

Předávací zpráva

Stav Ministerstva dopravy k prosinci 2025

1. Výstavba dopravní infrastruktury

1.1. Silnice

1.1.1. Rozestavěné dálnice a silnice I. tříd

- Ke konci roku 2025 bude dohromady **ve výstavbě 203,9 kilometrů nových dálnic a silnic I. třídy**
 - 137 kilometrů nových úseků dálničních staveb
 - 66,9 kilometrů silnic tvořících většinou obchvaty měst
- Dálnice D35 tvořící alternativu spojení Čech a Moravy byla v roce 2025 nejrozestavěnější dopravní stavbou s celkovou délkou 63,9 kilometrů, ze kterých se do konce roku 2025 otevře 32,7 kilometrů.
- Dokončován je také poslední úsek dálnice D1 mezi Říkoviciemi a Přerovem v délce 10 km
- Staví se důležitá část Pražského okruhu mezi Běchovicemi a dálnicí D1 v délce 12,6 kilometrů.
- Před dokončením v roce 2026 je 1. etapa stavby D11 z Trutnova na státní hranici s Polskem v délce 3,3 kilometru s tím, že 2. etapa 17,9 kilometrů bude dokončena za tři roky.
- Dostavba karlovarské dálnice D6 probíhá aktuálně v délce 41,4 kilometrů s tím, že do konce roku bude souhrnné v provozu 14,4 kilometru nových úseků.
- Sloužit řidičům také začne 7,6 kilometrů dálnice D55 mezi Olomoucí a Kokory.

1.1.2. Otevřené dálnice a silnice I. tříd

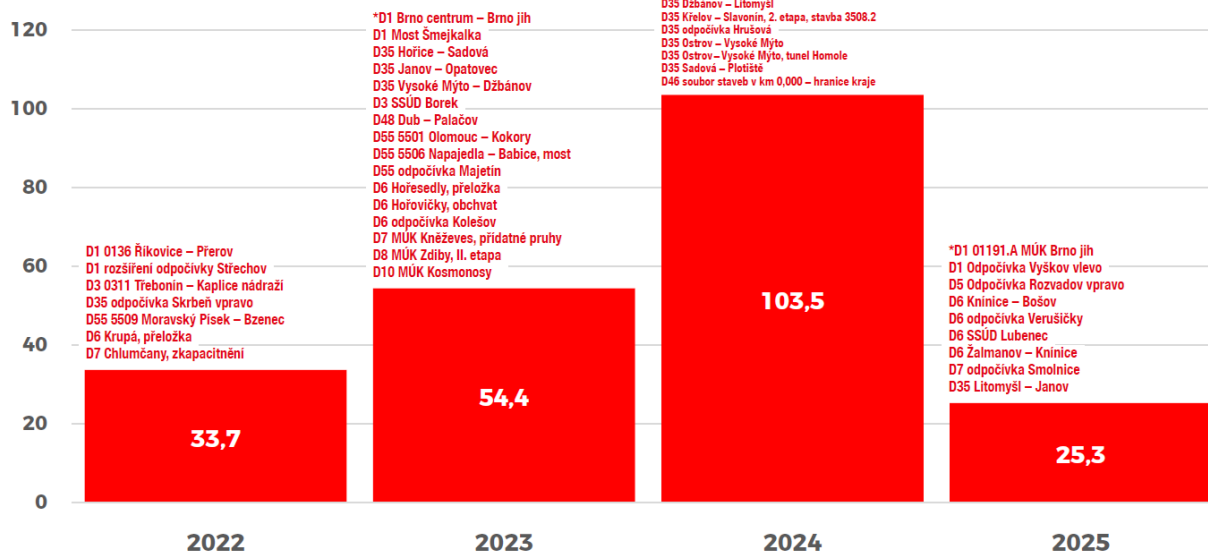
- Za období 2022–2025 bude ke konci roku nově **otevřeno dohromady 335,1 kilometru dálnic a silnic I. třídy**
 - 212,5 kilometrů dálničních staveb
 - 124,8 kilometrů obchvatů měst
- **Za celý rok 2025 bude ke konci roku otevřeno dohromady 92 kilometrů dálnic a silnic I. třídy**
 - 65,3 kilometrů nových dálničních úseků
 - 26,7 kilometrů silnic I. tříd

Zahájené a zprovozněné dálnice v letech 2022 – 2025

stav k 2. 12. 2025

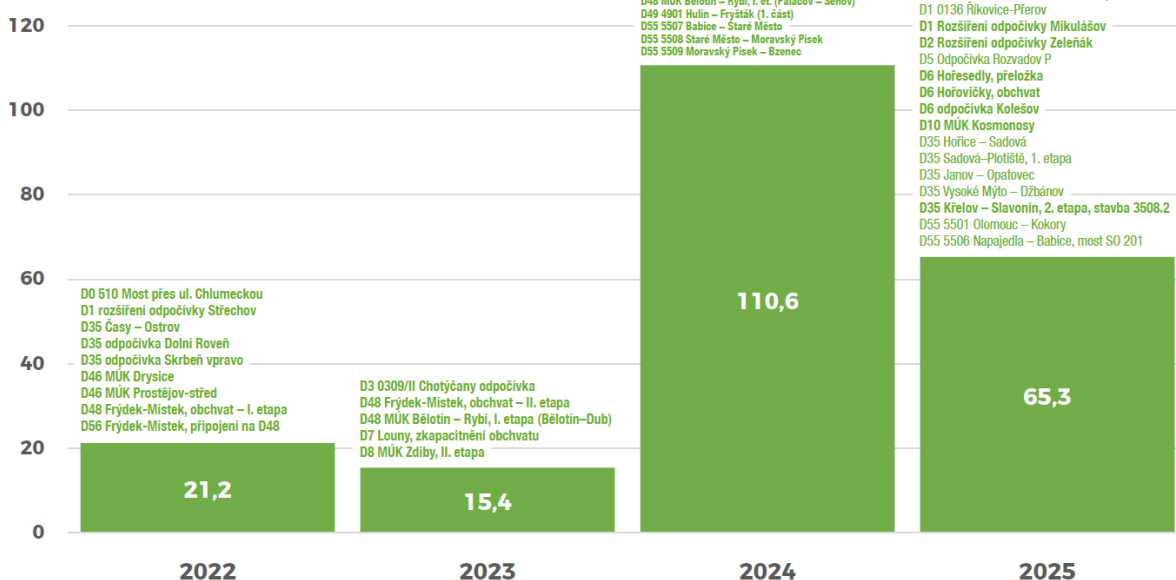
Celkem zahájeno v letech 2022 – 2025:

216,9 km * k tomu 2,9 km
zkapacitnění dálnic



Celkem zprovozněno v letech 2022 – 2025:

212,5 km * k tomu 1,4 km
zkapacitnění dálnic



1.1.3. Výhled výstavby dálnic v letech 2026–2029

- V následujících čtyřech letech je v plánu otevřít 225,1 kilometrů nových dálnic

ZPROVOZNĚNÍ			
2026	39,2 km	2027-2029	185,9 km
D3 0312/I Kaplice nádraží – Nažidla, 1. etapa	5,8 km	D0 511 Běchovice–D1	12,6 km
D3 0312/II Nažidla – Dolní Dvořiště, st. hranice	3,5 km	D3 0312/I Kaplice nádraží – Nažidla, 2. etapa	6,2 km
D6 Petrohrad–Lubenec, 1. etapa	2,2 km	D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata	8,0 km
D11 1109 Trutnov – státní hranice ČR/Polsko, 1. etapa	3,3 km	D6 Knínice–Bošov	7,9 km
D35 Ostrov – Vysoké Mýto	6,2 km	D6 Olšová Vrata – Žalmanov	7,3 km
D35 Ostrov–Vysoké Mýto, tunel Homole	0,8 km	D6 Petrohrad–Lubenec, 2. etapa	9,9 km
D35 Sadová–Plotiště, 2. etapa	6,2 km	D6 Žalmanov–Knínice	7,0 km
D48 Dub–Palačov (I/35 Lešná–Palačov)	3,7 km	D7 Kutrovice – Panenský Týnec	6,8 km
D49 4901 Hulín–Fryšták (2. část)	7,5 km	D7 MÚK Aviatická – MÚK Ruzyně, 1. etapa	1,1 km
		D7 MÚK Aviatická – MÚK Ruzyně, 2. etapa	1,4 km
		D7 MÚK Knovíz – MÚK Slaný-západ	6,6 km
		D7 MÚK Slaný-západ – Kutrovice	3,4 km
		D11 1108 Jaroměř–Trutnov	19,6 km
		D11 1109 Trutnov – státní hranice ČR/Polsko, 2. etapa	17,9 km
		D35 Džbánov–Litomyšl	7,6 km
		D35 Litomyšl–Janov	10,4 km
		D35 Úlibice–Hořice	16,3 km
		D35 Úlibice–obchvat	1,6 km
		D48 MÚK Bělotín–Rybí II. etapa	3,8 km
		D52 stavba 5204 Pohořelice – VN Nové Mlýny	6,8 km
		D52 stavba 5206 Nové Mlýny – st. hranice ČR/Rakousko	10,7 km
		D55 5502 Kokory–Přerov	6,0 km
		D55 5506 Napajedla–Babice	7,0 km

Celkem bude zprovozněno v letech 2026 – 2029:

225,1 km

O dalším vývoji těchto staveb rozhodnou nadcházející procesní úkony v druhé polovině roku 2025

D35 PPP projekt

Konkrétní termín zprovoznění nelze stanovit, bude dán vítěznou nabídkou a bude záviset na zvoleném technickém řešení.

D35 Opatovec – Staré Město	16,6 km
D35 Staré Město – Mohelnice	18,2 km

- V následujících čtyřech letech je v plánu zahájit 275,6 kilometrů nových dálnic

Předpoklad zahájení a zprovoznění novostaveb dálnic v letech 2026 – 2029

stav k 12/2025

ZAHÁJENÍ			
2026	105,5 km	2027-2029	170,1 km
D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata	8,0 km	D0 518 Ruzyně–Suchdol	8,3 km
D6 Olšová Vrata – Žalmanov	7,3 km	D0 519 Suchdol–Březiněves	6,9 km
D7 MÚK Aviatická – MÚK Ruzyně, 1. etapa	1,1 km	D0 520 Březiněves – Satalice	13,6 km
D11 1108 Jaroměř–Trutnov	19,6 km	D3 0301 Praha–Jílové	9,5 km
D35 Opatovec – Staré Město	16,6 km	D3 0302 Jílové–Hostěradice	4,5 km
D35 Staré Město – Mohelnice	18,2 km	D3 0303 Hostěradice–Václavice	11,3 km
D35 Úlibice–Hořice	16,3 km	D3 0304 Václavice–Voračice	15,8 km
D35 Úlibice–obchvat	1,6 km	D3 0305/I Voračice – Nová Hospoda	17,4 km
D48 MÚK Bělotín–Rybí II. etapa	3,8 km	D7 MÚK Aviatická – MÚK Ruzyně, 2. etapa	1,4 km
D55 5502 Kokory–Přerov	6,0 km	D7 Postoloprty, zkapacitnění obchvatu	4,8 km
D55 5506 Napajedla–Babice	7,0 km	D49 4902.1 Fryšták–Lípa, 1. etapa	1,7 km
		D49 4902.2 Fryšták–Lípa, 2. etapa	9,3 km
		D52 5205 Přečhod VN Nové Mlýny	5,6 km
		D52 Brno, Jižní tangenta včetně zkapacitnění D2	5,2 km
		D52 stavba 5204 Pohořelice – VN Nové Mlýny	6,8 km
		D52 stavba 5206 Nové Mlýny – st. hranice ČR/Rakousko	10,7 km
		D55 5510 Bzenec – Bzenec-Přívov	3,4 km
		D55 5511 Bzenec-Přívov – Rohatec	10,5 km
		D55 5512 Rohatec – Lužice	11,5 km
		D55 5513 Lužice–Břeclav	11,9 km

Celkem bude zahájeno v letech 2026 – 2029:

275,6 km

O dalším vývoji těchto staveb rozhodnou nadcházející procesní úkony v druhé polovině roku 2025

1.1.4. Parkovací místa, dobíjecí stanice, zákaz předjíždění kamionů

- **Mezi lety 2022–2025 (včetně) naroste celkový počet parkovacích míst pro nákladní automobily kolem dálnic o 972.** Ke konci roku 2025 má být v provozu celkem 3773 parkovacích míst pro nákladní automobily na dálnicích a téměř dva tisíce parkovacích stání bude u silnic I. třídy, přičemž více než tisíc z nich se nachází na pozemcích ŘSD.
- **Aktuálně je ve výstavbě 524 nových stání (z toho 342 na nových odpočívkách a 182 na rozšiřovaných/rekonstruovaných odpočívkách).**
- V různých fázích přípravy je zhruba 2 700 nových parkovacích míst, z čehož více než 1 100 jich bude pro kamiony.
- **K červenci 2025 stát evidoval 3 182 dobíjecích stanic, na nichž bylo provozováno 5 603 dobíjecích bodů.** Počet nabíjecích míst se tak od konce roku 2021 více než ztrojnásobil.
- **Mezi lety 2022-2025 byl postupně rozšířen zákaz předjíždění nákladních vozidel na celkem 250 km dálnic, z čehož nejvíc úseků je na dálnici D1 mezi Prahou a Brnem.**

1.2. Železnice

1.2.1. Rozestavěné železniční stavby

- V lednu 2024 začala **modernizace Masarykova nádraží v Praze**, nad kterým vznikne pochozí platforma propojující okolí i nástupiště
- Dokončuje se **rekonstrukce stanice Brno-Královo Pole**, kde vznikla zcela nová nádražní budova, která už slouží veřejnosti.
- V únoru 2024 odstartovala rozsáhlá **rekonstrukce celého Smíchovského nádraží v Praze**.
- Stavbaři modernizují další části třetího koridoru, a to v rámci optimalizace úseku Karlštejn – Beroun.
- **Česká Třebová prochází přestavbou. Kompletní rekonstrukce se dočkají všechna nástupiště, přístup na ně bude bez bariér.** Město lépe propojí nová lávka nad kolejištěm. Hotovo by mělo být na konci roku 2031. Uzel v České Třebové patří mezi nejrozsáhlejší a také nejvýznamnější ve střední Evropě, denně jím projede až pět set vlaků
- **I v roce 2025 pokračuje realizace modernizace trati Praha-Ruzyně-Kladno.** Aktuálně probíhá modernizace žel. stanice Praha Masarykovo nádraží, v roce 2025 byl dokončen úsek Praha-Bubny – Praha-Výstaviště. Koncový úsek Kladno-Kladno Ostrovec je již v pokročilé realizaci a probíhají zde intenzivně stavební práce.
- Pro úsek mezi Veleslavínem a Letištěm Václava Havla s odbočkou na Kladno bylo v 11/2024 zahájeno zadávací řízení na dodavatele s realizací formou PPP. **Na**

úsecích Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín a Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně probíhají projektové práce, včetně procesu EIA pro první z úseků.

- **Na důležité spojnici Brna a Přerova zahájila Správa železnic modernizaci dvou úseků mezi Nezamyslicemi a Přerovem.** Tím fakticky vznikne rychlotrať, která bude součástí budoucí vysokorychlostní sítě v Česku. Po dokončení prací zde vlaky budou moci využívat dvoukolejnou trať pro rychlost 200 km/h.
- V březnu 2025 byla podepsána smlouva na zpracování dokumentace EIA Železničního uzlu Brno. Byla navržena etapizace ŽUB a to na čtyři etapy (etapa Heršpice, etapa Osobní nádraží, etapa Černovice, etapa Židenice).
- **2022-2025 (včetně) Správa železnic zrekonstruovala 139 nádražních budov, zmodernizovala 306,5 km tratí (původní předpoklad byl 290 km tratí), zrekonstruovala nebo zmodernizovala 615 železničních přejezdů, elektrizovala celkem 56 km tratí.**

1.2.2.Dokončené železniční stavby

- **V letech 2022-2025 (včetně) Správa železnic zrekonstruovala 139 nádražních budov, zmodernizovala 306,5 km tratí (původní předpoklad byl 290 km tratí), zrekonstruovala nebo zmodernizovala 615 železničních přejezdů, elektrizovala celkem 56 km tratí.**
- **Významným zlepšením pro cestující bylo dokončení celkové rekonstrukce pardubického hlavního nádraží,** navíc skončily práce i na navazujícím úseku do Stéblové.
- **Správa železnic dokončila obnovu hned několika rozsáhlých budov, a to v Plzni, Českých Budějovicích a Berouně.** V Teplicích pak skončila první etapa zaměřená na fasádu a střechu tohoto historicky cenného objektu. Hotovo hlásí stavbaři také ve Světlé nad Sázavou.
- **Z hlediska mezinárodní dopravy je důležité dokončení modernizace trati z Lanžhota na státní hranici se Slovenskem. Dokončena byla rekonstrukce vsetínské stanice včetně budovy terminálu a otevřeme nový nadjezd přes koridor v olomoucké Holické ulici.** Po celkové rekonstrukci se už vrátily vlaky mezi Vlkov u Tišnova a Křižanov.

1.2.3.Nejdůležitější připravované železniční projekty

- **Mezi nejvýznamnější stavby připravené k zahájení mezi lety 2026 až 2029 je 24,7 kilometrů dlouhý tunel z Prahy do Berouna, přestavba železničního uzlu v Brně nebo zahájení stavby vysokorychlostní tratě Moravská brána, tedy úseky Prosenice – Hranice na Moravě – Ostrava Svinov.**
- V rámci železničního napojení pražského letiště s centrem Prahy mají začít stavby stavba **modernizace trati Praha-Výstaviště – Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně – Praha-Letiště Václava Havla,** vč. všech novostaveb železničních stanic.

- Začít má také **modernizace železničního uzlu Ostrava nebo modernizace a elektrizace tratí Brno – Přerov, Otrokovice – Vizovice** nebo modernizace **trati Plzeň – Domažlice – státní hranice s Německem**. Rekonstruovat se mají také koleje ve Vinohradských tunelech v Praze, na což naváže rekonstrukce železniční trati k Vyšehradu, vč. opravy Výtoňského mostu.
- Pokračovat je potřeba také s **rozšiřováním evropského zabezpečovače ETCS**, např. v úseku státní hranice s Německem – Dolní Žleb – Kralupy nad Vltavou.

1.2.4. Příprava vysokorychlostních tratí

- **Z celkových 768 km vysokorychlostních tratí je v přípravě 487 km.**
- Na jaře 2025 – začala stavba první části rychlotrati z Brna do Přerova na 200 km/h. Dokončení se plánuje v závěru roku 2028. Nejlepší nabídku ve výši 6 689 398 976 korun podaly společnosti STRABAG Rail, EUROVIA CZ a PORR.



- **VRT Praha – Drážďany:** probíhají geologické průzkumy (Krušnohorský tunel)
- Probíhá architektonické soutěže na terminály a mosty.
- **VRT Přerov – Ostrava** dostala kladné stanovisko EIA, díky němuž mohou začít **výkupy pozemků**. Pro projekt je vybrán transakční poradce PPP. Souběžně probíhá geologicko-inženýrský průzkum.

- **Plánovaný úsek vysokorychlostní trati mezi Modřicemi a Rakvicemi získal od Ministerstva životního prostředí také souhlasné závazné stanovisko v procesu posuzování vlivů na životní prostředí (EIA).** Tento krok umožní zahájit výkupy pozemků a pokračovat v projektové přípravě.
- VRT Jižní Morava zkrátí dojezdové časy na trase Brno – Břeclav pro regionální i dálkové vlaky, protože po dokončení VRT se na ni přesunou dálkové vlaky a díky tomu bude stávající trasa připravena na rozvoj příměstských i regionálních vlaků.

1.2.5. Zabezpečení železnice – ETCS, železniční přejezdy

- **Od 1. ledna 2025 probíhá na vybraných českých železničních tratích výhradní provoz pod dohledem evropského zabezpečovacího systému ETCS.** Jedná se o úseky: Česká Třebová – Olomouc – Dluhonice/Prosenice/Přerov, Břeclav – Bohumín, Česká Třebová – Adamov, Modřice – Břeclav, Praha-Běchovice – Pardubice – Česká Třebová.
- **Za leden 2025 bylo pod dohledem ETCS odjetých přes 30 000 vlaků a celková ujetá vzdálenost překročila 2 miliony kilometrů.** Po spuštění vybraných úseků do výhradního provozu pod ETCS se denně pohybovalo v průměru 1 600 vlaků, což odpovídá měsíčnímu objemu až 50 000 vlaků. Výhradní provoz se v České republice týká více než 600 km hlavních koridorů.
- **U 99,1 % vlaků byl během celé jízdy zajištěn plný dohled ETCS bez jakýchkoliv výpadků, což značí, že spolehlivost provozu byla na vysoké úrovni.** Pouze 0,9 % vlaků muselo být zastaveno preventivní bezpečnostní reakcí, jde o tzv. tripy. Průměrná doba znovurozjetí vlaku po tomto zastavení se zkrátila na 2 minuty a 51 vteřin a v celém provozu tedy nedocházelo k výraznějšímu zpoždění.
- **První měsíce ostrého provozu ETCS tedy potvrdily, že evropský zabezpečovač je při zajišťování bezpečnosti na železnici skutečně efektivní. Zároveň ukázal na oblasti, kde je nutné pokračovat v úpravách a odstranění technických výzev.** Správa železnic spolu s dopravci budou i nadále systematicky analyzovat provoz a v případě potřeby přijímat další opatření pro zajištění plynulé a bezpečné dopravy.
- Další rozšiřování výhradního provozu ETCS:
Prosinec 2025: Bude zaveden výhradní provoz na trati Praha – Kralupy nad Vltavou.
Prosinec 2026: Očekává se zavedení na koridoru Praha – České Budějovice.
Prosinec 2027: Očekává se zavedení na koridoru Beroun – Cheb.
- Cílem je v budoucnu zavést výhradní provoz ETCS na celé síti TEN-T v ČR, což by mělo být realizováno do roku 2030. ETCS na lokálních tratích v Česku se bude postupně zavádět v rámci harmonogramu do roku 2040. Většina regionálních tratí bude vybavena jednodušší verzí systému, zatímco vytíženější lokální tratě získají

plnohodnotný systém ETCS L1 nebo L2. Cílem je vybavit systémem ETCS přibližně 4 500 km regionálních tratí.

- **Do konce roku 2024 Správa železnic zmodernizovala již 507 železničních přejezdů. V současné době je v realizaci modernizace 13 železničních přejezdů a modernizace dalších 95 přejezdů je v přípravě.**

1.2.6. Elektrifikace a sjednocování trakčního napětí

- **V následujících letech čeká českou železnici rozsáhlá elektrifikace a sjednocování trakce na moderní střídavou soustavu 25 kW, 50 Hz. Elektrizace se bude týkat například trati Otrokovice–Vizovice, kde dojde nejen k elektrizaci celé trati, ale také k výstavbě druhé koleje v úseku Otrokovice–Zlín a zásadní modernizaci stanic.**
- Podobně významná je elektrizace tratě Frýdek–Místek–Frenštát pod Radhoštěm a Ostravice, kde bude zavedena střídavá trakce a zvýší se rychlost až na 160 km/h, což výrazně zkrátí cestovní doby a zvýší komfort cestování. Elektrizace se připravuje také na trati České Budějovice–Volary, kde bude elektrifikován téměř stometrový úsek a vznikne i nová nabíjecí stanice ve Volarech.

Přehled plánovaných projektů prosté elektrizace schválených v letošním roce Centrální komisí MD:

- Prostá elektrizace tratě Opava–Východ (mimo) – Krnov (včetně), celkové náklady v cenové úrovni roku 2024 v tis. Kč (bez DPH) 1 900 000, CK MD dne 21. ledna 2025;
- Prostá elektrizace vč. ETCS tratě Rudoltice v Čechách – Lanškroun, celkové náklady v cenové úrovni roku 2024-2027 v tis. Kč (bez DPH) 633 012, CK MD dne 4. března 2025;
- Prostá elektrizace traťového úseku Klatovy (mimo) – Železná Ruda–Alžbětín (včetně), celkové náklady v cenové úrovni roku 2024–2030 v tis. Kč (bez DPH) 2 051 943, CK MD dne 28. května 2025;
- Prostá elektrizace tratě Kladno – Rakovník, celkové náklady v tis. Kč (bez DPH) 1 850 000, CK MD dne 19. srpna 2025.
- **Kromě nových elektrifikací proběhne i sjednocování trakce na hlavních tazích. Významné jsou projekty konverze na střídavou trakci v úsecích Říkovice–Hranice na Moravě, Kralupy nad Vltavou–Dolní Žleb až ke státní hranici, Český Těšín–Mosty u Jablunkova a Hranice na Moravě–Vsetín. Tyto projekty zahrnují nejen výměnu trakčního vedení, ale také úpravy zabezpečovacího zařízení a silnoproudých technologií. V některých úsecích, například mezi státní hranicí se Slovenskem (Střelná) a Vsetínem, už byla realizace zahájena a práce budou pokračovat v následujících letech. Další změna trakční soustavy se připravuje v úseku Praha Radotín–Králov Dvůr, kde dojde k posunu styku trakčních soustav a k úpravě zabezpečovacího zařízení.**

- **Elektrizace a sjednocování trakce se dotkne i regionálních tratí, například v úsecích Havlíčkův Brod–Ždírec nad Doubravou–Hlinsko, Tábor–Písek, Klatovy–Železná Ruda–Alžbětín nebo Olomouc–Moravský Beroun–Krnov.**

1.3. Vodní doprava

1.3.1. Zprovozněné stavby na vodních cestách (2022–2025)

Labe

- Přístaviště malých plavidel Děčín
- Přístaviště osobních lodí a malých plavidel Litoměřice
- Přístaviště malých plavidel Roudnice nad Labem
- Přístaviště malých plavidel Štětí
- Přístaviště malých plavidel Ústí nad Labem – Brná
- Modernizace ochranného stání Lovosice
- Servisní centrum pro plavidla Roudnice nad Labem
- Přístaviště osobních lodí a malých plavidel Kolín
- Přístaviště osobních lodí a malých plavidel Nymburk
- Přístaviště osobních lodí a malých plavidel Čelákovice
- Přístaviště osobních lodí a malých plavidel Poděbrady
- Přístaviště malých plavidel Brandýs nad Labem

Vltava

- Přístaviště malých plavidel Davle
- Čekací stání pro malá plavidla – PK Vrané nad Vltavou
- Čekací stání pro malá plavidla – PK Roztoky
- Modernizace ochranných stání služebních plavidel Praha a Nymburk
- Čekací stání pro malá plavidla – PK Dolánky
- Čekací stání pro malá plavidla – PK Hořín

Morava / Baťův kanál

- Rozšíření rekreačního přístavu Veselí nad Moravou
- Přístaviště Strážnice – zvýšení kapacity
- Plovoucí molo Uherské Hradiště
- Nová plavební komora Rohatec – Sudoměřice

1.3.2. Stavby zahájené nebo plánované (2025–2026)

- Čekací stání – PK Štěchovice (zahájeno říjen 2025)
- Čekací stání – PK Modřany, Miřejovice, Podbaba (zahájeno v roce 2025)
- Přístaviště pro velké osobní lodě – Stará Boleslav (zahájeno 25. 06. 2025)
- Ochranné stání služebních plavidel Brná (zahájeno 07. 04. 2025)

- Servisní loď pro Prahu (zahájeno duben 2024)
- Rozšíření přístavu Veselí nad Moravou (zahájeno 25.02.2025) – již uvedeno do provozu
- Rozšíření přístaviště Hodonín
- Rozšíření zázemí přístaviště Strážnice (zahájeno 11. 04. 2025)
- Rozšíření provozního zázemí přístavu rekreačního Petrov (provozní budova) (zahájeno 07. 04. 2025)
- Ochranné stání Pardubice
- Přístaviště Kroměříž
- Zvýšení kapacity přístaviště Napajedla
- Nový přístav Kamýk nad Vltavou
- Přístaviště Kralupy nad Vltavou
- Veřejný sjezd pro spouštění malých plavidel ve Starých Ouholicích na Vltavě
- **O smysluplnosti těchto investic jasně vypovídají statistiky, podle kterých nově vybudovaná labská přístaviště do konce srpna 2025 navštívilo 1700 plavidel, nejvíce v Poděbradech a v Nymburce. Absolutním rekordmanem ale byla Davle na Vltavě, kde hned první rok po dokončení přistálo 575 lodí.**
- Po dokončení nové plavební komory Rohatec – Sudoměřice (ve zkušebním provozu) bylo po téměř 90 letech umožněno lodím proplout na prodloužený úsek Baťova kanálu až do Hodonína. **Plný provoz pak nastane začátkem plavební sezóny 2026, spolu s rozšířenými přístavišti Hodonín a Rohatec.**

1.4. Přístavní území v Hamburku

- Česko má v Hamburku tři přístavní území. Saalehafen a Moldauhafen byly pronajaty na 99 let na základě Versailleské smlouvy (do roku 2028), Peutehafen Československo koupilo v roce 1929.
- **PEUTEHAFEN** – připravuje se záměr na rozvoj přístavního území Peutehafen, které je ve vlastnictví ČR, a kterého se netýká aktuálně řešený záměr výměny českých přístavních území v Hamburku. V dané věci probíhá zpracování studie, jejímž zadavatelem je ŘVC. Tato studie má definovat varianty rozvoje tohoto území tak, aby byly současně zohledněny oprávněné zájmy Správy přístavu Hamburg (HPA).
- **MOLDAUHAFEN, SAALEHAFEN** – původní využití přístavů se stalo zastaralým a neodpovídá současným potřebám velké lodní dopravy. Ministerstvo dopravy

České republiky iniciovalo jednání s Německem o výměně těchto pozemků za jinou, strategicky výhodnější lokalitu v přístavu.

1.5. Letecká doprava a drony

- **Došlo k podstatnému oživení leteckého provozu. Výkony ŘLP ČR, s. p., které poskytuje letové provozní služby ve vzdušném prostoru ČR i na letištích, a to jak na hlavním letišti Václava Havla Praha či na letištích v regionech, rostou a na některých letištích (např. Brno, Ostrava) již překonaly hodnoty z roku 2019.** Na letišti Václava Havla Praha se překonání předkovidových hodnot očekává při hodnocení roku 2025.
- **Letiště Praha, a. s.** je státní akciová společnost, jejímž jediným akcionářem je stát zastoupený **Ministerstvem financí**. Z hlediska provozu, rozvoje a strategického řízení je tedy Letiště Praha podřízeno Ministerstvu financí. V praxi však Letiště Praha úzce spolupracuje také s **Ministerstvem dopravy**, které je gestorem letecké dopravy, legislativy a rozvoje infrastruktury včetně letišť.
- **Rozhodnutím Nejvyššího správního soudu a Krajského soudu Středočeského kraje byla potvrzena platnost projektu Paralelní RWY letiště Václava Havla Praha v územně plánovací dokumentaci Středočeského kraje.** V únoru roku 2024 Ministerstvo životního prostředí prodloužilo stanovisko k posouzení vlivů záměru na životní prostředí (EIA). Vedení územního řízení pro projekt paralelní RWY bylo převedeno do působnosti Stavebního úřadu Středočeského kraje, který v září téhož roku zveřejnil Oznámení o zahájení územního řízení o umístění stavby – „paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně“. V témže roce nabylo právní moci územní rozhodnutí pro podmiňující stavbu tunelu Jeneček. Proces přípravy záměru pokračuje.
- **Ministerstvo financí v září 2023 schválilo aktualizaci dlouhodobé koncepce a strategie rozvoje Letiště Václava Havla Praha, jejíž součástí je jako jeden z hlavních pilířů záměr rozvoje kapacit letišť.** V rámci rozvoje kapacit letišť jsou aktuálně řešeny dva záměry, a to rozšíření Terminálu 2 a výstavby Prstu D, kde byly zahájeny přípravné projekční práce, a záměr stavby nového objektu Centrální bezpečnostní kontroly u Terminálu 1, kde byly rovněž zahájeny přípravné projekční práce. V roce 2025 bude u obou záměrů dokončena studie – návrh stavby a zahájeno pořizování dokumentace pro povolení záměru.
- **V České republice je registrováno přes 85 tisíc pilotů dronů.** Za porušení pravidel, jako je létání v zakázané zóně, jim hrozí vysoké pokuty ve výši desítek tisíc korun až do 3 milionů korun za vážné přestupky, vyměřované Úřadem pro civilní letectví (ÚCL). Od 1. září 2025 platí změny pravidel pro létání s drony, včetně jednodušší digitální mapy pro dodržování předpisů.
- **Vládní novela zákona o civilním letectví, která zavedla efektivnější pravidla pro používání bezpilotních letadel** podle předpisů EU, nabyla účinnosti dne 1. 1.

2023, příslušná novela prováděcího předpisu (vyhlášky č. 108/1997 Sb.) pak v dubnu 2023.

- Rozvíjena je elektronická správní agenda a interakce občan-úřad na Úřadu pro civilní letectví (el. registr provozovatelů bezpilotních letadel – desítky tisíc osob, on-line výuka a testování pilotů, on-line podávání žádostí o povolení k provozu/letu).
- Byly alokovány prostředky na budování „digitální infrastruktury“ – kapacit pro centrální prvky „U-space“ pro bezpilotní letadla v ČR (prostřednictvím ŘLP ČR, s. p.);
- **U-space** je evropský koncept pro bezpečné a efektivní řízení provozu dronů (bepilotních letadel) ve vzdušném prostoru, zejména v nízkých výškách. U-space zahrnuje digitální služby a infrastrukturu, které umožňují automatizovanou správu letů dronů, jejich identifikaci, plánování tras, vyhýbání se překážkám a komunikaci s dalšími účastníky provozu.
- **Legislativně byl upraven a prakticky nyní zaváděn je institut Digitální mapy pro bezpilotní letadla** – provozováním bylo pověřeno Řízení letového provozu.
- Byly dokončeny projekty TAČR s výstupy využitelnými pro realizaci koncepčního řešení státu 2024+ (zavádění U-space a UAM-Urban Air Mobility).
- K 1. září 2025 vstoupila v platnost nová opatření obecné povahy (OOP), která zásadně upravují pravidla létání s drony v tzv. zeměpisných zónách v České republice. Tato opatření byla vydána Úřadem pro civilní letectví (ÚCL) a jsou závazná. Nový systém přináší větší přehlednost, jasně definované mantinely a jednodušší procesy pro piloty i provozovatele dronů. Každá zóna má nyní vlastní opatření obecné povahy, která řeší konkrétní oblast provozu – například ochranu drah, elektrických vedení, letišť, hustě osídlených prostor, chráněných území apod. Nový rámec nahradil původní prostor LKR10 – UAS, který sdružoval různé typy omezení.
- **Aktuální informace a podmínky pro jednotlivé zóny jsou dostupné v digitální mapě DroneMap a na webu ÚCL**

1.6. Česká cesta do Vesmíru

- **Projekt představilo Ministerstvo dopravy s partnery v červnu 2024.** Zaměřuje se nejen na podporu české vědy a průmyslu, ale také na vzdělávání žáků a studentů. Cílem je motivovat mladé lidi ke studiu technických a přírodovědných oborů prostřednictvím vzdělávacích a popularizačních aktivit.
- **Výraznou osobností projektu je český astronaut Aleš Svoboda, který byl vybrán do záložního týmu astronautů pro evropskou vesmírnou misi ESA.**
- **Ministerstvo dopravy vybralo ve spolupráci s dalšími resorty 14 experimentů, které bude na ISS český astronaut realizovat.** Jde o pestrou škálu témat od fyziologie až po demonstrátory nových technologií a zahrnuty jsou i aktivity pro širší veřejnost. Experimenty se sice většinou týkají základního výzkumu, ale následně

přinesou benefity pro kosmické i pozemní využití. Některé by se na Mezinárodní kosmickou stanici ISS měly dostat ještě před začátkem mise českého astronauta koncem roku 2027, další poletí přímo s ním.

- **Jednou z popularizačních aktivit byl i let Zero-G. V celorepublikové soutěži pro žáky a studenty ve věku 13–18 let bylo po šesti kolech vybráno 26 mladých astronautů-ambasadorů, kteří se zúčastnili letu Zero-G na palubě Airbusu 310 a zažili stav beztlíže.**

1.7. Příprava dalších PPP projektů

- **Vhodnost metody PPP MD ověřilo na pilotním projektu dálnice D4.**
- Ze strany koncesionáře Via Salis (skupiny Vinci a Meridiam) byla v důsledku nevyřešeného sporu o geologické údaje poskytnuté před uzavřením smlouvy proti MD zahájena arbitráž. Po odmítnutí nároku nezávislým dozorem probíhala jednání až do konce letošního června, kdy koncesionář zahájil arbitráž. Arbitráž probíhá u Rozhodčího soudu při mezinárodní obchodní komoře ICC.
- **MD se rozhodlo PPP použít i u dalších projektů. Vláda ve svém usnesení ze dne 16. srpna 2023 č. 577 schválila:**
 - Zahájit výběr koncesionáře na PPP projekt dálnice D35 a projekty železničního spojení Praha – Letiště Václava Havla – Kladno (PRAK) a spojení Nemanice – Ševětín (NEMAŠE).
 - Provéřít vhodnost metody PPP k dokončení dálničních tahů D0, D3 a D55 a rychlých železničních spojení RS1 (směr Brno – Břeclav), a RS2 (směr Brno – Ostrava)
- V září 2025 vláda schválila postup výstavby dálnice D55 a úseků dálnice D3 metodou partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP), přičemž usnesení vychází ze studií proveditelnosti potvrzujících vhodnost PPP modelu pro tyto projekty. **Studie potvrdila, že u vybraných částí D3 v délce 49,5 km a D55 v souhrnné délce 37,4 km může PPP přinést vyšší užitnou hodnotu díky přenosu klíčových rizik na soukromého partnera a důrazné motivaci na dodržení termínů i kvality.**
- Středočeský úsek D3 by měl spojit existující dálnici v Jihočeském kraji s Pražským okruhem. Podle plánů Ředitelství silnic a dálnic by stavba měla začít v roce 2028, uvedení do provozu se očekává v roce 2032. Úsek by měl měřit 58,5 kilometru.
- U dálnice D55 by se projekt PPP měl týkat úseku mezi Bzencem na Hodonínsku a Břeclaví o délce zhruba 37 kilometrů. I u tohoto úseku očekává ŘSD zahájení stavby v roce 2028, uvedení do provozu potom v letech 2031 a 2032.
- V případě severní části Pražského okruhu se s ohledem na budoucí provoz ukázalo jako nevhodné uvažovat o PPP projektu,
- V pokročilé fázi je nyní soutěžní dialog projektu PPP D35, intenzivně se pracuje na novém moderním napojení centra Prahy mezi Veleslavínem a letištěm Václava

Havla. Rozběhly se také přípravy vysokorychlostní trati Moravská brána, Brno–Břeclav a modernizace úseku mezi Brnem a Nezamyslicemi.

- **Výdaje spojené s PPP projekty se dle předpokladu mají hradit prostřednictvím rozpočtu SFDI. Platby za dostupnost budou placené až v čase uvedení dálničních úseků do provozu, nebudou tedy realizované v rámci rozpočtu 2026 ani rozpočtového výhledu na roky 2027 a 2028.**

2. Digitalizace dopravních agend a méně byrokracie

2.1. Portál dopravy

- **Resort dopravy se výrazně zaměřil na další digitalizaci dopravních agend pro občany. V prosinci 2022 Ministerstvo dopravy spustilo nový Portál dopravy, kde najdou občané všechny doposud digitalizované dopravní agendy přehledně a na jednom místě.**
- Z tohoto rozcestníku jsou dostupné již fungující služby spojené s dopravou, jako je například kontrola tachometru, dálniční známky, ale i novinky. Například nová možnost e-podání žádostí o výměnu řidičského průkazu z důvodu krádeže, ztráty či změny osobních údajů, předvyplnění žádosti na Registr vozidel či nové žádosti v agendě plavidel.
- **Od spuštění Portálu dopravy v prosinci 2022 se uskutečnilo dohromady 2,5 milionu přihlášení, podáno bylo skoro 300 tisíc elektronických žádostí o řidičský průkaz.**

2.2. Doručování řidičských průkazů do výdejních boxů

- **Objednat doručení řidičského průkazu nebo karty řidiče do výdejního boxu umožňuje od 1. července 2025 Portál dopravy. Na něj je možné se přihlásit například přes Bankovní identitu (Bank iD), kterou má 6,5 milionů klientů deseti bank. Nová možnost doručení stojí 100 Kč a žadatel díky ní už nemusí na úřad vůbec chodit. Navíc samotná žádost o výměnu on-line přináší ještě slevu 20 % na správním poplatku. Doklady vyrábí a k doručení do boxů připravuje Státní tiskárna cenin.**
- **Za první tři měsíce od zahájení doručování řidičských průkazů do výdejních boxů, na výdejní místa či pobočky Balíkovny využilo tuto možnost již více než 21 tisíc řidičů.** Podle statistik už na úřad kvůli výměně dokladu např. z důvodu uplynutí platnosti či změně údajů vůbec nešlo 42 procent těch, kteří si o ni zažádali on-line. Nejoblíbenější službou je při tom doručení do výdejního boxu, která dosáhla 68 procent ze všech žádostí podaných přes internet.
- Vyměnit řidičský průkaz za uplynulé 3 měsíce prostřednictvím Portálu dopravy chtělo 51 191 řidičů. 58 % žadatelů přes internet zvolilo doručení na úřady, druhá

půlka (42 %) chtěla hotový doklad zaslat. Doručení dominovaly výdejní boxy, kam putovalo dohromady více než 15 tisíc řidičských průkazů (68 %).

- **Jako balíček do boxu lze zasílat i řidičský průkaz s vyznačenou profesní způsobilostí a karty řidiče do digitálního tachografu:** od 1. července 2025 Portálem dopravy prošlo již více než 1 900 těchto žádostí. Bezmála 900 takto vydaných karet pak zamířilo do výdejních boxů, na výdejnu či do Balíkovny. Přibližně 330 řidičů, kteří žádali o výměnu řidičáku, si zároveň přes Portál dopravy zažádalo i o kartu, která je nezbytnou součástí správně fungujícího tachografu. Profesionální řidiči jsou často na cestách a díky digitalizaci nemusí řešit otevírací dobu úřadů.

2.3. Přípraveno k digitalizaci

- **Digitalizace dopravních agend doručováním řidičáků nekončí. Např. od 1. 1. 2026 už bude možné žádat o řidičský průkaz on-line a vyzvedávat hotové doklady třeba ve výdejních boxech i v případě těch, kteří chtějí svůj první doklad nebo rozšiřují svá řidičská oprávnění.** Nově nebude nutné předkládat doklady prokazující odbornou a zdravotní způsobilost k řízení, protože tyto informace budou automatizovaně ověřované z příslušných informačních systémů Ministerstva zdravotnictví.
- **Noví řidiči s trvalým pobytem v ČR budou navíc moci jezdit hned po zapsání do registru řidičů, tedy ještě před tím, než dostanou do ruky vyrobený řidičský průkaz, a to po dobu 1 měsíce ode dne udělení řidičského oprávnění.** V této lhůtě dojde k vyrobení řidičského průkazu a jeho převzetí žadatelem.
- Ministerstvo dopravy chce také co nejdříve zapojit Českou republiku do připravované Evropské peněženky digitální identity. Díky ní už nebude nutné prokazovat se průkazem – oprávnění k řízení bude možné jednoduše prokázat přes mobilní aplikaci. Kdo bude chtít, bude si samozřejmě dál moct ponechat i klasický fyzický průkaz.
- V dalších letech je v plánu spustit **možnost doručování do výdejních míst a boxů kromě řidičského průkazu také technický průkaz nebo registrační značku vozidla.**

3. Bezpečné silnice

3.1. Novela bodového systému

- **Změny silničního zákona (nový bodový systém) podpořilo 163 poslanců napříč politickým spektrem. Platí od 1. 1. 2024.**
- **Cílem bylo zpřehlednit bodový systém, aby byl co nejsrozumitelnější. Existují proto pouze tři pásma bodů – 2, 4 a 6 bodů (do roku 2024 jich bylo pět).**

- V rámci novely prošly dvě novinky: možnost řídit auto již od 17 let věku pod dohledem mentora (tzv. L17) a řidičák na zkoušku po dobu dvou let (nehledě na to, zda si člověk udělá řidičský průkaz v 18, 25 nebo 48 letech)
- **Mottem novely je postihnout řidiče, kteří dělají přestupky vědomě a ohrožují většinu slušných účastníků silničního provozu.** Za bagatelní přestupky jsou mírnější tresty, zpřísnění je za nejzávažnější přestupky – jako je alkohol, návykové látky, překročení rychlosti nebo odmítnutí dechové zkoušky na alkohol, **vjetí na železniční přejezd při výstražné signalizaci nebo při překročení rychlosti v obci i mimo ni o 40 km/h až 50 km/h**
- **Novela bodového systému v číslech: Ačkoli počet silničních kontrol v roce 2024 oproti roku 2023 vzrostl, byl zaznamenán pokles počtu protiprávního jednání (přestupků a trestných činů) řidičů (-13,5 %).**
- V roce 2024 bylo oproti roku 2023 usmrceno o 3,7 % lidí méně (438), těžce zraněno o 8,1 % lidí méně (1 609). Obětí dopravních nehod i těžkých zranění bylo historicky nejméně.

3.2. Kampaně BESIP

3.2.1. Kampaň ke zvýšení bezpečnosti motocyklistů „Hele, motorka!“

- hlavní aktuální kampaň BESIP reaguje na negativní vývoj počtu usmrcených motocyklistů v roce 2024
- zaměřuje se na řidiče automobilů, kteří kvůli přehlédnutí motocyklisty zavíní 40 % nehod s úmrtím nebo zraněním motocyklisty
- dvouletý projekt financovaný z prostředků Fondu zábrany škod ČKP
- v roce 2026 bude pokračovat komunikací v médiích a na sociálních sítích a 60 akcemi s veřejností v rámci roadshow po krajích
- kampaň „Hele, motorka“ doplňuje osvětový projekt „Učme se přežít“ působící preventivně na motocyklisty, realizuje organizace Tým silniční bezpečnosti s podporou BESIP
- více informací [Hele motorka!](#)

3.2.2. Kampaň ke zvýšení bezpečnosti chodců na přechodech „Chybělo málo“

- aktuální osvětová kampaň BESIP financovaná z Fondu zábrany škod ČKP
- věnuje se bezpečnosti chodců na a v blízkosti přechodů
- projekt financovaný z FZŠ končí v roce 2025, připravujeme vyhodnocení kampaně
- součástí projektu bylo také vytipování a bezpečnostní prohlídky 5 rizikových přechodů v každém kraji a návrh doporučení k odstranění vad, BESIP v říjnu 2025 oslovil příslušné správce komunikací s žádostí o projednání vytipovaných přechodů
- krajsí koordinátoři BESIP budou v kampani pokračovat i v roce 2026 na 10 kontaktních akcích v každém kraji za využití pořízených prostředků (stánek, roll-up, virtuální brýle, cvičný přechod atd.). Více o kampani je na [BESIP - Chybělo málo](#).

3.2.1. Dopravní výchova na dětských dopravních hřištích

- BESIP dlouhodobě zajišťuje výuku dětí ve 4. třídě, kdy se stávají samostatným cyklistou (5 hodin teorie, 5 hodin praxe na dopravním hřišti)
- cca 160 dopravních hřišť napříč ČR vyučuje dle tematického plánu BESIP
- Samostatné oddělení BESIP financuje provozovatelům hřišť příspěvek na výuku dle jednotné hodinové sazby a zajišťuje školení nových instruktorů
- pro rok 2026 jde o rozpočtovou prioritu krajské činnosti BESIP tak, aby pokračovala systematická výuka dopravní výchovy na všech školách, které o ni projeví zájem
- cíl stanovený Akčním plánem Strategie BESIP pro období 2025-2026 je „min. 70 % zapojených žáků ZŠ v cílové věkové skupině (4. ročník ZŠ, 9-11 let)

3.2.2. Příspěvek SFDI na odstraňování nehodových lokalit na silnicích ve správě krajů

- SFDI poskytuje každoročně příspěvek 100 mil Kč na cílené odstraňování nehodových lokalit v krajích, což je jedna z 5 prioritních aktivit Strategie BESIP 2021-2030
- SO BESIP na základě odborné analýzy CDV stanovil seznam nehodových lokalit, ze kterého krajské správy vybírají, pokud chtějí na akce čerpat prostředky SFDI
- před nastavením podmínek programu pro rok 2026 je nezbytné provést aktualizaci seznamu lokalit na základě připomínek krajů a projednat s kraji v rámci Asociace krajů a se sdružením krajských správ údržby silnic další podobu podmínek programu
- zatím není důsledně naplňován požadavek akčního plánu Strategie BESIP, který uvádí, že „v případě financování oprav krajských komunikací ze SFDI, bude odstraňování nehodových lokalit součástí podmínek tohoto financování“. Je tedy cílem ve spolupráci se SFDI navrhnout podobu těchto podmínek, tak aby je mohl posoudit ministr dopravy a Výbor SFDI

3.3. Inspekce silniční dopravy

- **Centrum služeb pro silniční dopravu se proměnilo v polovině roku 2025 na Inspekci silniční dopravy (INSID), která má posílené pravomoci.** Pracovníci inspekce mají vybavené mobilní kanceláře, aby mohli provádět komplexní kontroly kamionů a autobusů bez asistence policie.
- Silniční inspekce kontroluje např. technickou způsobilost vozidel, povinné přestávky a odpočinky, provádí kontrolní vážení a zaměřuje se na podvody s tachografy a používání zařízení, která zabraňují přímíchávání AdBlue.
- **Vznik silniční inspekce je významným krokem k vymahatelnosti platných předpisů a zvýšení bezpečnosti na českých silnicích a dálnicích. Zároveň přispívá k férovým podmínkám podnikání v silniční dopravě.**
- Centrum služeb pro silniční dopravu provádělo průměrně 18 700 kontrol ročně, z toho necelých 23 % kontrol skončilo zjištěnou závadou. **INSID už po dvou měsících ukazuje vyšší efektivitu – skoro 29 % vozidel má problém.** INSID navíc

v příštích letech směřuje i k navýšení počtu kontrol, a to na 22 500 ročně, což je zhruba o 20 % více než dříve.

- **Tato změna byla dále posílena provozem 13 nových vysokorychlostních vah, které zbudovalo Ředitelství silnic a dálnic na vybraných úsecích dálnic v ČR.** V současné době jsou realizovány především kroky k zefektivnění vymáhání zjištěných přestupků na úrovni obcí.

3.4. Vysokorychlostní vážení

- Vysokorychlostní vážení (WIM – Weigh in Motion) umožňuje měřit hmotnost vozidel v reálném čase bez nutnosti zastavení provozu. Systém zaznamenává celkovou hmotnost, zatížení náprav a další parametry, které jsou klíčové pro posouzení, zda vozidlo splňuje zákonné limity.
- **Do konce roku 2025 má být v České republice v provozu celkem 31 vysokorychlostních vah na dálnicích.** V současnosti jich je sice méně, ale jejich počet se postupně zvyšuje. Tyto váhy váží vozidla za jízdy, aby identifikovaly přetížené kamiony a vybíraly je k následné kontrole nebo pokutě.
- **Problémy a kritika: Nízká efektivita postihů:** Podle NKÚ bylo v letech 2020–2024 zaznamenáno cca 500 000 případů přetížení, ale k řešení bylo předáno jen 58 % případů. Skutečné postihy jsou na úrovni jednotek procent. Důvodem jsou technické poruchy vah, administrativní náročnost a omezené kapacity obcí s rozšířenou působností (ORP).
- Novela vyhlášky umožnila regulovat množství přestupků zasílaných na ORP tak, aby je tyto orgány zvládaly vyřizovat. Stejně tak jsou pro ORP zpřístupněny databáze s rozhodnutími pro nadměrné přepravy tak, aby si mohli ověřit, zda přetížená souprava byla legálně povolena,
- **Legislativně je již také vyřešena situace, kdy v rámci vysokorychlostního vážení nebudou sankcionovány drobné přestupky na tažném vozidle jízdní soupravy,** což umožní úřadům věnovat se ve vyšší míře řešení těch závažnějších přestupků.
- Novela zákona o pozemních komunikacích od července 2024 motivuje obce **vyšším podílem z pokut a zjednoduší administraci.** Novela zvýšila obcím podíl z vybraných pokut na dvojnásobek z 15 na 30 %. Stejný podíl má také kraj, který je odvolacím orgánem proti rozhodnutí obecních úřadů obcí s rozšířenou působností. Největší podíl, a to 40 %, zůstal příjmem vlastníka pozemní komunikace, ať už je jím kraj nebo stát.
- Další legislativní změny:
 - **Souprava se posuzuje jako jedno vozidlo** – zjednodušuje to kontrolu a postihy.
 - **Zrušení vážení hmotností na nápravu** – přestupek nebylo možné efektivně postihovat u zahraničních vozidel.

- **Tolerance při vážení** – pro nápravy zůstává 15 %, pro celkovou hmotnost je nově 7 %.
- Plánované kroky:
 - **Zvýšení počtu vah:** Ministerstvo dopravy i Ředitelství silnic a dálnic plánují další navyšování počtu vážících stanic na dálniční síti.
 - **Zajištění funkčnosti:** V rámci rozvoje systému se klade důraz na technickou údržbu a zprovoznění vah pro plnou funkčnost.
 - **Automatické pokutování:** V budoucnu se očekává rozšíření systému automatického pokutování na dálnicích s cílem odradit provozovatele nákladní dopravy od přetěžování vozidel a snižování škod na silnicích.

4. Další významné počiny mezi lety 2022-2025

4.1. Jeden doklad místo dvou

- **Od 1. ledna 2024 bylo zavedeno jedno osvědčení o registraci vozidla. Stávající velké technické průkazy zůstávají platné, u nově registrovaných vozidel nebo při změně vlastníka se již vystavuje pouze (rozšířený) malý techničák.** Ten obsahuje některé údaje, ostatní technické informace jsou dostupné elektronicky a řidič je bude mít vždycky po ruce, třeba ve svém mobilu. K načtení dat z registru silničních vozidel bude stačit zadat číslo registračního dokladu nebo VIN kódu vozidla nebo naskenovat QR kód z průkazu. Informace jsou k dispozici k nahlédnutí i ke stažení také na Portálu dopravy.
- Změna dvou průkazů za jeden nový je postupná, řidiči se tedy nemusí bát žádných povinných návštěv úřadu. U starších vozidel se počítá s tím, že při nejbližším úkonu provedeném na registračním místě se technický průkaz odebere (odeberou se oba doklady) a vydá se nový doklad.
- **Od 1. ledna 2024 také platí novela zákona o silničním provozu, jehož součástí je též zrušení povinnosti mít u sebe při řízení nejen technický průkaz, ale také řidičský či průkaz profesní způsobilosti řidiče.**

4.2. Platnost evidenční kontroly se prodloužila na dva roky

- **Mezi další změny obsažené v novele silničních zákonů patří prodloužení platnosti evidenční kontroly z jednoho na dva roky.** Tím se srovná délka s dobou platnosti pravidelné technické prohlídky.
- **Snížení zbytečné byrokracie při zápisu změny vlastníka nebo provozovatele vozidla v registru vozidel:** V případě platné pravidelné technické prohlídky není nutné podrobovat vozidlo evidenční kontrole. Navíc si každý může zjistit údaje o posledních technických kontrolách a stavu tachometru jednoduše na www.kontrolatachometru.cz

4.3. Zavedení poptávkové dopravy

- **Další významná novinka se týká posílení veřejné dopravy zavedením tzv. poptávkové dopravy. Objednávky mohou probíhat zejm. prostřednictvím aplikací a přepravu budou zajišťovat především menší vozidla.** Cestující mohou nastupovat a vystupovat i mimo zastávky, a podle jejich požadavků bude možné upravovat i samotnou trasu linky.
- **Přeprava probíhá na základě objednávek, a to jak mezi běžnými zastávkami, tak mezi předem určenými nástupními místy.** Využívána jsou vozidla od osobních až po autobusy a licence bude vydávána pro určitou územní oblast, nikoliv trasu. Poptávková doprava umožňuje jak ekonomické, tak velmi účelné zajištění dopravní obslužnosti. **Zároveň se tím vytváří prostor pro vznik nových objednávkových aplikací.**

4.4. Jednodenní dálniční známka

- **Od března 2024 se změnila cena dálničních známek, zároveň byla zaveden jednodenní dálniční poplatek.** Cena ročních kuponů stoupla nejdříve z 1 500 Kč na 2 300 korun, což odpovídá navýšení o inflaci za deset let, kdy se poplatek neměnil. Zavedl se také automatický mechanismus navyšování ceny o inflaci a o koeficient nově postavených dálnic. Pro rok 2025 byla cena 2 440 Kč za roční dálniční poplatek, v roce 2026 se zvýší cena o 130 Kč na 2 570 Kč.

4.5. Zvyšování počtu cestujících ve veřejné dopravě

- **Dokončení a zkvalitnění integrovaného taktového jízdního řádu vlaků objednávaných ministerstvem.** Využíváme zkvalitnění infrastruktury na dokončovaných úsecích (například zrychlení přepravy u vlaků mezi Prahou a Českými Budějovicemi ve spojení mezi Prahou a Brnem).
- Od 1. dubna 2022 se změnila sleva na jízdné pro děti, studenty a seniory nad 65 let, a to ze 75 % na 50 %. **Od 1. července 2022 byla zavedena nová sleva ve výši 50 % pro invalidy III. stupně.**
- **V post-covidovém období dochází ke každoročnímu nárůstu počtu přepravených cestujících (2021–135 mil. osob, 2021–135 mil. osob, 2023–184 mil. osob, 2024 – předběžná hodnota 191 mil. osob) a postupně se blížíme k před-covidovému maximu v roce 2019.**
- Historicky největší přepravní výsledky vykazuje mezinárodní železniční přeprava. I počty cestujících v autobusové dopravě mírně rostou. Městská hromadná doprava si zachovává svou vysokou úroveň, resp. po pandemii COVID se do ní cestující postupně vracejí.

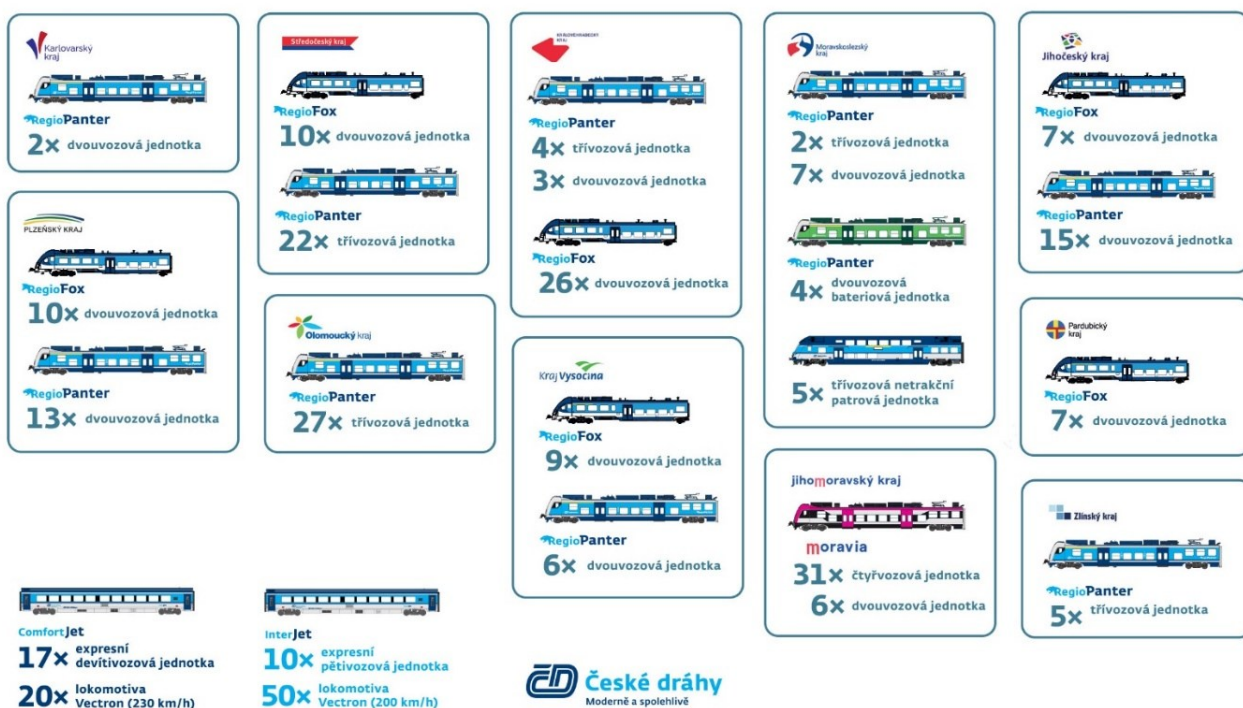
4.6. Automatizovaná vozidla budou mít nová pravidla

- **Od ledna 2026 začnou platit nová pravidla zohledňující budoucí provoz automatizovaných vozidel.** Když bude vozidlo řídit samo, nebudou se na řidiče

- **Řidič musí být nicméně připraven na výzvu automatizovaného vozidla řízení bezpečně převzít. Provozovatel vozidla nebude odpovídat za přestupek spáchaný v době, kdy se automatizované vozidlo řídilo samo.**
- V každém takovémto vozidle bude tzv. černá skříňka. V případě potřeby bude řidič nebo výrobce vozidla povinen policii zpřístupnit údaje o řízení samotným vozidlem nebo řidičem, které tato černá skříňka zaznamenává.

- **Celkem 144 nových elektrických, motorových a netrakovních jednotek a elektrických lokomotiv za téměř 19 miliard korun uvedly České dráhy na koleje v roce 2024.** Z hlediska modernizace vozidlového parku se jednalo o rekordní rok. Rychlé tempo obměny vlaků a zlepšování služeb na jejich palubách bude pokračovat i v dalších letech.

Stav 12/2025



	jednotek / vozidel	celková investice	počet vozidel	sedadel celkem
Elektrická lokomotiva na 200 km/h	50	0 Kč	0	0
Elektrická lokomotiva na 230 km/h	20	2 700 000 000 Kč	0	0
Pětičlůvková netrakovní jednotka "CD interjet" pro dálkovou dopravu	10	3 000 000 000 Kč	50	3 330
Devítičlůvková netrakovní push-pull jednotka "CD Comfortjet" pro dálkovou dopravu	17	10 902 321 000 Kč	153	9 435
Dieselová nízkopodlažní jednotka pro regionální dopravu RegioFox	69	6 340 000 000 Kč	138	7 935
Dvoučlůvková nízkopodlažní bateriová elektrická jednotka pro regionální dopravu RegioPantér	4	608 000 000 Kč	8	560
Dvoučlůvková nízkopodlažní elektrická jednotka pro regionální dopravu RegioPantér	46	5 980 000 000 Kč	92	6 440
Tříčlůvková nízkopodlažní elektrická jednotka pro regionální dopravu RegioPantér	60	9 710 000 000 Kč	180	13 864
Dvoučlůvková nízkopodlažní elektrická jednotka pro regionální dopravu Moravia	6	0 Kč	12	876
Čtyřčlůvková nízkopodlažní elektrická jednotka pro regionální dopravu Moravia	31	0 Kč	124	10 323
Netrakovní patrová push-pull jednotka pro regionální dopravu	5	986 250 000 Kč	15	1 780
Celkový součet	318	40 226 571 000 Kč	772	54 543



5. Významné projekty Ministerstva dopravy pro další období

5.1. Dostavba dálnice D35 formou PPP projektu

- Probíhá zadávací řízení na koncesionáře – soutěžní dialog se 4 kvalifikovanými konsorciemi
- V listopadu 2025 proběhne 4. (poslední) kolo soutěžního dialogu a následovat bude výzva k podání nabídek (prosinec)
- Od vyslání výzvy cca 4 měsíce na podání nabídek, následně vyhodnocení, cílíme na schválení projektu v Poslaneckou sněmovnou (po vládě) v létě 2026

5.2. PRAK – železniční spojení na letiště Václava Havla

- Probíhá zadávací řízení na koncesionáře – soutěžní dialog se 4 kvalifikovanými konsorciemi
- V září proběhlo první kolo dialogu, druhé kolo je plánované na únor 2026
- Předpokládáné jsou celkem 4 kola s rozestupy 2–4 měsíce.
- Současně probíhá projektová příprava

5.3. Další PPP projekty

- Český trh je malý a nelze realizovat více než 2 PPP projekty zároveň (nejsou kapacity na naší straně, ani na straně uchazečů, poradců a financujících bank).
- Zadávací řízení na další projekt lze spustit, až bude dokončeno jedno z běžících výběrových řízení na PPP (D35 nebo PRAK) a zároveň musí daný projekt být v pokročilém stavu majetkoprávní přípravy (reálná vidina, že za 2 roky budou k dispozici všechny pozemky a všechna povolení)

5.3.1. VRT Moravská brána

- Zasmělněný transakční poradce (IFC + jejich dodavatelé), příprava tendru na koncesionáře probíhá (je v ranné fázi)
- Ze strany SŽ probíhá investorská příprava – pozemky a povolení

5.3.2. RS Střední Morava

- Zasmělněný transakční poradce (EBRD+ jejich dodavatelé, 10/2025), práce poradců na další přípravě projektu formou PPP směrem k zadávacímu řízení brzy začnou
- Ze strany SŽ probíhá investorská příprava – pozemky a povolení

5.3.3. D3 a D35

- Studie proveditelnosti doporučila u předmětných úseků těchto dálnic pokračovat formou PPP a vláda toto doporučení schválila
- Ze strany ŘSD probíhá investorská příprava – pozemky a povolení, nutné obnovit EIA
- Zadávací řízení na transakčního poradce (bude realizovat MD) předpokládáme zahájit na jaře 2026

5.4. Financování výstavby z evropských fondů

5.4.1. Program Doprava (OPD)

- **Urychlení dekarbonizace:** Vyhlášení zbývajících 4 výzev na podporu infrastruktury pro alternativní paliva (říjen/listopad 2025) a příprava harmonogramu výzev na rok 2026.
- **Zajištění schvalovacího procesu pro strategické projekty:** Zpracování a hodnocení 52 aktuálně podaných žádostí o podporu, mezi nimiž jsou klíčové projekty jako dálnice **D11 Trutnov – státní hranice**, **D0 Běchovice – D1**, **D6 Petrohrad – Lubenec**, **D35 Litomyšl – Janov**, **D3 Kaplice-nádraží – Nažidla**, modernizace železniční trati **Praha–Kladno** a modernizace **žst. Hradec Králové**.
- **Maximalizace finančních toků:** Zajištění proplacení cca **3,5 mld. Kč** prostřednictvím souhrnných žádostí o platbu na konci roku 2025 a příprava podkladů pro certifikaci výdajů vůči Evropské komisi, nejprve ve výši cca **4 mld. Kč** k 1. 11. 2025 a následně ve výši cca **3,5 mld. Kč** k 3. 12. 2025.
- **Finální uzavření OPD 2014–2020:** Administrativní a finanční dokončení předchozího programového období s cílem zajistit 100% vyčerpání alokovaných prostředků.
- **Strategická příprava na období 2028–2034:** Zahájení klíčových aktivit pro budoucí období, včetně vyhlášení veřejné zakázky na evaluaci využití PPP modelů a aktivního připomínkování nové legislativy EU.
- **Posílení publicity a partnerství:** Organizace Výročního setkání s partnery (27. 11. 2025) a realizace mediální kampaně v roce 2026 zaměřené na prezentaci strategických projektů.

5.4.2. Nástroj pro propojení Evropy (CEF)

- **Zajištění maximální alokace pro ČR:** Prosazení českých projektů ve zbývajících výzvách programu CEF2 s cílem získat co nejvyšší objem finančních prostředků.
- **Strategické vyjednávání podmínek pro CEF3:** Aktivní prosazování optimálních podmínek pro ČR v rámci legislativy pro CEF na období 2028–2034, s cílem zajistit maximální přínos pro klíčové národní dopravní koridory.
- **Rozvoj absorpční kapacity:** Organizace odborné konference zaměřené na přípravu kvalitních projektů pro budoucí program CEF3.
- **Administrativní uzavření CEF1:** Finanční a administrativní dokončení projektů podpořených v programovém období CEF1.

5.4.3. Národní plán obnovy (NPO)

- **Zajištění včasného dokončení všech projektů NPO:** Aktivní řízení implementace v komponentách 2.1, 2.4 a 7.6 s cílem splnit závazný termín realizace do 30. června 2026.

- **Podpora městské elektromobility:** Dokončení schvalovacího procesu u 5 žádostí Dopravního podniku hl. m. Prahy na budování infrastruktury pro parciální trolejbusy s celkovou alokací 1,2 mld. Kč.
- **Modernizace železniční sítě:** Administrace žádosti Správy železnic na strategický projekt implementace ETCS Regional s alokací 254 mil. Kč.
- **Zajištění finančních prostředků z EU:** Příprava podkladů pro 8. a 9. žádost o platbu a dokončení aktualizace Prováděcího rozhodnutí Rady (CID).

5.5. Výběr nového provozovatele mýtného systému

- V současné době **probíhá příprava zadávacího řízení výběr dodavatele nového mýtného systému**, který bude spuštěn 1.12.2029.
- Základní obrysy nového mýtného systému vycházejí z dokumentu „Zpoplatnění pozemních komunikací v Česku po roce 2029“, který schválila 25.9.2024 vláda.
- **Nový systém by měl v základních parametrech vycházet ze stávajícího systému.** Zpoplatnění mýtným se tady bude nadále týkat pouze vozidel nad 3,5 tuny. Hlavní změnou oproti stávajícímu systému je především možnost zpoplatnění silnic II. a III. třídy (toto bude pravděpodobně možné až od 1.1.2031, vzhledem k tomu, že vlastníci těchto pozemních komunikací musí rozhodnout o návrhu na rozsah zpoplatnění – to nebude plošné a toto rozhodnutí bude možné až se znalostí vysoutěžených nákladů na mýtný systém). Tato změna vychází primárně z dlouhodobého požadavku krajů, který byl znovu potvrzen Asociací krajů.
- Další změnou je nástup provozovatelů evropského mýta EETS, který probíhá již ve stávajícím systému, ale nový systém by na tuto skutečnost měl být lépe připraven.
- 3.9.2025 byla podepsána smlouva s poradcem, který má za úkol společně s MD a ŘSD připravit zadávací dokumentaci.
- V následující tabulce je uveden původní harmonogram, který vychází z materiálu schváleném na PMD, dále aktualizovaný harmonogram, který vychází ze skutečnosti, že se podařilo oproti původnímu harmonogramu urychlit výběr poradce, dále byl zkrácen termín pro implementaci nového systému, a to na stejnou délku, jako u implementace současného systému.

5.6. Centrální registr dopravních omezení (CREDO)

- Odbor pozemních komunikací ve spolupráci se státním podnikem CENDIS připravuje informační systém veřejné správy Centrální registr dopravních omezení, jehož hlavním cílem je:
 - umožnit koordinaci dopravních omezení mezi všemi aktéry povolovacího procesu,
 - sledovat případné kolize mezi jednotlivými omezeními,
 - zavést povinné elektronické podání žádostí o povolení uzavírek a zvláštního užívání komunikace pro právnické a podnikající fyzické osoby a

- sjednotit digitální popis navržených dopravních opatření.
- V současné době probíhá testování úvodní fáze systému. Počátkem roku 2026 bude spuštěn pilotní provoz s vybranými úřady a žadateli. Spuštění systému do ostrého provozu je předpokládáno k 1. 7. 2028 (podmíněno změnami v legislativě).

5.7. Výbor pro protidronovou ochranu, dronovou regulaci a rozvoj

- Ministerstvo dopravy dostalo v září 2025 za úkol vést nově zřízený výbor Bezpečnostní rady státu – Výbor pro protidronovou ochranu, dronovou regulaci a rozvoj. Předsedou výboru má být ministr dopravy, klíčovou roli pro faktickou činnost ministrem jmenovaný výkonný místopředseda (ředitel Odboru civilního letectví), dále má MD zajišťovat roli sekretariátu výboru. V rámci MD se očekává k tomu ústřední role Odboru civilního letectví, a to případně po dalších organizačních krocích zohledňujících tuto nově formalizovanou a rozšířenou agendu.

5.8. Paralelní ranvej na letišti Václava Havla Praha

- Dne 24.6.2025 vydalo MŽP do probíhajícího územního řízení pod č.j.: MZP/2025/710/1930 tzv. verifikační závazné stanovisko, resp. souhlasné závazné stanovisko k ověření změn záměru „Paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3100 m Letiště Praha, Ruzyně“, dle § 9a odst. 7 ZPV. Dne 1.9.2025 vydal Krajský úřad Středočeského kraje, odbor územního plánování a krajský stavební úřad Sdělení – Seznámení s podklady rozhodnutí s možností vyjádřit se k podkladům rozhodnutí v řízení zahájeném dne 24.7.2019 na žádost, kterou podalo Letiště Praha, a. s., ve věci žádosti o vydání územního řízení o umístění stavby: paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3100 m Letiště Praha, Ruzyně.

5.9. Plavební stupeň Děčín

- V roce 2005 byl zahájen proces posuzování vlivů tohoto záměru na životní prostředí EIA podáním oznámení ze strany Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC). Tento proces Ministerstvo životního prostředí v roce 2019 ukončilo. Aktualizovaná dokumentace EIA tak musí projít novým posouzením, které ŘVC v dubnu 2025 zadalo.
- V rámci zpracování technických podkladů pro posudek kompenzačních opatření národního strategického dokumentu „Koncepce vodní dopravy pro období let 2016–2023“ byly Českým vysokým učením technickým v Praze (Fakulta stavební) a Českou zemědělskou univerzitou v Praze (Fakulta životního prostředí) dokumentovány historické regulační úpravy dolního Labe od vodního díla Střekov po státní hranici. Z této analýzy vyplývá, že v celém posuzovaném úseku bylo koryto Labe v minulosti ve většině své délky upraveno lidskou činností a nelze zde hovořit o přirozeném vodním toku. Antropogenní úpravy v podobě soustředovacích staveb vytvořily nová stanoviště, která jsou dnes považována za environmentálně

cenná. Ministerstvo dopravy tak považuje tvrzení o historické neregulovatelnosti této části Labe za definitivně vyvrácené.

- Pro další postup v přípravě realizace PSD je zásadní stanovit a schválit kompenzační opatření. V období červen 2021–červen 2022 byl na základě společného zadání rezortů dopravy, zemědělství a životního prostředí zpracován výzkumný projekt v rámci programu BETA2 Technologické agentury ČR s názvem „Analýza a vyhodnocení možností vytváření a plošného rozšiřování přírodního stanoviště 3270 soustavy Natura 2000 v podmínkách Dolního Labe při respektování stávajícího užívání a rozvoje vodní cesty“.
- Výstupy projektu:
 - bylo prokázáno, že negativní vliv záměru na stanoviště 3270 lze kompenzovat při zachování dobré a udržitelné kvality tohoto stanoviště;
 - byly definovány konkrétní možnosti kompenzačních opatření;
 - dotčená oblast umožňuje navrhnout plochy opatření s dostatečnou rezervou.
- Navzdory těmto výsledkům Ministerstvo životního prostředí v roce 2023 doporučilo zahájit zjišťovací řízení EIA až po dosažení dohody o kompenzačních opatřeních, neboť mezi rezorty nepanuje shoda na interpretaci výstupů výzkumu.
- Na základě iniciativy MŽP byl v lednu 2021 v rámci programu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací v oblasti životního prostředí – Prostředí pro život (PPŽ) zahájen projekt „Optimalizace managementu dolního úseku Labe s ohledem na přítomnost biotopu 3270 a zlepšení hydromorfologického stavu na základě mezioborové studie“. Projekt byl ukončen v prosinci 2023. Jedním ze stěžejních výstupů je požadavek na trvalé zajištění kolísání hladiny regulovaného úseku Labe, který neodpovídá výsledkům výše popsaného projektu realizovaného v rámci nástroje BETA2.
- Rezort dopravy proto nyní analyzuje tyto výstupy a porovnává je s výsledky projektu BETA2 za účelem identifikace případných rozporů, které by bylo nezbytné mezirezortně vyřešit na základě prokazatelných faktů a skutečností.
- V návaznosti na závěry přípravné fáze posouzení EIA, která se věnovala analýze dosavadních koncepcí a dokumentací, udělilo ŘVC pokyn k zahájení další fáze v posouzení EIA, tj. zpracování oznámení EIA, která by měla být ukončena v lednu 2026, aby bylo možné v prvním čtvrtletí roku 2026 zahájit zjišťovací řízení EIA.
- Zpracování dokumentace EIA a ukončení procesu EIA včetně mezinárodního posouzení a stanovení kompenzačních opatření se předpokládá v roce 2027.

5.10. Prodloužení splavnosti Labské vodní cesty do Pardubic

- proběhlo hodnocení SEA koncepce Splavnění Labe do Pardubic;
- aktuálně probíhá přípravná fáze procesu posouzení vlivu na životní prostředí EIA – konkrétně se jedná o analýzu dosavadních koncepcí a dokumentací s potenciálním vlivem, zdůvodnění potřeby včetně přehledu a hodnocení

zvažovaných a navrhovaných variant, posouzení změn odtokových a plavebních poměrů, zmapování subjektů a systematické seznamování dotčených subjektů, analýzu migrační prostupnosti, vyhodnocení předpokládaných dopadů na klimatické změny, hydrologický, hydraulický a splaveninový režim v ČR a SRN, podzemní a povrchové vody, stav dotčených vodních útvarů – předpoklad dokončení této fáze procesu EIA je ve 12/2025.

5.11. Česká přístavní území v Hamburku

5.11.1. Moldauhafen, Saalehafen

- Proces výměny území v Moldauhafenu Saalehafen, která má CZ aktuálně pronajata (1929-2028), za potenciální nové území v lokalitě Kuhwerder je rozšířeno i o námořní polohu. Tento proces je dosud řešen z úrovně politického námětku, který je předsedou CZ-DE pracovní skupiny v dané věci, jeho zástupcem je ředitel ŘVC. O230 má ve smyslu platného organizačního řádu MD ve své gesci pouze správu českých přístavních území v Hamburku, danou záležitost proto sleduje pouze ve vazbě na jím řešené agendy – včetně posuzování investičních/neinvestičních záměrů infrastruktury vodních cest a vazeb na CZ/DE Dohodu o Labi, která stanoví cílové parametry této vodní cesty v CZ a DE.
- Ekonomická analýza zpracovaná v rámci CBA vychází pouze za předpokladu realizace záměru Plavební stupeň Děčín.

5.11.2. Peutehafen

- Příprava záměru na rozvoj přístavního území Peutehafen, které je ve vlastnictví ČR, a kterého se netýká aktuálně řešený záměr výměny českých přístavních území v Hamburku. V dané věci probíhá zpracování studie, jejímž zadavatelem je ŘVC. Tato studie má definovat varianty rozvoje tohoto území tak, aby byly současně zohledněny oprávněné zájmy Správy přístavu Hamburg (HPA). Koordinaci ve vazbě na jednotlivá dílčí plnění v rámci této studie realizuje ŘVC.

5.12. Revize nařízení o výkonnostních normách CO₂ pro nové osobní automobily a dodávky

- Evropská komise by měla do konce roku představit revizi nařízení stanovujícího redukční cíle CO₂ pro nové osobní automobily a dodávky, původně plánovanou až na rok 2026. ČR dlouhodobě prosazuje, aby revize vycházela z principu technologické neutrality a zohlednila roli alternativních paliv, biopaliv, e-paliv a přechodových technologií jako jsou plug-in hybridy (PHEVs) a vozidla s prodlouženým dojezdem (REEVs).
- ČR rovněž požaduje přehodnocení stanových cílů pro roky 2030 a 2035, a to zejména konečného cíle pro „ukončení prodeje nových vozidel se spalovacími motory“ v roce 2035. Realistické přehodnocení je klíčové, protože podle aktuálních predikcí bude řada výrobců čelit vážným problémům s jejich splněním.

Je nutné zohlednit geopolitická rizika, dostupnost surovin, napětí v dodavatelských řetězcích a celkovou konkurenceschopnost evropského průmyslu.

5.13. Evidence ukrajinských vozidel

- Je třeba rozhodnout, zda bude u těchto vozidel zavedena povinnost STK a jakou formou. Zda budou tato vozidla nově registrována v Registru silničních vozidel, nebo bude ponechán stávající stav evidence v informačním systému ukrajinských vozidel. Pokud se bude měnit současný stav, kdy nemusí vozidla na STK, je třeba změnit zákon. Lze předpokládat, že řada ukrajinských vozidel nesplní emisní normy a nebude moci být zaregistrována.

6. Připravovaná legislativa

6.1. Projednávání návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

- **Předmět návrhu zákona:** jediným předmětem návrhu zákona je transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2661 ze dne 22. listopadu 2023, kterou se mění směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (transpoziční lhůta směrnice uplyne dne 21. prosince 2025) – návrh zákona bude na podzim 2025 projednáván legislativními orgány vlády.

6.2. Projednávání návrhu nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících

- **Předmět návrhu nařízení vlády:** zpřísnění stávajících standardů kvality a bezpečnosti kladených na vozidla používaná při poskytování **veřejných služeb v přepravě cestujících**.

6.3. Příprava a projednávání návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů

- **Předmět návrhu zákona:**

- implementace nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7), o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 (implementační lhůta nařízení uplyne dne 29. listopadu 2026),
- implementace nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2025/14 ze dne 19. prosince 2024 o schvalování nesilničních mobilních strojů provozovaných na veřejných komunikacích a o dozoru nad trhem s nimi a o změně nařízení (EU) 2019/1020 (implementační lhůta nařízení uplyne dne 29. ledna 2028),
- **zavedení možnosti doručování tabulek s registrační značkou vozidla a osvědčení o registraci vozidla do výdejních míst, umožnění provádění registračních úkonů bez návštěvy úřadu**, odstranění povinnosti odevzdávat tabulky s registrační značkou vozidla a osvědčení o registraci vozidla úřadu a významné zjednodušení systému výběru správních poplatků za provedení registračních úkonů,
- **zavedení možnosti použití přidělené registrační značky na jiné vozidlo (tedy přenositelnosti registrační značky vozidla)**,
- vyřazení vozidel z provozu přímo ze zákona (nikoli na základě provedeného správního řízení) v případě, že po dobu 5 let nebude pojištěna odpovědnost z jejich provozu a nebude u nich provedena pravidelná technická prohlídka,
- zápis zániku vozidel do registru silničních vozidel v případě jejich ekologické likvidace v České republice bez nutnosti návštěvy úřadu,
- dílčí rozšíření údajů vedených v Informačním systému technických prohlídek,
- racionalizace postihu protiprávního jednání kontrolního technika ve stanici technické kontroly či stanici měření emisí, pokud jde o délku trvání odnětí jeho osvědčení,
- zakotvení možnosti Ministerstva dopravy stanovit ve správním rozhodnutí v případě vnitrostátního schválení typu vozidla, schválení jednotlivě vyrobeného vozidla nebo schválení dovezeného vozidla další podmínky užívání tohoto vozidla,
- zakotvení postupu pro náhradní vyznačení identifikačního čísla vozidla (VIN kódu) včetně nezbytné dostatečné identifikace vozidla před samotným provedením vyznačení,
- zakotvení on-line dostupnosti vybraných údajů o vozidlech a jejich technických prohlídkách v zákoně,
- umožnění povolení zkušebního provozu vozidel i dalším subjektům odlišným od výrobce, přičemž k testování dosud neschválených systémů vozidla, jeho

konstrukčních částí nebo samostatných technických celků bude možné užít již schválené vozidlo,

- debyrokratizace prostřednictvím zjednodušení právní úpravy povolení k zahraničnímu výjezdu vozidel se zvláštní registrační značkou pro manipulační nebo zkušební provoz, kdy povolení Ministerstva dopravy již nebude vyžadováno,
- zakotvení správního postihu osoby za provozování zkušební stanice bez příslušného oprávnění vydaného Ministerstvem dopravy a kontrolního technika za provádění technických kontrol vozidel bez příslušného typu osvědčení kontrolního technika,
- zakotvení kompetence k vydávání osvědčení vozidla určeného k přepravě nebezpečných věcí.

6.4. Příprava a projednávání návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů

- **Předmět návrhu zákona:**
- implementace nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2803 ze dne 23. října 2024 o provádění jednotného evropského nebe (implementační lhůta nařízení částečně uplyne dne 2. prosince 2026),
- snížení administrativní zátěže spjaté s ověřováním spolehlivosti v oblasti civilního letectví,
- odstranění dílčích nedostatků nové zákonné úpravy bezpilotních systémů a zohlednění požadavků vyplývajících z nových předpisů práva Evropské unie,
- komplexní revize sazebníku správních poplatků v oblasti civilního letectví spočívající zejména ve zpoplatnění doposud nezpoptatněných správních úkonů v této oblasti, precizace stávající právní úpravy zpoplatnění a zvýšení příjmů státního rozpočtu z poplatků,
- řešení dalších vybraných dílčích podnětů z aplikační praxe vznesených zejména Úřadem pro civilní letectví a Řízením letového provozu České republiky s. p.

6.5. Příprava a projednávání návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů

- **Předmět návrhu zákona:**
- transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/3017 ze dne 27. listopadu 2024, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/18/ES, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy, a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1286/2011 (transpoziční lhůta směrnice uplyne dne 27. června 2027),

- transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/3099 ze dne 27. listopadu 2024, kterou se mění směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci (transpoziční lhůta směrnice uplyne dne 6. července 2027),
- transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/3100 ze dne 27. listopadu 2024, kterou se mění směrnice 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky (transpoziční lhůta směrnice uplyne dne 6. července 2027),
- komplexní revize sazebníku správních poplatků v oblasti námořní plavby spočívající zejména ve zpoplatnění doposud nezpoptatněných správních úkonů v této oblasti, precizace stávající právní úpravy zpoplatnění a zvýšení příjmů státního rozpočtu z poplatků,
- řešení dalších vybraných dílčích podnětů z aplikační praxe vznesených zejména Odborem vodní dopravy.

6.6. Příprava a projednávání návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

- **Předmět návrhu zákona:**
- transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/3237 ze dne 19. prosince 2024, kterou se mění směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu (transpoziční lhůta směrnice uplyne dne 20. července 2027),
- zlepšení fungování praxe dopravních psychologů a možností dohledu Ministerstva dopravy,
- legalizace současného stavu, kdy vozidla technických služeb musí za účelem údržby a úklidu vjíždět na chodník, ač to současné znění zákona o silničním provozu výslovně neumožňuje,
- potenciálně se předmětem právní úpravy může stát komplexní, významná a rozsáhlá změna právní úpravy tzv. vozítek v šedé zóně navazující na probíhající debaty vedené v rámci pracovní skupiny vedené Odborem řidičů a evidence vozidel (změny by se týkaly různých oblastí, od schvalování technické způsobilosti těchto vozidel, přes jejich registraci až po pravidla provozu).

6.7. Příprava a projednávání návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů

- **Předmět návrhu zákona:**
- řešení vybraných dílčích podnětů z aplikační praxe vznesených Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže v oblasti železniční dopravy,
- implementace nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, kterým se

mění směrnice 2012/34/EU a zrušuje nařízení (EU) č. 913/2010 – návrh nařízení je v pokročilém stadiu projednávání unijními institucemi a jeho schválení se očekává v krátké době.

6.8. Příprava a projednávání návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

- **Předmět návrhu zákona:**
- transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady o řidičských průkazech – návrh směrnice je v pokročilém stadiu projednávání unijními institucemi a jeho schválení se očekává v krátké době,
- transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady o celounijním účinku některých zákazů řízení – návrh směrnice je v pokročilém stadiu projednávání unijními institucemi a jeho schválení se očekává v krátké době.

6.9. Dokončení prenotifikace úplatného převodu vybraných nemovitých věcí ze společnosti České dráhy a.s. na Českou republiku

- **Předmět návrhu zákona:**
- prenotifikace rozsáhlého úplatného převodu nemovitého majetku společnosti České dráhy a.s. (zejména pozemků v obvodu železničních stanic) na Českou republiku, s právem hospodaření státní organizace Správa železnic, byla zahájena s Evropskou komisí v květnu 2025, přičemž jejím účelem je vyloučení rizika poskytnutí nedovolené veřejné podpory uvedené společnosti.

7. Priority České republiky v oblasti zahraničních vztahů

7.1. Rozvoj dopravní infrastruktury

- Prioritou ČR je dokončení silniční a železniční sítě, zejména přeshraničních spojení s Polskem, Rakouskem a Německem, a tím zlepšení regionální dostupnosti a konkurenceschopnosti. Důraz je kladen i na napojení Letiště Praha a rozvoj vysokorychlostních tratí v rámci sítě TEN-T. Modernizace infrastruktury má mít i duální využití pro obranu. Klíčové bude zajištění financování z nového víceletého rozpočtu EU (2028–34) a rozvoj PPP projektů ve spolupráci s evropskými a mezinárodními finančními institucemi.

7.2. Přechod na čistou a chytrou mobilitu

- Automobilový průmysl tvoří 9 % HDP a 500 000 pracovních míst, proto musí být přechod na čistou mobilitu pozvolný a technologicky neutrální. ČR bude na evropské úrovni prosazovat realistické CO₂ standardy a podporu nových

technologií (např. range extendery). Klíčová je spolupráce s Německem, Itálií, Rakouskem, Slovenskem, Polskem a Rumunskem. V oblasti chytré mobility bude ČR aktivně zapojena do harmonizace pravidel pro autonomní řízení a přeshraniční testbedů, kde se rýsuje aktivní spolupráce s Německem a Rakouskem. Pokračuje rozvoj digitální infrastruktury (C-ITS, 5G koridory, smart cities).

7.3. Silniční doprava

- ČR sdílí své zkušenosti s bezpečností silničního provozu (iniciativa L17, digitalizace řidičských průkazů) a chce být evropským lídrem v těchto oblastech. V nákladní dopravě prosazuje férový vnitřní trh a spolupracuje v rámci EUROCONTROL Route a s ELA na kontrolách a uplatňování pravidel.

7.4. Železnice a kombinovaná doprava

- Česká republika patří mezi státy EU s liberalizovaným trhem v osobní i nákladní železniční dopravě. Prioritou je rozvoj přeshraničních spojů a mezinárodní dopravy, například nočního vlaku Brusel–Praha či plánovaného spojení Praha–Kodaň. V nákladní dopravě je cílem zvýšení kapacity modernizací tratí a výstavbou vysokorychlostních úseků. ČR je evropským lídrem v zavádění systému ERTMS a plně provozuje zabezpečení pod ETCS, jehož rozšíření do sousedních zemí je nutné pro dosažení interoperability. Klíčovou úlohu zde má Evropská agentura pro železnice, která by měla urychlit certifikaci. K zavedení digitálního spřáhla (DAC), prosazovaného Německem a Švýcarskem, přistupuje ČR zatím zdrženlivě.

7.5. Vnitrozemská vodní doprava

- Hlavním cílem je splavnění Labe (včetně plavebního stupně Děčín) a rozvoj oderské vodní cesty. ČR spolupracuje s Německem a Polskem a předsedá pracovní skupině EHK OSN pro vnitrozemskou plavbu (2025–26).

7.6. Letectví

- Prioritou je zlepšení letecké konektivity a rozvoj Letiště Praha. ČR je aktivní v EU i mezinárodních organizacích (EASA, EUROCONTROL, ECAC) a podporuje český letecký průmysl včetně výroby dronů a malých letadel.

7.7. Kosmické aktivity

- V Praze sídlí EUSPA a ČR je plnoprávným členem ESA. Rozvíjí bilaterální spolupráci, zejména se Spojenými státy (Artemis Accords 2023). Projekt Česká cesta do vesmíru má posílit postavení ČR v evropském a globálním kosmickém ekosystému.

7.8. Ekonomická a vědecká diplomacie (PROPED)

- Ministerstvo dopravy podporuje export českého dopravního a kosmického průmyslu, technologické inovace a navazování partnerství prostřednictvím aktivit PROPED a akcí jako Czech Space Week, Urbis či Rail Business Days. ČR usiluje o větší zapojení firem do projektů EU (Global Gateway) a o prosazování českých řešení v zahraničí prostřednictvím ministerských misí.