

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY

Datum: 30.4.2009
Originál

č.j.: 162/2009-520-DOP/1

European Commission

By e-mail: TREN-B1-GREEN-PAPER-TEN-T@ec.europa.eu

Odpovědi Ministerstva dopravy České republiky na otázky obsažené v dokumentu Evropské komise: Zelená kniha TEN-T: přezkum politiky směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ves službách společné dopravní politiky

Q1 Mělo by hodnocení dosavadního vývoje TEN-T ze strany Komise zahrnovat nějaké další faktory?

Hodnocení vývoje transevropské dopravní sítě je výstižné. Je třeba zdůraznit, že dosud nebyla věnována dostatečná podpora projektům do sousedních regionů EU, a to včetně těch částí, které se nacházejí na území EU. Do hodnocení by bylo vhodné zahrnout i ostatní druhy kombinované a multimodální dopravy než pouze vztah námořní doprava – pozemní doprava.

Pomoc Společenství přispívá hospodářsky slabším regionům, což je princip, který je nutné zachovat i do budoucna, neboť jednotný trh vyžaduje bezproblémové dopravní spojení po celém kontinentu, a to i v regionech, jejichž ekonomická úroveň neumožňuje dostatečně kvalitní infrastrukturu zajistit. S ohledem na potřebu vyhodnocovat efektivnost využití prostředků a přínosů politiky by mělo být vyhodnocováno i dosažení koordinace s ostatními politikami, především s kohezní politikou.

Pro plánování globální sítě nebyla použita jednotná metodika pro staré a nové státy v části železniční infrastruktury. Proto v nových státech s výjimkou Bulharska (vstup až v roce 2007) a Slovinska nejsou součástí sítě TEN-T vysokorychlostní tratě. I to musí být v politice TEN-T zohledněno. Moderní dopravní systémy (např. vysokorychlostní tratě) by měly být záležitostí celé Evropy, kde existuje dostatečná potenciální poptávka.

Je třeba vzít v úvahu odlišné „vlastnosti“ jednotlivých druhů dopravy v případě chybějících linek a úzkých hrdel. V případě železniční a vnitrozemské vodní dopravy se existence těchto nedokonalostí sítě projeví přesunem přeprav na silniční dopravu, takže na nekvalitním železničním tahu se nemusí projevit negativní tendence (kongesce). Ta se může projevit naopak v dopravě silniční, neboť na ní dojde k přesunu přeprav. U silniční dopravy se nedokonalost sítě projeví kongescemi a nižší bezpečností provozu a většími dopady na životní prostředí. To je třeba při vytváření přepravních prognóz a plánování sítí mít na paměti.

Při plnění cílů by nemělo jít v první řadě o „viditelnost zásluh té které úrovně (ES, členské státy, regiony)“, ale o dosažení společných cílů. Evropská úroveň nemůže zajistit splnění cílů bez účasti členských států, a to ani u nejdůležitějších prioritních projektů. Stanovení společných cílů je ale důležitým evropským úkolem. Nově přidaná hodnota musí být viditelná ve všech částech Evropy.

Q2 Jaké existují další argumenty pro nebo proti zachování globální sítě a jak by bylo možné překonat nevýhody jednotlivých přístupů?

Z evropské úrovně je důležité koncentrovat úsilí na opravdu nejdůležitější projekty. To je přístup bezpochyby správný a definici prioritní sítě je nutné provést. Je ale nutné si uvědomit, že i ostatní úrovně dopravních sítí jsou nepostradatelné, a teprve vzájemné doplňování funkcí jednotlivých úrovní sítí může přinést požadovaný synergický efekt. Je proto nutné zajistit realizaci prioritní sítě, ale zároveň je nutné mít stanoven harmonogram a jasné priority i pro sítě zajišťující napojení všech evropských regionů (tj. globální sítě) a zajistit i vzájemné propojení regionů pomocí vnitrostátních sítí, a propojení jednotlivých měst a obcí pomocí sítí regionálních. I na tyto úrovně musí být zajištěny prostředky v odpovídající míře (včetně určité podpory Společenství alespoň ekonomicky nejchudším regionům). Bude důležité a obtížné stanovit poměry, kterými budou prostředky rezervovány pro tyto jednotlivé úrovně sítí. I k tomu musí vzniknout příslušná metodika.

Cíle stanovené pro globální síť jsou důležité i nadále, ale evropská úroveň ji může jen koordinovat a podporovat, a to odstupňovaně podle specifik členských zemí a regionů, na kterých leží hlavní odpovědnost. I to je důležitý úkol Společenství. Důležitost má tato úroveň i z hlediska plnění horizontálních cílů (plnění cílů dopravní politiky), a dále jako podnět k tomu, aby členské státy s dostatečným důrazem braly v úvahu ve svých národních plánech nadnárodní cíle. Zajistit koordinační funkce je důležité nejen z prostorového hlediska, ale i z hlediska časového.

Dalším důvodem pro zachování globální sítě je to, že nejvíce zanedbané sítě této a nižších úrovní se nacházejí v regionech a státech s nižší ekonomickou výkonností. Samy o sobě tento handicap těžko překonají, pokud v rámci Politiky soudržnosti nedostanou výpomoc.

Nebude proto možné zcela opustit globální síť, ale bude nutné navrhnout, jak pro ni stanovit cíle a priority (včetně členění na cíle krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé) a odpovědnosti za jejich plnění, a rovněž navrhnout, jak zajistit financování. To souvisí i s paralelním diskusním procesem, který se týká Evropské politiky soudržnosti. Úroveň globální sítě je proto třeba zachovat, byť hlavní úsilí Společenství bude směřováno na prioritní síť a prioritní projekty.

Q3 Byl by takový přístup založený na prioritní síti lepší než současný přístup založený na prioritních projektech? Pokud ne, proč a jaké jsou konkrétní silné stránky přístupu založeného na prioritních projektech? Pokud ano, jaké (další) přínosy by mohl přinést a jak by se měl rozvíjet?

Síťové pojetí je v každém případě výhodnější, neboť je stejně důležité kromě samotné infrastruktury vytvářet podmínky pro poskytování kvalitních služeb, což přináší nutnost aplikovat další opatření, a to i na již vybudované infrastrukturu. Je dále nutné zajistit, aby geografický i koncepční přístup byl uplatněn na ucelené síti, která bude propojovat dnes izolované prioritní projekty.

Prioritní sítě jsou trvalou entitou a musí být definovány s ohledem na skutečné i potenciální budoucí přepravní potřeby bez ohledu na skutečný stav infrastruktury. Teprve na takto identifikované síti je třeba vytipovat hlavní opatření ke zlepšení stavu, tj. definovat prioritní projekty. Horizontální cíle (cíle na podporu dopravní politiky k zajištění podmínek pro poskytování služeb) ale musí být plněny na celé prioritní síti.

Pomoc Společenství by měla být zaměřena zejména na tyto prioritní projekty definované na prioritní síti a nástroje k dosažení cílů by měly být ve středu pozornosti Společenství. Politika by tak měla určité společné rysy s procesem TINA, kde byla rovněž síť definována jako základní a doplňková. Na globální síti (analogicky k původní doplňkové síti TINA) by postup realizace měla obdobnou strukturu s vyšší odpovědností členských států se zachováním diverzifikované podpory z evropské úrovně. Na prioritní síti (analogicky páteřní síť TINA) musí nést spoluodpovědnost členské státy společně s Evropským společenstvím a musí být stanovena na základě celoevropské metodiky. Evropská úroveň by měla zajistit, aby byly plněny stanovené cíle, a to formou finanční pomoci a koordinace projektů (zejména přeshraničních úseků projektů), ale rovněž i aplikací koncepčního pilíře.

Stranou zájmu nesmí zůstat i ostatní místa propojení sítí, tj. všech druhů terminálů multimodální osobní i nákladní dopravy. I když je problematika některých druhů terminálů multimodální dopravy zařazena v rámci jiných iniciativ, které Politika TEN-T musí zahrnovat (např. železniční nákladní koridory nebo zelené koridory), je třeba na multimodalitu pohlížet jednotně, tj. všechny aspekty posuzovat společně a netříštit je v rámci různých podoblastí.

Pokud jde o úvahy zavádět těžší nákladní silniční vozidla, je nutné počítat s tím, že by to mělo velký dopad na opotřebení infrastruktury a vyšší nároky z hlediska konstrukčního, což by se promítlo do zvýšených investičních i provozních nákladů. Prioritou by mělo být tyto objemnější zásilky přepravovat železniční nebo vodní dopravou, jinak to bude krok proti deklarovanému posilování multimodálního přístupu. Tato řešení mají uplatnění ve specifických případech, a to zejména v rozlehlých okrajových regionech s malou hustotou osídlení.

Q4 Byl by takový pružný přístup k určení projektů společného zájmu vhodný pro účely politiky, která v oblasti investic do infrastruktury tradičně z velké části spočívá na jednotlivých rozhodnutích členských států? Jaké další výhody a nevýhody by mohl mít a jak by bylo možné jej nejlépe zohlednit v plánování na úrovni Společenství?

Na politiku TEN-T je třeba nahlížet jako na součást evropské dopravní politiky. Koncepční přístup k plánování sítí by měl být součástí plánování sítí, které by mělo vycházet z obou přístupů současně, aby bylo možné zajistit rozvoj sítí včetně horizontálních cílů (cílů k plnění dopravní politiky a zajištění podmínek pro poskytování kvalitních služeb na dopravní infrastruktuře). Je ale nutné podotknout, že vysvětlení koncepčního pilíře je v dokumentu poněkud mlhavé a bylo by vhodné ho upřesnit.

Na základě obou pilířů by měla vzniknout metodika pro definování prioritní sítě (obdobnou odvozenou metodiku si vyžádá i plánování sítě globální). Prioritní síť by měla tedy být hlavní evropská síť, která je již částečně vybudována, přičemž na vybudovaných úsecích se bude sledovat zavádění těchto dalších opatření. Bude ale nutné čelit určitému nebezpečí přílišné šíře politiky a s tím spojené rozptylování prostředků na parciální aktivity. To bude nutné citlivě vyvážit.

Bude velmi důležité sladit evropské, národní i regionální potřeby do funkčního celku a na tomto základě odvodit vyvážené odpovědnosti jednotlivých úrovní dle principu subsidiarity. Aplikace koncepčního pilíře je tedy důležitá, ale bude to obtížný proces.

Q5 Jak lze jednotlivé výše nastíněné aspekty nejlépe zohlednit v rámci celkové koncepce budoucího rozvoje TEN-T? Jaké další aspekty by se měly zohlednit?

Všechna uvedená hlediska jsou podstatná. Vůbec prvním krokem plánování sítě musí být hledání směrů s největšími přepravními požadavky, a to bez ohledu na druh dopravy. Dělení podle druhu dopravy by mělo být předmětem až následných kroků.

Plánování musí zahrnout specifika osobní a nákladní dopravy. Na silniční síti se tato specifika projeví jen v určitých specifických případech, na železniční síti je třeba tato specifika zohlednit ve všech případech, kde jsou silné přepravní proudy. Není ale vhodný přístup odděleného plánování železniční sítě pro osobní a nákladní dopravu. Síť by měla zůstat jednotná, avšak s vyznačením úseků, kde je nezbytné zajistit dostatečnou kapacitu a kvalitu pro nákladní, a kde pro osobní dopravu. Je na druhou stranu třeba naopak rozlišovat více úrovní, neboť specifické jsou i vysokorychlostní tratě, a rovněž tratě pro městskou a příměstskou dopravu. Byť se zdá, že městská a příměstská doprava není předmětem evropské politiky, tato doprava využívá významnou část infrastrukturní kapacity i na mnoha úsecích prioritní i globální sítě a vytváří úzká hrdla.

Terminály multimodální dopravy je rovněž vhodné doplnit o veřejná logistická centra, v rámci kterých je možné optimalizovat využívání zejména velkokapacitních dopravních prostředků, a zároveň poskytovat konečným zákazníkům další logistické služby. Veřejná logistická centra rovněž usnadní přístup k ekonomičtější dopravě a k logistickým službám pro malé a střední podnikatelské subjekty.

K ochraně klimatu a životního prostředí je jednou z podmínek uplatnění principu komodality v nákladní dopravě. Kromě multimodálních přeprav využívajících příbřežní námořní dopravu je nutné využívat potenciál vnitrozemské vodní a zejména železniční dopravy. Lze identifikovat následující podmínky pro větší využívání železniční dopravy:

- a) První základní podmínkou je kvalitní železniční infrastruktura srovnatelná s kvalitou infrastruktury silniční, která umožní bezbariérový provoz nákladních vlaků srovnatelnou rychlostí s přepravou silničními vozidly. Je proto nutné u hlavních evropských tahů definovat nákladní magistrály, a to tak, aby každé dvě sousedící členské země byly propojeny alespoň jedním takovým tahem.*
- b) Druhou podmínkou je zajištění harmonizovaných podmínek v podnikání v obou druzích dopravy, ať již z hlediska přístupu na trh, zdanění a internalizace externích nákladů.*
- c) Třetí podmínkou je technický rozvoj železnic, zavádění telematických aplikací k zajištění sledování zásilek z důvodů technologických i bezpečnostních, zajištění mezinárodní technické interoperability.*
- d) Čtvrtou podmínkou je dokončení transformace železnic, zajištění intramodálního konkurenčního prostředí, podnikání napříč kontinentem, odbourání technologických bariér na hranicích mezi členskými státy.*
- e) Pátou podmínkou je užší provázanost železnice s logistickými procesy a s veřejnou logistikou, čímž by mělo dojít ke koncentraci přepravních proudů a k částečnému snížení nevýhody kapacitních druhů dopravy, kterou je špatná dosažitelnost konečného cíle (přepravy door to door).*

Důležité je alokovat VLC nebo stanovovat další místa pro využití multimodální přepravy bezpodmínečně do lokalit, kde je v současné i budoucí době opodstatněné a garantované jejich využití - blízkost důležitých dopravních koridorů, existence zajímavé komoditní a destinační struktury zahraničního obchodu, výrobní /

spotřební potenciál (velké průmyslové zóny / hustota a ekonomická síla obyvatelstva nebo jiné perspektivní místo).

- f) *Šestou podmínkou jsou nízkonákladové technologie překládky v kombinované dopravě, které umožní snadný přechod zásilek mezi jednotlivými druhy dopravy. S tím souvisí i vývoj jednotné evropské přepravní jednotky spojující výhody kontejnerů a výměnných nástaveb.*

Základní podmínkou pro větší využívání vodní dopravy je kvalitní infrastruktura, především odstranění úzkých míst na vodní cestách k zvýšení plavebních parametrů a spolehlivosti vodní cesty a k jejímu prodloužení do vnitrozemí. Sekundárními podmínkami jsou zejména rozvoj přístavů pro využití multimodální přepravy a rozvoj telematického říčního informačního systému a technologií přepravy zboží a překládek v kombinované dopravě.

Považujeme za vhodné, aby relevantní dokumenty EU důrazněji zmiňovaly v rámci problematiky střetu veřejného zájmu při realizaci rozvoje sítě vodních cest (který je obecně plně podporován) se zájmy ochrany přírody, „zelenou dimenzi“ vodní dopravy. Posílení „zelené dimenze“ vodních cest bychom spatřovali v explicitním konstatování, že rozvoj sítě vnitrozemské vodní dopravy na transevropských dopravních sítích je zájmem Společenství i z hlediska environmentální perspektivy. Současně považujeme za vhodné, aby v rámci posílení „zelené dimenze“ vodní dopravy, a to nejen prostřednictvím zelených nákladních koridorů, byly provedeny i úpravy příslušné sekundární legislativy ES.

S ohledem na skutečnost, že labsko-vltavská vodní cesta zprostředkovává napojení České republiky na síť evropských vodních cest a především na námořní přístavy a že nedostatečnost labské cesty v kritickém 40 km úseku před státní hranicí se SRN je nesouměřitelná s konkurenčními druhy dopravních sítí, bude Česká republika požadovat zařazení projektu na zlepšení plavebních podmínek v tomto kritickém úseku mezi prioritní projekty na síti TEN-T.

Důležitým aspektem pro nastavení podmínek v jednotlivých druzích dopravy je postupné zavádění plně internalizace externích nákladů a plnění principů „uživatel a znečišťovatel platí“.

Q6+7 Jak mohou inteligentní dopravní systémy jako součást TEN-T posílit fungování dopravní soustavy? Jak se mohou investice do systémů Galileo a EGNOS projevit ve zvýšení účinnosti a optimalizaci vyvážení poptávky po dopravě? Jak mohou inteligentní dopravní systémy přispět k rozvoji multimodální TEN-T? Jak mohou stávající příležitosti v rámci financování TEN-T být posíleny, aby nejlépe podporovaly realizaci plánu evropského rozvoje systému ERTMS v následujícím období finančního výhledu?

Vyžadují posouvající se hranice mezi infrastrukturou a vozidly nebo poskytováním infrastruktury a způsobem jejího využití rozšíření koncepce projektu společného zájmu (v oblasti infrastruktury)? Pokud ano, jak by tato koncepce měla být definována?

Dopravní infrastruktura musí umožnit nejen plynulé spojení s evropskými průmyslovými, obchodními a sídelními centry, ale na této infrastruktuře musí být uživatelům dopravy poskytovány odpovídající služby. Inteligentní dopravní systémy (ITS) jsou součástí dopravní infrastruktury, zlepšují řízení dopravního provozu a

umožňují poskytování kvalitních infrastrukturních služeb. Hlavním přínosem aplikací ITS je zvýšení bezpečnosti dopravního provozu, a to varováním před nebezpečnou situací nebo zabránění jejímu vzniku. V případě nehody mohou mít aplikace ITS přínos pro záchranný systém poskytnutím včasné informace identifikující místo události telefonnímu centru tísňového volání (PSAP) a předáním co nejpřesnějších instrukcí pro posádku záchranného vozidla. ITS umožňují optimalizovat a organizačně zajistit multimodální přepravní systémy v osobní i nákladní dopravě, optimalizovat kapacitu infrastruktury a zvýšit plynulost provozu, kromě bezpečnosti provozu také zvýšit bezpečnost přepravovaných zásilek a přepravovaných osob. ITS jako moderní řídicí systémy zajišťují lepší využití energie plynulou jízdou jako je například automatické vedení vlaku nebo systém Říčních informačních služeb pro řízení vnitrozemské plavby s ohledem na stav plavební cesty a systémy pro minimalizaci čekacích dob na zdymadlech.

Nejednotný rozvoj ITS způsobuje značnou roztržitost jednotlivých systémů a aplikací. Aby bylo možné systémy a aplikace propojovat a tak získávat nové služby pro realizaci bezpečné, účinné a ekologické dopravy, je nutné neustále vytvářet odpovídající technické a technologické standardy. Nejednotný rozvoj způsobuje značnou roztržitost jednotlivých systémů a aplikací ITS.

Proto, aby byla zajištěna kompatibilita a spolupráce jednotlivých systémů ITS, a tím i dopravních systémů, nesmí být vytvořeny žádné informační, komunikační a systémové bariéry mezi členskými státy, ani ve vnitřní struktuře jednotlivých členských států. Měla by být využívána jednotná, otevřená architektura s jasnými standardy tak, aby na ní mohly být postaveny současné, ale i budoucí systémy. Tím budou z technického hlediska existovat společné výchozí předpoklady pro rychlý rozvoj trhu inteligentních dopravních systémů jako celku. Při zavádění systémů ITS alespoň na úrovni standardizovaného rozhraní budou moci být rozšiřovány systémy ITS bez dodatečných finančních nároků na překonání technických bariér.

Při zavádění nových technologií do vozidel nebo příslušných zařízení a systémů se však postupně zjistilo, že aby byly plně využity výhody systémů ITS, musí být vybavena odpovídajícími zařízeními nejen vozidla, ale i dopravní infrastruktura, která z velké míry patří veřejnému sektoru. Existují tak aplikace, pro něž je připravenost veřejného sektoru je využívat nebo sdílet – ať mezi veřejnými institucemi navzájem nebo se soukromým subjektem – nezbytná. Při spolupůsobení aplikací je tak zajištěna konečnému uživateli komplexní služba. Jinak hrozí, že z důvodu nepřipravené infrastruktury veřejného sektoru nebude možné poskytovat služby vůbec nebo jen omezeně.

Proto bude muset v nezbytné míře investovat do systémů ITS také veřejný sektor. Veřejný sektor by měl finančně podporovat takové aplikace ITS, které povedou ke zlepšení řízení dopravního provozu a snížení dopravní nehodovosti, ke zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy a k účinnější kontrole dodržování pravidel silničního provozu. Dále by měl veřejný sektor podporovat rozvoj technologií pro včasnou záchranu lidského života a snižování důsledků závažných zranění způsobených dopravními nehodami, rozvoj technologií přispívající ke zkvalitnění a zatraktivnění veřejné hromadné osobní dopravy a v neposlední řadě které snižují negativní vlivy na životní prostředí.

Z úrovně EU by se měly identifikovat a připravit návrhy projektů, kde by z pohledu veřejného sektoru moderní technologie přinesly evropskou přidanou hodnotu jako např. u zvýšení bezpečnosti dopravního provozu. Tyto projekty ITS by v souvislosti se

zajištěním služeb na trans-evropské dopravní síti mohly být podpořeny finančním nástrojem Evropské unie. Pokud by podpora rozvoje ITS z úrovně EU byla realizována prostřednictvím příspěvku TEN-T, pak výše příspěvku 10 % v poměru k výši celkových realizačních nákladů aplikací ITS se jeví - na rozdíl rozsáhlých od stavebních projektů - jako nedostatečná.

V mnohých aplikacích ITS jsou systémy družicové navigace klíčovou komponentou, které integrují nejmodernější technologie k určení informace o poloze objektu do systémů ITS. Proto je třeba vzít v úvahu vazby systémů ITS na aplikace budoucích globálních systémů družicové navigace jako např. Galileo, u kterých je třeba docílit vysokých systémových parametrů (dostupnost, spolehlivost, bezpečnost, atd.). Hlavním přínosem systémů družicové navigace není pouze určení přesné polohy dopravního prostředku, ale poskytování dostatečně kvalitních a hlavně garantovaných služeb pro aplikace podporující řízení a organizaci celého dopravního procesu u celého řetězce ITS systému (např. určení polohy a přenos polohové informace do řídicího centra).

Technologie globálních navigačních družicových systémů skrývá velký potenciál pro další rozšiřování, ale použití této technologie je omezeno tím, že se v současné době jedná o informativní systém. Uživatel se musí na základě informace o poloze nebo o návrhu směru jízdy nakonec sám rozhodnout o dalším kroku, za který je odpovědný – odpovědnost není na provozovateli služeb, který využívá informace na základě dnešních systémů GNSS.

Další generace celosvětových systémů družicové navigace - nejen evropský Galileo, ale i modernizovaný americký GPS III. - budou garantovat přesnost a spolehlivost.

V souvislosti se zaváděním moderních technologií do dopravy, zejména ITS a družicových systémů, se stále více začínají využívat integrované inteligentní vozidlové bezpečnostní systémy. Tyto systémy pomáhají řidiči při řízení vozidla a informují ho o možných kolizních a nebezpečných dopravních situacích. V této souvislosti nabývá na významu infrastruktura. Nejedná se však o dopravní infrastrukturu jako takovou, ale o infrastrukturu telekomunikační, která je důležitá pro přenos dat a pro spolupráci mezi zařízeními umístěnými ve vozidle a zařízeními na silniční nebo pouliční síti. Z tohoto pohledu by měla být definována také tzv. inteligentní infrastruktura.

Systémy ITS umožňují získávat přesná data o dopravním procesu. Vhodným zpracováním mohou tato data poskytnout veřejnému sektoru dostatek podkladů pro zpracování strategických dokumentů a pro důležitá rozhodnutí veřejného sektoru.

Q8 Byla by taková základní síť proveditelná na úrovni Společenství a jaké by byly její výhody a nevýhody? Jaké metody by se měly použít pro její koncepci?

Oba pilíře by měly být od počátku sledovány, prioritní síť by měla být touto „základní“ sítí. Propojení obou pilířů by umožnilo dosáhnout cílů evropské dopravní politiky.

Pokud mají být všechny nové výzvy zahrnuty do politiky TEN-T, bude nezbytné jít cestou souběžného uplatnění geografického a koncepčního pilíře. Tento postup je tedy vhodný, ale bude zároveň obtížný. Bude nutné zajistit plnění evropských i národních cílů a vycházet z principu subsidiarity. Bude nutné stanovit metodiky pro oba pilíře a najít vyvážený přístup k odpovědnosti jednotlivých úrovní (evropská, národní až lokální, jakož i úlohu soukromého sektoru). To vše musí vzít v úvahu časové hledisko (cíle krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé).

Takový přístup realizovatelný je, ale jeho příprava bude náročná a vyžádá si určitý potřebný čas, avšak výsledek bude kvalitnější, neboť dosavadní praxe založená zejména na požadavcích jednotlivých států vede k nejednotnému stanovení sítí v jednotlivých státech (např. diametrální rozdíl hustoty sítí mezi regiony jednotlivých států s obdobnou hustotou obyvatelstva – např. severovýchodního Polska a Litvy).

Q9+10 Jak mohou být stanoveny finanční potřeby TEN-T jako celku, a to v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu? Jaká forma financování (veřejné či soukromé, ze zdrojů Společenství či členských států) nejlépe vyhovuje jednotlivým aspektům rozvoje TEN-T?

Jakou pomoc lze poskytnout členským státům v oblasti financování a realizace projektů, které spadají do jejich odpovědnosti? Měla by se dále podpořit účast soukromého sektoru na realizaci infrastruktury? Pokud ano, jak?

Důležitá je na jedné straně identifikace projektů na definované síti (prioritní či základní a globální) včetně vyhodnocení jejich proveditelnosti a odhadu finanční náročnosti a multikriteriální zhodnocení jejich přínosu a potřebnosti, a to v krátkodobém plánu (realizační plán), střednědobém plánu (přípravný plán – plán pro zahájení přípravy projektů) a v dlouhodobém plánu (výhledové záměry a podklady pro územní ochranu). Na straně druhé je třeba znát krátkodobý, střednědobý a dlouhodobý odhad dostupnosti finančních prostředků ze všech dostupných a předpokládaných zdrojů.

Takový celoevropský plán je možné sestavit z podkladů členských států. Koordinace evropského plánu s plány jednotlivých členských států bude velmi náročná, avšak stanovené cíle jinak nebudou splnitelné.

Vzhledem k finanční náročnosti je nutné zmobilizovat všechny dostupné zdroje financování v rámci financování vícezdrojového. Problematiku nedostatečných finančních prostředků tak lze řešit následujícím přístupem:

- *Vícezdrojovým financováním s využitím všech možných dostupných zdrojů,*
- *Kombinace financování z různých zdrojů dosud funguje ve smyslu spolufinancování studií z TEN-T a následně spolufinancování investiční akce z Operačních programů (Fond soudržnosti). Pokud by měla být umožněna širší kombinace, znamenalo by to nutně zrušení či modifikaci principu monofondovosti, v jehož rámci nesmí dojít k čerpání ze dvou nebo více fondů na jeden projekt.*
- *Zefektivňováním výstavby hledáním rezerv,*
- *Koordinací evropského plánu s plány jednotlivých členských států, a to v rozložení do krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých cílů,*
- *Pro každé období vytvořit „balíčky“ pro jednotlivé úrovně sítí (základní síť, globální síť, ostatní síť národní a regionální úrovně). Plány rozvoje musí mít nejen časový rozměr, ale rovněž rozměr dle úrovně sítí,*
- *Definice základní sítě musí vzniknout na podkladě jednotné evropské metodiky tak, aby bylo vybráno skutečně to nejdůležitější (státy a regiony budou mít snahu o co největší rozsah sítě, výběr ale musí být proveden na základě kvalitní metodiky a ne politickým rozhodnutím). V případě globální sítě se musí postupovat obdobně, musí být zachována zásada napojení všech regionů na síť TEN-T.*

Přímou i nepřímou pomoc je třeba přednostně směřovat hospodářsky slabším regionům, které vlastními prostředky nebudou schopny stanovené cíle dostatečně plnit.

PPP je důležitým způsobem financování, který je nutné rozvíjet a vzájemně si předávat získávané zkušenosti. Je nutné vytvořit podmínky tak, aby vytvářely stimul pro kombinaci financování PPP s evropským spolufinancováním. Je zapotřebí u každého projektu individuálně posuzovat jeho typickou vhodnost pro jeho zajištění formou PPP a následně rozhodovat o jejím využití.

Q11 Jaké jsou silné a slabé stránky stávajících finančních nástrojů Společenství a jaké nové nástroje jsou zapotřebí (včetně „inovativních“ nástrojů)? Jak lze zjednodušit kombinované využití financí z různých zdrojů Společenství na podporu realizace TEN-T?

Silnou stránkou je vyšší podpora hospodářsky slabším regionům, neboť v těchto regionech je zároveň největší dluh na infrastrukturu. Bez kvalitní infrastruktury v celé EU včetně návazností na sousední regiony, nebude řádně fungovat trh a bude s tím spojena nižší konkurenceschopnost celé EU.

Je zřejmé, že i do rozpočtového období 2014 – 2020 vstoupí státy střední a východní Evropy (ČS SVE) s dopravní infrastrukturou výrazně zanedbanější než státy EU 15; přitom pokud by některé z těchto ČS SVE přestaly být způsobilé pro čerpání zdrojů z Fondu soudržnosti (který umožňoval zpravidla více než 50% spolufinancování prací), a byly by odkázány na výrazně nižší podporu dle stávajících pravidel TEN-T (spolufinancování investičních nákladů většinou jen do 10-20%, 30% přeshraniční projekty, do 50% jen studie a ERTMS), snížily by se jejich možnosti k dobudování globální sítě a výrazně by se snížila jejich motivace k dokončování prioritní sítě TEN-T na svém území. V důsledku snížení zdrojů z rozpočtu EU pro dokončení prioritních projektů EU na území některých ČS SVE by došlo ke zpomalení výstavby v těchto státech, a tím k fixování rozdílu v kvalitě dopravní infrastruktury a dostupnosti mezi EU 15 a ČS SVE.

Překonání tohoto rozdílu bude obtížné, protože

- zdroje rozpočtu EU jsou limitované i na dokončení TEN-T; úprava obecného nařízení k TEN-T č. 680/2007, čl. 6 ve smyslu navýšení míry podpory pro spolufinancování prací ve všech ČS EU by rozdíl od EU 15 nezmenšovalo a navíc by bylo zřejmě nepřijatelně finančně náročné na rozpočet EU;*
- navýšení míry spolufinancování jen pro dokončení prioritních projektů TEN-T na území ČS SVE (jako náhrada za zdroje fondu soudržnosti v rozpočtovém období 2007-2013) by bylo vhodnou motivací v těchto ČS, neboť by při výhodném spolufinancování z EU plnily nejen cíl EU, ale současně si zlepšovaly dopravní infrastrukturu na svém území; otázkou je však poptávka po tomto řešení v ČS, které by toto překonávání rozdílu dotovaly.*

Jak bylo řečeno výše, je nutné vytvořit stimul pro kombinaci financování PPP s evropským spolufinancováním. Pravidla a kritéria pro poskytování prostředků z rozpočtu EU (případně též z EIB) by měla být nastavena tak, aby tyto prostředky měly efektivní potenciál k mobilizaci soukromého kapitálu pro financování dopravní infrastruktury prostřednictvím partnerství veřejného a soukromého sektoru. Pravidla je nutné nastavit tak, aby bylo docíleno pákového účinku prostředků EU a veřejných prostředků ČS směrem k soukromému kapitálu. Jednou z možností, která by mohla

skutečně podpořit pákový účinek prostředků EU a podnítit mobilizaci soukromého kapitálu, by mohla být bonifikace projektů PPP při stanovení míry podpory z prostředků EU. Současně je však nutno přistupovat ke kombinaci veřejných a soukromých prostředků pouze v případech, ve kterých výhody tohoto modelu převáží nad riziky souvisejícími s komplikacemi způsobenými složitější strukturou příslušných transakcí, zvýšenými nároky na kapacity veřejného sektoru a zásahy do harmonogramů výstavby příslušných projektů či tahů.

Fungující způsob podpory PPP projektů (zejména ze strany EIB - garanční nástroj pro TEN-T, JASPERS) by měl být doplněn nastavením pravidel a kritérií pro realizaci projektů při financování z prostředků EU. Při nastavování pravidel by měl být zohledněn životní cyklus PPP projektů z hlediska nastavení harmonogramu a z hlediska nastavení finančních toků. Podmínky pro udělování grantů či poskytování půjček z prostředků EU by měly být sestaveny tak, aby prostředky EU mohly reálně figurovat ve finančním nastavení PPP projektu a aby umožnily zvýšení atraktivity vhodných projektů pro soukromé investory.

Evropský fond by měl mít tři části, a to podle cílů Politiky soudržnosti, která se projednává paralelně, oba procesy musí být sladěny.

Přímá podpora ze strany Společenství by měla mít tři úrovně a skládala by se:

- z fondu, jehož prostředky budou přidělovány projektům dle kvality zpracování a celkového celoevropského přínosu z evropské úrovně pro projekty všech členských států (výběr projektů na evropské úrovni podle jednotné metodiky). Tyto prostředky by měly být poskytovány jen na prioritní projekty prioritní či základní sítě TEN-T. Stanovení metodiky výběru je důležité proto, protože dostupné prostředky budou vždy omezené, a je třeba přednostně realizovat projekty s největší přidanou hodnotou a projekty nejlépe připravené. Základem by mohl být posílený současný Fond TEN-T,*
- z fondu, jehož prostředky se budou přidělovat jednotlivým členským státům na základě zhodnocení jejich specifík (zejména hospodářská síla v HDP/obyvatele), přičemž projekty by byly vybírány na úrovni členské země s ohledem na politiku soudržnosti. Tyto prostředky by měly být poskytovány jen na projekty globální sítě TEN-T a na projekty prioritní či základní sítě TEN-T. Tímto fondem může být dnešní Fond soudržnosti.*
- z fondu, jehož prostředky by byly rozděleny podle obdobných zásad (tj. dle politiky soudržnosti, zejména dle hospodářské síly regionů) regionům (úrovně NUTS II) a projekty by byly vybírány na této úrovni. Tyto prostředky by měly být poskytovány na projekty národních a regionálních sítí zajišťujících návaznost na sítě TEN-T, na projekty prioritní či základní sítě TEN-T i na projekty globální sítě TEN-T.*

Nepřímá podpora by měla být zajištěna výhodnými půjčkami EIB dle obdobné struktury.

Je nezbytné zhodnotit ekonomické možnosti jednotlivých států cíle plnit. To je třeba odlišit od toho, jak který stát je uvedené cíle ochoten plnit, resp. do jaké míry evropskou dimenzi do svých plánů promítá.

Q12 Jak by bylo možné zlepšit stávající nefinanční nástroje a jaké nové nástroje by mohly být zavedeny?

Je třeba posílit koordinační funkce evropské úrovně pokud jde o prioritní a základní síť. Je rovněž nutné, aby evropská úroveň rovněž plnila v určité míře i koordinační funkce v případě globální sítě. Z našich dosavadních zkušeností vyplývá, že pokud není realizace přeshraničních projektů sledována a koordinována z úrovně Společenství, mají členské státy o to menší zájem tyto projekty realizovat.

Co se týče podpory realizace projektů, byla by ze strany Společenství na místě podpora projektů zaměřených na důležité úseky či uzly sítě, jejichž realizace je spojena s významnými komplikacemi (volba trasy, zpochybňování rozhodnutí členského státu, environmentálně citlivá témata). Tato podpora by byla vítána nejen na úrovni metodické, ale i na úrovni komunikační až „politické“, především v ohledu jasného deklarování priority a významu daného projektu z hlediska Společenství, tak aby nebyla realizace zbytečně komplikována ze strany dalších DG či v rámci členského státu.

„Otevřená metoda kombinace“ je dle uvedeného popisu spíše jen podpůrných prostředkem pro vzájemnou komunikaci aktérů. Koordinace na úrovni evropských koordinátorů by mohla být pro jednotlivé koridory či části sítě posílena s pomocí kolektivních koordinačních subjektů (týmů, panelů apod.), v nichž by zahrnutím zástupců relevantních DG a orgánů dotčených států mohlo být dosaženo lepší shody na společném postupu z hlediska jednotlivých politik EU a členských států. Zároveň by tak mohly být ve věci projektů TEN-T lépe sladěny postoje a komunikace navenek.

Řadu problémů bude dále nutné vyřešit v případě hodnocení projektů pomocí jednotné evropské metodiky (zejména u přeshraničních projektů), neboť řada problémů v této oblasti přetrvává, a to ve vztahu hodnocení ostatních projektů na národní úrovni. Problematika hodnocení projektů vyžaduje velkou pozornost jak na evropské, tak na národní úrovni, neboť hraje rozhodující úlohu při zjišťování přidané hodnoty projektů z celoevropského, národního i regionálního pohledu a je důležitým aspektem pro efektivní vynakládání prostředků.

Proto je třeba posoudit vhodnost dosavadního systému hodnocení projektů TEN-T, které nezajišťuje ani možnost porovnání významu projektů mezi sebou navzájem z hlediska jejich přidané hodnoty pro síť TEN-T (hodnocení projektových žádostí připravují dle rámcově nastavených kritérií experti z ČS EU, kteří uspěli ve výběrových řízeních výkonné agentury TEN-T, ta zpracovává návrh doporučení pro DG TREN, které předkládá návrh k doporučení Finančnímu výboru TEN-T, který – bez znalosti podrobného hodnocení doporučených návrhů a tedy bez možnosti jejich porovnání navzájem – dále doporučuje návrh EK ke schválení projektů a EP ke schválení výše alokovaných prostředků).

Pro možné využití iniciativy JASPERS i v dalším období považujeme za nezbytnou podmínku, aby byl jednoznačně prokázán přínos této iniciativy v procesu schvalování projektů EK a definována úloha této iniciativy a relevance jejich výstupů při rozhodování EK o předložených projektech.

Pro hodnocení pořadí důležitosti z hlediska celoevropské přidané hodnoty jednotlivých projektů, zohlednění specifik (hospodářské síly ČS...) a dostupnosti krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých zdrojů by měl EK pomoci odborný útvar, obdoba současné iniciativy JASPERS (avšak zaměřené nejen na pomoc ČS, ale i jako nezávislý a kompetentní poradce EK), který by tyto ekonomické aspekty jednotlivých projektů hodnotil a porovnával navzájem. Tento odborný útvar EK by hodnotil projekty dle jasných a závazných pravidel a kritérií EK/TEN-T a poskytoval závěry svého hodnocení případně ustaveným kolektivním koordinačním subjektům (zástupcům DG a ČS).

Q13 Která z těchto alternativ je nejvhodnější a proč?

Nejvhodnější alternativa je „3“, a to z důvodů uvedených v celém předchozím textu. Jde zejména o nutnost zajistit rozvoj všech úrovní sítí (počínaje prioritní či základní přes globální, národní až po regionální sítě), neboť bez vyváženého rozvoje všech úrovní sítí by se snižovala přidaná hodnota základní sítě samotné. Určitou část prostředků je proto třeba rezervovat i na nižší úrovně sítí. Evropská úroveň se sice musí přednostně zaměřit na prioritní a základní sítě, avšak musí podpořit i rozvoj nižších úrovní sítí, a to diferencovaně podle ekonomických možností členských států a regionů. Na globální síti je rovněž nutné zajistit řadu cílů dopravní politiky při vytváření podmínek pro poskytování kvalitních služeb včetně zajištění interoperability.

Prioritní projekty je vhodné definovat na určité síti, tj. měla by být definována prioritní a základní síť, a na ní nejdůležitější projekty, tj. prioritní projekty. Je tedy vhodné definovat základní síť, a na základě jejího vyhodnocení definovat prioritní projekty, které vyžadují urychlené řešení. Od toho by se měla odvíjet metodika výběru. Není ani tak podstatná souvislá kapacita úseku, jako spíše výhledová saturace kapacity. Jinak projekty nebudou ekonomicky rentabilní.

Obdobné plánovací postupy je potřeba definovat na všech úrovních – od prioritní a základní sítě přes globální síť TEN-T až po síť národní a regionální, a to včetně definice odpovědnosti jednotlivých subjektů a jejich vzájemné spoluodpovědnosti, neboť všechny úrovně hrají důležitou roli a je důležité dle možností ES, členských států, regionů i soukromého sektoru zajistit přiměřený rozvoj odpovídající možnostem ekonomiky.

Až 90 % výkonů přepravy se děje ve vnitrostátní dopravě, a proto členské země kladou důraz na vnitrostátní projekty. Dodát projektům evropský rozměr je velmi důležité. Nicméně nesmí dojít k opačnému extrému, tj. při plánování evropských sítí opomíjet vnitrostátní aspekty. Jak v národním, tak evropském plánování, je třeba oba rozměry zahrnout a oba přístupy se musí vzájemně doplňovat. Globální síť je z hlediska vyváženosti obou přístupů důležitým spojovacím článkem, a je důležitou platformou pro zajištění horizontálních cílů politiky TEN-T.

Hlavní odpovědnost při realizaci vždy bude ležet na členských státech (i v případě prioritní a základní sítě) a evropská úroveň pouze může plnění cílů podpořit. Proto je důležité, aby mezinárodní rozměr v plánování sítí členské státy do svých plánů dostatečně zahrnuly a Evropská komise by měla rovněž podpořit koordinaci mezi sousedními státy. Jde rovněž o to, že míra podpory jednotlivým zemím a regionům nemůže být stejná a je třeba zohlednit specifika (zejména hospodářskou sílu), neboť tyto aspekty ovlivňují schopnost členských států a regionů cíle plnit. Dále odstupňování míry podpory členským státům a regionům by mělo být provedeno na základě politiky soudržnosti (lépe plynule odstupňované než skokové na základě pevně stanovené hranice vybraného kritéria). Je rovněž třeba vzít v úvahu celoevropskou přidanou hodnotu jednotlivých projektů.

Důležitým úkolem je rovněž stanovení metodologie pro definování sítí včetně uplatnění koncepčního pilíře, což je velkou výhodou alternativy č. „3“ ve srovnání se současným stavem. Metodologie by měla být pro transevropské síť stanovena jednotně (zejména pro základní síť). Její aplikace ale musí být provedena na základě vyvážené spolupráce Společenství, členských států a regionů. Tady je důležitá úzká spolupráce s politikami a procesy územního plánování. Plán sítí TEN-T musí být podkladem pro územně

plánovací proces, který je naopak zdrojem informací o limitech území, čímž plní úlohu zpětné vazby.

Prvním krokem stanovení sítě by měla být identifikace přepravních potřeb bez ohledu na druh dopravy, a to stanovením sítě prioritních a základních os (a v dalším kroku i os globální sítě). To musí vycházet z přepravních prognóz, a to na základě již existujících tahů s doplněním o případné chybějící osy (tj. zajištění propojení důležitých metropolí a aglomerací, napojení námořních přístavů a hlavních letišť na pozemní dopravu).

V dalším kroku je nezbytné stanovit na základě definovaných multimodálních os sítě jednotlivých druhů dopravy – silniční síť, železniční síť, síť vnitrozemských vodních cest, letišť, námořních přístavů a síť multimodálních terminálů propojující sítě jednotlivých druhů dopravy. Přitom je třeba zohlednit požadavky osobní a nákladní dopravy a požadavky dalších iniciativ (např. zelené koridory). Zejména na železniční síti je nutné vyznačit tahy, kde musí být vytvářeny podmínky pro silné proudy dálkové nákladní dopravy, musí být vyznačeny části sítě, které budou zatíženy příměstskou a regionální osobní dopravou, která vytváří úzká místa na síti a svá specifika mají vysokorychlostní úseky. Nosným cílem v tomto je optimální využití výhod všech druhů dopravy vytvářením vhodných podmínek. K tomu je nezbytné uplatnění cílů koncepčního pilíře. Zvláštní pozornost na všech těchto sítích pak musí být věnována úzkým místům (bottlenecks) a jejich řešení, tzn. nejen výstavbou nových kapacit, ale rovněž uplatněním nových technologií v oblasti inteligentních dopravních systémů. (Zjednodušeně: analýza skutečných a latentních přepravních proudů (definice multimodálních os) ⇒ modal split (definice základní sítě dle jednotlivých druhů dopravy) ⇒ výběr prioritních projektů)

V případě námořní dopravy je nezbytné využít potenciálu jihoevropských námořních přístavů, které je vhodné využít především v obchodu s Asii. K tomu je nutné přizpůsobit i pozemní síť v severojižním směru. Avšak důležitý je i směr východo-západní, a to zejména z důvodů rozšiřující se spolupráce mezi starými a novými členskými zeměmi, přičemž dopravní infrastruktura v tomto směru není stále ještě na dostatečné úrovni, a to zejména podél bývalé železné opony. Důležitým úkolem je i propojení hlavních letišť s železničními tahy, což může napomoci snížit kongesce ve vzdušném prostoru vytvořením alternativní nabídky přeprav na střední vzdálenosti železniční dopravou.

Platí, že zvláštní pozornost při stanovování každého cíle musí být věnována principu subsidiarity a formě přístupu k řešení problému (bottom – up versus top – down přístup).

Metodologie vzniku sítě musí vycházet z odhadu na jedné straně dostupnosti zdrojů v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu, a na druhé straně z vyhodnocení pořadí důležitosti projektů z hlediska přidané hodnoty na evropské, ale i národních a regionálních úrovních (multikriteriální analýza, analýza nákladů a výnosů, hodnocení vlivu na životní prostředí a soustavu NATURA 2000), a to na všech úrovních sítě, a to v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu – to umožní modernizovat nejdůležitější části sítě v podmínkách omezených zdrojů. Důležitá je koordinace se sektorem územního plánování.

MINISTRY OF TRANSPORT OF THE CZECH REPUBLIC

Date: 30.04.2009
Copy

Number: 162/2009-520-DOP/1

European Commission

By e-mail: TREN-B1-GREEN-PAPER-TEN-T@ec.europa.eu

Answers to the Questions in the Green Paper of the European Commission: A Policy Review towards a Better Integrated Transeuropean Transport Network at the Service of the Common Transport Policy

Q1 Q1 Should the Commission's assessment of TEN-T development to date cover any other factors?

The assessment of the trans-European Transport Network is realistic. It is necessary to stress that, up to this time, no adequate support has been given to projects aimed at neighbouring EU regions, namely including those parts which are located on the EU territory. It would be appropriate to include also other combined and multimodal transport modes instead of the relation maritime transport – ground transport only.

The Community assistance contributes to economically weaker regions, which represents a principle to be maintained also in the future because single market requires an unperturbed transport connection across the whole continent – that is to say also in regions the economic level of which prevents the provision of an adequate high quality infrastructure. Since it is necessary to evaluate the efficiency of the use of policy instruments, the evaluation process should also include the achievement of the coordination with other policies, the cohesion policy in particular.

As regards the part of the railway infrastructure, the planning of the global network did not make use of the unified methodology for old and new Member States. For this reasons, in new Member States excepting Bulgaria (entry as far as 2007) and Slovenia, the high-speed lines are not part of the TEN-T. Even this has to be taken into account. Up-to-date transport systems (high-speed lines for instance) should be of concern for the whole Europe where there is enough of potential transport demand.

Different “properties” of individual transport modes have to be also considered – in the case of missing lines and bottlenecks. In the case of railway and inland waterway transport, the apparent imperfection of the network will manifest itself by shifting the transports to road transport so that negative trends (congestion) need not show on a low-quality railway infrastructure. On the contrary, these trends will make themselves felt in the road transport for here the shift of transports will take place. As regards the road transport, the network imperfectness will manifest itself through congestion and reduced traffic safety as well as through greater environment impacts. This has to be taken into account in creating traffic forecasts and in network planning.

In implementing the objectives the achievement of common goals should be stressed before anything else and not the “visibility of credits attributed to any level (EC, Member States, regions)”. Without the involvement of Member States the European

level cannot ensure the implementation of objectives, not even as far as the most important priority projects are concerned. The establishment of common objectives is an important European task - there is no doubt about it. Newly added value must be visible in all parts of Europe.

Q2 What further arguments are there for or against maintaining the comprehensive network, and how could the respective disadvantages of each approach be overcome?

At the European level it is important to concentrate the effort on projects of highest importance. This approach is to be considered as correct, no doubt, and the definition of the priority network needs to be carried out. It is necessary, however, to consider that also other transport network levels have to play their important role and the required synergy effect can only be achieved through functions of individual network levels complementing each other. It is therefore necessary to secure the implementation of the priority network and, at the same time, to establish a time schedule and clear priorities also for networks providing the connection to all European regions (the so called comprehensive network). What is also important is the provision of mutual interconnection of regions through national networks and the interconnection of individual cities and communities by means of regional networks. Also such levels have to be supported by adequate funds (including certain Community support for the most economically poor regions, at least). It will be important as well as difficult to establish proportions of funds reserved for individual network levels. Appropriate methodology should be generated also for such purpose.

Goals established for comprehensive network are important also from now on but the European level can only coordinate and support such network, that is to say through gradation according to specificities of Member States and regions which are assuming the main responsibility. Even this is an important role of Community. This level is important also from the point of view of implementing horizontal objectives (implementation of transport policy objectives) and, further, as an incentive to Member States to adequately consider supranational objectives within their national plans. Co-ordination of the functions is important not only from the geographical point of view but also in terms of timing.

Another reason for maintaining the comprehensive network is the fact that most neglected networks at the level referred to and at lower levels can be found in regions and Member States showing lower economic efficiency. Such handicap cannot be overcome by these regions or Member States itself unless they receive help within the Cohesion Policy assistance.

For this reason, it will not be possible to completely abandon the comprehensive network but it will be necessary to suggest for this network both objectives, priorities (broken down by short-term, medium-term and long-term objectives) and responsibility for their implementation as well as the way how to ensure the financing of these objectives. This is associated with a parallel discussion process related to European cohesion policy. For that reason, the comprehensive network level needs to be maintained even if the main Community efforts will be aimed at priority networks and priority projects.

Q3 Would this kind of priority network approach be better than the current priority projects approach? If not, why not and what are the particular strengths of the latter? If so, what (further) benefits could it bring, and how should it be developed?

The network approach is more appropriate in any case because, apart from the infrastructure itself, the same importance is to be laid on the creation of conditions for the provision of high quality services, which brings about the need to apply additional measure, namely on the already built infrastructure. Furthermore, it is essential to ensure the application of the geographical and conceptual approach on the comprehensive network to interconnect the priority projects isolated at present.

Priority networks represent a permanent entity and they have to be defined with respect to real as well as potential future transport demand – irrespective of the actual infrastructure condition. Only the network identified in this way can serve as a base line for the establishment of main actions (i.e. to define priority projects) to improve the infrastructure condition. On the other hand, the horizontal objectives (objectives to support the transport policy ensuring the conditions for the provision of services) have to be implemented on the whole priority network.

Community assistance should be aimed, primarily, at priority projects identified on priority network, and instruments to achieve the objectives should be in the centre of Community attention. In this way, the policy would show certain common features with the TINA process where the network was defined as core and complementary. On the comprehensive network the implementation process would have similar structure (by analogy with the original complementary TINA network) with higher responsibility of Member States, the diversified support from European level being maintained. On priority network (TINA core network by analogy) the responsibility must be shared by Member States together with European Community and it must be established following all-European methodology. European level should ensure the implementation of established objectives, namely through financial assistance and project coordination (primarily the cross-border sections of projects) but also through the application of the conceptual pillar.

Also other points of network interconnection should not be left aside, i.e. all types of multimodal passenger and freight terminals. Even if the issue of certain types multimodal terminals is classified with other initiatives, which the TEN-T policy has to include, the multimodality has to be considered from a unified point of view, i.e. all the aspects have to be assessed collectively and not fragmentally - splitting them into various sub-areas.

Considering the question of introducing heavier road goods vehicles, it is to be taken account of the resulting large impact of such vehicles on the infrastructure wear and higher demands in terms of the infrastructure construction, which would reflect in increased investments as well as operations costs. Carrying such capacious consignments by rail or waterway transport should be the priority otherwise the above considerations would be contra-productive to the declared support for multimodal approach. Preferring heavier goods vehicles have its justification in specific cases, notably in vast peripheral regional with small residential density.

Q4 Would this kind of flexible approach to identifying projects of common interest be appropriate for a policy that, traditionally, largely rests on Member States' individual infrastructure investment decisions? What further advantages and disadvantages could it have, and how could it best be reflected in planning at Community level?

The TEN-T policy is to be viewed as part of European transport policy. Conceptual approach to network planning could be part of network planning which should follow from both the approaches simultaneously in order to ensure the development of

networks and horizontal objectives (objectives for transport policy implementation and ensuring conditions for the provision of high quality transport infrastructure services). It is however necessary to mention that the document refers to rather misty explanation of the conceptual pillar – this deserves more precise definition.

A methodology for the definition of priority network should be created and based on the both pillars (similar inferred methodology will require also comprehensive network planning). Accordingly, the priority network should be represented by main European network already partly built, whereas the introduction of other measures of this kind will be pursued. On the other hand, a certain danger of excessively broad scope of policy will have to be faced as well as the dispersal of funds designed for partial activities associated with it. Sensitive balancing of this phenomenon will be a prerequisite.

Synchronization of European, national and regional needs into a functional whole will be of great importance and on this background balanced responsibilities of individual levels according to subsidiarity principle will have to be inferred. That is why the application of the conceptual pillar will be important – however, a rather difficult process is to be expected.

Q5 How can the different aspects outlined above be best taken into account within the overall concept of future TEN-T development? What further aspects should be taken into consideration?

All the aspects referred to above are of substantial nature. Looking for directions with greatest transport demands must be the first step in network planning, irrespective of the transport mode. The modal split should be the object of follow-up steps.

The planning process has to include passenger and freight transport specific features. Such features will make themselves visible on the road network only and in certain specific cases also on the railway. Such features will have to be considered in all cases where there are strong traffic flows. However, separate railway network planning approach is not suitable for passenger and freight transport. The network should remain uniform, however, with clearly marked sections requiring adequate capacity and quality for freight transport on the one hand, and for passenger transport on the other. Conversely, more levels have to be distinguished because high-speed lines and also urban and suburban transport lines are showing specific features as well. Even if the urban and suburban transport is not an object of European policy the transportation concerned is using a substantial part of infrastructure capacity and generates bottlenecks on many priority sections as well as on comprehensive network.

Multimodal transport terminals also need complementing by public logistics centres within which the use of particularly large-capacity transport means may be optimized. At the same time, an opportunity of providing end customers with additional logistics services will also arise. Public logistics centres will also facilitate the approach to more economical transport and to logistic services for small and medium enterprises.

The application of the co-modality principle in freight transport is one of the conditions for climate protection. Apart from multimodal transports using coastal maritime transport it is necessary to use the potential of inland waterway transport and, in particular, the railway transport. The following conditions for greater use of railway transport may be identified:

- a) *The first condition is a high quality railway infrastructure comparable with road infrastructure quality and which provides for a barrierless operation of goods*

trains, their speed being comparable with that of the road vehicles. It is therefore inevitable to define freight arteries of main European routes so that every two neighbouring Member States are connected with one of such route at least.

- b) The second condition is the provision of harmonized conditions for business activities in both transport modes, either from the market approach aspect, the taxing or internalization of external costs.*
- c) The third condition is the technological development of railways, deployment of telematics applications for tracing the consignments with respect to technology, safety and international technological interoperability.*
- d) The fourth condition is the completion of railway transformation, provision of intramodal competitive environment, business activities across the continent, pulling down the barriers on borders between Member States.*
- e) The fifth condition consists in closer interconnection of the railway with logistics process and public logistics, thereby enabling the concentration of traffic flows and partial mitigation of the disadvantage of high capacity transport modes – difficult adherence to the principle of door to door transportation.*

It is important to allocate VLC or to establish additional opportunities for the use of multimodal transports in localities where there is a guarantee of their utilization both today and in the future. Among such localities we may point out the vicinity of important transport corridors, existence of co-modality and destination foreign exchange structure, production potential or consumer demand (large industrial zones, density and economic power of population or other perspective locations).

- f) The sixth condition is low-cost technology of transshipment in combined transport enabling easy movement of consignments between individual transport modes. This is associated with the development of a single unit combining advantages of containers and swap bodies.*

Better use of waterway transport is primarily conditioned by high quality infrastructure, removal of bottlenecks on waterways so that the navigation parameters and reliability of waterways and their extension into the inland may increase. As secondary conditions we may mention the development of ports for the use of multimodal transports and the development of telematics river information systems, technology of goods transport and of transshipments in combined transport.

The Czech Republic considers as appropriate to more emphasize, within the framework of clash between inland waterways development (which is supported) and nature preservation, a “green dimension” of inland waterway transport in the relevant EU documents. Strengthening of inland waterway “green dimension” could be expressed, according to our opinion, by an explicit statement that the development of inland waterway transport on the TEN-T is of a Community interest also from the point of view of environmental perspective. At the same time the Czech Republic considers important to amend in this sense relevant secondary Community legislation.

With regard to the fact that Elbe – Vltava waterway connects the Czech Republic with the European inland waterway network and seaports network and with respect to the fact that this waterway in the critical cross-border section (40 km length) before the German border is insufficient and so incomparable with the situation on the German territory, the Czech Republic will call for including the project of improving navigable conditions in this section into the list of core network and priority projects TEN-T.

Another aspect of establishing conditions for individual transport modes is a step by step introduction of full internalization of external costs and implementation of the “the user and polluter pays” principle.

Q6+7 How can ITS, as a part of the TEN-T, enhance the functioning of the transport system? How can investment in Galileo and EGNOS be translated into efficiency gains and optimum balancing of transport demand? How can ITS contribute to the development of a multi-modal TEN-T? How can existing opportunities within the framework of TEN-T funding be strengthened in order to best support the implementation of the ERTMS European deployment plan during the next period of the financial perspectives?

Do shifting borderlines between infrastructure and vehicles or between infrastructure provision and the way it is used call for the concept of an (infrastructure) project of common interest to be widened? If so, how should this concept be defined?

The transport infrastructure has to facilitate not only a seamless connection with European industrial, business and residential centres but the transport users have to be provided with corresponding services on such infrastructure. Intelligent transport systems (ITS) make part of transport infrastructure, improve traffic control and enable the provision of high quality infrastructure services. Main contribution of ITS applications is the increase in traffic safety, namely through warning against dangerous situations and preventing their emergence. In case of an accident, the ITS application may assist the rescue system by providing to the Public Service Answering Point (PSAP) timely information identifying the accident locality and submitting to the rescue vehicle crew exact instructions as possible. ITS facilitate the optimization and organization of multimodal transport systems in passenger and freight transport, optimization of the infrastructure capacity and traffic fluency increase and, apart from the traffic safety, the safety increase of consignments and of passengers carried. ITS as up-to-date systems ensure better use of energy primarily through smooth driving like, for instance, automated train management or inland waterway transport management with respect to the condition of the waterway, and systems minimizing the waiting times at locks.

Lacking uniformity of ITS development entails substantial fragmentation of individual systems and ITS applications. In order to integrate appropriate systems and applications and thus to acquire new services for the realization of safe, efficient and ecological transport it is necessary to permanently create corresponding technical and technological standards. Telecommunications technologies underwent similar process of development.

For that reason, in order of ensuring compatibility and cooperation of individual ITS systems and accordingly also transport systems, no information, communication or systems barriers between Member States or in internal structure of individual Member States must be created. A uniform open architecture with clear standards should be created so that present and also future systems may be constructed on such architecture. This will ensure, in terms of technology, common starting prerequisites for a fast market development of ITS as a whole. The ITS development, at the level of standardized interface at least, would ensure the ITS deployment without additional financial claims concerning the need to overcome technological barriers.

However, the introduction of new technologies into vehicles and into relevant equipment or systems has gradually shown that not only the vehicles but the transport

infrastructure owned primarily by the public sector have to be equipped with corresponding equipment so that the advantages of ITS systems can be fully used. Applications exist for which the preparedness of the public sector to make use of them or to share them (either between public institutions or with a private entity) is inevitable. The cooperation of applications ensures complex services to the end user. Otherwise there is a danger that due to the unprepared public sector infrastructure it would not be possible to provide the required services at all or in a limited way only.

Consequently, also the public sector will have to invest to a necessary measure into ITS. Public sector should financially support such ITS applications which will lead to the traffic control improvement, traffic accident reduction, traffic safety increase and more efficient control over the adherence to road traffic rules. Furthermore, the public sector should support the development of technologies for timely rescue of life, reduction of consequences of serious traffic accident injuries, development of technologies contributing to the betterment of the quality and attraction of public passenger transport and, last but not least, technologies contributing to the reduction of negative environmental impacts.

At the EU level, project proposals should be identified and prepared which could bring, from the point of view of the up-to-date technologies of the public sector, European added value – in the area of traffic safety increase, for instance. In association with the provision of services on trans-European transport network, such ITS projects could be supported by EU financial instruments. Provided the ITS development is supported from EU level through contributions to TEN-T, the contribution in the amount of 10% in relation to total implementation costs of ITS applications seems inadequate – contrary to extensive building projects.

The satellite navigation systems play a key role in many ITS applications where most up-to-date positioning technologies are integrated with ITS systems. Therefore, attention is to given to potential interrelation between ITS systems and applications of future global satellite navigation systems like Galileo, where high systems parameters (availability, reliability, safety, etc.) have to be achieved. Main contribution of satellite navigation systems rests not only on a precise determination of the position of a transport vehicle but on the provision of adequate, high quality and first of all guaranteed services for applications supporting the management and organization of the whole transport process within the whole chain of ITS systems (for example, determination of the position and transmission of the positioning information to the control centre).

The technology of global navigation satellite systems includes a great potential for further deployment of these systems, however, the application of this technology is limited to the fact that it involves, nowadays, an information system. Following the positioning information or the suggested driving direction the user alone has to decide on the next step over which he assumes accountability - the responsibility does not rest with the operator of services who is making use of information based on current GNSS systems.

The next generation of world-wide satellite navigation systems – which concerns not only the Galileo system but also the streamlined American GPS III – will guarantee the accuracy and reliability.

In connection with the introduction of modern technologies, mainly ITS and satellite systems, into the transport sector, integrated intelligent in-vehicle safety systems are

still more frequently used. Such systems help the driver in vehicle driving and inform him about likely collisions and dangerous traffic situations. In this connection the infrastructure starts to be important. However, it is not the question of the transport infrastructure itself but of telecommunications infrastructure important for data transmission and cooperation between equipment located in the vehicle and equipment on the road or street network. Also the so called intelligent infrastructure should be defined from this point of view.

ITS systems enable the acquiring of exact data on the transport process. Through appropriate elaboration such data may provide the public sector with enough background for the creation of strategic documents needed for important public sector decisions.

Q8 Would this kind of core network be "feasible" at Community level, and what would be its advantages and disadvantages? What methods should be applied for its conception?

Both pillars should be followed from the beginning, and the priority network should be represented by this "core network". The interconnection of the two pillars would enable the achievement of European transport policy objectives.

Provided all the new challenges are included in the TEN-T policy, it will be necessary to choose the way of parallel application of the geographic and conceptual pillar. Accordingly, this approach is suitable but difficult at the same time. The implementation of European and national objectives will have to be ensured and the subsidiarity principle observed. A methodology will have to be created for the both pillars and a balanced approach towards the responsibility of individual levels (European, national up to local as well as the private sector role) will be established. All this has to consider the time dimension (short-term, medium-term and long-term objectives).

Such approach is feasible but its preparation will be demanding and will require certain necessary time. However, the result will be better in terms of quality as the hitherto used practice based primarily on the requirements of particular states leads to a non-uniform establishment of networks in individual states (for example, the network densities entirely differing in regions of individual states having similar population density – North-East Poland and Lithuania).

Q9+10 How can the financial needs of TEN-T as a whole (in the short, medium and long term (be established? What form of financing – public or private, Community or national – best suits what aspects of TEN-T development?

What assistance can be given to Member States to help them fund and deliver projects under their responsibility? Should private sector involvement in infrastructure delivery be further encouraged? If so, how?

What is important, on the one hand, is the identification of projects on a defined network (priority or core or comprehensive), including the evaluation of their feasibility and estimation of their financial demand, multicriterial evaluation of their contribution and usefulness, namely in terms of a short-term plan (implementation plan), medium-term plan (indicative plan – plan for the project preparation) and long-term plan (perspective plan and support materials for land protection). On the other hand, it is necessary to know a short-term, medium-term and long-term estimate of the availability of funds from all available and anticipated resources.

Such all-European plan may be set up using background materials of Member States. The coordination of the European plan with plans of individual Member States will be, however, very demanding - the established objectives would not be achieved otherwise.

Due to financial demands it is necessary to mobilize all the financial resources available within multi-resource financing. The issue of inadequate funds could be dealt with by the following approach:

- *Multi-resource financing with the use of all available resources.*
- *Combination of financing from various resources used so far in the context of co-financing of studies from TEN-T and subsequent co-financing of investment actions from Operation Programs (Cohesion Fund). If a broader combination is enabled this would mean inevitable cancellation or modification of mono-fund principle within which it is not allowed to draw money from two or more funds per a single project.*
- *Making the construction more efficient through identified new resources.*
- *Coordination of the European plan with plans of individual Member States, namely broken down to short-term, medium-term and long-term objectives.*
- *To create “packages” for each period and for individual network levels (core network, other national and regional networks). Development plans will have to have not only a time dimension but also a dimension according to network level.*
- *Definition of the core network must be created on the basis of a single European methodology so that it is possible to select network characteristics really most important. (The states and regions will struggle for the most extensive scope of the network but the selection must be performed following high quality methodology and not a political decision.) In case of a comprehensive network, the procedure should be analogous but the principle of linking all regions to TEN-T networks must be observed.*

Direct or indirect assistance is to be particularly aimed at economically weaker regions which cannot sufficiently implement the established objectives through own means.

PPP is an important financing factor that deserves developing and mutual handing over of acquired experiences. Conditions have to be created in order to generate stimuli for the combination of PPP financing with European co-financing. Each project should be individually assessed in terms of its characteristic fitness for its implementation through PPP procedure and subsequent decision over its use.

Q11 What are the strengths and weaknesses of existing Community financial instruments, and are new ones needed (including "innovative" instruments)? How could the combined use of funds from various Community resources be streamlined to support TEN-T implementation?

Higher support for economically weaker regions is a strong aspect as these regions show at the same time the largest debt in terms of the infrastructure. Without high quality infrastructure within whole EU, including links with neighbouring regions, the market cannot function properly and this would entail lower competitiveness in the whole EU.

It is clear that the Central and East European (CEE) countries will enter the budget period of 2014 – 2020 with transport infrastructure markedly more obsolete as it is in countries of EU 15. At the same time, if certain CEE countries cease to be eligible for

drawing resources from the Cohesion Fund (which used to provide, as a rule, more than 50% of funds for projects) and will be dependent on substantially lower support according to existing TEN-T rules (co financing of investment costs usually only up to 10 – 20%, 30% for cross-border projects, up to 50% for studies and ERTMS), such countries would have less opportunities to complete comprehensive network and also their motivation to complete TEN-T priority networks on their territory would be substantially reduced. In consequence of reduced resources from EU budget for the completion of priority EU projects on the territory of certain CEE a slow down of the construction activities in these countries could take place and accordingly it could lead to the fixation of the difference between EU 15 and CEE as regards quality of transport infrastructure and its availability.

The overcoming of this difference will be difficult for the reason that:

- The EU budget resources are limited also with respect to the completion of TEN-T. The adjustment of General Regulation No 680/2007, article 6, concerning TEN-T in the meaning of increasing the rate of support for co-financing of projects in all CEE countries -- this would not make the difference against EU 15 smaller and, furthermore, such adjustment would be clearly unacceptable for the EU budget with respect to financial demands.*
- The increase of the extent of co-financing only for the completion of TEN-T priority projects on the territory of CEE countries (as a substitution of Cohesion Fund resources under the 2007 – 2013 budget period) would represent an appropriate motivation in these Member States because under an appropriate EU co-financing they would be implementing not only EU objectives but at the same time they could improve the transport infrastructure on their territory. A question remains whether the Member States would welcome such arrangement which would represent the provision of subsidies to CEE countries for overcoming of differences involved.*

As already referred to above, it is necessary to create a stimuli for combining the PPP financing with European co financing. Rules and criteria for the provision of funds from EU budget (or also from EIB) should be established so that such funds represent efficient potential for the mobilization of private capital for transport infrastructure financing through PPP. The rules have to be adjusted in order to achieve a leverage effect on EU funds and public funds of CEE countries towards private capital. One of such leverage effects and mobilization of private capital could be the bonification of PPP projects, while establishing the rate of support from EU funds. At the same time, the combination of private and public funds should be chosen only in cases when the advantages of such model prevail over the risks associated with complications caused by more complex structure of relevant transactions, increased demands for public sector capacities and interventions into the construction schedule of relevant projects or routes.

A working approach to the support of PPP projects (especially from the part of EIB – a guarantee instrument for TEN-T, JASPERS) should be complemented by adjusting the rules and criteria for project implementation with respect to financing from EU funds. In setting out the rules the PPP life cycle should be considered from the point of view of adjusting the time schedule and establishing financial flows. Conditions for awarding grants or giving loans from EU funds should be established so that EU funds would represent real figures in the financial arrangement of PPP project. This would increase the attraction of suitable projects for private investors.

European fund could have three parts, namely according to objectives of the Cohesion Policy which is being negotiated in parallel – both process have to be harmonized.

Direct support from the Community could have three levels and it would consist of:

- *a fund the means of which will be allocated to projects according to quality of elaboration and overall all-European contribution to projects of all Member States (project selection at European level according to uniform methodology). Such funds could be provided only for priority project, priority or core TEN-T networks. The establishment of selection methodology is important because the available funds will always be limited, and projects showing greatest added value and correctly prepared projects will have to be implemented preferentially. The strengthened current TEN-T fund could serve as a basis,*
- *a fund the means of which will be allocated to individual Member States according to the evaluation of the specific characteristics (particularly economic power as GDP/capita), the projects to be selected at the level of a Member State with respect to Cohesion Policy. Such funds should be allocated only to projects of TEN-T comprehensive network and projects of priority or core TEN-T network. Such fund could be represented by current Cohesion Fund,*
- *a fund the means of which could be allocated to regions according to similar rules (i.e. according to Cohesion Fund, particularly according to economic power of regions), and projects could be selected at the NUTS III level. The means involved could be provided for national and regional network projects ensuring connection to TEN-T networks, for projects of priority or core TEN-T networks and also for projects of TEN-T comprehensive network.*

Indirect support could be ensured by advantageous EIB loans according to similar structure.

It is necessary to evaluate economic potentials of individual states to implement the established objectives. This has to be differentiated from the way how the particular state is willing to implement given objectives or to what extent is the European dimension reflected in its plans.

Q12 How could existing non-financial instruments be improved and what new ones might be introduced?

Coordination functions at European level have to be strengthened, provided a priority or core network is involved. It is also necessary that the European level implements to a certain extent also coordination functions in the case of the comprehensive network. From our experiences it follows that if the implementation of cross-border projects is not monitored and coordinated from Community level, certain Member States are showing less interest in implementing such projects.

As regards the support for project implementation, the Community support for projects should be focused on important network sections or junctions, the implementation of which is connected with substantial complications (selection of route, casting doubt on decision of a Member State, environmentally sensitive issues). Such support would be welcome not only at a methodological level but also at the level of communications up to “policy” level, primarily with respect to the priority and importance of the given project as clearly declared from the Community’s point of view. The purpose of such declaration is, among others, to prevent project implementation complications brought about by other DG or within the Member State involved.

According to the description above the „open method of combination” is rather a supporting means for mutual communications between actors. Coordination at the level of European coordinators might be strengthened for individual corridors or network parts though the assistance of collective coordination subjects (teams, panels, etc.), Such entities could include representatives of relevant DG and bodies of Member States concerned so that a better conformity concerning common approach is achieved – from the point of view of individual EU policies and Member States. At the same time, different approach to TEN-T projects would be better harmonized as well as outward communication.

A number of issues will have to be dealt with in the case of project assessment by means of uniform European methodology (particularly concerning cross-border projects) as a number of issues in this field still lasts, namely in relation to the evaluation of other projects at national level. Problems connected with project evaluation require substantial attention both at European and national level because these problems play a decisive role, from all-European, national and regional point of view, in identifying added value of projects. The project evaluation process is an important aspect of efficient financing.

It is therefore necessary to assess the suitability of the hitherto used TEN-T project evaluation system which cannot ensure not even the possibility of comparing the relative importance of each project in terms of its added value for TEN-T network. (The assessment of project applications according to framework criteria is carried out by experts from EU Member States as selected through a tender organised by TEN-T executive agency. The agency elaborates draft recommendation for DG TREN which submits the draft to TEN-T Financial Committee and – without knowing detailed assessment of recommended proposals and without possibility of their mutual comparison – this Committee further recommends the proposal to European Commission for project approval and to European Parliament to approve the amount of allocated funds.)

In order of making use of JASPERS initiative also in the next period we consider as an inevitable condition an unambiguous demonstration of the contribution of this initiative in the course of the project evaluation process carried out by European Commission. Moreover, as further condition for the use of this initiative it is necessary define the role of this initiative and relevance of its outputs – this definition should be elaborated in the course of the decision making of European Commission concerning the submitted projects.

A professional unit (analogous to current JASPERS initiative, focused not only on the assistance to Member States but acting as an independent and competent advisor to European Commission) should assist the European Commission in the assessment of the ranking of individual projects in terms of their contribution to all-European added value as well as in terms of the availability of short-term, medium-term and long-term resources. The unit would assess economic aspects of individual projects, elaborate their mutual comparison, evaluate the projects according to clear and binding Commission/TEN-T rules and criteria and provide conclusions of its evaluation to established, if appropriate, collective coordination subjects (representatives of DG and of Member States).

Q13 Which of these options is the most suitable, and for what reason?

The most suitable alternative is indicated under (3), namely out of reasons referred to in the whole preceding text. What is particularly involved is the need to ensure the

development of all network levels (starting with priority or core networks up to comprehensive, national and regional networks) for without a balanced development of all network levels the added value of the core network itself would go down. Therefore, certain part of funds has to be reserved also for lower network levels. European level will have to focus primarily on priority and core networks, no doubt about it, but on a differentiated basis according to economic potentials of Member States and regions. A number of transport policy objectives must be ensured also on comprehensive network in the course of creating conditions for the provision of high quality services including interoperability.

Priority projects should be defined with a relation to a certain network, i.e. a priority and core network should be defined as well as the most important projects (priority projects) having a relation to this network. Accordingly, it is appropriate to define the core network and following its evaluation to define priority projects requiring accelerated solution. From this process a methodology for project selection should be inferred. A coherent capacity of the section concerned plays no substantive role as compared with the prospective saturation of the capacity. Otherwise the projects would not be economically profitable.

Analogous planning procedures need to be defined at all levels – from priority and core network up to TEN-T comprehensive network and national and regional networks, namely including the definition of the responsibility of individual subjects as well as their joint responsibility. All levels are playing an important role and it is important, according to potentials of EC, Member States, regions as well as the private sector, to provide for adequate development corresponding to economic resources.

Up to 90% of transport performance is to be attributed to national transport sector and this is the reason of the emphasis laid by Member States on national projects. To give the projects European dimension is very important. Nevertheless, no opposite extreme has to be involved, i.e. failure to consider national aspects in planning European networks. Both dimensions have to be reflected both national and European planning, and both approaches have to complement each other. From the point of view of balancing the both approaches, the comprehensive network represents an important connecting link and it is an important platform for establishing horizontal TEN-T policy objectives.

Main responsibility for the implementation will always rest with Member States (even when priority and core network is involved) and the European level can only play a supporting role in the implementation of objectives. International dimension in network planning has to be adequately incorporated by Member States into their plans and the Commission should also support the coordination between neighbouring states. However, the rate of support for individual countries and regions cannot be the same, and it is necessary to take account of specific characteristics (economic power, in particular) since such aspects have an impact on the ability of Member States and regions to implement the established objectives. Furthermore, the gradation of the extent of the support for Member States and regions should be performed on the basis of cohesion policy (it provides more fluent gradation compared with gradation based on firmly established limits of selected criteria). All-European added value of individual projects should also be considered.

The establishment of a methodology for defining the networks is also an important task (it's a big advantage of option (3)). The methodology for trans-European networks should be established on a uniform basis (especially for the core network). However, its

application should be performed following balanced cooperation of the Community, Member States and regions. Here a close cooperation with land-use planning policies and processes is important. The plan of TEN-T networks has to serve as background material for the land-use planning process which is, on the contrary, a source of information about area limits, thereby fulfilling the feedback role.

The identification of transport demands, irrespective of the transport mode, should be the first step in defining the networks, namely by establishing networks of priority and core axes (and axes of comprehensive network in the next step). This has to follow from transport forecasts based on already existing routes and complemented by missing axes (if any) – i.e. establishing the interconnection between important megalopolis and agglomerations, linking maritime ports and main airports to surface transport.

In the next step it is necessary to establish, following defined multimodal axes of networks of individual transport modes, road network, railway network, networks of inland waterways, airports and maritime ports, and network of multimodal terminals connecting the networks of individual transport modes. At the same time, it is necessary to consider passenger and freight transport demands as well as requirements of other initiatives (for example green corridors). Particularly on railway networks such routes have to be identified which have to satisfy conditions for strong, long-distance freight traffic flows. Also parts of networks have to be identified which will be burdened by suburban and regional passenger transport and where bottlenecks are created; high-speed sections also show particulate specific features. Optimum use of the advantages of all transport modes through the creation of appropriate conditions represents in the above process a core objective. This needs to apply objectives of the conceptual pillar. On all such network special attention is to be devoted to bottlenecks and their removal, i.e. not only by building new capacities but also by applying new technologies in the field of intelligent transport systems. (In simplified way: analysis of real and latent traffic flows (definition of multimodal axes → modal split (definition of core network according to individual transport modes) → selection of priority projects).

In the case of maritime transport it is necessary to use potentials of South-European maritime ports which may be appropriately used in the trade with Asia, in particular. This requires adjustment of surface networks in the North-South direction. Of importance is, however, the East-West direction, namely for the reason of extending cooperation between old and new Member States, with the transport infrastructure in this direction still showing and inadequate level – namely along the former iron curtain. The interconnection between main airports and railway routes is also an important task, which may help reduce congestion in the air-space by generating alternative offers of railway transport to medium distances.

In establishing each objective special attention should be given to subsidiarity principle and the form of approach to dealing with problems (bottom – up versus top-down approach).

Methodology for the generation of the network is based on the estimated availability of resources within short-term, medium-term and long-term horizon on the one hand, and on the assessment of the rank of the project importance in terms of added value at European, national and regional levels (multicriterial analysis, cost-benefit analysis, environmental impact analysis and the impact on NATURA 2000) on the second hand. All this has to consider short-term, medium-term and long-term horizon. Coordination with the land-use planning sector is also of importance. The conceptual pillar should be an integral part of the plan.

* RWN

MINISTRY OF THE ENVIRONMENT
Ing. Vladimír Vlk
Director of Department of Sustainable Energy and Transportation

DIRECTORATE B					DATE 1 MAI 2009	
B1	B2	B3	B4	ASS	TEN-TEA	
X						
ACTION: GS						
DEADLINE: 28/05						

Prague, April 29, 2009

Č. j.: 12767/ENV/09,
283/800/09, 314/830/09

Dear Lady, dear Sir,

enclosed please find the input of the Ministry of the Environment of the Czech Republic into your consultation on the Green Paper on TEN-T, as published on the webpage of the European Commission.

Yours Sincerely,

European Commission
DG Energy and Transport
 TEN-T
 B-1049 Bruxelles

Cc:
Vít Sedmidubský
 Ministerstvo dopravy
 Nábř. Ludvíka Svobody 12
P r a h a

Enclosures:
 as mentioned in the letter

DG TREN			CODE:			
AV			18066			
ACTION:			ECHEANCE			
07.05.2009						
R	A	(B)	C	D	E	F
G	H	I	P	CP1	CP2	CP3
DG	ASE	01		DGA	DGA	AAE
				CD	EFG	HI

**Remarks of the Ministry of the Environment, Czech Republic,
on the Green Paper**

**TEN-T: A policy review TOWARDS A BETTER INTEGRATED TRANSEUROPEAN
TRANSPORT NETWORK AT THE SERVICE OF THE COMMON TRANSPORT
POLICY**

As the remarks below has been written on the Ministry of the Environment, they do not directly bother the financial aspects, but the planning procedure and the responsible bodies during the planning. However at the end, the planning process may have enormous financial impacts, especially what about the costs of the respective infrastructure building. It also has impacts on the overall economical and social efficiency of the planning process.

And as the remarks below are written on the Czech Ministry of the Environment, they talk about problems found in the Czech Republic in all modes of transport, with special care to:

- the competences of planning bodies,
- the way of planning the transport network both in central and border districts,
- the way of taking into account the protection of the environment; both nature and human,
- the technical standards and terminology,
- the questions 4 and 5 of the Green Paper.

National background

Before listing the specific problems, it is important to know the historical background of infrastructure planning in the Czech Republic.

Almost all of the motorway routes (especially those not crossing the state borders) have been outlined in the 1970-80's, based on the governmental plan from 1963. The route options have been assessed quite seriously on that time level of knowledge, i. e. (briefly) special interest has been focused on protecting the agricultural land, the industry needs, and then to water and nature protection. Of course no idea about the bird or habitat directives (Natura 2000) nor involving the public into the planning process (Århus Convention). The air pollution has been found very problematic from industry and power plants, but not from the traffic. Due to low traffic intensities, noise has been serious problem only on few places. Railways have been used primarily for freight transport of heavy industry's materials, and only then for passenger transport, which has not been focused on the travel time. So no new railway routes have been planned except for certain local cases caused by coal mining. Only at late 1980's, the first studies on high-speed railway network have occurred, based on idea that these will be used mostly for international traffic and almost not for the inland one.

After the political changes in 1989, the cross-border motorway sections have been quickly proposed in the governmental plan from 1993, with special focus to build cross-border motorways to Germany and Austria. The priorities of protection have changed from the agricultural land towards the nature protection. Still no idea about Natura 2000. Still the air protection focused not on traffic, but on power plants, whilst major part of the polluting heavy industry got bankrupt. During the 1990's, the cross-border motorways have been planned in detail. Although quite progressive EIA law has been valid since 1992, SEA has not been done

- a) wasting public finances, e. g. by routing unnecessary links, or links with too many capacity, or by routing links in such territories, that they are more expensive than it is necessary, if they are projected several kilometers elsewhere,
- b) routing a TEN-T link between two bordering member states exactly straight, which is perfect for the two bordering states, but makes unreasonable long detour or/and bottlenecks on a frequented long-distance connection of other, non-bordering member states, although few kilometers detour of the bordering states' link may shorten the long-distance link by tens of kilometers,
- c) (surprisingly) establishing new bottlenecks in the TEN-T network,
- d) breaking EU directives, decisions and regulations on environment protection etc.

Finally, the TEN-T network is more like set of national wishlists, with not prior care about the European needs. The Community has not clear right to say to the member state about its works on certain part of the TEN-T network: *"The way you are doing that is wrong for the Community goals. Please, stop it, and do it in the way that the Community needs."* **It is most probably the Commission whom should be given the competence to interrupt wrong practice of a member state and to command the good practice instead. Now, the member state can be shorten financially by not getting the EU funds for the respective part of TEN-T network, but nobody may prevent the member state from building the wrong project with its national funds.**

For better understanding, some case studies of wrong practice in the Czech Republic are attached below.

2. Uneconomic technical norms on transport infrastructure

Although the European authorities try to unify technical standards in many fields, there are still various differences between the national technical norms that lead to complicated solutions and wasting money. It is connected with the previous topic. Some examples:

The AGN and the Czech legislation and norm on motorway and road design (ČSN 73 6301). The AGN knows 3 kinds of roads: "motorways", "express roads" and "(ordinary) roads". The Czech system also consists of "(ordinary) roads", "expressways" and "motorways", but the Czech "expressways" are not equal to the AGN "express roads", but to the "motorways" in AGN. I. e. Czech system knows "motorways", "motorways-expressways" and "(ordinary) roads". It has some historical reasons. An equivalent to the AGN "express roads" (a 2-lane road with multilevel crossings) is missing in the Czech system. That results in practical problem in the Czech Republic, that the "E roads" listed in the AGN are preferably planned as "motorway", even if the traffic density is much lower than the normal capacity of 2-lane road. It leads in problems in planning the route and in wasting money.

Allowed traffic density on a 2-lane road. In the norm ČSN 73 6301, it is given at level of only 12-14,000 vehicles per day, while the norms of other countries say 17-20,000 vehicles per day. Again, it leads in problems in planning the route and in and wasting money, because motorway is planned instead of ordinary road or express road.

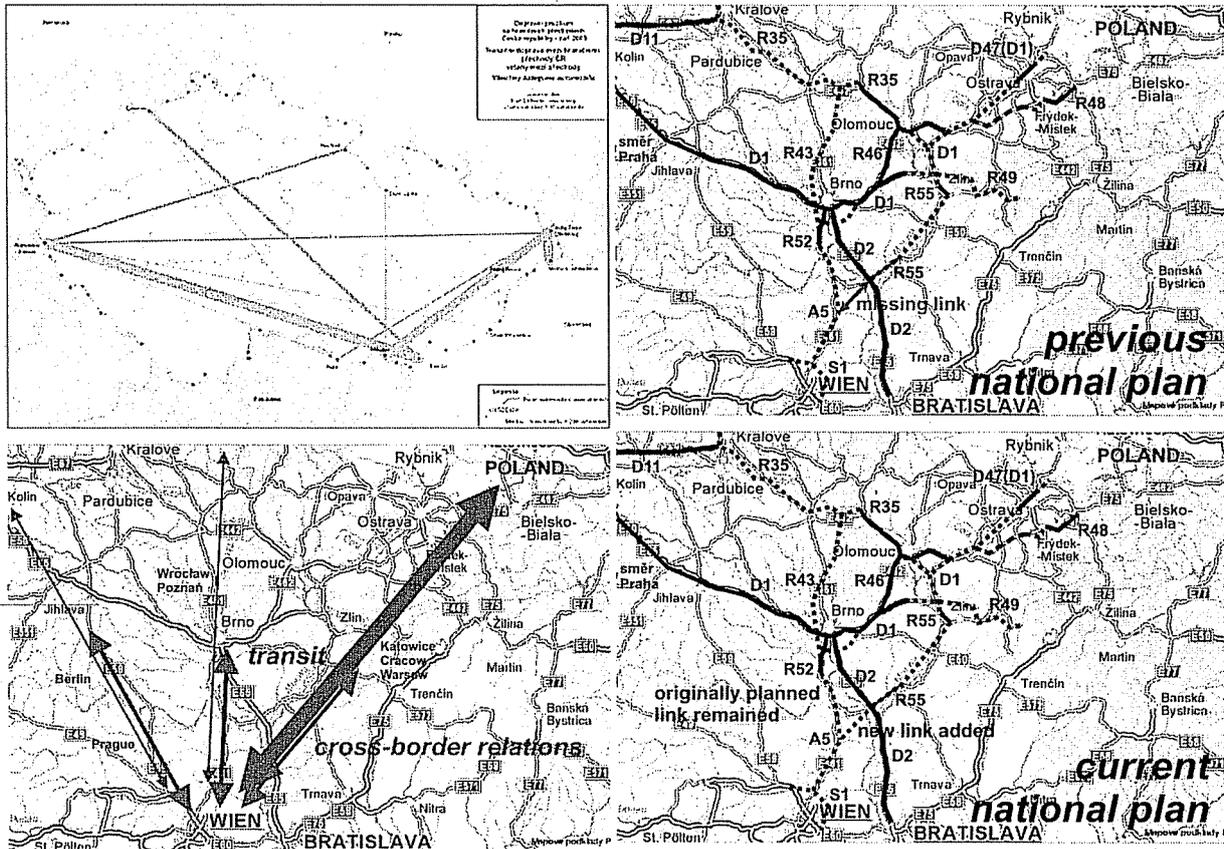
The maximum speed on railways with curves of small radius. The newest norm ČSN 73 6101 on projecting railways says, that if a radius of a curve is small (e. g. 200 m), then the rise of the outer track cannot be the maximum 150 mm, but may be much less, i. e. the speed must be lower than if the raise is the maximum one. In the previous norm, this was not included. Finally, this leads to absurd situations, that by reconstructing of a railway with curves of 170 m radius, the speed should be reduced from 50 km/h down to 45 km/h because of the raise of the outer track.

Many technical parameters of road railways that are disharmonic in the European and national norms. Some examples from railways: The maximum raise of outer track is 150 mm in the Czech norm, but the euro-norm allows 180 mm. The minimal radius at a newly-built platform is 600 m, but euro-norm allows 500 m. And many more like these.

Case studies of wrong practice in infrastructure planning in the Czech Republic

A) Case Road link Vienna – Brno

Wasting money onto an unnecessary link, enlarging the frequented link between Vienna and Poland).



In 1990's, the authorities planned the missing motorway between Vienna and the Czech Republic as a direct link R52/A5 to regional capital Brno (400,000 inhabitants), not taking into account the frequented link Italy – Vienna – Poland. This outline makes the AT-PL connection longer by ca 50 kms. The R52 has been planned along I/52 2-lane express road, newly built in the 1990's, with traffic intensity of 10,000 vehicles per day in 2005. The parallel motorway D2 is used by 17-20,000 vehicles per day, i. e. it has 65 % free capacity.

Municipalities, NGOs and nature protection authorities oppose the direct link R52 from both environmental and economic reasons, and they have lobbied towards the motorway goes more Eastwards to Břeclav, which is already big railway hub, to explore the existing parallel motorway D2 towards Brno and to use the planned motorway R55 which will be the shortest link AT-PL (minus ca 50 kms). Land-owner lobbyists have appeared along the both optional routes.

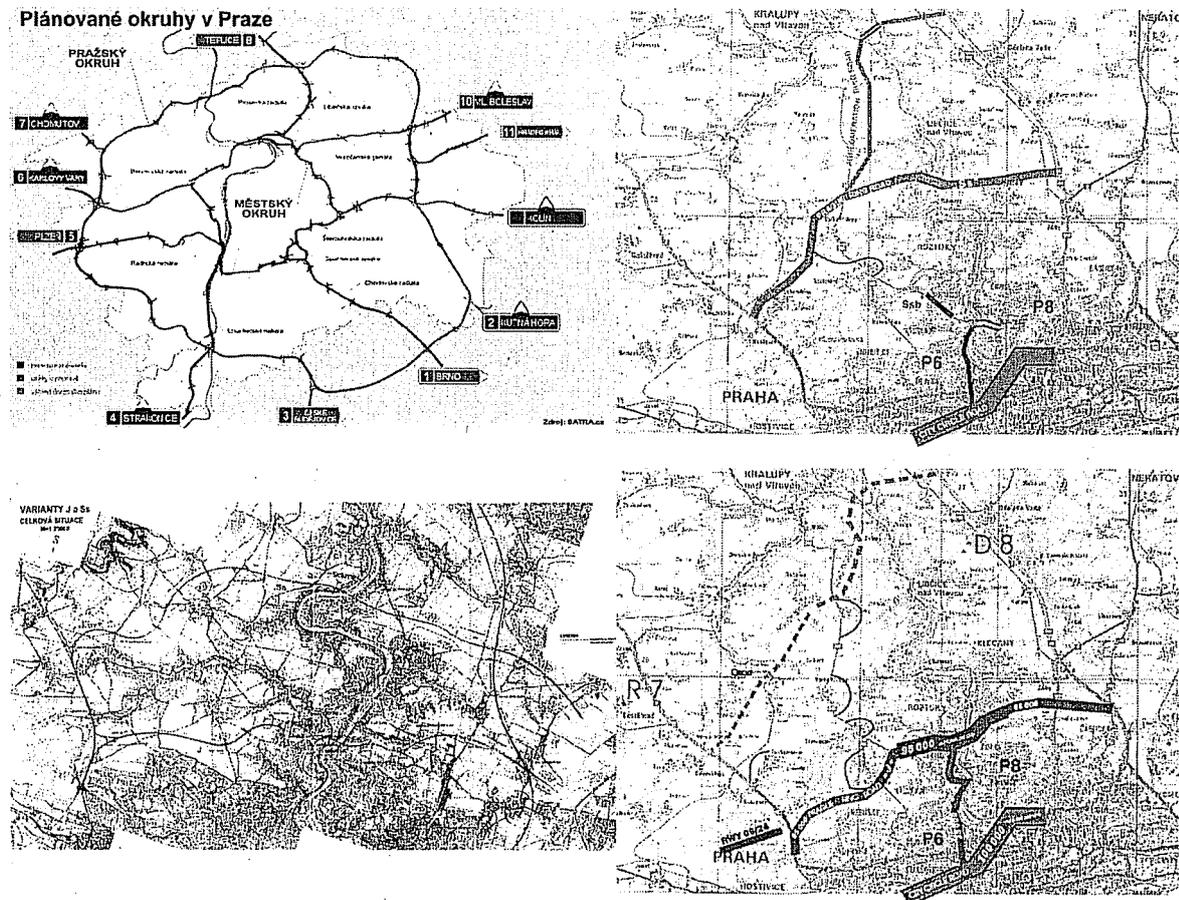
In 2008, it resulted into governmental decision to build both these options, although obviously only the newly added R55 is necessary. The original R52 remained in the plan, although became unnecessary. If this bi-optional plan will be really finished, est. € 0.6 billion will be wasted, 4 instead of 1 Natura 2000 sites will be (acceptably, but) involved, and the incomes from tourism in the sensitive area of UNESCO Biosphere Reserve and wine region Pálava shall decrease due to damage by the motorway to the countryside. The ombudsman realized that he does not like that practice.

Because of the opposition, Czech road authorities decided to not co-finance the R52 from the EU funds. There is no authority that may stop wasting national funds on unnecessary parallel motorway R52, and to order to the Czech Republic and Austria to build the R55 option, which is suitable for both countries as well as for the overall EU needs.

C) Case Prague Ring Motorway, Northwest Section

Making new bottleneck on TEN-T motorway.

Getting heavy transit traffic into a populated part of Prague.



In the Czech Republic, there are several similar cases, where the city authorities try to solve its urban traffic problem with a national road (that may be part of TEN-T). Such cases appear because the respective road sections are expensive, and the municipalities do not want to pay for it. This one is just a case of such practice, but the most known one.

North of Prague, the Vltava river made a deep valley. In Prague, there is the most Northern bridge as far as in the downtown, before the deep valley. The next bridge is as far as in nearest town of Kralupy, about 25 km far, behind the deep valley. Both of them are crowded with traffic. But North of the Prague most Northern bridge, there are two large urban districts, including two university campuses. Direct connection between them is missing, people need to travel 1 hour instead of 10-15 minutes if the connection does exist.

In the EIA, two principal options of the Prague Ring Motorway (**a-part of TEN-T network**) were passed. The "Ss", further from Prague, was preferred from environmental viewpoints, and the "J" was told acceptable as extreme solution in case the "Ss" is not technically possible (there is Nuclear Research Institute close to its route). Option "Ss" costs € 0.9 million including extra municipal bridge and roads in Northern Prague, option "J" costs € 1.5 million because of expensive tunnels necessary to save the affected city quarter and of much more expensive land with some speculators as well. Whatever, it is obvious from a similar case at Southern Prague Mid-Ring Road, that **the Vltava bridge at the "J" option will become a serious bottleneck, crowded by a mixture of transit and city traffic.**

In spite of all expert opinions and strong public opposition, the City of Prague very wished to solve its problem of missing bridge without paying for that, i. e. to make the state to pay for the "J" option. So the "Ss" option has not been technically proved, and the "J" option is under preparation. Local citizens took the case to the court that realized (besides other results) that the article 9.1 of Decision 1692/96/EC is violated by the "J" option, because it is not a bypass of the main urban centre on the route identified by the network", but it is going through a part of the city. I. e. only the court has the authority to say this is a violation of a law.

The building should not be financed with the EU funds. **There is no authority that may stop wasting national funds to make new bottleneck on TEN-T network nor violating the Decision 1692/96/EC.**