



Martin Kupka
ministr dopravy

V Praze dne 15-08-2022

Č. j.: MD-17487/2022-520/10

Vážený pane inženýre,

obecně mi dovoluji konstatovat, že Ministerstvo dopravy pravomocné rozsudky soudů vždy plně respektuje, ať už s nimi souhlasí či nikoliv (otázka míry našeho ztotožnění s rozsudkem se odráží toliko v tom, zda v řešené věci podáváme či nepodáváme kasační stížnost coby mimořádný opravný prostředek). Pokud jde o rezort dopravy, máme za to, že celá řada námi již v minulosti realizovaných kroků, stejně tak jako kroků k realizaci zamýšlených, směřuje právě k plnění mj. cílů vytyčených Pařížskou dohodou.

V první řadě bych chtěl připomenout, že již v současné strategii vlády v sektoru dopravy (Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 - viz usnesení vlády ČR č. 259 ze dne 8. března 2021) je problematika změny klimatu významně akcentována a to ať už v rámci východisek (viz výčet zásadních relevantních evropských i národních strategických dokumentů včetně Zelené dohody pro Evropu – Green deal) či při formulaci vize a jednotlivých strategických a specifických cílů.

V souvislosti s dlouhodobou vizí dopravní politiky ČR materiál mj. jasně zdůrazňuje, že budoucí „dopravní systém bude splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace).“ Mezi strategickými cíli je pak hned na prvním místě akcentován důraz na udržitelnou dopravu, která je naplňována opatřeními, které cílí jednak na posílení multimodality, dále na optimalizaci dopravy, a v neposlední řadě též na ovlivňování mobility ohledem na potřebnou dostupnost jednotlivých regionů, na přepravní potřeby a na snížení vlivů na životní prostředí.

Dopravní systém musí mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu, přírodu a krajinu a musí vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Je proto nutné uspokojovat potřebu po mobilitě osob a věcí, způsob zajištění těchto potřeb musí být ovlivňován tak, aby byla zajištěna udržitelnost ve vztahu k dalšímu ekonomickému vývoji. Cílem je neomezovat dopravu, nýbrž rozvíjet ji. Avšak



Ministerstvo dopravy

nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě. Společenským zadáním je proto zvýšit energetickou účinnost dopravy. To znamená zajistit snížení měrné spotřeby energie (podíl spotřeby energie a vykonané přepravní práce).

Za hlavní nástroj k udržitelné mobilitě lze přitom považovat multimodální přístup, který je zejména ve vztahu k osobní dopravě klíčový pro snižování energetické náročnosti dopravy. Zvýšení multimodality se přitom neobejde bez dalšího navýšení kapacity železniční infrastruktury. Jedním z konkrétních opatření, které je v této oblasti plánováno, je postupný rozvoj vysokorychlostních železničních tratí na bázi konceptu Rychlých spojení (viz Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR usnesením vlády č. 389 již v roce 2017), který má výrazně navýšit podíl osobní železniční dopravy na úkor dopravy letecké a individuální. Významným impulsem by v tomto směru mělo být rozhodnutí Evropské komise zahrnout většinu z úseků vysokorychlostní trati Praha-Brno do hlavní sítě TEN-T, která má být dokončena do roku 2030.

Pro urychlení přípravy systému rychlých spojení byly vybrány pilotní úseky VRT se zrychleným procesem přípravy. Jedná se o úseky Praha Běchovice – Poříčany, Poříčany – Světlá nad Sázavou, Brno – Velká Bíteš, Brno – Šakvice, Přerov – Hranice na Moravě, Hranice na Moravě – Ostrava, Praha – Lovosice/Litoměřice Ústí n. Labem – st. hranice se SRN. Zahájení stavby prvních úseků se předpokládá po roce 2025. Dalšími opatřeními pro převod dopravy na železnici jsou modernizace konvenčních tratí. Zejména se jedná o spojení na trasách Praha – Plzeň, Praha – Tábor – České Budějovice. Další stavby jsou připravovány např. pro spojení na tratích Brno – Přerov, Velký Osek – Hradec Králové – Choceň, aj. Díky zajištění konkurenceschopných cestovních dob a efektivního železničního provozu s vysokou spolehlivostí tak lze předpokládat zajištění převodu dopravy na železnici. Pro další rozvoj v příměstské dopravě přispěje modernizace železničního uzlu Praha, kde bylo zahájeno zpracování studie proveditelnosti.

Neméně významné je také zajištění konverze trakční soustavy na železnici na střídavý systém 25 kV, 50 Hz, který má výrazně vyšší efektivitu provozu a snižuje energetické ztráty v trakčním vedení. Díky tomu lze dále předpokládat výrazné zvýšení cenové konkurenceschopnosti železniční dopravy, které povede především k převodu nákladní dopravy za současného snížení energetické náročnosti, tedy i přepočítané náročnosti emisní. Pro zvýšení interoperability železniční dopravy v evropském prostoru dále přispěje implementace systému ERTMS, který umožní provoz vozidel napříč Evropou.

Pokud jde o optimalizaci dopravy, počítá Dopravní politika zejména s postupnou náhradou fosilních paliv za alternativní energie, a to zejména v silniční dopravě. Konkrétní kroky pro tuto oblast jsou obsaženy v Národním akčním plánu čisté mobility (NAP CM), která obsahuje strategii vlády pro alternativní paliva v dopravě. NAP CM byl přijat již v roce 2015 za účelem splnění cílů stanovených směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (tzv. směrnice AFID). V návaznosti na očekávané přijetí návrhu nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, které uvedenou směrnicí AFID nahradí, předpokládáme poměrně podstatnou revizi NAP CM, tak aby byly zohledněny nové cíle a požadavky obsažené v tomto návrhu nařízení. Zejména bude třeba řešit otázku vybudování patřičně výkonné dobíjecí a vodíkové plnicí infrastruktury pro nákladní vozidla podél sítě TEN-T.



Předpokládá se, že za účelem podpory infrastruktury pro alternativní paliva uvolní MD 6 miliard Kč v rámci Operačního programu dopravy (OPD), přičemž záměrem je tímto způsobem mj. přispět k naplnění závazků plynoucích pro ČR z tzv. návrhu AFIR ve vztahu k čisté mobilitě pro nákladní dopravu. Vedle toho zde jsou ale i evropské i národní finanční zdroje spravované MMR, MPO a MŽP, které by zase měly sloužit na podporu nákupu vozidel na alternativní paliva a to zejména pro kraje a města, případně i podnikatelské subjekty.

S problematikou popsanou výše úzce souvisí problematika internalizace externích nákladů. Faktem přitom je, že 97 % všech těchto externích nákladů v ČR činí externí náklady ze silniční dopravy. Proto jde zejména o to dále rozvíjet zásadu uživatel a znečišťovatel platí v rámci systému mýtného. V návaznosti na v loňském roce přijatou revizi tzv. směrnice Euroviněta bude třeba od roku 2025 zavést systém odstupňování sazeb mýtného podle emisí CO₂ jednotlivých nákladních vozidel, což by mělo mít pozitivní dopad na postupnou obnovu vozidlového parku směrem k nízkoemisním a bezemisním vozidlům.

Pokud jde o ovlivňování zejména osobní mobility, nemalý potenciál zde mohou mít opatření přijata na lokální úrovni jednotlivých měst. Důležitým nástrojem, který mohou města využít, je zpracování Strategického plánu udržitelné městské mobility. V roce 2021 byla ze strany Ministerstva dopravy vydána aktualizovaná Metodika pro zpracování plánu udržitelné městské mobility aktualizována tak, aby byla v souladu s materiálem Evropské komise „*Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan*“. Jsme přesvědčeni, že dosavadnímu dopravnímu plánování měst často chybí systémový přístup, opatření a investice v dopravě se tak rozhodují ad-hoc bez řádné analýzy jejich potřeby a dopadů, navíc bývá pozornost dopravních expertů zaměřena pouze na motorovou dopravu a její infrastrukturu. Rozhodování jsou pak činěna v krátkém časovém úseku a bez dlouhodobé vize. Strategické plány udržitelné městské mobility by měly být zpracovány a pravidelně aktualizovány ve městech nad 40 tisíc obyvatel, což je dokonce komplexnější přístup, než jaký po nás v návrhu revize nařízení TEN-T požaduje Evropská komise.

K úsporám paliv přispívá také vyšší bezpečnost a plynulost provozu ve všech druzích dopravy, jež má za cíl schválená Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021–2027 s výhledem do roku 2050 (dále jen „Strategie ITS“). Mezi hlavní strategické cíle Strategie ITS patří minimalizace zpoždění v dopravním systému, který se naplňuje minimalizací zpoždění uživatelů (řidičů, cestujících, vozidel, nákladů a věcí), předvídatelností a/nebo optimalizováním s ohledem na dopravní a přepravní procesy a stav dopravy ve sledované oblasti. Dalším cílem je minimalizace dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatelstva z pohledu zdraví obyvatel a v zájmu udržitelného globálního životního prostředí. Cílem je snižovat krátkodobé i dlouhodobé dopady dopravy na zdraví a životní prostředí. Vedle průmyslové a zemědělské výroby, výroby energie a teplárenství je doprava dalším významným znečišťovatelem životního prostředí. Doprava také přispívá významným způsobem k emisi skleníkového plynu CO₂. Tedy je třeba minimalizovat i zdraví škodlivé imise a hluk z dopravy. Tento cíl se naplňuje, když jsou využívána data z ITS pro zlepšení plánování nízkouhlíkové mobility jak na národní, tak i městské úrovni, a když implementace telematických systémů a služeb přispívá ke snížení emisí skleníkových plynů a dodržování dalších hygienických standardů.

Inteligentní systémy mimo jiné umožní sledovat technický stav dopravních cest a předcházet vážným dopravním nehodám. Jedná se o důslednou aplikaci prvků ITS ve vhodné



kombinaci s dalšími opatřeními tak, aby trend v řízení a vyhodnocování bezpečnosti silničního provozu vedl k minimalizaci fatálních nehod s hlavním společenským cílem přiblížení se „Nule“ fatálních nehod.

Realizace Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030 má za úkol zlepšit koordinaci rozvoje a podmínky pro využití tohoto k životnímu prostředí šetrného nemotorového druhu dopravy. Tato koncepce řeší jak problematiku plánování udržitelné městské mobility, tak i samotné aktivní mobility s cílem minimalizovat negativní dopady dopravy do složek životního prostředí a na veřejné zdraví, aniž by docházelo k negativnímu dopadu na uspokojování přepravních potřeb.

Závěrem mi dovoluťe vyjádřit příslib, že ve vazbě na uvedený rozsudek hodlá Ministerstvo dopravy, ve spolupráci s ostatními rezorty v čele s Ministerstvem životního prostředí, do budoucna ještě více se věnovat tomu, aby jednotlivé naše počiny byly jako konkrétní mitigační opatření pojmenovány a v kooperaci s ostatními rezorty budeme usilovat o takovou koordinaci činností v našich rezortech, aby mezinárodní závazky České republiky byly splněny. V případech, kdy bude reálně možné alespoň se střední mírou přesnosti s využitím odborně přijatelných metod vyjádřit očekávatelný rozsah „účinku“ každého z jednotlivých námi plánovaných a přijímaných opatření, tak jej i s jeho kvantifikací vyjádříme.

S pozdravem



Ministerstvo dopravy