

HLAVNÍ KONCEPCE ROZVOJE V SEKTORU DOPRAVA

Vít Sedmidubský

V sektoru doprava se zejména v souvislosti se vstupem do EU ukázala potřeba zpracovat nebo aktualizovat řadu zásadních dokumentů, podle kterých se má ubírat další rozvoj sektoru. Ty jsou zasazeny do kontextu strategií, které mají „nadresortní“ charakter nebo které jsou platné v rámci principu subsidiarity pro evropskou nebo naopak regionální či místní úroveň. Článek se věnuje evropským a českým dokumentům a projektům rozvoje sítí z nich vyplývajících.

Hlavní evropské dokumenty týkající se sektoru doprava

K těmto dokumentům patří zejména:

- Závěry Rady o příspěvku odvětví dopravy k Lisabonské strategii
- Sdělení Komise Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období
- Sdělení Komise Logistika nákladní dopravy v Evropě – klíč k udržitelné mobilitě
- Přístupová smlouva
- Rozhodnutí 884/2004/ES

ZÁVĚRY RADY O PŘÍSPĚVKU ODVĚTVÍ DOPRAVY K LISABONSKÉ STRATEGII

Příspěvek Rady k druhé výroční zprávě o pokroku týkající se nové Lisabonské strategie obsahuje následující závěry:

- Evropský dopravní systém je nutné optimalizovat prostřednictvím **komodálního přístupu** – tzn. účinného využití různých druhů dopravy, jednotlivých nebo kombinovaných s jinými druhy. Současně se musí i nadále usilovat o posun ke druhům dopravy šetrnějším k životnímu prostředí.
- Je třeba dále zlepšit fungování vnitřního trhu a rozvíjet infrastrukturu bez překážek pro interoperabilitu a logistiku.
- Jsou definovány čtyři oblasti priorit stanovené Evropskou Radou v březnu 2006, které mají klíčový význam:
 - Investice do znalostí a inovací (Galileo, SESAR, ITS).
 - Uvolnění potenciálu podniků, zejména malých a středních

(právní úpravy, infrastruktura, spolupráce mezi druhy dopravy, logistika, zvýšení účinnosti železnic, význam silniční dopravy, význam námořní a vnitrozemské vodní dopravy).

- Větší přizpůsobivost trhů práce a kvalifikace.
- Energetika a změna klimatu (biopaliva, sledování stavu ŽP, zpoplatnění jako zdroj financování infrastruktury, letecká doprava, Zelená kniha o dopravě ve městech).

SDĚLENÍ KOMISE PŘEZKUM BÍLÉ KNIHY EVROPSKÉ KOMISE O DOPRAVĚ Z ROKU 2001 V POLOVINĚ OBDOBÍ

Jedná se o střednědobé hodnocení evropské dopravní politiky. Komise má v úmyslu přeorientovat budoucí dopravní politiku EU podle těchto hlavních směrů:

- **udržitelná mobilita** odstraňující vedlejší negativní účinky mobility,
- **ochrana** životního prostředí a bezpečnost a zabezpečení občanů,
- **inovace,**
- **mezinárodní rozměr** odpovídající na výzvy pro Evropu v oblasti globalizace.

V rámci hodnocení a revize evropské dopravní politiky byla vydána zvláštní příloha věnující se oblasti logistiky nákladní dopravy, které dosud nebyla ze strany Evropské komise věnována dostatečná pozornost. Hlavní aspekty jsou následující:

- Mají-li být překonány problémy dopravy, musí být evropský dopravní systém optimalizován s využitím pokročilých logistických řešení. Logistika může zvýšit účinnost jednotlivých druhů dopravy a jejich kombinací.

Výsledkem bude, že by méně dopravních jednotek, jakými jsou vozidla, vagony a plavidla, mělo přepravit více nákladu. Úměrně tomu se sníží dopad na životní prostředí. Železnice a vnitrozemské vodní cesty musejí být modernizovány.

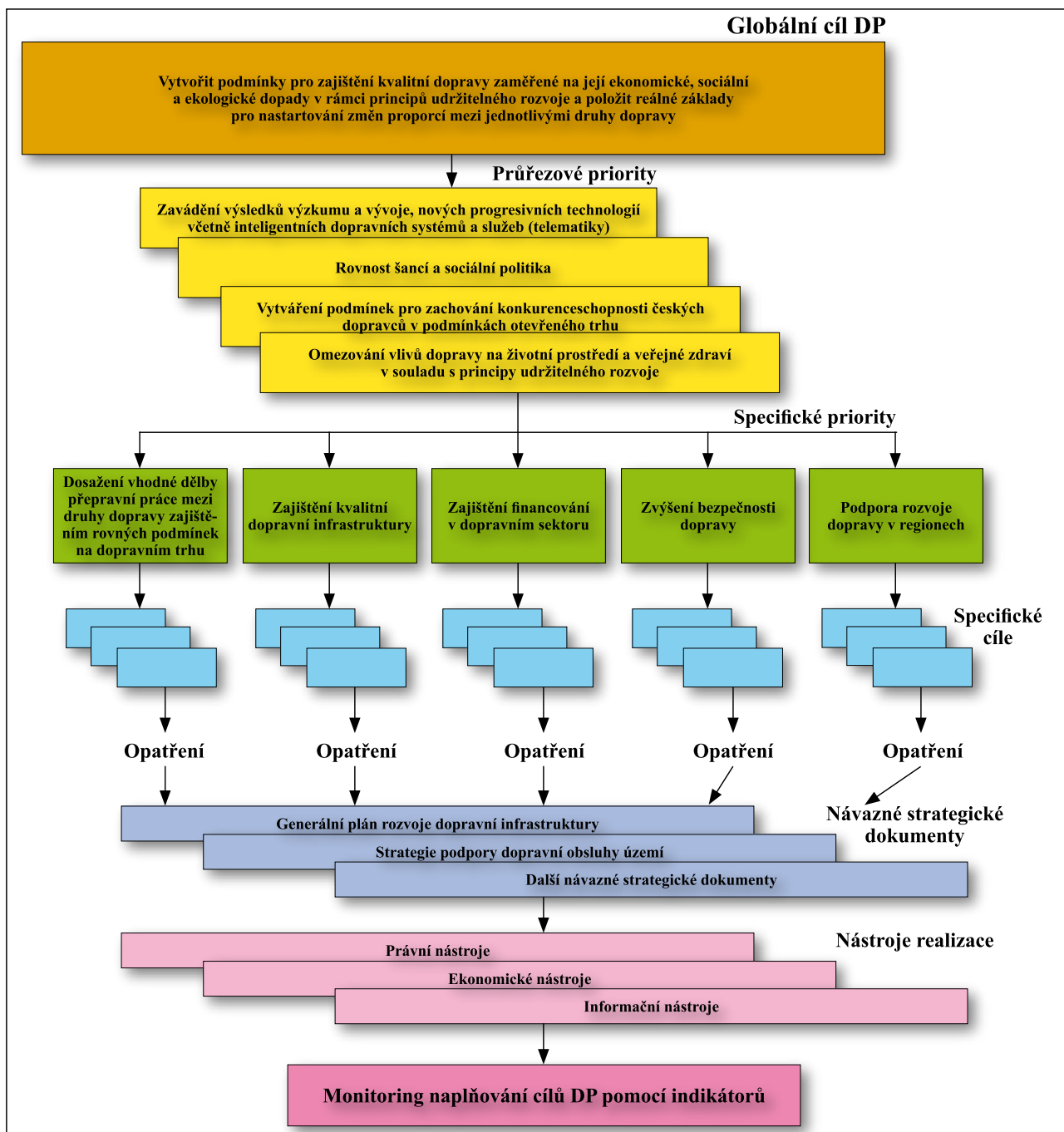
- V případě potřeby je nutno přecházet na druhy dopravy šetrné k životnímu prostředí, zejména u dálkové přepravy, dopravy v městských oblastech a přetížených koridorech. Zároveň musí dojít k optimalizaci veškerých druhů dopravy.
- Vývoj logistiky nákladní dopravy je předně záležitostí obchodní, a je tedy i úkolem pro průmysl, a je proto nutná úzká spolupráce s tímto sektorem.

Oblast veřejné logistiky napojené na železniční a silniční dopravu a, pokud je to možné, i na dopravu vodní a leteckou, je proto i předmětem podpory Ministerstva dopravy a Ministerstva průmyslu a obchodu. Důležitými partnery pro tuto oblast jsou kraje a větší města. V tomto případě ale spolupráce dosud není na potřebné úrovni.

Dopravní politika ČR pro léta 2005–2013

Jedná se o vrcholný strategický dokument resortu doprava, který byl schválen vládním usnesením č. 882/2005. Struktura dokumentu je následující:

Rozvojem dopravní infrastruktury se zabývají zejména 2. a 3. specifická priorita, ve kterých jsou obsaženy následující zásady:



Struktura dopravní politiky ČR pro léta 2005–2013

Zdroj: Ministerstvo dopravy

• V oblasti **Údržby a obnovy stávající dopravní infrastruktury**

- posílit finanční prostředky na údržbu dopravní infrastruktury,
- optimalizovat poplatky za přidělení a použití dopravní cesty v železniční dopravě,
- zajistit systémovou realizaci údržby a opravy infrastruktury podle harmonogramu předem nastaveného z hlediska významu pro bezpečnost provozu (přednostně řešit závadná místa, odstraňování nehodových

- lokalit, opravy havarijních a závadných mostů a průtahů obcemi),
- na stávající infrastruktuře uplatňovat opatření na ochranu před hlukem, a to přednostně v místech s překročenými limitními hodnotami,
- zvýšit průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící živočichy.

• V oblasti **Výstavby a modernizace dopravní infrastruktury**

- pomocí nástrojů územního plánování a Politiky územního rozvoje zajistit ochranu koridorů a ploch pro rozvojové záměry dopravní infrastruktury a sítě veřejných logistických center s respektováním zdrojů a cílů přeprav a rozmístění průmyslových zón.

Hlavní projekty rozvoje železniční infrastruktury jsou stanoveny následovně:

- optimalizovat železniční síť jako celek ve vazbě na reálný rozsah

výhledových přepravních požadavků při zohlednění integrace jednotlivých druhů dopravy 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,
- podporovat rozvoj přeshraničních projektů železniční dopravy,
- 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 optimálního stavu a připravovat podmínky pro přímé propojení provozu na tramvajových a železničních tratích.

Hlavní projekty rozvoje silniční a dálniční sítě:

- pokračovat ve výstavbě úseku transevropské sítě TEN-T v ČR,
- napojit všechny kraje na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; v méně zatížených úsecích budovat v první etapě rychlostní silnice v polovičním profilu,
- zabezpečit kvalitnější řešení tranzitní dopravy obcemi (zklidňování dopravy, obchvaty),
- zabezpečit dostatečnou kapacitu silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech,
- při navrhování nových tras minimalizovat dopady na životní prostředí a provádět technická opatření na minimalizaci vlivů výstavby na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví,
- postupně realizovat telematické systémy na dálniční síti.

Hlavní projekty rozvoje vodních cest:

- řešit problémy splavnosti na dopravně významných vodních cestách využívaných a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu,
- připravit projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách (dle zákona č. 114/95 Sb. o vnitrozemské plavbě),
- zajistit dovybavení vodních cest a přístavů o prvky protipovodňové ochrany,
- zajistit bezpečné tankování pohonných hmot a ukládání odpadů v přístavech, podpořit dovybavení přístavů a přístavišť o veřejné funkce (bezbariérový přístup, přístup k plavidlům apod.),
- při realizaci projektů rozvoje vodních cest minimalizovat dopady na jednotlivé složky životního prostředí.

Hlavní projekty rozvoje letecké dopravy:

- vytvářet podmínky pro modernizaci technické letištní infrastruktury veřejných letišť směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti leteckého provozu,
- u veřejných mezinárodních letišť vytvářet podmínky pro splnění schengenských požadavků.

Hlavní projekty rozvoje cyklistické infrastruktury:

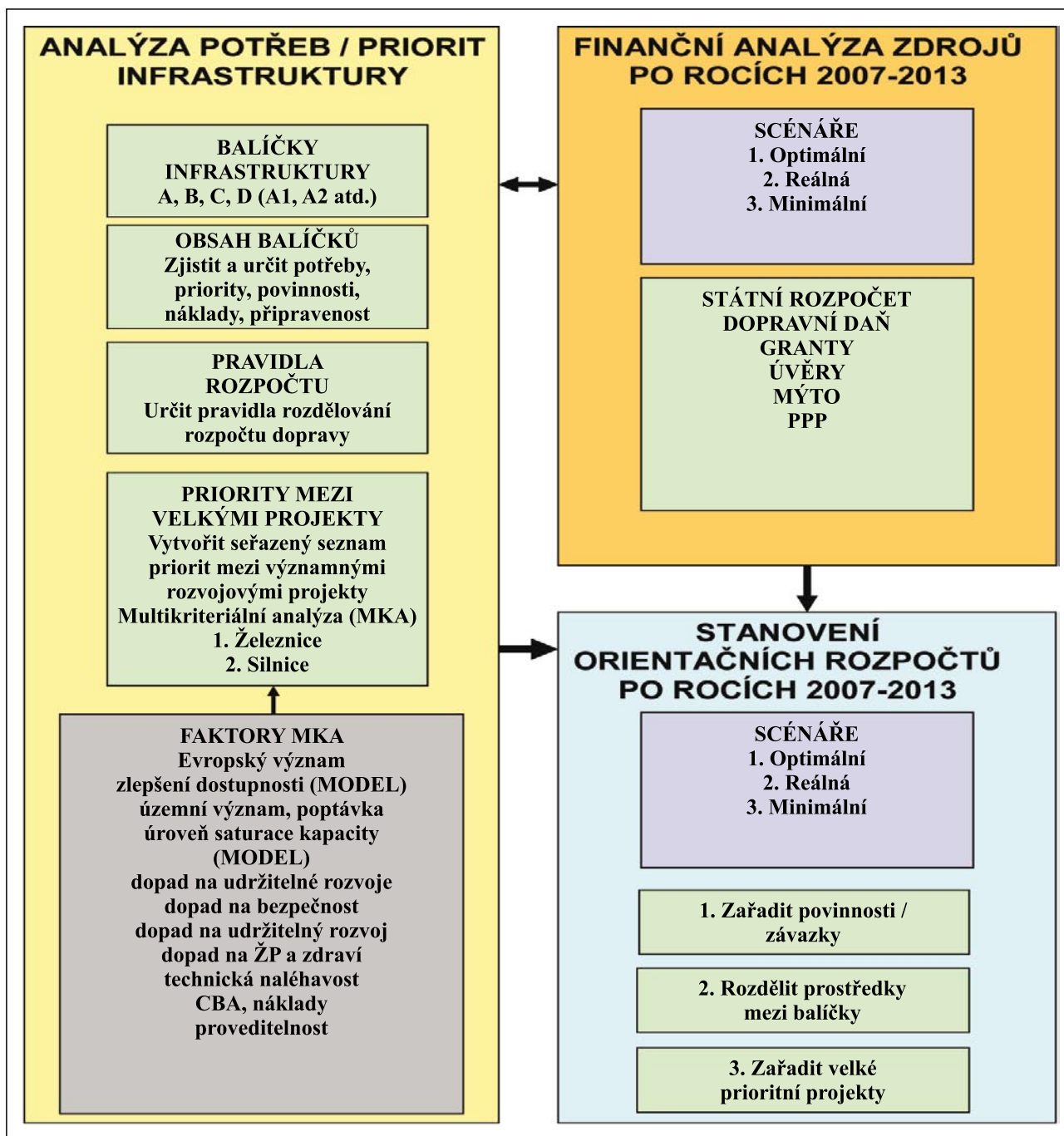
- postupně budovat infrastrukturu cyklistické dopravy s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti,
- segregaci cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy dosáhnout snížení počtu nehod za účasti cyklistů.

Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury

Plán má za úkol precizovat opatření Dopravní politiky ČR v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury. Plán byl v roce 2006 vzat vládou na vědomí s tím, že je nutné dokončit hodnocení SEA a vyhodnotit projekty na základě multikriteriální analýzy. To sice zpracováno bylo, avšak z politických důvodů na konci volebního období minulé vlády nebylo ve verzi vládě předkládané obsaženo. Dále bylo požadováno, aby se na vládní úrovni rozhodlo o poměru financí vkládaných do jednotlivých druhů dopravní infrastruktury, neboť v této otázce nebylo dosaženo mezi jednotlivými partnery shody a jedná se o čistě politické rozhodnutí. Struktura plánu je následující:

V rámci plánu probíhaly dva paralelní procesy: výběr a hodnocení důležitosti potřebných projektů na straně jedné a variantní vyhodnocení finančních možností podle jednotlivých zdrojů multizdrojového financování na straně druhé.

Identifikované projekty byly rozděleny od základních čtyř balíčků s podrobnějším členěním na podbalíčky. To bylo navrženo z toho důvodu, že některé druhy projektů není vhodné vzájemně pomoci multikriteriální analýzy porovnávat. Do balíčku A byly zařazeny projekty nadnárodního významu (zejména síť TEN-T a síť na základě ostatních mezinárodních dohod). Balíček B obsahuje projekty na dopravní infrastrukturu vlastněné státem, která má význam zejména meziregionální, regionální a místní. Balíček C obsahuje zejména obligatorní projekty (např. financování údržby). Balíček D má jen doporučující charakter a týká se infrastruktury ve vlastnic-



Struktura generálního plánu rozvoje dopravní infrastruktury

Zdroj: Ministerstvo dopravy

tví regionů a obcí. V rámci podbalíčků se projekty dělí podle druhu dopravy, neboť významové analogie v meziorbovém posuzování jsou velmi obtížně nastavitelné.

V rámci balíčků bylo stanoveno pořadí důležitosti projektů formou multikriteriální analýzy. Jednotlivým balíčků bylo dále stanoveno určité procento podílu na disponibilních finančních zdrojích a na základě pořadí důležitosti byly vybrány projekty, které by měly být realizovány, popř.

zahájeny v období do roku 2013, a projekty, které se odkládají na další období. Vše bylo zpracováno ve třech scénářích, neboť finanční možnosti byly odhadovány s určitou mírou pravděpodobnosti naplnění, přičemž jednotlivé scénáře se liší právě touto mírou rizika („bohatší“ scénář má vyšší riziko naplnění).

Rozvoj sítě TEN-T v evropském kontextu

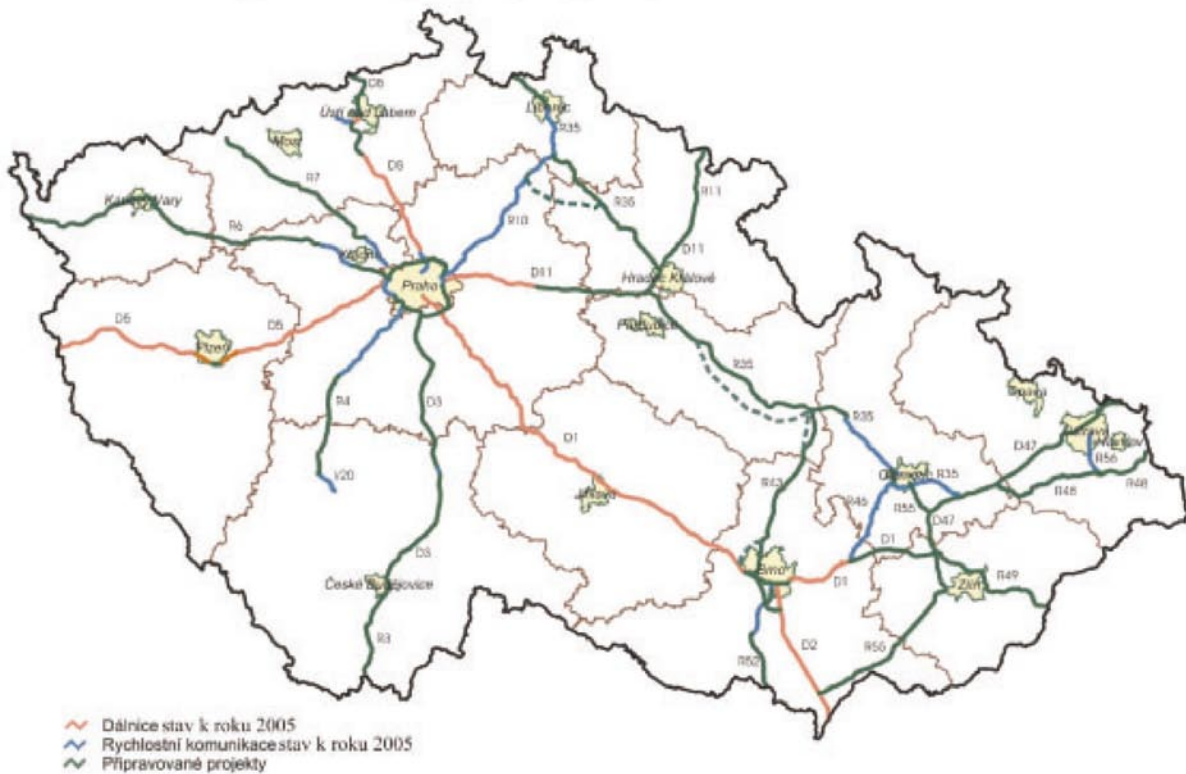
Transevropské sítě v sobě zahrnují několik pojmů, u kterých nejsou na první pohled patrné vzájemné vztahy, a je proto třeba je ozřejmit. K těmto pojmům patří samotná síť TEN-T, síť TINA, a to v členění na páteřní a doplňkovou síť, multimodální koridory, prioritní projekty v evropském zájmu a pět os v rámci Evropské politiky sousedství.

Železniční síť - projekty s předpokladem dokončení v horizontu roku 2020

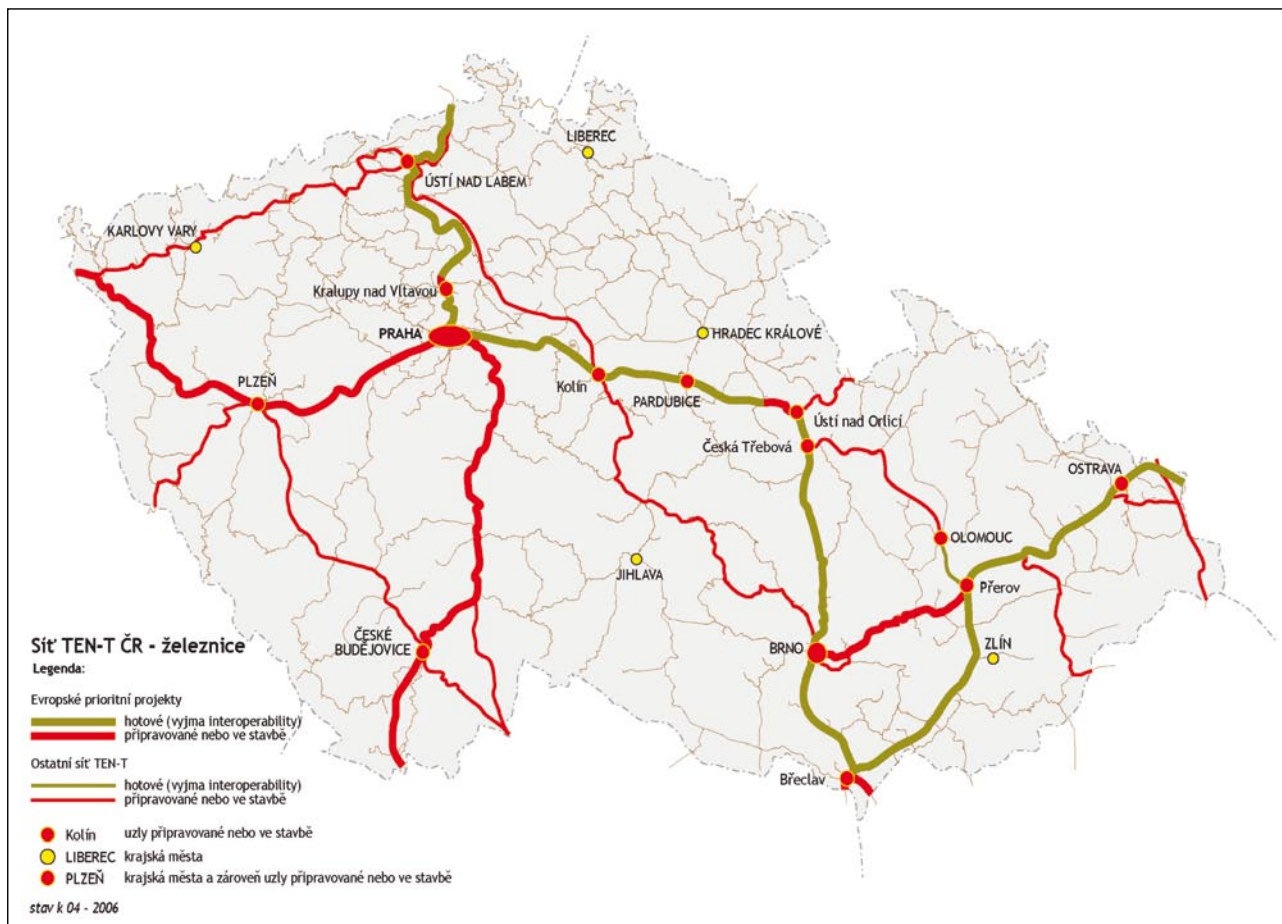


Zdroj: Ministerstvo dopravy

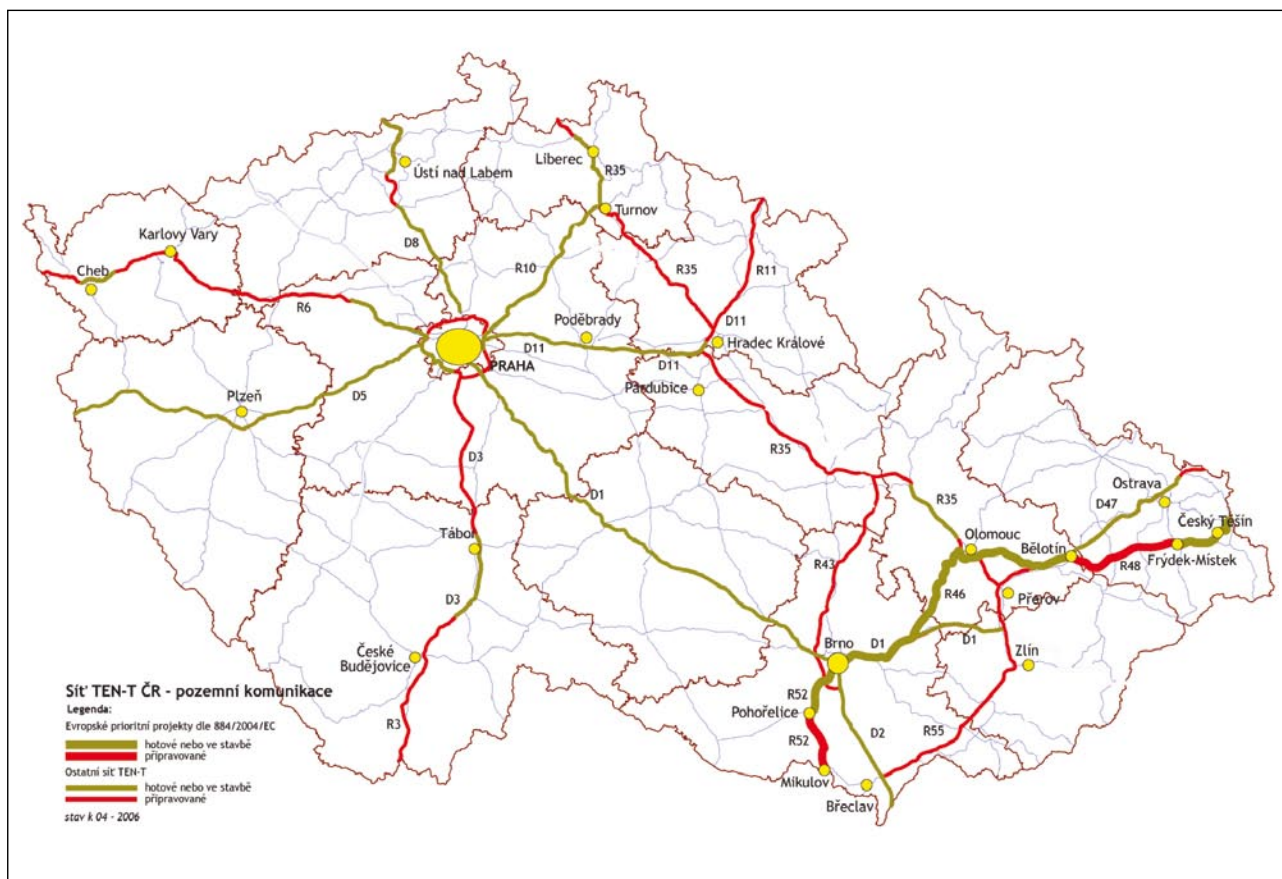
Silniční síť - výhledové projekty s předpokladem dokončení k roku 2020



Zdroj: Ministerstvo dopravy



Zdroj: Ministerstvo dopravy



Zdroj: Ministerstvo dopravy

Síť TEN-T pro země patnáctky byla definována v Rozhodnutí 1692/96/ES. Tato síť má zajistit bezproblémové vztahy v rámci členských zemí. Hned od počátku ale bylo jasné, že takto rozsáhlá síť bude vyžadovat velké investice, které bude obtížné zabezpečit. Proto bylo definováno 14 tzv. esenských projektů, které měly být realizovány přednostně. Mezitím na území tehdejších kandidátských zemí a dalších zemí východní Evropy byly v rámci politiky sousedství na dvou ministerských konferencích na Krétě a v Helsinkách definovány tzv. multimodální koridory. Na území kandidátských zemí byl zahájen proces TINA, čili odhad potřeb dopravní infrastruktury. V tomto procesu byla definována síť TINA v rozdělení na páteřní síť (kterou představovaly ony helsinské koridory) a doplňkovou síť.

V roce 2004 při rozšíření EU byla v přístupových smlouvách nových členů EU definována síť TEN-T, jejímž podkladem byla síť TINA. Tím ovšem helsinské multimodální koridory zcela nezahynuly. Dále mají svůj význam v těch zemích, které do EU nevstoupily,

a na území členských států i nadále existuje spolupráce na základě nezávazných memorand. Evropská komise při této spolupráci identifikovala některé nedostatky.

V roce 2004 bylo vydáno Rozhodnutí č. 884/2004/ES, které je aktualizací Rozhodnutí 1692/96/ES, a ve kterém je nově definována síť TEN-T v rozšířené EU. Vzhledem k nemožnosti zmodernizovat takto rozsáhlou síť v dohledné době bylo zároveň definováno 30 prioritních projektů v evropském zájmu, které musejí být dokončeny do roku 2020. Jsou zároveň přijata opatření k zajištění vazeb mezi státy, jednotné formy hodnocení staveb a rovněž k řešení tzv. horizontálních problémů (tj. zavádění moderních technologií, řešení bariér na hranicích a další), tedy odstranění nedostatků známých ze spolupráce na multimodálních koridorech.

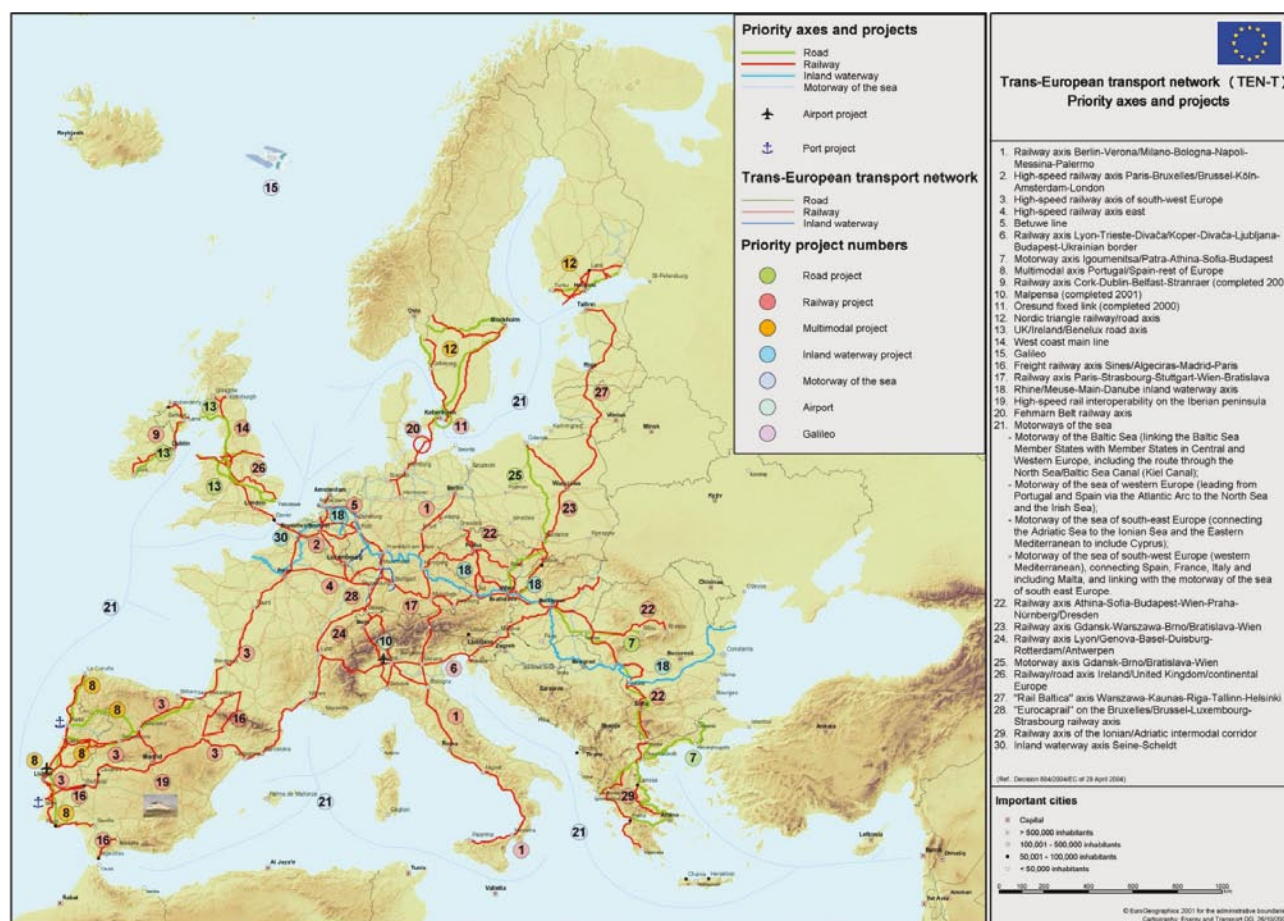
V současnosti se v rámci Evropské politiky sousedství navrhuje rozšíření multimodálních koridorů v rámci pěti

os do dalších sousedních regionů s cílem zlepšit obchod mezi EU a těmito sousedními regiony.

Operační program doprava

Důležitým zdrojem financování dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu do roku 2015 budou evropské fondy. Operační program doprava (OPD) je největším operačním programem v ČR, který bude spravovat 161 mld. Kč ze dvou fondů – z Fondu soudržnosti a z Evropského regionálního rozvojového fondu. OPD obsahuje následující prioritní osy:

1. Zlepšení železniční dopravy na síti TEN-T (Fond soudržnosti).
2. Zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T (Fond soudržnosti).
3. Zlepšení železniční dopravy na síti mimo TEN-T (Fond soudržnosti).
4. Zlepšení dopravy na silnicích I. třídy mimo TEN-T (Evropský regionální rozvojový fond).
5. Zlepšení městské hromadné dopravy výstavbou metra a systémů ří-



Třicet prioritních projektů TEN-T s termínem dokončení do roku 2020



Pět hlavních dopravních os v sousedních teritoriích EU

Zdroj: Evropská komise, DG TREN

zení silniční dopravy v hl. m. Praze (Fond soudržnosti).

6. Zvýšení multimodality v nákladní přepravě a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy (Evropský regionální rozvojový fond).

Fond soudržnosti je primárně zaměřen na rozvoj velkých projektů na transevropských sítích. Pro nadcházející období bylo umožněno ho použít i na rozvoj ekologicky šetrnějších druhů dopravy mimo síť TEN-T.

Výběr projektů financovaných na základě OPD vychází z návrhu Generálního plánu rozvoje dopravní infrastruktury. Indikativní seznam velkých projektů nad 1,5 mld. Kč je součástí OPD a byl předložen ke schválení Evropské komisi. Tento seznam předkládá projekty vhodné pro spolufinancování z evropských fondů, je ale širší, než jsou možnosti obou fondů, a proto v současnosti probíhá výběr projektů, které budou za přispění evropských fondů skutečně financovány. Indikativní seznam obsahuje následující projekty nad 1,5 mld. Kč:

Modernizace železniční sítě TEN-T
Průjezd uzlem Praha
Praha–Praha Hostivař–Praha hlavní nádraží
Praha–Praha hlavní nádraží–Praha Smíchov
Praha hl. nádraží II. etapa (západní část)
Modernizace a ztříkolejnění traťového úseku Praha Běchovice (včetně)–Praha Libeň (včetně)
Modernizace traťového úseku Úvaly (včetně)–Praha Běchovice (mimo)
Průjezd uzlem Brno
Průjezd uzlem Kolín
Průjezd uzlem Břeclav
Průjezd uzlem Česká Třebová
Průjezd uzlem Přerov
Průjezd žst. Ústí nad Orlicí
Modernizace trati Nemanice I (mimo)–Ševětín (mimo)
Modernizace trati Ševětín (včetně)–Veselí nad Lužnicí (včetně)
Modernizace trati Veselí nad Lužnicí (mimo)–Doubí u Tábora (včetně)
Modernizace trati Doubí u Tábora (mimo)–Tábor (včetně)
Modernizace trati Tábor (mimo)–Sudoměřice u Tábora (včetně)
Modernizace trati Sudoměřice u Tábora (mimo)–Votice (včetně)
Modernizace trati Votice (včetně)–Benešov u Prahy (mimo)
Optimalizace trati Benešov u Prahy (včetně)–Strančice (mimo)
Nová tunelová varianta Praha–Beroun
Optimalizace trati Beroun (mimo)–Zbiroh (mimo)
Optimalizace trati Zbiroh (včetně)–Rokycany (včetně)
Tunel Ejovice
Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK
Optimalizace trati Stříbro (včetně)–Planá u Mariánských Lázní (včetně)
Optimalizace trati Planá u Mariánských Lázní (mimo)–Cheb (mimo)
Modernizace a zdvoukolejnění tratě Brno–Přerov
Brandýs nad Orlicí–Ústí nad Orlicí

Zdroj: Ministerstvo dopravy

Modernizace železniční sítě TEN-T
Průjezd uzlem Olomouc
Optimalizace trati st. hr. SR–Mosty u Jablunkova–Bystřice nad Olší (včetně)
Optimalizace trati Bystřice nad Olší (mimo)–Český Těšín (včetně)
Optimalizace trati Český Těšín (mimo)–Dětmárovice (včetně)
Plzeň (mimo)–Domažlice–st. hranice Německo
České Velenice–České Budějovice + elektrifikace
Plzeň–Č. Budějovice
Elektrizace Letohrad–Lichkov st. hr.
Beroun–Praha Smíchov

Rozvoj vnitrozemské vodní dopravy
Výstavba plavebního stupně Děčín

Zdroj: Ministerstvo dopravy

Modernizace železniční sítě mimo TEN-T
Praha–Kladno s odbočkou na letiště Ruzyně
Hradec Králové–Pardubice–Chrudim
Praha Vysočany–Lysá nad Labem
Ostrava–Kunčice–Frýdek–Místek–Český Těšín
Brno Horní Heršpice–Okříšky–Jihlava
Otrokovice–Vizovice
Praha Vysočany–Všetaty
Frýdek–Místek–Frenštát pod Radhoštěm
Lysá n/L–Mladá Boleslav
Mladá Boleslav–Liberec
Všetaty–Mladá Boleslav
Velký Osek–Hradec Králové vč. Kanínské spojky
Zkapacitnění Bludov–Hanušovice–Jeseník
Znojmo–Okříšky
Jaroměř–Trutnov hlavní nádraží
Hrádek nad Nisou–Liberec–Tanvald
Slavonice–Kostelec u Jihlavy
Veselí nad Lužnicí–Jihlava

Výstavba a modernizace dálniční sítě TEN-T	
D1	Kroměříž východ–Přerov
D1	Kývalka–Černovická terasa (rozšíření)
D1	Přerov–Lipník nad Bečvou
D3	Praha–Nová Hospoda (Mezno)
D3	Bošilec–Třebonín
D8	Lovosice–Řehlovice
D11	Hradec Králové–Smířice
D11	Smířice–Jaroměř

Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	
R4	Příbram (Skalka)–Mílín
R4	Mílín–kříž. s I/19
R4	křížovatka s I/19–Nová Hospoda
R7	Louny (zač. obchvatu)–MÚK Bitozveves
R7	Slaný–Louny (začátek obchvatu)
R7	MÚK Bitozveves–Chomutov
R49	Hulín–Fryšták
R49	Fryšták–Zádveřice
R49	Zádveřice–státní hranice

Výstavba a modernizace silnic I. třídy TEN-T	
R1	Běchovice–kříž. s D1
R1	D1–Vestec
R1	Ruzyně–Březiněves
R1	Březiněves–Satalice
R3	Třebonín–státní hranice
R6	Nové Strašecí–Bošov
R6	Bošov–Karlovy Vary východ
R6	Karlovy Vary–Sedlo–Sokolov–Tisová
R11	Jaroměř–Trutnov
R11	Trutnov–státní hranice
R35	Turnov–Úlibice
R35	Úlibice–kříž. s D11
R35	Opatovice–Zámorsk
R35	Zámorsk–kříž. s R43–Mohelnice
R43	Kuřim–Sebranice /Svitávka/
R43	Troubsko (D1)–Modřice (R52)–Chřlice (D2)
R43	Troubsko (kříž. s D1)–Kuřim
R43	Sebranice/Svitávka/–Mor. Třebová /Staré Město/ (kříž. s R35)
R48	Běltořin–Nový Jičín (křížení s I/57)
R48	Nový Jičín (křížení s I/57)–Rychaltice
R48	Rychaltice–Frýdek–Místek (zač. obchvatu)
R48	Frýdek–Místek obchvat
R52	Pohořelice–Mikulov, státní hranice
R55	Vsisko–Přerov
R55	Hulín–Otrokovice (obchvat sever)
R55	Napajedla–Uherské Hradiště (po kříž. s I/50)
R55	Uherské Hradiště (od kříž. s I/50)–Hodonín jih (I/51)
R55	Hodonín jih–D2

Modernizace a rozvoj pražského metra
Provozní úsek metra trasy a Dejvická–Petřiny
Provozní úsek metra D Pankrác–Nové Dvory

Zdroj: Ministerstvo dopravy

Ing. Vít Sedmidubský
Ministerstvo dopravy ČR

ENGLISH ABSTRACT

Principal Development Concepts in the Sector of Transportation, by Vít Sedmidubský

The need to elaborate or update a number of essential documents for the prospective development of the Czech transportation sector became especially evident after the EU accession. Documents of this kind belong to the context of “over-sectional” strategies, valid in the framework of subsidiarity for the European or regional or local levels. The article comments on the European and Czech documents and some related projects for the development of transportation networks.