Czech Republic
Ministry of Transport

Multimodální přístup v sektoru dopravy

Robert Spáčil

Ministerstvo dopravy

Oddělení dopravní politiky a čisté mobility,
Odbor strategie

9. listopadu, 2016

Aktuální podmínky pro rozvoj multimodálních přeprav a strategie jejich rozvoje / Koncepce nákladní dopravy, Bílá kniha Evropské dopravní politiky

Hlavní cíle KND + Bílé knihy

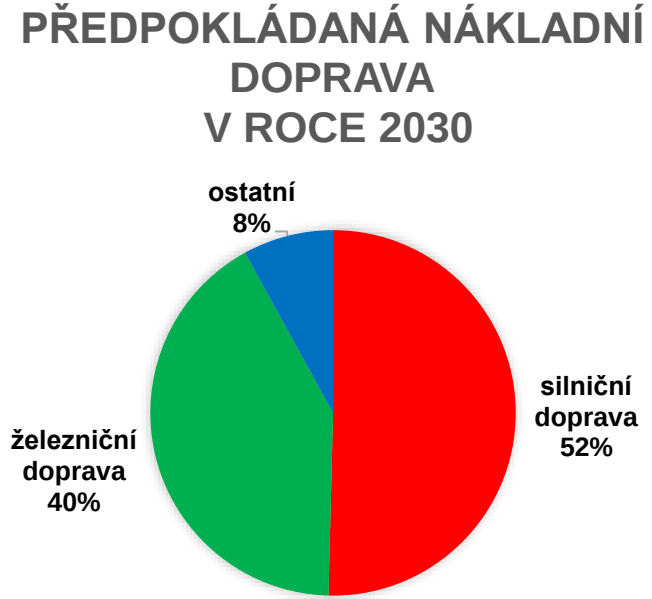
- Zavádění alternativních energií (*elektrická energie, CNG, LNG, vodík*)
- Zajištění pravidelnosti provozu (*odstranění úzkých hrdel, telematiky, plynulost provozu*)
- Větší využívání energeticky efektivní dopravy (železniční a vodní dopravy

- Plán jednotného evropského dopravního prostoru
- Nová evropská DP pro období 2012-2020 s výhledem do r. 2050
- Navazuje Politika transevropských sítí TEN-T
- Aktualizace dokumentu Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů z roku 2009

Aktuální podmínky pro rozvoj multimodálních přeprav a strategie jejich rozvoje / EVROPSKÝ CÍL

Převedení 30% současných výkonů silniční nákladní dopravy s délkou přepravy nad 300km na železniční nebo vodní dopravu do roku 2030

(Aplikace na celou EU, v případě ČR pouze mezinárodní přepravy)



Aktuální podmínky pro rozvoj multimodálních přeprav a strategie jejich rozvoje / Multimodální doprava ve veřejném zájmu

Hlavní celospolečenské cíle v oblasti nákladní dopravy

- Přispět k celosvětovému cíli snižování emisí skleníkových plynů (*Pařížská klimatická konference*)
- Úspora energií v nákladní dopravě (*delší vlaky, zkapacitnění terminálů a vleček, telematika k plynulé dopravě*)
- Využití bezemisních energií (*elektrizace železnic střídavou soustavou, elektromobilita, vodík*)
- Snižování nehodovosti
- Snižování dalších externích nákladů (*kongesce*)

Aktuální podmínky pro rozvoj multimodálních přeprav a strategie jejich rozvoje/ Podpora vyššího využívání multimodální dopravy

- Vyšší využívání železniční a vodní dopravy (*u delších a postupně i nižších přepravních vzdáleností okolo 300km*)
- Zajistit spolupráci mezi silniční a železniční dopravou (*železniční doprava a částečně vodní doprava, tak že bude službou silničním dopravcům*)
- Zajistit síť terminálů multimodální dopravy pro kontinentální přepravy (*hustá síť na regionálním principu, umožňující provoz vlaků délky 740 m, manipulace různých přepravních jednotek, neutrální princip terminálů*)
- Zavádění inovativních přístupů (*kompatibilita s rozšířenými systémy, terminály mají spolupracovat a ne konkurovat, terminály součástí evropské TEN-T sítě*)

Aktuální podmínky pro rozvoj multimodálních přeprav a strategie jejich rozvoje / Podpora vyššího využívání multimodální dopravy

- Harmonizace ceny za použití železniční cesty a výkonově zpoplatnit použití silnice v evropském kontextu
- Zajistit dostatek kvalitních tras pro nákladní vlaky s dostatečným napájením
- Podpořit zejména kontinentální multimodální dopravu na bázi silničních návěsů a výměnných nástaveb

Aktuální podmínky pro rozvoj multimodálních přeprav a strategie jejich rozvoje / zatraktivňování železniční dopravy

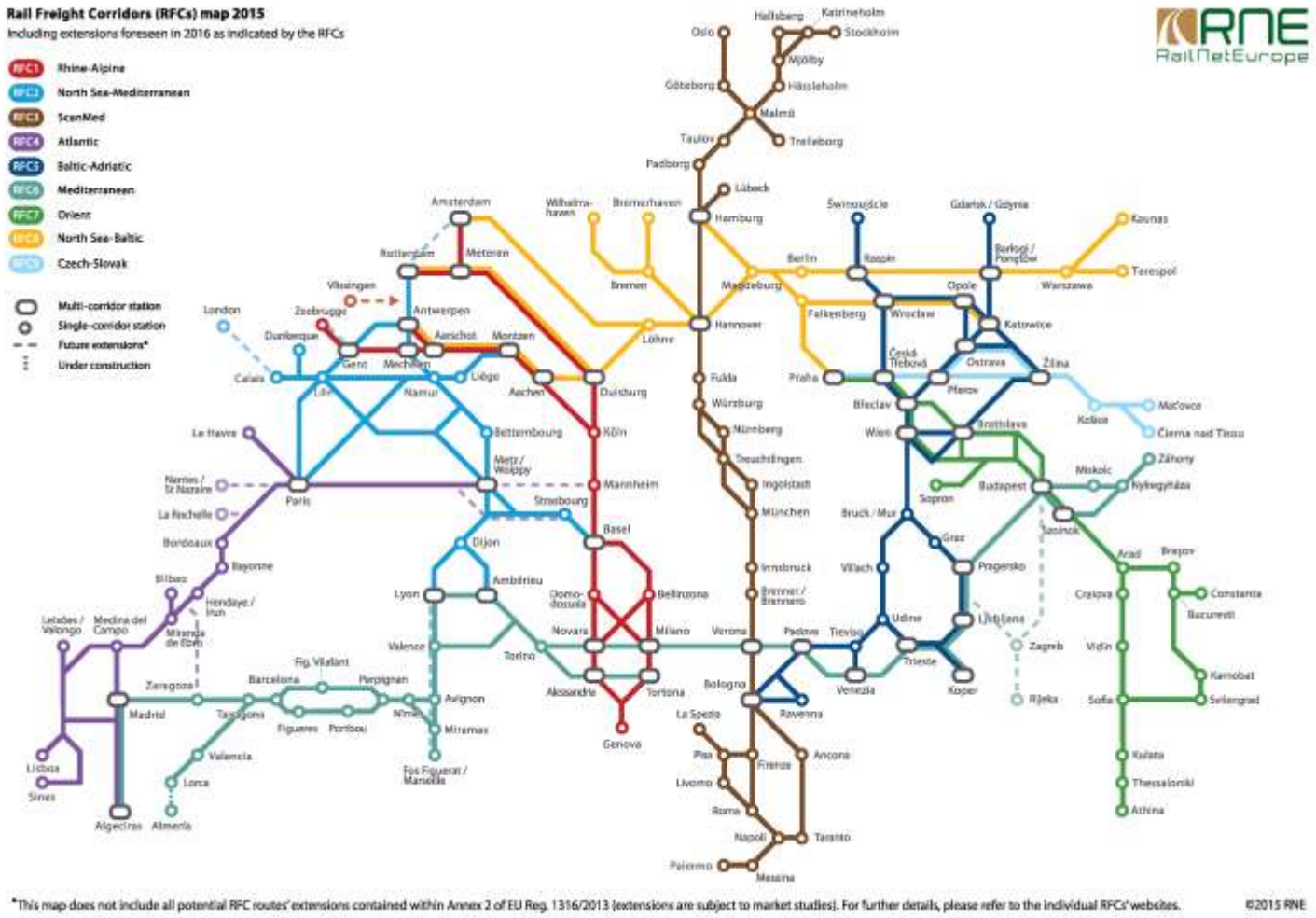
Budoucnost ŽD je být součástí logistického řetězce také pro menší objemy a v rámci spolupráce jednotlivých druhů dopravy.

CÍLE

(Aplikace dopravní politiky, nařízení 913/2010/EU o evropské síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (RFC) z roku 2010)

- Zajištění dostatek tras pro železniční nákladní dopravu na síti, která je využívaná i osobní dopravou
- Struktura 9 RFC (předpřipravené expresní trasy, s minimem zastavení, bez problému zdolávající přeshraniční bariéry)
- ČR 4 RFC (Východní a východomořský, Baltsko-jadranský, Rýnsko-dunajský a Severomořsko-baltský)

Aktuální podmínky pro rozvoj multimodálních přeprav a strategie jejich rozvoje / Síť koridorů RFC v Evropě



Aktuální podmínky pro rozvoj multimodálních přeprav a strategie jejich rozvoje / další cíle pro podporu železniční dopravy

- Zajištění mezinárodní operability (nově budované nebo modernizované systémy musí splňovat požadavky dle jednotné technické specifikace interoperability, vč. ERTMS-jednotné řízení železniční dopravy)
- Dobudování železniční infrastruktury dle dokumentu DSS (dokončení tranzitních koridorů, v rámci modernizace tras umožnit provoz nákladních vlaků alespoň délky 740m na těchto koridorech)
- Harmonizace zpoplatnění provozu silniční, železniční nákladní a osobní dopravy (např. Rakousko má dálniční sazby 3x vyšší než sazby pro železniční zásilky)
- Podpora výstavby a modernizace terminálů (terminály na síti TEN-T musí splňovat technické parametry dle nařízení Evropského parlamentu a Rady EU, např. umožněna obsluha vlaků délky 740m)

Aktuální podmínky pro rozvoj multimodálních přeprav a strategie jejich rozvoje / Program podpory modernizace a výstavby překladišť kombinované dopravy

OPD 2016-2020 Fond soudržnosti

- Alokace částky 859 932 335 Kč
- Příspěvek Unie: max. 49 % ze způsobilých výdajů, vlastní zdroje žadatele: min. 51 % ze způsobilých výdajů
- Popis podporovaných aktivit :
  - Překladiště kombinované dopravy s veřejným přístupem – modernizace a výstavba (mj. trimodální silnice-železnice-voda, bimodální silnice-železnice)
  - Pořízení manipulačních zařízení pro překladiště kombinované dopravy
- Cílová skupina : Provozovatelé multimodální (zejména kombinované) dopravy, dopravci, zasilatelé
- Pořízení mechanizmů či zařízení pro překládku (bude následovat)

Aktuální podmínky pro rozvoj multimodálních přeprav a strategie jejich rozvoje / Problémové okruhy železniční dopravy

- Vyčerpaná kapacita pro nákladní vlaky na hlavních tratích (upřednostňování osobní dopravy)
- Nedostatečné zohledňování potřeb nákladní dopravy při omezení kapacity (výluky a mimořádnosti)
- Koordinace řízení provozu v přeshraniční dopravě
- Veřejně přístupné železniční vlečky (úprava povinnosti, majitelů a provozovatelů vleček, usnadní přístup)
- Nevyhovující parametry pevných zařízení elektrické trakce (doporučeno přebudování stejnosměrného systému na střídavý s využitím a přebudováním stávajících napájecích stanic)
- Výhody střídavého napájení (úspora energie, odolnost vůči námraze, pilotní projekt trať Nedakonice-Říkovice)

Aktuální podmínky pro rozvoj multimodálních přeprav a strategie jejich rozvoje / vodní doprava

- Orientace na přepravu do námořních přístavů (odpadá problém poslední míle)
- Orientace na následující typy přeprav: nadrozměrné náklady, přepravy hromadných substrátů a vybraných zemědělských produktů, kontejnery z/do námořních přístavů, přeprava nebezpečného zboží a chemických výrobků)
- Spolehlivost labsko-vltavské vodní cesty (nespolehlivost je limitujícím faktorem jejího použití)
- Funkční síť přístavů (napojení na silniční a železniční síť, zajišťovat překládku mezi železniční a silniční dopravou, rozhodující přístavy: Mělník, Lovosice, Ústí nad Labem, Děčín, příp. Pardubice, Kolín, Chvaletice, Štětí)

Aktuální podmínky pro rozvoj multimodálních přeprav a strategie jejich rozvoje / nákladní doprava a životní prostředí

Provoz ND má negativní vliv a dopad na stabilitu zemského klimatu, negativně ovlivňuje veřejné zdraví a životní prostředí.

NEGATIVNÍ DOPADY: zvyšování teplot v ČR, změny vodního režimu v krajině, výskyt extrémních jevů-přívalové srážky, bleskové povodně, suchá období, krupobití apod., hluková zátěž

OPATŘENÍ:

- omezení skleníkových plynů
- Ekonomická podpora nízkoemisních či bezemisních módů dopravy
- Zavádění alternativních energií

Aktuální podmínky pro rozvoj multimodálních přeprav a strategie jejich rozvoje / alternativní energie v silniční dopravě

Z důvodů závěrů dokumentu Národní akční plán čisté mobility připravuje MD program podpory zavádění alternativních energií v dopravě na období 2017-2022 (4 podprogramy: elektro dobíjecích stanic, síť CNG plnících stanic, 2-5 LNG stanic na území ČR, síť 3 -5 vodíkových plnících stanic) nyní probíhá proces notifikace

Děkuji za pozornost.

Robert Spáčil, Ministerstvo dopravy

robert.spacil@mdcr.cz, http://www.mdcr.cz