



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky k Dopravní politice ČR pro období 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050
Č. J.	50/2020
DATUM ZPRACOVÁNÍ	31. července 2020
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

Svaz průmyslu a dopravy České republiky (SP ČR) dlouhodobě usiluje o rozvoj dopravní obslužnosti i dopravní infrastruktury včetně jejich kvality a snižování jejich případných negativních vlivů na okolí.

Proto připomínky SP ČR směřují k větší podpoře investic do infrastruktury (jmenovitě např. elektrifikace železnic, výstavba multimodálních terminálů či dobíjecích a plnicích stanic) a pořizování nízkoemisních vozidel. K potřebným investicím do infrastruktury je ale také třeba zajistit stabilní financování přes SFDI, které nepodléhá každoročním výkyvům a politickým vlivům.

Mezi další připomínky týkající se železnice patří např. nutnost snížení či osvobození od poplatku za OZE, stanovení podmínek pro přístup na vysokorychlostní tratě, větší finanční podpora zavádění zabezpečovacího systému ETCS či dostavba chybějícího napojení Liberce na hl. město. U problematiky vodní dopravy je nutné řešit chybějící plavební stupně, zapojení do citylogistiky či větší využívání kombinované dopravy. V rámci silniční dopravy je pak potřeba řešit kromě nutnosti obnovy vozového parku a chybějící infrastruktury pro alternativní pohony také využití nových trendů Mobility as a Service.

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

1. K materiálu obecně

Upozorňujeme, že některá opatření jsou spíše cíli a je tedy nutné konkretizovat. Zároveň některé deklarované cíle v dokumentu nemají vlastní opatření (např. adaptační opatření železniční sítě na klimatickou změnu).

Tato připomínka je zásadní.

2. K materiálu obecně

Upozorňujeme, že všechna tvrzení by měla být dostatečně podložena (např. že za pokles výkonů tuzemských silničních dopravců může zejména nedostatek řidičů – jde přitom zejména o nekalou konkurenci, nebo že v případě městské dopravy je ČR evropskou špičkou – co např. Německo a Švýcarsko?).

3. K materiálu obecně

Upozorňujeme, že v materiálu je celá řada překlepů, záměn slov a zřejmě i špatně přeložených spojení např. z NJ.

4. K problematice železnice obecně

Za velmi významné lze považovat, že materiál vyzdvihuje roli železnice v rámci jednotlivých módů dopravy a považuje ji za ekologický mód dopravy, což je v souladu s dosavadními trendy. Podpora elektrifikace tratí, která je v rámci materiálu opakovaně zmíněna a rozvedena, je též velkým pozitivem shodně jako uvědomění si potřeby na zvyšování kapacity existující železniční sítě, zejména v nejméně užívaných oblastech páteřní sítě.

Materiál předpokládá zvýšení motivace k využití železniční infrastruktury a její optimalizaci mimo jiné též cestou realizace cenové politiky za užití dopravní cesty (je to ostatně zmíněno jako opatření č. 1.2.11). Zde je nutno doplnit, že možnosti realizace cenové politiky v oblasti ceny za užití dopravní cesty jsou vlivem regulace předpisy EU a zejména rozhodovací praxe Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, významně omezené. Zvýšení podpory určitých segmentů dopravy je tak aktuálně a reálně téměř znemožněno vlivem rozhodovací praxe ÚPDI, který v rámci rozhodnutí zásadně omezuje uvážení přidělece kapacity a minimalizuje tak prostor pro realizaci cenové politiky státu. **Aktuální rozhodovací praxi ÚPDI považujeme za stěžejní překážku pro naplnění opatření dle bodu 1.2.1.1.**

Ve shodě s uvedeným je pak aktuální **rozhodovací praxe ÚPDI překážkou též pro realizaci opatření dle bodu 1.2.2.4** v souvislosti se zpoplatněním diesellové lokomotivy na elektrických tratích. **Pro umožnění realizace naznačených opatření je nezbytná změna rozhodovací praxe ÚPDI.**

Vítáme opatření týkající se železniční infrastruktury (1.3.4 a násl.). Zde uvedené problémy jsou neuralgickými body železnice, v naznačené oblasti a jejich popsáním a hledáním řešení pak dle našeho názoru významně vzrostl význam materiálu ve vztahu k železnici, rozbor neurálií je velice kvalitní, srozumitelný a precizní, nevyhýbá se ani dlouhá léta neřešenému problému nevyužívaných regionálních tratí, u kterých stát dlouhodobě zvažuje koncepce jejich využití – navržené řešení založené na efektivitě a případném odstranění nevyužívaného a neefektivního je jediné možné a správné.

Zásadní je také v této souvislosti **stabilizace a garantování financování** oprav a údržby (provozní schopnost), stejně jako investic například pomocí uzavření smlouvy mezi Správou železnic a SFDI na období alespoň tří let, tak aby mohly být bez problému uzavírány smlouvy na tyto investice/údržbu. Chápeme a podporujeme, že k tomuto je také nutné zajistit dostatek prostředků SFDI na stejné období.

Tato připomínka je zásadní.

5. K problematice železnice obecně

Žádáme o větší zohlednění problematiky železnice, konkrétně:

1. Naplňování politiky TEN-T v oblasti odstraňování úzkých hrdel - vybudování nové kapacity v oblasti železnice, zejména VRT

2. **Napliňování zásad EU a implementačních plánů v oblasti interoperability a bezpečnosti** (je uvedena jen oblast PRM)

3. **Obecně chybí cíle v rámci jednotného železničního prostoru EU, zejména koncepce klíčových mezinárodních spojení, které by měl stát podporovat jako naplnění pilíře volného pohybu v rámci EU i po železnici.**

Odůvodnění:

Tato problematika by si zasloužila větší zohlednění v rámci Dopravní politiky.

Tato připomínka je zásadní.

6. Ke kapitole Východiska

Mezi důležité strategické aj. dokumenty popsané v této kapitole požadujeme zařadit rovněž Národní akční plán čisté mobility, který byl v tomto roce aktualizován. Materiál jej nakonec dále v textu zmiňuje.

7. Ke kapitole Východiska - Východiska (str. 4 a 5)

Pokud jde o odrážky věnující se emisím z dopravy a spotřebě energie v dopravě, bylo by vhodné doplnit jako jeden z faktorů rovněž stárnoucí vozový park, který v 2. pol. roku 2020 v případě osobních automobilů přesahuje 15 let (viz např. <http://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#str=vpp>).

Produkcí emisí z nových vozidel se spalovacími motory dle posledních emisních norem Euro nelze srovnávat např. se staršími ojetými vozidly, která se do ČR v hojně míře dováží (vozidla starší 10 let tvoří více jak polovinu dovezených ojetých vozidel). Zásadním tématem by tak vedle dekarbonizace dopravy (k jejímuž dosažení mohou přispět např. různé nástroje na podporu pořizování nízko- či bezemisních vozidel) měla být také obnova vozového parku, resp. zamezení jejímu zastarávání vhodnými opatřeními. Téma se samozřejmě netýká jen osobních vozidel a IAD, je širší – viz i str. 19 – 20 Dopravní politiky.

Tato připomínka je zásadní.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

8. Ke kapitole Východiska – Východiska (str. 5)

Bylo by vhodné doplnit odkaz na vědecké poznatky o globální klimatické změně, aby bylo zabráněno zpochybňování tohoto jevu a nutnosti reakce na něj.

9. Ke kapitole Východiska – Zelená dohoda pro Evropu (str. 5)

Upozornujeme, že v rámci vodní dopravy chybí vyřešení situace na dolní Labi a chybějící plavební stupeň Přelouč II, který je zásadní překážkou na labské vodní cestě, rozpojující dva splavné úseky. Přelouč II byl již od r. 1997 připravován ŘVC ve variantě dle MŽ, nikoli řečištěm, a měl všechna povolení a byl vysoutěžen.

Odůvodnění:

Právě plavba v českém vnitrozemí na spolehlivé trati by zabezpečila stabilní plavbu bez většího vlivu sucha a úsporu externalit na území ČR. V oblasti má přitom vodní doprava velký potenciál – nejde jen o přepravu uhlí, ale např. přepravu hromadných substrátů.

Tato připomínka je zásadní.

10. Ke kapitole Východiska – Zelená dohoda pro Evropu (str. 6)

Žádáme na konec prvního odstavce doplnit nový text.

Nové znění:

„Avšak s převodem 75 % silniční dopravy na železnici spojená úspora energie cca 9 TWh ročně je velmi významná. Jde o úsporu energie ve hodnotě roční výroby elektrické energie v zamýšlené nové jaderné elektrárně o výkonu 1,2 GW v Dukovanech.“

Odůvodnění:

Převod nákladní dopravy ze silnic na železnice nelze vnímat jen jako plnění plánovaných cílů EU, ale především jako prospěšný krok k ozdravení dopravy v ČR. Tento převod se ale neobejde bez významných investic do infrastruktury a podpory dopravců.

Tato připomínka je zásadní.

11. Ke kapitole Východiska – Politika ochrany klimatu (str. 8)

V rámci popisu Vnitrostátního plánu ČR by bylo vhodné stručně doplnit, jakými nástroji chce ČR cílů dosáhnout.

Pokud jde o programové období 2014–2020, není pravdou, že by se nerealizovala opatření na podporu zvyšování energetické účinnosti v dopravě či snižování emisí z dopravy (viz např. podpora elektromobility či přechodu na jiná alternativní paliva v dopravě z OP PIK, OPD, IROP, nebo i z národních prostředků – NP ŽP/Alternativní pohony). Text by měl toto zohlednit.

Tato připomínka je zásadní.

12. Ke kapitole Vize a hlavní cíl (str. 10)

Upozorňujeme, že společenským zadáním není pouze snížení měrné spotřeby energie, ale také snižování podílu energie z fosilních paliv, zlepšení stavu infrastruktury, zvýšená dopravní obslužnosti a maximalizace plynulosti dopravy. K dosažení těchto cílů je také více podporovat výzkum a vývoj v oblasti dopravy.

Zároveň upozorňujeme, že současný systém objednávání dopravní obslužnosti (kraje vs. MD) není vhodný. Jednak chybí propojitelnost mezi kraji (financování obslužnosti pouze v rámci svého kraje) a dále každý kraj přijímá jinou politiku dle aktuálního volebního období. Více viz Stanovisko SP ČR ke Koncepti veřejné dopravy.

Tato připomínka je zásadní.

13. Ke kapitole 1.1.1 Ovlivňování mobility v osobní dopravě (str. 13)

Žádáme doplnit do textu nový bod:

„Mobilitu v osobní dopravě lze také ovlivnit nabídkou dopravních služeb. Ty se odvíjí od kvality dopravní infrastruktury. A právě rozvoj kvalitní dopravní infrastruktury je jedním z nástrojů dopravní politiky, který vliv na mobilitu obyvatel a jeho volbu dopravního prostředku.“

Odůvodnění:

Pokud jsou občanům nabízeny kvalitní dopravní služby, pak dochází k jejímu většímu využívání a tím i menší motivaci využívat individuální automobilovou dopravu. Zejména tam, kde stav dopravní infrastruktury umožní přepravu osob veřejnou hromadnou dopravou rychleji než IAD.

Tato připomínka je zásadní.

14. Ke kapitole 1.1.2 Ovlivňování mobility v nákladní dopravě (str. 14)

Žádáme doplnit text:

„• na rozdíl od veřejné hromadné dopravy osob, která je z podstatné části bezemisní a nízkoemisní (metro, tramvaje, trolejbusy, elektrobusy), jsou k přepravě zboží vesměs používány emisní automobily, proto bude nutné nastavit vhodný regulační rámec.“

Odůvodnění:

Lze očekávat nárůst tohoto způsobu dopravy vzhledem k rostoucímu trendu online nakupování povede k dalšímu zvyšování emisí z dopravy a větším dopravním kongescím ve městech a aglomeracích.

Tato připomínka je zásadní.

15. Ke kapitole 1.1.2 Ovlivňování mobility v nákladní dopravě – Opatření (str. 14)

V rámci racionalizace a optimalizace přeprav chybí jakákoliv konkrétnější opatření. Kritizuje se nákladní doprava pro e-commerce ve městech, ale nenabízí se žádné řešení, co místo toho (např. podpora využití taxi na last mile).

Tato připomínka je zásadní.

16. Ke kapitole 1.1.2 Ovlivňování mobility v nákladní dopravě – Opatření (str. 14)

Žádáme doplnit další bod opatření:

1.1.2.3 Po vzoru veřejné hromadné dopravy osob systémově řešit jako službu ve veřejném zájmu i nízkoemisní veřejnou hromadnou přepravu věcí. A to jak na úrovni dálkové dopravy, tak i na úrovních regionální a městské dopravy

Odůvodnění:

Úspěšnost veřejné hromadné dopravy osob vede k poznání podobně přistoupit i k přepravě zboží – dát ji systém a řád, pojmout ji jako službu (MaaS).

Tato připomínka je zásadní.

17. Ke kapitole 1.2 Multimodální přístup (str. 14)

Pro větší využití vnitrozemské vodní dopravy je nutné přijmout následující opatření.

- Stavební úřady by měly podporovat ekologicky šetrnou vodní dopravu podmiňováním odvozů výkopků ze stavenišť měst, dovozů štěrkopísků z pískoven na Labi ve Středočeském a Ústeckém kraji. V přístavech by měly být betonárny, třídění a recyklace různých odpadů.
- Zvýšení konkurenceschopnosti kombinované dopravy např. odstraněním nedostatku odstavných kolejí a nedostatečných průjezdných profilů.
- Odstranění překážek pro výstavbu terminálů a přístavů kladených samosprávou (územní plány nevytvářející předpoklady pro jejich rozšiřování, ale naopak stanovující do jejich bezprostředního okolí či dokonce do terminálů obytnou zástavbu, cyklotrasy, zeleň, parky aj. Stejně tak jsou do územně plánovacích dokumentací spíše prosazovány plochy, kde je možné umístění spíše jen lehkého průmyslu na úkor ploch pro skladování, překládku, těžkou dopravu, které pak chybějí.
- Otázkou je, jestli by v tomto smyslu nebylo možné terminály/přístavy zařadit do nějakých výjimek (např. zvýšení limitů hluku, výjimky ze zákazu činnosti v nočních hodinách apod.).
- Vyřešení nesouladu mezi deklarovanou podporou vodní dopravy a praktickému omezování rozvoje přístavů (ať už územními plány nebo rozhodováním v územních, např. rušení i stávajících ochranných bazénů v Libni přes to, že plavidel obecně velmi rychle přibývá) s tím, že dochází k preferenci jiného využití.

Koncepce také neřeší podmínky, za kterých se terminály KD realizují. Tento klíčový prvek infrastruktury nemá žádnou ochranu v rámci zařazení do výjimek ve strategii hlukových map, zpracovávaných MD s ohledem na požadavky MZ. Terminály jsou budovány na stávajících fungujících dopravních uzlech, jsou modernizovány a rozšiřovány za účelem využití pro KD. Problematika hlukové zátěže související s poptávkou a nárůstem železniční dopravy je pak složitým řešením pro provozovatele samotné, jelikož hlukové limity jsou bez výjimek a standardní jako pro běžné provozovny např. košíkářství. Přitom rozvoj území pro využití KD je rozvoj pro plošnou obsluhu každého území.

Tato připomínka je zásadní.

18. Ke kapitole 1.2.1 Osobní doprava (str. 15)

Žádáme doplnit, že multimodální přístup je *zajišťován zejména prostřednictvím kvalitní **infrastruktury** a sítě veřejné hromadné dopravy.*

Odůvodnění:

Kvalitní veřejná doprava se odvíjí od stavu dopravní infrastruktury.

Tato připomínka je zásadní.

19.Ke kapitole 1.2.1 Osobní doprava (str. 15)

Žádáme upravit bod 2.

Nové znění:

*„2. Veřejná hromadná doprava jako doplněk systému dopravní obslužnosti bez definice sociálních služeb. V tomto případě VHD zajišťuje širokou škálu potřeb obyvatelstva, avšak z ekonomických důvodů není schopna zajistit dostatečné standardy z hlediska kvantity služeb, což má za následek, že základním systémem dopravní obslužnosti je i nadále IAD, zatímco VHD je jen doplňkem. Jedná se zejména o dopravní obslužnost linkovou autobusovou dopravou v řídce osídlených oblastech. Nedostatečná dopravní obslužnost má přitom největší dopad na znevýhodněné skupiny obyvatel, zvláště ženy, děti a seniory, kteří většinou nevlastní automobil a jsou závislí na veřejné dopravě. Špatná dostupnost veřejné hromadné dopravy, **špatný stav infrastruktury** a nedostatečná provázanost dopravních linek tak v konečném důsledku přispívá k odlivu obyvatel z periferních oblastí do větších aglomerací a má významný negativní dopad na demografický vývoj v těchto oblastech.“*

Odůvodnění:

Stav infrastruktury výrazně ovlivňuje odliv obyvatel, pro které je dostupnost a provázanost veřejné dopravy klíčová.

Tato připomínka je zásadní.

20.Ke kapitole 1.2.1 Osobní doprava (str. 16)

Žádáme doplnit k problematice MaaS větu o nutnosti vymezení jednotlivých rolí.

Nové znění:

*„Záměrem konceptu je, že v budoucnu si lidé budou kupovat službu určitého operátora mobility, obdobně jako dnes u mobilního operátora. Koncept Mobilita jako služba (MaaS) tedy představuje přelomový koncept dopravy, který by mohl minimálně narušit současné modely poskytování dopravy, a to především ve městech. **Proto bude v dopravní politice klíčové vymezit jednotlivé role zajistit férové podmínky všech účastníků konceptu.** MaaS by měl nabídnout „balíček“ osobní mobility, který nejlépe odpovídá životnímu stylu a potřebám jednotlivce a který zajišťují modely zpracované na základě poskytnutých dat.“*

Odůvodnění:

Jelikož samo MD v dokumentu uvádí, že jde o přelomový koncept v dopravě, pak bude nutné, aby už během rozvoje nedošlo k diskriminaci některých dopravců a zároveň byly zajištěny základní kvalitativní požadavky.

Tato připomínka je zásadní.

21.Ke kapitole 1.2.1 Dálková doprava, veřejné služby a jejich doplnění službami komerčními (str. 17)

Žádáme na konec druhého odstavce doplnit problematiku chybějícího železničního spojení Liberce s Prahou.

Nový text:

„Vybudování dvoukolejné elektrifikované trati s rychlostí 160 km/h až 200 km v relaci Praha – Mladá Boleslav – Liberec je základní prioritou ke zvýšení kvality a výkonnosti železniční dopravy na severu ČR. Požadavek Libereckého kraje, aby měl, podobně jako všechny ostatní kraje v ČR, přímé rychlíkové železniční spojení s Prahou, je plně oprávněný a vybudování k tomu potřebné železniční dopravní cesty je k jeho naplnění nutnou podmínkou.“

Odůvodnění:

Je potřebné odstranit teritoriální diskriminaci a též i obyvatelstvu Libereckého kraje zajistit přístup k standardní moderní železnici.

Tato připomínka je zásadní.

22. Ke kapitole 1.2.1 Dálková doprava, veřejné služby a jejich doplnění službami komerčními (str. 18)

Vítáme, že je předpokládána na hlavních tratích podpora vlaků delších, které v rámci svého slotu odvedou více přepravní práce (odstranění z výpočtu ceny za dopravní cestu hmotnostní kategorie), a vlaků rychlejších, která neplýtávají kapacitou dráhy a nezdržují ostatní vlaky.

Tato připomínka je zásadní.

23. Ke kapitole 1.2.1 Osobní doprava – Integrované dopravní systémy (str. 19)

Upozorňujeme, že zvažovaná veřejná taxislužba v malých městech a na venkově je z ekonomických důvodů neudržitelná (pokud by se nejednalo o open source nebo obdobný princip), naopak klíčové je podle nás zachovat balanc mezi dotovanou MHD a komerčními přepravci; pravděpodobně nikdo nechce navyšovat počet dalších aut, které mimo jiné zvyšují energetickou spotřebu. I v případě použití autonomních vozidel v budoucnu by se spíše jednalo o doplněk velkokapacitní MHD.

Tato připomínka je zásadní.

24. Ke kapitole 1.2.1 Osobní doprava – Otevírání trhu (str. 20 a 21)

Žádáme doplnit text předposledního odstavce o problematiku dovozu vyřazených vozidel a interoperability.

Zároveň žádáme

Nový text doplněný do předposledního odstavce str. 20:

„Nová vozidla tento požadavek splňují, interoperabilita je pro ně zákonnou povinností. Avšak na modernizaci starších vozidel a na dovoz v zahraničí již z provozu vyřazených vozidel se požadavky TSI nevztahují. Místo přirozeného zániku vozidel nesplňujících požadavky TSI jejich dožitím je tak přestárlý vozidlový park zachovávaný do dalších let a početně rozšiřován. To má závažné negativní dopady jak v oblasti životního prostředí (zbytečně vysoký hluk a emise zdraví škodlivých látek), tak zejména

v oblasti bezpečnosti (nízká pevnost, nízká odolnost při nárazu - chybějící deformační prvky, nízká úroveň požární bezpečnosti, slabé brzdy, ...). Tedy nejen z důvodu snížení provozních nákladů, k docílení úspor energie a ke zpřístupnění veřejné dopravy osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, ale i pro zajištění bezpečnosti dopravy a minimalizace jejich vlivů na životní prostředí je nutné, aby objednatelé veřejné dopravy (stát i kraje) důsledně vyžadovaly od dopravců výhradní využívání vozidel splňujících TSI.“

Nový text doplněný do posledního odstavce str. 20:

„Obnova vozidel **jen** s využitím evropského spolufinancování se nejeví jako systémové řešení a dle zkušeností spíše brání standardnímu řešení, které musí být založeno na propojení problematiky obnovy vozidel s výběrovými řízeními na provozovatele veřejných služeb v přepravě cestujících. Navíc provázání procesu výběrového řízení na provozovatele služeb a na dodávku vozidel je samo o sobě značně náročné a zatížit tento proces dalšími požadavky plynoucími z evropského spolufinancování již významně zvyšuje riziko, že výběrové řízení nebude úspěšné. Podstatnou nevýhodou je i nezahrnutí investičních dotací do odpisů, které vede k neudržitelnosti systému – provozování veřejné dopravy negeneruje dopravci zdroje pro budoucí obměnu parku vozidel. **V zájmu udržitelnost systému veřejné hromadné dopravy je proto v období od roku 2021 nutné, aby objednatelé veřejné dopravy (stát, kraje a města, respektive obce) byli povinni vyžadovat od dopravců obnovu parku vozidel minimálně v rozsahu prosté reprodukce zvýšené o nárůst přepravních kapacit, odpovídající nárůstu přepravní nabídky, respektive poptávky, a tomu úměrné odpisy aby dopravcům v ceně objednané služby uhradili.** Využití evropského spolufinancování ~~by tak mohlo být zvažováno spíše je účelné zejména~~ v případech, kdy je **nutno zajistit, aby nová vozidla dokázala plnohodnotně využít řádově vyššími investicemi zhodnocenou železniční dopravní cestu (liniová elektrifikace, zabezpečení jízdy vlaků prostřednictvím ETCS, vyšší traťová rychlost, tunely vyžadující tlakotěsnost a vyšší požární bezpečnost).** Dále je **potřebné touto cestou podpořit investice dopravců do vozidel na alternativní paliva a tím docílit vyrovnávání ~~án~~ rozdílů** ceny mezi klasickým vozidlem a vozidlem na alternativní energii, ~~avšak za předpokladu, že procesu nebudou bránit administrativní bariéry.~~ **K tomu je potřebné ve spolupráci MD ČR s MPO ČR, MŽP ČR a MF ČR vytvořit účinné finanční nástroje, konkrétně naplňující cíle EU v oblasti dekarbonizace dopravy.**“

Nový text doplněný na konec druhého odstavce str. 21:

„**K tomu je nezbytné ze strany MF ČR navýšit finanční prostředky státu i krajů pro úhradu objednávky veřejné dopravy. Je potřeba vnímat, že v uplynulém desetiletí nedošlo ani k obměně 33 % parku vozidel podle zásad prosté reprodukce investic s životností 30 let, ani k rozšíření přepravní kapacity parku vozidel úměrně skutečnému růstu přepravní poptávky o 56 %. Je potřeba zastavit růst vnitřního dluhu železnice a zaostávání parametrů vozidel za parametry infrastruktury.**“

Nový text doplněný na konec třetího odstavce str. 21:

„**To ČR pomůže naplňovat nejen cíle v oblasti dopravy v gesci MD ČR, ale i cíle v oblasti úspor energie, respektive zvyšování energetické účinnosti, v gesci MD ČR a cíle v oblasti snižování emisí v gesci MD ČR.**“

Odůvodnění:

1 – Naplňování cílů interoperability (bezpečnost, spolehlivost, ochrana zdraví, ochrana životního prostředí a technická kompatibilita) nelze vnímat jen jako plnění požadavků EU, ale též jako zajišťování bezpečnosti a spolehlivosti železniční dopravy.

2 – V návaznosti na předchozí konstatování naléhavosti obnovy parku vozidel je potřebné zdůraznit potřebu zajištění financování.

3 – Růst zájmu obyvatelstva o veřejnou hromadnou dopravu, zejména železniční, vedl k jejímu intenzivnímu (nikoliv extenzivnímu) rozvoji. To je z ekonomického hlediska prospěšné. Avšak vnitřní kapacitní rezervy již byly vyčerpány a vozidla zestárla, téma obnovy praku vozidel je nutno řešit.

4 – Je na místě vytvářet společné, respektive koordinované, investiční a dotační programy k podpoře nákupu energeticky a emisně úsporných vozidel.

Tato připomínka je zásadní.

25. Ke kapitole 1.2.1 Osobní doprava – Práva cestujících (str. 21)

Žádáme upravit vyjádření v tom smyslu, že na úrovni EU se nyní projednává úprava stávajícího nařízení o právech cestujících, která přinese výrazné změny, které budou muset železniční dopravci plnit.

Odůvodnění:

Jde o upřesnění.

Tato připomínka je zásadní.

26. Ke kapitole 1.2.1 Osobní doprava – Opatření (str. 24)

Žádáme upravit opatření 1.2.1.1.

Nové znění:

„1.2.1.1 V dlouhodobém horizontu zvýšit kapacitu železniční dopravní cesty páteřních železničních tahů využíváním výhod a přínosů ETCS (rozdělení současných prostorových oddílů na kratší), zvýšením výkonu pevných trakčních zařízení konverzí napájení ze 3 kV na 25 kV, důsledným používáním vozidel schopných svými parametry (rychlost, výkon, zrychlení, ...) využívat parametry tratí a nezdržujících ostatní vlaky, zvyšování kapacity a atraktivity objízdných tras (druhá traťová kolej, elektrifikace, ETCS) a urychleným uvedením pilotních úseků vysokorychlostních železnic, aby na ně mohla být odkloněna rychlá dálková doprava. Nastavit optimalizaci využití kapacity páteřních železničních tahů vhodnými organizačními opatřeními a cenovou politikou (snížení významu hmotnostních kategorií vlaku při výpočtu ceny za dopravní cestu) a postupným zavedením koncesního modelu pro provozování komerčních linek veřejné hromadné dopravy.“

Odůvodnění:

Bylo by vhodné uvést i technická opatření.

Tato připomínka je zásadní.

27.Ke kapitole 1.2.1 Osobní doprava – Opatření (str. 24)

Žádáme upravit opatření 1.2.1.3.

Nové znění:

„1.2.1.3 **Modernizací sítě železnic z**zajistit kvalitní meziregionální dopravní obslužnost pro všechny regiony srovnatelného významu ~~bez ohledu na jejich vybavení dopravní infrastrukturou.~~“

Odůvodnění:

Bez kvalitní infrastruktury nelze zajistit kvalitní meziregionální dopravní obslužnost.

Tato připomínka je zásadní.

28.Ke kapitole 1.2.1 Osobní doprava – Opatření (str. 24)

Žádáme upravit opatření 1.2.1.6.

Nové znění:

„1.2.1.6 **Nastavit přístupové podmínky (rychlost, tklakotěsnost, cena apod.) za použití dráhy na vysokorychlostních tratích a tím** vytvořit udržitelný ekonomický rámec provozování vlaků na vysokorychlostních železničních tratích v rámci rychlých spojení a dalších páteřních železničních tratích.“

Odůvodnění:

Vysokorychlostní železnice jsou budovány pro odlehčení sítě konvenčních železnic a pro náhradu silniční dopravy dopravou železniční. Bylo by kontraproduktivní oslabovat tyto záměry vysokými přístupovými poplatky.

Tato připomínka je zásadní.

29.Ke kapitole 1.2.1 Osobní doprava – Opatření (str. 24)

Žádáme upravit opatření 1.2.1.7.

Nové znění:

„1.2.1.7 **Vytvořením podmínek pro financování nákupu nových vozidel** provázat proces obnovy vozidel veřejné hromadné dopravy a výběrového řízení na provozovatele veřejné služby, **a to s důrazem na nízkoemisní mobilitu.**“

Odůvodnění:

Nelze pokračovat v trendu růstu věku vozidel ani v trendu používání nevhodných vozidel. Zároveň je nutno projít proces obnovy vozidel veřejné hromadné dopravy a výběrových řízení na provozovatele veřejné služby s naplňováním cílů EU i ČR v oblasti dekarbonizace dopravy.

Tato připomínka je zásadní.

30. Ke kapitole 1.2.1 Osobní doprava – Opatření (str. 24)

Žádáme upravit opatření 1.2.1.8.

Nové znění:

*„1.2.1.8 Provázat proces obnovy vozidel železniční veřejné hromadné dopravy se záměry rozvoje železniční infrastruktury a s ohledem na prognózované přepravní výkony **např. pomocí stanovení požadavků na technickou úroveň a stáří vozidel v souladu s parametry dopravní cesty.**“*

Odůvodnění:

Nelze připustit, aby investice v řádu desítek miliard Kč, vynaložené z rozpočtu EU a ČR do rozvoje dopravní infrastruktury, byly v konečném efektu pro cestujícího znehodnoceny nedostatečnou technickou úrovní vozidel či jejich vysokým věkem nebo nedostačenou přepravní kapacitou.

V opatřeních obecně by měl být také zohledněn nový zákon o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících (transpozice směrnice 2019/1161), který je nyní po MPŘ.

Tato připomínka je zásadní.

31. Ke kapitole 1.2.1 Osobní doprava – Opatření (str. 24)

Žádáme upravit opatření 1.2.1.9.

Nové znění:

*„1.2.1.9 Zajistit **přechod železniční dopravy na nízkoemisní provoz, a to rozvojem a finanční podporou liniové elektrifikace tratí a pořízováním vozidel na alternativní paliva a vozidel akumulátorových a související infrastruktury (včetně napájecích míst mimo liniovou elektrifikaci).** Zajistit snížení ceny elektrické energie vhodnou cenovou politikou kompenzující poplatek za obnovitelné druhy energie (POZE) – **např. jeho celkovým zrušením (osvobozením).**“*

Odůvodnění:

Je třeba uvést i investiční opatření na straně vozidel i dráhy.

Tato připomínka je zásadní.

32. Ke kapitole 1.2.1 Osobní doprava – Opatření (str. 24)

Žádáme upravit opatření 1.2.1.10.

Nové znění:

„1.2.1.10 Z finančních zdrojů státu nepřispívat krajům, ani dopravcům, na úhradu veřejné dopravy, pokud je na elektrifikovaných tratích systematicky zajišťována vozidla poháněnými spalovacími motory, ani na nákup či modernizaci takových vozidel (mimořádné události a odůvodněné a nahodilé případy jsou tímto nedotčeny). Od roku 2025 zavést v rámci ceny za použití železniční dopravní cesty penalizující příplatek za provoz dieselového vozidla po elektrizované trati a stanovit odůvodněné výjimky osvobození z tohoto příplatku.“

Odůvodnění:

S hledem na existující technická řešení není provoz vozidel poháněných spalovacími motory na elektrifikovaných tratích nutností a nemělo by k němu systematicky docházet. Na druhou stranu chápeme, že využití vozidel poháněných spalovacími motory na elektrifikovaných tratích není zapříčiněno jen snahou o finanční úspory a proto musí být zachovány výjimky.

Tato připomínka je zásadní.

33.Ke kapitole 1.2.1 Osobní doprava – Opatření (str. 24)

Žádáme upravit opatření 1.2.1.14.

Nové znění:

„1.2.1.14 Cílenými a koordinovanými investicemi do rozvoje železniční infrastruktury i parku vozidel řešit problém rozsahu a kapacity veřejných služeb na páteřních spojeních do aglomerací vybavených nedostatečnou železniční infrastrukturou.“

Odůvodnění:

Bez kvalitní železniční infrastruktury i parku vozidel nelze zajistit potřebný rozsah a kapacitu veřejných služeb na páteřních spojeních do aglomerací. Zároveň není možné zajistit přechod nákladní dopravy na železnici.

Tato připomínka je zásadní.

34.Ke kapitole 1.2.1 Osobní doprava – Opatření (str. 24)

Žádáme doplnit nové opatření

1.2.1.15 – Poskytovat data ve vlastnictví státu a samospráv pro účely rozvoje MaaS a dalších mobilních služeb

Odůvodnění:

Tato data jsou zásadní pro další rozvoj služeb v oblasti mobility.

Zároveň by státní data měla být poskytována i samosprávám (nutnost znalosti dat o trhu), aby města v reálném čase viděla, jak probíhají dopravní proudy na jejich území (chybí celistvý pohled na města).

Tato připomínka je zásadní.

35. Ke kapitole 1.2.1 Osobní doprava – Opatření (str. 24)

Žádáme doplnit nové opatření

1.2.1.16 – Zásadně navýšit finanční podporu nákupů mobilních jednotek ETCS

Odůvodnění:

Větší podpora vybavení vozidel systémy ETCS se i vzhledem k posledním okolnostem jeví jako nezbytná.

Program SFDI i OP počítají s podporou a max. kompenzací na vozidlo 6,75 mil. Kč, což se jeví vzhledem ke skutečným nákladům, které se pohybují v cenové úrovni 15 až 25 mil. Kč za kus, jako zásadně nedostačující. V této souvislosti upozorňujeme na příklad Slovenska, kde je podpora bez limitů a spolufinancování nastavené v poměru 85/15 % (CF/SR). Také by měla být navýšena celková alokovaná částka, které nepokrývá dostatečný počet vozidel.

Tato připomínka je zásadní.

36. Ke kapitole 1.2.2 Nákladní doprava (str. 25)

Upozorňujeme, že popisovaný pokles přepravních výkyvů silniční nákladní dopravy tuzemských dopravců nebyl způsoben „zejména z důvodu chybějících řidičů“, ale vytlačováním tuzemských firem dopravci z východních států, kteří zneužívají vnitřního trhu.

Odůvodnění:

I proto došlo k přijetí kompromisního znění silničního balíčku za podpory MD. Více viz např. článek zde - <https://www.spcr.cz/muze-vas-zajimat/ekonomika-v-cislech/12750-ceska-nakladni-silnicni-doprava-se-stale-propada-kvuli-zahranicni-konkurenci-pomuze-silnicni-balicek-2>

Tato připomínka je zásadní.

37. Ke kapitole 1.2.1 Konkurenceschopnost kontinentální kombinované dopravy (str. 26)

Žádáme upravit tvrzení o využívání terminálů, aby lépe odpovídalo skutečnosti.

Návrh nového znění:

„Všechny tuzemské terminály jsou ve vlastnictví soukromých subjektů a provozovatelé terminálů jsou zpravidla také dopravci (železniční, silniční, vodní), kteří svých terminálů využívají spíše, až na malé výjimky, pouze pro své potřeby.“

Odůvodnění:

Jsou provozovány také otevřené terminály a veřejné přístavy s nediskriminačními cenami a podmínkami, nikoli podle vlastních potřeb. Tato data jsou zásadní pro další rozvoj služeb v oblasti mobility.

Tato připomínka je zásadní.

38. Ke kapitole 1.2.2 Nákladní doprava – Opatření (str. 27)

Upozorňujeme, že opatření 1.2.2.1 je spíše cílem, než konkrétním opatřením. Zároveň u 1.2.2.4 není jasné, jak se budou stanovovat výjimky. Měly by být také doplněny technická opatření k naplnění záměru (např. vyšší podpora ETCS a tedy jeho rychlejší rozšíření, navýšení kapacity železniční dopravní cesty, důsledné využívání vozidel schopných svými parametry využívat možnosti tratí apod.)

Tato připomínka je zásadní.

39. Ke kapitole 1.2.1 Osobní doprava – Opatření (str. 24)

Žádáme upravit opatření 1.2.1.1.

Nové znění:

„1.2.1.1 V dlouhodobém horizontu zvýšit kapacitu železniční dopravní cesty páteřních železničních tahů využíváním výhod a přínosů ETCS (rozdělení současných prostorových oddílů na kratší), zvýšením výkonu pevných trakčních zařízení konverzí napájení ze 3 kV na 25 kV, důsledným používáním vozidel schopných svými parametry (rychlost, výkon, zrychlení, ...) využívat parametry tratí a nezdržujících ostatní vlaky, zvyšování kapacity a atraktivity objízdných tras (druhá traťová kolej, elektrifikace, ETCS) a urychleným uvedením pilotních úseků vysokorychlostních železnic, aby na ně mohla být odkloněna rychlá dálková doprava zajištění dostupnosti a spolehlivosti kontinentální kombinované dopravy. Elektrifikací dalších železničních tratí rozšířit nákladní železniční dopravu na větší plochu sítě železnic v ČR.“

Odůvodnění:

Bylo by vhodné uvést i technická opatření.

Tato připomínka je zásadní.

40. Ke kapitole 1.2.2 Nákladní doprava – Opatření (str. 27)

Upozorňujeme, že k většímu využití železniční nákladní dopravy je nutné odstranit její zásadní znevýhodnění, která se musí opatřeními řešit:

Nastavení plateb za použití železnice vs. plateb za využití silniční sítě

Nedostatečná kapacita železnice na některých místech

Nutnost hradit v ceně trakční elektřiny i plné náklady na obnovitelné zdroje energie

Nedostatečný rozvoj kombinované a kontejnerové dopravy včetně překladišť

Odůvodnění:

Bez řešení situace se nepodaří ČR splnit cíle převodu silniční nákladní dopravy.

Tato připomínka je zásadní.

41. Ke kapitole 1.2.1 Nákladní doprava – Opatření (str. 27)

Žádáme upravit opatření 1.2.2.2.

Nové znění:

„1.2.2.2 Zajistit přechod železniční dopravy na nízkoemisní provoz, a to rozvojem a finanční podporou liniové elektrifikace tratí a pořízováním vozidel na alternativní paliva a vozidel akumulátorových a související infrastruktury (včetně napájecích míst mimo liniovou elektrifikaci). Zajistit snížení ceny elektrické energie vhodnou cenovou politikou kompenzující poplatek za obnovitelné druhy energie (POZE) – např. jeho celkovým zrušením (osvobozením).“

Odůvodnění:

Je třeba uvést i investiční opatření na straně vozidel i dráhy.

Tato připomínka je zásadní.

42. Ke kapitole 1.2.1 Nákladní doprava – Opatření (str. 27)

Žádáme upravit opatření 1.2.2.3.

Nové znění:

„1.2.2.3 Po vzoru osobní železniční dopravy, která se úspěšně rozvíjí mimo jiné i proto, že stát kontinuálně investuje do rozvoje technického zázemí umožňujícího snadný (bezbariérový) nástup a výstup osob do vlaku, a to včetně návazné veřejné i individuální dopravy, informačních systémů a služeb vytvořit analogické zázemí pro umožňujícího snadný (bezbariérový) nástup a výstup věcí do vlaku. K tomu zřídí program pro podporu rozvoje terminálů kombinované dopravy zaměřený na technické, technologické a provozní stránky podpory kombinované dopravy.“

Odůvodnění:

Je třeba konkretizovat nástroje k dosažení cíle.

Tato připomínka je zásadní.

43. Ke kapitole 1.2.2 Nákladní doprava – Opatření (str. 27)

Žádáme upravit opatření 1.2.2.5.

Návrh nového znění:

„Po vzoru Podpůrného a garančního rolnického a lesnického fondu, který odškodňuje zemědělce při jimi nezaviněných přírodních pohromách, prověřit možnosti pojištění ze strany státu pro subjekty fungující v kontinentální kombinované dopravě¹⁰ vůči náhradě škod nárokovaných přepravci při jejich penalizaci za pozdní dodání zboží v případě nefunkčnosti železnice na území i mimo území ČR a při jimi nezaviněných přírodních pohromách. Součástí opatření bude prověření finanční náročnosti tohoto kroku.“

Odůvodnění:

Koncepce sice hovoří a zdůrazňuje nutnost a potřebu převést 75 % vnitrozemské nákladní dopravy ve vazbě na snížení emisí až o 90 % do roku 2050 na vodní a železniční cestu, ale druhým dechem o koncepci

vodní dopravy hovoří okrajově pouze s informací, že vzhledem k nedořešení kompenzačních opatření v projektu Plavebního stupně Děčín je výhled účinnosti nejdříve rok 2022.

Koncepce nákladní dopravy sama zdůrazňuje, že nárůst nákladní dopravy a poptávka po ní je velkým problémem v nárůstu spotřeby energie – energeticky náročné motory nákladních vozů, motory s nízkou účinností, produkce emisí a samotné externality. Jako zásadní téma pak uvádí tzv. dekarbonizaci dopravy s ohledem na možné využití všech dalších druhů dopravy tedy železniční a vodní dopravy s ohledem na jejich ekonomické, a především ekologické předpoklady.

Kvůli nedostatečné podpoře rejdařů a provozovatelů přístavů, ale zejména rozvoji vodních cest mají tyto subjekty vysoké provozní náklady (náklady při fixní náklady při nízkých vodních stavech, přeložení materiálu na plavidla s nižším ponorem apod.).

Tato připomínka je zásadní.

44.Ke kapitole 1.2.3 Urychlení procesu výstavby dopravní infrastruktury (str. 29)

Upozorňujeme, že s majetkoprávní přípravou staveb, resp. se zákonem 416/2009 Sb. úzce souvisí rovněž zákon o vyvlastnění. V případě, kdy jsou vyvlastňovanému přiznávány vyšší finanční náhrady než v případě prodeje, není správně. Tzn., doporučujeme aktualizovat (ve vztahu k zákonu č. 416/2009 Sb.) i zákon o vyvlastnění (zákon č. 186/2006 Sb.). Např. se jedná o následující:

Kromě náhrad uvedených v odstavci 1 náleží vyvlastňovanému též náhrada stěhovacích nákladů, nákladů spojených se změnou místa podnikání a dalších obdobných nákladů, které vyvlastňovaný účelně vynaloží následkem a v souvislosti s vyvlastněním. Tyto náhrady prodávající dle z 416/2009 Sb. nezískává.

Dalším problémem zákona o vyvlastnění je/byl rozdílný – extenzivní výklad a přiznání náhrad vyvlastňovaným. Uvedené souvisí s výkladem úřadů o obvyklé ceně.

Zároveň je třeba upozornit na nemožnost ani integrace ani souběhu stavebního řízení a vyvlastnění, bohužel tento nesoulad nebyl odstraněn ani v posledním návrhu nového stavebního zákona.

Tato připomínka je zásadní.

45.Ke kapitole 1.2.3 Proces zadávání veřejných zakázek a kvalita výstavby dopravní infrastruktury (str. 30)

K problematice zadávání VZ doplňujeme, že skutečně velmi složitý (profesně, časově i finančně) je mj. proces vypořádání nároků – claimů. A to pro obě strany smlouvy – investora i zhotovitele.

Tato připomínka je zásadní.

46.Ke kapitole 1.2.3 Údržba dopravní infrastruktury – Opatření (str. 31)

U opatření 1.2.3.2 upozorňujeme, že je nutné zejména zjednodušit Metodiku ekonomického hodnocení projektů dopravní infrastruktury.

Tato připomínka je zásadní.

47. Ke kapitole 1.2.3 Údržba dopravní infrastruktury – Opatření (str. 31)

U opatření 1.2.3.7 upozorňujeme, že je nutné zejména realizovat stavby v nickolejných provozech.

Odůvodnění:

Zkrátí to dobu výstavby a eliminuje přechodové stavy. Problém je v současnosti s noční prací, kdy o tom rozhoduje příslušná Krajská hygienická stanice. Je potřeba generální rozhodnutí, které toto umožní.

Tato připomínka je zásadní.

48. Ke kapitole 1.2.5 Energetické úspory v dopravě (str. 32)

Žádáme o úpravu bodu týkajícího se veřejné hromadné kolejové dopravy.

Nové znění:

„systém veřejné hromadné kolejové dopravy s elektrickou vzbou **nebo vozidly s alternativním nebo hybridním pohonem** (tratě, vozidla i jízdní řád a tarif) musí být natolik kvalitní, aby motivoval obyvatelstvo k její preferenci před energeticky náročnější individuální dopravou,“

Odůvodnění:

Vzhledem k energetickým úsporám bude nutné kromě elektrifikace tratí také podpořit vozidla s alternativním nebo hybridním pohonem na tratích, které se ekonomicky nevyplatí elektrifikovat.

Tato připomínka je zásadní.

49. Ke kapitole 1.2.5 Energetické úspory v dopravě – Opatření (str. 33)

U opatření 1.2.5.3. žádáme, aby se opatření vztahovalo na všechny provozní budovy na železnici.

Nové znění:

„1.2.5.3 Zlepšovat energetickou bilanci ~~výpravních~~ **všech provozních budov na železnici**“

Odůvodnění:

Nejen samotná nádraží, ale také depa a jiné objekty mohou přispět ke snížení energetické zátěže a zvýšit samotnou energetickou účinnost – například solární panely, zateplení apod.

Tato připomínka je zásadní.

50. Ke kapitole 1.2.5 Energetické úspory v dopravě – Opatření (str. 33)

Žádáme doplnění nového opatření:

1.2.5.4 Zřídit mechanismus na podporu nákupu kolejových vozidel s alternativním nebo hybridním pohonem

Odůvodnění:

Jelikož je pořízení kolejového vozidla s alternativním nebo hybridním pohonem finančně náročné, tak bude nutné alespoň na začátku zřídit mechanismus, který umožní spolufinancování těchto vozidel ze strany státu.

Tato připomínka je zásadní.

51. Ke kapitole 1.2.5 Energetické úspory v dopravě – Opatření (str. 33)

Žádáme doplnění nového opatření a do odpovědnosti za plnění specifického cíle doplnit **MŽP:**

1.2.5.5 Podpořit obnovu vozového parku

Odůvodnění:

Viz připomínka č. 7 k části Východiska. Nová vozidla jsou obecně energeticky efektivnější.

Tato připomínka je zásadní.

52. Ke kapitole 1.3.1 Silniční doprava (str. 34)

Žádáme za bod *Využití metanu...* doplnit nový bod **Využití syntetických paliv / biopaliv druhé a vyšší generace pro snižování emisí CO₂ ze silniční dopravy**

Tato připomínka je zásadní.

53. Ke kapitole 1.3.1 Silniční doprava (str. 34)

Žádáme doplnit text, pokud jde o bateriová vozidla následovně: **„...proto se tento druh vozidel hodí v současné době zejména k využívání v domácnostech či firemních flotilách osobních a lehkých užitkových vozidel ...“**

54. Ke kapitole 1.3.1 Silniční doprava (str. 34)

Žádáme doplnit nové opatření:

1.3.1.2 Podpořit nákup vozidel na alternativní paliva.

Odůvodnění:

Nízko- a bezemisní mobilitu je v ČR vzhledem k podílu na prvních registracích těchto vozidel stále třeba podporovat i dalšími opatřeními, než je rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva; nemusí se jednat pouze o dotace, ale i nástroje v oblasti daní atd.

Tato připomínka je zásadní.

55. Ke kapitole 1.3.1 Železniční doprava – Opatření (str. 35)

Upozorňujeme, že opatření 1.3.1.2 a 1.3.1.3 naráží na problém s dostatečným počtem drážních vozidel a případně s jejich přestavbou na dvousystémový povoz. Konverzi je tedy nutno vnímat komplexně

(včetně například požadavků na příspěvek na přestavbu vozidla a problematickým úpravám smluv s objednateli), nikoliv jen z pohledu infrastruktury.

Tato připomínka je zásadní.

56. Ke kapitole 1.3.1 Železniční doprava – Opatření (str. 35)

Žádáme doplnit nové opatření

1.3.1.4 – Vytvořit zázemí pro provoz vozidel nejen akutrolejových/akumulátorových (včetně budování napájecích bodů jak pro přenocování vozidel/temperace, tak i pro nabíjení vozidel v obratových stanicích), ale i dalších vozidel na alternativní paliva (např. vodík)

Odůvodnění:

Je nutné doplnit pevná trakční zařízení železnic i o určitý počet bodových napájecích zdrojů v železničních stanicích.

Bez podpory plnicích a dobíjecích stanic pro alternativní energie v železniční dopravě nedojde k rozvoji alternativních paliv v železniční dopravě, protože dopravci nebudou chtít z vlastních nákladů financovat infrastrukturu z vlastních zdrojů.

Tato připomínka je zásadní.

57. Ke kapitole 1.3.1 Železniční doprava – Opatření (str. 35)

Žádáme doplnit nové opatření

1.3.1.5 – Finančně podpořit nákup kolejových vozidel s alternativním nebo hybridním pohonem.

Odůvodnění:

Viz předešlé připomínky.

Tato připomínka je zásadní.

58. Ke kapitole 1.3.1 Železniční doprava – Opatření (str. 35)

Žádáme doplnit nové opatření

1.3.1.6 – Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s objednateli a plány dopravců na rozvoj parku vozidel, aby nedošlo ke zmaření investic. Nepřipustit, aby byla na elektrifikovaných tratích objednáвана doprava zajišťovaná naftou poháněnými vozidly.

Odůvodnění:

Centrální komise MD ČR již schválila návrhy SŽ na elektrifikaci 560 km dalších tratí, pro které bude potřeba cca 120 nových elektrických vozidel a zhruba 150 naftových vozidel bude uvolněno pro další využití. K využití těchto investic je nutná koordinace mezi MD, SŽ, dopravci a objednateli, aby se zánovní vozidla nestala nepoužitelnými. Nutné je také v dostatečném časovém odstupu zveřejňovat plány těchto investic a přechody systémů.

Je také potřeba zamezit tomu, aby požadavky objednatelů ohrožovaly efektivnost investic SŽ do liniové elektrifikace tratí i efektivnost a perspektivnost investice dopravců do obnovy parku vozidel.

Tato připomínka je zásadní.

59. Ke kapitole 1.3.1 Železniční doprava – Opatření (str. 35)

Žádáme doplnit nové opatření

1.3.1.7 – Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány MD ČR a SŽ na vybavování tratí a vozidel jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. Cílem je, aby tratě dosud neelektrifikované tratě byly při jejich vybavování jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS též souběžně elektrifikovány. Tím lze předejít neefektivní investici do vybavování neperspektivních naftou poháněných vozidel mobilní částí vlakového zabezpečovače ETCS, neboť ta budou v budoucnu rušena.

Odůvodnění:

Cílem je nahradit původní neelektrifikovanou nedokonale zabezpečenou trať modernizovanou elektrifikovanou tratí s ETCS. Není myšleno jako dogma bez možnosti výjimek, ale jako dlouhodobý cíl.

Tato připomínka je zásadní.

60. Ke kapitole 1.3.1 Železniční doprava – Opatření (str. 35)

Žádáme doplnit nové opatření

1.3.1.8 – Významně zvýšit tempo elektrifikace železničních tratí (a to na hodnotu cca 100 km/rok).

Odůvodnění:

V minulosti probíhala v ČR elektrifikace železnic tempem 120 km převážně dvoukolejných tratí ročně. V létech 2010 (3 208 km) až 2018 (3 235 km) kleslo v ČR tempo elektrifikace železnic hodnotu přibližně 3 km ročně, což je v silném kontrastu se současnými trendy dekarbonizace dopravy. Tímto tempem by elektrifikace 560 km tratí, schválená centrální komisí MD ČR, trvala téměř 200 let.

Tato připomínka je zásadní.

61. Ke kapitole 1.3.1 Železniční doprava – Opatření (str. 35)

Žádáme doplnit nové opatření

1.3.1.9 – Koordinovat plány MD ČR a SŽ na elektrifikaci dalších tratí s plány objednatelů veřejné dopravy na řešení linkového vedení a požadavků na vozidla. Nepřipustit, aby byla na elektrifikovaných tratích systematicky objednáвана doprava zajišťovaná naftou poháněnými vozidly a nepřipustit, aby objednatelé veřejné dopravy (stát i kraje) požadovali na dopravcích k zajištění vozby na těchto tratích nová naftou poháněná vozidla.

Odůvodnění:

V minulosti probíhala v ČR elektrifikace železnic tempem 120 km převážně dvoukolejných tratí ročně. V létech 2010 (3 208 km) až 2018 (3 235 km) kleslo v ČR tempo elektrifikace železnic hodnotu přibližně 3 km ročně, což je v silném kontrastu se současnými trendy dekarbonizace dopravy. Tímto tempem by elektrifikace 560 km tratí, schválená centrální komisí MD ČR, trvala téměř 200 let.

Tato připomínka je zásadní.

62. Ke kapitole 1.3.1 Vnitrozemská vodní doprava (str. 35-36)

Žádáme doplnit, že ***Nemalý přínos pro rozvoj plavby v ČR má i projekt Plavební stupeň Přelouč***. Pro úsporu externalit uvnitř ČR má pak význam největší.

Zároveň upozorňujeme, že kromě nespolehlivosti vodní cesty je **nutné řešit i přetížení Vltavy v Praze** plavidly poskytující hotelové a restaurační služby. Po výrazném nárůstu množství polovraků jako osobních lodí je již nyní v Praze nedostatek ochranných bazénů. Je tak ohrožena bezpečnost lidí při povodních a jsou ohroženy památky včetně Karlova mostu. Umožnění připlouvání velkých osobních i nákladních lodí od Mělníka do Prahy z miliardových investic ŘVC z kohezního fondu EU CEF není vůbec dořešeno. Velké lodě, nepodplující Hlávkův most, budou muset být obslouženy ve veřejných přístavech Holešovice a Libeň. Přístav Libeň bude nutno významně zvětšit a rozhodně nelze rušit ochrannou funkci bazénu.

Tato připomínka je zásadní.

63. Ke kapitole 1.3.1 Vnitrozemská vodní doprava – Opatření (str. 36)

Žádáme mezi opatření doplnit:

***Zjednodušení programů podpory pro vodní dopravu
Podpora stavby nových plavidel a šrotace***

Jestliže v textu této kapitoly se uvádí, že realizace projektu Plavební stupeň Děčín je klíčovou investicí, kterou je podmíněn další rozvoj plavby na území Česka, tak je to natolik zásadní, aby tento záměr byl formulován v Opatření (včetně PS Přelouč II). Jelikož se jedná o kapitolu mitigační a energetickou, vhodnější je dát tuto připomínku do Opatření pro infrastrukturu významných vodních cest na str. 44 např. doplněním bodu 1.3.4.36 o větu: ***Urychlit přípravu a realizaci projektů Plavebních stupňů Děčín a Přelouč.***

Tato připomínka je zásadní.

64. Ke kapitole 1.3.3 Další vlivy na životní prostředí – hluk (str. 42)

Žádáme upravit opatření 1.3.3.11.

1.3.3.11 Podpořit snižování vnější hlučnosti železničních vozidel, a to například slevou z ceny za použití dráhy pro vlaky sestavené výhradně z vozidel, splňujících požadavky TSI NOI

Odůvodnění:

Instalace dvoustranné protihlukové stěny vyžaduje investici cca 40 mil. Kč/km. Obehnutí všech železničních tratí v ČR (9 572 km) protihlukovými stěnami představuje investici 383 miliard Kč. Motivovat dopravce k výhradnímu používání tichých vozidel je mnohem levnější, a navíc nevyžaduje zdlouhavé povoloovací procesy.

Tato připomínka je zásadní.

65. Ke kapitole 1.3.3 Další vlivy na životní prostředí – hluk (str. 42)

Žádáme doplnit opatření 1.3.3.13 Podpořit nákup elektrických vozidel určených pro sběr odpadu a další činnosti při správě veřejného prostoru.

Odůvodnění:

Vzhledem ke svému užívání po několik hodin denně mohou uvedená vozidla, zejména v centrech měst a obcí, významně přispět ke snížení hluku z dopravy a kvalitě života občanů.

Tato připomínka je zásadní.

66. Ke kapitole 1.3.4 Zásady rozvoje – Opatření pro železniční infrastrukturu (str. 43)

Žádáme upravit opatření 1.3.4.10.

Nové znění:

*„1.3.4.10 Elektrizace nových úseků bude prováděna s ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy a nákladní dopravy a s ohledem na plnění cílů v oblasti přechodu na udržitelné formy energií (dle harmonogramu stanoveném v dokumentu Dopravní sektorové strategie), postupně realizovat konverzi trakční soustavy. Připravovat se na situaci, kdy postupně přestanou být vyráběna vozidla na dieselový pohon. **Tam, kde se nevyplatí elektrifikace pak podporovat zavádění alternativních nebo hybridních pohonů na železnici včetně jejich finanční podpory.**“*

Odůvodnění:

Viz předešlé připomínky.

Tato připomínka je zásadní.

67. Ke kapitole 1.3.4 Zásady rozvoje – Opatření pro železniční infrastrukturu (str. 43)

Upozorňujeme, že v rámci opatření 1.3.4.17 je nutné aktualizovat pravidla pro ekonomické hodnocení staveb.

Odůvodnění:

Vedle zohlednění uvedených vlivů je třeba nastavit rozdílnou diskontní sazbu v % pro projekty spolufinancované z fondů EU a pro projekty financované z národních zdrojů.

Dále vedle monetizovaných přínosů zohledňovat další aspekty (příp. v rámci multikriteriálních analýzy deficitu propojení a dostupnosti mezi jednotlivými centry, krajskými městy, regiony s hlavním městem, či dostupnosti na letiště – např. vždy max. do 90 minut, či v budoucnu dostupnost ke stanici/terminálu s VRT. Uvedené faktory by bylo vhodné hodnotit a přiřazovat k uvedenému body.

Dalším aspektem je řešení odstraňování žel. přejezdů.

Tato připomínka je zásadní.

68. Ke kapitole 1.3.4 Zásady rozvoje – Opatření pro železniční infrastrukturu (str. 43)

Upozorňujeme, že v rámci opatření 1.3.4.22 nelze dosáhnout větších úspěchů bez jednoznačné legislativní opory.

Tato připomínka je zásadní.

69. Ke kapitole 1.3.4 Zásady rozvoje – Opatření pro železniční infrastrukturu (str. 44)

Žádáme mezi opatření pro železniční infrastrukturu doplnit:

1.3.4.26 Stabilizovat garantovaný finanční objem pro zajištění provozuschopnosti, modernizace dráhy (a řízení provozu) minimálně vždy pro nadcházející tříleté (v případě provozuschopnosti), resp. minimálně pětileté – desetileté období v případě investic – modernizaci.

1.3.4.27 – Zlepšit stabilitu jízdního řádu s ohledem na možnosti včasějšího a kvalitnějšího plánování údržby a opravných prací

1.3.4.28 Systematicky odstraňovat ze železniční sítě místa, které snižují přechodnost vozidel z hlediska svislých sil pod třídu C (pod 20 t osu) a tím omezují provoz trakčních i netrakčních drážních vozidel, respektive plné využívání ložné hmotnosti nákladních vozů

Odůvodnění:

1.3.4.26 – Jde o nutnou změnu oproti současnému stavu, kdy je se SFDI uzavírána smlouva o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI pro každý konkrétní rok zvlášť. Uvedené kromě dalšího přispěje i k plánování (personálních/materiálových/strojních) kapacit stavebních/projekčních společností. Vedle uvedeného je nutné zvlášť (zákonem) řešit zajištění výstavby VRT (vč. finančního zajištění výstavby).

1.3.4.26 – návazné opatření, kterého lze dosáhnout po stabilizaci financování. Stabilita jízdního řádu je zásadním způsobem ovlivňována způsobem zajišťování údržby a oprav. Především na páteřních tratích (sítě TEN-T apod.) s vyčerpanou kapacitou je třeba přistoupit k preventivním údržbovým postupům a nahradit jimi současný především reaktivní přístup. To opět vyžaduje již výše zmiňovaný stabilizovaný a garantovaný finanční objem pro zajištění provozuschopnosti minimálně v tříletém horizontu. Ve stejné části, v druhém odstavci se hovoří o tom, že poplatek za dopravní cestu je použit na provozování a provozuschopnost, což je chyba. Z tohoto poplatku se hradí pouze provozování (tedy řízení provozu).

1.3.4.28 - Jde zejména o náhradu přestárlých mostů, které sice nejsou příliš dlouhé, ale omezují provoz vlakové dopravy na celých dlouhých vozebních ramenech.

Tato připomínka je zásadní.

70.Ke kapitole 1.3.4 Zásady rozvoje – Opatření pro infrastrukturu terminálů multimodální dopravy (str. 46)

Žádáme mezi opatření doplnit:

1.3.4.xx Dokončit přípravu a realizaci projektů Plavebních stupňů Děčín a Přelouč

1.3.4.xx+1 Řádně udržovat labsko–vltavskou vodní cestu

1.3.4.xx+2 Dobudování servisního centra pro plavidla a lodní výtahy

Zároveň upozorňujeme, že přestože Koncepce bere v úvahu, že rozvoj jednotlivých druhů dopravy je nutné rozvíjet s ohledem na potřebnou dostupnost jednotlivých regionů, v samotné realizaci a přístupu to moc patrné není. Např. v procesech EIA řešících dopravu komunálního odpadu není zahrnuta doprava vodní. Po vodě lze dopravovat dnes i v rámci city logistiky i jiné druhy komodit, tak aby se odlehčilo dopravní zátěži jednotlivých regionů. Příklad bychom si měli brát v zahraničí – Francie, Belgie, Nizozemí.

V odstavci 1.1.2. se tato problematika cituje okrajově, bez navrhovaného řešení. Jedná se o tzv. ovlivňování mobility v nákladní dopravě. Dnes znečišťovatel nenese odpovědnost za externality. To logicky vede k pohodlnější poptávce po silniční dopravě. Koncepce uvádí strategii „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“.

Tato připomínka je zásadní.

71.Ke kapitole 1.3.4 Zásady rozvoje – Opatření pro infrastrukturu terminálů multimodální dopravy (str. 46)

Žádáme mezi opatření doplnit:

1.3.4.xy Na vysokorychlostních železničních uvažovat nejen s rychlou dopravou osob, ale i s rychlou dopravou věcí (balíčky, EU palety, ...). K tomuto účelu řešit multimodální terminály na vysokorychlostních tratích nejen pro účely přepravy osob, ale i pro účely přepravy věcí (logistický řetězec)

Odůvodnění:

„Jde o to, aby bylo logistické zázemí nákladní dopravy expresního zboží (podobně jako leteckého carga) organickou součástí nově budovaných terminálů na vysokorychlostních tratích (aktuálně typicky Praha-Nehvizdy či Brno-Vídeňská) a předešlo se tak jejich budoucímu pracnému a drahému dodatečnému doplňování.“

Tato připomínka je zásadní.

72.Ke kapitole 1.3.5 Bezpečnost provozu

Žádáme upravit opatření:

„1.3.5.9 V případě železniční dopravy realizovat **a výrazněji finančně podpořit** projekty na zavádění ETCS jakožto prvku interoperability a zvýšení bezpečnosti železničního provozu.“

Žádáme dále mezi opatření doplnit:

1.3.5.11 Při budování parku vozidel vybavených mobilní částí ETCS navýšit finanční podporu nákupu nových vozidel již z výroby vybavených ETCS.

Odůvodnění:

Toto opatření se neobejde bez finanční podpory ze strany státu.

Tato připomínka je zásadní.

73.Ke kapitole 2.2 Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou (str. 50)

Upozorňujeme, že v rámci nedokončené modernizace Praha – Plzeň – Německo je problém na německé straně, který neumožňuje dosažení požadovaných ekonomických přínosů na české straně a vede k nutnosti postupovat v redukováném rozsahu.

Tato připomínka je zásadní.

74.Ke kapitole 2.3 Celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí (str. 52)

Bylo by hodné se zabývat také tím, zda v rámci „značných rezerv“ neexistují důvody na straně dopravců (rychlost, náklady apod.) a případně hledat jejich řešení.

Tato připomínka je zásadní.

75.Ke kapitole 2.4 Doprava v metropolích – Opatření (str. 54)

Žádáme doplnit nové opatření 2.4.1.3:

*„2.4.1.3. Rozvíjet služby související s mobilitou **osob a věcí** zaměřené na spektrum možností uspokojování mobility, které budou alternativou k individuální dopravě (včetně zohlednění specifických potřeb jednotlivých skupin obyvatel jako jsou např. děti, senioři, pečující osoby, osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace“*

Odůvodnění:

K již propracovanému systému multimodální mobility osob je potřebné ve městech vytvářet i systémy multimodální mobility věcí.

Tato připomínka je zásadní.

76.Ke kapitole 2.4 Doprava v metropolích – Opatření (str. 54)

Žádáme doplnit nové opatření 2.4.1.4:

2.4.1.4. Vytvářet podmínky pro zapojení vodní dopravy v rámci „City logistiky“ hlavního města Prahy

Odůvodnění:

Cílem projektu citylogistiky na území hlavního města Prahy je rozvoj nových konceptů zásobování města, neboť alternativou pro zásobování je využití vodní dopravy (např. pro zajištění přísunu stavebního materiálu a odvozu stavebních sutí a komunálních odpadů). Do center citylogistiky by měly být alokovány

provozy výroben betonu, nakládky odpadů apod. při aplikaci dostatečných ochranných prostředků proti prašnosti, hluku, zápachu a z estetických důvodů. Citylogistika zajišťovaná vodní dopravou je součástí plánu udržitelné mobility a pomáhá snížení zatížení města těžkou silniční dopravou s pozitivními důsledky v podobě nižšího zatížení komunikací, jejich opotřebení, snížení hluku i exhalací..

Tato připomínka je zásadní.

77.Ke kapitole 2.9 Zajištění kvalifikované síly v dopravě – Opatření (str. 60)

Upozorňujeme, že opatření 2.9.1.4 *Dokončit implementaci Strategie digitálního vzdělávání na roky 2014 - 2020 a nastavit nové strategické cíle v oblasti digitálního vzdělávání* je spíše cílem, a to cílem pro MŠMT. Vhodnější by bylo například uvedení „**Ve spolupráci s MŠMT dokončit v oblasti dopravy implementaci...**“.

78.Ke kapitole 2.9 Zajištění kvalifikované síly v dopravě – Opatření (str. 60)

Žádáme doplnit mezi nové opatření další bod:

2.9.1.5 Vytvořit program pro větší propojení škol s dopravními obory (účast externích učitelů z praxe na výuce, zadávání studentských projektů odborníky z praxe, exkurze, brigády, stáže, víkendové semináře, ...)

Tato připomínka je zásadní.

79.Ke kapitole 3.2 Autonomní řízení ve všech druzích dopravy – Opatření (str. 64)

Žádáme doplnit, že v rámci autonomního řízení je nutné vytvořit právní prostředí i pro běžný provoz: „*Vytvoření odpovídajícího právního prostředí v ČR pro zkušební **i běžný** provoz, společenské přijetí...*“

Dále žádáme doplnit opatření 3.2.1.2 – **přijmout Akční plán autonomní mobility.**

Tato připomínka je zásadní.

80.Ke kapitole Dlouhodobý výhled (str. 70)

Žádáme text první odrážky doplnit.

Nové znění:

*„automobily užívané převážně na kratší vzdálenosti budou poháněny akumulátory, které budou dobíjeny v průběhu parkování, zejména v noci a v ostatních obdobích energetických sedel. V případě použití těchto vozů na delší vzdálenosti budou na páteřních tazích k dispozici i rychlodobíjecí a ultrarychlé dobíjecí stanice (s výkonem až 350 kW), **případně se budou vozidla dobíjet dynamicky za jízdy**“*

Odůvodnění:

Upřesnění výroku podle současných vývojových tendencí v silniční dopravě.

Tato připomínka je zásadní.

81.Ke kapitole Dlouhodobý výhled (str. 70)

Žádáme doplnění bodu týkající se labsko-vltavské vodní cesty.

Nový bod:

„Pro rozvoj vodní dopravy na labsko-vltavské vodní cestě je nezbytné vybudovat Plavební stupně Děčín a Přelouč.“

Odůvodnění:

Není možné se soustředit pouze na Dunaj – Odru a nezabývat se labsko-vltavskou vodní cestou.

Tato připomínka je zásadní.

82.Ke kapitole Dlouhodobý výhled (str. 70)

Žádáme úpravu bodu týkající se akutrolejových vozidel tak, aby byl technologicky neutrální.

Nové znění:

„okrajové části sítě budou obsluhovány vozidly akutrolejovými či dalšími alternativními pohony.“

Odůvodnění:

Dopravní politika státu by měla zachovat technologicky neutrální přístup pro použití vhodných alternativních zdrojů energie.

Tato připomínka je zásadní.

83.Ke kapitole Koncepce městské a aktivní mobility (str. 72)

Žádáme doplnit, že by v rámci městské mobility při povolování staveb měla být více využívána přeprava materiálů po vodě, tam kde to je možné.

Tato připomínka je zásadní.

84.Ke kapitole Koncepce vodní dopravy (str. 75)

Upozorňujeme, že je nutné aktualizovat Koncepti s ohledem na nové podmínky – Green Deal, dekarbonizace apod.

Odůvodnění:

Data o přepravách v ČR a okolních státech je nutné mít k výhledu pro cílový rok 2050 a přiměřeně je upravit podle očekávaného vývoje a na tomto by mělo úzce MD ČR spolupracovat se Svazem dopravy ČR a Svazem průmyslu a dopravy ČR a zařadit si to mezi své úkoly.

Tato připomínka je zásadní.

85.Ke kapitole Nástroje k zajištění finančních zdrojů – Dopravní infrastruktura (str. 79)

Žádáme doplnit za třetí odstavce nový text týkající se vztahu stability jízdniho řádu a financování údržby a investic do infrastruktury.

Nový odstavec:

„Stabilita jízdniho řádu je zásadním způsobem ovlivňována způsobem zajišťování údržby a oprav. Především na páteřních tratích (sítě TEN-T apod.) s vyčerpanou kapacitou je třeba přistoupit k preventivním údržbovým postupům a nahradit jimi současný především reaktivní přístup. To opět vyžaduje již výše zmiňovaný stabilizovaný a garantovaný finanční objem pro zajištění provozuschopnosti minimálně v tříletém horizontu.“

Tato připomínka je zásadní.

86. Ke kapitole Masmédia (str. 83)

Tvrzení, že potřeba masivní výstavby dalších dálničních kapacit je vyvolaná masmédií je nepravdivá.

Odůvodnění:

Přestože můžeme formálně dosahovat na průměr EU v hustotě dálniční sítě, nejedná se o uspokojivý stav. Problémem je navíc fragmentace české dálniční sítě, chybějící propojení na sousední státy, svedení všech dálnic v Čechách do Prahy, chybějící pražský okruh a alternativa k D1. Průměru jsme navíc dosáhly pouze tím, že jsme silnice pro motorová vozidla povýšili na dálnice, ale například v okolních státech jsou takové silnice stále vedeny v jiné kategorii. Nedostatky v dopravní infrastruktuře a konkrétně dálnicích konstatuje pro ČR i OECD či Evropská komise. Nepravdivost tvrzení dokládá také programové prohlášení vlády či loni představené plány ŘSD na dobudování kvalitní dálniční sítě

Tato připomínka je zásadní.

87. Ke kapitole Rizika související s nenaplňováním cílů Dopravní politiky – tabulky (str. 87 a 88)

Upozornujeme na zřejmě chybné tabulky na str. 87 a 88, kde jsou předpokládány odhady přeprav (osobní, nákladní) v případě neplnění Dopravní politiky (strana 87) a v případě plnění str. 88.

Odůvodnění:

V obou tabulkách jsou předpokládány výkony nákladní vodní dopravy (ale i osobní vodní dopravy) stejné, a to až s výhledem do roku 2050. To by znamenalo, že MD nijak nepočítá s rozvojem vodní dopravy, což je v rozporu s deklaracemi MD, vlády i předložené Koncepce.

Tato připomínka je zásadní.