

Opatření ke snižování energetické náročnosti dopravy

Opatření z koncepce nákladní dopravy

- V návaznosti na zdvojkolejnění tratě Velký Osek – Hradec Králové - Choceň zvýšit kapacitu úseku Choceň – Ústí nad Orlicí ponecháním stávající trati pro nákladní dopravu a regionální osobní dopravu a vybudováním novostavby trati pro dálkovou osobní dopravu ve variantě MAX.
- Zvýšit kapacitu a atraktivitu navrhované varianty modernizace trati Plzeň – Domažlice st.hr.
- Z investic menšího rozsahu je nutné prověřit samostatný projekt na propojení levobřežní a pravobřežní tratí v prostoru mezi Litoměřicemi a Mělníkem.
- Provéřit zdvoukolejnění tratě Praha-Satalice – Všetaty včetně Tišické spojky (další možný vstup do uzlu Praha pro nákladní vlaky od východu).
- Řešit kapacitu průjezdů významnými železničními uzly (např. řešení mimoúrovňových křížení).
- Ve Studiích proveditelnosti důsledně dbát na nesnižování a v případě potřeby i zvyšování kapacity zhlaví návrhem takového uspořádání výhybek, které umožní maximalizovat počet relevantních současných jízdnic, případně posunových, cest.
- V souladu s požadavky Nařízení č.1315/2013/EU na parametry infrastruktury pro možnost provozování vlaků o délce 740 m stanovit souvislé relace mezinárodní nákladní dopravy v osách nákladních koridorů, projednat s železničními nákladními dopravci jejich potřeby. Na základě toho a v návaznosti na modernizované tratě vyhovující délce vlaku 740 m realizovat na zbývajících částí sítě cílená stavební opatření pro plnohodnotný provoz vlaků o délce 740 m na hlavních nákladních koridorech a případných navazujících tratích dle reálných požadavků pro vozbu vlaků o délce 740 m.
- Provéřit možnost zvýšení kapacity v úseku Přerov – Ostrava variantně:
 - výstavba VRT Přerov – Ostrava pro dálkovou osobní dopravu a tím odlehčení stávající trati pro nákladní dopravu
 - zkapacitnění stávající trati pro koexistenci všech segmentů železniční dopravy
- Provéřit možnosti včetně návrhu financování a návrhu legislativních úprav pro zavedení postrků na sklonově nevýhodných tratích.
- Zavést hybridní model měření a nákupu trakční energie
- Nastavit ceny za použití železniční dopravní cesty tak, aby motivovaly dopravce k efektivnějšímu využívání kapacity tratí na kritických úsecích sítě (a to nejen v nákladní, ale i v osobní dopravě)
- V rámci zpracování Plánů udržitelné mobility vybraných měst (zejména krajská města) řešit problematiku zásobování města prostřednictvím distribučního centra s napojením na železniční a případně i vodní dopravu
- Na tratích koridorů RFC respektovat Nařízení EU 913/2010 a koridorové trasy dálkové nákladní dopravy (PaP) konstruovat přednostně před ostatními segmenty dopravy.

- Na tratích hlavní sítě TEN-T pro nákladní dopravu stanovit souvislé relace mezinárodní nákladní dopravy, projednat s železničními nákladními dopravci jejich potřeby a na základě toho stanovit postupy implementace provozu delších vlaků: v první fázi stanovit maximální možnou délku vlaku při přijmutí provozních opatření; ve druhé fázi koordinovat stavební opatření na nově modernizovaných tratích (Děčín – Kolín; Velký Osek – Choceň) s provozními opatřeními na ostatních úsecích koridorů pro provoz vlaků o délce alespoň 740 m.
- Jednoznačně stanovit priority pro osobní a nákladní dopravu na hlavních tazích železniční sítě, naplňovat opatření z Dopravní politiky 2014-2020: Zajistit fungování železničních nákladních koridorů na území ČR ve smyslu Nařízení (EU) 913/2010 a propojit nákladní koridor č. 7 s nákladním koridorem č. 8. Na nákladních koridorech zajistit dostatečnou kapacitu pro nákladní dopravu zajištěním dostatečné kapacity příslušných traťových úseků. Při nedostatečné kapacitě dopravní infrastruktury na nákladních koridorech dočasně do doby její zvýšení řešit problém zaváděním příslušných opatření nejen v nákladní, ale i v osobní dopravě.
- Na tratích Praha – Česká Třebová a Přerov – Ostrava (příp. dalších velmi vytížených tratích) vytvořit v GVD pravidelná časová okna pro plynulý průjezd nákladní dopravy pomocí optimalizace tras dálkové osobní dopravy (např. spojováním souprav vlaků, svazkováním vlaků s krátkými intervaly) s minimálním dopadem na rozsah služeb
- Vytvořit pracovní skupinu „Optimalizace provozování vozových zásilek“ s cílem zajištění dlouhodobé udržitelnosti segmentu vozových zásilek v železniční přepravě
- Věnovat pozornost obsluze perspektivních lokalit a zkvalitnit nabídku na klíčových relacích s důrazem na mezinárodní přepravy na větší vzdálenost.
- Zefektivnit činnost vybraných klíčových vlakových stanic
- Definovat manipulační koleje a manipulační plochy železničních stanic pro multimodální dopravu s potenciálem jejího rozvoje v dané lokalitě; vyjasnit majetkové poměry; zajistit možnost investování do provozuschopného stavu pro nediskriminační přístup přepravců i dopravců.
- Koordinovat výluky tak, aby nedocházelo k souběžným výlukám na objízdných tratích, a zároveň aby období výluky bylo maximálně využito pro veškeré potřebné práce na daném vyloučeném úseku a nedocházelo ke zbytečné etapizaci s dopadem na celkovou dobu omezení provozu.
- V případě jednokolejného provozu na dvoukolejných tratích výlukovou dopravu organizovat tak, aby byl vždy umožněn provoz po dostatečně dlouhou dobu jedním směrem a pak druhým směrem, bez ohledu na prioritu vlaků. Sled vlaků by měl být dle jejich skutečné rychlosti řešen případnou úpravou pořadí až na trase dále za místem výluky.
- Motivovat SŽDC k provedení maximálního rozsahu dopravy během výluky a i např. v rámci systému odměňování výkonu, který je v současné podobě pro nákladní dopravu nefunkční, neboť se vztahuje pouze na vlaky jedoucí přesně dle své pravidelné trasy, což se týká nákladních vlaků pouze ve výjimečných případech.

- V případě nemožnosti uspokojení všech požadavků na průvoz vlaků během výluky zajistit opatření na zajištění náhradní autobusové dopravy za dopravu regionální, již nyní existuje možnost kompenzace vícenákladů dopravcům.
- V případě napěťových výluk zajistí SŽDC přítomnost lokomotivy nezávislé trakce, která bude k dispozici všem dopravcům; jde o efektivnější řešení, než nutit dopravce k zajištění vlastní lokomotivy, navíc je aplikováno již v zahraničí.
- Respektovat nařízení k RFC a na trasách koridorů RFC zajistit přednostní průvoz vlaků dle předpřipravených tras.
- Zadat výzkumný projekt zaměřený na problematiku prognózování nákladní dopravy ve vztahu k parametrům hlavních tahů železniční a vodní dopravní infrastruktury jako důležitý vstup pro přípravu budoucích projektů železniční a vodní infrastruktury.
- Při projektování modernizace a výstavby železničních tratí konzultovat požadavky s železničními nákladními dopravci a přepravci
- Zavést hybridní model měření a nákupu trakční energie
- Nastavit ceny za použití železniční dopravní cesty tak, aby motivovaly dopravce k efektivnějšímu využívání kapacity tratí na kritických úsecích sítě (a to nejen v nákladní, ale i v osobní dopravě)
- Provéřit nový model, kdy se vlečkař přihlásí k provozování „veřejně přístupné vlečky“ s tím, že bude moci využívat výhod státního financování jako regionální dráha. Díky tomu bude schopen udržovat dráhu-vlečku provozuschopnou a nediskriminačně přístupnou za přijatelných cen za použití dopravní cesty (dráhy-vlečky).
- Při přípravě nových průmyslových zón nad 50 ha řešit napojení na železniční síť za předpokladu splnění podmínky ekonomické efektivity.
- Ve strategických lokalitách sítě zajistit v souladu s Konceptí vodní dopravy výstavbu nových přístavů nebo modernizaci stávajících.
- Přístavy, které jsou součástí sítě TEN-T, řešit jako součást trimodálních terminálů nákladní dopravy umožňující propojení silniční, železniční a vodní dopravy.
- Podpořit investice do překladišť kombinované dopravy s veřejným přístupem dle uvedené definice pomocí programu využívající Fond soudržnosti prostřednictvím Operačního programu doprava.
- Zpracovat analýzu zaměřenou na možnosti doplnění sítě veřejných terminálů KD vybudováním terminálů ve vlastnictví SŽDC s využitím nevyužívaných pozemků (brownfieldů) bývalých zařízení pro železniční nákladní dopravu.
- Zajistit schvalování přepravních jednotek pro KD dle UIC 596-6 českým pověřeným subjektem.
- Navrhnout řešení problému zpětného vytěžování přepravních jednotek
- Realizovat program „Podpora modernizace a výstavby překladišť kombinované dopravy (včetně technologického vybavení) - 2,5 miliardy Kč.

- Připravit program podpory pořízení přepravních jednotek pro kontinentální kombinovanou dopravu - 180 milionů Kč.
- Pro řešení problematiky výzkumu využít stávajících programů výzkumu a vývoje, nebo připravovaných programů se zaměřením na dopravu, které jsou a budou administrovány Technologickou agenturou České republiky.

Koncepce veřejné dopravy do roku 2020

- nadále podporovat účelnou veřejnou dopravu a nastavit odpovídající stabilní a předvídatelný finanční rámec pro objednávku veřejných služeb v přepravě cestujících, neboť kvalitní a přístupná veřejná doprava přispívá k udržitelnému dopravnímu systému v České republice z hlediska prostorového, environmentálního i sociálního
- cíleným zvyšováním kvality veřejné dopravy motivovat obyvatelstvo k její preferenci před individuální automobilovou dopravou, být zároveň partnerem individuální a nemotorové dopravy (například formou P+R parkovišť nebo zařízení pro cyklistickou dopravu jakou jsou stojany, půjčovny kol a podobně)
- zajistit, aby objednávka veřejných služeb byla vhodně multimodálně plánována a aby spolupráce příslušných orgánů (objednatelů) byla na dobré úrovni
- vymezit způsoby uzavírání smluv o veřejných službách a věnovat patřičnou pozornost rovněž zajištění investic potřebných pro provozování veřejné dopravy
- zajistit potřebné podmínky pro interoperabilitu systému tak aby systém veřejné dopravy z hlediska cestujícího působil jako jeden celek, včetně návaznosti na nemotorovou dopravu
- nastavit optimální vztah veřejných služeb v přepravě cestujících ve vztahu k ostatním službám veřejné dopravy, jakož i k potřebné infrastruktuře.
- Rozhodnout o způsobu řešení organizace a financování regionální dopravy od roku 2020 mezi předloženými variantami 1 a 3.
- V návaznosti na rozhodnutí o způsobu řešení organizace a financování regionální dopravy od roku 2020 připravit návrh zajištění financování veřejné železniční dopravy a nutných rozvojových projektů, včetně případných potřebných legislativních úprav.
- Objedávku regionální dopravy řešit rovněž s ohledem na potřeby občanů dojíždět přes hranice kraje.
- Provéřit v závislosti na způsobu organizace dopravní obslužnosti možnosti a potřebnost koordinační úlohy pro zajištění kvalitnějšího prolínání obslužnosti jednotlivých krajů – horizontální (občané mají významné přepravní potřeby i do sousedních krajů), jakož i vertikální (provázanost celostátní, krajské a obecní objednávky).
- Optimalizovat rozsah veřejné dopravy v plánech dopravní obslužnosti území a vytvářet podmínky pro její stabilizaci a vzájemnou koordinaci prostřednictvím systémových organizačních, právních, technických a finančních opatření.
- Provázat problematiku financování s dopravně-inženýrským obsahem dopravního plánu.

- Na základě zohlednění místních podmínek zaměřit v systému regionální obslužnosti železniční objednávku přednostně na rychlou páteřní dopravu, včetně kapacitní a atraktivní dopravní obslužnosti hustě osídlených celků.
- Zavést dopravní plánování v obcích, a to alespoň o velikosti nad 15 tisíc obyvatel, které objednávají veřejné služby v přepravě cestujících.
- Obsluhu malých obcí autobusovou dopravou řešit dopravními prostředky s odpovídající kapacitou.
- Zavádět alternativní systémy obsluhy méně osídlených území (vozidlo na zavolání apod.).
- Nastavit standardy služeb ve veřejné dopravě pro jednotlivé části veřejné dopravy příslušným objednatelem, smluvně zajistit naplnění těchto standardů a požadovat je při realizaci veřejné služby. Přizpůsobit minimální hodnoty celostátních standardů kvality a bezpečnosti reálným potřebám trhu.
- Zajistit podle ekonomických možností jednotlivých krajů a států integraci veřejné dopravy na celém území krajů, integrace by měla zahrnovat propojení jízdních řádů všech segmentů veřejné dopravy na bázi páteřního a rozvazového systému, integraci tarifní a informační.
- Zajistit objednateli veřejných služeb v přepravě cestujících a prostřednictvím plánů dopravní obslužnosti, aby obsluha na páteřních linkách byla v odpovídajícím intervalu celodenní a celotýdenní. Využívání jednotlivých spojů v průběhu dne závisí na tomto pojetí. Určitým negativem vždy bude, že spoje v okrajových časech nebudou využívány v dostatečné míře.
- Vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a pro rovný přístup mužů a žen k veřejné dopravě.
- Nastavit proces plánování dopravní obslužnosti včetně pravidel pro předkládání plánů ke stanovisku dotčeným objednatelům, nastavit mediační procesy vedoucí k lepšímu provázání dopravních plánů.
- Dopravní plány krajů odvíjet od celostátního plánu dopravní obslužnosti území.
- Zlepšit propagaci veřejné dopravy
- Veřejné služby v přepravě cestujících zadávat postupně na základě jasného harmonogramu a v souladu s principy Bílé knihy EU. V oblasti železnice vymezit jednotlivými objednateli způsob zadání prostřednictvím soutěže a prostřednictvím přímého zadání.
- V rámci nabídkových řízení stanovit požadované standardy dopravní obslužnosti, a to dle možností veřejně, předem ještě před zahájením nabídkového řízení, nediskriminačním a transparentním způsobem.
- Při uzavírání smluv o veřejných službách předem jednoznačně stanovit rozsah a četnost objednávky a způsob stanovení výše kompenzace po celou dobu jejich účinnosti.

- Při výběru dopravce na provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu zohlednit schopnost dopravce poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele a investovat v potřebné míře do vozidlového parku.
- Při obnově vozidlového parku v krátkodobém časovém horizontu využívat vícezdrojové financování, včetně případného využití fondů EU, a to v souladu s investicemi do rozvoje infrastruktury na příslušné lince.
- Při sjednávání smluv o veřejných službách, zejména v oblasti železniční dopravy, usilovat o zajištění tarifní soudržnosti, která v prvním kroku maximálně usnadní cestování mezi dvěma místy na české železniční síti veřejnými službami v přepravě cestujících na jeden přepravní doklad. Usilovat o propojování se systémy IDS
- Sjednotit pravidla pro stanovení cenové regulace a slev v České republice a prověřit jejich potřebnost pro další období.
- Spolupracovat na stanovení národního standardu pro technologii odbavení cestujících užívaných v rámci jednotlivých IDS s cílem zajištění technické interoperability, zlepšení podmínek pro smluvní interoperabilitu a integraci veřejných služeb v celostátním rozsahu.
- Zajistit otevřenost dat v rámci CIS JŘ, při zachování státem garantovaného vyhledávacího spojení a udržení dlouhodobé funkčnosti CIS JŘ.
- Zajistit úpravu procesu licenčního řízení k účinnější koordinaci silniční linkové osobní dopravy.
- Zajistit odpovídající ochranu veřejných služeb v prostředí otevírajícího se dopravního trhu v oblasti drážní dopravy.
- Prověřit možnost posílení koncesního modelu veřejné dopravy v České republice
- Při změnách cen za infrastrukturu důsledně analyzovat možnosti řešení, při kterých bude dbáno na vyrovnaní pro objednatele veřejných služeb.
- Kvalitněji provázat plánování dopravní obslužnosti a plánování rozvoje dopravní infrastruktury, při tom brát v úvahu dopravní plány krajů a státu, zejména jejich nejvyšší priority.
- Při dalším postupu železniční reformy zajistit nediskriminační přístup k zařízení služeb.
- Analyzovat možnost cenové regulace vjezdů na autobusová stanoviště v České republice.

Opatření ve městech

Zpracovává se v rámci Plánů udržitelné městské mobility v jednotlivých městech. Opatření jsou zaměřená na snížení podílu individuální dopravy ve městech ve čtyřech krocích:

1. Organizace funkčního uspořádání měst a příměstských oblastí tak, aby se minimalizovala potřeba po mobilitě
2. Multimodální přístup k uspokojování mobility s akcentem na aktivní a veřejnou hromadnou dopravu ve městě a ve vztahu k okolí.

3. Optimalizace jednotlivých druhů dopravy (preferenze, kvalita a kvantita služeb veřejné hromadné dopravy a preference elektrické vozby, podmínky pro pěší a cyklistickou dopravu, alternativní energie v IAD, parkovací politika, komunikační systém a nízkoemisní zóny)
4. Humanizace uličního prostoru, multifunkčnost ulic (ulice není jen dopravní infrastruktura), posílení nákupní funkce v uličním prostoru (za nákupy není nutné dojíždět).

To vše je nutné řešit se zohledněním specifík daných velikostí města a jeho postavení v rámci aglomerace, velikosti suburbánní oblasti, typu zástavby a klimatických podmínek (důležité zejména pro aktivní mobilitu).