

# TRANSEVROPSKÉ DOPRAVNÍ SÍŤ: DOKONČENÍ

**EU OFFICE**  
Česká spořitelna, a.s.  
Olbrachtova 1929/62  
140 00 Praha 4  
tel.: +420 956 718 012  
fax: +420 224 641 301  
[EU\\_office@csas.cz](mailto:EU_office@csas.cz)  
<http://www.csas.cz/eu>

Jan Jedlička  
+420 956 718 014  
[jjedlicka@csas.cz](mailto:jjedlicka@csas.cz)

Petr Zahradník  
+420 956 718 013  
[pzahradnik@csas.cz](mailto:pzahradnik@csas.cz)

Iva Dlouhá  
+420 956 718 015  
[idlouha@csas.cz](mailto:idlouha@csas.cz)

Helena Kerclová  
+420 956 718 012  
[hkerclova@csas.cz](mailto:hkerclova@csas.cz)

Petr Zahradník

EU Office České spořitelny

# 1. COMPREHENSIVE NETWORK (NAPOJUJÍCÍ SÍŤ)

Comprehensive Network bude ustanoven na základě identifikace projektů společného zájmu. Bude specifikován prostřednictvím map v příloze nařízení a popisu infrastrukturních součástí. Bude v souladu s požadavky na dopravní infrastrukturu a bude vytvářet rámec pro rozvoj prioritní infrastruktury.

Členské státy zajistí, aby Comprehensive Network byl dokončen a završen a plně v souladu s relevantními pravidly nejpozději do konce roku 2050.

## 1.1 Priority

Unie, členské státy, infrastrukturní manažeři a další podporovatelé projektů v procesu rozvoje Comprehensive Network budou mít zvláště na zřeteli opatření, jež jsou nutná pro:

- implementaci a nasazení inteligentních dopravních systémů, včetně opatření, která umožňují řízení dopravy, multimodální služby v oblasti jízdních řádů a informací, multimodální trasování (tracking a tracing), plánování kapacit a on-line rezervační služby a integrované služby spojené s jízdenkami;
- překonávání chybějících spojení a odstraňování úzkých míst, především v přeshraničních sekcích;
- odstraňování administrativních a technických překážek, zejména v případě interoperability sítě a hospodářské soutěže;
- zajištění optimální integrace dopravních módů;
- zajištění vhodné prostupnosti pro všechny regiony Unie;
- zlepšení nebo udržování kvality infrastruktury z pohledu efektivnosti, bezpečnosti, klimatu, odolnosti před neštěstími, výkonnosti v oblasti životního prostředí, sociálních podmínek, dostupnosti pro všechny uživatele, kvality služeb a kontinuity dopravních toků;
- podporu současného stavu technologického rozvoje;
- zajištění bezpečnosti v oblasti paliv umožněním využití alternativních a zejména nízko- či bezuhlíkových zdrojů energie a pohonných systémů;
- obchvaty městských oblastí pro železniční nákladní dopravu.

## 1.2 Železniční dopravní infrastruktura

### Mapy

Železniční spojení, která formují část Comprehensive network, jsou indikována na mapách, jež jsou součástí příloh tohoto nařízení.

### Komponenty infrastruktury

Železniční dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:

- (a) vysokorychlostní a konvenční železniční spojení, včetně vleček, tunelů a mostů;
- (b) nákladní terminály a logistické platformy pro překládku zboží v rámci železničního módu a mezi železničním a ostatními dopravními módy;
- (c) stanice/nádraží podél spojení, indikovaných v příloze pro přepravu cestujících v rámci železničního módu a mezi železničním a ostatními dopravními módy;
- (d) související zařízení;
- (e) ITS.

Železniční spojení nabude jednu z následujících forem:

- železniční spojení pro vysoko-rychlostní dopravu, což jsou:
- speciálně postavené vysoko-rychlostní tratě vybrané pro rychlosti odpovídající 250 km/h nebo vyšší;
- speciálně přizpůsobené a rekonstruované konvenční tratě, vybavené pro rychlosti v řádu 200 km/h;
- železniční trati pro konvenční dopravu.

Technické vybavení spojené s železničními tratěmi budou zahrnovat elektrifikační systémy, vybavení pro nástup a výstup cestujících a nakládku a vykládku nákladů ve stanicích, logistických platformách a nákladních terminálech. Bude zahrnovat jakoukoliv facilitu nutnou k zajištění bezpečného a efektivního provozu vozidel.

### Požadavky na dopravní infrastrukturu

Operátoři nákladních terminálů budou zajišťovat, aby jakýkoliv nákladní terminál byl otevřen pro všechny operátory. Operátoři logistických platform budou nabízet alespoň jeden terminál otevřený všem operátorům. Operátoři nákladních terminálů a logistických platform zajistí tento přístup nediskriminačním způsobem a uplatní transparentní systém poplatků.

Operátoři stanic pro cestující budou zajišťovat, aby stanice pro cestující nabízely přístup k informačním, jízdenkovým a komerčním aktivitám pro železniční dopravu v rámci Comprehensive Network a tam, kde je vhodná informace o spojení s místní a regionální dopravou, v souladu s nařízením Evropské komise 454/2011 z 5. 5. 2011 o technické specifikaci interoperability vztahující se k subsystému telepatických aplikací pro služby cestujícím v rámci Trans-evropského železničního systému.

V rámci sféry jejich zodpovědnosti členské státy a manažeři infrastruktury zajistí, aby:

- železniční trasy byly vybaveny ERTMS;
- železniční infrastruktura byla v souladu se směrnicí 2008/57/ES Evropského parlamentu a Rady EU ze 17. 6. 2008 k interoperabilitě železničního systému v rámci Společenství a jeho implementačních opatřeních k dosažení interoperability Comprehensive Network;
- železniční infrastruktura byla v souladu s požadavky technické specifikace interoperability (TSI), přijatými podle článku 6 směrnice 2008/57/ES pro nové a renovované tratě, s výjimkou řádně odůvodněných případů. Každopádně železniční infrastruktura bude v souladu s následujícími požadavky:
  - (a) nominální rozhod kolejí pro nové tratě – 1 435 mm;
  - (b) elektrifikace;
  - (c) spojení, používána konvenčními nákladními vlaky: 22,5 t hmotnosti na nápravu a délka vlaku 750 m;
  - (d) maximální gradienty pro nové tratě, které jsou využívány konvenčními nákladními vlaky: 12,5 mm/m.

Rámec pro prioritní rozvoj infrastruktury

Členské státy a další předkladatelé projektů v případě podpory projektů společného zájmu budou zejména brát v úvahu:

- využívání ERTMS;
- snižování dopadu hluku způsobeného železniční dopravou;
- dosahování standardů vyšších než těch, stanovených jako minimální požadavky v technické specifikaci.

## 1.3 Vnitrozemská vodní dopravní infrastruktura

### Mapy

Vnitrozemské vodní cesty a vnitrozemské přístavy, které formují část Comprehensive Network, jsou indikovány na mapách v příloze k návrhu nařízení.

### Součásti infrastruktury

Infrastruktura vnitrozemských vodních cest sestává z:

- řek;
- kanálů;
- jezer;
- vztahující se infrastruktuře, jako například stavidla, zdymadla, mosty, nádrže;
- vnitrozemské přístavy, včetně infrastruktury nezbytné pro dopravní operace v rámci přístavní oblasti;
- související zařízení;
- ITS.

Vnitrozemské přístavy budou mít roční objem přepravovaného nákladu vyšší než 500 000 t. Celkový roční objem přepravovaného nákladu je založen na nejaktuálnějším dostupném tříletém průměru publikovaném Eurostatem.

Zařízení spojené s přístavem bude umožňovat zejména pohonným a operačním systémům redukovat znečištění, spotřebu energie a uhlíkovou intenzitu. To rovněž zahrnuje zařízení přijímající odpad.

### Požadavky dopravní infrastruktury

V rámci sféry jejich zodpovědnosti členské státy, operátoři přístavů a manažeři infrastruktury zajistí, aby vnitrozemské přístavy byly propojeny se silniční nebo železniční infrastrukturou v rámci Comprehensive Network.

Operátoři přístavů zajistí, aby jakýkoliv vnitrozemský přístav nabídl alespoň jeden nákladní terminál otevřený všem operátorům nediskriminačním způsobem a byly uplatňovány transparentní poplatky.

V rámci své zodpovědnosti zajistí členské státy a manažeři infrastruktury, aby:

- řeky, kanály a jezera byly v souladu s minimálními požadavky pro třídu IV vodních cest, jak je specifikováno v Evropské smlouvě o hlavních vodních cestách mezinárodního významu (AGN) o nové klasifikaci vnitřních vodních cest a byla zajištěna souvislá světlost mostů;
- řeky, kanály a jezera byly vybaveny RIS.

### Rámec pro rozvoj prioritní infrastruktury

Členské státy a další realizátoři projektů v případě podpory projektů společného zájmu budou zvláštní pozornost věnovat:

- existujícím vnitrozemským vodním cestám: zaváděním opatření nutných k dosažení standardů vnitrozemských vodních cest třídy IV.;
- kde je to vhodné, dosažení vyšších standardů než vnitrozemských vodních cest třídy IV., k zajištění poptávky na trhu;
- zavádění ITS, včetně RIS;
- propojení vnitrozemské přístavní infrastruktury na železniční dopravní infrastrukturu.

## 1.4 Silniční dopravní infrastruktura

### Mapy

Silnice, které tvoří součást Comprehensive Network, jsou indikovány na mapách v příloze návrhu nařízení.

### Komponenty infrastruktury

Silniční dopravní infrastruktura sestává zejména z:

- silnic vyšší kvality, včetně mostů, tunelů, křižovatek, přechodů, mimoúrovňového křížení;
- parkovacích zón;
- doprovodného zařízení;
- ITS;
- nákladních terminálů a logistických platforem;
- autobusových nádraží a terminálů.

Silnice vyšší kvality jsou ty, které sehrávají důležitou roli v dopravě na dlouhé vzdálenosti pro náklad i osoby, integrují hlavní urbánní a ekonomická centra, propojují další dopravní módy a umožňují spojení odlehlých a periferních regionů NUTS 2 s centrálními regiony Unie.

Silnice vyšší kvality budou zvláště navrženy a stavěny pro motorovou dopravu a budou mít podobu dálnic nebo rychlostních komunikací.

Dálnice je silnice speciálně navržena a stavěna pro motorovou dopravu, která primárně neslouží subjektům a entitám ležícím v jejich sousedství a která:

- je tvořena, s výjimkou zvláštních míst/úseků nebo po přechodnou dobu, oddělenými jízdními pruhy pro dva směry dopravy, oddělenými od sebe dělicím pásem, který není zamýšlen pro dopravu, resp. pouze ve výjimečných případech;
- nekříží na stejné úrovni jinou silnici, železnici nebo tramvajové těleso či stezku pro pěší; a
- je speciálně označena jako dálnice.

Rychlostní komunikace je silnice vyčleněná pro motorovou dopravu, dostupná pouze z řízených křižovatek a mimoúrovňových křižení a která:

- zakazuje zastavování a parkování v jízdním pruhu;
- a nekříží se na jedné úrovni s jakoukoliv železnicí, tramvajovou tratí nebo stezkou pro chodce.

Zařízení spojené se silnicemi zahrnuje zejména vybavení pro řízení dopravy, informační a naváděcí zařízení, zařízení pro provádění zpoplatnění za užití silnice, bezpečnostní opatření, zařízení pro redukcí negativních environmentálních dopadů, pro tankování či dobíjení vozidel s alternativními pohony a pro zajištění parkovacích zón pro komerční vozidla.

### Požadavky dopravní infrastruktury

V rámci sféry své zodpovědnosti členské státy a manažeři infrastruktury zajistí, aby:

- silnice byly v souladu s výše vymezenými definicemi;
- bezpečnost infrastruktury železniční dopravy byla zajišťována, monitorována a tam, kde je nutné, zlepšována podle procedury obsažené ve směrnici 2008/96/ES Evropského parlamentu a Rady EU z 19. 11. 2008 k řízení bezpečnosti silniční infrastruktury;
- silniční tunely s délkou přes 500 m byly v souladu se směrnicí 2004/54/ES Evropského parlamentu a Rady EU z 29. 4. 2004 k minimálním bezpečnostním požadavkům pro tunely v rámci Trans-evropské silniční sítě;
- interoperabilita systémů výběru poplatků byla zajišťována v souladu se směrnicí 2004/52/ES Evropského parlamentu a Rady EU z 29. 4. 2004 k interoperabilitě elektronických systémů pro silniční poplatky ve Společenství a rozhodnutím Evropské komise 2009/750/ES z 6. 10. 2009 k definici evropských elektronických poplatkových služeb a jejich technických prvků.

Inteligentní dopravní systémy silniční dopravní infrastruktury, které jsou v souladu se směrnicí 2010/40/EU Evropského parlamentu a Rady EU ze 7. 7. 2010 k rámci pro využití inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s ostatními dopravními módy, budou využívány.

### Rámec pro rozvoj prioritní infrastruktury

Členské státy a další účastníci projektů v případě podpory projektů společného zájmu budou věnovat přednostní pozornost:

- využití ITS, zejména multi-modálního informačního managementu a managementu dopravního provozu a umožnit integrované komunikační a platební systémy;
- zavedení nových technologií a inovací k podpoře nízkouhlíkové dopravy;
- zajištění bezpečných parkovacích zón;
- podporu silniční bezpečnosti.

## 1.5 Námořní dopravní infrastruktura

### Mapy

Námořní přístavy, které tvoří část Comprehensive Network, jsou vymezeny na mapách v příloze k návrhu nařízení.

### Součásti infrastruktury

Námořní dopravní infrastruktura sestává zejména z:

- námořního prostoru;
- mořských kanálů;
- námořních přístavů, včetně infrastruktury nutné pro dopravní operace v rámci oblasti přístavu;

- navigační pomůcky;
- přístupy k přístavům;
- mořské dálnice;
- související zařízení;
- ITS.

Námořní přístavy budou vstupními a výstupními body pro pozemní infrastrukturu Comprehensive Network. Budou vyhovovat alespoň jednomu z následujících kritérií:

- celkový roční objem přepravy osob přesahuje 0,1 % celkového ročního objemu přepravy osob všech námořních přístavů v Unii; referenční hodnota pro tento celkový objem je poslední dostupný tříletý průměr, založený na statistice publikované Eurostatem;
- celkový roční objem nákladu – buď pro hromadnou nebo nehromadnou manipulaci s nákladem – přesahuje 0,1 % odpovídajícího celkového ročního objemu nákladu, manipulovaného ve všech námořních přístavech v Unii; referenční částka pro tento celkový objem je poslední dostupný tříletý průměr založený na statistice publikované Eurostatem;
- námořní přístav je lokalizován na ostrově a zajišťuje výlučný bod k přístupu k regionu NUTS 3 v rámci Comprehensive Network;
- námořní přístav je lokalizován v odlehleém regionu nebo periferní oblasti, mimo rádius 200 km od nejbližšího dalšího přístavu v rámci Comprehensive Network.

Spojené vybavení s námořní dopravní infrastrukturou zahrnuje zejména vybavení pro lámání ledu, hydrologické přehledy, bagrování a údržbu přístavu a přístupu k přístavu.

## Mořské dálnice

Mořské dálnice představují námořní dimenzi Trans-evropské dopravní sítě. Spočívají v pobřežních trasách, přístavech, související námořní infrastruktuře a vybavení, zařízení umožňujícím pobřežní přepravu nebo služby moře – řeka mezi alespoň dvěma přístavy, včetně spojení s vnitrozemím, v alespoň dvou různých členských státech.

Mořské dálnice zahrnují:

- námořní spojení mezi námořními přístavy Comprehensive Network;
- přístavní zařízení, informační a komunikační technologie, jako elektronické logistické řídicí systémy, bezpečnostní, administrativní a celní procedury v alespoň jednom členském státě;
- infrastrukturu pro přímý přístup na pevninu i k moři.
- Projekty společného zájmu pro mořské dálnice v Trans-evropské dopravní síti budou navrženy alespoň dvěma členskými státy. Nabudou jedné z následujících forem:
- budou námořní součástí koridoru Core Network (viz níže), nebo vytvoří námořní součást mezi dvěma koridory Core Network;
- vytvoří námořní propojení a jeho vnitrozemské spojení v rámci Core Network mezi dvěma nebo více přístavy Core Network;
- vytvoří námořní spojení a jeho vnitrozemské propojení mezi přístavem Core Network a přístavem Comprehensive Network, se speciálním zaměřením na vnitrozemské propojení přístavů Core a Comprehensive Network.

Projekty společného zájmu pro mořské dálnice v Trans-evropské dopravní síti mohou rovněž zahrnovat aktivity, které mají širší přínosy a nejsou spojeny se specifickými přístavy, jako například aktivity pro zlepšení výkonnosti v oblasti životního prostředí, učinit zařízení na lámání ledu dostupná, aktivity zajišťující celoroční splavnost, bagrovací operace, zařízení pro alternativní plavidla, stejně jako optimalizace procesů, procedur a lidského prvku, ICT platform a informačních systémů, včetně řízení provozu a elektronických a informačních systémů.

## Požadavky na dopravní infrastrukturu

V rámci oblasti své zodpovědnosti zajistí členské státy, provozovatelé přístavů a manažeři infrastruktury, aby:

- námořní přístavy byly propojeny s železničními tratěmi, silnicemi a tam, kde je možné, také vnitrozemskými vodními cestami Comprehensive Network, s výjimkou Malty a Kypru po dobu, kdy nebude v rámci jejich teritoria pořízen žádný železniční systém;



- jakýkoliv námořní přístav nabídl alespoň jeden terminál otevřený pro všechny operátory nediskriminačním způsobem a uplatnil transparentní poplatky;
- mořské kanály, přístavní průplavy a ústí řek mohly propojit dvě moře nebo zajistit přístup od moře do námořních přístavů a propojit alespoň na vnitřní vodní cesty třídy VI.

Operátoři přístavů zajistí, aby přístavy zahrnovaly vybavení nezbytné k zajištění odpovídající výkonnosti v oblasti životního prostředí v případě lodí v přístavech, zejména v rámci přijímacího zařízení pro lodě, v jehož rámci se vytváří odpad a jsou kumulovány zbytky nákladu v souladu se směrnicí 2000/59/ES Evropského parlamentu a Rady EU z 27. 11. 2000 o přístavních přijímacích zařízeních pro lodě, vytvářející odpad a zbytky nákladu.

Členské státy budou zavádět VTMS v souladu se směrnicí 2002/59/ES.

### Rámec pro rozvoj prioritní infrastruktury

Členské státy a další účastníci projektů u projektů společného zájmu budou věnovat specifickou pozornost:

- podpoře mořských dálnic, včetně pobřežní přepravy;
- vzájemnému propojení mořských přístavů s vnitřními vodními cestami;
- implementaci VTMS a služeb eMaritime.

## 1.6 Letecká dopravní infrastruktura

### Mapy

Letiště, která vytvářejí část Comprehensive Network, jsou specifikována na mapách v příloze návrhu nařízení.

### Součásti infrastruktury

Infrastruktura letecké dopravy sestává především ze:

- vzdušného prostoru, letových tras a vzdušných cest;
- letišť;
- souvisejícího vybavení;
- ITS.

Letiště splňují jedno z následujících kritérií:

(a) pro osobní letiště

- celkový počet osobní dopravy je alespoň 0,1 % celkového ročního objemu cestujících všech letišť Unie; celkový roční objem cestujících je založen na posledním dostupném tříletém průměru, publikovaném Eurostatem;
- objemový strop 0,1 % není aplikován, pokud je letiště situováno mimo rádius 100 km od nejbližšího letiště Comprehensive Network, nebo mimo rádius 200 km, pokud region, ve kterém je situované, je vybaven vysokorychlostní železniční tratí.

(b) pro nákladní letiště je celkový roční objem nákladu alespoň 0,2 % celkového ročního objemu všech letišť Unie. Celkový roční objem nákladu je založen na posledním dostupném tříletém průměru publikovaném Eurostatem.

### Požadavky na dopravní infrastrukturu

V rámci sféry své zodpovědnosti budou členské státy a letištní operátoři zajišťovat, aby jakékoliv letiště nabízelo alespoň jeden terminál otevřený pro všechny operátory nediskriminačním způsobem a uplatnily transparentní poplatky.

V rámci sféry své zodpovědnosti zajistí členské státy, letištní operátoři a letečtí přepravci, aby společné základní standardy pro zabezpečení letectví proti aktům protiprávního vměšování, jak byly přijaty Uní v souladu s nařízením č. 300/2008 Evropského parlamentu a Rady EU z 11. 3. 2008 o společných pravidlech na poli bezpečnosti civilního letectví, se budou vztahovat také na leteckou infrastrukturu Comprehensive Network.

V rámci sféry své zodpovědnosti zajistí členské státy, letištní operátoři a letečtí přepravci, aby infrastruktura pro řízení letecké dopravy umožňovala implementaci Jednotného evropského nebe, v souladu s:

- nařízením (ES) č. 549/2004 Evropského parlamentu a Rady EU z 10. 3. 2004, jímž se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámec nařízení),

- nařízením (ES) č. 550/2004 Evropského parlamentu a Rady EU z 10. 3. 2004 k zajištění leteckých navigačních služeb na jednotném evropském nebi (nařízení o zajištění služeb),
- nařízením (ES) č. 551/2004 Evropského parlamentu a Rady EU z 10. 3. 2004 o organizaci a využití letového prostoru v rámci jednotného evropského nebe (nařízení o letovém prostoru),
- nařízením (ES) č. 552/2004 Evropského parlamentu a Rady EU z 10. 3. 2004 k interoperabilitě sítě řízení evropské letecké dopravy (nařízení k interoperabilitě) ke zlepšení výkonnosti a udržitelnosti evropského leteckého systému, implementace pravidel a unijních specifik.

### **Rámec pro rozvoj prioritní infrastruktury**

Členské státy a další řešitelé projektů v případě podpory projektů společného zájmu budou prioritně sledovat:

- optimalizaci existující infrastruktury;
- zvyšování kapacity letišť;
- podporu implementace Jednotného evropského nebe a systémů řízení letecké dopravy, zejména těch využívajících SESAR.

## **1.7 Infrastruktura pro multi-modální dopravu**

### **Mapy**

Nákladní terminály a logistické platformy jsou indikovány na mapách v příloze návrhu nařízení.

### **Součásti infrastruktury**

Nákladní terminály a logistické platformy budou vykazovat soulad s alespoň jedním z následujících kritérií:

- jejich celkový přesun nákladu přesahuje kvantitativní práh pro námořní přístavy (viz výše);
- tam, kde není žádný nákladní terminál nebo logistická platforma v souladu s předchozím bodem v teritoriu regionu NUTS 2, týká se to hlavního nákladního terminálu nebo logistické platformy navržené příslušným členským státem, spojeným alespoň se silnicemi a železnicemi pro tento region NUTS 2.

### **Požadavky dopravní infrastruktury**

V rámci sféry své zodpovědnosti členské státy, operátoři nákladních terminálů, přístavů a letišť a infrastrukturní manažeři zajistí, aby:

- jednotlivé dopravní módy byly propojeny v jakémkoliv z následujících míst: nákladní terminály, osobní stanice a nádraží, vnitrozemské přístavy, letiště, námořní přístavy, aby byla umožněna multi-modální doprava nákladu a osob;
- (aniž jsou dotčena použitelná ustanovení daná v Unii a národním právu) nákladní terminály a logistické platformy, vnitrozemské a námořní přístavy a letištní manipulace s nákladem, byly vybaveny pro zajištění informačních toků v rámci této infrastruktury a mezi druhy dopravy v rámci logistického řetězce. Takovéto systémy budou schopny informací v reálném čase o dostupné infrastrukturní kapacitě, dopravních tocích a lokalizaci, trasování a zajišťování bezpečnosti prostřednictvím multi-modálních tras;
- (aniž by byla dotčena ustanovení, daná unijním a národním právem) pokračující osobní doprava po Comprehensive Network bude usnadněna prostřednictvím vhodného vybavení a dostupnosti ITS v železničních stanicích, autobusových stanicích, letištích a tam, kde je to relevantní taktéž v námořních a vnitrozemských vodních přístavech.

Operátoři nákladních terminálů zajistí, aby nákladní terminály byly vybaveny jeřáby, dopravníky a dalším zařízením pro přemístění nákladu mezi různými dopravními módy a pro polohování a uskladnění nákladu.

### **Rámec pro rozvoj prioritní infrastruktury**

Členské státy a další realizátoři projektů v případě podpory projektů společného zájmu budou mít zvláště na mysli:

- zajištění efektivního propojení a integrace infrastruktury Comprehensive Network, včetně přístupové infrastruktury tam, kde je to nutné a prostřednictvím nákladních terminálů a logistických platform;



- odstranění hlavních technických a administrativních bariér pro multi-modální dopravu;
- rozvoj hladkých toků informací mezi dopravními módy a umožnění zajištění multi-modálních a „jednodruhových“ služeb napříč Trans-evropským dopravním systémem, včetně souvisejících komunikačních, platebních, jízdenkových a komercializačních služeb.

## 1.8 Společná ustanovení

### Urbánní uzly

Členské státy a ostatní řešitelé projektů při rozvoji Comprehensive Network v urbánních uzlech se zaměřují na zajištění:

- osobní dopravy: propojení mezi železniční, leteckou dopravou a když je to vhodné i vnitrozemskými vodními cestami, silniční a námořní infrastrukturou Comprehensive Network;
- nákladní dopravy: propojení mezi železnicí a tam, kde je to vhodné, infrastrukturou letecké dopravy, námořní a silniční Comprehensive Network;
- adekvátního spojení mezi různými železničními stanicemi nebo letišti v rámci Comprehensive Network v rámci urbánního uzlu;
- bezproblémového propojení mezi infrastrukturou Comprehensive Network a infrastrukturou pro regionální a místní dopravu, včetně logistických konsolidačních a distribučních center;
- obchvatů urbánních oblastí pro silniční dopravu k usnadnění dopravních toků na dlouhé vzdálenosti směrem ke Comprehensive Network;
- obchvatů urbánních oblastí pro železniční nákladní dopravu;
- podpory efektivních, nízkouhlíkových dodávek nákladu v městských oblastech s nízkou hlučností.

Společná ustanovení se dále zabývají tématy ITS, nákladních dopravních služeb, nových technologií a inovací, bezpečnosti infrastruktury, infrastruktury odolné klimatickým změnám a neštěstím, ochrany životního prostředí a dostupnosti pro všechny uživatele.

## 2. CORE NETWORK (JÁDROVÁ SÍŤ)

### 2.1 Identifikace Core Network

Core Network bude spočívat v těch částech Comprehensive Network, které mají největší strategický význam při dosažení cílů politiky Trans-evropské dopravní sítě. Core Network bude zejména přispívat k vyrovnávání se s rostoucí mobilitou a rozvoji nízkouhlíkového dopravního systému.

Core Network bude propojen v uzlech a zajišťovat spojení se sítěmi dopravní infrastruktury sousedních zemí. Dopravní infrastruktura tvořící Core Network je znázorněna v souvisejících mapách ke Comprehensive Network v příloze návrhu nařízení.

### 2.2 Požadavky

Core Network bude odrážet vyvíjející se poptávku po dopravě a potřebu multi-modálního dopravního systému. Stav technologií a regulačních a řídicích opatření pro management využití infrastruktury bude významně vzat v úvahu pro zajištění zdrojově-efektivního využívání dopravní infrastruktury a zajištění dostatečné kapacity. Infrastruktura Core Network bude vyhovovat požadavkům, vymezeným výše pro Comprehensive Network, k nimž budou přidány další dodatečné:

- pro infrastrukturu železniční dopravy: plná elektrifikace železničních tras; trasy s pravidelnou nákladní dopravou (alespoň 22,5 t hmotnosti na nápravu, tratě pro rychlost 100 km/h a délku vlaků 750 m);
- pro infrastrukturu vnitrozemské navigace a námořní dopravy: dostupnost alternativních čistých paliv;
- pro infrastrukturu silniční dopravy: rozvoj odpočívadel přibližně každých 50 km na dálnicích a zajištění dostatečného prostoru pro parkování pro komerční uživatele silnic s odpovídající hladinou bezpečnosti; dostupnost alternativních čistých paliv;
- pro infrastrukturu letecké dopravy: kapacita pro dostupná alternativní čistá paliva.

## 2.3 Rozvoj Core Network

Dopravní infrastruktura zahrnutá v Core Network bude rozvinuta podle ustanovení týkajících se Comprehensive Network (viz výše). Projekty společného zájmu přispívající dokončení Core Network budou implementovány prioritně.

Členské státy zajistí dokončení Core Network nejpozději do konce roku 2030.

## 2.4 Uzly Core Network

Uzly Core Network jsou specifikovány v příloze návrhu nařízení a zahrnují:

- urbánní uzly, včetně jejich přístavů a letišť;
- námořní přístavy;
- hraniční přechody do sousedních zemí.

Námořní přístavy budou spojeny železniční a silniční dopravní infrastrukturou Trans-evropské dopravní sítě do konce roku 2030 nejpozději.

Hlavní letiště budou propojena s železniční a silniční dopravní infrastrukturou Trans-evropské dopravní sítě do konce roku 2050 nejpozději. Bude vzata v úvahu potenciální poptávka po dopravě; takováto letiště budou integrována do sítě vysokorychlostní železnice v případech, kde je to možné a racionální.

## 2.5 Implementace Core Network prostřednictvím koridorů Core Network

### Obecný smysl koridorů Core Network

Koridory Core Network jsou nástroje k usnadnění koordinované implementace Core Network. Koridory Core Network budou založeny na modální integraci, interoperabilitě a na koordinovaném rozvoji a managementu infrastruktury, vedoucí ke zdrojově efektivní multi-modální dopravě.

Koridory Core Network zajistí koordinovaný přístup s ohledem na užití infrastruktury a investice, takže management kapacit by měl být proveden nejefektivnější cestou. Multi-modální infrastruktura v rámci koridorů Core Network bude stavěna a koordinována tam, kde je potřebná, způsobem, jež optimalizuje použití každého dopravního módu a jejich spolupráci. Koridory Core Network budou podporovat ucelené využívání intraoperabilních systémů řízení dopravy.

### Definice koridorů Core Network

Koridory Core Network spočívají v částech Core Network. Budou zahrnovat alespoň tři dopravní módy a procházet alespoň třemi členskými státy. Pokrývají nejdůležitější přeshraniční toky na dlouhé vzdálenosti v rámci Core Network. V odůvodněných případech může koridor Core Network zahrnovat pouze dva dopravní módy.

Koridory Core Network budou zahrnovat námořní přístavy a přístupy k nim.

### Seznam koridorů Core Network

Každý členský stát se bude účastnit v alespoň jednom koridoru Core Network.

Seznam je uveden v příloze k nařízení o CEF (Nástroj o propojení Evropy; Viz předchozí situační zprávy).

### Koordinace koridorů Core Network

Aby se usnadnila koordinovaná implementace koridorů Core Network, Evropská komise určí, po konzultaci s dotčenými členskými státy a po konzultaci s Evropským parlamentem, osoby nazvané „Evropský koordinátor“.

### Evropský koordinátor

Evropský koordinátor bude vybrán zejména na základě zkušenosti evropských institucí a znalosti oborů, vztahujících se k financování a socio-ekonomické a environmentální evaluaci hlavních projektů.

Rozhodnutí Evropské komise, jež určí evropského koordinátora, taktéž specifikuje, jakým způsobem budou naplňovány jeho cíle.

Evropský koordinátor bude jednat jménem Evropské komise. Vytvoří v součinnosti s dotčenými členskými státy pracovní plán pro činnosti, jež mají být naplněny.

Evropský koordinátor:

- povede koordinovanou implementaci koridoru Core Network, aby došlo k dodržování časového plánu, stanoveného v rozhodnutí o implementaci pro individuální koridor Core Network;
- bude informovat členské státy, Evropskou komisi a tam, kde je to vhodné všechny další entity přímo spjaté s rozvojem koridoru Core Network o jakýchkoliv problémech a komplikacích a přispívat k nalézání vhodných řešení;
- bude každoročně sestavovat zprávu pro Evropský parlament, Evropskou komisi a dotčené členské státy o dosaženém pokroku při implementaci koridoru Core Network;
- bude konzultovat ve spolupráci s dotčenými členskými státy a zejména regionálními a místními autoritami, manažery infrastruktury, dopravními operátory, uživateli dopravy a je-li vhodné – dalšími veřejnými a soukromými entitami, s pohledem na získání větší znalosti o poptávce po dopravních službách, možnostech financování investic a krocích, jež mají být učiněny pro optimalizaci podmínek financování.

### Řízení koridorů Core Network

Pro každý koridor Core Network založí zúčastněné členské státy koridorovou platformu, zodpovědnou za definování obecných cílů koridoru Core Network a za přípravu a dohled opatření, spojených s plánem rozvoje koridoru (viz níže).

Koridorová platforma bude složena ze zástupců zúčastněných členských států a – pokud je vhodné – dalších veřejných a soukromých subjektů.

Evropský koordinátor bude stát v čele koridorové platformy.

Koridorová platforma může být založena jako stálá právnická osoba, jako například evropská ekonomická zájmová skupina.

Založení koridorových platform nemá vliv na to, že příjemce unijní finanční podpory má konečnou zodpovědnost za implementaci projektů.

### Plán rozvoje koridoru

Pro každý koridor Core Network zúčastněné členské státy ve spolupráci s koridorovou platformou společně zpracují (a vyrozumí Evropskou komisi) plán rozvoje koridoru ve lhůtě šesti měsíců poté, co vstoupí v platnost toto nařízení. Plán zejména zahrnuje:

- popis charakteristik koridoru Core Network, včetně úzkých míst;
- cíle koridoru Core Network, zejména z pohledu výkonnosti vyjádřené optikou kvality služeb, kapacity a souladu s definičními požadavky kladenými na Core Network;
- program opatření nutných pro rozvoj koridoru Core Network;
- tržní studii o multi-modální dopravě;
- implementační plán, včetně prováděcího plánu, vztahujícího se k interoperabilním řídicím systémům k multi-modálním nákladním koridorům; plánu pro odstranění fyzických, technických, operačních a administrativních bariér mezi a v rámci dopravních módů a pro zesílení efektivnosti multi-modální dopravy a služeb; opatření ke zlepšení administrativní a technické kapacity pro koncepční, plánovací, designové, zabezpečovací, implementační a monitorovací projekty společného zájmu; ocenění rizika, včetně možných dopadů klimatických změn na infrastrukturu a tam, kde je vhodné, navržená opatření k posílení odolnosti proti klimatu; opatření přijatá ke zmírnění emisí skleníkových plynů;
- investiční plán, který bude pravidelně aktualizován, včetně seznamu projektů pro rozšíření, obnovu či překládání dopravní infrastruktury pro každý dopravní mód, zahrnutý do koridoru Core Network; s tím spojený finanční plán, s různými zdroji, zamýšlenými pro financování na mezinárodní, národní, regionální, lokální či unijní úrovni, včetně – kde je to možné – předurčených systémů křížového financování a soukromého kapitálu, společně s částkami závazků již učiněnými a odkazem na příspěvek Unie, předpokládaný v rámci unijních finančních programů.