

# NOVÉ NAŘÍZENÍ EU K ROZVOJI SÍTĚ TEN-T A DALŠÍ DOPRAVNÍ SEKTOROVÉ STRATEGIE 3. FÁZE

## Vztahy jednotlivých nařízení (EU) o dopravních sítích

Dne 13. června 2024 došlo k revizi nařízení (EU) č. 1315/2013 vydáním nového nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 o hlavních směrech Evropské unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013. Nařízení (EU) 2024/1679 začalo platit od 18. července 2024. Především měněné nařízení (EU) 2021/1153, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014, nebo CEF (*Connecting Europe Facility*) řeší otázky propojení dopravních, energetických a telekomunikačních sítí a jejich financování po sedmiletých obdobích, v tomto případě 2021–2027, který nahradil zmíněné nařízení (EU) č. 1316/2013 na léta 2014–2020 vydané společně s právě zrušeným nařízením č. 1315/2013.

## Struktura nového nařízení (EU) 2024/1679

Nové nařízení má šest kapitol s 69 články a sedm příloh, přičemž přílohy I, III a IV jsou mapové. Novými přílohami jsou příloha V s „pokyny pro plánování udržitelné městské mobility v městských uzlech“, příloha VI se změnami v části III přílohy nařízení (EU) 2021/1153, která ruší původní názvy devíti koridorů hlavní sítě i jejich vymezení, a příloha VII, která obsahuje srovnání struktury původního nařízení článků (EU) č. 1315/2013 a nového nařízení včetně jejich umístění v nařízení, jejich doplnění, ale i rušení. Umožňuje lepší orientaci a srovnání obou nařízení. Celému nařízení předchází důvody potřeby vzniku tohoto nařízení, které je shrnuto ve 102 bodech. Vše na 230 stranách. [EU, 2024]

## Hlavní důvody a cíle vzniku nového nařízení (EU)

Sdělení Komise z 11. prosince 2019 „Zelená dohoda pro Evropu“ stanoví cíl klimatické neutrality do roku 2050 a do roku 2030 snížení čistých emisí skleníkových plynů nejméně o 55 % k úrovni v roce 1990 [viz EU, 2021]. Emise z dopravy představují cca 25 % celkových emisí skleníkových plynů v EU a v posledních letech se zvýšily. Zelená dohoda pro Evropu požaduje 90% snížení emisí skleníkových plynů z dopravy, aby EU byla do roku 2050 klimaticky neutrální ekonomikou a současně usiluje o dosažení cíle nulového znečištění (viz sdělení Komise z 12. května 2021 Cesta ke zdravé planetě pro všechny – Akční plán EU: „Vstřícnému znečištění ovzduší, vod a půdy“).

Přímo z hlediska dopravy a dopravní infrastruktury sdělení Komise z 9. prosince 2020 „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ předpokládá, že železniční nákladní doprava by měla do roku 2030 zvýšit svůj podíl na trhu o 50 % a do roku 2050 jej zvýšit dvakrát, zatímco plavba po vnitrozemských vodních cestách a pobřežní plavba by měla do roku 2030 zvýšit svůj podíl na trhu o 25 % a do roku 2050 o 50 %. Doprava na vysokorychlostní železnici by se měla do roku 2030 zvýšit dvakrát a do roku 2050 třikrát. Na pozemních komunikacích EU by mělo být do roku 2030 v provozu nejméně 30 mil. aut a 80 tis. nákladních vozidel s nulovými emisemi. Téměř všechny osobní auta, dodávky, autobusy a nová těžká nákladní vozidla by měly mít do roku 2050 nulové emise. Plánovaná hromadná doprava do vzdálenosti 500 km by měla být do roku 2030 v EU uhlíkové neutrální a do téhož roku by v Evropě mělo být nejméně 100 klimaticky neutrálních měst.

Plánování, rozvoj a provoz transevropské dopravní sítě by měl umožnit udržitelné formy dopravy, zajistit lepší multimodální a interoperabilní dopravní řešení a posílit intermodální integraci celého logistického řetězce a přispět tak k hladkému fungování vnitřního trhu podmínkami nezbytnými pro plynulé toky osobní a nákladní dopravy v EU a spojeních se sousedními zeměmi. Pro zajištění mezinárodní mobility zboží a cestujících je třeba optimalizovat kapacitu sítě TEN-T i její využití a rozšířit je odstraněním úzkých míst v infrastruktuře a doplněním chybějících spojení infrastruktury v členských státech, mezi nimi, případně se sousedními zeměmi. TEN-T sestává ve značné míře ze stávající sítě, proto by měly být stanoveny jednotné požadavky na infrastrukturu (interoperabilita).

Projekty společného zájmu by měly prokázat evropskou přidanou hodnotu a být ekonomicky životaschopné s výjimkou projektů v řídké osídlených oblastech, dvojího užití infrastruktury, kde může být obtížné prokázat hospodářskou životaschopnost, kde jejich přínosy v oblasti sociální a územní soudržnosti mohou být vyšší hodnoty, ale s pozitivním přínosem k rozvoji sítě na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů (CBA – *Cost-Benefit Analysis*) s přihlédnutím k charakteristikám a omezením dané oblasti. Využívat synergie s dalšími politikami, a to např. transevropskými energetickými a telekomunikačními sítěmi, s dvojím užitím infrastruktury pro vojenské účely, též aspekty cestovního ruchu, a to začleněním infrastruktury cyklostezek, včetně EuroVelo. Při rozvoji TEN-T by se mělo přihlížet k zabezpečení a bezpečnosti pohybu cestujících a zboží, přínosu z hlediska změny klimatu a potenciálních přírodních rizik a člověkem způsobených katastrof na infrastrukturu a dostupnost pro uživatele dopravy, ze-

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=COM%3A2021%3A400%3AFIN>

jména v regionech zvláště postižených negativními dopady změny klimatu.

## Důvody změn dopravních koridorů

Základní změny v názvech koridorů a jejich vymezení musely reagovat na územní změny, kterými EU od konce minulých dekád prochází, zejména vystoupení Velké Británie a Severního Irsku z EU (brexit), a naopak větší integrace především území západního Balkánu, Moldavska a Ukrajiny, byť síť TEN-T končí v okupovaném Mariupolu je zatím spíše symbolická. Z těchto důvodů proto došlo ke zrušení názvů koridorů hlavní sítě a tzv. „vytyčení trasy“ v příloze I, část III, bod 1 nařízení (EU) 2021/1153, která však byla z hlediska názvů koridorů shodná jako u předcházejícího nařízení (EU) č. 1316/2013, malé zpřesňující změny byly pouze u „vytyčení tras“. Jediným místem, kde lze změny porovnat, je tak mapa původní sítě TEN-T, která ale nebyla přímo součástí nařízení, s novou mapkou, která je součástí přílohy III „Vytyčení tras evropských dopravních koridorů“. Není tedy již zmiňováno, že se jedná pouze o hlavní síť TEN-T, což je zmíněno v důvodech k nařízení (bod 100). Počet koridorů však zůstal zachován. Následující tabulka ukazuje srovnání názvů koridorů před změnou a po ní. Pro úplnost je třeba doplnit rozšíření sítě TEN-T v severovýchodních státech na sever směrem k polárnímu kruhu.

## Změny jednotlivých transevropských dopravních koridorů

Základní změny, jejichž příčiny jsou uvedeny v předchozí části, si lze ověřit srovnáním obrázků 1 a 2.

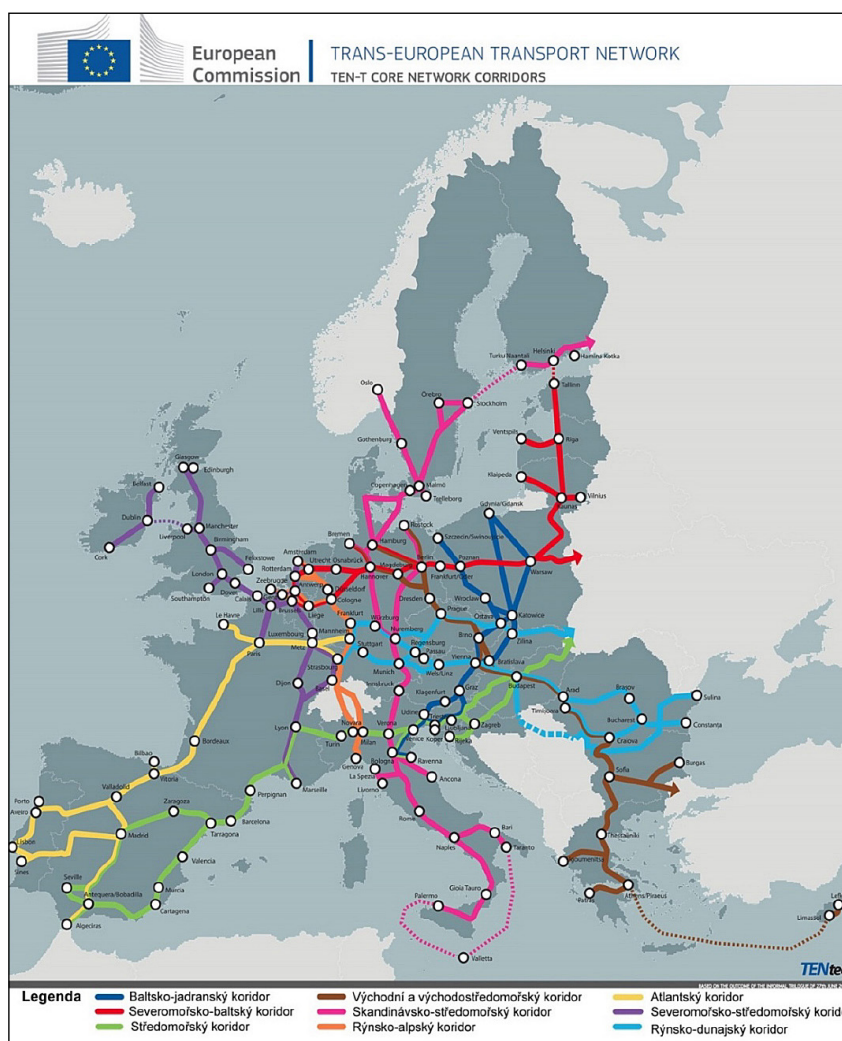
## Přidaná nová rozšířená hlavní síť

V novém nařízení (EU) k již existujícím vrstvám hlavní sítě s ukončením nových záměrů a modernizací do 31. 12. 2030 a globální sítě s ukončením těchto do 31. 12. 2050 přibyla nová vrstva rozšířené hlavní sítě s mezilehlým termínem dokončení, a to 31. 12. 2040. Přestože

Tab. 1: Srovnání transevropských dopravních koridorů

P. č.	Nařízení (EU) 2021/1153, příl. I, část III, bod 1 [EU, 2021]	Nařízení (EU) 2024/1679, příl. III, mapa [EU, 2024]
1.	Atlantický koridor	Atlantický koridor
2.	Severomořsko-středomořský koridor	Severomořsko-rýnsko-středomořský koridor*
3.	Severomořsko-baltský koridor	Severomořsko-baltský koridor
4.	Skandinávsko-středomořský koridor	Skandinávsko-středomořský koridor
5.	Baltsko-jaderský koridor	Baltsko-jaderský koridor
6.	Rýnsko-dunajský koridor	Rýnsko-dunajský koridor
7.	Středomořský koridor	Středomořský koridor
8.	Východní a východostředomořský koridor	Západobalkánsko-východostředomořský koridor
9.	Rýnsko-alpský koridor	Baltsko-černomořsko-egejský koridor

\* Pozn.: V legendě v české verzi je chyba, neboť v popisu koridoru p. č. 2 chybí za pomlčkou slovo „středomořský“, které však v úplném znění figuruje v dalších mapkách zobrazujících koridory jednotlivě, a to jako vodní a silniční dopravu dohromady (podobně dohromady jsou uzly RRT – Rail-Road Terminals a letišť) a nákladní a osobní železniční infrastrukturu zvlášť s příslušnými železničními uzly (RRT a přístavy u nákladní a letišť u osobní železniční dopravy). Ve všech mapách jsou zobrazena hlavní města a městské uzly. Mapa zmíněná v tabulce vpravo je na obr. 2.



Obr. 1: Hlavní síť TEN-T podle nařízení (EU) č. 1315/2013

Zdroj: EU, 2013





Obr. 2: Zobrazení koridorů TEN-T podle nařízení (EU) 2024/1679. Části mapy, jež zobrazují vytyčení tras koridorů ve třetích zemích, jsou pouze orientační.

jsme se oproti předchozímu, nyní zrušenému nařízení (EU) č. 1315/2013, posunuli v čase o deset let, nedošlo k nastavení nové hranice pro dopravní síť, a to zřejmě do roku 2060, jak by se dalo očekávat.

### Změny sítě TEN-T v rámci ČR

Z hlediska rozložení devíti koridorů sítě TEN-T se promítly na území České republiky následovně – zrušením původně Východního a východostředomořského koridoru spojujícího německé přístavy s východním Balkánem. Na území ČR tak zbyly pouze dva koridory, a to Baltsko-jaderský propojující ČR,

Slovensko, Polsko, Rakousko, Maďarsko, Chorvatsko, Slovinsko a východní část Itálie a Rýnsko-dunajský spojující přístavy v Německu na Rýnu, u Severního moře, na Labi a u Baltu přes ČR, Rakousko, Slovensko, Maďarsko a Rumunsko až po západní okraj Ukrajiny (ze Slovenska přes Podkarpatskou Rus do Lvova).

Hlavní změny sítě TEN-T na území ČR jsou vyvolány především v železniční síti, a to jak nákladní, tak i osobní železniční dopravy. Do hlavní sítě TEN-T se u nákladní železniční dopravy především dostala trať Velký Osek – Hradec Králové – Choceň, která má být podle záměru Správy železnic zkapacitněna. Měla by být pokračováním nákladního

tahu hlavní sítě TEN-T vedené po pravém břehu Labe (tzv. „pravobřežka“) až do prostoru železniční stanice Choceň.

Do stávající hlavní sítě TEN-T pro nákladní železniční dopravu byl nově vložen zatím nekapacitní úsek (připravuje se zkapacitnění) Velký Osek – Hradec Králové – Choceň. V hlavní síti pro nákladní dopravu je nově též připravovaná novostavba a zkapacitnění (dvě koleje) železniční trati Brno–Přerov, která je vedena jako vysokorychlostní i pro nákladní dopravu. Byl též upřesněn koridor Brno – hranice ČR/Rakousko a ČR/Slovensko rozdělením na novostavbu výpadu z Brna a modernizovaný příhraniční úsek stávající železnice na vysokorychlostní (vyjma novostavby vše jako stav k roku 2030).

Do rozšířené hlavní sítě byly v rámci nákladní železniční infrastruktury umístěny tyto tratě:

- Ústí nad Labem – Praha-Bubny
- železniční uzel Praha
  - triangel na jižním konci Negrelliho viaduktu směrem na východ Praha-Karlín až Praha-Libeň;
  - Praha-Libeň včetně Libeňského přesmyku;
  - nákladní obchvat v Praze odbočka Praha-Velká Chuchle – Praha-Libeň/ Praha-Běchovice a přesmyk na směr Praha-Klánovice;
- Praha-Běchovice – Kolín – Pardubice – Choceň;
- Ústí nad Orlicí – Lichkov – hranice ČR/ Polsko;
- Velký Osek – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno-Maloměřice;
- Dětmorovice – Český Těšín – hranice ČR/Slovensko.

Do globální sítě z důvodu nenapojení nového městského uzlu Liberec na železniční síť, jak požaduje TEN-T, byl doplněn koridor Lysá nad Labem – Milovice/ Nymburk – Mladá Boleslav – Liberec – hranice ČR/Polsko, kde v úseku Milovice – Mladá Boleslav (obchvat) – Liberec se počítá s novostavbou, tedy včetně Všejské a Bezděčinské spojky.

V osobní železniční dopravě pak většína změn souvisí s přípravou rychlých železničních spojení nebo vysokorychlostních tratí. Do hlavní sítě TEN-T jsou zařazeny nové úseky s plánovaným dokončením do roku 2030:



Zdroj: EU, 2024

Obr. 3: Rýnsko-dunajský koridor – železniční nákladní doprava, přístavy a kombinované terminály železniční a silniční dopravy (RRT)

Tab. 2: Seznam uzlů transevropské dopravní sítě (výťah pro Českou republiku)

Poř. č.	Název uzlu	Městský uzel	Letiště	Námořní přístav	Vnitrozemský přístav	Kombinovaný terminál RRT
1.	Brno	X	globální			globální
2.	Česká Třebová					hlavní*
3.	České Budějovice	X++				
4.	Děčín				hlavní	hlavní
5.	Hradec Králové	X++				
6.	Liberec	X**				
7.	Lovosice				globální	globální
8.	Mělník				hlavní	hlavní
9.	Olomouc	X**				
10.	Ostrava	X	hlavní			hlavní
11.	Pardubice	X++			hlavní	hlavní
12.	Plzeň	X				hlavní
13.	Praha	X	hlavní (Václava Havla)		hlavní (Holešovice), globální (Libeň, Radotín, Smíchov)	hlavní (Praha-Uhřetíněves)
14.	Přerov					hlavní
15.	Ústí nad Labem	X+			globální	globální

Zdroj: EU, 2013; EU, 2024

Legenda:

- Obsahovalo již nařízení (EU) č. 1315/2013.
- Obsahuje až nové nařízení (EU) 2024/1679.
- Česká republika nemá námořní přístav na vlastním území, je mimo přímý dosah moří a oceánů.

Vysvětlivky:

- \* Na základě množství obrátu v tunách došlo k zařazení překladiště (fa. METRANS) do sítě TEN-T.
- \*\* Města zařazena do sítě městských uzlů pro překročení počtu 100 tisíc obyvatel.
- + Podle TEN-T největší město NUTS2 (obecně), v tomto případě NUTS2 „Severozápad“.
- ++ Města doplněna na základě jednání za předsednictví ČR v EU na základě dalších odborných podkladů nespĺňujících kritéria dle „\*\*“ a „+“.





Zdroj: EU, 2024

Obr. 4: Hlavní železniční síť, rozšířená hlavní síť a globální síť – železniční osobní doprava, letiště

- Praha – terminál Roudnice nad Labem VRT – odbočení na stávající trať Roudnice–Lovosice;
- Praha–Běchovice – Poříčany – Světlá nad Sázavou, sjezd na trať Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava;
- Velká Bíteš – Brno;
- Brno–Rakvice.
- Jako konvenční trať je uvedena novostavba úseku Plzeň–Stod v nové stopě na 200 km/h.

- Stávající síť pak doplňují úseky, kde se napojují vysokorychlostní trati na spojující úseky stávající železniční sítě pro osobní dopravu, a to:
  - v úseku napojení VRT za terminálem Roudnice nad Labem směr Lovosice – Ústí nad Labem – Děčín – hranice ČR/Německo;
  - propojení spojení RS1 Praha–Brno v úseku Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Křižanov – odbočka Velká Bíteš.

Součástí rozšířené hlavní sítě je:

- přeshraniční spojení Krušnohorským tunelem s RS4 (VRT) do Ústí n. Labem;
- úsek RS1 (VRT) Světlá nad Sázavou – terminál Jihlava – odbočka Velká Bíteš;
- Prosenice – Ostrava-Svinov – Ostrava hl. n. – Bohumín – hranice ČR/Polsko (přitom je na polské straně naznačena konvenční trať, dle údajů z Polska by však měla být VRT).

V globální síti TEN-T pak jsou zbývající úseky VRT, s jejichž výstavbou se počítá do roku 2050:

- RS4 (VRT) průchod Českým středohořím, z velké části tunelový úsek;
- RS3 (VRT, v minulém TEN-T jako konvenční), tunel Praha–Beroun;
- RS5 (VRT) odbočka Poříčany – před Hradec Králové (dle mapek přílohy I zřejmě úsek Hradec Králové – hranice ČR/Polsko, zatím pouze jako projekt),
- jako odbočka z RS1 je uveden něco přes 10 km dlouhý úsek z Prosenice, kde končí RS1 (VRT) rozšířená hlavní síť a na ni navazuje odbočka z VRT na stávající trať Olomouc–Přerov, která by spíše měla sloužit pro přímé spojení Praha–Ostrava, než bude zcela dokončen úsek Světlá nad Sázavou – Jihlava – odbočka na Velkou Bíteš, takže globální síť příliš nedává smysl.

V konvenční globální síti se nově objevuje:

- v síti osobní železniční dopravy Velký Osek – Hradec Králové – Choceň;
- díky nutnosti napojit nový městský uzel sítě TEN-T Liberec na železniční síť, trať shodná s tratí pro nákladní dopravu globální sítě Lysá nad Labem – Milovice/Nymburk – Mladá Boleslav – Liberec – hranice ČR/Polsko – (Zawidów).

Jak bylo dříve upozorněno, mapky v příloze 1 (obr. 4) jsou koncipovány jako zobrazení stavu v roce 2030, kdy by již měla být dokončena hlavní síť TEN-T. Úseky jsou vedeny jako stav.

Jedná se o portál GIS European Commission zpracovávaný TENtec, jenž je zplnomocněn připravovat mapové podklady přímo v příslušném nařízení (EU) o síti TEN-T. Více informací na <https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home>.

## Seznámení s GIS portálem EK o síti TEN-T (verze 5.0.0-4)

Ve vrstvách se nachází obě dosavadní nařízení (EU) o síti TEN-T (č. 1315/2013, č. 2024/1679). V rámci původního nařízení je též možné zapínat a vypínat vymezení všech devíti hlavních koridorů v rámci TEN-T (viz obr. 1 a levá část tab. 1). Dále je v mapkách vrstva o starších projektech TEN-T a CEF, CEF akcích v uzlech, CNC projektový list s členěním letiště, námořní, inovace, námořní přístavy, vnitrozemské vodní cesty, multimodální terminály a vnitrozemské přístavy, silnice, železnice, zavádění ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) na železnici a ostatní.

Zcela samostatně, označená šipkou v kroužku, je po jednotlivých koridorech zapínatelné vymezení devíti hlavních koridorů z nařízení (EU) 2024/1679 (viz obr. 2 a pravá část tab. 1).

Kromě toho je součástí mapy skupina vrstev projektů případně financovaných i z TEN-T a CEF poskytované orgány z odvětví alternativních paliv tvořených terminály LNG, čerpacími stanicemi CNG, LNG, vodíkovými čerpacími stanicemi a elektrickými nabíjecími body.

Další skupinu vrstev tvoří mapy způsobilosti pro infrastrukturu alternativních paliv (AFIF – *Alternative Fuels Infrastructure Facility*) pro zařízení  $\geq 150$  kW.

Mimo uvedené skupiny vrstev je zde skupina propojené oblasti politik zastoupená parkovacími plochami pro kamiony, hraniční přechody a úseky ovládané C-ITS stanicemi, vše na silniční síti. V samostatné skupině vrstev je všech jedenáct koridorů nákladní dopravy, jež souvisí s nařízením (EU) č. 913/2010 z 22. 9. 2010 „o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu“ (RFC). Na železnici ve vrstvě „Recepce, informace, přestupní uzly pouze styčná místa a překladiště, seřadovací nádraží pro RFC.

U přístavů je řešena otázka napojení přístavů na železnici, vodní spojení (CEMT) a možnost umístění obnovitelných zdrojů. Vnitrozemské vodní cesty pak nabízejí splavné toky alespoň v plavební třídě IV. a vyšší či dosud nejsou nebo nejsou data, totéž platí o plánování těchto

úseků (vyznačeno čárkovaně). Vrstvy výšek mostů nad vnitrozemskými vodními cestami a podmíněný návrh jsou zatím nenaplněny.

Železnice pak řeší problematiku elektrizovaných tratí, a to zatím velice nepřesně, byť tratě, které jako elektrizované, jsou vyhovující, ale data zatím chybí u značné části elektrizovaných tratí zařazených do sítě TEN-T.

Kromě dopravní části GIS též obsahuje označení hranic NUTS0–NUTS3.

## Dopravní sektorové strategie 3. fáze (dále jen DSS 3. fáze)

Jedná se o „Střednědobý plán údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024–2033 s výhledem do roku 2050“. Tento dokument schválila vláda usnesením č. 434 ze dne 26. června 2024 [ÚŘAD VLÁDY ČR, 2024].

Poměrně obsáhlý materiál je k dispozici na stránkách Ministerstva dopravy [MD, 2024] a skládá se z těchto částí:

- DSS 3. fáze – východiska, 96 stran
- K1T1 (kniha 1, téma 1) – Vyhodnocení DSS 2. fáze, tabulka, 23 stran
- DSS 3. fáze – návrhová část, 91 stran
- K6T1, T2, T3 – Příprava investičních projektů na dopravní infrastrukturu, stav k 30. červnu 2023, tabulka, 14 stran
- K6T4 – Evidence rozvojových potřeb dopravní infrastruktury, 12 stran
- K6T5 – Stanovení multimodálních koridorů páteřní sítě ČR, 13 stran
- K6T6 – Stanovení multimodálních klastrů, klastrů a balíčků, 13 stran
- K6T7 – Klasifikace silnic I. třídy (= silnic v majetku státu, což není v názvu), 8 stran
- K8T1 – Seznam projektových klastrů a balíčků, tabulka, 7 stran
- K8T3 – Hodnocení multikriteriální analýzou (MKA) – Klastry pořadí, tabulka, 22 stran
- K10T2 – Pořadí klastrů (realizace klastrů), tabulka, 5 stran
- Stanovisko SEA k DSS 3. fáze (Ministerstvo životního prostředí), 18 stran
- Kompenzační opatření (dopis AOPK ČR „Stanovisko k žádosti o stanovení kompenzačních opatření ke koncepci Dopravní sektorové strategie, 3. fáze“ ze 17. dubna 2024), 6 stran

S ohledem na větší možnosti komunikace v rámci ČR s Ministerstvem dopravy a dalšími bude přes rozsah materiálu větší (328 stran), než je předchozí nařízení (EU) bude výklad mnohem stručnější s ohledem na skutečnost, že nový strategický dokument navazuje na předchozí a současně tímto dokumentem vyhodnocovanou 2. fázi od roku 2014, kde byl celý postup dopodrobna popsán celkem v 10 knihách (celé úplné znění mělo přes 1 000 stran, zkrácené bylo jen nepatrně delší, než je 3. fáze). Především je třeba konstatovat, že materiál vznikl v souběhu s přípravou nového nařízení (EU) přibližného v tomto článku, proto musel být uzavřen ještě před dokončením nového nařízení, proto DSS 3. fáze pracuje ještě s nařízením (EU) č. 1315/2013 a (EU) 2021/1153. Případné úpravy podle nařízení (EU) 2024/1679 bude provedeno při nejbližší aktualizaci tohoto strategického dokumentu.

## Použité zdroje:

EU. 2013. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Text s významem pro EHP). In: *Úřední věstník Evropské unie*. [on-line]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315>. [cit. 16. 7. 2024].

EU. 2021. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014 (Text s významem pro EHP). In: *Úřední věstník Evropské unie*. [on-line]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX%3A32021R1153>. [cit. 16. 7. 2024].

EU. 2024. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 (Text s významem pro EHP). In: *Úřední věstník Evropské unie*. [on-line]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679>. [cit. 16. 7. 2024].

MD. 2024. *Dopravní sektorové strategie 3. fáze*. [on-line]. Ministerstvo dopravy ČR. Dostupné z: <https://md.gov.cz/Dokumenty/Strategie/DOPRAVNI-SEKTOROVE-STRATEGIE-3-FAZE?reurl=/Dokumenty/Strategie>. [cit. 16. 7. 2024].

ÚŘAD VLÁDY ČR. 2024. *Usnesení vlády České republiky ze dne 26. června 2024 č. 434 o Dopravních sektorových strategiích 3. fáze – Střednědobém plánu údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024–2033 s výhledem do roku 2050*. [on-line]. Dostupné z: <https://odok.cz/portal/zvlady/jednani-detail/2024-06-26/>.

Ing. František Nantl  
Ústav územního rozvoje