

SOUČASNOST A BUDOUCNOST ŽELEZNIC ČR V EVROPSKÉM KONTEXTU

Vojtěch Kocourek

*Bílá kniha **Dopravní politika EU pro rok 2010 – čas rozhodnout z roku 2001** (tedy před rozšířením EU o deset nových členů) upozorňuje na nerovnoměrný vývoj mezioborové dělby přepravní práce v neprospěch těch oborů dopravy, které jsou příznivější pro životní prostředí, totiž dopravy železniční a vnitrozemské vodní. Současně varuje před tempem růstu v silniční dopravě a před důsledky, kterými toto dopravní zatížení působí na životní prostředí včetně veřejného zdraví, na hospodaření s energetickými zdroji atd. Analyzuje tři scénáře, založené jednak na zdražení silniční dopravy, dále zdražení silniční dopravy včetně rozvoje silniční infrastruktury a konečně třetí scénář, který kromě prvních dvou opatření dále preferuje rozvoj ostatních dopravních oborů, zejména tedy dopravy železniční a vodní s akcentem na příbřežní a vnitrozemskou vodní plavbu. Letecká doprava nestojí stranou, ale její rozvoj je značný, a to při škodách způsobených okolnímu prostředí, které jsou obdobné jako u dopravy silniční v oblasti hluku, globálních emisí a spotřeby fosilních energetických zdrojů. Velký důraz, který klade EU na rozvoj železniční dopravy, je v mezinárodním hledisku dán podpůrnou legislativou EU a finanční strategií podpory železničních projektů.*

Problematika kvalitní železniční infrastruktury je řešena na evropském kontinentu v rámci EU a přístupových smluv s kandidátskými státy již od počátku devadesátých let. Evropskou unii pochopitelně prioritně zajímají mezinárodní dopravní vazby v hlavních přepravních směrech. Tyto směry jsou dány tzv. sítí TEN-T (Trans-European Network – Transport, tedy transevropská dopravní síť), a to pro všechny obory dopravy. Nesmíme však zapomenout ani na další priority, mezi něž patří i kvalitní napojení okrajových regionů Unie v rámci jejich soudržnosti (koheze), tedy vyrovnávání hospodářských a jiných příležitostí mezi jednotlivými regiony, zvýšení bezpečnosti (a to jak tzv. bezpečnosti vnitřní, tedy snížení nehod v provozu, tak vnější, tedy ochrana před protiprávními činy a terorismem), ochrana životního prostředí v celém komplexu, sociální dostupnost služby atd.

Uveďme následně několik informací z historického vývoje transevropských dopravních sítí se zaměřením na železnici:

Do roku 1996 v ES platilo – pokud se týče dopravní infrastruktury – rozhodnutí Rady 78/174/EHS ze dne 20. února 1978, kterým se zavedl konzultační postup a zřídil se Výbor pro dopravní infrastrukturu.

V roce 1994 byla zřízena v souladu s rozhodnutím a iniciativou Evropské komise (příslušného generálního ředi-

telství) tzv. Christophersenova skupina na vysoké úrovni složená ze zástupců EU 12+3. Tato skupina připravila podklady pro důležitý dokument, kterým je Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Přílohy tohoto dokumentu obsahují množství map ze všech dopravních oborů. Tyto mapy na teritoriu EU 15 definují Transevropskou dopravní síť. Příloha II určuje kritéria a specifikace projektů společného zájmu, tedy podmínky, za kterých jsou vybrány, a které vybrané projekty musejí splňovat. Tyto projekty – tzv. Esenské (dle místa, kde byly Evropskou radou určeny jako projekty zvláštní důležitosti) v počtu 14 definuje příloha III. Tento stav – byť na papíře – zůstal až do roku 2002 s tím, že řada projektů byla zahájena a některé i ukončeny. Nepříznivý však byl vývoj v tom, že původně se předpokládalo projekty dokončit vesměs do roku 2010.

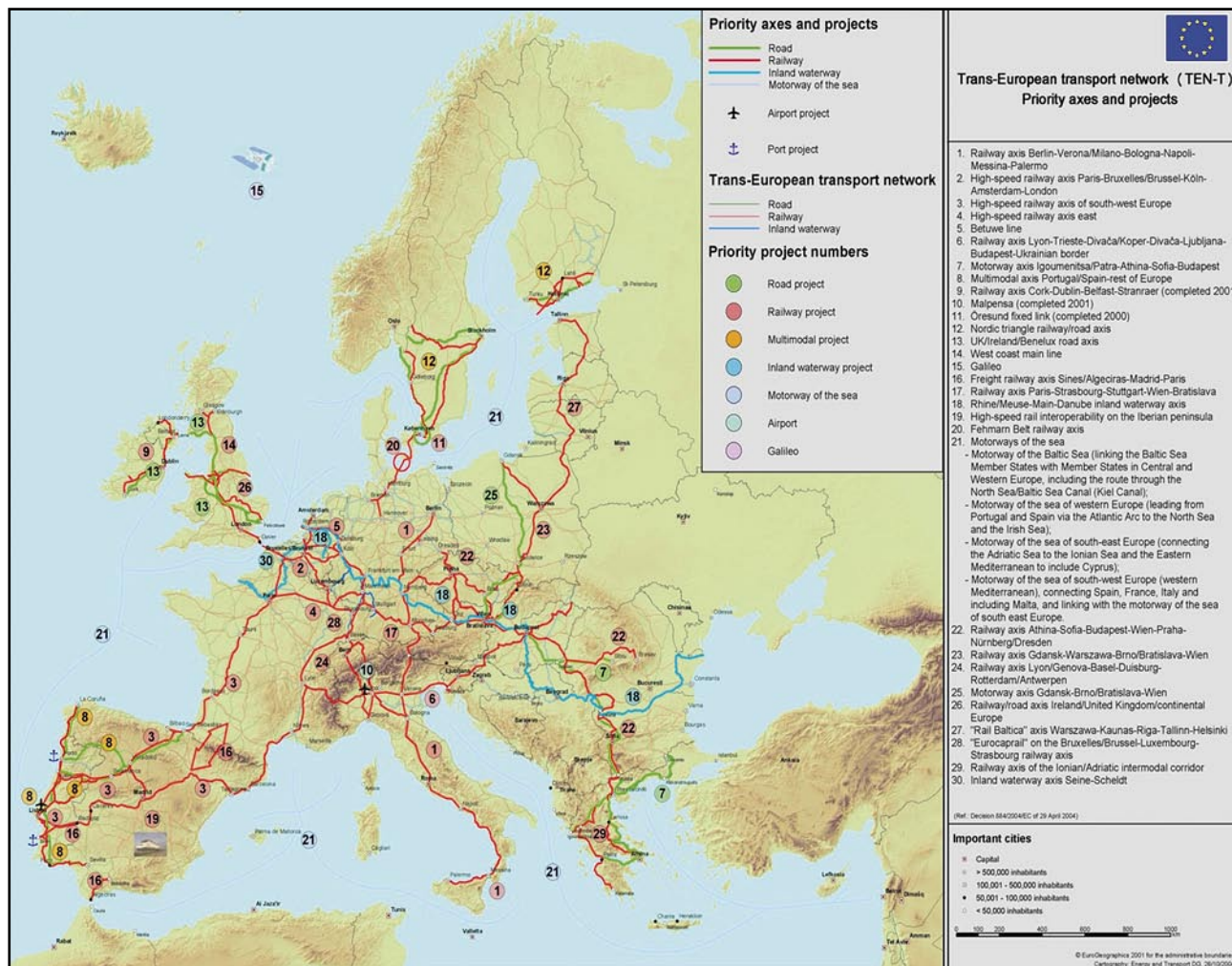
Počátkem nového tisíciletí a po vydání nové dopravní politiky EU Bílou knihou bylo zřejmé, že bude nutno revidovat stávající rozhodnutí a připravit se i na rozšíření EU. V roce 2002 tedy iniciovala tehdejší viceprezidentka a komisařka EK zodpovědná za dopravu Loyola de Palacio vznik nové skupiny na vysoké úrovni, kterou vedl bývalý komisař Karl van Miert, odtud Van Miertova skupina, která připravila

za účasti patnácti zástupců členských zemí a deseti zástupců nových zemí se statutem pozorovatele (se stejnými právy) revizi rozhodnutí o TEN-T a rovněž seznam nových projektů společného zájmu. Od této doby můžeme, bez ohledu na rozšíření až v roce 2004, hovořit o společném postupu v oblasti dopravních sítí, a to nejen na teritoriu EU 25, ale dokonce EU 27 (Bulharsko, Rumunsko).

Jakých změn v oblasti železnice tedy doznalo původní rozhodnutí 1692/96/ES, jehož změnu schválil Evropský parlament a Rada dne 29. dubna pod číslem 884/2004/ES?

Růst dopravního provozu, zejména vzhledem k rostoucímu podílu těžkých nákladních vozidel, má za následek rostoucí kongesci a úzká místa v korytech mezinárodní dopravy. V zájmu zajištění mezinárodní mobility zboží a cestujících je proto nezbytné optimalizovat kapacitu transevropské dopravní sítě.

Důvod vyplývá ze společné Dopravní politiky EU. Přes výrazné proklamace podpory těm druhům dopravy, které jsou příznivější životnímu prostředí (pro EU železniční, vnitrozemská vodní doprava, ale i námořní příbřežní doprava a doprava kombinovaná), je trvale vývoj mezioborové přepravní práce nepříznivý a hovoří ve prospěch dopravy silniční. Tím vznikají zmíněné problémy s kongescemi, což je prakticky totéž jako vznik úzkých míst (z hlediska kapacity, která



Zdroj: <http://europa.eu.int>

nedostačuje v daném úseku a v dané době intenzitám dopravního provozu, dále pak z hlediska kvality, např. snížení cestovní/přepravní rychlosti, zajištění bezpečnosti provozu atd.). Zajímavé je, co je míněno „optimalizací kapacity transevropské dopravní sítě“. Pokud i zde použijeme k vysvětlení Dopravní politiku Evropské unie, pak v rámci scénářů, které nastiňuje, je třeba optimálně využít kapacitu všech druhů dopravy a rovnoměrně s ohledem na jejich externí účinky je rozvíjet. Z dnešního pohledu je to jednoznačný signál k maximálnímu zapojení železniční a vodní dopravy do přepravních procesů.

Evropská rada na svém zasedání v Göteborgu v r. 2001 vyzvala instituce Společenství k přijetí revidovaných řídicích zásad pro transevropskou dopravní síť s ohledem na případné přednostní investice do infrastruktury železnic, vnitrozemských vodních cest, pobřežní námořní dopravy, intermodálního provozu a účinných vzájem-

ných propojení těchto systémů. V tomto rámci nesmí být podceňován přínos vnitrozemských vodních přístavů a regionálních letišť k cílům transevropské dopravní sítě.

Co je zde deklarováno, je i EK číleno: přibližně 75% finančních prostředků určených pro dopravu v rámci rozhodnutím definovaných třiceti prioritních projektů je nesilničních. Znamená to, že je třeba i pro ČR připravit dostatečné množství nesilničních projektů, a to tak, aby byly pro EK přijatelné z hlediska určených kritérií a z hlediska efektivnosti finančních investic. Pro ČR je prozatím problematické investování do vnitrozemské vodní plavby, kde je tento obor dopravy vzhledem ke geografickým podmínkám hendikepován.

Účinnost společné dopravní politiky závisí mimo jiné na sladění opatření k ozdravení železničního sektoru a k rozvoji železniční infrastruktury. Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2001/12/ES ze dne 26. úno-

ra 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železniční dopravy Společenství, zajišťuje po roce 2003 přístupnost transevropské sítě železniční nákladní dopravy pro mezinárodní nákladní dopravní služby. Trati transevropské sítě železniční nákladní dopravy mají být považovány za součást železniční sítě definované řídicími zásadami uvedenými v rozhodnutí č. 1692/96/ES tak, aby tyto trati mohly využívat investice a přitahovat dopravní provoz ze silnice.

Navrhovaný princip se snaží zajistit svobodný přístup k podnikání v železniční dopravě, především v nákladní, která by měla převzít přinejmenším nežádoucí nárůst dálkové nákladní silniční dopravy. Článek je jistě namístě, protože situace na našich dálnicích v této oblasti, která má úzký vztah k vyšší nehodovosti a ke kongescím, dokumentuje neudržitelnost tohoto vývoje. O tom, že silniční doprava neplatí (přímo) veškeré své náklady (je tedy relativně levnější než

ostatní druhy), bylo napsáno již mnoho. Internalizace těchto externích nákladů je vděčným tématem, avšak její realizace je problémem složitým, který se nedotýká jen oboru dopravy. Nicméně navrhovaný postup snad bude společně se zavedením výkonového zpoplatnění jedním z prvních kroků k cíli redukce silniční dopravy. Určité pochybnosti jsou asi namísto, protože vývoj například na německých dálnicích zatím neukazuje kýženou změnu.

Uvedme pro ilustraci mezinárodních vazeb v oblasti železniční dopravy alespoň nejvýznamnější železniční projekty, tučným písmem ty, které se dotýkají České republiky:

1. Železniční osa Berlín–Verona/Milán–Boloňa–Neapol–Mesina–Palermo.
2. Vysokorychlostní železnice – osa Paříž–Brusel–Kolín–Amsterdam–Londýn.
3. Vysokorychlostní železnice – osa jihovýchod Evropy.
4. Vysokorychlostní železnice – osa východ.
6. Železniční osa Lyon–Terst–Diváča/Koper–Diváča–Ljubljana–Budapešť–ukrajinská hranice.
9. Železniční osa Cork–Dublin–Belfast–Stranraer (2001).
17. Železniční osa Paříž–Štrasburk–Stuttgart–Vídeň–Bratislava.
20. Železniční osa Fehmarn Belt.
- 22. Železniční osa Atény–Sofie–Budapešť–Vídeň–Praha–Norimberk/Drážďany:**
 - železnice Břeclav–Praha–Norimberk (2010) s přeshraničním úsekem Norimberk–Praha;
 - železniční osa Praha–Linec (2016).
- 23. Železniční osa Gdaňsk–Varšava–Brno/Bratislava–Vídeň:**
 - železnice Katovice–Břeclav (2010).
24. Železniční osa Lyon/Ženeva–Basilej–Duisburg–Rotterdam/Antverpy.
27. „Baltická železnice“ – osa Varšava–Kaunas–Riga–Talinn–Helsinkí.
28. „Eurocaprail“ na železniční ose Brusel–Lucembursko–Štrasburk.
29. Železniční osa Jónsko/Jaderský intermodální koridor.

Úloha železničního prostoru ČR z hlediska mezinárodní úrovně jako tranzitního státu je jasná. Je to tranzitní přeprava v evropském dominantním směru sever – jih, v našich podmínkách ve směru severojižním přes Moravu (bývalá větev VI.B koridoru v procesu T.I.N.A., Transport Infrastructure Needs Assessment – Odhad potřeb dopravní infrastruktury, což byl program pro asociující se země v devadesátých letech minulého století) a ve směru Děčín – Břeclav, jako spojnice Skandinávie s Balkánem ve směru bývalého koridoru č. IV včetně větve IV. A Praha–Norimberk.

Česká republika má výraznou výhodu v tom, že transevropské sítě (pro nás významné v oboru železniční a silniční dopravy) jsou nejen mezinárodními spojnicemi, ale zároveň tvoří na teritoriu ČR spojnice mezi téměř všemi významnými hospodářskými a kulturními centry ČR – krajskými městy. Z investičního hlediska to znamená, že investice do hlavních směrů dopravní infrastruktury jsou pro uspokojení mezinárodních i hlavních tuzemských potřeb totožné.

Význam a rozvoj železniční dopravy v České republice deklaruje Dopravní politika České republiky na léta 2005 – 2013. Role železniční dopravy na teritoriu ČR se neliší od obecného názoru na roli tohoto oboru na přepravním trhu. V nákladní dopravě je preferován návrat přeprav hromadných a nadrozměrných (i hmotnostně) nákladů na železnici především ve středních a dlouhých přepravních vzdálenostech. Tento parametr však do značné míry závisí na přepravních objemech a druhu přepravovaného substrátu.

V osobní dopravě spočívá úkol železnice v zajištění přeprav na střední vzdálenosti, tedy v rámci ČR ve veškeré tuzemské přepravě, případně vlaky vyšší kvality do vzdáleností 500 – 800 km dle kvality dopravní infrastruktury. Trend napovídá tomu, že osobní doprava bude hlavně zaměřena na příměstské relace v rámci integrovaných dopravních systémů. Odpadá tedy dříve zaváděný druh osobních vlaků na dlouhé vzdálenosti, např. Praha – Přerov a podobně. Intervalová doprava jak v dálkové, tak i v příměstské dopravě je dnes již samozřejmostí, pří-

padně by být měla. Na některých úsecích tomu brání právě nevyhovující dopravní infrastruktura, až na výjimky jsou to z tohoto úhlu pohledu jednokolejné tratě, na kterých lze sice do jisté míry zavést taktový provoz, ale především každá nepravidelnost, kterou nelze vyloučit, má rozsáhlé následky.

Revitalizace železnic na území ČR je viditelná. V rámci výše uvedených koridorů proběhla modernizace tratí včetně některých železničních uzlů (jinde ještě probíhá), a další úseky jsou rozestavěny nebo v přípravě. Tyto koridory tvoří páteří síť, na niž bude navazovat doprava po nekoridorových tratích, jejichž modernizace bude následovat. V rámci racionalizace provozu musí dojít k přehodnocení existence některých železničních tratí s tím, že pokud bude možno přepravní potřeby zajistit jinými, ekonomicky výhodnějšími způsoby, nelze se stavět proti zrušení některých dopravních vazeb. To však lze jedině za předpokladu co možná nejvyšší objektivizace procesu komparace celkových nákladů. V této oblasti to znamená vyčíslení externích nákladů dopravy a jejich internalizace v rámci objektivace hodnotícího procesu.

Dopravní politika definuje hlavní projekty rozvoje železniční sítě, ze kterých lze vyjmout následující opatření:

- Optimalizovat železniční síť jako celek ve vazbě na reálný rozsah výhledových přepravních požadavků při zohlednění integrace jednotlivých druhů doprav a přehodnotit její části vykazující největší přepravní výkony tak, aby bylo možné vytvořit:
 - *Tahy s přednostním využitím pro osobní dopravu – dálkovou a příměstskou. Úplné vyloučení nákladní dopravy by mělo být uskutečněno pouze na vybraných tratích velkých železničních uzlů (např. v Praze nebo v Brně).*
 - *Tahy s přednostním využitím pro nákladní dálkovou dopravu se zachováním osobní dopravy regionálního charakteru, a to včetně vybraných tratí, které jsou součástí velkých železničních uzlů (Praha, Brno).*
 - *Vysokorychlostní tratě, u kterých je třeba sledovat časovou*

aktuálnost jejich realizace na území ČR v evropském kontextu, včetně zpřesňování tras (provázání modernizace tranzitních koridorů s postupnou výhledovou stavbou úseků tratí pro vysoké rychlosti).

- Dokončit modernizaci tranzitních koridorů (III. a IV. koridor); modernizovat rozhodující železniční uzly včetně propojení koridorů v pražském železničním uzlu.
- Připravovat podmínky pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť zpracováním koncepce nápravy špatného stavu dalších páteřních tratí nadregionálního významu včetně výběru optimální varianty a zajistit na nich územní ochranu případných stavebních počínů.
- Posilovat přeshraniční vazby.
- Vytvářet podmínky při přípravě modernizace železniční infrastruktury pro maximální využití dotací z Fondu soudržnosti a rozvojových fondů EU.
- Rekonstruovat další tratě zařazené do mezinárodních dohod (např. síť TEN-T, AGC, AGTC) a další důležité tratě s cílem zajistit doporučené parametry.
- Pokračovat v programu elektrizace tratí.
- Na ostatních celostátních a významných regionálních tratích (kde je úloha železnice důležitá) zabezpečit uvedení do normového stavu, a kolejových systémů regionální a městské dopravy včetně jejich kombinace.
- Vyhodnotit koncepci dopravní obsluhy letiště Praha-Ruzyně a širší oblasti včetně návrhu optimálních kolejových systémů.
- Zajistit interoperabilitu a dálkové řízení provozu jako rozvoj v oblasti technologií zajišťujících bezpečné řízení jízdy vlaků, a to v souladu s celoevropskými trendy.
- Provádět technická opatření na minimalizaci vlivů výstavby na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví.

Železniční doprava má své nezapomenutelné místo, v srdci Evropy zejména. V rámci dopravní politiky jak EU, tak ČR, je potřeba využít takové nástroje a implementovat taková opatření, aby železniční dopravě příslušelo v rámci přepravního trhu její oprávněné místo.

*Ing. Vojtěch Kocourek
náměstek ministra dopravy*

ENGLISH ABSTRACT

The Present and the Future of Czech Railways in the European Context, by Vojtěch Kocourek

European Transport Policy for 2010: Time to decide, a White Paper published in 2001 (thus before the last EU enlargement by ten new members) pinpoints the unbalanced developments in the distribution of transportation work, disadvantaging the modes which are friendlier to the environment: the rail and the inland water transport. Also remarked is the rapid growth of road transportation and

the resulting consequences upon the environment, public health, and the economy of energy resources. Three scenarios are analyzed, based either on the increase in road transportation prices, or such increase plus the development of road infrastructure, or both of these measures plus the preference to other transportation modes such as railways and the circumlittoral or inland shipping. Air transportation

is also commented on, its development being intense but, similar to road transportation, affecting the levels of noise, global emissions, and the consumption of fossil resources. On the international scale, the stress the EU puts on the development of railway transportation is supported by the EU legislation and the strategy of financial support to railway projects.