575 ze dne 5. 6. 2002 se předpokládá, že v roce 2004 bude započata výstavba na III. tranzitním železničním koridoru (Praha – Plzeň – Cheb) s dokončením celého koridoru v období 2008 – 2010. V období 2004 – 2010 se rovněž předpokládá (dle usnesení vlády č. 1317 ze dne 10. 12. 2001) modernizace IV. tranzitního železničního koridoru (Praha – Tábor – České Budějovice – Linec). Oba tyto koridory patří do sítě TEN-T.

Předpokládá se postupná realizace elektrizace tratí v souladu s prioritami, zejména na tranzitních koridorech a tratích mezinárodního významu. Na trati České Budějovice – Horní Dvořiště byla elektrizace dokončena v roce 2001. Elektrizace dalších tratí však naráží na nízkou ekonomickou návratnost těchto projektů. Nicméně se předpokládá, že v období 2003 – 2006 by mělo dojít k elektrizaci úseku Letohrad – Lichkov, vzhledem k tomu, že tvoří součást tratí zahrnutých do dohody AGTC. Tyto záměry jsou rovněž podporovány Polskem. Dále se očekává elektrizace tratí Veselí nad Lužnicí – České Velenice a České Budějovice – České Velenice (sít' TEN-T), která by měla být financována hlavně z externích zdrojů. Pro financování zmíněné elektrizace se také uvažuje o využití strukturálních fondů po vstupu ČR do EU.

V období 2006 – 2010 by měla být jako priorita vzhledem k provozním důvodům dokončena elektrizace trati Cheb – Chomutov v úseku Kadaň – Karlovy Vary (sít' TEN-T). Elektrizace dalších tratí má význam z dopravního a zvláště ekologického hlediska. Z těchto důvodů bude pokračovat dohled nad přípravou příslušných tratí a v případě realizace rovněž zahájení prací do roku 2010.

Časový harmonogram a koordinace modernizace železnice jsou stanoveny mezinárodními dohodami se sousedními zeměmi. Mezinárodní úmluvy byly podepsány s Rakouskem, Německem, Polskem a Slovenskem.

Možnost výstavby vysokorychlostních tratí pro maximální rychlost 300 km/h není možná před rokem 2010 a záleží na jejich rozvoji v sousedních zemích, především ve Spolkové republice Německo, Rakousku a Polsku. Studie „Koridory vysokorychlostních tratí na území České republiky“ byla připravena jako podkladový materiál pro výstavbu vysokorychlostních tratí. Tato studie navazuje na celoevropské politiky a definuje možné koridory pro tyto tratě. Jedná se o koridor Německo – Děčín – Praha – Brno – Rakousko (Slovensko); Německo – Plzeň – Praha – Brno – Ostrava – Polsko. Pro dřívější realizaci těchto tratí na českém území v současnosti neexistuje ekonomické odůvodnění, které by bylo založeno na přepravních proudech či poptávce po dopravě.

V souladu s výše zmíněnými prioritami rozvoje železniční sítě a obecnými cíly národní dopravní politiky a na základě doporučení Evropské komise, zejména dopisů ředitele DG Regio p. Riery ze dne 23. 7. 2003 a 16. 1. 2004, bylo Ministerstvem dopravy identifikováno a vybráno **pět prioritních projektů** (viz příloha III. 1).

2.2.3 Rozvoj civilního letectví

Komparativní výhoda letecké dopravy z hlediska zdrojů financování a jejich užití spočívá v tom, že toto odvětví spoléhá na vlastní zdroje financování rozvojových programů, takže nečerpá finanční prostředky z jiných zdrojů, jako např. ze SFDI a/nebo státního rozpočtu. Značný potenciál pro zvyšování počtu cestujících v nadcházejícím období je další silnou stránkou tohoto odvětví. V odvětví byl nicméně zaznamenán krátkodobý pokles, který byl způsoben především teroristickými útoky 11. září 2001. Současný růst odvětví je však považován za jeho silnou stránku. Další komparativní výhoda spočívá v zavedení podrobného monitorování hluku a emisí motorů přímo u zdroje a vytvoření systému „znečišťovatel platí“. Kromě toho zavedení systému RVSM („snížená minima vertikálních rozestupů“) přispělo k posílení kapacity vzdušného prostoru. Zavedením systému RVSM v rámci koncepce „Jednotného evropského nebe“ byla zvýšena propustnost evropského vzdušného prostoru a posílena bezpečnost a ochrana před protiprávními činy.

S ohledem na nutnost zvýšení kapacity všech klíčových letišť v ČR a předpokládaný růst letecké dopravy, zejména v síti mezinárodních letišť v ČR, bylo **letiště Praha/Ruzyně** zařazeno na seznam navrhovaných prioritních investičních projektů na období 2004 – 2006. Pro původně navržený projekt Systému odbavování zavazadel již proběhlo výběrové řízení (v souladu s pravidly EIB) před vstoupením v platnost nového zákona o zadávání veřejných zakázek, který je harmonizovaný s legislativou EU. Nebylo proto možné navrhnout projekt pro spolufinancování z Fondu soudržnosti. Projekt výstavby vzletové a přistávací dráhy 06R/24L bude realizován až od roku 2007 a v seznamu prioritních projektů pro období 2004 – 2006 je uveden pouze pro úplnost a nebyl pro něj zpracován přehledný popis projektu.

2.2.4 Rozvoj vodních dopravních cest

Pro souvislou vnitrostátní i mezinárodní vodní dopravu disponuje v současnosti vodní doprava v ČR labsko-vltavskou vodní cestou s provozní délkou 303 km. Obchodní aktivity ve vodní dopravě jsou zaměřeny zejména na mezinárodní dopravu, kde se zřetelně projevuje ekonomická výhodnost vodní dopravy. V posledních letech došlo v souvislosti s restrukturalizací české ekonomiky k výraznému poklesu vodní dopravy.

Napojení labsko-vltavské vodní cesty na síť trans-evropských vodních cest je zvažováno v souvislosti s rozhodnutím Rady 93/630/EHS ze dne 29. října 1993. Dle tohoto rozhodnutí mělo dojít ke zlepšení plavebních podmínek na Labi mezi Magdeburgem a českou hranicí do 10 let.

V České republice byl určen regulovaný úsek Labe – zlepšení plavebních podmínek dolního toku Labe v úseku Ústí nad Labem – státní hranice jako prioritní projekt rekonstrukce a modernizace stávající labsko-vltavské vodní cesty. Tohoto zlepšení by mělo být dosaženo výstavbou **dvou splavných úseků**, které byly identifikovány a vybrány jako priority pro spolufinancování z Fondu soudržnosti (viz příloha III. 3)⁷.

2.2.5 Rozvoj kombinované dopravy

Česká republika má poměrně dobré předpoklady pro rozvoj multimodální (kombinované) dopravy v rámci dopravní infrastruktury. Hustá železniční síť, vodní cesty a 11 terminálů, které jsou převážně v soukromém vlastnictví, tvoří základ pro tyto předpoklady. Přímé kontejnerové vlaky spojují české terminály s hlavními evropskými středisky, zejména přístavy v severním Německu a Rotterdamem v Nizozemí.

Rozvoj kombinované dopravy bude především zaměřen na nedoprovázenou dopravu. Rozvoj zde zahrnuje modernizaci železničních tratí, jejich zlepšení na standardy určené dohodami AGTC, podpora obchodní plánů na výstavbu doků a logistických center, obnova vozového parku, pořízení mechanismů, modifikace lodí a (dočasně) provozování tratí RO-LA jako opatření ke zlepšení životního prostředí v hraničních oblastech. Projekt výstavby **terminálu kombinované dopravy v Břeclavi** (spojený s projektem napojení vodní cesty Dunaj ČR) byl Ministerstvem dopravy identifikován a vybrán jako priorita pro období 2004 – 2006 (viz příloha III. 4).

⁷ Projekty vodních cest uvedené mezi prioritami byly posouzeny negativně v proběhlém procesu EIA a jsou zde nyní uvedeny pouze pro úplnost.

3 Opatření navrhovaná na období 2004 – 2006

3.1 Sít' TEN-T v České republice

Za účelem rozvoje dopravní sítě na území kandidátských zemí byl v roce 1995 Evropskou komisí zahájen proces TINA. Byly stanoveny všechny potřebné kroky k určení různých stupňů rozvoje této infrastruktury v časovém horizontu do roku 2015. Sít' TINA definovala budoucí trans-evropskou dopravní sít' v rozšířené Evropské unii, při použití kritérií rozhodnutí č. 1692/96/ES. Proces TINA skončil v roce 1999 vypracováním a předložením závěrečné zprávy TINA.

Sít' TEN-T byla definována v rámci přístupové smlouvy České republiky k EU. Sít' TEN-T by měla zahrnovat jak vlastní dopravní infrastrukturu, tak navigační systémy a systémy pro řízení dopravy. Inteligentní dopravní systémy (ITS) jsou považovány za důležitý budoucí prvek. Hlavní aplikace ITS zahrnují navigační systémy a související služby, při nejlepším možném využití technologie ke zlepšení pohybu lidí a zboží. Nabízí významné možnosti ve smyslu zvýšení přepravní výkonnosti, lepší bezpečnosti, zvýšení pohodlí pro cestující a menší znečištění životního prostředí.

Na základě doporučení skupiny vedené bývalým komisařem Evropské komise p. Karel Van Mierem a návrhu Evropské komise bylo dne 21. 4. 2004 Evropským parlamentem schváleno nové znění rozhodnutí č. 1692/96/ES, jehož součástí je 30 prioritních projektů tzv. evropského zájmu. Dopravní sítě v ČR se týkají následující 3 prioritní projekty:

Projekt č. 22 – železniční spojení Atény – Sofie – Budapešť – Vídeň – Praha – Norimberk/Drážďany

- železniční spojení Břeclav – Praha – Norimberk (termín dokončení 2010);
- železniční spojení Praha – Linec (termín dokončení 2016).

Součástí tohoto projektu jsou následující prioritní projekty navržené pro spolufinancování z Fondu soudržnosti:

Optimalizace železničního úseku Plzeň – Stříbro;

Modernizace železničního úseku Benešov – Strančice;

Přestavba železničního uzlu Brno – „1. část výstavby osobního nádraží“ (je rovněž součástí projektu č. 23).

Projekt č. 23 – železniční spojení Gdaňsk – Varšava – Brno/Bratislava – Vídeň

- železniční spojení Katowice – Břeclav (termín dokončení 2010).

Součástí tohoto projektu je prioritní projekt navržený pro spolufinancování z Fondu soudržnosti:

Přestavba železničního uzlu Brno – „1. část výstavby osobního nádraží“ (je rovněž součástí projektu č. 22).

Projekt č. 25 – dálniční spojení Gdaňsk – Brno/Bratislava – Vídeň

- dálnice Katowice – Brno/Žilina (termín dokončení 2010);
- dálnice Brno – Vídeň (termín dokončení 2009).

Součástí tohoto projektu jsou následující prioritní projekty navržené pro spolufinancování z Fondu soudržnosti:

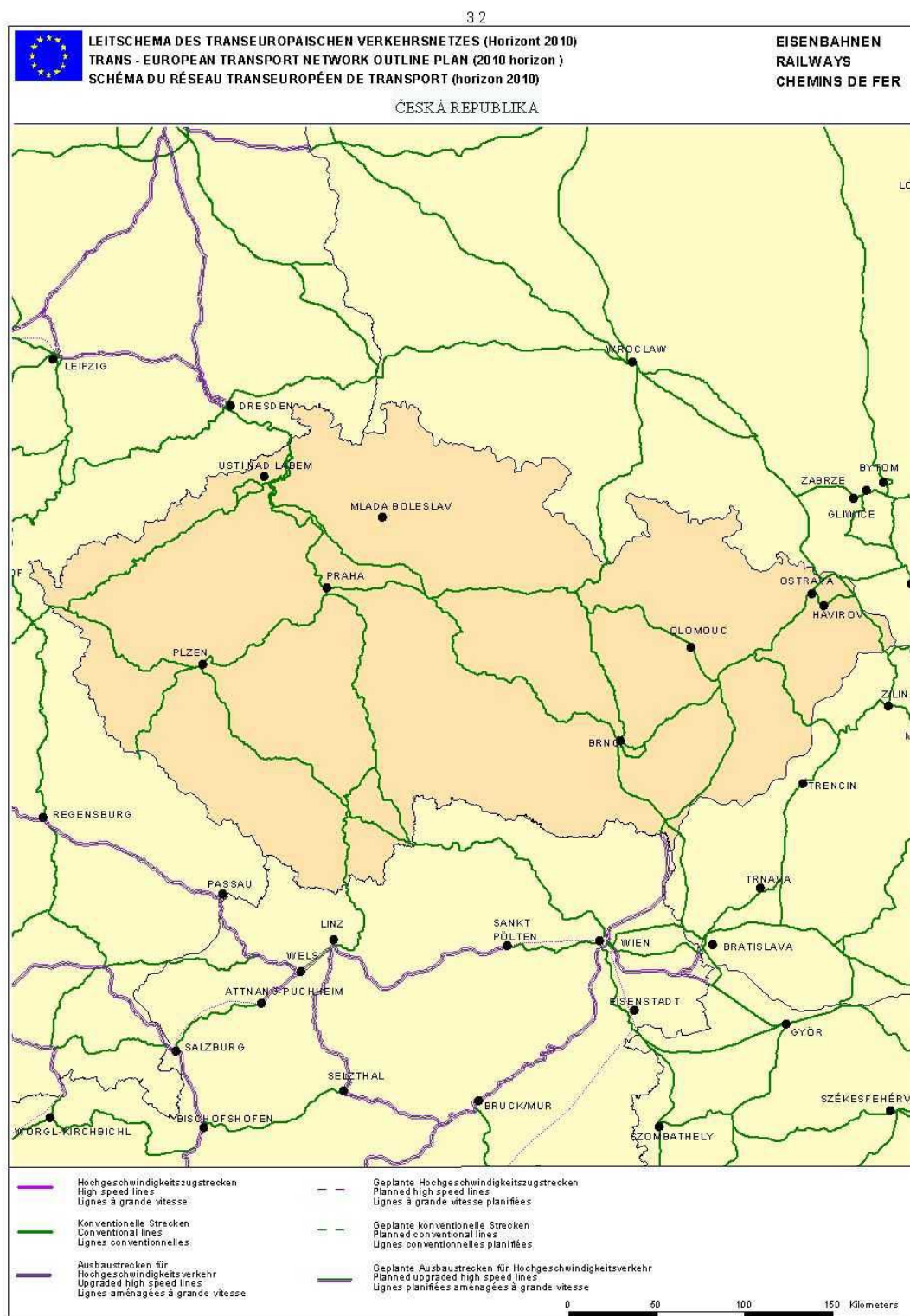
Rychlostní komunikace R48, Tošanovice – Žukov;

Dálnice D1, úsek Kroměříž východ – Kroměříž západ;

Dálnice D1, úsek Mořice – Kojetín;

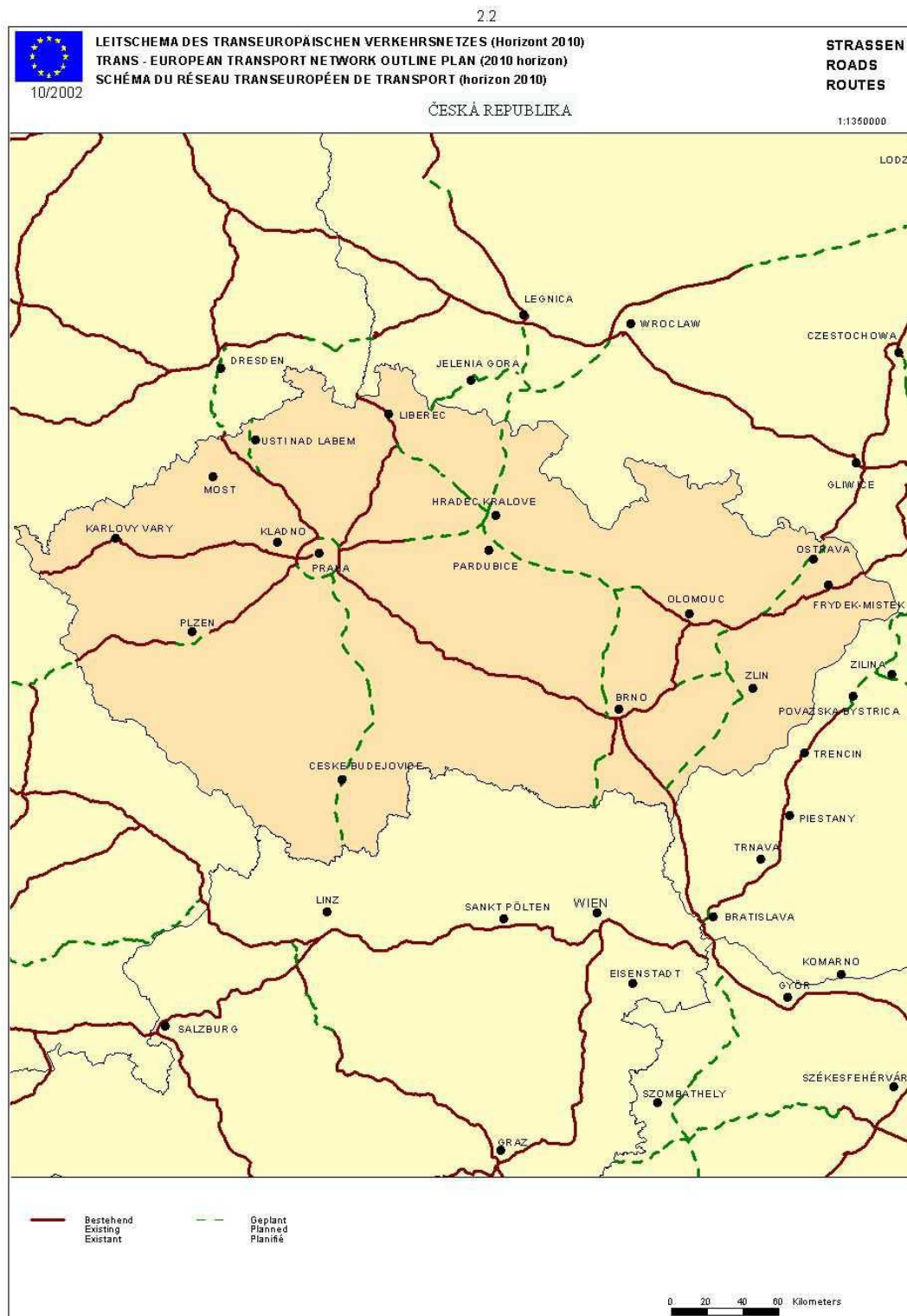
Dálnice D1, úsek Kojetín – Kroměříž západ.

Železniční trans-evropská dopravní síť na území ČR



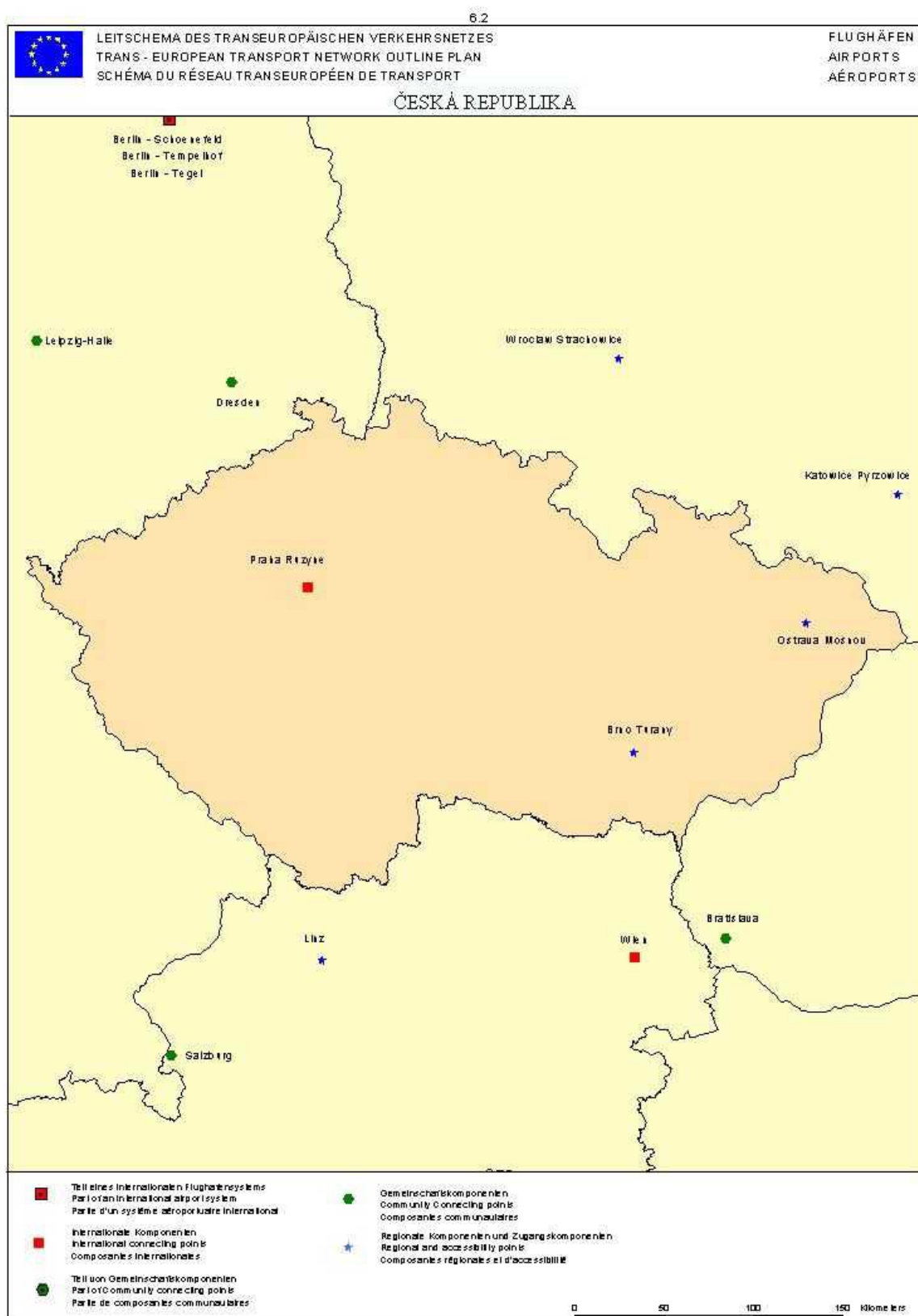
Pramen: Smlouva o přistoupení ČR k Evropské unii

Silniční trans-evropská dopravní síť na území ČR



Pramen: Smlouva o přistoupení ČR k Evropské unii

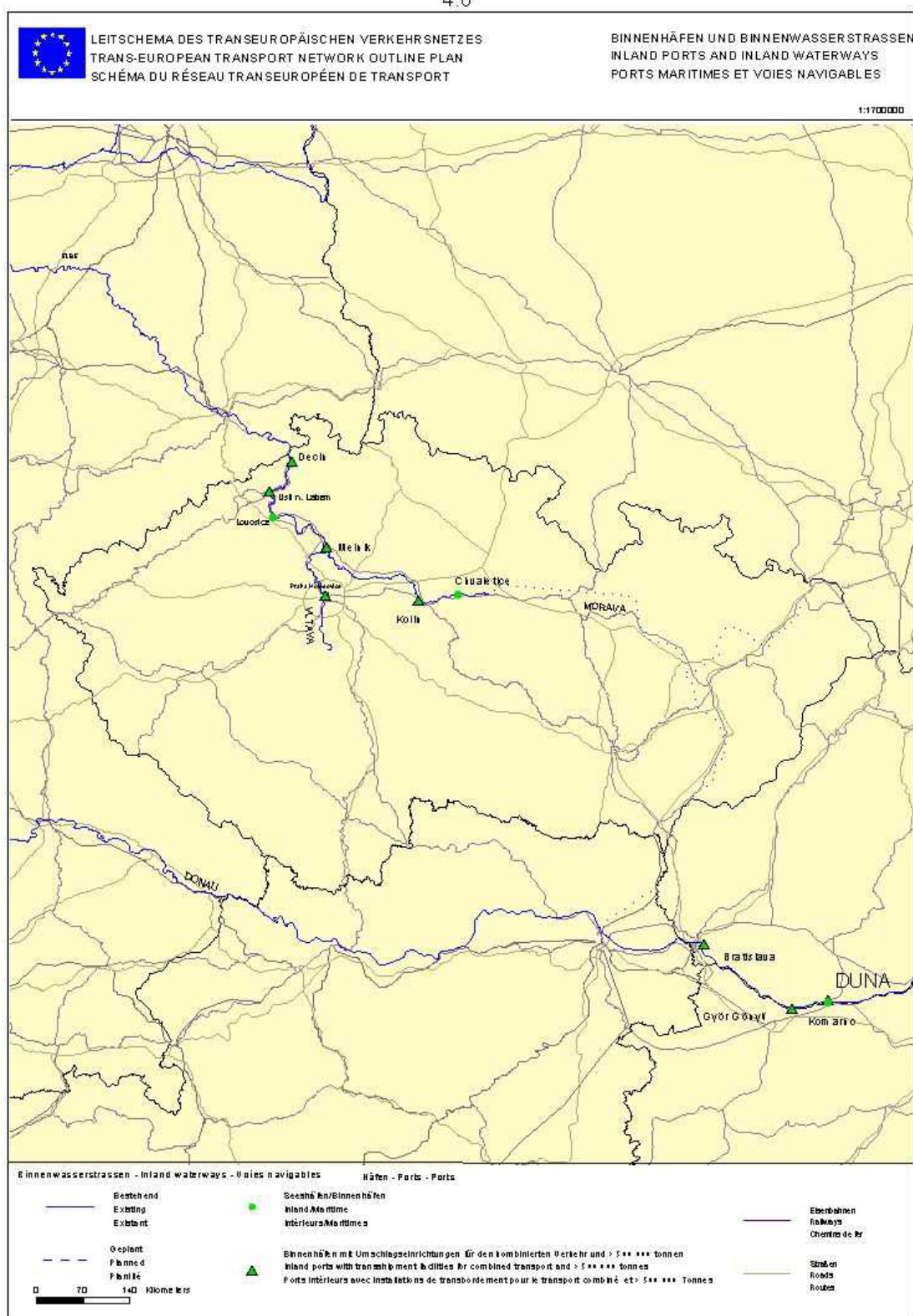
Trans-evropská síť letišť na území ČR



Pramen: Smlouva o přistoupení ČR k Evropské unii

Trans-evropská síť vnitrozemských vodních cest na území ČR

4.6



Pramen: Smlouva o přistoupení ČR k Evropské unii

Závěr

Tuto aktualizaci dříve zpracovaného dokumentu Strategie ISPA nebylo snadné provést vzhledem k tomu, že plánovací období (2004 – 2006) je dosti krátké pro vážné strategické úvahy a možnosti. Česká vláda však již schválila a aktualizovala svou vlastní dopravní strategii pro delší období (2000 – 2010). Současná Strategie pro zbývající plánovací období Fondu soudržnosti tak vlastně představuje výběr z již potvrzených národních dopravních priorit, které mohou být považovány za „projekty společného zájmu“ evropského významu.

Vzhledem k očekávané alokaci z Fondu soudržnosti a požadavku Evropské komise, aby z hlediska finančního objemu bylo předloženo větší množství projektů, se ministerstvo dopravy rozhodlo navrhnout ke spolufinancování následujících **šestnáct projektů**:

Železnice

- 1) Modernizace železničního úseku Přerov – Olomouc
- 2) Modernizace železničního úseku Červenka – Zábřeh na Moravě
- 3) Optimalizace železničního úseku Plzeň – Stříbro (*součást projektu evropského zájmu č. 22*)
- 4) Modernizace železničního úseku Benešov – Strančice (*součást projektu evropského zájmu č. 22*)
- 5) Přestavba železničního uzlu Brno – „1. část výstavby osobního nádraží“ (*součást projektů evropského zájmu č. 22 a 23*)

Silnice

- 1) Rychlostní komunikace R48, Tošanovice – Žukov (*součást projektu evropského zájmu č. 25*)
- 2) Silniční okruh Prahy R1, úsek Lahovice – Slivenec
- 3) Dálnice D1, úsek Kroměříž východ – Kroměříž západ (*součást projektu evropského zájmu č. 25*)
- 4) Dálnice D1, úsek Mořice – Kojetín (*součást projektu evropského zájmu č. 25*)
- 5) Dálnice D1, úsek Kojetín – Kroměříž západ (*součást projektu evropského zájmu č. 25*)
- 6) Silniční okruh Prahy R1, úsek Vestec – dálnice D1
- 7) Silniční okruh Prahy R1, Běchovice – dálnice D1

Civilní letectví

- 1) Vzletová a přistávací dráha 06R/24L – letiště Praha/Ruzyně

Vodní doprava

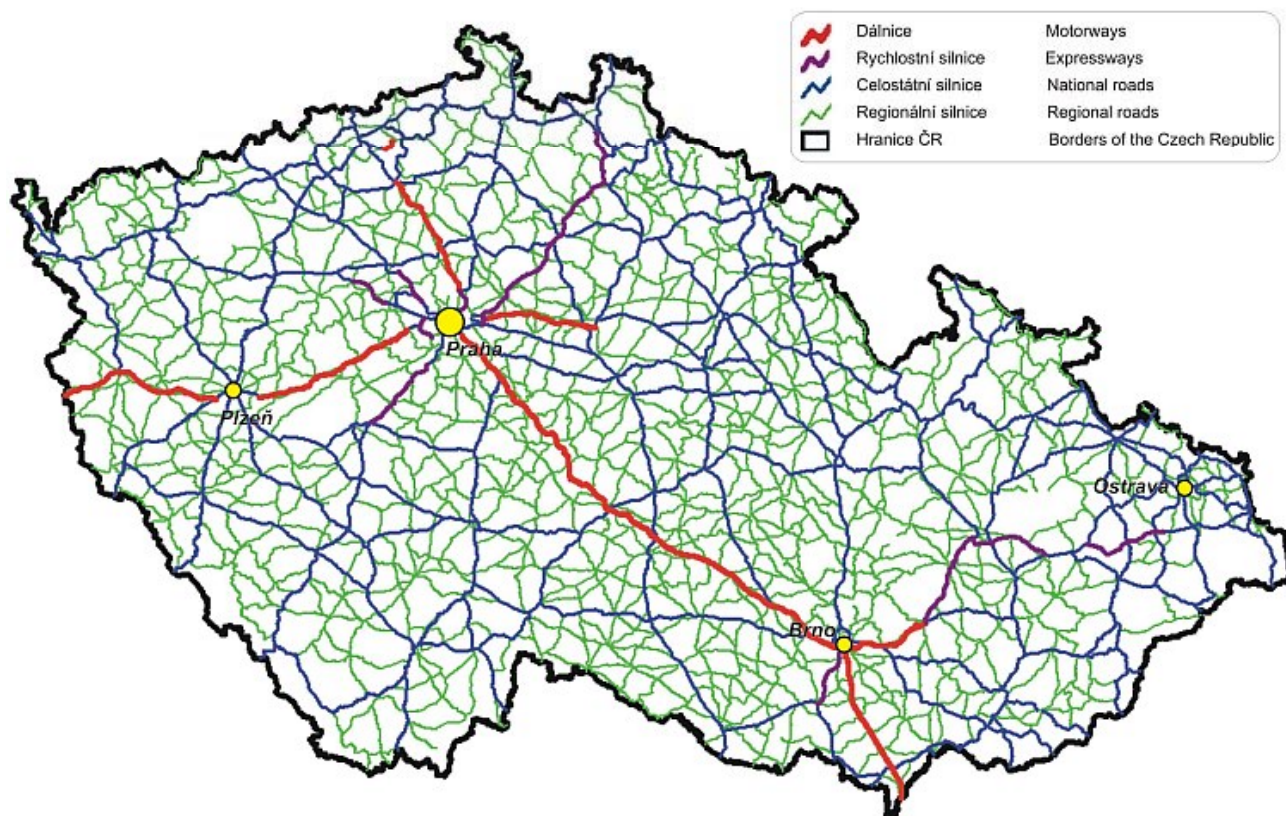
- 1) Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku mezi Boleticemi a státní hranicí ČR/SRN
- 2) Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku mezi Střekovem a Boleticemi

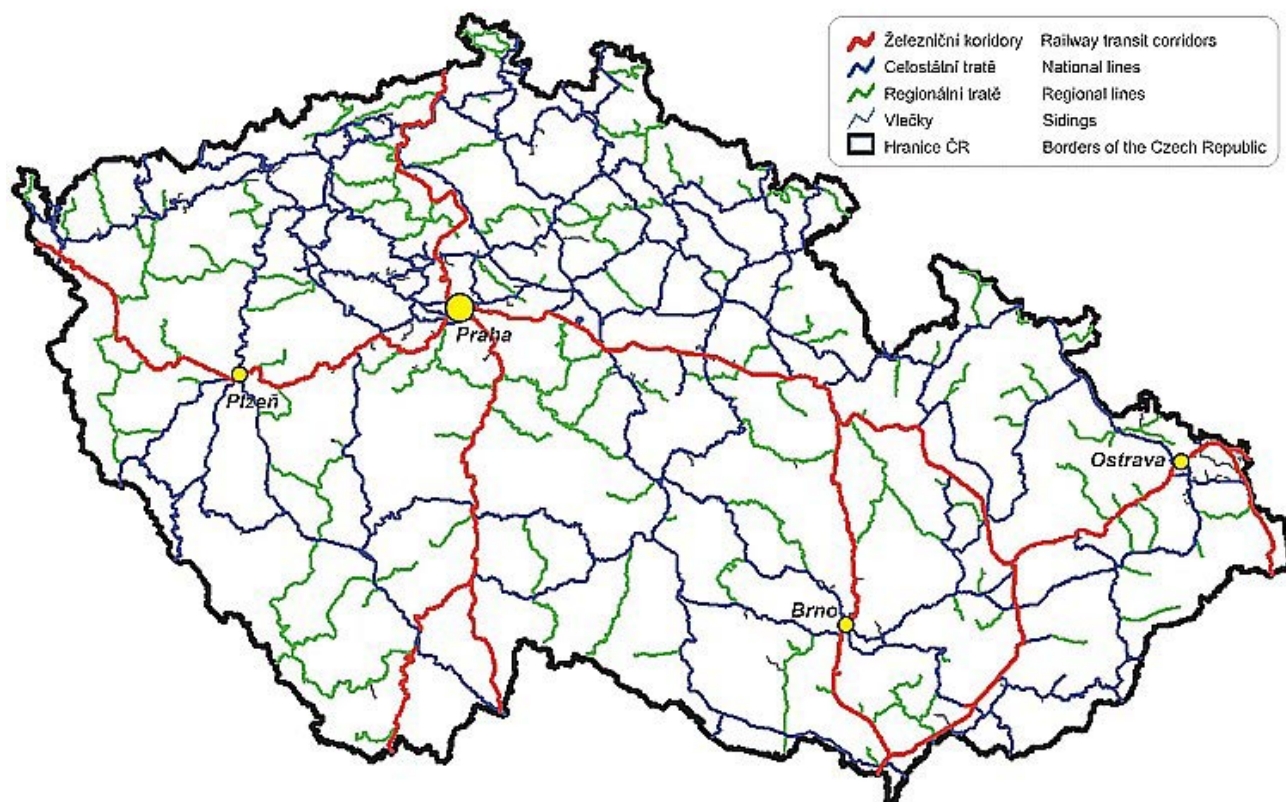
Kombinovaná doprava

- 1) Zřízení terminálu kombinované dopravy v Břeclavi a napojení vodní cesty Dunaj – Česká republika

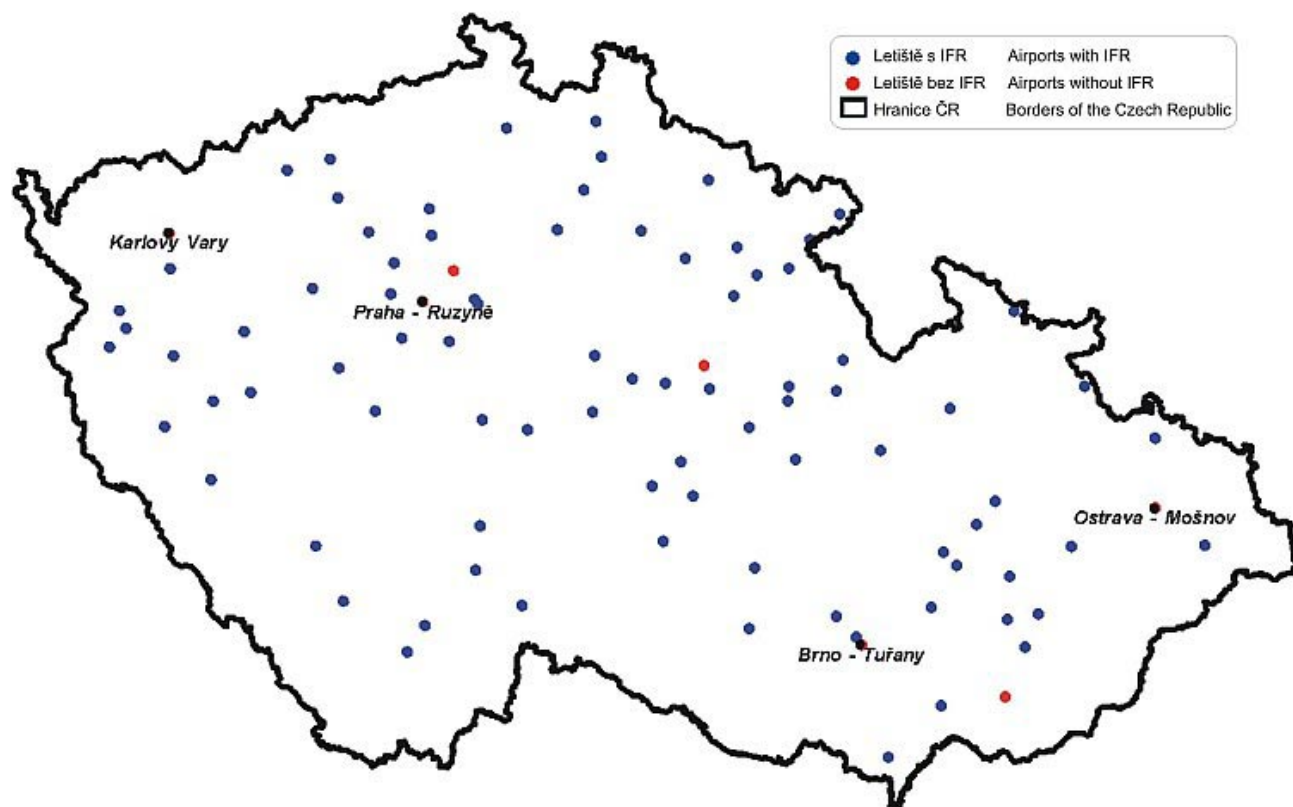
Přílohy

- **I. Souhrnné mapy subsektorových dopravních sítí**
- **II. Celkový soupis priorit**
- **III. Soupis priorit podle jednotlivých subsektorů včetně rozdělení do koridorů a stručného popisu jednotlivých projektů (včetně map)**

Příloha I. – Souhrnné mapy subsektorových dopravních sítí**I. A – Silniční síť**

Příloha I. – Souhrnné mapy subsektorových dopravních sítí**I. B – Železniční síť**

Příloha I. – Souhrnné mapy subsektorových dopravních sítí
I. C – Sít' civilních letišť



Příloha I. – Souhrnné mapy subsektorových dopravních sítí
I. D – Sít' vnitrozemských vodních cest

