



Ministerstvo dopravy

Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050 a revize sítě TEN-T



Ing. Luděk Sosna, Ph.D.
ředitel Odboru strategie MD ČR

ŽELEZNICE 2021/2022, duben 2022, Praha

Dopravní politika ČR pro období 2021-2027

- nová **Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 (DP)** s výhledem do roku 2050 byla přijata Vládou usnesením č. 259 / 2021 dne 8. 3. 2021.
- DP **provázána s dalšími politikami a strategiemi** (oblasti - energetika, životní prostředí, regionální rozvoj, evropské politiky, atd.)
- Cíle DP:
 - vytvářet předpoklady pro **poskytování kvalitních služeb** v oblasti mobility (s důrazem na **dlouhodobou udržitelnost**).
 - vytvářet **konkurenceschopné alternativy** (cíl: šetření přírodními zdroji, omezení negativního vlivu na ŽP atd.)
- Definovány **strategické cíle**:

... „*Udržitelná mobilita*“

... „*Územní soudržnost*“

... „*Společnost 4.0 v dopravě*“.

Vize Dopravní politiky

Vize:

1. Optimalizace přepravních potřeb
2. Multimodální přístup
3. Rozvoj dopravy s ohledem na životní prostředí a přepravní potřeby

Předpoklady :

- **Dokončení základní sítě dopravní infrastruktury (DI)**
- **Vybavení** DI a dopravního parku **moderními technologiemi**
- Postupné **opouštění od fosilních paliv**
- Mezinárodní a meziregionální doprava (*podpora zejména železniční dopravy*)
- Města a městské aglomerace (*podpora MHD, sdílení*)
- Venkovský prostor a periferní oblasti
- Citlivé oblasti (NP, CHKO)



Revize nařízení TEN-T: cíle

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)



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. Aktuálně je projednáván Radou EU. Finální znění je stále v jednání.

V červenci 2022 nahradí dosavadní Předsednictví Francie v Radě EU Česká republika. Jsme připraveni pro konstruktivní a racionální pokračování dialogu vedoucímu ke smysluplné výsledné podobě nařízení TEN-T.



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):

Zbývajících úsek VRT spojení **Praha – Brno**

VRT úsek: **Ústí n. Labem – Dresden**

Co se (zatím) nepodařilo prosadit:

Vložení železničního spojení **Praha – Lysá n. Labem / Nymburk – Mladá Boleslav – Liberec (Görlitz/Zgorzelec)** do Globální sítě TEN-T

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

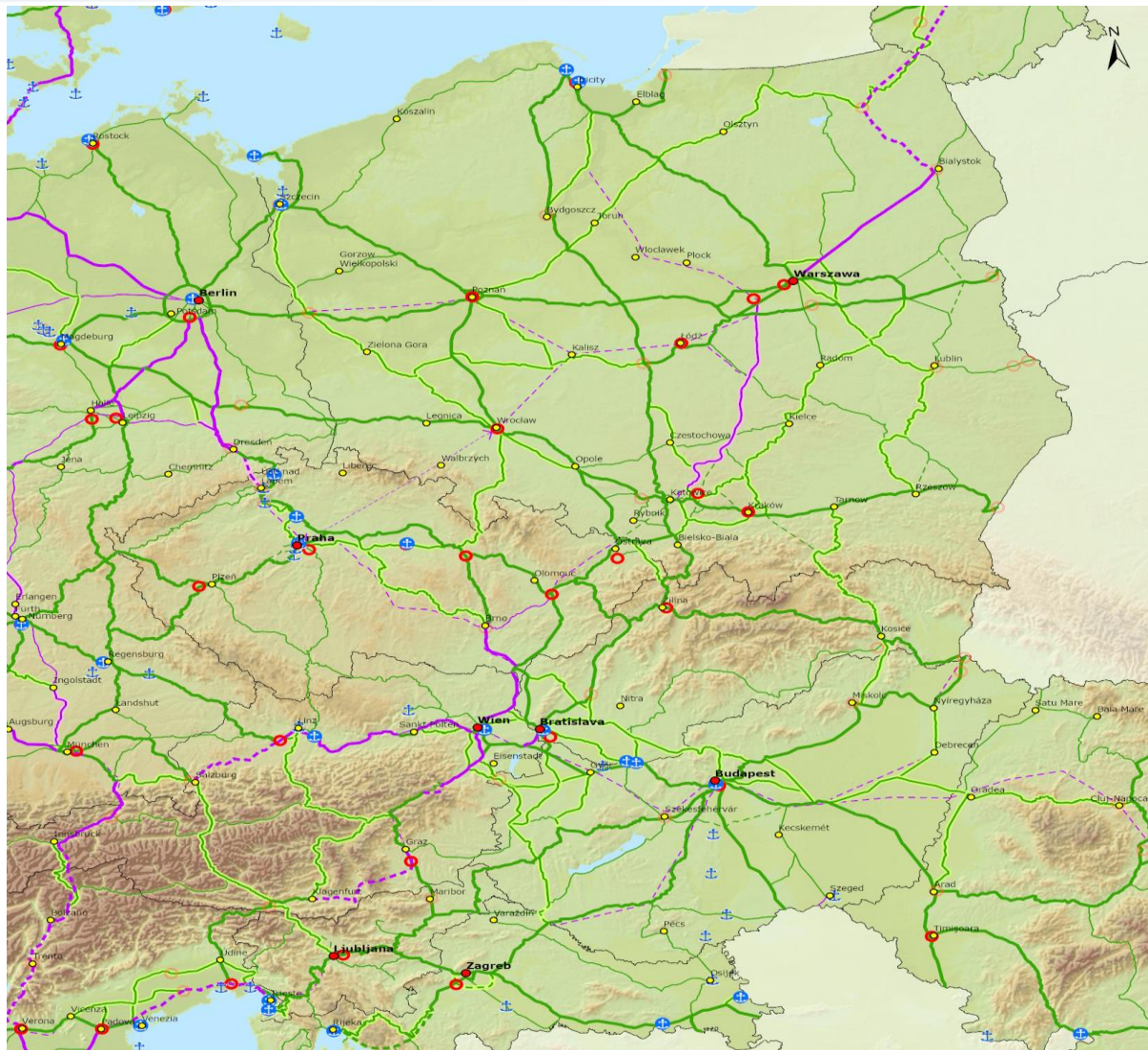
Konečná podoba návrhu nařízení (včetně map) je závislá na vyjednávání mezi EP a Radou EU – významná jednání budou vedena také za Předsednictví ČR v Radě EU



Návrh podoby mapy TEN-T na území ČR – železniční síť pro osobní dopravu



Návrh podoby mapy TEN-T na území ČR – železniční síť pro nákladní dopravu



Předpoklad financování v novém programovém období 2021-2027

Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN-T (i mimo TEN-T) bude financován prostřednictvím:

- Národní zdroje (**SFDI**, rozpočet na r. 2022 schválen: **127,6 mld. Kč**)
- OP Doprava 2021 – 2027 (OPD3)
- Nástroje pro propojení Evropy 2021 – 2027 (CEF2)

Vybrané projekty pak dále součástí RRF (Plánu obnovy-**v součtu 24 mld.Kč**).

Z OPD3 a CEF2 možné financovat tyto aktivity:

- **modernizace a budování tratí**
- **ERTMS**
- **TSI**
- **terminály kombinované dopravy**

Alokace OPD3 - předmětem vyjednávání s EK, přičemž EK podporuje zvýšení podílu prostředků
alokovaných na železniční projekty.

CEF2 - nemá přesně určenou alokaci na jednotlivé oblasti, část prostředků bude rozdělena v soutěži mezi členskými státy. Předpoklad - většina prostředků CEF bude v ČR směřovat do železniční sítě TEN-T na modernizaci tratí, zavádění ETCS a přípravu VRT.



CEF2 - předpoklad financování

- Projekty se musí nacházet na TEN-T nebo musí přispívat k fungování TEN-T.
- **Železnice:** budování / modernizace přeshraničních a chybějících spojení, modernizace tratí, zvyšování kapacity v uzlech TEN-T, propojení železnice a ostatních dopravních módů, napojení terminálů kombinované dopravy na hlavní síť, elektrizace tratí, **terminály kombinované dopravy, ERTMS, interoperabilita dopravy.**
- kohezní obálka: čerpání pouze tzv. kohezní členské státy + míra spolufinancování až 85 %. Část prostředků (70 %) je rozdělena do tzv. **národních obálek**, což jsou alokace vyčleněné k výhradnímu využití jednotlivých kohezních členských států.
- **Národní obálka ČR činí 1,37 mld. EUR.** Další prostředky se budou rozdělovat v soutěži.
- Na železnici na TEN-T může jít z CEF2 v závislosti na kurzu CZK/EUR a úspěšnosti v soutěži odhadem **cca 50 mld. Kč.**



OPD3 - předpoklad financování

- Projekty musí vycházet z **dopravních strategických dokumentů** (Dopravní politika, DSS).
- **Městská mobilita:** povinnost mít projekty předloženy prostřednictvím SUMP.
- **Žadatelé:** v první řadě státní investorské organizace (**SŽ**), další významná skupina: **města**
- **Železnice:** **nejdůležitější oblast v rámci OPD**
Očekáváme projekty:
modernizace (tratě, uzly), novostavby na TEN-T i mimo
- **Vyčleněno v rámci OPD3 cca 1,74 mld. EUR.** (Z toho na TEN-T 0,51 mld. EUR)
- Vypsání prvních výzev: **předpoklad 2Q 2022**





Ministerstvo dopravy

Děkuji za pozornost



Ministerstvo dopravy