



Czech Republic
Ministry of Transport

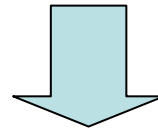
ČR a transevropská dopravní síť (TEN-T)



Ing. Luděk Sosna Ph.D.
ředitel odboru Strategie
Ministerstvo dopravy

Historický vývoj politiky TEN-T

- **1996** – Rozhodnutí č. 1692/1996/ES
 - Cílem vytvoření evropské multimodální dopravní sítě
 - Důraz na přeshraniční spojení
 - 14 prioritních projektů na **jednovrstvé síti**
- **2004** – Rozhodnutí č. 884/2004/ES
 - Revize politiky TEN-T z důsledku výrazného rozšíření EU
 - Nově celkem **30 prioritních projektů** stále na jednovrstvé síti (z toho 3 na území ČR)
 - Harmonogram prací předpokládal dokončení do roku 2020
- **2008** – Revize plnění politiky s negativními výsledky



Důkladná revize celé politiky TEN-T

Revize politiky TEN-T – aktuální stav

- **Zelená kniha – počátek revize politiky TEN-T (2/2009)**
- Pro budoucí plánování a implementaci TENT bylo zřízeno **6 expertních skupin**
- V květnu 2010 vydán pracovní dokument „**Konzultace o budoucí politice týkající se transevropské dopravní sítě**“
- V lednu 2011 vydána **metodika pro stanovení základní sítě TEN-T**
- V říjnu 2011 zveřejněn **návrh nařízení o hlavních směrech Unie pro rozvoj TEN-T**
- Nově zvolena forma **nařízení** (povinnosti nejen pro členské státy, ale i **jiné subjekty** - regionální a místní orgány, provozovatelé infrastruktury, logistických center apod.)
- V březnu 2012 přijat k návrhu **obecný přístup Rady** (tj. MD má nyní omezený prostor měnit rozsah projektů v mapě TEN-T)
- Probíhá diskuze v Evropském parlamentu – očekávaný termín **konečného přijetí návrhu** (ukončení vyjednávání mezi Radou a Evropským parlamentem) **jaro 2013**

Dvouvrstvá transevropská dopravní síť (hlavní a globální)

- **Globální síť (comprehensive network)**
 - Multimodální propojení všech evropských regionů úrovně NUTS 2
 - Základem současná síť TEN-T
 - Ve státech EU-15 mírná redukce sítě, ve státech EU-12 mírné zvyšování rozsahu sítě
 - Stanovena na základě návrhu jednotlivých členských států
 - Nutná dohoda států u přeshraničních tahů
 - Dokončení do roku 2050
- **Hlavní síť (core network)**
 - Podmnožina globální sítě
 - Nejdůležitější transevropské tahy spojující nejvýznamnější evropské aglomerace a průmyslové oblasti
 - **Stanovena Evropskou komisí dle jednotné evropské metodiky**
 - Dokončení do roku 2030

Metodika pro stanovení hlavní sítě TEN-T

Metodika obsahuje následující kroky:

- 1) Stanovení tzv. **primárních uzlů**
 - Hlavní města členských států
 - Aglomerace nad 1 mil. obyvatel (v případě ČR Ostrava)
 - Velké námořní přístavy
 - Důležité hraniční přechody do sousedních států EU (z hlediska ČR relevantní hraniční přechod SK/UA)
- 2) **Propojení vždy sousedních primárních uzlů** pokud možno všemi druhy dopravní infrastruktury
- 3) V případě souběhu (vedou-li dva tahy do geograficky blízkých uzlů) by měly být **souběžné tahy spojeny**
- 4) V případě železnic samostatná síť pro osobní a nákladní dopravu (z tohoto důvodu souběhy povoleny)
- 5) V případě **letišť v hlavní síti TEN-T nad 1,7 mil. přeprav. osob** požadavek na jejich **napojení na dálkovou železniční dopravu** do roku 2050 (v ČR se týká pouze letiště Praha-Ruzyně)

Koridory hlavní sítě

- Nástroj k usnadnění koordinace při realizaci hlavní sítě
- Procházejí nejméně třemi členskými státy a zahrnují pokud možno tři druhy dopravy
- Seznam koridorů uveden v návrhu nařízení CEF
 - **Praha součástí koridoru č. 1** Hamburg/Rostock – Burgas – Piraeus – Lefkosia
- Řízení koridoru
 - Platforma koridoru (dotčené členské státy, provozovatelé železniční infrastruktury, příp. další veřejné nebo soukromé subjekty)
 - Koordinátor (jmenovaný EK)
 - Plán rozvoje koridoru (prováděcí plán+plán investic)
- Obavy ČR (a dalších států V-4)
 - Jde o 3.vrstvu TEN-T (zvýhodňování některých projektů hlavní sítě)
 - Zásah do rozhodovacích pravomocí ČS (nesoulad s principem subsidiarity)
 - Obava z nárůstu administrativní zátěže
- V průběhu jednání v Radě se podařilo tuto část návrhu oslabit !!



Úspěchy/neúspěchy ČR během dosavadního projednávání návrhu map TEN-T

■ Úspěchy

- Zařazení žel. spojení Praha-Horní Lideč-Žilina-Košice a sil. spojení Zlín - Žilina (R49/R6) do hlavní sítě TEN-T
- Úprava žel. spojení mezi Prahou a Norinberkem v hlavní síti TEN-T (jen pro osobní žel. dopravu)

■ Neúspěchy

- Nezařazení žel. a silničního spojení (D3) Praha - České Budějovice - Linec (nesoulad s metodikou TEN-T, nesouhlas Rakouska)
- Nezařazení VRT Drážďany - Ústí nad Labem do globální sítě TEN-T (nesouhlas Německa)
- Změna trasování silničního spojení z Prahy do Brna (severní varianta po D11/R35/R43 versus jižní varianta po D1)



Finanční nástroje pro realizaci politiky TEN-T

Fond CEF (Connecting Europe Facility)

- Fond navazuje na současný Fond TEN-T, je ale rozšířen o oblast energetiky a ICT.
- Pro dopravu je vyčleněno celkem **21,7 mld €**.
- **Určeno pro:**
 - **Všechny státy EU** bez rozdílu
 - Výběr **nejkvalitnějších projektů** v rámci celé EU
- **Podporované projekty:**
 - **Pouze hlavní síť TEN-T**
 - U železniční a vodní infrastruktura podíl EU (spolufinancování EU max. **20 – 50%**)
 - Silniční infrastruktura pouze **ITS**, pro služby **nákladní dopravy a bezpečné parkování** (spolufinancování EU max. **20%**)
- **Formy podpory:**
 - **Granty**
 - **Finanční nástroje** (půjčky/záruky např. projektové dluhopisy)

Finanční nástroje pro realizaci politiky TEN-T

„Kohezní“ CEF (převod části prostředků z Fondu soudržnosti)

- Celkem převedeno **10 mld €**
- **Určeno pro:**
 - Státy s menším **HDP/obyvatele** než **90 %** evropského průměru
 - Půjde o **soutěž mezi „kohezními státy“**
 - Prostředky **nebudou** pro každý stát **předem stanoveny**
- **Podporované projekty:**
 - Pouze **hlavní síť TEN-T**
 - Míra spolufinancování EU **až do výše 85 %**
 - Železniční a vodní infrastruktura
 - Silniční infrastruktura pouze u přeshraničních projektů a silniční napojení přístavů, letišť a terminálů multimodální dopravy
 - ITS
 - 80-85 % rozpočtu CEF určeno na tzv. prioritní projekty v příloze CEF (v případě hl. m. Prahy jde o modernizaci železničního uzlu, napojení letiště na železnici a obchvat Prahy pro nákladní železniční dopravu)

Finanční nástroje pro realizaci politiky TEN-T

Fond soudržnosti

- Celkem **24 mld €** pro dopravu pro kohezní země
- pro každý stát bude **předem stanovena výše prostředků**
- **Určeno pro:**
 - státy s menším **HDP/obyvatele** než **90 %** evropského průměru
- **Podporované projekty:**
 - pro projekty **sítě TEN-T** (hlavní i globální síť)
 - míra spolufinancování EU **až do výše 85 %**
 - podpora rozvoje **nízkouhlíkových dopravních systémů** (šetrnější k ŽP) **podpora udržitelné městské mobility** (tj. možnost mj. pro projekty na území hl. m. Prahy)
 - podpora rozvoje **komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů** (i mimo TEN-T)

Finanční nástroje pro realizaci politiky TEN-T

ERDF – strukturální fond

- Odhad **0,5 mld € pro ČR**
- **Určeno pro:**
 - Jakékoliv projekty dopravní infrastruktury v regionech NUTS 2
 - **HDP menší než 75% evropského průměru**
- **Podporované projekty:**
 - Napojení na **síť TEN-T terciárních a sekundárních uzlů**
 - Zvyšování regionální mobility, městské systémy

Mapy sítě TEN-T

Silnice, přístavy, multimodální terminály a letiště



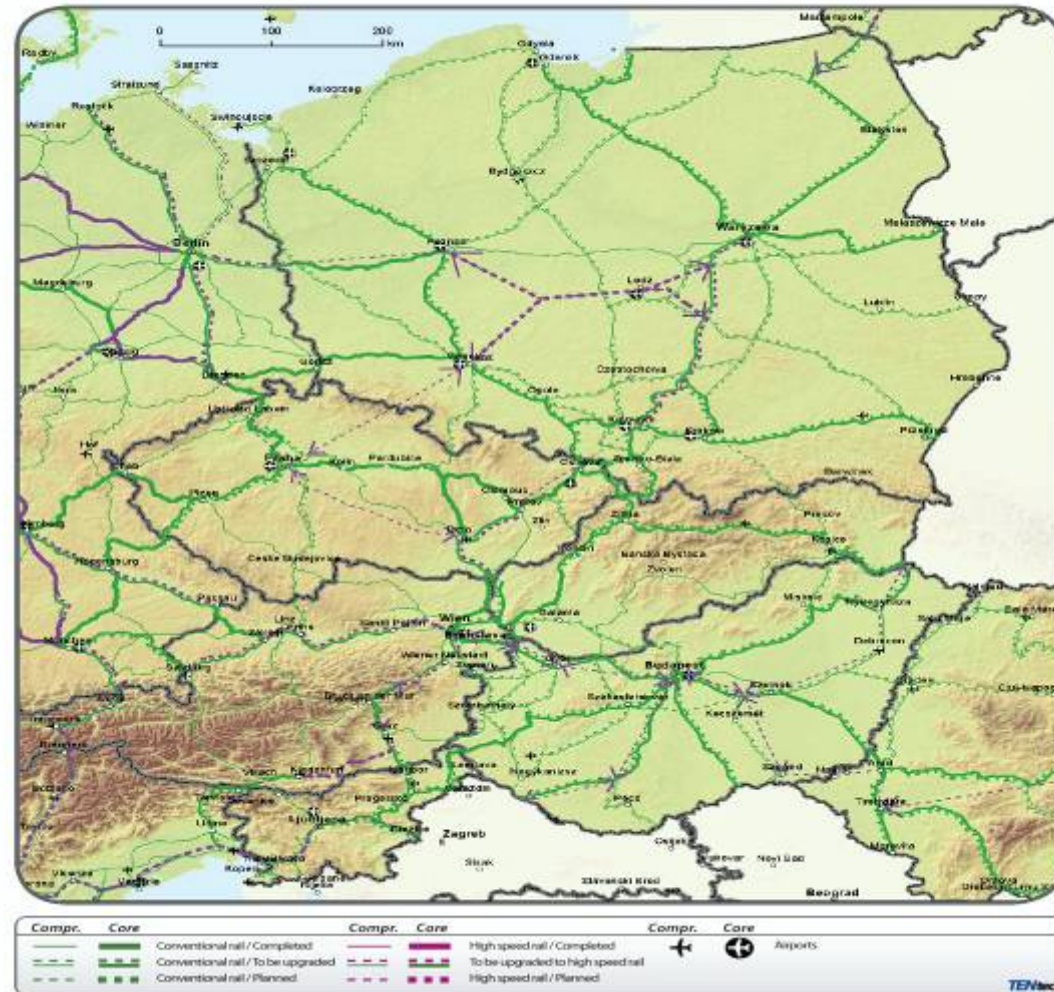
Mapy sítě TEN-T

Železnice (v core pouze pro nákladní dopravu),
přístavy, multimodální terminály



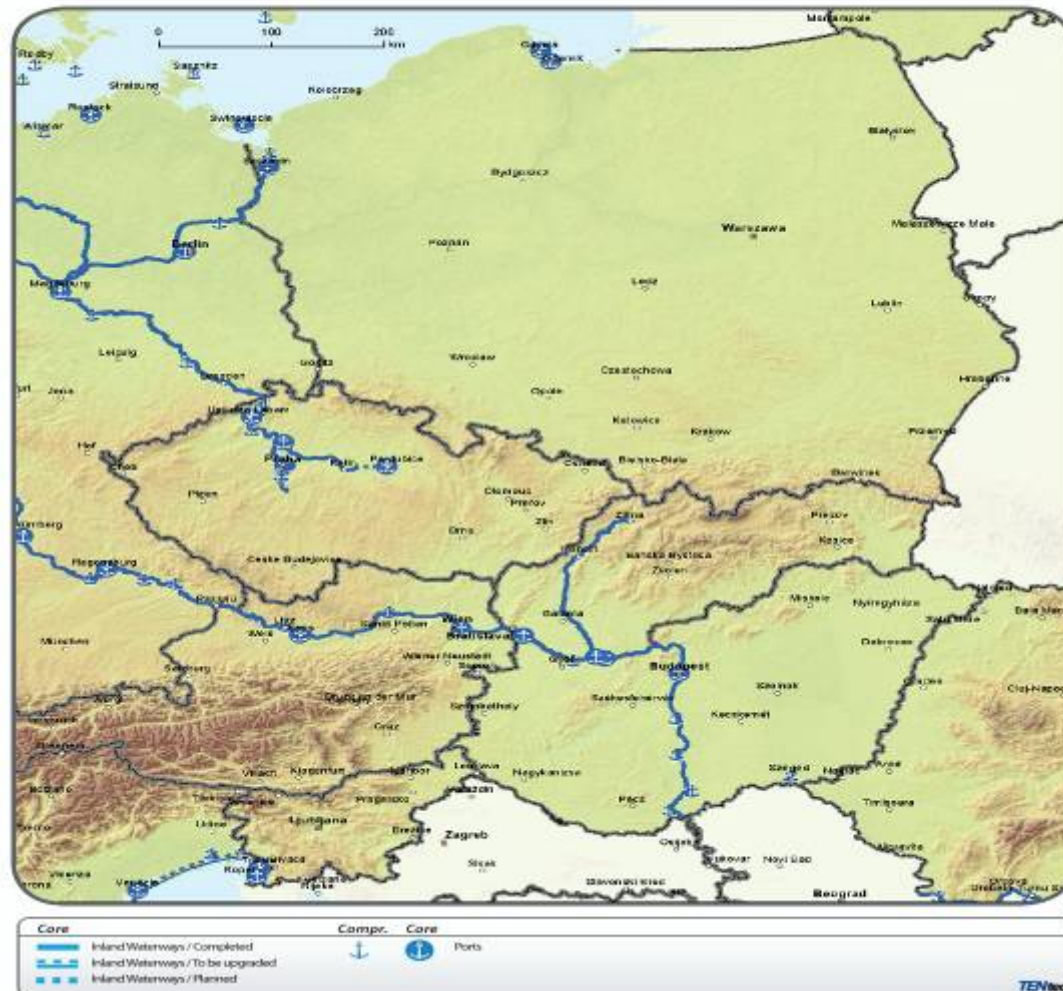
Mapy sítě TEN-T

Železnice (v core pouze pro osobní dopravu) a letiště



Mapy sítě TEN-T

Vnitrozemské vodní cesty a přístavy





Děkuji za pozornost

