



Ministerstvo dopravy



Ministerstvo dopravy
Odbor strategie
Ing. Josef Buriánek

Nová politika TEN-T a její požadavky na českou železniční síť

Historický vývoj politiky TEN-T do roku 2009

- **1996** – Rozhodnutí č. 1692/1996/ES
 - Cíl - vytvoření jednotné evropské multimodální dopravní sítě
 - Důraz na přeshraniční spojení
 - **14 prioritních projektů** na jednovrstvé síti
- **2004** – Rozhodnutí č. 884/2004/ES
 - Revize politiky TEN-T v důsledku výrazného rozšíření EU
 - Nově celkem **30 prioritních projektů** stále na jednovrstvé síti (z toho 3 na území ČR)
 - Harmonogram prací předpokládal zahájení všech projektů do roku 2010 a jejich dokončení do roku 2020
- **2008** – Revize plnění politiky s negativními výsledky



Důkladná revize celé politiky TEN-T



Projednávání nové politiky TEN-T po roce 2009

- **Únor 2009** – za českého předsednictví v Radě EU zahájen oficiálně proces revize politiky TEN-T
- **Červen 2009** – přijaty závěry Rady EU k tzv. „zelené knize EU“
- **Listopad 2009** – jmenování 6 expertních skupin k přípravě podkladů pro další postup Komise při revizi politiky TEN-T
- **Leden 2011** – Zveřejněn pracovní dokument Komise, jehož součástí byla i metodika pro definování globální a základní sítě TEN-T
- **Říjen 2011** – EK zveřejnila návrh Nařízení k politice TEN-T
- **2012 – 2013** – Projednávání návrhu nařízení v Radě ministrů dopravy a v Evropském parlamentu.
- **Květen 2013** – Kompromisní podoba nařízení po projednávání mezi Radou EU a EP
- **Listopad 2013** – Evropský parlament schválil **NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě**



Nové pojetí sítě – dvouvrstvá síť

- **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

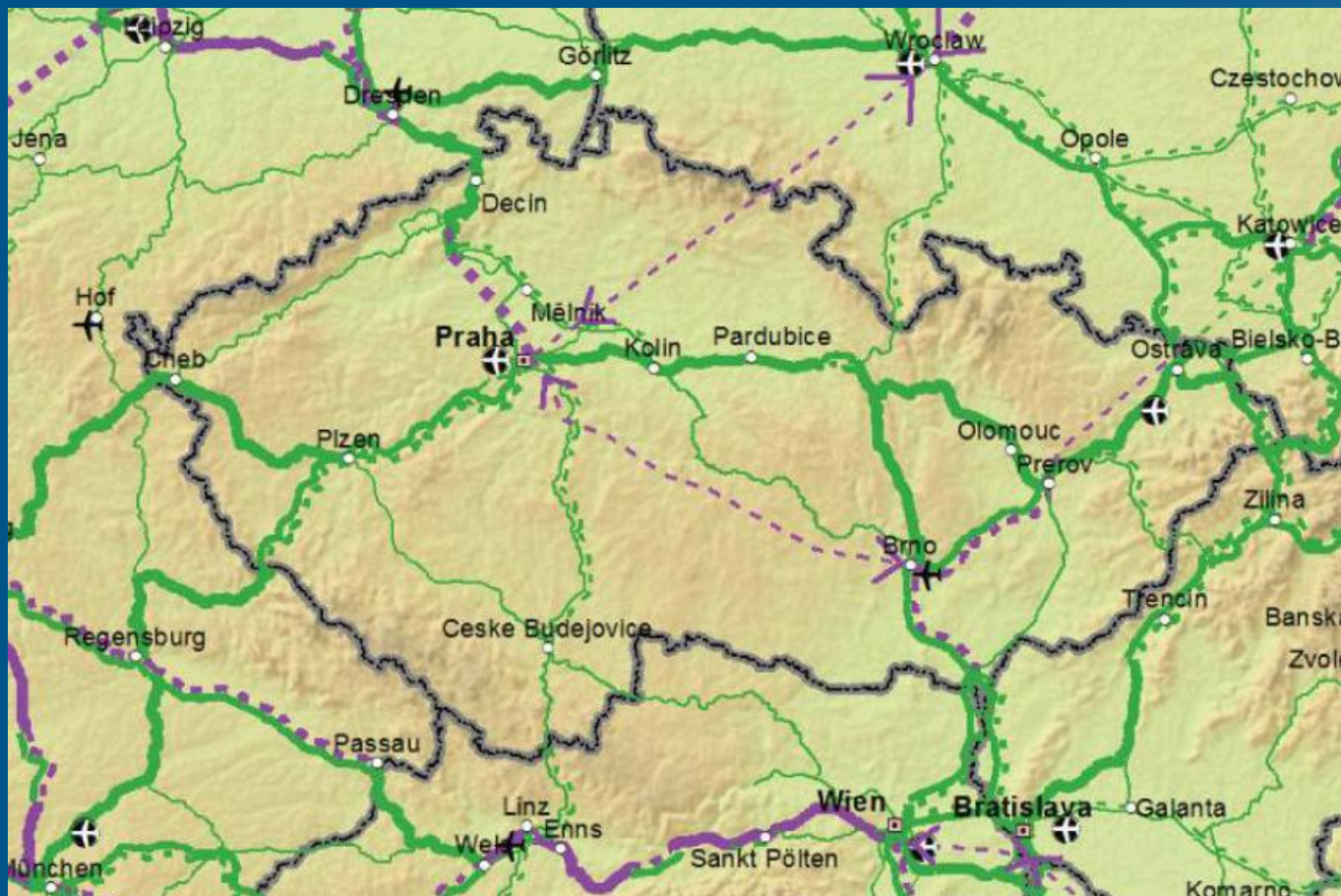


Metodika pro stanovení hlavní sítě

- 1) Stanovení tzv. **primárních uzlů**
 - Hlavní města členských států
 - Aglomerace nad 1 mil. obyvatel
 - Velké námořní přístavy
 - Důležité hraniční přechody do sousedních států EU
- 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 - samostatně definice sítě pro osobní a nákladní dopravu (souběhy povoleny)
- 5) Dokončení **do roku 2030**

TEN-T síť pro osobní dopravu

priority pro období 2014 – 2020



Brno – Přerov

Napojení Letiště VH

Plzeň – Domažlice –
st.hr.

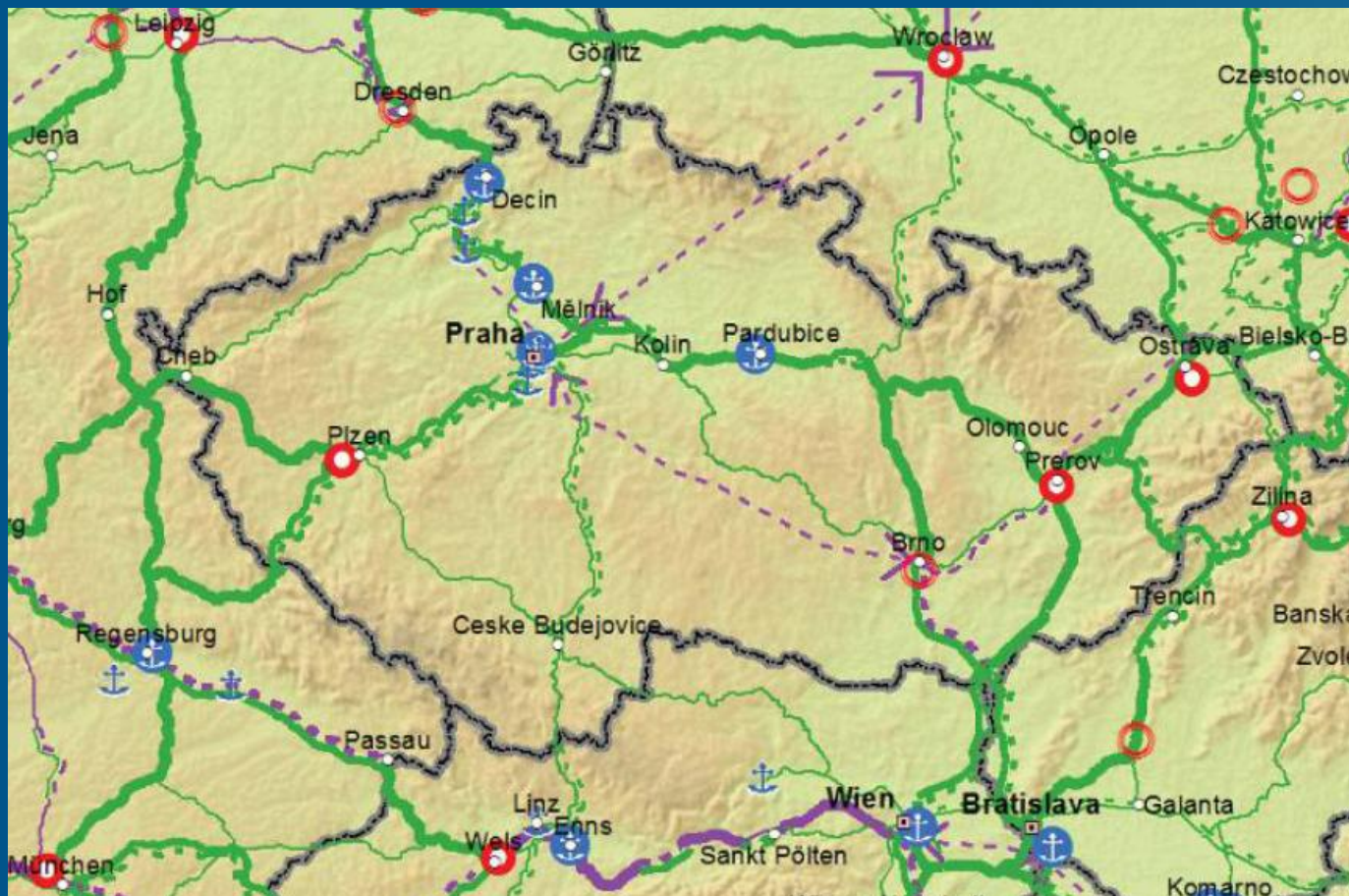
Praha – Beroun

Praha-Hostivař –
Praha hl.n.

Uzly: Plzeň, Brno,
Ostrava

TEN-T síť pro nákladní dopravu

priority pro období 2014 – 2020



Kolín – Děčín

Praha – Lysá n. L.

Hranice n. M. – Horní Lideč

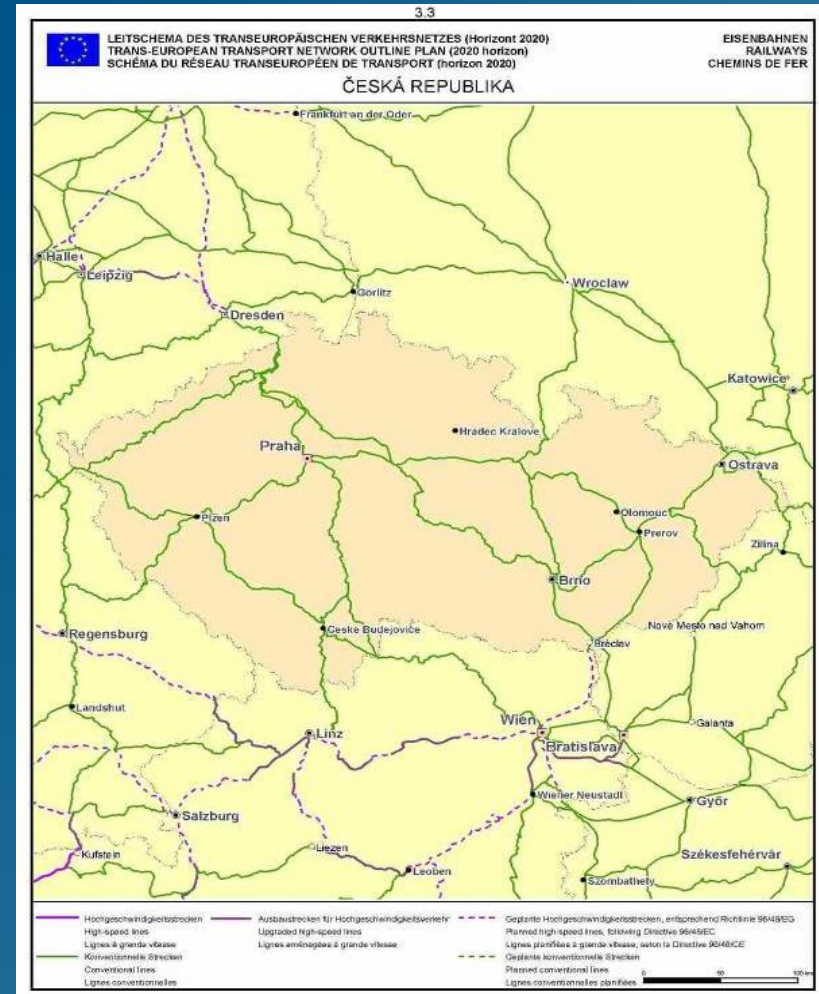
Uzly:
Plzeň
Brno
Ostrava

Požadavky: ERTMS, provoz vlaků délky 750 m, elektrizace, rychlost 100 km/h

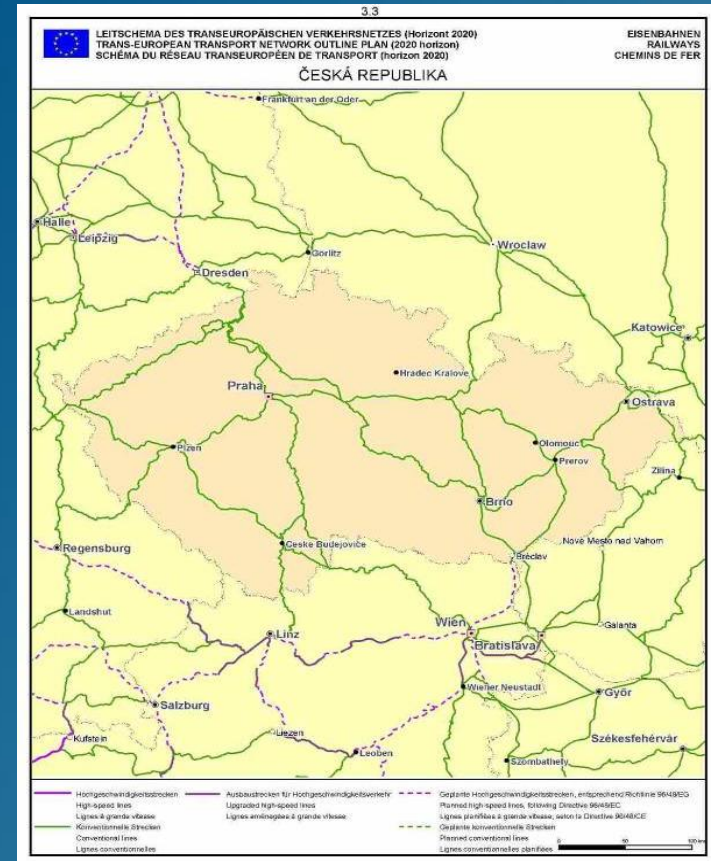
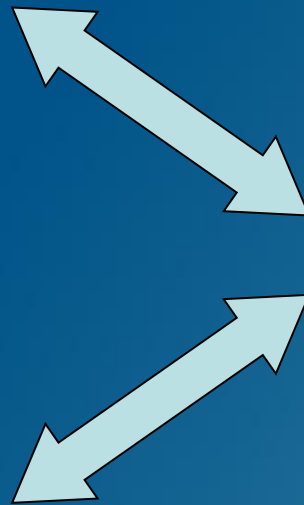
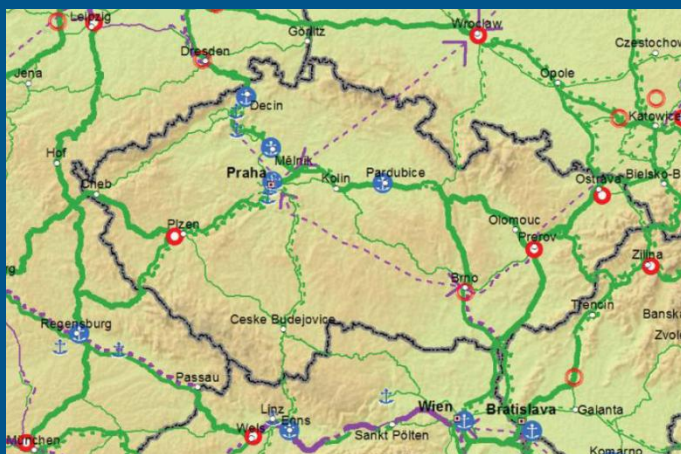
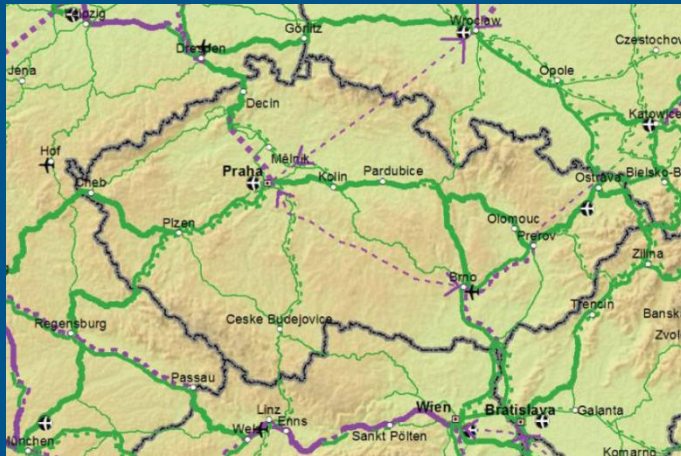
Železniční síť TEN-T na území ČR dle Rozhodnutí č. 884/2004

Co nebylo součástí TEN-T:

- Železniční spojení na Letiště Praha
- Železniční trať Praha – Lysá n.L.
- Nové spojení Praha - Beroun
- Vysokorychlostní trať Praha - Lovosice
- Vysokorychlostní trať Praha - Brno
- Vysokorychlostní trať Přerov - Ostrava
- Vysokorychlostní trať Praha – Wrocław
- **Všechny tratě konvenční**



Úspěchy a neúspěchy při vyjednávání o výsledné podobě sítě TEN-T



Výrazně posílena pozice železniční sítě ČR v politice TEN-T

Nařízení EU č. 1316/2013 – Nástroj pro propojení Evropy

- 10 koridorů – podmnožina hlavní sítě TEN-T
- 3 koridory přes území ČR
- Baltic – Adriatic (Tmavě modrá)
- Rhine – Danube (Světle modrá)
- Orient – East-Med (Hnědá)





Řízení a financování projektů na koridorech TEN-T

▪ Principy řízení koridorů

- Ke každému koridoru zřízen tzv. „**Koordinátor**“
- Zpracování **koridorových studií**
- Ze studií určeny prioritní projekty na koridoru

▪ Principy financování projektů na koridorech

- Fond CEF – cca **1,1 mld. EUR** pro Českou republiku
- **Cca 80%** prostředků určeny na projekty na koridorech
- **Cca 90%** prostředků určeny pro oblast železniční infrastruktury
- Žádosti o financování posuzovány **ve výzvách** (2014, 2015, 2016)
- Pravidla pro posuzování a hodnocení projektů dle **metodiky** (zveřejnění 06/2014)
- Dosud nejasná pravidla posuzování projektů
(Evropská přidaná hodnota, provázání s OPD)

Nařízení EU č. 1316/2013 – Nástroj pro propojení

Seznam projektů pro financování z fondu CEF

Baltic – Adriatic

Modernizace trati **Brno – Přerov**

Rekonstrukce žst. **Přerov, 2. stavba**

Průjezd železniční uzlem **Ostrava**

ETCS

Mosty u Jablunkova – Dětmárovice

Petrovice u K. – Ostrava - Břeclav

Rhine - Danube

Optimalizace trati
Praha hl.n. – Praha Smíchov

Optimalizace trati **Praha – Beroun**

Železniční uzel **Plzeň**

Modernizace trati
Plzeň – Domažlice – st.hr.

ETCS

Beroun – Plzeň – Cheb/Domažlice

Hranice n.M. – Horní Lideč – st.hr.

Orient – East-Med

Železniční uzel **Praha**

Praha hl.n. – Praha Hostivař

Praha Vysočany – Lysá n.L

Praha Libeň – Praha Malešice

Modernizace trati **Ústí O. - Choceň**

Železniční uzel **Pardubice**

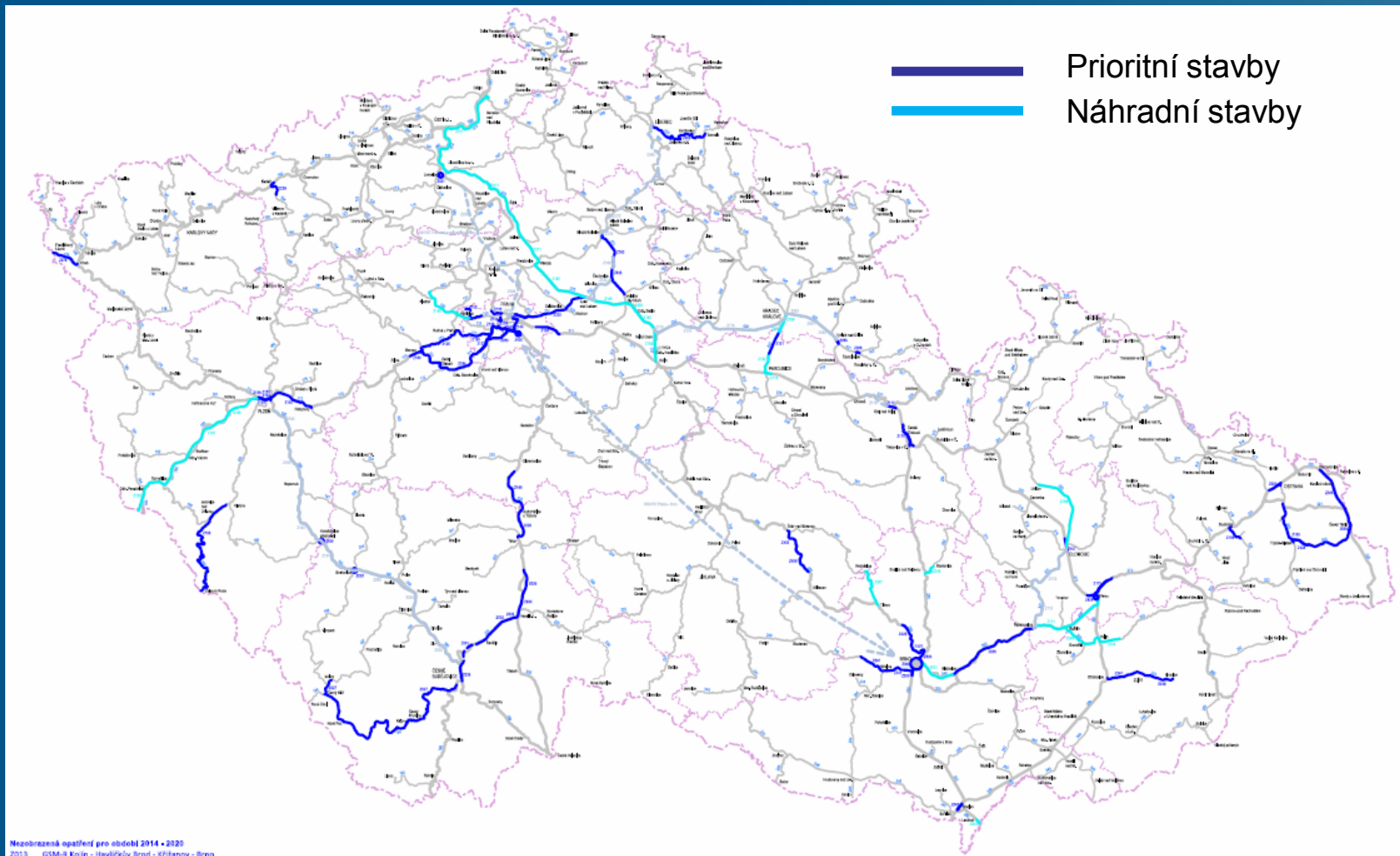
Železniční uzel **Č. Třebová**

Železniční uzel **Brno**

ETCS

Přerov – Č. Třebová

Železniční stavby k realizaci v období 2014 - 2020





Příprava OPD 2014 – 2020 (OPD II)

- Probíhá v souladu s nastaveným harmonogramem
 - povinné procedury ex-ante hodnocení dle požadavků obecného nařízení
 - posouzení SEA dle zákona č. 100/2001 Sb.
- Přípomínky z MPŘ se vypořádávají
 - návrh OPD II byl 9. 5. zveřejněn MŽP s dokumentací SEA
- Vydání stanoviska SEA
 - předpokládáno do 30. června
 - poté schválení Vládou ČR a předložení na EK (termín do 17. 7.)
- Následné formální vyjednávání s EK
 - dosud tzv. neformální dialog
- Předpokládané schválení OPD II ze strany EK na podzim



Struktura OPD 2014 – 2020

- Reflektuje zkušenosti ze současného období
- Snaha předejít riziku horšího čerpání v některých oblastech mj. soustředěním podpory pouze do třech os
- Zde pro nás nejzajímavější:
 - **PO 1: Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu**
 - Fond soudržnosti, 44,5 % celkové alokace
 - alokace 2 091 420 410 EUR (EU podíl)
 - investice do železniční infrastruktury, vodních cest sítě TEN-T, multimodální nákladní dopravy (terminály), inf. drážní městské a příměstské dopravy, systémů řízení městského silničního provozu (ITS), dopravního parku železniční dopravy a nákladní vodní dopravy.
- Dále:
 - PO 2: Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná inf. pro čistou mobilitu
 - PO 3: Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T



OPD 2014 – 2020: Prioritní osa 1

- Specifický cíl SC 1.1: Zlepšení **infrastruktury** pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy
 - Cíl: zajištění interoperability v souladu s TSI na důležitých železničních tratích, postupné zavádění DOZ a rozvoj telematických systémů
- Specifický cíl SC 1.6: Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace **dopravního parku**
 - Cíl (železniční doprava): přispět k vytvoření podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a širší využití železniční dopravy, a to zejména prostřednictvím nastartování trvalého cyklu obnovy dopravního parku osobní železniční dopravy, dále zajištění interoperability v souladu s TSI prostřednictvím investic do vozového parku



OPD 2014 – 2020: Specifický cíl SC 1.6

- Specifický cíl SC 1.6: Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace **dopravního parku**
 - Příjemci podpory (žel. doprava): vlastníci dopravních prostředků provozovaných v železniční dopravě (v případě nákupu železničních vozidel půjde o vozidla pro veřejnou dopravu provozovanou v závazku veřejné služby včetně dopravy přeshraniční)
 - Podporované aktivity (žel. doprava):
 - Obnova vozidlového parku osobní železniční dopravy v objednávce veřejné služby – přímá zadání / nabídková řízení (odlišná výše dotací v případě pořízení vozidel dopravcem a objednatelem).
 - Úpravy vozidel vedoucí k zajištění interoperability a implementaci TSI včetně vozidlových součástí systému ERTMS



Ministerstvo dopravy



**Děkuji za pozornost
a přeji příjemný den.**