

KLÍČOVÁ FAKTOGRAFIE SPOJENÁ
S NÁVRHEM NAŘÍZENÍ
O TRANS-EVROPSKÝCH
DOPRAVNÍCH SÍTÍCH (TEN-T)

EU OFFICE

Česká spořitelna, a.s.
Olbrachtova 1929/62
140 00 Praha 4
tel.: +420 956 718 012
fax: +420 224 641 301
EU_office@csas.cz
<http://www.csas.cz/eu>

Jan Jedlička

+420 956 718 014
jjedlicka@csas.cz

Petr Zahradník

+420 956 718 013
pzahradnik@csas.cz

Iva Dlouhá

+420 956 718 015
idlouha@csas.cz

Helena Kerclová

+420 956 718 012
hkerclova@csas.cz

Petr Zahradník,

EU Office České spořitelny

1. Předmět návrhu nařízení

Nařízení o TEN-T vytváří unijní zásady pro rozvoj Trans-evropských dopravních sítí, jež určuje infrastrukturu TEN-T, v rámci níž jsou identifikovány projekty společného zájmu. Zásady specifikují požadavky, které by měly být respektovány subjekty zodpovědnými za management infrastruktury TEN-T. Formulují priority pro rozvoj TEN-T. Vymezují opatření pro implementaci TEN-T. Vztahuje se k TEN-T, jež sestává z:

- existující a plánované dopravní infrastruktury;
- opatření podporujících efektivní management a využívání takovéto infrastruktury.

Dopravní infrastruktura TEN-T spočívá v:

- železniční dopravní infrastruktury;
- vnitrozemské vodní infrastruktury;
- silniční dopravní infrastruktury;
- námořní dopravní infrastruktury;
- letecké dopravní infrastruktury;
- infrastruktury pro multi-modální dopravu;
- vybavení, zařízení a inteligentních dopravních systémech spojených s dopravní infrastrukturou.

Pro účely návrhu nařízení jsou vymezeny následující definice pojmů a termínů:

- projekt společného zájmu znamená jakoukoliv součást plánované dopravní infrastruktury, existující dopravní infrastruktury nebo jakoukoliv modifikaci existující dopravní infrastruktury, která je v souladu s obsahem Comprehensive Network (viz níže) a jakékoliv opatření zajišťující efektivní management a využívání takovéto infrastruktury;
- projekt vzájemného zájmu znamená projekt zahrnující jak unijní, tak i jednu či více třetích zemí, jež se zaměřuje na propojení TEN-T se sítěmi dopravní infrastruktury těchto zemí k usnadnění hlavních dopravních toků;
- třetí země znamená jakoukoliv sousední zemi a všechny další země, s nimiž může Unie spolupracovat k dosažení cílů, sledovaných nařízením o TEN-T;
- sousední země znamená zemi spadající do systému Evropské politiky sousedství (ENP), včetně Strategického partnerství, Politiky rozšíření, Evropského hospodářského prostoru (EEA) a Evropského sdružení volného obchodu (EFTA);
- evropská přidaná hodnota znamená ve vztahu k projektu hodnotu vyplývající z unijní intervence, která představuje dodatečný příspěvek k hodnotě, jež by jinak měla být vytvořena samotnou (izolovanou) aktivitou členského státu;
- infrastrukturní manager znamená jakýkoliv veřejný nebo podnikatelský subjekt, který je zodpovědný zejména za založení a udržování dopravní infrastruktury. Může též zahrnovat management kontroly infrastruktury a bezpečnostních systémů;
- inteligentní dopravní systémy (ITS) znamenají systémy využívající informační, komunikační, navigační a lokalizační (určování pozice) technologie k řízení mobility a provozu na TEN-T a zajištění přidané hodnoty služeb občanům a operátorům (provozovatelům), včetně bezpečného, environmentálně vstřícného a kapacitně efektivního využívání sítí. Mohou rovněž zahrnovat palubní zařízení, jež zajišťuje formování nedělitelného systému, se souvisejícími infrastrukturálními komponenty. Zahrnují systémy, jež se dále vztahují k následujícím pěti bodům:
 - (a) řídicí systém letecké dopravy znamená systém, specifikovaný v nařízení (ES) č. 552/2004 Evropského parlamentu a Rady EU z 10. 3. 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letecké dopravy (nařízení o interoperabilitě) a v hlavní plánu o evropském řízení letecké dopravy (ATM), definovaným nařízením Rady EU (ES) č. 210/2007 z 27. 2. 2007 o založení společného podniku k rozvoji nové generace evropského systému řízení letecké dopravy (SESAR);
 - (b) monitorovací a informační systémy pro dopravu plavidel (VTMIS) znamenají systémy rozmístěné k monitorování a řízení dopravy a námořní přepravy, využívající informace od systémů automatické identifikace lodí (AIS), identifikace a trasování lodí na dlouhé vzdálenosti (LRIT), pobřežní radarové systémy a rádiové komunikace, zajištěné směrnicí č. 2002/59/ ES Evropského parlamentu a Rady EU z 27. 6. 2002, zakládající komunitární monitorovací a informační systém dopravy plavidel a odvolání směrnice Rady EU č. 93/75/EHS;

- (c) říční informační služby (RIS) znamenají informační a komunikační technologie pro vnitrozemské vodní cesty, jak je definováno ve směrnici č. 2005/44/ES Evropského parlamentu a Rady EU ze 7. 9. 2005 k harmonizovaným říčním informačním službám na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství;
 - (d) námořní služby znamenají služby využívající pokročilé a interoperabilní informační technologie v sektoru námořní dopravy k usnadnění propustnosti nákladu na moři a v oblastech přístavů;
 - (e) evropský systém řízení železniční dopravy (ERTMS) znamená systém definovaný v rozhodnutí Evropské komise č. 2006/679/ES z 28. 3. 2006 a rozhodnutím Evropské komise č. 2006/860 ze 7. 11. 2006, týkající se technické specifikace pro interoperabilitu ve vztahu k řídicím, zabezpečovacím a signalizačním subsystémům trans-evropských konvenčních a vysokorychlostních železničních systémů.
- dopravní mód (druh dopravy) znamená železnici, vnitřní vodní cesty, silniční, námořní a leteckou dopravu;
 - multi-modální doprava znamená přepravu nákladu nebo cestujících, případně obou, při využití dvou či více dopravních módů;
 - městský uzel znamená městskou oblast, kde dopravní infrastruktura TEN-T je spojena s dalšími částmi této infrastruktury a s infrastrukturou regionální a místní dopravy;
 - logistická platforma znamená oblast, jež je přímo spojena s dopravní infrastrukturou TEN-T, včetně alespoň jednoho nákladního terminálu, umožňující, aby mohly být zabezpečovány logistické aktivity;
 - nákladní terminál znamená strukturu vybavenou pro překládku mezi alespoň dvěma dopravními módy a pro přechodné uchování nákladu jako jsou přístavy, vnitrozemské přístavy, letiště a železničně-silniční terminály;
 - region NUTS znamená region, jež je definován v Nomenklatuře teritoriálních jednotek pro účely statistiky.



2. Cíle Trans-evropské dopravní sítě

TEN-T umožní dopravní služby a operace, které:

- (a) vyhovují potřebám mobility a dopravy jejich uživatelů v rámci Unie a ve vztahu s třetími zeměmi, čímž přispívají k dalšímu hospodářskému růstu a konkurenceschopnosti;
- (b) jsou ekonomicky efektivní, přispívají cílům nízkouhlíkové a čisté dopravy, palivové bezpečnosti a ochrany životního prostředí, jsou bezpečné a mají vysoké standardy kvality jak pro osobní, tak i nákladní dopravu;
- (c) podporují nejpokrokovější a nejrozvinutější technologické a operační koncepty;
- (d) zajišťují vhodnou dostupnost všech regionů Unie, čímž podporují sociální, ekonomickou a teritoriální kohezi a podporují růst založený na procesu sociálního začleňování.

V rozvoji infrastruktury TEN-T budou sledovány tyto cíle:

- (a) vzájemná propojenost a interoperabilita národních dopravních sítí;
- (b) odstranění úzkých míst a překlenutí chybějících spojení, jak v rámci dopravní infrastruktury, tak na spojovacích bodech mezi nimi, v rámci oblastí členských států a na hraničních přechodech mezi nimi;
- (c) rozvoj všech druhů dopravy způsobem konzistentním se zajištěním udržitelné a ekonomicky efektivní dopravy v dlouhodobém horizontu;
- (d) optimální integrace a vzájemné propojení všech druhů dopravy;
- (e) efektivní využití infrastruktury;
- (f) podpora širokého využití dopravy s největším uhlíkově neutrálním efektem;
- (g) propojení dopravní infrastruktury mezi TEN-T a sítěmi dopravní infrastruktury sousedících zemí a podpora jejich interoperability;
- (h) vytvoření infrastrukturních požadavků, jmenovitě v oblasti interoperability a bezpečnosti, jež budou tvořit měřítko (benchmarking) pro kvalitu, efektivnost a udržitelnost dopravních služeb;

- (i) jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu, ucelené, souvislé spojení mezi dopravní infrastrukturou pro dopravu na dlouhé vzdálenosti na straně jedné, a regionální a lokální dopravu na straně druhé;
- (j) dopravní infrastruktura, která odráží specifické situace v různých částech Unie a zajišťuje vyvážené pokrytí evropských regionů, včetně nejbližších a dalších periferních regionů;
- (k) dostupnost pro starší osoby, osoby s redukovanou mobilitou a pro handicapované cestující.

3. Zdrojově efektivní síť

Členské státy a – tam, kde je to vhodné – regionální a místní autority, infrastrukturní manageři, dopravní operátoři a další veřejné a soukromé subjekty budou plánovat, rozvíjet a provozovat TEN-T zdrojově efektivním způsobem, prostřednictvím:

- (a) optimalizace integrace a vzájemného propojení infrastruktury;
- (b) širokého rozmístění nových technologií a ITS;
- (c) zlepšení a udržení existující dopravní infrastruktury;
- (d) respektování možných synergií s ostatními sítěmi, zejména trans-evropskými energetickými a telekomunikačními sítěmi;
- (e) ocenění strategického dopadu na oblast životního prostředí, s vytvořením vhodných plánů a programů a dopadů na snížení klimatické zátěže;
- (f) opatření k plánování a expanzi infrastrukturní kapacity tam, kde je to nutné;
- (g) adekvátní zvážení zranitelnosti dopravní infrastruktury s ohledem na měnící se klima a přírodní a člověkem způsobené pohromy

4. Dvouvrstvá struktura TEN-T

Pozvolný rozvoj TEN-T bude zejména dosahován zaváděním dvouvrstvé struktury pro tuto síť, spočívající v Comprehensive Network a Core Network (viz níže).

Comprehensive Network (ucelená, komplexní síť) bude vytvořen veškerou existující a plánovanou dopravní infrastrukturou TEN-T a opatřeními podporujícími efektivní využívání této infrastruktury.

Core Network (jádrová, prioritní síť) bude spočívat v těch součástech Comprehensive Network, jež mají největší strategický význam pro dosahování pro rozvoj TEN-T.

5. Projekty společného zájmu

Projekty společného zájmu budou přispívat rozvoji TEN-T prostřednictvím vytváření nové dopravní infrastruktury, údržby, obnovy a zlepšování existující dopravní infrastruktury a prostřednictvím opatření podporujících zdrojově efektivní využívání.

Projekty společného zájmu budou:

- (a) přispívat cílům TEN-T;
- (b) v souladu s posláním Core Network a Comprehensive Network;
- (c) předmětem socio-ekonomické analýzy nákladů a přínosů, ústící v pozitivní čistou současnou hodnotu;
- (d) demonstrovat zřetelnou evropskou přidanou hodnotu.
- (e) Projekt společného zájmu může zahrnovat celý cyklus, včetně studií proveditelnosti a povolovacích procedur a evaluace.

Členské státy a další projektoví účastníci přijmou všechna nutná opatření k zajištění, aby byly projekty zabezpečovány v souladu s relevantními unijními a národními pravidly a procedurami, zejména s unijní legislativou k životnímu prostředí, ochraně klimatu, bezpečnosti, hospodářské soutěži, státní pomoci, veřejným zakázkám a veřejnému zdraví.

Projekty společného zájmu jsou dostupné pro unijní finanční pomoc v rámci nástrojů vhodných pro TEN-T, zejména nástroje pro propojení Evropy (CEF)

6. Spolupráce se třetími zeměmi

Unie může podporovat projekty společného zájmu, aby došlo k propojení TEN-T s infrastrukturními sítěmi třetích zemí, zařazených do Politiky evropského sousedství, Politiky rozšíření, Evropského hospodářského prostoru (EEA) a

Evropského sdružení pro volný obchod (EFTA) a jež usiluje o:

- propojení Core Network na přeshraničních přechodech;
- zajištění propojení mezi Core Network a dopravními sítěmi třetích zemí;
- završení dopravní infrastruktury ve třetích zemích, jež slouží jako spojení mezi částmi Core Network v Unii;
- zavedení systémů řízení dopravy v těchto zemích.

Takovéto projekty společného zájmu zesílí kapacitu nebo užitečnost sítí, lokalizovaných v jednom nebo několika členských státech. Unie může spolupracovat se třetími zeměmi na podpoře projektů vzájemného zájmu. Tyto projekty usilují o:

- podporu interoperability mezi TEN-T a sítěmi sousedních zemí;
- podporu rozšíření politiky trans-evropských sítí do třetích zemí;
- usnadnění letecké dopravy se třetími zeměmi, zejména rozšířením Jednotného evropského nebe a spolupráce při řízení letecké dopravy;
- (usnadnění námořní dopravy a podporu mořských dálnic se třetími zeměmi.

Příloha nařízení zahrnuje indikativní mapy TEN-T, rozšířené na specifické sousední země.

Unie může využít existující nebo vytvořit a použít nové koordinační a finanční nástroje se sousedními zeměmi, jako je investiční facilitata pro sousedství (NIF) nebo nástroj předvstupní pomoci (IPA), k podpoře projektů vzájemného zájmu.

Unie může spolupracovat s mezinárodními a regionálními organizacemi a institucemi k dosažení jakéhokoliv cíle sledovaného v rámci naplňování smyslu spolupráce se třetími zeměmi.

7. Příklady předběžně identifikovaných projektů Core Network v oblasti dopravy

A) Balticko-Adriatický koridor

Předběžně identifikovaná sekce	Druh dopravy	Popis/ data/ informace
Helsinky - Tallin	přístavy, mořské dálnice (Motorways of the Sea; MoS)	vzájemné propojení přístavů, (další) rozvoj multimodálních platforem a jejich vzájemná propojenost, mořské dálnice (MoS), včetně kapacity ledoborce)
Tallin – Riga – Kaunas - Varšava	železnice	(detailní) studie nové UIC (Mezinárodní železniční unie) rozchody kolejí plně interoperabilní; práce na nové trase se začátkem před rokem 2020; vzájemné propojení železnice – letiště/ přístavy
Gdyně – Katowice	železnice	modernizace
Gdyně, Gdaňsk	přístavy	vzájemné propojení přístavů; (další) rozvoj multimodálních platforem
Varšava-Katovice	železnice	modernizace
Katovice – Ostrava – Brno – Vídeň & Katovice – Žilina – Bratislava – Vídeň	železnice	modernizace; zejména přeshraniční sekce Polsko – Česká republika, Polsko – Slovensko a Slovensko – Rakousko; (další) rozvoj multimodálních platforem
Vídeň – Štýrský Hradec – Klagenfurt – Udine – Benátky – Ravenna	železnice	modernizace a pokračující práce; (další) rozvoj multimodálních platforem
Terst, Benátky, Ravenna	přístavy	vzájemné propojení přístavů; (další) rozvoj multimodálních platforem

B) Varšava – Berlín – Amsterdam/ Rotterdam – Felixstowe – Midlands

Předběžně identifikovaná sekce	Druh dopravy	Popis/ data/ informace
hraniční přechod s Běloruskem – Varšava – Poznaň – hranice s Polskem – Německo	železnice	modernizace stávající trasy; studie pro vysokorychlostní železnici
Hranice Polsko – Německo – Berlín – Hannover – Amsterdam/Rotterdam	železnice	modernizace několika sekcí (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlín)
Západoněmecké kanály, Středozemní kanál, Hannover – Magdeburg - Berlín	vnitrozemské vodní cesty (IWW)	modernizace
Amsterodamská zdymadla;	vnitrozemské vodní cesty (IWW)	probíhající studie
Felixstowe – Midlands	železnice, přístav, multimodální platformy	vzájemné propojení přístavu a multimodálních platform

C) Třetí Středomořský koridor

Předběžně identifikovaná sekce	Druh dopravy	Popis/ data/ informace
Algeciras - Madrid	železnice	probíhající studie, práce mají být zahájeny před rokem 2015 a mají být završeny v roce 2020
Sevilla – Antequera – Granada – Almería – Cartagena – Murcia – Alicante – Valencia	železniční	studie a zpracování
Valencia – Tarragona – Barcelona	železniční	výstavba v období let 2014 - 2020
Barcelona	přístav	vybudování vzájemného propojení železnice s přístavem a letištěm
Barcelona – Perpignan	železniční	přeshraniční sekce, probíhající práce, nová trasa dokončena do roku 2015, modernizace existující trasy
Perpignan – Montpellier	železnice	průjezd Nimes – Montpellier by měl být funkční v roce 2017, Montpellier – Perpignan v roce 2020
Lyon – Turín	železnice	přeshraniční sekce; práce na tunelové základně mají být zahájeny do roku 2020; studie přístupu k trasám
Milán – Brescia	železnice	Částečná modernizace, částečně nová vysokorychlostní železniční trasa
Brescia – Benátky – Terst	železnice	na několika sekcích železnice by stavební práce měly začít do roku 2014
Milán – Mantova – Benátky – Terst	vnitrozemské vodní cesty (IWW)	studie, modernizace, zpracování
Terst – Divača	železnice	studie a částečná probíhající modernizace; přeshraniční sekce bude provedena po roce 2020
Koper – Divača – Lublaň – Maribor	železnice	studie a modernizace/ částečně nová trasa
Uzel Lublaň	železnice	železniční uzel Lublaň; včetně multimodální platformy; propojení železnice - letiště
Maribor – Zalău	železnice	přeshraniční sekce: studie, práce mají být zahájeny před rokem 2020
Boba – Szekesfehervar	železnice	modernizace
Budapešť – Miskolc – hraniční přechod s Ukrajinou	železnice	modernizace

D) Hamburk – Rostock – Burgas/ hraniční přechod s Tureckem – Pireus – Nikósie

Předběžně identifikovaná sekce	Druh dopravy	Popis/ data/ informace
Drážďany – Praha	železnice	studie pro vysokorychlostní železnici
Praha	železnice	modernizace, průjezd pro nákladní přepravu, železniční propojení letiště
Hamburg - Drážďany	vnitrozemské vodní cesty (IWW)	modernizace Labe
Děčínská zdymadla	vnitrozemské vodní cesty (IWW)	studie
Břeclav – Bratislava	železnice	přeshraniční, modernizace
Bratislava – Hegyeshalom	železnice	přeshraniční, modernizace
Budapešť – Arad – Temešvár – Calafat	železnice	modernizace v Maďarsku téměř ukončena, v Rumunsku pokračuje
Vidin – Sofie – Burgas/ hraniční přechod s Tureckem Sofie – Soluň – Atény/ Pireus	železnice	studie a zpracování Vidin – Sofie – Soluň; modernizace Sofie – Burgas/ hraniční přechod s Tureckem
Atény/ Pireus – Limassol	mořské dálnice (MoS)	vybudování přístavní kapacity a propojení se zázemím pro vodní cesty
Limassol – Nikósie	přístavy, multimodální platformy	modernizace vzájemného propojení mezi jednotlivými druhy dopravy