

Po téměř třech letech od prvního návrhu vstoupilo dnes ve čtvrtek 18. července 2024 v platnost nové nařízení Evropského parlamentu a Rady 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T). Nové nařízení poskytne členským státům EU pokyny k vytvoření harmonizované intermodální sítě na celém starém kontinentu.

Nové nařízení navazuje na dokument „Zelená dohoda pro Evropu“ z roku 2019 s ambiciózními cíli vzhledem ke klimatické neutralitě, dokument „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ z roku 2020 a dokument „Cesta ke zdravé planetě pro všechny – Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy““ z roku 2021. Milníky na cestě k evropskému dopravnímu systému s udržitelnou, inteligentní a odolnou mobilitou předpokládají, že železniční nákladní doprava by měla do roku 2030 zvýšit svůj podíl na trhu o 50 % a do roku 2050 jej zdvojnásobit.

Koridory pro železniční nákladní dopravu zřízené na základě nařízení EP a Rady (EU) č. 913/2010 a koridory hlavní sítě vymezené v nařízení (EU) č. 1315/2013 jsou doplňkovými politickými nástroji, které sledují úzce související cíle, zejména s cílem podpořit udržitelné, účinné a bezpečné dopravní služby. Ačkoli spolupráce byla v mnoha ohledech přínosná, v některých případech bylo zjištěno překrývání činností a potřeba lepší výměny informací. Koridory pro železniční nákladní dopravu a koridory hlavní sítě navíc nejsou zcela geograficky sladěny, což omezuje možnost koordinace, například v otázkách, jako je provádění požadavků na infrastrukturu transevropské dopravní sítě nebo zlepšování kvality železničních služeb. Existuje proto významný nevyužitý potenciál pro zefektivnění, větší účinnost a synergie.

Koridory hlavní sítě a **koridory pro železniční nákladní dopravu (RFC)** je třeba začlenit do „evropských dopravních koridorů“, aby se zvýšily synergie mezi plánováním infrastruktury a provozem dopravy. Evropské dopravní koridory by se měly stát nástrojem pro rozvoj udržitelných a multimodálních toků nákladní a osobní dopravy v Evropě a pro rozvoj interoperabilní vysoce kvalitní infrastruktury a provozní výkonnosti. Jako takové by měly být rovněž nástrojem k realizaci vize vytvoření vysoce konkurenceschopné železniční sítě v celé Unii.

Intermodální doprava představuje přibližně polovinu přepravního výkonu železničního carga v TKM v Evropě a její podíl se zvyšuje. Aby bylo dosaženo cílů stanovených ve „Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu“ za účelem zdvojnásobení podílu nákladní dopravy po železnici, je třeba věnovat zvláštní pozornost dopravě, která

kombinuje železnici po hlavní část cesty a nákladní automobil pro první a poslední kilometr. S cílem přispět ke zvýšení intermodální dopravy by infrastruktura měla umožnit **provoz nákladních vlaků přepravujících standardní návěsy o výšce až 4 m** naložené ve výšce nejméně 27 cm nad temenem kolejnice, přičemž by měla být podporována minimální výška 33 cm.

Členské státy EU by měly zajistit, aby byl systém **ERTMS** zaveden na globální síti do roku 2050, na rozšířené hlavní síti do roku 2040 a na hlavní síti do roku 2030. Při zavádění systému ERTMS do globální sítě by měly být **z hlediska načasování upřednostněny tratě, které mohou přispět k bezpečné a efektivní přeshraniční mezinárodní železniční dopravě**. Vzhledem k tomu, že zavedení rádiového systému ERTMS dále přispívá k odstranění vnitrostátních pravidel ovlivňujících provoz, měly by členské státy zajistit, aby byl od roku 2030 na nových tratích zaveden rádiový systém ERTMS, nebo od roku 2040 v případě modernizace signalizačního systému na stávajících tratích, a aby do roku 2050 byla celá transevropská dopravní síť vybavená rádiovým systémem ERTMS.

Vyřazování systémů třídy B z provozu přináší provozovatelům infrastruktury značné úspory při údržbě vzhledem k nákladům a složitosti zavádění systému ERTMS a dlouhodobého udržování dalších traťových systémů. Členské státy EU by měly s výjimkou určitých případů zajistit **vyřazení systémů třídy B z provozu do roku 2040 v hlavní síti**, do roku 2045 v rozšířené hlavní síti a do roku 2050 v globální síti za podmínky, že je zaručena odpovídající úroveň bezpečnosti, a zároveň zajistit včasné informování všech dotčených stran o tomto vyřazení z provozu a zavedení ERTMS.

Při rozvoji transevropské dopravní sítě by Komise a členské státy měly věnovat zvláštní pozornost opatřením zajišťujícím **efektivní překračování hranic pro nákladní dopravu** s přihlédnutím k čekacím dobám a přerušením na hranicích způsobeným například odbavením a kontrolami vozidel a ve vlaku na hranicích Unie nebo z administrativních, provozních, bezpečnostních, technických důvodů nebo z důvodů interoperability.

Transevropská dopravní síť by měla **zajistit efektivní multimodalitu**, aby u přepravy cestujících i zboží nabízela lepší a udržitelnější volbu mezi druhy dopravy a **umožnila konsolidaci velkých objemů pro přepravu na dlouhé vzdálenosti**. Klíčovou roli při plnění uvedeného cíle by měly mít **multimodální terminály**.

Členské státy by měly **provádět analýzu trhu a výhledovou analýzu terminálů multimodální nákladní přepravy** na svém území a **vypracovat akční plán pro rozvoj sítě terminálů multimodální nákladní přepravy**. Akční plán vypracovaný členskými státy EU by měl podporovat **rozvoj terminálů multimodální nákladní přepravy**. Akční plán by však neměl ukládat soukromému sektoru povinnost investovat do terminálů a neměl by podléhat strategickému posuzování vlivů na životní prostředí.

Důležitou roli v transevropské dopravní síti dostávají konečně i městské uzly jako výchozí nebo cílová místa („poslední kilometr“) pro cestující a náklad přepravovaný v transevropské dopravní síti, a jsou přestupními body v rámci jednotlivých druhů dopravy nebo mezi nimi. **Mělo by být zajištěno, aby kapacitně úzká místa a nedostatečné propojení sítí v rámci městských uzlů již nebránily multimodalitě v rámci transevropské dopravní sítě**. Politika transevropské dopravní sítě by se měla zaměřit na prosazování plynulých dopravních toků z městských uzlů sítě, do nich a mezi nimi. Propojením sítí v rámci městských uzlů by se měly zabývat příslušné místní, regionální nebo celostátní orgány, zejména prostřednictvím příslušných opatření plánů udržitelné městské mobility.

Jako účinný jednotný rámec pro řešení problémů městské mobility by měl být **pro každý městský uzel přijat plán udržitelné městské mobility, což je dlouhodobý komplexní integrovaný plán nákladní a osobní mobility pro celou funkční městskou oblast**. Tento plán by mohl zahrnovat cíle, záměry a ukazatele, na nichž je založena současná i budoucí výkonnost systému městské dopravy. Členské státy EU by měly zajistit **shromažďování údajů o městské mobilitě podle městských uzlů v oblasti udržitelnosti, bezpečnosti a přístupnosti** s cílem podpořit současně i budoucí výsledky transevropské dopravní sítě.

Závažným problémem pro efektivitu a fungování transevropské dopravní sítě je nedostatečná bezpečnost, zabezpečení a spolehlivost infrastruktury, která je způsobená přírodními riziky, včetně událostí souvisejících s klimatem a jiných mimořádných událostí, jako jsou pandemie, katastrofy způsobené člověkem, nehody nebo úmyslná narušení, jako je terorismus a kybernetické útoky. Dopravní toky byly v posledních letech výrazně narušeny například nehodami způsobenými několika přírodními katastrofami, které byly důsledkem extrémních povětrnostních jevů. Měla by se proto zlepšit odolnost dopravní sítě vůči změně klimatu, přírodním rizikům, katastrofám způsobeným člověkem a dalším narušením, a to s ohledem na posouzení rizik a opatření ke zvýšení odolnosti přijatá kritickými subjekty pro odvětví dopravy podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU)

2022/2557. Komise by měla v úzké spolupráci s dotčenými členskými státy EU **provést posouzení odolnosti a zranitelnosti hlavní sítě vůči důsledkům změny klimatu**.

*Síť TEN-T***Priority rozvoje železniční infrastruktury:**

1. rozšířená hlavní síť vybavena systémem ERTMS do 31. prosince 2040 a globální síť do 31. prosince 2050,
2. do 31. prosince 2030

a) na každém přeshraničním úseku uvnitř Unie nepřekročí doba prodlevy u všech nákladních vlaků překračujících hranici mezi dvěma členskými státy průměrně 25 minut, s výjimkou úseků, na nichž dochází ke změně rozchodu kolejí nebo na nichž kontroly prováděné na hranici, kde ještě nebyly zrušeny kontroly ve vlacích

b) nejméně 75 % nákladních vlaků překračujících alespoň jednu hranici na evropském dopravním koridoru dorazí do svého místa určení nebo na vnější hranici Unie, je-li jejich místo určení mimo Unii, v čase podle jízdního řádu nebo se zpožděním kratším než 30 minut z důvodů, jež lze připsat provozovateli či provozovatelům infrastruktury Unie;

3. do 31. prosince 2030 pro tratě nákladní dopravy v hlavní síti, do 31. prosince 2040 pro tratě nákladní dopravy v rozšířené hlavní síti a do 31. prosince 2050 pro tratě

nákladní dopravy globální síť zajistit tyto podmínky:

1. na dvoukolejných tratích lze nákladním vlakům o délce alespoň 740 m (včetně lokomotivy nebo lokomotiv) přidělit alespoň dvě vlakové trasy vlaku za hodinu a směr;
a
2. na jednokolejných tratích lze nákladním vlakům o délce alespoň 740 m (včetně lokomotivy nebo lokomotiv) přidělit alespoň jednu vlakovou trasu vlaku za dvě hodiny a směr.
4. přechod na evropský standardní jmenovitý rozchod koleje 1 435 mm, je-li to relevantní;
5. zmírňování dopadu hluku a vibrací způsobených železniční dopravou, zejména opatřeními pro kolejová vozidla a infrastrukturu, včetně protihlukových bariér;
6. zvýšení bezpečnosti úrovnových křížení;
7. případné propojení železniční dopravní infrastruktury s infrastrukturou vnitrozemských přístavů;

8. na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů rozvoj infrastruktury pro vlaky o délce nad 740 m a do 1 500 m a hmotnosti na nápravu 25,0 t při výstavbě a modernizaci železničních tratí relevantních pro nákladní dopravu;
9. vývoj a zavádění inovativních technologií pro železnice, které vychází zejména z práce společného podniku Shift2Rail a společného podniku pro evropské železnice, a to především automatického provozu vlaků, pokročilého řízení dopravy a digitálního připojení pro cestující na základě systému ERTMS a digitálního automatického spřáhla, konektivity na základě 5G a satelitního připojení a inerciálních jednotek pro geolokační jednotky ERTMS;
10. při budování nebo modernizaci železniční infrastruktury zajištění kontinuity a dostupnosti pěších a cyklistických stezek a rozvoj parkovacích míst pro jízdní kola v blízkosti stanic s cílem podpořit aktivní druhy dopravy;
11. vývoj inovativních technologií alternativních paliv pro železnice, jako je vodík nebo vlaky poháněné bateriemi pro úseky a železniční přístupové trasy, na něž se nevztahuje požadavek na elektrifikaci;
12. pro rozvoj transevropské dopravní sítě vypracování normy pro zajištění provozu nákladních vlaků přepravujících standardní návěsy o výšce až 4 m naložené ve výšce nejméně 33 cm bez jakýchkoli dalších požadavků na zvláštní povolení k provozování služeb; a
13. modernizace na dvoukolejnou dráhu v úsecích s úzkými místy a kapacitními překážkami (viz „přetížená dráha“).

Správa železnic s podporou Ministerstva dopravy podnikala maximum možného k prosazení zájmů a priorit železniční infrastruktury ČR do novém nařízení TEN-T, nejen vzhledem k zařazení tratí a uzlů, ale i jako předpoklad pro získání evropských financí pro výstavbu moderní železnice. Čas ukáže, nakolik jsou ambiciózní plány uvedené v nařízení realistické a ufinancovatelné.