

O co usiluje ministr dopravy Ivan Bednárík spolu s některými partnery, aby se zachránila železniční nákladní doprava

Ministr dopravy Ivan Bednárík získal během jednání Rady ministrů v Lucemburku dne 8. června 2026 podporu některých členských zemí EU pro svůj plán na záchranu evropské železniční nákladní dopravy. Momentálně se k jeho plánu přidalo dalších jedenáct členských zemí EU.

O co vlastně jde?

■ Stručné shrnutí

Přijatý dokument popisuje, že **železniční nákladní doprava v EU nadále ztrácí podíl na trhu**, i když EU dlouhodobě chce přesunout přepravu nákladu ze silnic na železnici. Státy proto upozorňují, že **současná politika nestačí**, a navrhují konkrétní kroky, jak železnici posílit – od investic do infrastruktury, přes lepší koordinaci mezi státy, až po digitalizaci a moderní technologie.

■ Co je hlavní problém

- EU chce, aby se více zboží vozilo po železnici (kvůli ekologii a energetické bezpečnosti).
- **Realita je však zcela opačná** – podíl železnice klesl na cca **16,6 %** (2024).
- Důvody:
 - vysoké ceny energie pro železnici
 - závislost na těžkém průmyslu (který v Evropě slábne)
 - rozsáhlé, dlouhé výluky a modernizace tratí
 - nedostatek kapacity na hlavních koridorech
 - silná konkurence silniční dopravy, která má méně omezení a často i nižší náklady.

■ Co státy navrhují zlepšit

1) Lepší infrastruktura pro nákladní vlaky

- Budovat **objízdne trasy** mimo města, aby nákladní vlaky nemusely stát na přetížených tratích, kde převládá osobní doprava.
- Posílit **multimodální terminály** (místa, kde se překládá zboží mezi kamionem, vlakem, lodí).
- V novém rozpočtu EU (2028–2034) dát **více peněz** na železniční nákladní projekty.

2) Lepší plánování kapacity a koordinace mezi státy

- Nákladní vlaky často nedostanou kvalitní „jízdni řád“ (slot v jízdni řádu), a to hlavně přes hranice.
- Nové evropské předpisy mají zavést **společné plánování kapacity** mezi státy.
- Je potřeba začít je **rychle a důsledně** zavádět.
- Do té doby mají státy upřednostnit jízdu **nákladních vlaků**, aby se zvýšila jejich spolehlivost jejich jízdy, což je důležité pro zákazníky.

3) Finanční podpora

- Železnice by měla **profitovat z dekarbonizace**, ne být trestaná drahou elektřinou.
- Státy mají využít nové evropské nástroje, které umožňují **podporovat ekologickou dopravu** bez porušení pravidel hospodářské soutěže.

4) Podpora kombinované dopravy (intermodality)

- Silnice a železnice se nemají brát jako konkurenti – mají se **doplňovat**.
- Kamion odveze náklad na „poslední míli“, vlak odveze náklad na dlouhou vzdálenost.
- Současná legislativa o kombinované dopravě je **zastaralá** (z roku 1992) a nefunguje.
- EU se ji pokoušela několikrát aktualizovat, ale neúspěšně.
- Státy mají mezitím:
 - podporovat **překladiště a seřaďovací nádraží**
 - motivovat firmy, aby používaly kombinovanou dopravu.

5) Interoperabilita a digitalizace

To je jedna z největších bolestí evropské železnice.

Problémy:

- Každá země má **jiná technická pravidla**, jiný zabezpečovací systém, jiné předpisy.
- Lokomotivy musí mít často **více systémů najednou**, což je drahé – viz zavádění ETCS.
- Strojvedoucí musí mít **více zkoušek**, protože pravidla se liší.

Klíčové technologie:

- **ERTMS / ETCS** – jednotný evropský zabezpečovací systém. Problém: státy ho zavádějí různě, v různých verzích, někde běží paralelně se starými systémy → chaos a drahé úpravy.
- **FRMCS** – budoucí komunikační systém pro železnici (nástupce GSM-R). Přinese však vysoké náklady jak na straně infrastruktury, tak i dopravců.
- **eFTI** – elektronická výměna informací o nákladu mezi dopravci a úřady.
- **TSI Telematics** – technické standardy pro digitální komunikaci v železničním sektoru.

Státy říkají:

EU musí **silněji tlačit na jednotnost**, jinak interoperabilita nebude nikdy fungovat.

■ Dokument mezi řádky říká:

- Železnice je **strategická** – zvláště v době energetických krizí nebo geopolitických problémů (např. blokáda Hormuzského průlivu).
- Pokud se nic nezmění, EU **nesplní klimatické cíle** ani cíl zdvojnásobit nákladní železniční dopravu do roku 2050.

- Státy jsou nespokojené s tím, že železnice nese **nepřiměřenou část ekologických nákladů**, i když je nejčistší.

Dokument je výzva EU: „Pokud to s přesunem nákladu na železnici myslíme vážně, musíme přestat jen psát strategie a začít dělat konkrétní kroky.“