

# SILNIČNÍ

OBZOR



2021

ISSN 0322-7154 47 320



# OBSAH

- 59** **Silnice I/3 Červené Vršky – U Topolu, tunel Konopiště**  
F. Polák, M. Laloušek, P. Kraus
- 64** **Dálnice D3 a problematika tunelu Pohůrka**  
M. Cidl
- 68** **Tunel Homole na dálnici D35, úsek Ostrov – Vysoké Mýto**  
F. Polák, T. Louženský
- 72** **Most Monoštor, nový cestný most medzi mestami Komárno (SR) a Komárom (Maďarsko)**  
P. Pšenek
- 76** **Mosty na řece Beroune v Plzeňském kraji**  
M. Vít
- 78** **Rozvoj elektromobility v ČR**  
L. Kadula, P. Kouřil

## RUBRIKY

### Informace

- 81** Vláda schválila dopravní politiku do roku 2027 - prim hraje snaha o šetrnost a udržitelnost
- 83** Vyhlášení soutěže o nejlepší disertační práci pro rok 2021



Silniční obzor - Road Review

ISSN 0322-7154  
MK ČR E 4707

MĚSÍČNÍK PRO OTÁZKY VÝSTAVBY A ÚDRŽBY SILNIC, DÁLNIC, MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ, LETIŠŤ, MOSTŮ, TUNELŮ A SILNIČNÍHO A MĚSTSKÉHO DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

Časopis je zařazen do Seznamu recenzovaných neimpaktovaných periodik vydávaných v České republice, schváleného Radou pro výzkum a vývoj

Březen 2021, ročník 82, číslo 3

Plánovaná expedice 25. 3. 2021

### REDAKČNÍ RADA

Ing. Luděk Bartoš, prof. Ing. Ján Čelko, CSc., Ing. Karel Dahinter, CSc., Ing. Jindřich Frič, Ph.D., Ing. Jiří Chládek, CSc., Ing. Marián Hanták, CSc., Ing. Jiří Klepáč, Ing. Bc. Dagmar Kočárková, Ph.D., Ing. Petr Kůrka, Ing. Jiří Landa, doc. Ing. Ivana Mahdalová, Ph.D., Ing. Aleš Merta, Ing. Petr Mondschein, Ph.D., doc. Ing. Jan Pavlíček, CSc., Ing. František Polák, Ing. Petr Svoboda, Ing. Ján Sedivý, CSc., Ing. Jan Švarc, Ing. Michal Uhlík, Ph.D., doc. Ing. Otakar Vacín, Ph.D. (místopředseda), doc. Ing. Ludvík Vébr, CSc., Ing. Ondřej Vohradský (předseda), Ing. Michal Vojtíšek, Ing. Alois Vybíral, Ing. Andrea Zuzulová, Ph.D.

**Cena** Kč 74 s DPH (Kč 67,27 bez DPH)

**Vydává** Česká silniční společnost z.s., Novotného lávka 5  
110 00 Praha 1, IČO 00506958, DIČ CZ00506958

**Redakce** Vedoucí redaktor - Ing. Jana Knechtová,  
Novotného lávka 5, 110 00 Praha 1  
tel./fax: 221 082 292,  
email: silnicniobzor@silnicnispolecnost.cz

**Tisk** Tiskárna IVO NOVÁK - ŽAKET  
Slánská 381/10, Praha 6

**Rozšiřuje** Česká silniční společnost z.s.  
Informace o předplatném podá a objednávky přijímá redakce Silničního obzoru.

**Inzerce** Redakce Silničního obzoru,  
Novotného lávka 5, 110 00 Praha 1

**Pokyny** pro autory na [www.silnicnispolecnost.cz](http://www.silnicnispolecnost.cz)

© ČESKÁ SILNIČNÍ SPOLEČNOST Z.S.

Titl.: Nová MÚK s ul. Ke Stadionu, Benešov, vizualizace k článku „Silnice I/3 Červené Vršky – U Topolu, tunel Konopiště“

## Zdroje

[1] [https://rokcansky.denik.cz/zpravy\\_region/liblinsky-most-je-pamatkou-20200119.html](https://rokcansky.denik.cz/zpravy_region/liblinsky-most-je-pamatkou-20200119.html)

[2] <https://www.pamatkovykatolog.cz/silnicni-most-15923455>  
[3] <https://www.zvikovec.cz/kulturni-pamatky/d-1044>

## Lektorský komentář

Článek „Mosty na řece Berounce v Plzeňském kraji“ přináší nejen informace o daných čtyřech mostech z pozice jejich správce, ale rovněž dokumentuje jeho zájem a péči o svěřený silniční majetek včetně mostů. V tom hodnotím hlavní přínos článku a věřím, že přináší i výzvu pro další správce silniční sítě, aby se pochlubili svými mosty v zajímavém uspořádání nikoli jen po jednotlivých silnicích, ale po řekách.

Ing. Jiří Chládek, CSc.

## Rozvoj elektromobility v ČR



**Ing. Lukáš Kadula**  
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.  
výzkumný pracovník



**Mgr. Petr Kouřil**  
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.  
výzkumný pracovník

Článek popisuje aktuální stav elektromobility v České republice v kontextu zemí Evropské unie. V první části jsou prezentována data z projektu Česko v pohybu, týkající se jízdy automobilem s ohledem na ujetou vzdálenost, jelikož dojezd elektromobilů bývá opakovaně uváděn jako jeden z klíčových faktorů. V druhé části je věnován prostor dobíjecím stanicím a místům v České republice, které jsou částečně zařazeny do evropského kontextu. Třetí část ilustruje vývoj registrací bateriových elektrických vozidel (BEV) ve vztahu k predikcím Národního akčního plánu čisté mobility. Ve čtvrté části jsou porovnány registrace nových BEV a PHEV v uplynulém roce v evropském kontextu. Je rovněž představena výchozí datová základna k vozidlům dle paliv s důrazem na čistou mobilitu.

[Klíčová slova: Česko v pohybu, elektromobilita, dobíjecí stanice, Národní akční plán čisté mobility, BEV, PHEV, Civinet]

The article deals with the current electromobility state in the Czech Republic in the European Union context. In its first part data on the Czech Republic in Motion project are presented concerning travels by car in view distances traveled, because the electromobil range is repeatedly shown as one of key factors. In the second part recharging stations and places in the Czech Republic partially included in the European context are mentioned. The third part illustrates the development of the battery electrical vehicles registration (BEV) in relation to the National clean mobility action plan prediction. In the fourth part new BEV and PHEV registrations are compared in European context. The default database concerning vehicles in relation to fuels with the clean mobility emphasis are also shown.

[Keywords: The Czech Republic in Motion, electromobility, charging stations, National clean mobility action plan, BEV, PHEV, Civinet]

### 1 DOJEZD NA PRVNÍM MÍSTĚ

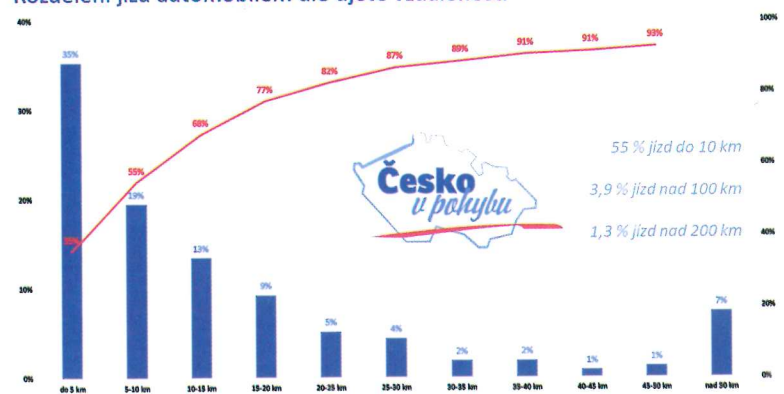
Dojezd vozidel bývá velmi často zmiňován jako jedna z prvních slabín elektromobilů. Mimo dojezdu je často jako negativum těchto vozidel zmiňována pořizovací cena. Ano, elektromobily jsou a nějakou dobu pravděpodobně ještě budou na pořízení náročnější než jejich spalovací sourozenci, nicméně progres v této oblasti je nezpochybnitelný. Srovnání nalezneme mnoho, podívejme se na příklad jedné značky optikou dnešní doby a před 10 lety. Citroën C-Zero, který vstoupil na český trh v dubnu 2011, stál tehdy se 16kWh baterií téměř 900 tisíc Kč. Aktuálně tato značka nabízí nepoměrně větší vozidlo Ě-C4 s 50kWh baterií o téměř 100 tis. levněji. Co se dojezdu těchto vozidel týká, tak více než trojnásobná kapacita baterie dává tušit, že i ten je dnes již významně jinde než před 10 lety [1].

Opravdu hraje dojezd vozidel (obecně) klíčovou roli pro každodenní potřeby obyvatel? Mezi lety 2017 a 2019 byla v rámci šetření Česko v pohybu, prvního českého celostátního průzkumu dopravního chování, získána data od 22 122 osob z 9 419 domácností (CDV, 2020). Za jeden vybraný den uvedla osoba všechny své realizované cesty, přičemž celkem byly zaznamenány informace o 51 434 cestách. U cest bylo mimo jiné zjišťováno za pomoci jakých dopravních prostředků a na jakou vzdálenost byly podniknuty. Ze všech cest jich bylo 39 %

podniknuto automobilem, ať už v roli řidiče (29 %) nebo spolucestujícího (10 %). Cesty automobilem, dle výpočtů na základě odhadu samotných respondentů, měřily průměrně 23,75 km, přičemž 55 % cest nebylo delších než 10 km. Rozdělení cest podle vzdálenostních kategorií ukazuje obr. 1. Cest delších než 100 km bylo zjištěno 3,9 %, nad 200 km pouze 1,3 %.

(Pozn. Cesty byly zkoumány u osob starších 5 let, které se v tzv. „rozhodný den“ vyskytovaly v domácnosti. Rozhodný den byl v každé domácnosti předem stanoven. Jednalo se o pracovní

Rozdělení jízdy automobilem dle ujeté vzdálenosti



Obr. 1 Česko v pohybu: rozdělení jízdy automobilem (n = 19 783) podle kategorií vzdálenosti (vzdálenost odhadnuta respondentem)

den, úterý až čtvrtek, mimo dny, které předcházejí dnu volna nebo po něm následují).

## 2 DOBÍJECÍ INFRASTRUKTURA V ČR

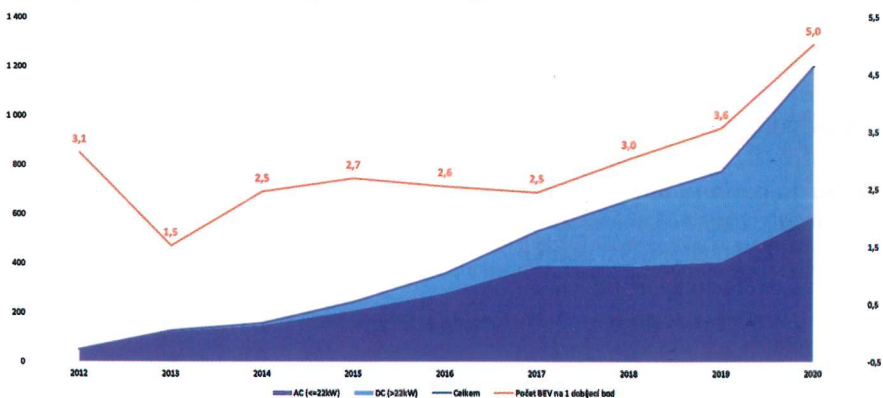
Ministerstvo průmyslu a obchodu (MPO) zveřejnilo podle § 6 odst. 1 zákona č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách, seznam veřejných dobíjecích stanic. Oficiálně tak v České republice bylo k 31. 12. 2020 na 734 dobíjecích stanicích evidováno 1 516 dobíjecích bodů. V souvislosti s rozvojem veřejné dobíjecí infrastruktury se nejčastěji hovoří o 3 energetických skupinách: ČEZ, PRE a E.ON, které v součtu provozují 71 % stanic. Více než třetinu (35 %) stanic provozuje ČEZ, 26 % PRE a 10 %

E.ON. Nejvíce DC stanic (pozn. rychlejší nabíjení stejnosměrným proudem), celkem 195, provozuje ČEZ, 69 PRE, 51 E.ON a 22 MOL. MPO evidovalo celkem 54 subjektů provozujících veřejné dobíjecí stanice v České republice. V Centrálním registru vozidel bylo k 31. 12. 2020 evidováno 7 109 bateriových elektrických vozidel kategorie M1, z toho 3 488 bylo registrováno v roce 2020, tj. 49 %. Na jeden dobíjecí bod tak připadalo 4,7 vozidla.

Při srovnání počtu dobíjecích bodů v rámci zemí EU je často používána databáze EAFO (European Alternative Fuels Observatory), kterou však nelze považovat za zcela reprezentativní. Například MPO uvádí 1 516 dobíjecích bodů, EAFO pouze 1 200 a obsahuje mj. informace od zájmových sdružení a asociací. Na druhou stranu je databáze zajímavá z pohledu časových řad (pozn. MPO bude od roku 2021 zveřejňovat evidenci dobíjecích stanic v pravidelných kvartálních cyklech, data budou obsahovat nově GPS pozici a dále informace o datu uvedení stanice do provozu a datu ukončení provozu stanice). Po srovnání vývoje dobíjecích bodů s počtem registrovaných nových osobních bateriových elektrických vozidel (BEV) zjistíme, že na 5 BEV připadá v České republice 1 dobíjecí bod (obr. 2). Poměr pět ku jedné je v podstatě obdobný jako průměr v rámci zemí EU. Například v Německu, které v uplynulých 4 letech registrovalo 319 tis. nových osobních BEV, je tento poměr 8:1, ve Francii 6:1 (210 tis. BEV), v Holandsku 3:1 (169 tis. BEV). Toto srovnání vychází z dat EAFO a registrací nových osobních vozidel. Data však nezohledňují např. dovozy a registrace starších vozidel, v Česku podle posledních dostupných informací z registru vozidel tvoří tzv. sekundární trh BEV cca pětinu vozidel (18 %). Pokud tedy vezmeme v potaz všechna reálně registrovaná BEV v ČR a porovnáme s oficiálním počtem dobíjecích bodů dle MPO, dojdeme k závěru, že poměr 5 vozidel na 1 bod v podstatě odráží českou realitu. [2].

Zatímco v případě konvenčních vozidel dochází k čerpání pohonných hmot primárně na čerpacích stanicích, u elektromobilů jsou veřejné dobíjecí stanice zpravidla využívány jako doplňková infrastruktura. K dobíjení může docházet např. doma, ve firemních areálech apod. Abychom zjistili zvyklosti uživatelů při dobíjení elektrických vozidel (jak BEV, tak

## Veřejné dobíjecí body v České republice



2020: 5 bateriových EV na 1 dobíjecí bod

Zdroj vstupních dat: European Alternative Fuels Observatory, SDĀ



**Obr. 2** Vývoj závislosti počtu veřejných dobíjecích stanic na počtu registrovaných osobních bateriových vozidel

PHEV) v České republice, spustili jsme na stránkách <https://www.civinet.cz/cista-mobilita/> anketu, jejíž ambicí je zjistit aktuální postoj k dobíjení, v budoucnu chceme sledovat také vývoj a změny postojů české veřejnosti k dobíjení.

## 3 POČET BATERIOVÝCH ELEKTRICKÝCH VOZIDEL ODPOVÍDÁ STŘEDNÍMU SCÉNÁŘI NAP ČM

Vláda na svém zasedání 27. 4. 2020 schválila Aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility (NAP ČM). Dokument obsahuje i aktualizované cíle počtu vozidel na jednotlivá alternativní paliva a rozsahu doprovodné infrastruktury v České republice k roku 2030 [3]. NAP ČM obsahuje mj. predikce počtu bateriových elektrických vozidel (BEV), kdy byly definovány tři scénáře: nízký počítá s tím, že do roku 2030 bude v České republice 25 811 BEV, střední počítá s 74 022 BEV a vysoký s 523 308 BEV. K 31. 12. 2020 bylo v Centrálním registru vozidel evidováno 7 109 osobních BEV, tento počet v podstatě odpovídá střednímu scénáři vývoje počtu BEV v ČR (obr. 3). Segment osobních BEV v ČR akceleroval v roce 2020, kdy bylo nově evidováno více než 3 tisíce vozidel. Jednou z klíčových značek, která evidovala nejvíce vozidel, byla Škoda, která aktuálně v ČR drží 23% podíl na všech registracích osobních BEV, následuje Volkswagen se 16 %, Tesla se 14 % a Nissan s 10 %.

## 4 KAŽDÉ 10. NOVÉ VOZIDLO V EU V ROCE 2020 BYLO S EXTERNÍM DOBÍJENÍM, V ČR KAŽDÉ 125

V roce 2020 bylo v zemích EU registrováno 548 033 nových osobních BEV, což představovalo 5,3% podíl na všech nově registrovaných osobních vozidlech (pozn. v roce 2019: 238 593, tj. 1,9 %). Z uvedeného počtu bylo nejvíce registrací evidováno v Německu (319 tis.), Francii (210 tis.) a Holandsku (169 tis.), reálnější představu poskytují relativní hodnoty, vztažené k celkovým registracím v daném roce. V tomto případě dominuje Holandsko (10,2 %) před Švédskem (4,0 %) a Lucemburskem (3,5 %). V České republice představoval podíl nově registrovaných osobních BEV v roce 2020 0,5 %, což je cca 11x nižší podíl oproti průměru zemí EU. Pokud k segmentu BEV připočítáme i PHEV (plug-in hybridní vozidla), dojdeme k závěru, že podíl těchto vozidel na všech registracích v EU činil 10,3 %, přibližně

každé 10. registrované osobní vozidlo v EU tak bylo s externím dobíjením, v České republice pak každé 125. nové osobní vozidlo (0,5% podíl BEV + 0,3% podíl PHEV).

V souvislosti s evropským srovnáním je nutné také zmínit fakt, že Česká republika je povinná implementovat Směrnici EU 2019/1161, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 2. srpna 2021. Pro Českou republiku plynou, s účinností od uvedeného data, následující závazky: Minimální cíl pro zadávání zakázek pro podíl čistých vozidel (M1, M2, N1) na celkovém objemu zakázek bude činit 29,7 %, v případě nákladních automobilů (N2 a N3) to bude 9% podíl, u autobusů (M3) 41% podíl. Minimální cíle dle Směrnice EU 2019/1161 pro zadávání zakázek pro podíl čistých vozidel na celkovém objemu zakázek na uvedená vozidla v České republice jsou uvedeny v tab. 1.

**Tab. 1** Podíl čistých vozidel na celkovém objemu zakázek

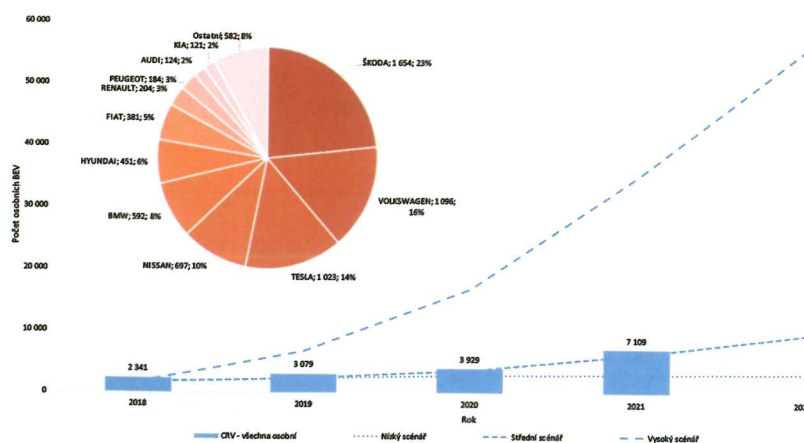
Kategorie vozidel	od 2. 8 2021 do 31. 12. 2025	od 1. 1. 2026 do 31. 12. 2030
Lehká užitková vozidla (kategorie vozidel M1, M2 a N1)	29,7 %	29,7 %
Nákladní automobily (kategorie vozidel N2 a N3)	9,0 %	11,0 %
Autobusy (kategorie vozidel M3)	41,0 %	60,0 %

Za „čistá lehká užitková vozidla“ se v období do 31. prosince 2025 považují ta, která produkují max. 50 g CO<sub>2</sub>/km (pozn. emise látek znečišťujících ovzduší v reálném provozu jako procento emisních limitů: 80 %), od 1. ledna 2026 pak 0 g CO<sub>2</sub>/km [7].

Sít CIVINET ve spolupráci s CDV zveřejňuje na <https://www.civinet.cz/cista-mobilita/> informace a aktuální analýzy vozidlového parku a infrastruktury, díky nimž může každý sledovat rozvoj čisté mobility v Česku i v Evropské unii. Informace jsou členěny jak z pohledu EU, tak i detailněji v rámci České republiky. CDV v letech 2021–2022 řeší projekt Rozvoj veřejné dobíjecí infrastruktury v kontextu zajištění dopravní obsluhy a zohlednění dopravně-inženýrských parametrů, který získal podporu z Technologické agentury České republiky. V rámci tohoto projektu jsou jako zdrojová využívána právě data, která jsou obsahem sítě CIVINET.

## 5 ZÁVĚR

Elektromobilita v České republice urazila první dekádu, přibližně před 10 lety se začaly objevovat první veřejné dobíjecí stanice a první desítky elektromobilů. Dnes je k dispozici na přibližně 700 stanicích více než 1 500 dobíjecích míst pro více než 7 tisíc bateriových elektrických vozidel. Ve srovnání se zahraničím to není mnoho, na druhou stranu co do počtu vozidel na počet dobíjecích míst patří Česká republika k průměru.



Prům. Průměr a scénář: Zdroj: vývoj 4.1.1.1, volitelného rovu, revidovaná jízda 31.12.2025, příloha 2020/2021

**Vývoj registrací osobních BEV v ČR s ohledem na predikce NAP ČM**

Zdroj vstupních dat: NAP ČM, CRV



**Obr. 3** Vývoj registrací osobních bateriových elektrických vozidel s ohledem na predikce NAP ČM

V podílu registrací jsme však evropskému průměru notně vzdáleni, svou roli nepochybně hraje fakt, že v řadě zemí existují pobídky ať již ve formě bonusů, tak malusů. Zapomínat by se však nemělo na kupní sílu obyvatelstva, která odráží také fakt, že průměrné stáří vozidlového parku v České republice patří ve srovnání se zeměmi EU k těm vyšším. Pokud se srovnáme se zeměmi východní Evropy, pak podíl registrací osobních BEV v České republice (1,6 %) patřil k průměru, např. v Polsku činil 0,9 %, na Slovensku 1,2 %, v Rumunsku 2,2 %, v Maďarsku 2,4 %.

V článku je věnována pozornost datům z projektu Česko v pohybu, která reflektují rozdělení jízdy automobilem dle ujeté vzdálenosti. Zjištěné skutečnosti pak mohou být argumentačně využity v diskusích týkajících se „důležitosti“ dojezdů elektromobilů – pouze 1,3 % jízdy je delší než 200 km. Tuto distanci dnes pokoří téměř všechna registrovaná osobní BEV. K 31. 12. 2020 bylo v Centrálním registru vozidel evidováno 7 109 osobních BEV, což prakticky odpovídá střední predikci dle Národního akčního plánu čisté mobility. V zemích EU se osobní elektrická vozidla (BEV + PHEV) v roce 2020 podílela na všech registracích 10,3 %, v ČR jen 0,8 %. Stimulem pro rozvoj elektrických vozidel (nejen) v ČR budou minimální cíle dle Směrnice EU 2019/1161 pro zadávání zakázek pro podíl čistých vozidel na celkovém objemu zakázek.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. ve spolupráci s Ministerstvem dopravy kontinuálně informuje o stavu vozidlového parku vzhledem k NAP ČM. Analyzuje vývoj registrací nejen elektrických, ale také plynových vozidel napříč všemi kategoriemi (nejen osobní). Proto jsou na webu <https://www.civinet.cz/cista-mobilita/> k dispozici kompletní data nejen k vozidlovému parku, ale také infrastruktury – jak té dobíjecí (elektrika), tak plnicí (plyn). V průběhu roku 2021 bude řada dat prezentována v interaktivní podobě s množstvím filtrů, které umožní nakombinovat desítky potřebných výstupů během zlomku času.

### Poděkování

*Tento článek byl vytvořen za finanční podpory Ministerstva dopravy v rámci programu dlouhodobého koncepčního rozvoje výzkumných organizací.*

**Zdroje**

- [1] CDV. Leden 2021: Registrace nových elektrických a plynových vozidel. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., ©2021. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/leden-2021-registrace-novych-elektrickych-a-plynovych-vozidel/>
- [2] CDV. V Česku provozuje veřejné dobíjecí stanice 54 subjektů. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., ©2021. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/v-cesku-provozuje-verejne-dobijeci-stanice-54-subjektu/>
- [3] MD. Vláda schválila aktualizovaný Národní akční plán čisté mobility. Ministerstvo dopravy, 2020. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlada-schvalila-aktualizovany-Narodni-akcni-plan-c?return=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>
- [4] MPO. Dílčí studie pro pracovní tým A25 - Predikce vývoje elektromobility v ČR. EUROENERGY, spol. s r. o. ©2018
- [5] CDV. Analýza složení vozidlového parku v návaznosti na Národní akční plán čisté mobility. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., ©2021. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Mobilita>
- [6] CDV. Česko v pohybu. První celostátní průzkum dopravního chování. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. ©2020 [Cit. 23. 3. 2021]. Dostupné z: <https://www.ceskovpohybu.cz/>
- [7] MD, MPO, MF, MŽP. Analýza podpory nákupu a provozu elektromobilů: Karta opatření „E1. Analyzovat možnosti podpory nákupu a provozu elektromobilů“ Akčního plánu o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., ©2019
- [8] CDV. CIVINET: Čistá mobilita. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., ©2021. Dostupné z: <https://www.civinet.cz/cista-mobilita/>

**Lektorský komentář**

Článek představuje velmi zdařilé shrnutí toho, kam se elektromobilita v České republice za první dekádu svého vývoje dostala. Není samozřejmě pochyb o tom, že v celoevropském, resp. v celosvětovém srovnání nepatří naše země v počtu registrovaných elektromobilů úplně na špičku. Na druhou stranu je však třeba, a autoři to v závěru reflektují, vzít v potaz nižší kupní sílu obyvatelstva, která se promítá již do aktuálního průměrného stáří vozidlového parku v České republice, které je ve srovnání se zeměmi EU vyšší. Naopak k připomínce, že v tomto srovnání, svou roli nepochybně hraje fakt, že v řadě zemí existují pobídky ať již ve formě bonusů, tak malusů,“ si dovoluji připomenout, že jsou země na východ od nás, které uvedené „bonusy“ (někdy i „malusy“ – viz registrační daň na Slovensku či Maďarsku) mají, a přesto na tom jsou hůře či srovnatelně jako ČR. V tomto ohledu je třeba vnímat fakt, že ČR na podporu elektromobility aktuálně poměrně úspěšně využívá prostředků z fondů EU (viz podpora nákupu elektromobilů pro podnikatele nebo elektrických autobusů pro města) případně svoji podporu z národních zdrojů směřuje na specifickou skupinu uživatelů z měst a obcí.

O tom, že situace v oblasti elektromobility není v ČR ve všech směrech tak špatná, svědčí fakt, opět autory článku dobře reflektovaný, že co do počtu vozidel na počet dobíjecích míst patří Česká republika k průměru. Zde by možná jen stálo za to zahrnout do onoho srovnání i plug-in hybridy a následně se podívat na to, nakolik poměr celkového počtu vozidel s externím dobíjením na jeden dobíjecí bod odpovídá Evropskou komisí doporučenému poměru 10:1. Dle směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, se totiž do definice „elektrického vozidla“ zahrnují nejen bateriové elektromobily, ale právě i plug-in hybridy. Podle mých vlastních kalkulací by přitom ČR v tomto celkovém srovnání dopadla ještě lépe než při zohlednění pouze bateriových elektromobilů, a to díky nižšímu počtu plug-in hybridních vozidel.

Určitý komentář si ještě zaslouží část článku informující o šetření „Česko v pohybu“. Aniž bych chtěl tyto výsledky jakkoliv zpochybňovat, chci ukázat na fakt, že šetření bylo prováděno v pracovní den (kdy většina cest bude patrně pracovního rázu), což ovšem může vést k jistému zkreslení závěrů tohoto šetření z pohledu identifikace potřebného dojezdu elektromobilů. Řada z vlastníků vozidel totiž podle mého názoru používá svá vlastní vozidla ve větší míře a zejména pak na poněkud jiné vzdálenosti právě o víkend, kdy jezdí na své chaty či chalupy, případně podniká různé výlety do blízkého, ale i vzdálenějšího okolí. Pokud by proto takovéto šetření mělo být prováděno znovu, bylo by, domnívám se, vhodnější jej (alespoň z části) realizovat též o víkendech, aby následně mělo větší vypovídací hodnotu.

**Mgr. Jan Bezděkovský, Ministerstvo dopravy**

**Vláda schválila dopravní politiku do roku 2027 - prim hraje snaha o šetrnost a udržitelnost**

*Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů. „Zatímco v průmyslu a domácnostech se postupně daří energetickou spotřebu snižovat, v dopravě dochází ročně k nárůstu přibližně o 3,5 %. Doprava se tak v současnosti podílí na spotřebě energie přibližně 25 % a patří k největším spotřebitelům“, říká ministr dopravy Karel Havlíček k vládou schválené dopravní politice ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050.*

Vize dopravní soustavy z dlouhodobého z hlediska předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny.

Cílem je neomezovat dopravu, nýbrž rozvíjet ji, avšak v energeticky nenáročném a environmentálně šetrném podobě. Společ-

ským zadáním je proto zvýšit energetickou účinnost dopravy. „Energetické úspory v dopravě vyžadují specifický přístup k jednotlivým segmentům dopravy – k dálkové dopravě, k dopravě v metropolích a aglomeracích a k dopravě ve venkovském prostoru. A právě tomu jsme novou dopravní strategii přizpůsobili,“ dodává Havlíček.

Dopravní politika ČR určuje strategické cíle, kterými jsou „Udržitelná mobilita“, „Územní soudržnost“ a „Společnost 4.0 v dopravě“. V rámci strategických cílů pak v jednotlivých dopravních módech stanovuje specifické cíle, určuje potřebná opatření i odpovědnost za jejich plnění.