

Vseevropsko prometno omrežje (TEN-T): Svet in Parlament dosegla dogovor za zagotovitev trajnostne povezljivosti v Evropi

To sporočilo za javnost je bilo posodobljeno 9. januarja 2024, in sicer je bila dodana povezava do besedila začasnega dogovora.

Predsedstvo Sveta in pogajalci Evropskega parlamenta so dosegli začasni dogovor glede revidirane uredbe o smernicah EU za razvoj **vseevropskega prometnega omrežja** (TEN-T). Cilj nove zakonodaje je vzpostaviti zanesljivo, nemoteno in visokokakovostno prometno omrežje, ki bo zagotavljalo **trajnostno povezljivost** po vsej Evropi brez fizičnih prekinitev, ozkih grl in manjkajočih povezav.

Današnji dogovor je mejnik za boljšo in trajnostno povezljivost v Evropi. Smernice za omrežje TEN-T so eden od ključnih instrumentov prometne politike EU, ki bo znatno prispevala h krepitvi kohezije EU ter spodbujanju rasti in delovnih mest.

Óscar Puente, španski minister za promet in trajnostno mobilnost

To omrežje bo prispevalo k doseganju ciljev EU na področju **trajnostne mobilnosti**, pravilnemu delovanju notranjega trga ter ekonomski, socialni in teritorialni koheziji EU. Razvijalo ali nadgrajevalo se bo postopoma v skladu z jasnimi roki, ki so v novi uredbi določeni za dokončanje vsake od njegovih treh ravni: **jedrno** omrežje bi moralo biti dokončano do leta **2030**, na novo dodano **razširjeno jedrno** omrežje do leta **2040**, **celovito** omrežje pa do leta **2050**.

Glavni elementi začasnega dogovora

Začasni dogovor ohranja splošni **cilj**, tj. razvoj skladne, povezane in visokokakovostne prometne infrastrukture po vsej EU, pri tem pa upošteva različna izhodišča v državah članicah ter njihove prioritete in pristope k okolju prijaznejšemu prometu. Države članice se bodo odločile, kako bodo v skladu z realističnimi tehničnimi in prioritarnimi zahtevami prednostno razvrstile **projekte skupnega interesa**, pri čemer bo cilj enotna, visokozmogljiva in popolnoma interoperabilna infrastruktura, ki bo prispevala k razogljičenju prometnega sektorja in njegovi multimodalnosti. Te zahteve, kot so določene v novi uredbi, so **sorazmerne** s pričakovanimi koristmi, funkcionalnostmi in potrebnimi naložbami držav članic. Začasni dogovor upošteva tudi **razpoložljiva finančna sredstva** držav članic ter **naložbene potrebe** za razvoj infrastrukture, ki bi lahko bile dokaj obsežne, zlasti za celovito omrežje TEN-T.

Roki za dokončanje omrežja

Ohranjen je bil pristop treh ravni iz predloga Komisije, kar pomeni, da se omrežje TEN-T razvija ali posodablja v treh fazah: do leta **2030** za jedrno omrežje, **2040** za razširjeno jedrno omrežje in **2050** za celovito omrežje. Novi vmesni rok, tj. leto 2040, je bil uveden, da bi še pred rokom leta 2050, ki sicer velja za širše, celovito omrežje, dokončali obsežne, večinoma čezmejne projekte, kot so **manjkajoče železniške povezave**. Do leta 2040 je treba na primer dokončati novi železniški povezavi za visoke hitrosti med Portom in Vigom ter Budimpešto in Bukarešto. Da bi načrtovanje infrastrukture zadostilo resničnim operativnim potrebam, se s to uredbo na podlagi povezovanja prometa po železnici, cesti in plovnih poteh vzpostavlja tudi devet **evropskih prometnih koridorjev**, ki so strateško najpomembnejši za razvoj trajnostnih in multimodalnih tokov tovornega in potniškega prometa v Evropi.

Infrastruktura za železniški promet

Sozakonodajalca sta priznala pomen železnic pri prehodu na trajnostne načine prevoza in se dogovorila o novih zahtevah, ki bi lahko na splošno prispevale k prehodu na druge načine prevoza in boljšem delovanju prihodnjega železniškega omrežja TEN-T. Dogovorila sta se o določbah v zvezi z uvedbo evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (**ERTMS**) na razširjenem jedrnem in celovitem omrežju, prehodom na evropsko **standardno nazivno tirno širino**, povečanjem števila tovornih vlakov **dolžine 740 metrov** in **minimalno hitrostjo proge 160 km/h** za potniške vlake, da bi zagotovili zadostno zmogljivost in nemoteno delovanje železniškega prometa brez prekinitev v celotnem omrežju TEN-T. Poleg tega začasni dogovor določa, da se v člene revidirane uredbe o TEN-T vključijo operativne zahteve za **železniške tovarne koridorje**, saj se štejejo za neločljivo povezane z zahtevami glede infrastrukture. Kompromisni dogovor na splošno zagotavlja **boljše in hitreje povezave** za potnike in tovorni železniški promet ter boljše vključevanje pristanišč, letališč in multimodalnih tovornih terminalov v omrežje TEN-T.

Cestni prevoz

V začasnem dogovoru je bilo potrjeno, da je treba državam članicam zagotoviti potrebno prožnost, da lahko **varnost v cestnem prometu** obravnavajo na način, ki ustreza lokalnim razmeram, namesto da bi uporabljale univerzalen sklop cestnih standardov. Vse ceste jedrnega in razširjenega jedrnega omrežja bodo posebej zasnovane, zgrajene ali nadgrajene za motorni promet tako, da bodo imele **ločena vozna pasova** za obe smeri prometa, ki bosta med sabo ločena z vmesnim ločilnim pasom, ki ne bo namenjen prometu, oziroma izjemoma na drugačen način. Poleg tega sta se sozakonodajalca dogovorila o vzpostavitvi **varnih in varovanih parkirišč** v jedrnem in razširjenem jedrnem omrežju, da bi poklicnim voznikom zagotovili boljše delovne pogoje in počitek. Taka parkirišča bodo v jedrnem in razširjenem jedrnem omrežju postavljena na povprečni razdalji največ **150 km**.

Urbana vozlišča

Sozakonodajalca sta sprejela zamisel o krepitvi tistega področja politike TEN-T, ki se nanaša na mestna območja. Zato je bilo dogovorjeno, da bi bilo treba za vsako urbano vozlišče do leta 2027 oblikovati **načrt za trajnostno mobilnost v mestih**, tj. dolgoročen, celovit in integriran načrt za mobilnost tovora in potnikov za celotno funkcionalno mestno območje. Načrt bi lahko vključeval splošne in posamične cilje ter kazalnike, na katerih temeljita sedanja in prihodnja uspešnost sistemov mestnega prometa. Vseh 424 večjih mest v omrežju TEN-T mora pripraviti načrte za trajnostno mobilnost v mestih, da bi spodbujali **brezemisijsko mobilnost** ter povečali in izboljšali javni prevoz ter infrastrukturo za pešce in kolesarje. Poleg tega sta sozakonodajalca vztrajala, da mora vsako urbano vozlišče do 31. decembra 2040 imeti vsaj **en multimodalni tovorni terminal**, če je to ekonomsko izvedljivo.

Infrastruktura za zračni promet

Zato da bi se povečala uporaba trajnostnih načinov prevoza in zmanjšalo število notranjih letov, nova uredba odločno podpira cilj, da se s storitvami v železniškem prometu izboljša **povezljivost letališč**. Tako bodo letališča večjih evropskih mest, ki imajo skupaj več kot **12 milijonov potnikov** na leto, povezana z vseevropskim železniškim omrežjem, po možnosti z železniškim omrežjem za visoke hitrosti, zaradi česar bodo najpozneje 31. decembra 2040 omogočene storitve na dolge razdalje.

Upravljanje in finančna zaščita

Evropski koordinatorji, ki jih je Komisija zadolžila za usklajevanje odločitev in ukrepanja držav članic in drugih zadevnih deležnikov, bodo še naprej usmerjali vzpostavljanje koridorjev omrežja TEN-T in izpolnjevanje njegovih horizontalnih prednostnih nalog ter v celotni proces končevanja omrežja TEN-T vključili znatno število deležnikov. Začasni dogovor podpira **spodbujevalno** vlogo, ki jo imajo koordinatorji v tem procesu, namen pa je zagotoviti pravočasno načrtovanje naložb in izvajanje ukrepov, potrebnih za doseganje ciljev uredbe TEN-T. Vendar je bila zaradi velikanskih finančnih obveznosti, potrebnih za izvajanje ukrepov, ki so bili v novi uredbi opredeljeni za nadaljnji razvoj omrežja TEN-T, uvedena **finančna zaščita** kot jamstvo za države članice. Dosežen pa je bil tudi dogovor o revidiranem okviru za **uporabo** nove uredbe, predvsem z racionalizacijo sedanjih instrumentov za poročanje o vzpostavljanju omrežja TEN-T in za spremljanje tega vzpostavljanja.

Uskladitev nacionalnih načrtov s politiko EU

Ker morajo biti nacionalni načrti združljivi z zavezami, sprejetimi na ravni EU za usklajeno in pravočasno vzpostavitev omrežja TEN-T, je v kompromisnem dogovoru določeno, da je treba **nacionalne načrte uskladiti** s prometno politiko EU. V ta namen bi morale države članice zagotoviti, da bodo njihovi nacionalni načrti za promet in naložbe usklajeni s prednostnimi nalogami nove uredbe. Med drugim bi morale upoštevati prednostne naloge iz delovnih načrtov **evropskih koordinatorjev**, katerih naloga je zagotavljati nadzor nad devetimi evropskimi prometnimi koridorji. Obenem bodo države članice Komisiji predložile zadevne nacionalne načrte ali programe, ko bodo sprejeti.

Povezljivost s ključnimi sosednjimi državami

V odziv na vpliv vojne agresije Rusije proti Ukrajini in z namenom zagotoviti boljšo povezljivost s ključnimi sosednjimi državami nova uredba štiri evropske prometne koridorje omrežja TEN-T razširja na **Ukrajino** in **Moldavijo**, hkrati pa zmanjšuje pomen čezmejnih povezav z Rusijo in Belorusijo.

Naslednji koraki

Po današnjem začasnem dogovoru se bo delo v zvezi z revidirano uredbo nadaljevalo na tehnični ravni. Predsedstvo namerava po zaključku tega dela besedilo posredovati predstavnikom držav članic (Coreperju) v potrditev.

Zakonodajni akt bo potem morala temeljito pregledati pravningvistična služba, nakar ga bosta sozakonodajalca formalno sprejela, šele nato pa bo začel veljati.

Ozadje

TEN-T je vseevropsko omrežje železnic, celinskih plovnih poti, poti pomorskega prevoza na kratke razdalje in cest. 424 večjih evropskih mest povezuje s pristanišči, letališči in železniškimi terminali. Z dokončanjem omrežja TEN-T se bo skrajšal čas potovanja med temi mesti. Potniki bodo denimo lahko prišli z vlakom iz Københavna v Hamburg v dveh urah in pol namesto v štirih urah in pol, kolikor je za to pot potrebno danes.

Komisija je predlog revidirane uredbe sprejela 13. decembra 2021 kot del zakonodajnega svežnja za učinkovito in zeleno mobilnost. V tem predlogu je z določitvijo ambicioznih ciljev, zlasti za razvoj železniške infrastrukture, posebna pozornost namenjena novi strukturi upravljanja politike TEN-T in multimodalnosti. Komisija je 27. julija 2022 v odziv na vpliv vojne agresije Rusije proti Ukrajini sprejela spremenjen predlog, s katerim je v prvotno besedilo vključila več sprememb. V revidiranem predlogu poziva k poenotenju omrežja TEN-T z uporabo evropske standardne tirne širine. V njem si obenem prizadeva za boljšo povezljivost Ukrajine in Republike Moldavije z EU prek podaljšanja zadevnih evropskih prometnih koridorjev.

Po razpravah na tehnični ravni v letu 2022 in na podlagi poročila o napredku, ki je bilo predstavljeno na seji Sveta PTE/promet 2. junija 2022, je Svet 5. decembra 2022 na seji Sveta PTE/promet dosegel soglasen dogovor o splošnem pristopu. V Evropskem parlamentu je odbor TRAN o poročilu glasoval 14. aprila 2023, odločitev o začetku medinstitucionalnih pogajanj na tej podlagi pa je bila potrjena na plenarnem zasedanju 19. aprila. Pogajanja so se začela pod švedskim predsedstvom 24. aprila 2023, nakar je 26. junija 2023 sledil drugi trialog. Pod španskim predsedstvom je 2. oktobra 2023 potekal tretji trialog, 14. novembra 2023 pa četrti.

- [Revidirana uredba o razvoju vseevropskega prometnega omrežja \(TEN-T\), besedilo začasnega dogovora, 9. februar 2024](#)
- [Revidirana uredba o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja \(TEN-T\), splošni pristop Sveta, 5. december 2022](#)
- [Uredba o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja \(TEN-T\), spremenjeni predlog Komisije, 27. julij 2022](#)
- [Revizija uredbe o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, 13. december 2021](#)
- [Čista in trajnostna mobilnost \(ozadje\)](#)
- [Politika na področju železniškega prometa \(ozadje\)](#)

Press office - General Secretariat of the Council of the EU

Rue de la Loi 175 - B-1048 BRUSSELS - Tel.: +32 (0)2 281 6319

press@consilium.europa.eu - www.consilium.europa.eu/press