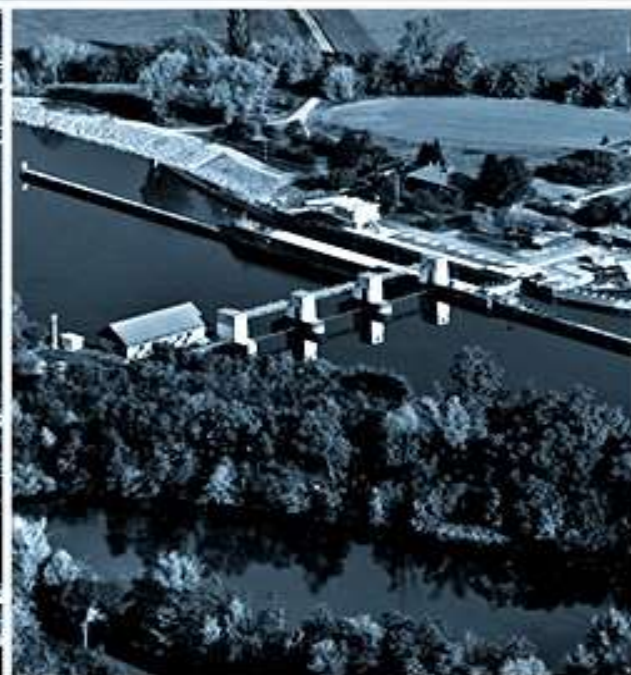




Ministerstvo dopravy

# Dopravní sektorové strategie, 3. fáze



Ing. Luděk Sosna, Ph.D.

*ředitel Odboru strategie MD ČR*

Konference ŽELEZNICE 2024, 27. března 2024

# Dopravní sektorové strategie, 3. fáze

➤ Aktualizace **Dopravní sektorové strategie** na základě usnesení vlády č. 136 ze dne 27. února 2018.

➤ Návazný dokument na **Dopravní politiku ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050**.

➤ **Programové prohlášení vlády**

„Stanovíme plán stěžejních investic do dopravy na období 10 let včetně výhledu financování. Jde o základní podmínku přípravy a realizace klíčových projektů – dobudování základní dálniční sítě a výstavba vysokorychlostních tratí (VRT).“

➤ Provazba s **dalšími politikami a strategiemi** (oblasti - energetika, životní prostředí, regionální rozvoj, evropské politiky, atd.).

➤ **Rozpočet SFDI a akční plány**

Naplňování cílů strategie bude zajišťováno tvorbou **akčních plánů** (3 - 5 let), zásadním východiskem je **rozpočet SFDI**, který současně zohledňuje finanční zdroje z evropských fondů.

# Dopravní sektorové strategie, 3. fáze

## ➤ Princip zpracování DSS3:

- Multimodální přístup – nástroj k **udržitelné mobilitě**
  - Musí být akceptovatelný z pohledu životního prostředí, ekonomického, ale i udržitelného vývoje a veřejného zdraví.
- 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**.

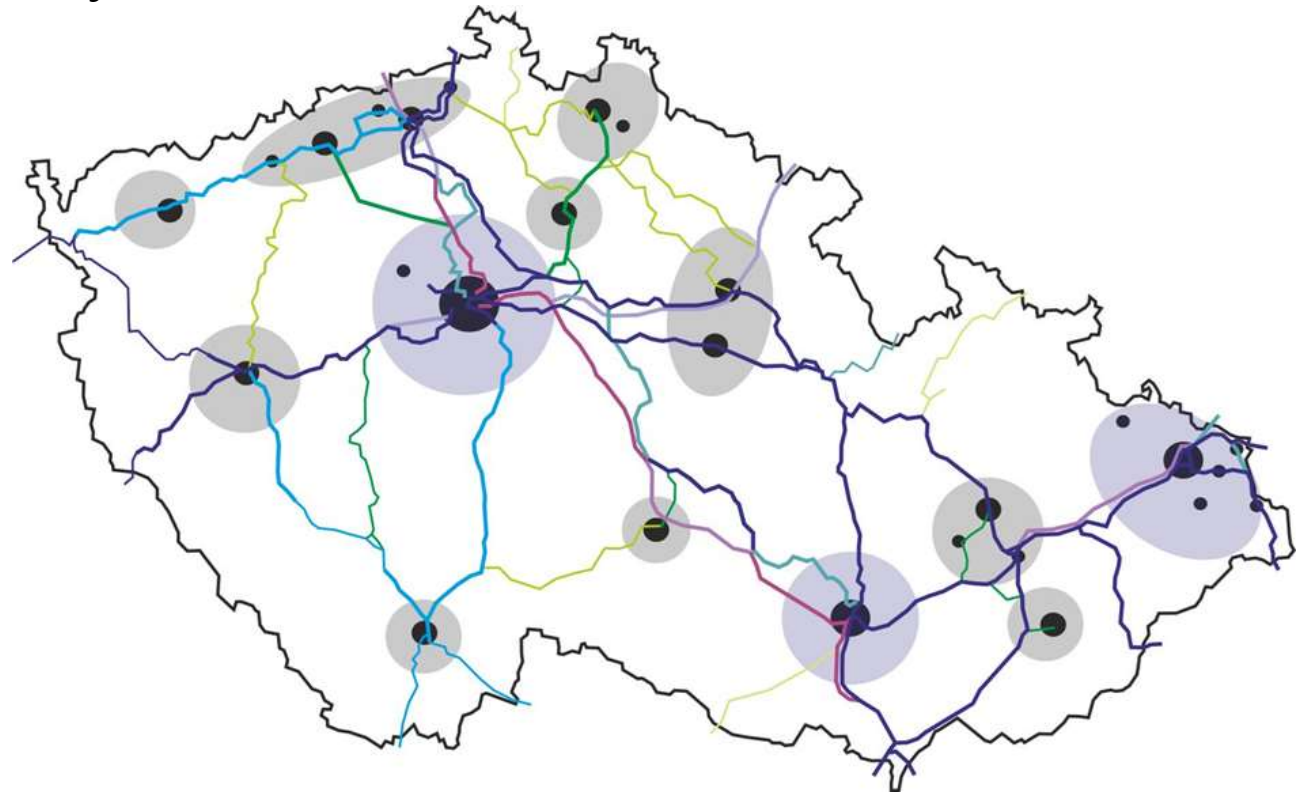
Hodnocení projektových klastrů je prováděno pomocí bodování dle jednotlivých **kritérií**, seskupených do následujících **souborů kritérií**:

Územní význam; Kapacita, předpokládaná intenzita; Stav klastru; Zlepšení podmínek pro multimodalitu; Životní prostředí; Technologie; Časová dostupnost; Vyváženost rozvoje multimodálního klastru

# Dopravní sektorové strategie, 3. fáze

- Národní síť zahrnuje:
  - síť TEN-T
  - propojení aglomerací na spádové metropole
  - propojení sousedních aglomerací navzájem
  - hlavní příměstské vztahy

- Stanovení železniční sítě národního významu



# Dopravní sektorové strategie, 3. fáze

➤ **Financování - 2 scénáře** (kombinace 2 příjmové a 2 výdajové scénáře).

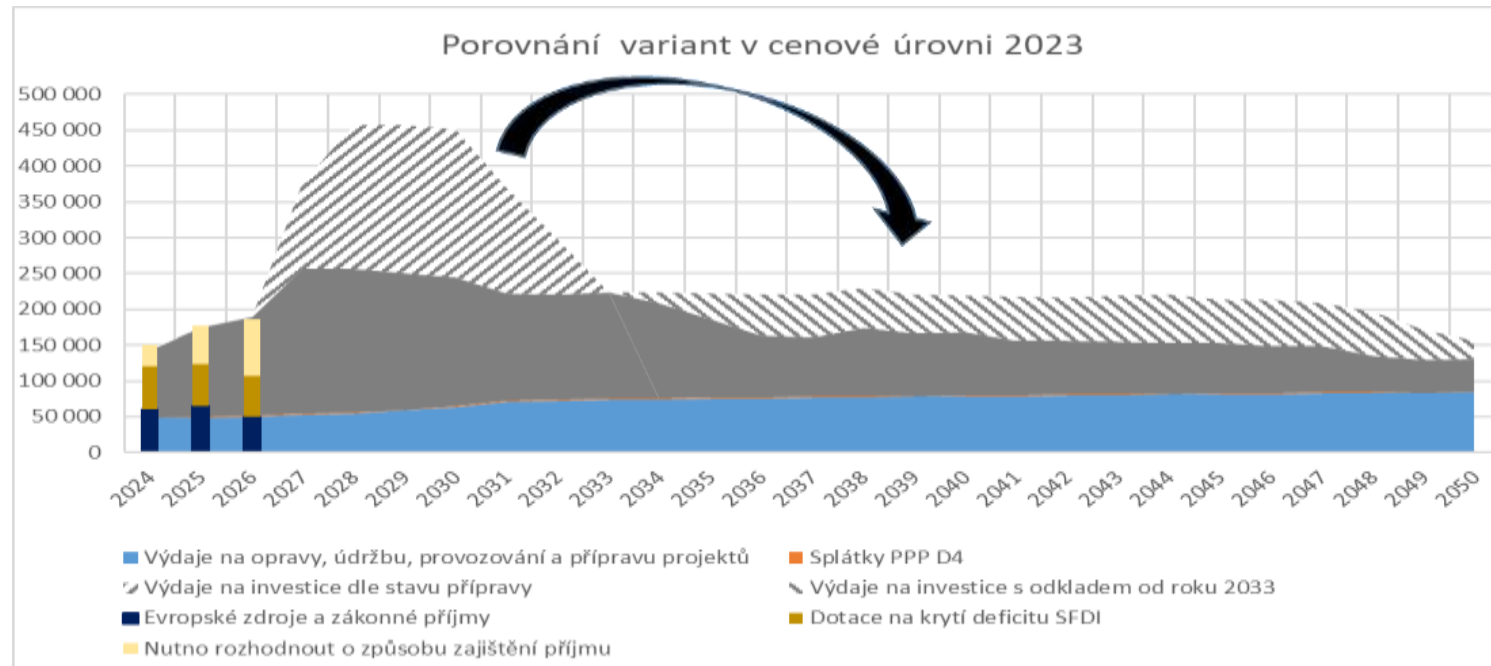
- **Scénář s malým odkladem** připravovaných staveb je zaměřen na realizaci projektů dle stavu přípravy – ročně až 450 mld. Kč (CÚ 2023),
- **Scénář s velkým odkladem** nepřesahuje roční výdaje ve výši 300 mld. Kč (CÚ 2023).

➤ Oba výdajové scénáře se zaměřují na to, aby byly **splněny závazky ČR** vůči evropskému nařízení o **TEN-T (roky 2030, 2040, 2050)**.

➤ Limitujícím faktorem již **není projektová připravenost**, ale dostupnost **finančních prostředků** včetně zajištění dluhového financování a respektování jeho pravidel.

# Dopravní sektorové strategie, 3. fáze

## Finanční scénáře



Klíčový podklad pro sestavování rozpočtu SFDI pro rok 2024-2027.

# Proces posouzení vlivů koncepce na životní prostředí (SEA)

- Vyhodnocení SEA zpracováno:
  - v rozsahu přílohy č. 9 zákona č.100/2001 Sb., o **posuzování vlivů na životní prostředí**,
  - dle zákona č. 258/2000 Sb., o **posuzování vlivů na veřejné zdraví**,
  - podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny **hodnocení koncepce na lokality soustavy Natura 2000**.
- Závěry hodnocení SEA – významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000.
  - **Významný negativní vliv** identifikován u projektu: **RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava-Svinov**,
  - Pro **ostatní** hodnocené determinanty **nebyly identifikovány významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví**, a to jak u celkového vyhodnocení koncepce, tak u vyhodnocení jednotlivých projektů a klastrů.
- Prosinec 2023 předložení DSS 3. fáze pro informaci na jednání vlády ČR.
- Leden 2024 veřejné projednání k návrhu koncepce a vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí, veřejné zdraví a lokality soustavy Natura 2000.



# Převažující veřejný zájem a kompenzační opatření

- V souladu se zákonem o ochraně přírody a krajiny (a v souladu s podmínkami příslušných předpisů EU) je možné **DSS 3. fáze schválit** pouze v případě, že **neexistuje variantní řešení bez významného negativního vlivu** (a je zvolena varianta s nejmenším možným vlivem), pouze z naléhavých důvodů **převažujícího veřejného zájmu** a až **po stanovení kompenzačních opatření**.
- Vládě ČR budou předloženy naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu DSS 3. fáze.
- Předpokládá se návrh realizovatelných a funkčních kompenzačních opatření v EVL Poodří, respektive možnost **uskutečnění záměru RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov**, ve vztahu k zmírnění významně negativnímu vlivu na EVL Poodří.

# Děkuji za pozornost

