C/2026/5097

20.10.2026

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru

Evropská vysokorychlostní železniční síť 2040

(stanovisko z vlastní iniciativy)

(C/2026/5097)

Zpravodaj: **Dumitru FORNEA**

Poradce	Mihai IVAŞCU
Rozhodnutí plenárního shromáždění	19. 2. 2025
Právní základ	čl. 52 odst. 2 jednacího řádu stanovisko z vlastní iniciativy
Odpovědná sekce	Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost
Přijato v sekci	24. 6. 2026
Přijato na plenárním zasedání	15. 7. 2026
Plenární zasedání č.	607
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	229/1/1

1. Závěry a doporučení

1.1 Evropský hospodářský a sociální výbor (EHSV) se domnívá, že rozvoj skutečné evropské vysokorychlostní železniční sítě do roku 2040 se musí stát strategickou prioritou Unie, stejně ambiciózní jako jednotný trh, euro a Zelená dohoda. Vysokorychlostní železnice by již neměla být považována za odvětvovou dopravní politiku, nýbrž za dlouhodobý projekt politické, hospodářské a územní integrace.

1.2 Evropa si nemůže dovolit zůstat u roztříštěného železničního systému s infrastrukturou nevyrovnané kvality, slabými přeshraničními spojeními a přetrvávajícími územními rozdíly. K posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti v EU bude nutné výraznější propojení na západovýchodní a severojižní ose, a to především v centrálních a okrajových regionech.

1.3 Vysokorychlostní železniční síť EU není prostým projektem mobility, nýbrž strategickou investicí do konkurenceschopnosti Evropy, do její průmyslové odolnosti a jejího vedoucího postavení v oblasti technologií. Koordinovaný postup EU může posílit průmyslové ekosystémy, stimulovat inovace a zajistit kvalitní pracovní místa v celém hodnotovém řetězci.

1.4 Je však třeba přiznat tomuto tématu vyšší politickou naléhavost. Zatímco ostatní globální aktéři rychle a strategicky investují do rozsáhlé železniční infrastruktury, Evropa stále nabírá různá zpoždění vlivem roztříštěného plánování, složité administrativy a nedostatečné koordinace mezi členskými státy.

1.5 Podle mínění Výboru je naprosto nezbytné přejít od vnitrostátních koncepcí ke skutečnému evropskému plánování. Prioritou by měly být přeshraniční koridory s vysokou evropskou přidanou hodnotou. Mělo by se tak stát pomocí závazného přidělení prostředků, silnějších koordinačních mechanismů a zrychlených prováděcích postupů.

1.6 K přilákání soukromých investic je zapotřebí, aby zásahy do regulačního rámce byly předvídatelnější, jasnější a stabilnější, aby byly včas poskytnuty informace o programech veřejného financování, správa byla transparentní a jasnější musí být též výhled dlouhodobé návratnosti investic. Na úrovni EU by se měly dále rozvíjet inovativní nástroje financování včetně kombinovaného financování a mechanismů cíleného snižování rizik.

1.7 EHSV se domnívá, že k dosažení skutečného modálního přechodu k udržitelné dopravě budou nutné vyšší investice do vysokorychlostní železniční infrastruktury, a žádá navýšení finančních prostředků EU včetně strategického využití výnosů ze systému ETS na podporu přeshraničních spojení i modernizace vnitrostátních železničních sítí.

1.8 Nezpochybnitelným cílem musí být interoperabilita. Nezbytným předpokladem k vybudování skutečně integrovaného evropského železničního prostoru je rychlejší zavádění společných norem včetně evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS), zjednodušení regulačních rámců a posílení harmonizace ve všech členských státech.

1.9 Do dalšího vývoje vysokorychlostní železniční infrastruktury by měla být plně zapracována digitalizace a umělá inteligence. Inkluzivní AI může zvyšovat provozní účinnost díky prediktivní údržbě, inteligentnějšímu řízení dopravy, optimalizaci kapacity sítě a zkvalitnění osobní dopravy.

1.10 Vysokorychlostní železniční síť EU musí zůstat přístupná, inkluzivní a zaměřená na uživatele. Podmínkou hladce fungující mobility pro všechny občany a podniky jsou spravedlivě strukturované ceny, integrované systémy jízdenek a účinná napojení na konvenční železniční, regionální, příměstské a místní dopravní sítě. Budoucí stanice vysokorychlostní železnice musí být budovány jako plně multimodální uzly a jako strategické investice s výraznou finanční návratností.

1.11 Zvláštní pozornost je třeba věnovat rodinám, mladým lidem, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a občanům žijícím v odlehlých regionech nebo regionech s nedostatečným pokrytím. Vysokorychlostní železnice by měla napomáhat rovnému přístupu k příležitostem a posilovat pocit příslušnosti ke společnému evropskému prostoru, mj. též prostřednictvím iniciativ, jako je DiscoverEU v rámci programu Erasmus+.

1.12 Úspěch tohoto projektu bude záviset především na lidech. Evropa musí urychleně investovat do dovedností, odborné přípravy, učňovské přípravy, rekvalifikace a rozvoje pracovních sil, neboť potřebuje řešit nedostatek pracovních sil a zajistit dostatečnou průmyslovou a provozní kapacitu v celé EU.

1.13 EHSV zdůrazňuje, že při této transformaci musí mezi hlavní zájmy stále patřit silná pracovní práva, vysoký standard bezpečnosti a účinný sociální dialog. Rozvoj vysokorychlostní železnice by měl přispět ke kvalitní zaměstnanosti, spravedlivým pracovním podmínkám a sociálně spravedlivé transformaci ve všech regionech. Současně je nutno předcházet sociálnímu dumpingu a pracovnímu vykořisťování a zajistit důsledné monitorování pracovních podmínek strojvedoucích a dalších pracovníků v dopravě ze strany EU.

1.14 Evropa již disponuje technickou odborností, průmyslovou kapacitou a politickými základy potřebnými k vybudování vysokorychlostní železniční sítě světové úrovně. Nyní je zapotřebí rozhodné politické vedení, rychlé provádění a jasná společná vize, které by tento cíl přeměnily v hmatatelné výsledky pro občany, podniky a budoucí generace.

2. **Úvod a obecné připomínky**

2.1 Evropská unie se nachází v bodě zlomu. Tváří v tvář stále větší celosvětové konkurenci, zrychlujícím se klimatickým požadavkům a rostoucím vnitřním rozdílům musí EU jednat s většími ambicemi, soudržněji a strategicky jasněji. K dopravní politice (a železniční dopravě zvláště) již nelze přistupovat jako k technickému nebo přírůstkovému oboru. Musí být zařazena mezi hlavní evropské politické a hospodářské projekty.

2.2 Toto stanovisko tak přímo navazuje na sdělení Komise *Propojení Evropy prostřednictvím vysokorychlostní železnice* ([1]), které stanovilo strategický rámec pro rozvoj integrované evropské vysokorychlostní železniční sítě s jasným cílem postupně propojit všechna hlavní města EU do spojité, interoperabilní sítě vysokorychlostních železničních koridorů.

2.3 I po desítkách let politického vývoje TEN-T zůstává železniční systém EU strukturálně roztříštěný a přetrvávají územní rozdíly ve vysokorychlostní železniční infrastruktuře, zejména na koridorech západ-východ a sever-jih včetně střední Evropy. Spojení mezi hlavními městy jsou často pomalá, nespolehlivá nebo ve vysokorychlostní kategorii neexistují. Tato situace již není slučitelná s hospodářskými ambicemi EU, jejími klimatickými závazky ani očekáváním společnosti a k posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti v EU je nutné tyto nedostatky řešit.

2.4 Globální konkurenti mezitím rozhodně postupují vpřed. Čína postavila zdaleka největší vysokorychlostní železniční síť na světě, jež čítá přibližně 50 000 km tratí a přepraví 2–2,5 miliardy cestujících ročně ([2]). To je přibližně pětkrát více než v síti EU. Čína tohoto rozsahu dosáhla v rámci promyšlené strategie posílení vnitřní soudržnosti, vedoucího postavení v průmyslu a geopolitického vlivu.

2.5 Projekt Evropské vysokorychlostní železniční sítě do roku 2040 musí být pojat jako rozhodující projekt integrace EU pro 21. století, jenž redefinuje, jak Evropa funguje: jak se lidé pohybují, jak se propojují regiony, jak se vyvíjejí průmyslová odvětví a jak jsou rozdělovány příležitosti. Jde o vytvoření skutečného unijního prostoru mobility, který bude rychlý, přístupný, udržitelný a inkluzivní. Měl by být vedle jednotného trhu, eura a Zelené dohody podobně stěžejní iniciativou, která prokazuje schopnost EU přinášet svým občanům hmatatelné výhody.

3. **Globální konkurence a strukturální nedostatky Evropy**

Prohlubující se globální propast

3.1 Rozvoj vysokorychlostní železnice se stal ukazatelem strategických schopností a dlouhodobé vize. Čínská síť změnila ekonomickou mapu země a učinila z tamního průmyslu světového lídra. Investice urychlují i další globální aktéři, neboť si uvědomují, že dopravní infrastruktura neoddělitelně souvisí s hospodářskou konkurenceschopností a technologickou suverenitou.

Roztříštěnost EU jako strukturální selhání

3.1 Současný evropský přístup má systémové slabiny. Plánování zůstává z velké části na úrovni jednotlivých států, financování je nedostatečné a nerovnoměrné a složitost právních předpisů stále zpomaluje provádění. Nejobtížněji se realizují přeshraniční projekty. Bez soudržné a integrované vysokorychlostní železniční sítě hrozí, že Evropa oslabí svůj vnitřní trh, omezí mobilitu pracovních sil a ohrozí své cíle v oblasti klimatu.

4. **Vysokorychlostní železnice jako pilíř hospodářské síly, sociální soudržnosti a spravedlivé transformace**

Strategická investice do hospodářství a průmyslu EU

4.1 Vysokorychlostní železnice není nákladem, ale dlouhodobou investicí do výrobní kapacity Evropy. Posiluje dodavatelské řetězce, podporuje inovační ekosystémy a zlepšuje propojení mezi klíčovými hospodářskými centry.

4.2 Představuje také významnou příležitost pro průmysl. Rozsáhlý evropský program vysokorychlostní železnice by posílil celosvětové vedoucí postavení EU v oblasti železničních technologií, strojírenství a rozvoje infrastruktury, stimuloval inovace a zajistil kvalitní pracovní místa v celém hodnotovém řetězci.

([1]) Sdělení Komise Propojení Evropy prostřednictvím vysokorychlostní železnice.
([2]) Wikipedia – List of high-speed railway lines (Seznam vysokorychlostních železničních tratí).

Sociální soudržnost, územní spravedlnost a kvalita života

4.3 Skutečně vysokorychlostní železniční síť EU má potenciál změnit sociální a hospodářskou mapu Unie. Propojením okrajových regionů s hlavními uzly snižuje nerovnosti, otevírá nové příležitosti pro občany a dává jedinečnou možnost propojovat lidi a posilovat společný pocit evropské sounáležitosti, mj. díky iniciativám, jako je DiscoverEU v rámci programu Erasmus+.

4.4 Přístup k rychlé, cenově dostupné a spolehlivé dopravě není luxus, ale podmínka rovné účasti na hospodářském a společenském životě. Vysokorychlostní železnice může regiony sblížit a snížit izolaci. Je třeba se postarat zejména o rodiny s dětmi a mladé lidi a zajistit přístupné a uživatelsky vstřícné cestovní podmínky pro všechny.

Dovednosti, pracovní síla a spravedlivá transformace

4.5 Evropa se již nyní potýká se značným nedostatkem pracovních sil v dopravě, stavebnictví a strojírenství. Úspěch tohoto projektu bude záviset především na lidech a bude vyžadovat vysoce kvalifikovanou a dobře vyškolenou pracovní sílu v řadě oborů. EU musí předejít sociálnímu dumpingu a pracovnímu vykořisťování a zavést evropský monitorovací systém jako ochranu spravedlivých pracovních podmínek strojvedoucích a dalších pracovníků v dopravě.

4.6 EHSV vyzývá k vypracování evropské strategie pro dovednosti v železniční dopravě, která by zahrnovala:

— rozsáhlé investice do vzdělávání, odborné přípravy a učňovské přípravy;

— programy změny kvalifikace a prohlubování dovedností pracovníků postižených ekologickou a digitální transformací;

— silný sociální dialog a kolektivní vyjednávání;

— opatření k zajištění atraktivních pracovních podmínek, spravedlivých mezd a přísných bezpečnostních norem.

— Vysokorychlostní železnice musí být součástí spravedlivé transformace; musí vytvářet kvalitní pracovní místa a zajistit, aby žádný pracovník ani region nezůstal opomenut.

Základní kámen klimatické a energetické politiky

4.7 Vysokorychlostní železnice nabízí jedno z nejúčinnějších řešení dekarbonizace dálkové mobility. K této transformaci však nedojde automaticky. Vyžaduje to pevná politická rozhodnutí včetně posunu investičních priorit, internalizace environmentálních nákladů a zajištění takové podoby železnice, která se pro cestující stane tou nejatraktivnější volbou. Součástí musí být zajištění servisních kapacit, adekvátních jízdenkových systémů a dostatek kolejových vozidel.

5. **Vytvoření podmínek pro evropskou vysokorychlostní železniční síť: správa, financování a kapacita**

Nový model správy

5.1 Projekt takto ekonomicky i politicky strategického významu pro EU vyžaduje silnější evropský rámec, který bude schopen zajistit sladit postoje členských států, urychlit rozhodování, upřednostnit klíčové přeshraniční koridory a zaručit dlouhodobou kontinuitu nad rámec politických cyklů. Může to vyžadovat nové institucionální entity nebo posílení mandátu stávajících struktur.

Finanční ambice: od překážek ke strategickým investicím

5.2 Financování zůstává nejkritičtější výzvou i příležitostí. Rozsah potřebných investic je srovnatelný s jinými velkými projekty EU, a proto je třeba k němu přistupovat se stejnou úrovní ambicí a dlouhodobého závazku. V tomto ohledu sdělení *Propojení Evropy prostřednictvím vysokorychlostní železnice* definuje základy specifické finanční strategie na evropské úrovni a nastiňuje, jak řešit překážky v oblasti infrastruktury, vozidel, obchodu a technického zajištění, které v současné době omezují realizaci projektů.

5.3 K tomu bude zapotřebí výrazné navýšení finančních prostředků EU a silnější a aktivnější úloha Evropské investiční banky. Zároveň bude rozhodující rozvoj inovativních finančních nástrojů k mobilizaci dalších zdrojů včetně účinného a pečlivě nastaveného zapojení soukromých investic tam, kde je to vhodné. K přilákání soukromých investorů budou zásadně potřebné též jasnější dlouhodobé perspektivy návratnosti investic.

5.4 Financování z prostředků EU musí být hlavním katalyzátorem uvolnění a multiplikace veřejných i soukromých investic do kapitálově náročné přeshraniční infrastruktury a vnitrostátní a regionální investiční rámce by měly dále podporovat rozvoj a modernizaci domácích vysokorychlostních železnic. K dosažení skutečného modálního přechodu k udržitelné dopravě by měl být plně využit potenciál systému obchodování s emisemi (ETS), jenž by představoval zvláštní zdroj finančních prostředků pro sektor vysokorychlostní železnice.

Interoperabilita, normalizace a vedoucí postavení v digitální oblasti

5.5 Technická roztříštěnost stále oslabuje účinnost a dopravní propojení. Plná interoperabilita se tak musí stát nezpochybnitelným cílem. Zásadní nutností je rychlejší zavádění společných norem, zejména evropských systémů řízení železničního provozu (ERTMS), a také odpovídající mandát pro Agenturu Evropské unie pro železnice. Digitalizace zároveň skýtá příležitost k navýšení kapacity, k optimalizaci řízení dopravy a ke zkvalitnění služeb pro cestující. Efektivitu sítě by mohla dále zvyšovat inkluzivní umělá inteligence díky prediktivní údržbě, optimalizaci dopravy a inteligentnějším systémům správy cestujících.

6. **Určující evropský projekt na období do roku 2040**

Od ambicí k realizaci

6.1 Evropa již má technické odborné znalosti, průmyslové kapacity a politické rámce k vybudování vysokorychlostní železniční sítě světové úrovně. Co prozatím schází, je politické odhodlání, koordinace a rychlost provádění. Přechod od ambicí k realizaci se proto musí stát bezprostřední prioritou.

6.2 Bude nutné rychle určit jasný plán EU pro vysokorychlostní železniční síť do roku 2040, v němž budou definovány milníky, finanční závazky a prioritní přeshraniční koridory. Členské státy a orgány EU se musí dohodnout na závaznější než jen dobrovolné koordinaci a skutečně sladit vnitrostátní plány infrastruktury s evropskými cíli.

6.3 V této souvislosti Komise oznámila přípravu celounijní strategie financování a strukturovaných dialogů zúčastněných stran s cílem dosáhnout „dohody o vysokorychlostní železnici“ jako mnohostranného závazku k mobilizaci investic do prioritních koridorů. Ačkoli jde o důležitý a vítaný krok vpřed, převádění těchto závazků na jasný, operativní a časově vymezený rámec prozatím příliš nepokročilo. EHSV se domnívá, že k praktické realizaci tohoto projektu je nutné, aby společný postup byl jasnější, transparentnější a rozhodnější.

6.4 Okamžitého posunu lze dosáhnout urychlením několika strategických stěžejních projektů s vysokou evropskou přidanou hodnotou, zejména pokud řeší chybějící přeshraniční spojení. Komise již pracuje s členskými státy na identifikaci těchto prioritních projektů TEN-T. K prvním základním krokům, jež mohou v krátkém čase přinést viditelné výsledky, patří zjednodušení administrativních postupů, zkrácení povolování, omezení spekulací s půdou a predátorských praktik spojených s budováním tratí a také společné koordinované plánování sousedícími členskými státy.

Přínos pro občany a ekonomiku

6.5 Evropská vysokorychlostní železniční síť musí od počátku přinášet občanům a podnikům konkrétní a měřitelné výhody. Hlavním cílem by mělo být zkrácení doby cestování mezi velkými evropskými městy tak, aby vlak byl preferovanou volbou před lety na krátké a střední vzdálenosti. Strukturování cen musí zároveň zůstat spravedlivé a inkluzivní, aby se z vysokorychlostní železnice nestala prémiová služba vyhrazená pouze určitým kategoriím uživatelů. EHSV rovněž zdůrazňuje, že rozšíření vysokorychlostní železnice může uvolnit kapacitu pro dopravu nákladní, což by posílilo konkurenceschopnost EU a odolnost vnitřního trhu.

6.6 Vysokorychlostní železnice musí být rovněž lépe integrována s konvenčními železničními, regionálními, příměstskými a jinými dopravními sítěmi, aby bylo zajištěno účinné propojení „ode dveří ke dveřím“. Budoucí stanice vysokorychlostní železnice proto musí být budovány jako plně multimodální uzly, jež plynule propojí různé druhy dopravy, a jako strategické investice s výraznou finanční návratností. Prioritou musí být vývoj integrovaných jízdenkových systémů, plynulé přeshraniční cestování a spolehlivé služby, aby cestování bylo skutečně evropským zážitkem.

Mobilizace finančních prostředků, dovedností a průmyslových kapacit

6.7 Dosažení cíle pro rok 2040 vyžaduje okamžitou a koordinovanou mobilizaci finančních, lidských a průmyslových zdrojů. Financování musí být zajištěno včas a strategicky rozmístěno přednostně na projekty, které přinášejí nejvyšší přidanou hodnotu EU.

6.8 Zároveň je třeba neprodleně zahájit evropský přístup k dovednostem. Pomocí rozsáhlých investic do odborné přípravy, rekvalifikace a rozvoje pracovních sil je třeba předcházet překážkám, které by mohly zpožďovat provádění. Spravedlivé a efektivní řízení transformace pracovních sil pomůže zajistit spoluúčast sociálních partnerů.

6.9 Souběžně je třeba navýšit kapacitu průmyslu. Evropské dodavatelské řetězce, výrobní kapacity a technologický rozvoj potřebují podporu, aby Unie mohla tento projekt realizovat nezávisle a efektivně.

Je třeba jednat: zkouška důvěryhodnosti Evropy

6.10 Vybudování evropské vysokorychlostní železniční sítě do roku 2040 není dlouhodobý cíl, který lze odložit – jedná se o naléhavou strategickou potřebu. EHSV zdůrazňuje, že „čisté ekonomické přínosy přiblížení k hospodářským centrům i jejich vzájemné blízkosti díky dokončení vysokorychlostní železniční sítě se odhadují na 750 miliard EUR“ ([3]). V příštích pěti letech se ukáže, zda Evropa dokáže přejít od vize k realitě.

6.11 Konkrétní kroky je třeba zahájit okamžitě. Patří k nim přijetí jasného politického závazku na nejvyšší úrovni, zahájení prioritních projektů, zajištění financování a zavedení spolehlivých mechanismů správy.

6.12 Tento projekt v konečném důsledku představuje pro Evropu příležitost jednat kolektivně a plnit své strategické priority. Úspěšná vysokorychlostní železniční síť nejen změní mobilitu, ale také posílí hospodářskou odolnost, sociální soudržnost a globální postavení Evropy. Pokud by Evropa nejednala s potřebnými ambicemi a naléhavostí, mohlo by to potvrdit strukturální nedostatky, které si již nemůže dovolit.

V Bruselu dne 15. července 2026.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Séamus BOLAND

([3]) Joint Declaration of the Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) and Eurocities on Connecting Europe at High Speed (Společné prohlášení Společenství evropských podniků železniční dopravy a infrastruktury a Eurocities k vysokorychlostnímu propojení Evropy).