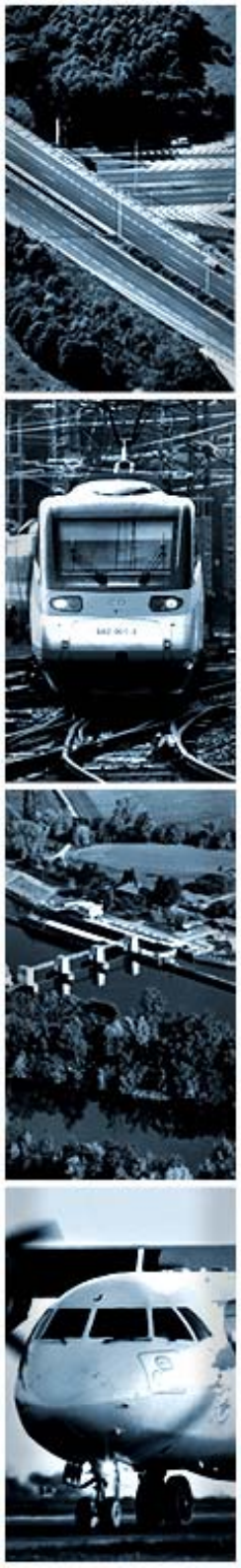
Ministerstvo dopravy

Dopravní sektorová strategie, 3. fáze a revize nařízení TEN-T po schválení na Radě EU

Ing. Luděk Sosna, Ph.D.

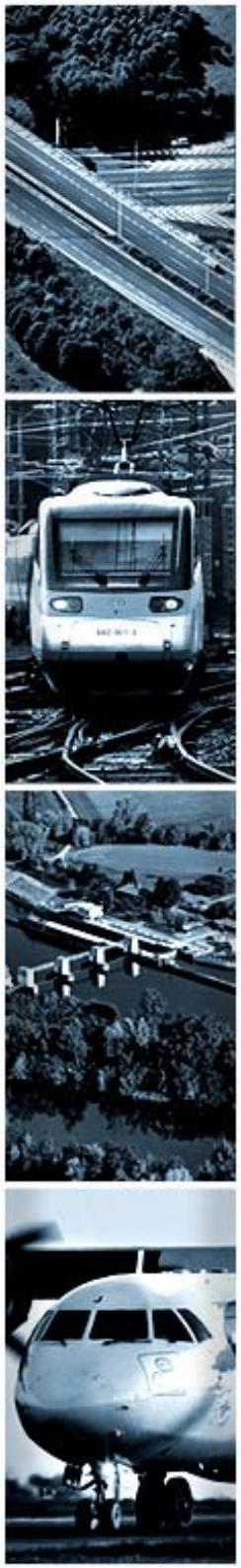
ředitel Odboru strategie MD ČR

Konference ŽELEZNICE 2023, 30. března 2023



Dopravní sektorové strategie, 3. fáze

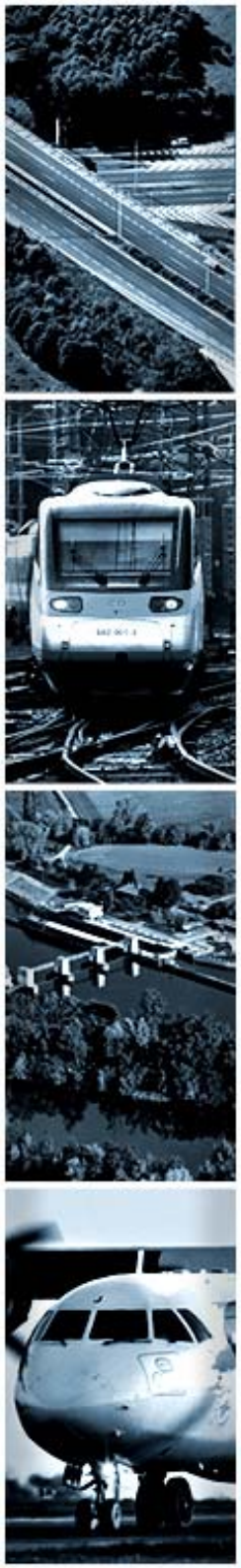
- Aktualizace **Dopravní sektorové strategie, 3. fáze (DSS)** na základě usnesení vlády č. 136 ze dne 27. února 2018
- DSS návazný dokument na **Dopravní politiku ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050**
- DSS **provázána s dalšími politikami a strategiemi** (oblasti - energetika, životní prostředí, regionální rozvoj, evropské politiky, atd.)
- Zpracována dokumentace SEA, probíhá posouzení
- **Princip zpracování DSS3**:
  - Multimodální přístup – nástroj k **udržitelné mobilitě**
    - musí být výhodný nejen z pohledu životního prostředí, udržitelného vývoje a veřejného zdraví, ale také jako ekonomicky akceptovatelný
  - Zásada DNSH „Do No Significant Harm“ - „významně nepoškozovat“
    - Legislativně ukotveno **v nařízení EU č. 2020/852** (**Nařízení o Taxonomii**)
    - Účelem je neposkytovat environmentálně škodlivé dotace či jiné veřejné podpory, k čemuž se EK zavázala napříč EU financováním včetně financování z EIB.



Dopravní sektorové strategie, 3. fáze

Cíl DSS3:

- Stanovení **priorit ve formě rozvoje** a **zajištění údržby a financování** dopravní infrastruktury
  - Projekty jsou **rozděleny do klastrů** nebo **projektových balíčků** na základě multimodálního přístupu.
  - **Klastry** - sdružují jmenovité projekty, které spolu úzce souvisí a společně přispívají k vybudování souvislého tahu požadovaných parametrů.
  - **Multimodální klastry -** skládají se ze souběžných klastrů pro silniční, železniční a případně vodní dopravu a zajišťují multimodální spojení dvou nebo více významných míst.
  - **Projektové balíčky -** sdružují specificky zaměřené projekty, které nemá význam sledovat v rámci jednotlivých klastrů. Pro projektové balíčky jsou přiděleny finanční prostředky, které se rozdělují na základě dílčí koncepce, studie nebo jiného procesu.
- **Prioritizace** je řešena na úrovni **klastrů** na základě **multikriteriální analýzy.**
- **Financování** je řešeno ve variantách, kombinují se 2 příjmové a 2 výdajové scénáře.
- Oba výdajové scénáře se zaměřují na to, aby byly **splněny závazky** ČR vůči evropskému nařízení o **TEN-T (roky 2030, 2040, 2050)**.



Revize nařízení TEN-T: cíle

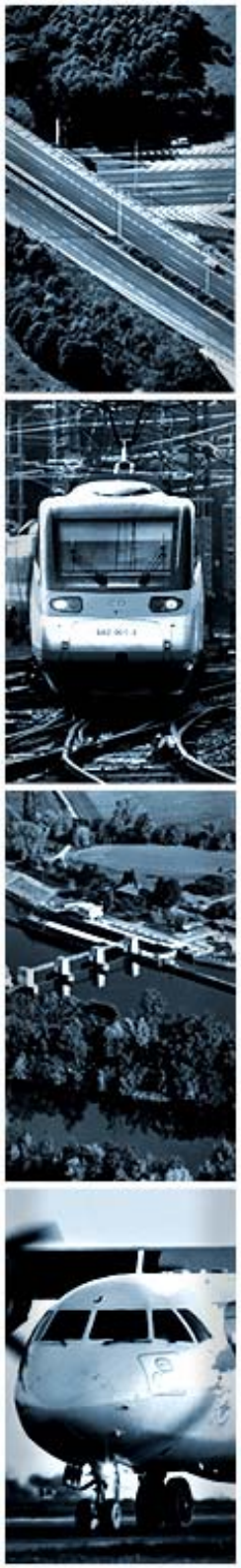
Urychlení implementace TEN-T

- zkrácení termínu pro dokončení části vybraných úseků globální sítě z 2050 na 2040 – vytvoření nové vrstvy TEN-T („rozšířená hlavní síť)
- sloučení dosavadních CNC a RFC koridorů
- povinné využití ERTMS na celé TEN-T do 2040

Materiál byl představen EK v prosinci 2021.

Za CZ PRES dosažen Obecný přístup Rady.

Letos lze očekávat vyjednávání mezi Radou a EP



Revize nařízení TEN-T: požadavky dle návrhu EK

Vylepšení regulace TEN-T s důrazem na ostatní průřezové politiky EU

(zejména Zelená dohoda pro Evropu)

- zavedení nových povinností (např. zajistit na hlavní síti pro osobní železniční dopravu rychlost **160 km/h** nebo zajištění **průjezdného profilu vlaků P400**) –
- rozšíření technických parametrů na železnici rovněž na **globální síť TEN-T**
- zpřesnění některých technických parametrů TEN-T (např. **průjezd vlaků délky 740m** – u dvojkolejných tratí 2 vlaky za hodinu/u jednokolejných tratí 1 vlak za hodinu
- rozšíření seznamu tzv. **městských uzlů** (všechna města nad 100 tisíc + největší město v rámci regionů NUTS II) – ČR se nakonec podařilo zahrnout všechna větší krajská města (včetně Pardubic, Hradce Králové, a Českých Budějovic, které v administrativních hranicích tento limit nedosahují)

Revize nařízení TEN-T: úpravy požadavků dle návrhu během vyjednávání v Radě

Vypuštění některých požadavků

- Průjezd vlaků se silničním návěsem (P 400) na globální síti

Zmírnění požadavků původního návrhu

- Průjezd vlaku 740 m na dvojkolejných tratích hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T – vyšší flexibilita (ne nutně každou hodinu)
- Průjezd vlaku 740 m na globální síti TEN-T – omezení na vybrané tratě
- Průjezd vlaků se standardním silničním návěsem o výšce 4m (P400) – omezení na vybrané tratě v rámci koridoru + nižší výška vagonu (33 cm x 27 cm)

Upřesnění mechanismu výjimek

- Stanovení max. lhůty pro vyjádření EK (6 + 4 měsíců)
- Možnost žádat o více výjimek v rámci jedné žádosti
- Zapojení sousedních států do procesu udělení výjimek
- Povinnost Komise informovat ostatní ČS o udělení výjimky

Úprava map TEN-T v rámci revize nařízení TEN-T

Co se podařilo prosadit:

Vložení do **hlavní sítě** TEN-T:

Tři ze čtyř úseků VRT spojení **Praha – Brno**

Železniční trať pro nákladní dopravu **Velký Osek – HK – Choceň**

Vložení do **rozšířené hlavní sítě** TEN-T (2040):

Zbývající úsek VRT spojení **Praha – Brno (Světlá n.S. - Velká Bíteš)**

VRT úsek: **Ústí n. Labem – Dresden**

Vložení do **globální sítě** TEN-T

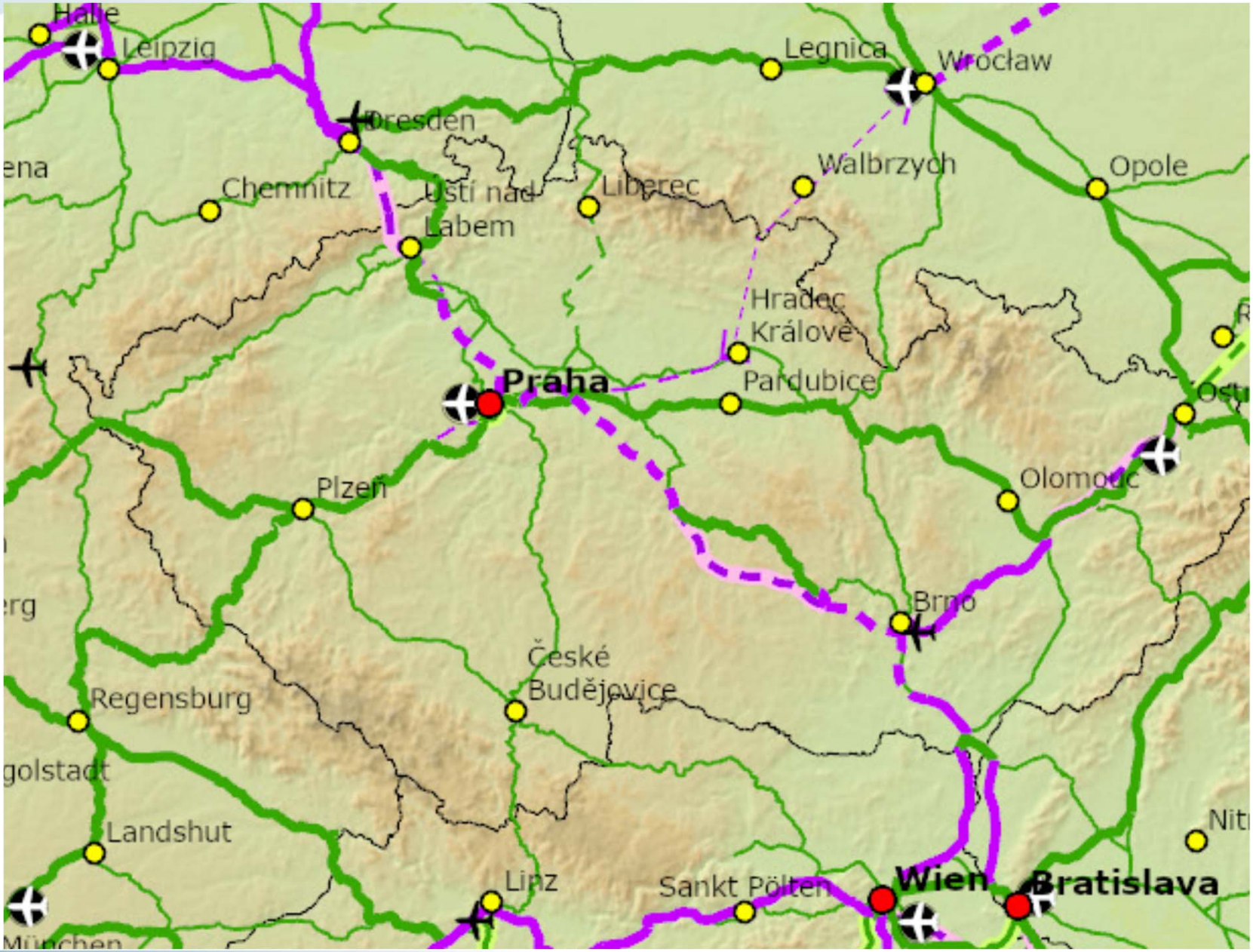
železniční spojení (**Praha) – Lysá n. Labem – Mladá Boleslav – Liberec (Görlitz/Zgorzelec)**

Co se nepodařilo prosadit**:**

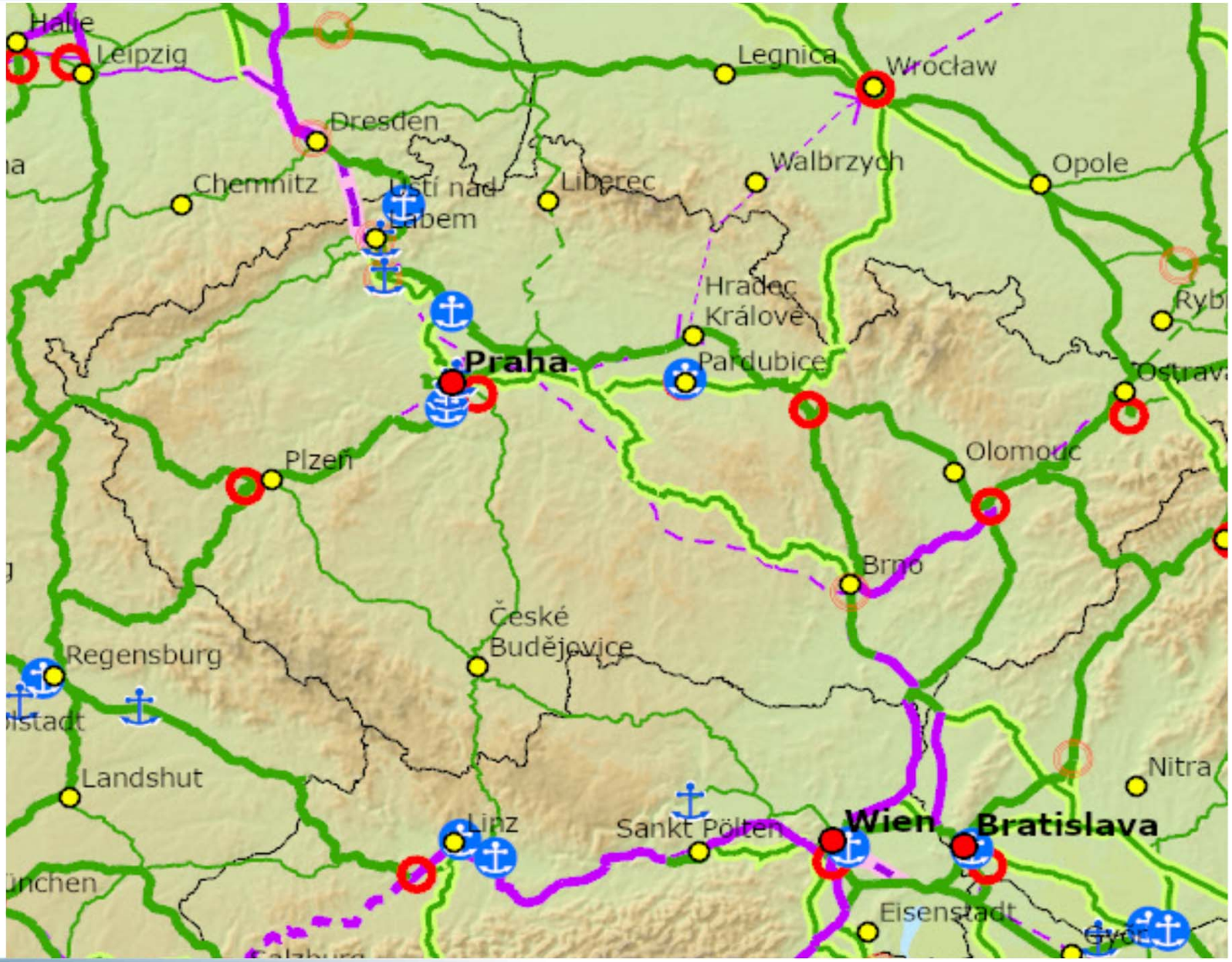
Vložení vnitrozemské vodní cesty **Kozle – Ostrava** do Globální sítě TEN-T

Vložení silničního a železniční koridoru **Ostrava – Opava – Krnov – Bartultovice** (-Opole) do globální sítě TEN-T

Podoba mapy TEN-T pro ČR - železniční síť pro osobní dopravu



Podoba mapy TEN-T na území ČR u železniční sítě pro nákladní dopravu



Ministerstvo dopravy

Děkuji za pozornost

Ministerstvo dopravy