

Dopravní politiky ČR pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050

Mezirezortní připomínkové řízení - vypořádání připomínek

| Subjekt | Připomínky/ zásadní | Kapitola | Připomínka | Vypořádání připomínky |
|--------------------------------------|------------------------|---------------|---|---|
| ČNB | bez připomínek | | | |
| Úřad vlády - VUV | bez připomínek | | | |
| Ministerstvo kultury | bez připomínek | | | |
| Ministerstvo spravedlnosti | bez připomínek | | | |
| Ministerstvo zahraničních věcí | bez připomínek | | | |
| Ministerstvo zdravotnictví | bez připomínek | | | |
| Ministerstvo práce a sociálních věcí | bez připomínek | | | |
| Ministerstvo zemědělství | bez připomínek | | | |
| Ministerstvo financí | ano | obecná | Nedomníváme se, že by materiál v této podobě a formátu měl být předkládán vládě ke schválení. Vláda by měla vzít tento materiál pouze na vědomí. Chybí zde odkazy na to, jak se jednotlivé cíle budou dále rozpracovávat do konkrétních opatření se jmenovitou zodpovědností a termíny provedení. Předkládaná podoba materiálu je příliš rozsáhlá a zabíhá v některých ohledech do přílišných podrobností a v některých otázkách dokonce předkládá otevřenou polemiku nad některými technickými detaily řešení. Tím se materiál zásadně odklání od svého strategického poslání, ke kterému je učen (a to vládě představit základní principy a základní cíle směřování dopravního sektoru). Pokud by měl být materiál schválen vládou, doporučujeme jeho přepracování tak, aby byla v celém dokumentu udržena stejná úroveň obecnosti ve všech částech. Podle našeho názoru by také měla být zřetelnější návaznost mezi oběma částmi materiálu, tj. návrhovou a implementační. V určitém směru vyplývá, jako by tyto části materiálu pocházely od různých institucí (MD/nezávislá instituce). | Vysvětlení: Jednotlivá navržená opatření mají nastaveny termíny, gestora a rámcově způsob financování. K tomu je dle metodiky pro tvorbu strategií zpracované na MF (část politika) stanovena struktura návazných dokumentů, které jednotlivé oblasti rozpracovávají do podrobností včetně realizačních kroků (rovněž s termíny a gestory). Do větších podrobností materiál zachází tam, kde je situace problematická a vyžaduje radikální řešení. Materiál má přesto obecnou povahu a podrobnosti jsou ponechány ny návazné dokumenty. V připomínce není uvedeno, v čem spočívá nesourodost s implementační částí - obě byly zpracovány pouze pracovníky MD bez zadání prací jakémukoliv konzultantovi. Je zde shrnuta otázka financování sektoru dle jednotlivých oblastí (dle metodiky MF povinná část), a dále přehled připravované legislativy. Další částí je monitoring a stručná riziková analýza. Rozsah dokumentu se neliší od jiných sektorových politik (např. SPŽP) |
| | ano | k financování | Nesouhlasíme s tím, aby výdaje do sektoru dopravy (byť případně omezené na oblast oprav a údržby) se staly mandatorními příjmy/výdaji s tím, že by byl zafixován vyšší podíl na spotřební dani pro SFDI. Tím by sektor dopravy byl zvýhodněn před ostatními oblastmi národního hospodářství, které tuto výhodu nemají, kdy ve „složitých dobách“ musí být solidární s daným vývojem a být nedílnou součástí vládní strategie pro konsolidaci veřejných výdajů ČR. V souladu s výše uvedeným proto požadujeme, aby MF nebylo uvedeno jako gestor opatření zvýšení podílu na spotřební dani z minerálních olejů (kapitola 4.3.1, str. 42). Otázka navýšení příjmů dopravního sektoru je navíc pouze jednou částí aktuálního problému, přičemž je dle našeho názoru dlouhodobě opomíjeno zvýšení efektivity a hospodárnosti přípravy a realizace dopravních projektů ze strany odpovědných národních orgánů. | Přijato kompromisní řešení, text upraven dle rozpravy ve vládě |
| | ano | k financování | V textu se objevují formulace k obtížnosti finančního zabezpečení projektů financovaných z fondů EU (vč. zajištění národního veřejného podílu). Materiál však nezmiňuje, že základem pro jistý a pravidelný tok prostředků z rozpočtu EU je řádný výběr projektů, jejich příprava a realizace. Zcela opomíjí fakt, že jde o úkoly v gesci řídicího orgánu OPD se sídlem na MD a nezmiňuje skutečnost, že během r. 2012 a 2013 ČR aplikovala, resp. bude aplikovat plošnou finanční korekci ve výši cca 9,5 mld. Kč (spolufinancování ze zdrojů EU). Tyto prostředky tak musejí být nahrazeny jinými, ze státního rozpočtu ČR, které by byly za jiných okolností využitelné jinde (případně i v dopravním sektoru). Přitom důvody pro vznik této korekce jsou dány nedostatky při implementaci OPD, za který má MD nedílnou zodpovědnost. Nicméně materiál tuto otázku mající i budoucí konsekvence neřeší a tím předjímá ponechání současného stavu, který je z dlouhodobého hlediska nežádoucí a neudržitelný. Z tohoto důvodu považujeme za vhodné, aby MD materiál byl v tomto smyslu doplněn. | Vysvětlení: DP nepředjímá a z povahy věci ani nemůže řešit institucionální a metodické nastavení čerpání fondů EU v příštím období. Tato otázka je komplexně řešena v gescích MMR, které zajišťuje přípravu jednotného metodického rámce implementace programů ESIF 2014-2020, a MF, které zodpovídá za metodické nastavení v oblasti finanční toků, kontroly a auditu. Nastavení implementace OPD 2014-2020 pak bude určeno daným metodickým rámcem. Pro úplnost je na místě dodat, že na základě dotčených zjištění EÚD, týkajících se jak několika operačních programů, tak i práce Auditního orgánu v gesci MF, již byla provedena nápravná opatření zejména v oblasti posílení kontrolních mechanismů a kapacit. Požadované systémové změny se pak týkaly především nastavení organizační struktury Auditního orgánu a dále pak posílení úlohy řídicích orgánů vůči UFO. |

| | | | |
|-----|-------------------|---|---|
| ano | ke kapitole 4.2.7 | <p>Materiál nepopisuje v dostatečné míře rozsah činnosti tzv. nezávislého železničního regulačního úřadu (např. v kterých oblastech by přesně vykonával působnost, úkoly kterých správních úřadů by přebíral apod.)</p> <p>Mimo to poznamenáváme, že v souvislosti se současnou snahou o redukci správních orgánů a snižování nákladů na administrativu se vytváření nového úřadu jeví jako velmi problematické. V minulých materiálech MD se uvažovalo ročních nákladech ve výši 20 mil. Kč, což je zjevně nereálné a finanční nároky by byly podstatně větší. Pro srovnání Úřad pro regulaci železniční dopravy v SR má 70 pracovníků a roční výdaje 1,5 mil. euro, a to při nesrovnatelně menším území, rozsahu přeprav atd. Dále upozorňujeme na to, že směrnice 2012/34/EU umožňuje, aby výkon nezávislého regulátora vykonával ÚOHS, což v materiálu jako možný postup vůbec není zmíněno. Dle našeho názoru je účelné zvažovat komplexní řešení pro celé odvětví a neřešit individuálně jednotlivé druhy doprav, což by stanovení ÚOHS jako nezávislého regulátora umožňovalo.</p> <p>Dodáváme, že termín pro přípravu legislativy a organizace nového úřadu za cca 9 měsíců letošního roku je třeba považovat za naprosto nereálný.</p> | <p>Vysvětlení: Pod pojmem právně a organizačně nezávislý regulační úřad se rozumí správní orgán (tedy i správní orgán již existující), jenž bude v tomto rozsahu nezávislý na Ministerstvu dopravy. Především se navrhuje, aby působnost regulačního orgánu vykonával v budoucnu ERÚ (Energetický regulační úřad), a to s ohledem na obdobnou povahu regulovaného odvětví (síťová odvětví).</p> <p>K připomínce stran nereálnosti realizace dotčeného opatření v průběhu 9 měsíců uvádíme, že dle pokynu ministra dopravy bude do konce roku připravena ke schválení v legislativním procesu rekonstrukce právní úpravy společenských vztahů v oblasti drah, jejíž součástí bude i reforma organizačního uspořádání státní správy.</p> |
| ano | ke kapitole 4.3.1 | <p>Jako jedno z opatření je na str. 43 uvedeno, aby se legislativními úpravami reagovalo na vývoj počtu vozidel registrovaných v jednotlivých emisních třídách a odpovídajícím způsobem aby se upravovaly sazby silniční daně tak, aby nedocházelo k poklesu jejího výběru, přičemž jako gestor je uvedeno MF ve spolupráci s MD.</p> <p>V této souvislosti bychom rádi upozornili, že navržené opatření neodpovídá koncepci sazeb daně silniční, tj. platné právní úpravě stanovené zákonem č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. Sazby daně silniční u vozidel se neodvíjí od jednotlivých emisních tříd. Do konce zdaňovacího období 2007 bylo možné snížit sazbu daně silniční u vozidel (s výjimkou osobních automobilů) z titulu splnění emisních limitů EURO, a to o 40% v případě splnění emisního limitu EURO 2 či o 48% v případě splnění emisních limitů EURO 3 a vyšších. Tato úprava však již od dne 4. července 2008, kdy nabyl účinnosti zákon č. 246/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů, neplatí. Z uvedeného důvodu se domníváme, že zmíněné opatření je třeba přeformulovat tak, aby odpovídalo současné platné právní úpravě daně silniční. Jakékoliv koncepční změny v daňových zákonech jsou věcí politického rozhodnutí.</p> | <p>Akceptováno</p> |
| ano | ke kapitole 5.1.2 | <p>K variantě zajišťující stabilizaci financování dopravní obslužnosti v dlouhodobém časovém horizontu, která pracuje s provázáním finančních prostředků s konkrétním daňovým příjmem, sdělujeme, že z důvodu univerzality příjmů a výdajů veřejných rozpočtů s tímto návrhem nelze souhlasit. V žádném případě také nelze připustit, aby předložený návrh měl za následek negativní dopady do státního rozpočtu a znamenal vznik dodatečných mandatorních výdajů.</p> | <p>Vysvětlení: provázání dopravní obslužnosti se spotřební daní je <u>jen jednou z variant</u>, která bude v dalším procesu rozpracována a <u>nejedná se tedy o rozhodnutí v tomto směru</u>. Jde o bavorský model (a praxi z dalších států). Vychází se z toho, že doprava jako jediný plátc spotřební daně by měla mít pomocí těchto daní i určitou možnost řešit problémy, které existují - problémy v silniční dopravě zejména v hustě osídlených oblastech včetně negativních dopadů do veřejného zdraví (další výdaje veřejných rozpočtů) nelze řešit bez fungující kvalitní veřejné dopravy.</p> |
| ne | | <p>Doporučujeme celkovou jazykovou revizi textu (pro ukázkou např. na str. 67 ve třetí odrážce je třikrát použito slovo „klíčové“)</p> | <p>Akceptováno: po zapracování připomínek mezesortu bude provedena závěrečná jazyková korekce</p> |
| ne | | <p>Považujeme za vhodné sjednotit formu jednotlivých podkapitol. Rozdílná struktura je viditelná např. u kapitoly 4.3, kdy podkapitoly 4.3.1 až 4.3.4 mají jiné dělení textu než následující 2 podkapitoly i další kapitola</p> | <p>Akceptováno</p> |
| ne | | <p>Materiál odkazuje na řadu dílčích dokumentů a nejčastěji na Dopravní sektorové strategie. V dané souvislosti by měly být minimálně uvedeny odkazy na jejich umístění na webu, stav jejich přípravy, resp. aktualizace. Z webových stránek MD plyne, že uvedená Strategie je v současné době aktualizována - její 1. verze vznikla již v roce 2010</p> | <p>Akceptováno, strategie se připravuje paralelně s dopravní politikou.</p> |
| ne | | <p>V návaznosti na zajištění hospodárnosti a tím i snížení ceny díla je třeba vzít v úvahu současnou praxi ve využívání cenových normativů (ceníků). Ceny v místě a čase obvyklé, které jsou uváděny v těchto sazebnících, si berou jako základnu pro stanovení cen takové ceny, které řetězovým způsobem, na základě nadhodnocených zakázek, vzrostly. Současně se sazebníky (ceníky), přes tento zásadní systémový nedostatek, stávají kritériem pro stanovení podmínek výběrových řízení, posuzování oprávněných nákladů a hodnocení hospodárnosti rozpočtů. Přestože jejich vypovídací schopnost je vzhledem k uvedenému vývoji omezená, vše je navenek v pořádku, i když veřejné rozpočty vydávají své prostředky neefektivně.</p> | <p>Vysvětlení: Z uvedených důvodů se Ministerstvo dopravy rozhodlo ve spolupráci se SFDI tyto cenové normativy aktualizovat na cenovou úroveň roku 2012. Schvalovací procesy novelizovaných oceňovacích základů již byly z větší části uzavřeny u silničních staveb, probíhá schvalovací proces pro oceňování železničních staveb. Ministerstvo dopravy bude ve spolupráci se SFDI upravovat cenové normativy tak, aby odpovídaly dosahované cenové úrovni aktuální doby.</p> |
| ne | | <p>V souvislosti s povinností veřejného sektoru zajistit objednávku ve všech zásadních relacích, vč. ztrátových spojů v oblasti železničního sektoru, považujeme za žádoucí stanovit, jakým způsobem bude řešeno financování v této oblasti, a to, jak budou fixovány podíly jednotlivých složek veřejných rozpočtů, resp. jaká kritéria pro tuto fixaci do budoucna určit.</p> | <p>Vysvětlení: jde o zásadní otázku, kterou je nutné z dlouhodobého hlediska v souladu s evropskou legislativou řešit v návazně Koncepci veřejné dopravy. V úvahu připadá více variant, které je nutné rozpracovat. Charakter dokumentu Dopravní politika neumožňuje do podrobnosti řešit tuto problematiku.</p> |
| ne | Ke kapitole 2 | <p>Poslední větu prvního odstavce na str. 7 doporučujeme přeformulovat, neboť „regulátorem cen dopravy“ nemůže být „vodní doprava“, ale pouze orgány uvedené v zákoně č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen.</p> | <p>Akceptováno</p> |

| | | | | |
|---------------------------------|-----|---------------------------|--|---|
| | ne | Ke kapitole 4.2.3 | Ve 4. uvedeném opatření na str. 23 by měl být termín „nižší sazby ceny“ dle našeho názoru nahrazen slovním spojením „slevou z ceny“. | Vysvětlení: jednotlivé segmenty nákladní dopravy jsou reaktivně oddělené a vzájemně si nekonkurují (svoz a rozvoz jednotlivých vozových zásilek nelze nahradit zavedením uceleného vlaku). Proto je vhodné zavádět sazby pro jednotlivé segmenty trhu a není nutné je vnímat jako slevu - dle evropského nařízení cena za dopravní cestu na železnici nesmí být ve výši, která by uhradila veškeré náklady za provozování dopravní cesty). Jedná se tedy o problém v řešení a v DP proto nemusí být opatření navrženo |
| | ne | Ke kapitole 4.2.4 | Převedení 12 mld. Kč do rozpočtu MD (úvaha na str. 27) by kromě změny zákona o veřejných službách bylo spojeno i s nutnou úpravou zákona o rozpočtovém určení daní. V prvním odstavci na str. 28 je uveden termín „platba za exkluzivitu“ bez dalšího bližšího vysvětlení (zda by se jednalo o jednorázovou platbu či o nějakou formu přírážky k ceně za použití železniční dopravní cesty). V posledním odseku na str. 29 je v textu použito spojení „regulovaná konkurence“. Doporučujeme přeformulovat, neboť na trhu je buď regulace, nebo konkurence. | Vysvětlení: politická jednání o změně RUD v tomto smyslu již probíhají. Platba za exkluzivitu je převzata z britského modelu. Tímto způsobem se vyřeší problém nedostatečné kapacity na železniční infrastrukturu, a zároveň systém veřejné dopravy získá prostředky na provoz jiných linek, které nejsou výdělečné. Samotný proces musí být definován v Konceptu veřejné dopravy V systému veřejných služeb v přepravě cestujících existují třimožnosti zajištění služeb: a) přímé zadání /přímá objednávka konkrétnímu dopravci) b) regulovaná konkurence (o provozování linek na určitou dobu se soutěží) = soutěž o trh c) otevřený trh - provozování není objednáváno a je ponecháno na tržním prostředí = soutěž na trhu |
| | ne | Ke kapitole 4.2.7 | Považujeme za vhodné jednoznačněji formulovat cílový stav týkající se vlastnictví a provozování této části dopravy a její vztah (provázání) se silniční, případně vodní dopravou. | Vysvětlení: v této části jde o dořešení vztahu dopravce k dopravní infrastruktuře, přičemž všichni dopravci musí mít stejné podmínky. Vlastnictví budov v železničních stanicích je vlastnictvím nemovitostí, které mají vztah k dopravní infrastruktuře, což zakládá nerovné postavení (má to pro ČD výhody i nevýhody). Jedná se o nedořešený problém v rámci odvětví železniční dopravy a nemá vztah k ostatním druhům dopravy. |
| | ne | Ke kapitole 4.4.4 a 4.4.5 | Postupy řešení problémů (včetně zaúkolování příslušných činitelů a zdůraznění jejich zodpovědnosti) u problémů uváděných v kapitole 4.4.4. není zřejmé, a to ani z implementační části materiálu. Obdobně se týká bodu 4.4.5. | Vysvětlení: podrobné postupy řešení nemohou být předmětem Dopravní politiky (viz. připomínka č. 1 MF). MD v tomto směru zpracovalo a připravuje řadu směrnic, pomocí kterých se mají navržená opatření plnit. |
| | ne | Ke kapitole 5.1.4 | Dle našeho názoru není zcela jasná provázanost jednotlivých opatření ve smyslu minulého, současného, budoucího a chtěného financování ze zdrojů EU. Konkrétně se nám jedná o opatření na obnovu dopravních prostředků veřejné dopravy a rozvoj parku intermodálních přepravních jednotek. Snaha o zajištění financování těchto oblastí z evropských fondů lze vytyčit, jsme však toho názoru, že by problematika měla být podrobněji popsána. Doporučujeme, aby opatření popsaná v této kapitole byla jednoznačně zařazena k evropským finančním nástrojům (uvedeným v téže kapitole), kterými mají být daná opatření zajištěna | Vysvětlení: Z nadpisu vyplývá, že se text týká období 2014 - 2020 a byl zpracován v souladu se zpracováním kapitoly o dopravě v NPR. Podrobněji bude problematika popsána v Operačním programu doprava. U jednotlivých fondů je uvedeno, na kterou oblast ho lze využít, a z toho vyplývá i zařazení jednotlivých opatření. |
| Ministerstvo průmyslu a obchodu | ano | | Doplnit informace o pokrytí tranzitních železničních koridorů, dálnic a rychlostních komunikací vysokorychlostním přístupem k internetu (k zajištění tohoto závazku MPO uzavírá s Ministerstvem dopravy memorandum o spolupráci, které směřuje k podpoře této výstavby) a informace k problematice eCall – postupu jeho zavádění v souvislosti s evropskými dokumenty po ukončení pilotního projektu HeERO. | Akceptováno |
| | ano | | Doplnit a upřesnit dokument ve vztahu k ITS (průřezově, vzájemně provázat) – viz připomínky podrobněji dále. | Vysvětlení: oblast ITS bude podrobně řešena v samostatném navazujícím dokumentu (viz. 5.3.4) a z důvodu rozsahu dokumentu nelze problematiku řešit podrobně v celosektorovém dokumentu. |
| | ano | | Doplnit za kapitolu 2.3 novou kapitolu „Politika EU v oblasti ITS (inteligentních dopravních systémů)“ a zde doplnit odkaz na dva zásadní dokumenty EU v této oblasti /minimálně odkazem pod čarou 1) <i>Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy</i> a ²⁾ <i>Sdělení komise Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě, Brusel 16.12.2008, KOM(2008) 886 v konečném znění</i> , případně i další – např. 3) <i>Usnesení Evropského parlamentu ze dne 23. dubna 2009 o akčním plánu pro inteligentní dopravní systémy 2008/2216(INI)</i> . V této kapitole by měl být vysvětlen nový přístup aplikovaný EU v přijaté závazné Směrnici 1) a ve vydaném Akčním plánu 2) . Byť Směrnice 1) nese v názvu „...pro zavedení ITS v oblasti silniční dopravy...“, hned dále je uvedeno „a pro rozhraní s jinými druhy dopravy“. | Akceptováno částečně: bude uvedeno samostatně pouze odrážkou - smyslem kapitoly Východiska není popisovat jednotlivé politiky, neboť je možné si je přečíst samostatně. V kapitole jsou pouze popsány vrcholové celosektorové dokumenty a stručně popsány zásadní novinky. Politika ITS je již politikou navazující na Bílou knihu (v Road map k Bílé knize je obdobných aktivit definováno velké množství a není smyslem DP vše popisovat - tímto se zabývala analytická část DP. |

| | | | |
|-----|--|--|--|
| | | V Akčním plánu 2) se již přímo hovoří o ITS obecně pro dopravu, také opatření sledují průřezová řešení „poskytování univerzálních dopravních služeb“, „služeb plánování multimodálních cest“, „kontinuita služeb pro osobní i nákladní dopravu“, atd. Předsadit tuto kapitolu do úvodu považujeme za důležité, protože dnešní pojetí ITS dle dokumentů EU stojí nad všemi dílčími aplikacemi (již používanými či teprve vyvíjenými), které jsou dále v dokumentu zmiňovány u jednotlivých priorit, specifických cílů a opatření (např. kap. 4.2.2, str. 20, 3., 5. opatření; kap. 4.2.5, str. 34, 4. opatření; kap. 4.2.6, str. 36, 1., 3.-5., 8. odrážka shora; str. 38 4. odrážka shora; str. 39, 5., 11., odrážka shora; kap 4.5 na str. 56 a násl.). V návaznosti na doplněnou kapitolu upravit konzistentně i text „dalšího východiska DP“ – str. 9, 1. odrážka shora. | |
| ano | | Sjednotit terminologii, systematicky používat zkratku ITS dle překladu Směrnice1), opustit pojem „telematika“ (např. str. 47, 57, 76). Vývoj ITS navazuje na předchozí vývoj „telematiky“, resp. „dopravní telematiky“ jako spojení telekomunikací a informací (Telematice=telecommunications + informatics), ale dnes je pojmem ITS zdůrazňováno, že jde o <u>soubor systémů</u> , „které mají být zaváděny ve všech druzích dopravy a pro všechny cestující v Evropě... v zájmu posílení intermodality... s důrazem na význam přeshraniční spolupráce“2), jejichž budování má vést k <u>integraci, provázanosti, interoperabilitě</u> . V dokumentech EU je již zcela systematicky používán pojem ITS (Směrnice1) ITS 100x, telematika 0x). Stejně tak je v německých textech používáno místo oblíbeného „Verkehrstelematik“ systematicky IVS (Intelligente Verkehrssysteme). V českém překladu Směrnice1) je systematicky používána zkratka z anglické verze, tj. ITS. | Akceptováno |
| ano | | Doplnit a zdůraznit v dokumentu nezbytnost horizontálních opatření ITS dle 1) a 2) jako „ochrana osobních dat“, resp. potřeba „anonymizace osobních údajů“, bez kterých samotný rozvoj aplikací ITS nelze rozšiřovat. | Vysvětlení: bude předmětem samostatné návazné strategie (jde o příliš velkou podrobnost, navíc o aplikaci obecně platných zásad). |
| ano | | V dokumentu upřesnit postavení a význam připravovaného dokumentu „Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v ČR“ jako strategického dokumentu (rámcového plánu, master plánu), např. doplnit do kap. 5.3.4 na str. 76 ve vazbě na Směrnici 1) Akční plán2). Název „Akční plán“ odpovídá názvu dokumentu na úrovni EU, avšak rozsah a význam dokumentu na úrovni EU a národní úrovni není totožný. Akční plán EU2) obsahuje 15 stran (včetně seznamů opatření), oproti tomu např. aktuální spolkový rakouský dokument „IVS Aktionsplans 2011/ITS Akční plán“ (v podtitulku „Strategie zur Umsetzung eines Intelligenten Verkehrssystems in Österreich“) je rozsáhlým strategickým dokumentem s katalogem opatření v příloze. V dokumentu by měly být systematicky u příslušných opatření doplněny odkazy pod čarou na „český akční plán“ tak, jak je uvedeno např. na str. 39 – odkaz 36. | Akceptováno , v části 5.3.4 doplněno. Materiál by měl nahradit vládou schválený dokument INOTECH, který řeší komplexně problematiku ITS, je ale nutném navíc nastavit procesy tak, aby se opatření dokumentu realizovala v praxi. |
| ano | | Požadujeme průřezově uplatnit v dokumentu opatření k problematice energií v dopravě dle vládou projednané SEK , tj. především úspor energií v dopravě, přenosu elektrické energie v drážní dopravě, použití alternativních energií v dopravě, atd. ve shodě s vládou projednanou Aktualizací státní energetické koncepce (SEK) – dne 8. 11. 2012, usnesení č. 803/2012. Verze s úpravami podle připomínek vlády je k dispozici zde http://www.mpo.cz/dokument119078.html (jedná se o opatření, která je možné bez zásadnějších úprav organicky začlenit do příslušných opatření dopravní politiky a budou naplňovat společné cíle v uvedené oblasti – v uvedené verzi SEK na str. 47-49, 51, 56, 97, 99). | Akceptováno , byla doplněna řada opatření do různých částí dokumentu, byť se jednalo spíše o zvýšení podrobnosti řešení problematiky (všechna opatření SEK byla v souladu s návrhem DP, DP ovšem obsahuje i další aspekty, které v SEK chybí). V SEK se uvádí některé výhledové výkony v dopravě, ty ale nejsou podepřeny dopravním modelováním, ale spíše přáním některých lobbystických skupin. K Akčnímu plánu udržitelné mobility není do DP vloženo žádné opatření, neboť platnost DP bude od roku 2014, zatímco Akční plán má být hotov do konce roku 2013. |
| ano | Kap. 2.4, národní úroveň, | doplnit o odrážku „Surovinová politika“ a zařadit za odrážku „Státní energetická koncepce“. | Akceptováno |
| ano | Kap. 4.1.1, str. 12, stejně jako kap. 4.2.5, str. 35 | je uváděno pouze „mobilita pracovní síly“, resp. „z bydlíště na pracoviště“ - doplnit žáky a studenty , jako významný segment uživatelů dopravy. | Akceptováno částečně: je to obsaženo v pojmu " a dalších veřejných služeb", protože ani doplněním žáků by výčet nebyl úplný (k veřejným službám patří např. i cestování na úřady, za zdravotní péči apod.). |

| | | | |
|-----|-----------------------|--|---|
| ano | Kap. 4.2.3 str. 21-22 | upravit text a terminologii v souladu s dokumentem PÚR ČR (Zpráva o uplatňování PÚR ČR 2008 – souběžně v MPŘ předloženo MMR ČR) zde a dalších pasážích dokumentu (např. kap. 4.4.2.5, kap. 5.1.3). V PÚR 2008 je v čl. 130 popsáno vymezení ploch dopravní infrastruktury pro „veřejná logistická centra“ („VLC“) a jsou tam i úkoly v oblasti územního plánování – vymezit tyto plochy, což bylo v některých krajích učiněno. Tyto plochy zahrnují samozřejmě i plochy dopravní infrastruktury „terminálů“, tj. části příslušné železniční, silniční, příp. i vodní infrastruktury (vymezené zpravidla jako stavby veřejně prospěšné). V předložené dopravní politice se však nyní odděluje terminologicky „ (veřejné) terminály multimodální dopravy “ (někde nekonzistentně i „intermodální“ – str.- 71) a „ (veřejná) logistická centra “. Přičemž právě VLC by neměla získávat veřejnou podporu a naopak terminály by měly zahrnovat dopravní infrastrukturu a podporovány být měly. To ovšem neodpovídá terminologicky výše uvedenému stavu v PÚR ČR. | Vysvětlení: Dopravní politika v oblasti multimodálních terminálů odráží nejnovější stav, ten ale není v rozporu s opatřeními v PÚR, rozdíly nově vznikají pouze po stránce terminologické, funkčnost zůstává zachována, avšak mění se pouze záležitosti podpory z veřejných prostředků (což ale nesouvisí s územním plánem). Změna přístupu vychází z vývoje v oblasti logistických center a požadavků ze strany podnikatelských svazů (Svazu dopravy s posporou Pardubické univerzity). Při konzultacích s podnikateli vzešel závěr, že finanční podpora budování logistických skladů bude ze strany podnikatelů napadnuta jako nedovolená veřejná podpora, která navíc není pro rozvoj multimodality nutná. Oprávněná stížnost by vzešla ze strany provozovatelů logistických center, které byly zafinancovány bez veřejných prostředků, jejichž síť je dnes velmi hustá. Přitom i provozovatelé těchto zařízení potřebují napojení na multimodální dopravu. Proto bylo nutné změnit přístup - terminály musí být schopny pomocí intermodální dopravy obsluhovat i logistická centra nenapojená na železnici nebo vodu. Logistická centra u terminálů mohou i nadále vznikat, avšak bez veřejné podpory. Pro tato zařízení je v území nezbytné zajistit příslušnou plochu, a proto je územní ochrana prostřednictvím PÚR potřebná i nadále. |
| ano | Kap. 4.2.6, str. 35 | doplnit do 6. odrážky shora – poslední za uvedený text „ <i>a to včetně legislativní úpravy vymezení postavení a následně technických a provozních parametrů systémů tram-train</i> “ problematice je psáno na str. 34, je to důležité nejen pro uplatnění v dopravě, ale i pro vývoj, inovace a výrobu v této oblasti železničního průmyslu. | Vysvětlení: je řešeno v 8. opatření kapitoly 4.4.2.1 |
| ano | Kap. 4.3.6 Opatření | odrážka „Podporu směřovat...“: Z textu nevyplývá, o jakou podporu v gesci MPO ve spolupráci s MŽP se jedná (přičemž financování má být zajištěno z rozpočtů samosprávy s podporou evropských fondů). Proto požadujeme gestorství upravit takto: „ Gestor MD ve spolupráci s MPO, MŽP a MMR... “ Dále požadujeme doplnit znění opatření „...napájecích a plnicích systémů ve větších městech pro osobní i hromadnou...“. | Akceptováno částečně: druhá část připomínky je obsažena v samostatném opatření • <i>Vytvářet podmínky pro vybavení dopravní infrastruktury napájecími stanicemi pro alternativní energie v souladu s procesy řešenými na evropské úrovni.</i> |
| ano | Kap. 4.3.6 Opatření | Odrážka „Podporovat zavádění hybridních vozidel...“. MPO nesouhlasí s tímto návrhem. Z hlediska své gesce bude MPO financovat pouze výzkum a vývoj v této oblasti případně budování energetické infrastruktury pro vozidla na alternativní pohon. Gestorem by mělo být MŽP případně MD. | Akceptováno , zařazeno pod výzkum. |
| ano | Kap. 4.3.6 Opatření | U čtvrté, páté a sedmé odrážky opatření žádáme upřesnit gestora. | Akceptováno |
| ano | Kap. 4.3.6 Opatření | U odrážky – „Vytváření podmínek pro vybavení dopravní infrastruktury napájecími stanicemi pro alternativní zdroje“ nevyplývá úloha MPO při plnění tohoto opatření. Požadujeme úpravu gestorství: „ Gestor MD ve spolupráci s MPO a MŽP “. Dále požadujeme doplnit text opatření „...napájecími a plnicími stanicemi...“. | Akceptováno |
| ano | Kap. 4.3.6 Opatření | Odrážka „ Snížit emise...“. MPO nesouhlasí s tímto návrhem. Doporučujeme gestora MŽP, které sleduje emise v dopravě a připravuje např. program nákupu nových autobusů a zavádí nízkoemisní zóny. Zároveň u všech opatření v této kapitole, u nichž je uvedena spolupráce MPO, upozorňujeme, že finanční dopady nejsou zohledněny v návrhu rozpočtu MPO na roky 2014 – 2016. | Akceptováno |
| ano | Kap. 4.4.2.2 | doplnit o odrážku „ Zajištění odpovídající dopravní obslužnosti průmyslových zón na silniční infrastrukturu “ v souladu s příslušnými usneseními vlády. | Akceptováno |
| ano | Kap. 4.4.2.2 | doplnit o odrážku „ Zajištění napojení významných rozvojových investic (např. JE Temelín) na silniční infrastrukturu na úrovni min. silnic I. tř. “. | Akceptováno |
| ano | Kap. 4.4.3 | Opatření: Požadujeme doplnit další odrážky: „ Analyzovat možnosti zjednodušení a urychlení procesů souvisejících s přípravou staveb a podle této analýzy provést úpravy právních předpisů v gesci ostatních resortů mimo MD (např. zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon, zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a další) “. „ Znovu posoudit racionalizaci právní úpravy účasti veřejnosti při přípravě staveb dle zásad uvedených výše “. | Akceptováno |
| ano | Kap. 4.4.4 | doplnit opatření o odrážku „ Průběžně analyzovat možnosti uplatnění nových technologií a materiálů včetně materiálů z druhotných surovin s cílem snížení nákladů a prodloužení životnosti staveb. “. | Akceptováno |

| | | | |
|-----|------------------------------------|--|--|
| ano | Kap. 4.5.1 | doplnit v první odrážce „...zavádění nových technologií, materiálů, včetně materiálů z druhotných surovin a diagnostických metod...“. | Akceptováno |
| ano | Kap. 4.5.1 | doplnit v odrážce Prostřednictvím programů vyhlášených Technologickou agenturou ČR podporovat: v pododrážce „výzkum intermodální, environmentálně energeticky, materiálově a k životnímu prostředí šetrné...“. | Akceptováno |
| ne | Kap. 4.1.1 poslední odstavec | nahradit slovo „těžký“ slovem „zpracovatelský“. | Akceptováno |
| ne | Kap. 4.2.3 Specifika vodní dopravy | dopravy doplnit o popis současného stavu v plnění akčního programu NAIADES (který má být ukončen v roce 2013). Dále požadujeme doplnit podkapitoly „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu“ a „Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy“. | Vysvětlení: Návrhová část nebude rozšiřována o další polisy (patří do přípravné analytické části z roku 2012), NS BESIP a cyklostrategie jsou návazné dokumenty k DP (viz. implementační část), k NS BESIP se vztahuje celá kapitola 4.2.6, cyklodoprava je řešena v infrastrukturní části a v podkapitole Specifika nemotorové dopravy a na dalších místech - šlo by tedy o duplicitu. |
| ne | Kap. 4.2.4 v poslední odrážce | „Rozvojem služeb v železniční dopravě...“ doplnit kontrolní termín: 2020. Dále požadujeme zpracovat návrh na zrušení studentských slev. | Akceptováno částečně , problematika studentských slev musí být projednána v rámci dokumentu Koncepce veřejné dopravy |
| ne | V textové části Kap. 4.3.2 | blíže popsat věcný obsah „složování právních předpisů“, které má být předmětem navrženého opatření. | Akceptováno: Jedná se o průřezový úkol pro legislativní práci MD i ostatních resortů, který má za cíl pokusit se odstranit ta regulativní opatření, která povolovací procesy v současné době komplikují. Jedná se o ustanovení více zákonů (stavební zákon, zákon o ochraně přírody a krajiny, zákon o veřejných zakázkách atp.), <u>upřesněno novým opatřením v části 4.4.3</u> |
| ne | Kap. 4.3.6 | doporučujeme v textu čtvrté věty prvního odstavce vyznačit úpravy takto: „Důvodem pro snižování závislosti na klasických fosilních palivech je nejen předpokládaná omezenost zdrojů (i když do roku 2030 s velkou mírou pravděpodobnosti budou zdroje fosilních paliv za ekonomickou cenu ještě dostupné), ale zejména ohled na evropské cíle na snižování emisí skleníkových plynů z dopravy a diverzifikaci zdrojů energií pro dopravu z pohledu priorit jejich forem využití1,2“. 1- Sdělení Komise „Plán přechodu na konkurenceschopné nízkouhlíkové hospodářství do roku 2050“, KOM (2011)112; Bílá kniha - Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje KOM(2011) 144 v konečném znění Do roku 2030 je cílem v odvětví dopravy snížit emise skleníkových plynů přibližně o 20 % pod úroveň roku 2008 a do roku 2050 snížit emise skleníkových plynů alespoň o 70 % v porovnání se stejným rokem. 2 Sdělení Komise „Plán přechodu na konkurenceschopné nízkouhlíkové hospodářství do roku 2050“, KOM (2011)112; Bílá kniha - Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje KOM(2011) 144 v konečném znění Do roku 2030 je cílem v odvětví dopravy snížit emise skleníkových plynů přibližně o 20 % pod úroveň roku 2008 a do roku 2050 snížit emise skleníkových plynů alespoň o 70 % v porovnání se stejným rokem. Text druhé věty druhého odstavce upravit takto: „První je rozvoj nových paliv v dopravě ze zdrojů domácích či z oblastí s menší politickou nestabilitou, (zejména zemní plyn ve formě CNG a LNG) a z obnovitelných zdrojů.“ | Akceptováno |
| ne | Kap. 4.4.2.3 | Požadujeme upřesnit zmiňovanou funkci MPO při rozvoji vodních cest. | Akceptováno |
| ne | Kap. 4.4.3 | Opatření: Požadujeme vysvětlit důvody potřeby novelizace zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury v souvislosti s usnadněním a urychlením procesu přípravy staveb. | Vysvětlení: uvedeno v části 5.2 |
| ne | Kap. 4.4.4: | Doplnit znění 3. odstavce o text: „Přitom je nutné ze strany stavebníka dopravní infrastruktury využívat důsledně nových právních možností v této oblasti účinných od 1.2.2013 podle § 2a novely zákona č. 416/2009 Sb. (dohoda o finanční spoluúčasti, resp. dohoda o zajištění věcného plnění s účastníkem územního řízení)“ | Akceptováno |
| ne | Kap. 4.4.4: | Doplnit znění 5. Odstavce o text: „Nelze totiž připustit, aby bylo dosahováno úspor prostřednictvím mimořádně nízkých nabídkových cen na úkor výsledné kvality díla, což by vyvolávalo potřebu dalších nákladů v budoucnosti. Nutno pečlivě zhodnotit, zda výsledná nabídková cena není příliš riziková pro zhotovení úplného a kvalitního díla“. | Akceptováno |
| ne | Kap. 4.4.4 | do odstavce před Opatření (str. 55): Doplnit za slovo „kvalifikační“ slova „a hodnotící“. | Akceptováno |

| | | | | |
|---------------------------------------|-----|-------------------|---|--|
| | ne | Kap. 4.4.4 | Ve druhé odrážce Opatření doplnit na konci závorky text: „ resp. využívat uzavírání dohod s účastníkem územního řízení dle novely vyvlastňovacího zákona)". K tomu konstatujeme, že dle stávajícího znění by byly doprovodné „nesouvisející“ investice zcela vyloučeny, což by neumožňovalo smírné řešení s využitím aplikace uvedené zákonné novely. | Akceptováno |
| | ne | Kap. 4.4.5 | Doplnit 1. odstavec textu o větu „Důležité je mj. zavést do praxe závazný standard rozsahu a odborné úrovně výkonu technického dozoru stavebníka při realizaci dopravních staveb“. | Akceptováno |
| | ne | Kap. 4.4.5 | Ve čtvrté odrážce Opatření obsahově vysvětlit část opatření „...uplatňování norem na další normy...“, resp. příslušně upravit. | Akceptováno |
| | ne | Kap. 4.6 | V Opatření 5. Odrážka doplnit „Postupně zvyšovat racionální průchodnost...“. | Vysvětlení: vyplývá ze 6. odstavce textu |
| | ne | Kap. 5.1.3 | První souvětí je bez slovesa. | Akceptováno |
| | ne | Kap. 5.2 | Požadujeme doplnit legislativu MŽP týkající se dopravy (nízkoemisní zóny). | Vysvětlení: tato legislativa je řešena v rámci SPŽP, není nutné tyto informace dublovat |
| | ne | Kap. 5.3.10 | Doplnit odkaz na Národní akční plán čisté mobility (ve stadiu příprav). | Akceptováno |
| | ne | Kap. 5.5 str. 85 | V poslední větě doporučujeme vypustit slovo „pozitivní“ (nedává z logiky věci smysl). | Vysvětlení: existují dva druhy zpětných vazeb - negativní, které udržují systém na nějaké hodnotě, a pozitivní, které naopak urychlují změnu systému v určitém směru (příkladem prvního je termostat, příkladem druhého je pádivý skleníkový efekt) |
| | ne | | průřezově sjednotit používání pojmu/popisu: někde „organizace odpovědné za správu a rozvoj dopravní infrastruktury“, jinde „správci dopravní infrastruktury“ (v textu kurzivou u odrážek pod nadpisy kapitol v části 4) | Bude dořešeno v rámci závěrečné jazykové korekce |
| | ne | | průřezově sjednotit uvádění kontrolních termínů: u termínů „průběžně“: v odrážkách kurzivou pod nadpisy kapitol v části 4 je zpravidla uvedeno u termínu průběžně kontrolní termín 2017, u dále uvedených opatření, kde je termín průběžně, však někdy kontrolní termíny uváděny nejsou, někdy jsou uváděny jiné kontrolní termíny, než v úvodu (než rok 2017). | Vysvětlení: v roce 2017 se plánuje vyhodnocení dopravní politiky. Pokud se liší termín v opatření od termínu pro specifický cíl, jedná se o specifikum toho kterého opatření v rámci specifického cíle. |
| Ministerstvo pro místní rozvoj | ano | Kap. 1, str. 6 | Zvolená hlavní témata by měla odrážet věcné zaměření dopravní politiky, nezmiňují se např. o dopravní obslužnosti, udržitelných zdrojích v dopravě a dalších podstatných prioritách, které vyplývají z klíčových EU dokumentů, navazujících cílů / opatření samotné dopravní politiky. | Vysvětlení: dopravní obslužnost = 2., 3. 9. a 11. odrážka, udržitelné zdroje se týkají každého tématu. |
| | | Kap. 2.1, str. 7 | Pátá odrážka: Chudoba - poslední slovo „odloučení“ navrhujeme nahradit slovem „vyloučení“. Ve větě „Politika soudržnosti poskytuje potřebné investiční rámce a postupy k dosažení cílů programu Evropa 2020.“ navrhujeme nahradit slovo „programu“ slovem „strategie“. Kapitola se nazývá "Strategie Evropa 2020 ... - hlavní požadavky na dopravu" hlavní požadavky na dopravu však nezmiňuje, pouze popisuje cíle dokumentu. Je vhodné využít argumentaci ze Strategie Evropa 2020 (stěžejních iniciativ, integrovaných hlavních směrů). Dále také chybí např. vazba na tematické cíle (a investiční priority) EU definované v návrhu nařízení. | Akceptováno , dokumenty ve východiscích jsou uvedeny jen rámcově z hlediska novinek pro sektor doprava, podrobnější popis se neuvádí (je možné ho získat přímo u zdroje. |
| | ano | Kap 2., str. 6-10 | Východiska neobsahují vazbu na dokumenty a koncepty řešící energii v dopravě, přičemž samotná politika s dílčími opatřeními a cíli v této oblasti pracuje. Jedná se např. o: Clean Power for Transport. A European alternativě fuel strategy, Manifest Elektromobility, Koncept Smart Cities zaměřený na udržitelné (zelené, obnovitelné, bezemisní) dopravní systémy v městských aglomeracích. | Akceptováno |
| | | Kap. 2.4, str. 8 | Navrhujeme odrážku „Evropská politika soudržnosti“ nahradit odrážkou „legislativa a dokumenty politiky soudržnosti EU“. Jde o to, že evropská politika soudržnosti není dokumentem, ale politikou. Slovo „evropská“ je v celém dokumentu nadužíváno; někde správně, ale na mnoha místech (např. právě u politik) není nutné. Dále požadujeme v této kapitole uvést celý název dokumentu: „Strategie regionálního rozvoje ČR pro období 2014-2020“. | Akceptováno |

| | | | |
|-----|--|--|--|
| ano | Kap. 4.1.2, str. 13-14 | Žádáme do této podkapitoly doplnit chybějící spojení R 35 propojující severní část ČR, dále uvést nedokončenou R 52 ve směru Brno - Mikulov - Vídeň a doplnění chybějící komunikace R 43 vedoucí z Brna na Svitavy. Tato připomínka je zásadní. Cíl je přímo v interakci s infrastrukturou v území, přičemž jako odpovědné subjekty neuvádí samosprávu, která o řadě aktivit na svém území rozhoduje nebo jej strategicky ovlivňuje. | Akceptováno částečně: jsou uvedeny jen nezákladnější nedostatky a je uvedeno, že problémů je více. Ze sítě TEN-T jsou uvedeny pouze problémy na core network, přičemž silnice I/52 do Mikulova je modernizovaná silnice I. třídy, kde intenzita provozu odpovídá parametrům infrastruktury (dle multimodálního dopravního modelu ČR), a proto ji nelze zařadit mezi zásadní problémy nejvyššího významu. Odpovědnost za výstavbu této infrastruktury má MD, nikoliv samospráva (je to financováno z rozpočtu SFDI). R35 bude doplněna jako přímé spojení primárních uzlů Praha a Ostrava |
| | Kap. 4.1.4, str. 16 | Provázanost národních a regionálních plánů, ať už v oblasti infrastruktury či např. obslužnosti je nutná podmínka a potřebná aktivita k zajištění efektivních dopadů v oblasti dopravy. U opatření však není zcela jasné, jak bude řešeno následující: "Za tímto účelem bude nutné posoudit smysluplnost ustanovení celostátního koordinátora pro metodické vedení jednotlivých objednatelů v podmínkách samostatné působnosti". Kdo bude celonárodním koordinátorem, jaká bude jeho role apod. (viz text na str. 27 - národní koordinátor). | Text bude upraven: Dopravní obslužnost patří do samostatné působnosti krajů, a proto MD nemá možnost do těchto systémů zasahovat, nicméně provázanost objednávek vertikálně i horizontálně nefunguje příliš dobře, a proto se hledají cesty, jak to zlepšit. V DP bude změněna formulace, nicméně bude nutné následně stanovit, jaké funkce bude koordinátor plnit, a je to proto jedním z důvodů pro zpracování návazné Koncepce veřejné dopravy. Musí být vyhodnoceny v úvahu přicházející možnosti včetně zohlednění dopadů na veřejné rozpočty. |
| ano | Kap. 4.2.4, specifikace železniční dopravy str. 30-31, poslední věta a 5.3.10 Pro oblast přípravy výstavby | Požadujeme lépe vydefinovat pojem rychlé spojení (RS) Odůvodnění: Definice pojmu rychlé spojení (RS) není v materiálu přesně stanovena, z textu není jasné, zda se jedná pouze o rychlé spojení v rámci železniční dopravy a není jednoznačně definována vazba na vysokorychlostní tratě (VRT), definované zákonem č. 266/1999 Sb., o drahách ve znění pozdějších předpisů. | Akceptováno, doplněno do vysvětlení pojmů na konci dokumentu |
| | Kap. 4.2.5, str. 33 - třetí odrážka, str. 34 | před „regionálního operačního programu“ požadujeme doplnit slovo „Integrovaného“. Problémy v daném cíli lze aplikovat na všechna centra měst, nikoli pouze historická - není vhodné uvádět přívlastek historický. Jde o podporu udržitelné městské dopravy tam, kde to má smysl. | Akceptováno |
| | Kap. 4.2.6, str. 35-39 | Cíl "Zvyšování bezpečnosti dopravy" je ve srovnání s ostatními cíli neúměrně rozsáhlý. Pokud jsou daná opatření řešena v dokumentu "Národní strategie bezpečnosti silničního provozu", není vhodné v takovém rozsahu opatření v Dopravní politice uplatňovat. Pokud naopak nejsou, souvisí tento problém i s existencí parciálních strategií a dále s problémem existence několik dokumentů napříč. | Vysvětlení: Národní strategie BESIP má bez příloh 77 stran, zatímco v DP jsou problematice věnovány 4 strany, z toho 1 strana vnější bezpečnosti. Jsou uvedeny pouze opatření určující hlavní zásady řešení bezpečnosti silničního provozu. |
| ano | Kap. 4.3, str. 41 a kap 4.4, str. 48 | Evropská komise ve svém Pozičním dokumentu stanovuje požadavek pro Českou republiku, že by měl být vypracován střednědobý až dlouhodobý finanční plán obsahující rovněž plán údržby (a měl by být k dispozici minimální víceletý rozpočet provádění tohoto plánu údržby, který by mohl obsahovat zavedení inteligentního a udržitelného režimu poplatků). Z Dopravní politiky není jasné, zda je toto naplňováno např. dokumentem "Dlouhodobý model financování dopravní infrastruktury" nebo zda bude vedle toho existovat jiný dokument, který tento požadavek naplní (pokud je požadavek pro ČR relevantní). | Vysvětlení: Střednědobý plán s dlouhodobým výhledem pro realizaci staveb, přípravu staveb, ale i její financování včetně financování údržby dopravní infrastruktury je předmětem návazného dokumentu Dopravní sektorové strategie. Projekt Dlouhodobý model financování je podkladem pro zpracování DSS. |
| ano | Kap. 4.3.6, str. 47 | Co je míněno spojením "...energeticky efektivní" - termín je bezobsažný, jedná se o udržitelnou energii; alternativní energii? V dokumentu chybí návaznost dopravy na stabilitu distribučních dopravních a energetických sítí (důraz na smart grids a elektromobilitu) a oblast diverzifikace rizik plynoucích ze surovinové a energetické náročnosti (důraz na podporu elektrické trakce a elektromobility). Dopravu dnes EU bere nejen jako subsystém distribučních sítí, ale jako významný strategický požadavek". V textu je zmíněn nástroj "Akční plány městské mobility", který není vysvětlen - bude zpracováno městy, v jaké míře, v souvztáhnosti na co? Zároveň bude vhodné vymezit vazbu na připravující se Národní akční plán udržitelné mobility (v gesci MPO). | Vysvětlení: Přesně z tohoto důvodu je energetické problematice věnována samostatná část vedle zdrojů finančních. Kapitola je rozšířena dle požadavků MPO, nicméně není smyslem dokumentu opakovat formulace ze SEK. V tomto směru DP na SEK navazuje a přináší další aspekty, které v SEK nejsou řešeny (energetiky se zprostředkovávají týkají i ostatní kapitoly zaměřené na zefektivnění provozu, zavádění ITS a vytváření podmínek pro větší využívání energeticky méně náročných druhů dopravy, zatímco politiky MPO se zaměřují na účinnost motorů a primární zdroje energií včetně přenosových systémů). Energeticky efektivnější znamená s nižší spotřebou energií a s větším podílem alternativních energií, v tomto případě zejména elektrické (elektrizace železnic, tramvaje, trolejbusy, tram-trainy) Akční plán udržitelné mobility bude zahrnut jako 12. návazný dokument na DP (má vztah k DP i SEK). Akční plány městské mobility zpracovávají větší města, dnes na základě přenosu "best practises" (iniciováno Evropskou komisí), přičemž se řeší problematika mobility ve městech komplexně (vč. urbanismu) |
| | Kap. 4.4.1, str. 49 | Ve větě za první odrážkou na str. 49 doporučujeme část textu v závorce „opravy havarijních a mostů“ nahradit textem „opravy havarijních úseků a mostů“. | Akceptováno |

| | | | |
|-----|---------------------------------------|---|---|
| ano | Kap. 4.4.2.3, str. 52 | U prvního úkolu za odrážkou na str. 52 „Řešit přípravu průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe v závislosti na výsledcích studie proveditelnosti (vyřešit do roku 2015 včetně hodnocení SEA); v návaznosti na výsledky tohoto prověření předložit vládě ČR materiál týkající se další územní ochrany tohoto záměru...“. Požadujeme stanovit termín a gesci pro předložení materiálu vládě ČR, který se bude týkat další územní ochrany tohoto záměru. Domníváme se, že termín by mohl být např. rok 2016, gescce MMR ve spolupráci s MD a MŽP. Tato připomínka je zásadní. Odůvodnění: Stávající text neřeší termín a gesci materiálu, týkající se další územní ochrany záměru pro průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe. | Akceptováno |
| | Kap. 4.5.1, str. 59- druhá odrážka | V programovém období 2014-2020 bude místo rámcových programů výzkumu a vývoje existovat tzv. program Horizont 2020, navrhuje tedy přeformulovat text z "...ve vazbě na rámcové programy výzkumu a vývoje EU" na "...ve vazbě na program Horizont 2020". | Akceptováno |
| | Kap. 4.7, str. 63 | Domníváme se, že je třeba do uvedených opatření doplnit i úkol „zajištění vzdělávání a osvěty v oblasti zvyšování bezpečnosti dopravy u dětí v rámci povinné školní docházky“. Vysoká četnost dopravních nehod není jen výsledkem porušování pravidel silničního provozu, nýbrž i výsledkem chování řidičů (bezohlednost, agresivita řidičů apod), a taktéž výsledkem přejímání již existujících vzorů řízení dopravních prostředků ve společnosti (např. předjíždění na nebezpečných úsecích vozovek, nedodržování bezpečné vzdálenosti za vozidlem apod.). Velmi častým faktorem dopravních nehod je i nepozornost řidičů (např. konzumace jídla či nápojů během jízdy, výměna CD, telefonování během jízdy apod). Již ve školním věku by se mělo na tyto nebezpečné faktory upozorňovat. Dokument "Dopravní politika ČR pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050" se věnuje vzdělání, kampaním a zajištění výchovně-vzdělávacích akcí v kapitole 4.7, avšak z kontextu vyplývá, že jsou tyto kampaně zaměřené především na dospělé jedince. Proto požadujeme zohlednit i zajištění vzdělávání a osvěty dětí v rámci povinné školní docházky v kapitole 4.7 a případně i v ka | Vysvětlení: uvedené aspekty jsou podrobně řešeny v NSBESIP. V části 4.7 je řešena problematika pracovní síly pro sektor doprava a v části školení je řešen rovněž ekologický aspekt - snižování vlivu dopravy na ŽP (průřezový problém), tzn. eko-driving. |
| | Kap. 5.1.3, str. 71 | V první větě doporučujeme za slovo není uvést slovo „schopen“. | Akceptováno |
| | Kap. 5.3, str. 75 (a celý dokument) | Dopravní politika pracuje s řadou dokumentů, které mají být prováděcími dokumenty Dopravní politiky podle svého zaměření, u kterých však není specifikován jejich vztah (věcné, schématicky) a vazby na ostatní klíčové strategie v oblasti dopravy. V textu dokumentu v kapitole 5.3 nejsou zmíněny "Plány dopravní obslužnosti - celostátní (str. 16)", "Akční plány městské mobility (str. 34)", "Dlouhodobý model financování dopravní infrastruktury (str. 41)". Dochází k existenci řady dokumentů pro oblast dopravy - upozorňujeme na rizika související s možnými duplicitami a nesrovnalostmi při existenci tolika dokumentů (časování, věcný záběr, opatření apod.). | Vysvětlení: v návazných dokumentech jsou řešeny podrobněji vybrané oblasti DP, přičemž tyto oblasti jsou tímto způsobem buď již delší dobu řešeny (např. NS BESIP, multimodální doprava, cyklostrategie), nebo jsou nezbytné pro optimalizaci procesů náročných na veřejné financování (DSS, Konceptce veřejné dopravy). Jejich provádění není problém a nevyplývají z toho duplicity nebo nesrovnalosti. Dlouhodobý model financování je pouze projekt financovaný z OPLZZ a slouží jako jeden z podkladů pro zpracování DSS. Akční plán městské mobility je dokument EK, přičemž města na dobrovolné bázi vstupují do této spolupráce. Problematika plánů dopravní obslužnosti bude řešena dále v Konceptci veřejné dopravy, neboť v tomto procesu je řada nedostatků. |
| ano | Kap. 5.3.1, str. 75 | Budou splněny předběžné podmínky Evropské komise dokumentem "Dopravní sektorové strategie" nebo i dílčími dokumenty zmíněné v kapitole 5.3 ? Pokud Dopravní sektorové strategie odpovídají na předběžné podmínky Evropské komise, je vhodné textaci a dílčí kritéria u předběžných podmínek uvést i v Dopravní politice (např. obecně - jaký je požadavek, čím bude zajištěno plnění, s odkazem na Dopravní sektorové strategie). | Vysvětlení: v textu je uvedeno, že se jedná o dokument, který je podmínkou EK, a proto je jí i monitorován. Ostatní strategie touto podmínkou nejsou. Návrh podmínek EK jsme obdržely teprve nedávno, tedy nebylo možno je v DP přesněji specifikovat. Rozhodující je, že tento dokument ČR potřebuje i bez intervence ze strany EK. |
| ano | Kap. 5.3.7, str. 77 | Poslední větu prvního odstavce žádáme upravit takto: „Konceptce letecké dopravy bude rovněž důležitým podkladem pro oblast územního plánování.“ Tato připomínka je zásadní. Odůvodnění: Navržená formulace lépe vystihuje vztah k územnímu plánování. | Akceptováno |
| ano | V kap. 5.3.7 a 5.3.10 na str. 77 a 78 | Žádáme uvést MMR jako spolupracující organizaci na plnění úkolu. Tato připomínka je zásadní. Odůvodnění: Požadujeme, aby MMR bylo uvedeno jako spolupracující organizace v rámci přípravy Konceptce letecké dopravy pro období 2014 - 2020 a v rámci přípravy materiálu Příprava výstavby tratí Rychlých spojení. | Akceptováno |
| | Kap. 5.4, str. 79 - 84- indikátory | Návrh indikátorů by měl vycházet i z nastavení celého systému sledování výstupů, výsledků (a dopadů) včetně zabudování v dílčích prováděcích dokumentech a operačním programu dopravy tak, aby mohlo dojít k vyhodnocení plnění strategie a příspěvku operačního programu k cílům strategie (Dohody o partnerství) a naopak. V materiálu doporučujeme uvést, jak bude dosaženo naplňování indikátoru 4.2.5 - Počet měst s platným plánem udržitelné městské mobility a kterých měst se plán týká. | Vysvětlení: OPD je zaměřeno z rozhodující části na dopravní infrastrukturu a provádění indikátorů je proto potřebné na úrovni DSS. Navržené členění indikátorů je pro vrcholový dokument příliš podrobné a neúměrně by zvýšilo rozsah indikátorů. Pokud jde o akční plány městské mobility, k těmto projektům má výzkumný úkol Centrum dopravního výzkumu, které spolupracuje s MD tak, aby do programu bylo zapojeno co nejvíce velkých měst v ČR. |
| | Seznam zkratk, str. 88 | Do seznamu zkratk doporučujeme doplnit zkratku „ICT“ | Akceptováno |

| | | | | |
|---|-----|--|---|--|
| | | Celý dokument | <p>Dopravní politika v řadě případů neřeší problémovou analýzu a přímo definuje opatření, která je nutno řešit. Problémy nejsou popsány ani kvantifikovány, je nutné toto u jednotlivých cílů podložit (ve stručně formě) nebo uvést formulaci, že podrobné analytické zhodnocení a analýzy problémů uvedou dílčí prováděcí dokumenty.</p> <p>Dokument pracuje s řadou subjektů, jimž přiřazuje zásadní role a odpovědnosti. Kromě ministerstva, dalších resortů, samosprávy apod. však zmiňuje možné transformace některých z organizací, což bude mít vliv na nastavení odpovědností a rolí u SFDI, ŘSD, SŽDC, ŘVC, ČD. Upozorňujeme, že kromě významné pozice těchto subjektů v samotné realizaci dopravní politiky, mohou mít případně institucionální změny subjektů vliv na čerpání prostředků z fondů Společného strategického rámce, zejména ve vztahu k nastavení implementační struktury.</p> | Vysvětlení - bude doplněna informace v úvodních částech dokumentu: analytická část byla zpracována v předstihu v návaznosti na plnění stávající DP včetně analýzy příslušných evropských dokumentů s vazbou na dopravu (předloženo vládě pro informaci 4.7.2012, č.j. 659/12). Na podrobnější úrovni je problémová analýza součástí návazných dokumentů. |
| Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy pověřen | ano | 1. K části 4.5.1 materiálu: připomínka k celé části materiálu | <p>V návaznosti na Reformu systému výzkumu, vývoje a inovací v ČR, schválenou usnesením vlády ze dne 26. března 2008 č. 287 (dále jen „Reforma systému VaVal“), MD přestalo být poskytovatelem podpory na výzkum a vývoj. Ústředním správním úřadem zodpovědným za výzkum a vývoj je v souladu s ustanovením § 7 odst. 1 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, MŠMT. Účelovou podporu na dopravní výzkum poté v důsledku Reformy systému VaVal a v souladu se zákonem č. 130/2002 Sb., o podpoře výzkumu, experimentálního vývoje a inovací z veřejných prostředků a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o podpoře výzkumu, experimentálního vývoje a inovací), ve znění pozdějších předpisů, poskytuje GAČR (na základní výzkum) a TAČR (na aplikovaný výzkum a experimentální vývoj).</p> <p>Mezinárodní spolupráci ČR v dopravním výzkumu a vývoji dále v souladu s ustanovením § 7 odst. 1 zákona č. 2/1969 Sb. a ustanovením § 33 odst. 2 písm. a) zákona č. 130/2002 Sb. zabezpečuje MŠMT. Odpovědnost za plnění věcně příslušných opatření specifického cíle 4.5.1 (tj. opatření týkajících se výzkumu, vývoje a inovací) proto musí spadat do gesce MŠMT ve spolupráci s GAČR a TAČR (včetně financování). Žádáme upravit.</p> | Akceptováno dle následujících připomínek |
| | ano | 2. K části 4.5.1 materiálu: | <p>Opatření: „Zajistit podmínky pro snazší spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy (podpora výzkumu a zavádění účinných překládacích zařízení vč. multimodálních terminálů)“.</p> <p>V návaznosti na výše uvedenou připomínku musí být gestorem opatření spadajícího do oblasti výzkumu MŠMT ve spolupráci s GAČR a TAČR. Žádáme upravit.</p> | Akceptováno |
| | ano | 3. K části 4.5.1 materiálu: | <p>Opatření: „Zefektivnit a rozvíjet proces strategického výzkumu a vývoje v dopravě se zaměřením na udržitelný rozvoj dopravy a podporovat přenos poznatků a technologií na mezinárodní úrovni, především ve vazbě na rámcové programy výzkumu a vývoje EU“.</p> <p>Gestorem mezinárodní spolupráce ČR ve výzkumu a vývoji je v souladu s ustanovením § 7 odst. 1 zákona č. 2/1969 Sb. a ustanovením § 33 odst. 2 písm. a) zákona č. 130/2002 Sb. MŠMT. Gestorem plnění daného opatření musí být proto MŠMT (včetně financování). Žádáme upravit.</p> | Akceptováno |
| | ano | 4. K části 4.5.1 materiálu: | <p>Opatření: „Zajistit uplatnění výsledků výzkumu a vývoje v praxi a zajistit efektivnější využívání finančních zdrojů na podporu VaVal“.</p> <p>V návaznosti na výše uvedenou připomínku k celé části 4.5.1 materiálu musí být gestorem daného opatření MŠMT ve spolupráci s GAČR a TAČR (včetně financování). Žádáme upravit.</p> | Akceptováno |
| | ano | 5. K části 4.5.1 materiálu: | <p>Opatření: „Zajistit lepší výběr efektivnějších projektů a zamezit duplicitnímu řešení“.</p> <p>V návaznosti na výše uvedenou připomínku k celé části 4.5.1 materiálu musí být gestorem daného opatření GAČR a TAČR (v případě, že je dané opatření předkladatelem materiálu vztahováno ke schématům podpory výzkumu a vývoje spadajících do gesce GAČR a TAČR). Žádáme upravit.</p> | Akceptováno |
| | ano | 6. K části 4.5.1 materiálu: | <p>Opatření: „Zlepšit zapojení dopravního výzkumu do mezinárodní spolupráce ve VaVal, zajistit kvalitnější lidské zdroje jak na straně poskytovatelů podpory (organizátorů), tak na straně příjemců (výzkumníků)“</p> <p>Gestorem mezinárodní spolupráce ČR ve výzkumu a vývoji je v souladu s ustanovením § 7 odst. 1 zákona č. 2/1969 Sb. a ustanovením § 33 odst. 2 písm. a) zákona č. 130/2002 Sb. MŠMT. MŠMT je dále v souladu s aktuálně platnými strategickými a koncepčními dokumenty pro oblast výzkumu, vývoje a inovací (Národní politika výzkumu, vývoje a inovací ČR na léta 2009-2015 s výhledem do roku 2020, Národní inovační strategie ČR apod.) rovněž orgánem zodpovědným za rozvoj lidských zdrojů pro výzkum, vývoj a inovace. Gestorem plnění daného opatření proto musí být MŠMT. Žádáme upravit.</p> | Akceptováno |
| | ano | 7. K části 4.5.1 materiálu: | <p>Opatření: „Zajistit samostatné kapitoly pro dopravní výzkum“</p> <p>Pokud je opatřením předjímano vytvoření samostatné rozpočtové kapitoly pro dopravní výzkum, je dané opatření v rozporu s principy Reformy systému VaVal. Žádáme proto zcela vypustit dané opatření z materiálu.</p> | Akceptováno |

| | | | | |
|---|-----|--|--|---|
| | ano | 8. K části 4.5.2. materiálu | Pokud mají být součástí Dopravní politiky kosmické technologie, žádáme upravit zaměření příslušné kapitoly včetně jejího názvu tak, aby bylo zřejmé, že dotčené „kosmické technologie“ mají souvislost s naplňováním cílů dopravní politiky. Žádáme omezení kapitoly na kosmické technologie uplatnitelné v <u>sektoru dopravy</u> . | Akceptováno |
| | ano | 9. K části 4.5.2. materiálu: | Ve druhém odstavci na str. 60 žádáme odstranit část věty „Oblast kosmických aktivit je totiž oblastí s nejvyšším potenciálem inovací...“. Tvrzení není v textu nikde zdůvodněno. | Akceptováno, upraveno |
| | ano | 10. K části 4.5.2. materiálu: | Ve druhém odstavci na str. 60 dále žádáme o vyjmutí věty „Z těchto důvodů je třeba založit Národní kosmickou agenturu, která by zajistila výkon agendy kosmických aktivit.“ Toto opatření předchází splnění úkolu dle bodu II. usnesení vlády ze dne 4. července 2012 č. 501 ke Zprávě o stavu kosmických aktivit. | Vysvětlení: vláda tento krok schválila a byl zařazen rovněž do schváleného NPR |
| | ano | 11. K části 4.5.2. materiálu: | Navrhované opatření „Aktivně vytvářet podmínky pro rozvoj mezinárodní spolupráce v oblasti kosmických aktivit“ žádáme omezit pouze na oblast kosmických technologií uplatnitelných v sektoru dopravy. Kosmické aktivity svým horizontálním charakterem přesahují sektor dopravy. | Akceptováno |
| | ano | 12. K části 4.5.2. materiálu | K navrhovanému opatření „Zvýšit efektivitu využívání stávajících zdrojů podpory a případně zajistit další zdroje financování pro oblast kosmických aktivit - národní aktivity; zvýšit efektivitu využívání stávajících zdrojů podpory a zajistit zdroje financování pro oblast kosmických aktivit - mezinárodní aktivity“ upozorňujeme, že opatření vztahující se k národním aktivitám jsou dle usnesení Výboru pro Evropskou unii ze dne 31. srpna 2011 č. 21 k materiálu Realizační plán Národního kosmického plánu v gesci MPO a MŠMT. Opatření k mezinárodním aktivitám vyplývající z Realizačního plánu Národního kosmického plánu dle usnesení Výboru pro Evropskou unii ze dne 31. srpna 2011 č. 21 již byla splněna. Dopravní politika ČR by zároveň neměla nahrazovat aktualizaci Realizačního plánu Národního kosmického plánu či Národního kosmického plánu. <u>Žádáme o vyjmutí navrhovaného opatření z textu materiálu.</u> | Akceptováno |
| | ano | 13. K části 4.5.2. materiálu: | Navrhované opatření „Zajistit podporu informačních služeb v oblasti kosmických aktivit“ žádáme omezit pouze na oblast kosmických technologií uplatnitelných v sektoru dopravy. Kosmické aktivity svým horizontálním charakterem přesahují sektor dopravy. | Akceptováno |
| | ano | 14. K části 4.5.2. materiálu | K navrhovanému opatření „Vytvořit Národní kosmickou agenturu“ na str. 61 upozorňujeme, že tento návrh předchází splnění úkolu dle bodu II. usnesení vlády ze dne 4. července 2012 č. 501 ke Zprávě o stavu kosmických aktivit. <u>Žádáme o vyjmutí navrhovaného opatření z textu materiálu.</u> | Akceptováno |
| | ano | 15. Ke kapitole 4.7 | V kapitole 4.7 „Sociální otázky, zaměstnanost, vzdělávání, kvalifikace“ na str. 63 jsou jako gestoři opatření uvedeny pouze střední a vysoké školy, chybí zde vyšší odborné školy, pro které jsou také vytvořeny a akreditovány obory vzdělání týkající se dopravy a logistiky. <u>Žádáme je doplnit.</u> | Akceptováno |
| | ano | 16. V části 5.2 materiálu | Žádáme o vyjmutí celého bodu č. 17 „Zákon o zřízení Národní kosmické agentury“ jako další potřebné legislativní úpravy v časovém horizontu do roku 2020. Upozorňujeme, že tento návrh předchází splnění úkolu dle bodu II. usnesení vlády ze dne 4. července 2012 č. 501 ke Zprávě o stavu kosmických aktivit. | Akceptováno |
| | ano | 17. Část 5.3.11 | požadujeme omezit pouze na oblast kosmických technologií pro sektor dopravy. Dále žádáme o vyjmutí MŠMT jako spolugestora tohoto úkolu. | Akceptováno |
| Rada pro výzkum, vývoj a inovace | ano | 4.5.1 Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace | V tabulce na str. 84 uvedeno v bodu 4.5.1 Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace – Výdaje na výzkum v dopravě a vývoj (mil Kč v paritě kupní síly), 150 TAČR (Podporogram 3) + 7 MD. Ministerstvo dopravy není od r. 2012 poskytovatelem podpory na výzkum, vývoj a inovace. Prostřednictvím této kapitoly nemůže být tento typ podpory poskytován. Plnění úkolu plyne z bodu II. usnesení vlády č. 565 ze dne 20. července 2011, kdy bylo MD poskytovatelem podpory. V bodu II. ukládá ministru dopravy ve spolupráci s ministry průmyslu a obchodu, životního prostředí, zdravotnictví a pro místní rozvoj zpracovat Dopravní politiku České republiky pro léta 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050 a předložit ji vládě ke <u>schválení do 31. prosince 2012.</u> | Akceptováno, vypuštěno |
| | ano | str 59 | Na str. 59 je uveden text: • Zajistit samostatné kapitoly pro dopravní výzkum (odstranění duplicit ve VaV, nastavení systému efektivního řízení VaVal pro potřeby resortu) Prosíme o definování pojmu „samostatná kapitola“ a určení návaznosti na vládou schválený dokument Národní priority orientovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací. | Vysvětlení: opatření bylo na žádost MŠMT vypuštěno. |

| | | | | |
|--|--------|---|---|--|
| místopředsedkyně vlády České republiky a předsedkyně Vládního výboru pro koordinaci boje s korupcí | | | <p>Součástí schválené Strategie vlády v boji s korupcí na období let 2013 a 2014 je v kapitole č. 6.3. Dopravní výstavba uveden úkol č. 6.3.1. Strategie výstavby dopravní infrastruktury, jehož gestorem je Ministerstvo dopravy a v jehož rámci má být do 30. června 2013 předložena vládě Závazná střednědobá strategie výstavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Předložená Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 obsahuje řadu konkrétních odkazů na návazné strategické dokumenty zaměřené na plnění jednotlivých cílů; ani v textu priority č. 4.4 Dopravní infrastruktura, ani v implementační části v textu č. 5.3 Struktura návazných strategických dokumentů k realizaci cílů Dopravní politiky však nejsou uvedeny žádné odkazy na návazný strategický dokument Strategie výstavby dopravní infrastruktury, k jehož vypracování a předložení vládě ČR je Ministerstvo dopravy vázáno výše citovanou Strategii.</p> <p>Požadujeme předložený materiál upravit jak v předkládací zprávě, tak ve vlastním dokumentu o dopravní politice tak, aby vazba na úkol č. 6.3.1. Strategie vlády v boji s korupcí na období let 2013 a 2014 byla explicitně a jednoznačně vyjádřena.</p> | <p>Vysvětlení: požadovaným dokumentem jsou Dopravní sektorové strategie. Jedná se o kondicionalitu Evropské komise pro Operační program doprava a EK si vymohla tento název, neboť je tím ukázáno pokračování k Dopravním sektorovým strategiím, tzv. 1 fáze, které mají platnost pro současný OPD, tzn. do roku 2013. Ve strategii vlády v boji s korupcí uvedený materiál je nutné vnímat jako střednědobá strategie výstavby dopravní infrastruktury jako typ materiálu, nikoliv jako přesný název dokumentu (Dopravní sektorové strategie mají v podtitulu uvedeno, že se jedná o Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem).</p> |
| Ministerstvo životního prostředí | str.14 | | <p>Navrhují doplnit podtržený text na str.14 v závěru odstavce:"Zásadní nedostatky napojení velkých měst v rámci krajů ve směru do centra kraje:"</p> <p>- Moravskoslezský kraj – není dokončeno vyhovující spojení Ostravy s Opavou a Krnovem - Olomoucký kraj - není dokončeno vyhovující spojení Olomouce se Šumperkem a Jeseníkem</p> <p>Doporučujeme zvážit do materiálu doplnit vyhodnocení předchozí agendy vládní dopravní politiky a vyhodnocení hlavně nenaplněných cílů a důvodů, které k tomu vedly.</p> <p>Vedle formulací cílů s časovým horizontem roku 2050 a 2030 by bylo vhodné agendu doplnit o střednědobé cíle /5 let/ s vyjádřením investičních potřeb a zdůvodněním navazujícím na hodnocení předchozího období.</p> | <p>Akceptováno částečně (spojení Olomouce se Šumperkem nepatří do kategorie nejhorších případů, železnice je elektrizována, silniční spojení se rovněž postupně zlepšuje)</p> <p>Vysvětlení: bylo předmětem samostatné analytické části, která byla předložena do vlády v červenci 2012</p> <p>Vysvětlení: harmonogram výstavby dopravní infrastruktury dle jednotlivých let je předmětem návazného dokumentu Dopravní sektorové strategie</p> |
| Ministerstvo vnitra | ano | 4.2.6 - opatření v oblasti vnější bezpečnosti dopravy – poslední bod: | <p>„Důsledně implementovat požadavky na ochranu letecké dopravy před protiprávními činy stanovené v příslušné evropské legislativě a zabývat se otázkami souvisejícími s touto problematikou (např. postupně zavádění detekčních zařízení na kontrolu tekutin, případně zavádění bezpečnostních skenerů apod.). Na základě analýzy rizik usilovat o další minimalizaci bezpečnostních hrozeb v civilní letecké dopravě.“</p> <p>Požadujeme demonstrativní výčet ve větě první uvedený v závorce doplnit o: "<u>posílení institutu ověřování spolehlivosti</u>".</p> <p>Požadujeme větu druhou za slovem „rizik“ doplnit slovy „nebo závěrů vyhodnocení cvičení v oblasti ochrany <u>civilního letectví před protiprávními činy.</u>“</p> | <p>Akceptováno</p> <p>Akceptováno</p> <p>Akceptováno</p> <p>Akceptováno</p> <p>Akceptováno</p> <p>Akceptováno</p> <p>Akceptováno</p> <p>Akceptováno</p> <p>Akceptováno</p> <p>Akceptováno</p> <p>Vysvětlení: považujeme za důležité o problematice s veřejností komunikovat, výchova je velmi důležitá a má vliv na celkový postoj společnosti k této otázce. Nejde o budování specializovaných informačních systémů, ale o využití těch systémů, které se budují za jiným účelem.</p> |
| | | úvod bodu 4.2.6 | V dokumentu chybí odkaz na zásadní související dokumenty v oblasti vnější bezpečnosti. Doporučujeme doplnit do úvodu bodu 4.2.6: <u>„Rozpracování v návazné strategii - Strategie České republiky pro boj proti terorismu od r. 2013 a zastřešující dokument Bezpečnostní strategie“.</u> | |
| | | 4.2.6, 6. odrážka | Opatření uvedené v šesté odrážce prosíme přeformulovat takto: <u>„Vytvořit podmínky pro posílení bezpečnosti ve veřejné (zejména osobní) dopravě, zaměřená především proti krádežím a ostatní trestné činnosti.“</u> Zbytek navrhovaného opatření je naprosto nesrozumitelný. | |
| | | 4.2.6 - opatření v oblasti vnější bezpečnosti | Ne všechna opatření ve skupině vnější bezpečnosti dopravy jsou ve spolupráci či gesci MV. Navrhujeme proto následující zpřesnění gesci: „Gestor všech výše uvedených opatření: MD a MV ve spolupráci se samosprávou, spoluprací MV (body 2,3,7,8 a 10)“. | |
| | | 4.2.6 – opatření v oblasti lidského činitele: | <u>Opatření uvedená v bodě 2 a 3 nejsou v gesci ani spolupraci Policie ČR,</u> prosíme je podřadit až pod větu o gesci a doplnit správnou gesci (patrně MD). | |
| | | 4.2.6 – opatření v oblasti lidského činitele: | <u>V posledním opatření („V souvislosti s dokončováním nových úseků dálnic a rychlostních silnic...“)</u> požadujeme zpřesnit gesci za financování opatření takto: <u>„Financování: Ministerstvo vnitra ve spolupráci s vládou České republiky (schválení systemizovaných míst) a Ministerstvem financí (vyčlenění finančních prostředků na tato systemizovaná místa)“.</u> | |
| | | ne | <u>Doporučujeme zvážit vypuštění opatření „Zajistit soustavnou informovanost účastníků silničního provozu o rizikovém chování v silniční dopravě při využití stávajících a budovaných informačních systémů veřejné správy.“</u> V Dopravní politice do roku 2020 s výhledem do roku 2050 bychom očekávali spíše opatření politicko-strategická, která nabízejí řešení základních problémových oblastí a mají potenciál přispět k dosažení stanoveného cíle, nikoliv neurčitá „informační“ opatření, navíc spojená s budováním blíže nespecifikovaných informačních systémů veřejné správy. | |

| | | | |
|-----|---|---|---|
| ne | | Obdobně doporučujeme zvážit, zda ve strategickém dokumentu má význam opatření, které deklaruje, že se má dodržovat zákon a které je součástí každodenního výkonu dohledu Policie ČR. („ <u>Důsledně vyžadovat a kontrolovat dodržování zákonem stanovené doby řízení, doby odpočinku a bezpečnostních přestávek řidičů.</u> “) či opatření, které směřuje na jednu z kategorií účastníků silničního provozu („... <u>zvláštní pozornost věnovat dodržování zákonů v případě řidičů motocyklů</u> “), jež je sice momentálně jednou ze sledovaných kategorií (zejména s ohledem na vysokou mortalitu na počet dopravních nehod), tyto kategorie se však mohou v průběhu několika let změnit. | Vysvětlení: první opatření - důsledně vyžadovat... je skutečně nadbytečné a provádí se, v případě druhého je upozornění na tuto skupinu důležité, neboť, jak uvádíte, tato skupina má vysokou mortalitu, ale problémy jsou v tomto případě i v jiné oblasti - masivně rozšířené porušování zákazů vjezdu do lesů a chráněných území (lesní zákon, zákon o ochraně přírody), přičemž motorkáři a čtyřkolkáři nejsou identifikovatelní (jezdí bez RZ). Způsobují tím velké škody na majetku i životním prostředí a zásahy proti tomuto nešvaru jsou minimální. |
| ne | 4.2.6 – opatření v oblasti technické bezpečnosti silnic | V popisu druhého opatření („ <u>Důsledně dbát na implementaci...</u> “), <u>doporučujeme slova „Zejména u nově budovaných staveb“ vypustit</u> , neboť u nově budovaných staveb nejsou nehodové lokality známe. Ty lze detekovat až po zahájení provozu. Odstraňování lokalit by se nemělo řídit kritériem stáří pozemní komunikace. | Akceptováno |
| ne | 4.2.6 – opatření v oblasti technické bezpečnosti silnic | U čtvrtého opatření týkajícího se identifikace a následné úpravy nehodových lokalit <u>doporučujeme zřídit na webových stránkách kraje databázi závad</u> , kam by mohli občané zasílat podněty k nápravě (výtluky, vegetace bránící rozhledu, poškozené dopravní značení atd.), přivítali bychom i zveřejnění prioritace odstraňování závad ze strany správce pozemní komunikace. | Vysvětlení: aplikace "Výtluky" se již spouští, proto asi není nutné ji uvádět jako další opatření |
| ne | Kpt. 4.2.3, konkrétně část věnovaná specifikům silniční dopravy a navazující opatření uvedené na str. 25: | <p>„<u>Neomezovat silniční nákladní dopravu formou zákazů jízdy v pátek a sobotu a řešit omezování provozu silniční nákladní dopravy v nočních hodinách s ohledem na vliv na veřejné zdraví nikoli administrativními zakazy, ale formou zvýšení sazby výkonového mýtného a vytvářením podmínek pro provoz linek intermodální dopravy.</u>“</p> <ul style="list-style-type: none"> Podle našeho názoru není vhodné řešit negativní dopady na obyvatelstvo způsobené nadměrným hlukem regulací jízdy nákladních automobilů v nočních hodinách. V tomto směru bychom doporučili spíše se zabývat novými technologiemi povrchu pozemních komunikací a technickým vybavením komunikace či jejího blízkého okolí. Regulaci hluku lze řešit i snížením rychlosti v dané lokalitě. V případě zavedení opatření by neúměrně narostl podíl nákladní dopravy přes den, kdy jsou pozemní komunikace využívány v mnohem větší míře, a to nejen pro motorizovanou dopravu, ale i ostatními účastníky silničního provozu. To by s největší pravděpodobností mělo negativní dopad na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Posílení denních kongescí by se jistě negativně odrazilo i ve zvýšení emisí. Navrhovaný zákaz by mohl být diskriminujícím opatřením pro firmy převážející výrobky či materiály, které nelze skladovat, a jejichž rozvoz probíhá v nočních či brzkých ranních hodinách (typicky např. pekařské výrobky). Nelogický nám přijde rovněž argument povětrnostních podmínek. Pokud by důvodem opatření měly být zhoršené rozhledové podmínky nebo biorytmus řidiče v noci, potom by se tento argument týkal veškeré dopravy, nikoliv jen té nákladní. Pokud je cílem omezení hluku způsobeného nákladními vozidly v noci, potom nerozumíme ani omezení opatření „pouze na dálkovou nákladní dopravu nad 300 km, a to za předpokladu existence pravidelných linek kombinované dopravy umožňujících dálkovou přepravu silničních návěsů“. Vzhledem k tomu, že cílem opatření je spíše zrušení omezení jízdy kamionů v tzv. „víkendových špičkách“, které je ostatně běžné i v ostatních zemích EU, <u>doporučujeme poslední odstavec kpt. 4.2.3, sekce věnované specifikům silniční dopravy a výše uvedené opatření z Dopravní politiky zcela vypustit.</u> | Vysvětlení: po dohodě mezi zástupci MD a MV byla dohodnuta kompromisní formulace. |
| ne | Kpt. 4.4.4 Dosažení úspor při přípravě a realizaci staveb | <u>Závěr prvního odstavce na str. 54 („V případě silniční infrastruktury musí být ve větším měřítku využívány parametry, které dosud pro nové kategorie silnic“) doporučujeme s ohledem na bezpečnost silničního provozu vypustit.</u> V případě realizace úsporných opatření typu „vystřídání třípruh“ nebo „zúžený čtyřpruh“ by bylo zřejmě velice obtížné dodržet opatření v oblasti „vnitřní“ bezpečnosti dopravy. Pro dosažení úspor navrhujeme uvést např. možnost etapizace stavby směrově rozděleného čtyřpruhu po jednotlivých jízdních pásech. | Neakceptováno: ekonomická efektivita staveb je nutnou podmínkou a v případech, kdy 4 pruhová komunikace efektivní není, by bylo špatným řešením i z hlediska bezpečnosti ponechat silnici ve 2 pruhovém uspořádání |
| ano | Kpt. 5.1. Nástroje finanční | V souvislosti s kapitolou věnovanou bezpečnosti silničního provozu (4.2.6) si dovoluujeme upozornit, že <u>financování opatření Národní strategie BESIP není součástí usnesení vlády k tomuto dokumentu.</u> Ministr vnitra při svém vystoupení k tomuto dokumentu ve vládě doporučil, aby se financováním opatření BESIP zabývala Rada vlády pro bezpečnost silničního provozu, a to zejména s ohledem na skutečnost, že dopravní nehodovost a její následky představují každoročně kolem 50 mld. Kč socioekonomických ztrát. Tyto výdaje zatěžují významným způsobem i státní rozpočet (jenom ztráty na produkci tvoří 36 % těchto nákladů), tudíž negativně ovlivňují potenciální příjmy státního rozpočtu (viz analýza Centra pro dopravní výzkum, v.v.i.). | Akceptováno |

Otázkou podílového financování bezpečnosti silničního provozu, na němž by se účastnil jak veřejný sektor, tak privátní sektor, se začala zabývat Rada vlády ve svém Výboru pro financování. Kvůli personálním změnám na Ministerstvu dopravy však nebyl připraven a členům Rady vlády předložen návrh organizace a způsobu financování opatření Národní strategie BESIP (viz usnesení Rady vlády č. 43 ze 17. října 2012). Ministerstvo vnitra požaduje, aby byl předložený materiál doplněn o bod 5.1.5 Financování bezpečnosti silničního provozu, který by deklaroval způsob zabezpečení financování opatření Národní strategie BESIP (a konec konců i opatření Dopravní politiky) do roku 2020.

Kpt. 5.4 -
Monitoring

Ani EU, ani Národní strategie BESIP nesleduje hmotnou škodu (tento indikátor nevytváří nic o vytčeném cíli, tj. snížení usmrcených a těžce zraněných v důsledku dopravní nehody na pozemních komunikacích).
Požadujeme proto:
1. Na str. 37 opravit hlavní cíl Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do roku 2020: snížit počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí (v podmínkách ČR se jedná o snížení o 60 % oproti roku 2009) a dále pak snížit počet těžce zraněných o 40 % oproti roku 2009 (v kpt. 5.3.3 je to již správně).

Akceptováno

Kpt. 5.4 -
Monitoring

2. požadujeme vypustit ukazatel „hmotná škoda“ z indikátorů ke kapitole 4.2.6.

Akceptováno

ano

Kpt. 5.4 -
Monitoring

3. Rovněž lehce zranění nejsou pro tuto etapu sledovaným ukazatelem korespondujícím s cílem, proto ji navrhuje vypustit. Meziroční snížení počtu usmrcených je cca 8 %, meziroční snížení počtu těžce zraněných je cca 4 %. Počet usmrcených se navíc v souladu s EU porovnává v kategorii „usmrcení do 30ti dnů“. Pro rok 2017 a 2020 bude tedy indikátorem počet usmrcených do 30ti dnů a počet těžce zraněných (tato kategorie se sleduje do 24 hodin). Znění položky 4.2.6 Bezpečnost dopravy proto bude vypadat následovně:

Akceptováno

| Kapitola | Indikátor | K roku 2011 | K roku 2017 | K roku 2020 |
|--------------------------|---|---|---|---|
| 4.2.6 Bezpečnost dopravy | Vývoj nehodovosti (počet usmrcených, těžce zraněných, hmotné škody) | těžce zraněno 3092 lehce zraněno 22 519 usmrceno 707 (do 24h) usmrceno 773 (do 30ti dnů) hmotná škoda 4,64 mld Kč | pokles o 20% u všech skupin Počet usmrcených do 30ti dnů maximálně 462 osob Počet těžce zraněných maximálně 2399 osob | pokles o 50% u všech skupin Počet usmrcených do 30ti dnů maximálně 360 osob Počet těžce zraněných maximálně 2123 osob |

Druhou možností je přepočítání na procenta, ovšem komparativním rokem je rok 2009, nikoliv 2011

ne

Vysvětlení pojmů:

Doporučujeme podrobnější vysvětlení pojmu „gigaliner“ (viz str. 24 dokumentu)

Akceptováno