

K HODNOCENÍ PŘÍNOSŮ VYBRANÝCH TRAS SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY

Milan Körner

Koncepce rozvoje silniční sítě ČR dosud vychází z několika mýtů, jejichž hodnověrnost je obecně nebo v některých případech problematická. Po roce 1990 došlo pochopitelně k nárůstu zatížení, a to především z důvodu masové dostupnosti automobilu, ale i vzhledem ke změnám pracovních bydlištních vztahů (zánik velkých zaměstnavatelů, vznik malých firem, rozvoj bydlení v RD v příměstském území) i vzhledem k nové logistice (just in time). Samozřejmě postupně muselo dojít k útlumu dynamiky, respektive po roce 2008 i k určité regresi [CSD 2010]. Tyto faktory se však zatím v prognózách optimistického rozvoje dopravy neprojevují.

Nadhodnocování tranzitní dopravy

Skutečností (nejen v ČR) jsou výrazně nižší hodnoty zatížení u přeshraničních (nejen státních, ale i krajských) vazeb. V roce 2010 jen čtyři hraniční přechody zaznamenaly zatížení vyšší než 10 tis. voz./24 hod. (Břeclav D2, Český Těšín R48, Rozvadov D5 a Krásný Les D8) a jeden přechod se mu blížil (Folmava I/26).

Podíl tranzitní dopravy byl nejvyšší v relaci Český Těšín – Mosty u Jablunkova (polskoslovenské propojení) 21 % + 16 % ve směru na Brno.

Na přechodu Rozvadov byl podíl tranzitu 19 % a na přechodu Krásný Les 15 % z celkového výkonu.

Na zatížení jednotlivých vstupů do Prahy byl nejvyšší podíl tranzitní dopravy u D5 – necelých 5 %.

Mezikrajské zatížení přesahuje hodnotu 20 tis. voz./den na souvislých trasách D1, D5, D8, R10, D11 a R46. Toto zatížení je indukováno:

- v případě D1 skutečností jediné souvislé západovýchodní trasy (vč. vazeb Praha – Ostrava);
- v případech D5, D8, R10 a D11 vazbou krajských center k hlavnímu městu Praze (dostupnost cca 1 hod.);
- v případě R46 neexistencí kvalitního spojení aglomerací Olomouc – Hradec Králové/Pardubice.

Zatížení R10 je též vyvoláváno mimořádným ekonomickým potenciálem Mladé Boleslavi, který je vyšší než tomu je u řady krajských měst.

Z uvedeného vyplývá, že v řadě případů nejsou pro kvalitní vazby (v ČR i přeshraniční) potřebné kapacitní trasy a spojení je možné realizovat extralánovou silnicí I. třídy.

Možné změny dopravních proudů

Osídlení ČR i sousedních zemí je v podstatě stabilizováno, hierarchie center se nemění, případné nárůsty počtu obyvatel jsou nevýznamné.

V Sasku a Slezsku již došlo v souvislosti se změnami ekonomiky k významnému poklesu počtu obyvatel řady center, respektive celých regionů. V „průmyslových“ regionech ČR (Ústecko, Ostravsko) tento vývoj zatím výrazný nebyl.

Z hlediska mezinárodních vazeb zřejmě nejvýznamnější bude dokončení trasy E55 (D8, D3), která umožní přístup z větší části ČR na dopravní uzel Linz/Wels (přesalpské koridory).

Z hlediska republikových vazeb je nejvýznamnější propojení aglomerací Hradec Králové/ Pardubice – Olomouc (R35). Tímto koridorem bude realizováno i propojení metropolitních regionů Prahy a Ostravy a spojení Prahy s jižním Polskem (Krakow) a severozápadním Slovenskem (Žilina).

Významnou přeshraniční změnou bude i přeložení E67 Praha – Wrocław – Warszawa do koridoru R11 přes Trutnov. Tento koridor umožní i vedení trasy E65 od Legnice (dnes je vedena přes Harrachov a Prahu) z Hradce Králové na Brno s využitím R35.

Populační a ekonomický potenciál metropolitních regionů

Oba tyto faktory zásadně ovlivňují intenzitu dopravních vazeb, zejména v případech jejich relativní blízkosti. To se týká především Prahy a Drážďan, kde leží poměrně silná ústecko-teplická aglomerace. Blízké jsou též

regiony Vídně a Brna, v mezilehlém území nejsou významnější města.

Vysoký ekonomický potenciál mají v podstatě všechna vyšší centra v Bavorsku a Rakousku (bavorská města mají i pozitivní populační vývoj).

Saská centra ztratila (mimo Lipska a Drážďan) značný podíl obyvatel, ekonomicky jsou však nad průměrem EU.

Velká polská města (Wrocław, Krakow) jsou z demografického hlediska stabilizovaná, jejich ekonomický potenciál je však poměrně nízký, tomu odpovídá i relativně nízké zatížení trasy E40 (polské A4), která umožňuje spojení na SRN.

Prognóza zatížení nových tras

Většina modelů předpokládá přenesení podstatné části současného zatížení na novou (kapacitní) trasu a koeficientní nárůst.

Regionální vazby však většinou zůstávají na původních silnicích, a to zejména v případech příměstských úseků, např. II/605, II/606 u Prahy je zatížení přes 13 tis. voz./24 hod.

Je velmi pravděpodobné, že na současné I/55 zůstane vzhledem k poměrně silnému osídlení v Pomoraví podstatná část regionálních vazeb, a že účinnost nové trasy bude velmi nízká.

Mezikrajské vazby směřují především k Brnu (s využitím D1 od Kroměříže), tranzit Katowice – Vídeň je velmi nízký a může být realizován též existující slovenskou dálnicí A1 (E75).

Po dokončení propojení Žilina – Bielsko-Biala (D3–S69) podstatná část dnešního výkonu hraničního přechodu Český Těšín bude realizována mimo území ČR. Část vazeb nepochybně přejde na dálniční přechod Bohumín.

Souhrnný výkon hraničních přechodů moravskoslezských je však velmi nízký. (Bílý Potok 653, Mikulovice 958, Bartulovice 764, Krnov 462, Sudice 621, Bohumín 4 971, Petrovice 2 946 voz./24 hod.).

Regionální spojení zůstane na stávajících trasách, celkový výkon nového přechodu Bohumín (D1) lze (dle převodu) odhadnout na cca 8 tis. voz., z toho cca 2 tis. voz. tvoří mezinárodní tranzit (přibližně dvojnásobek tranzitu přes Mikulov).

Modelové výpočty zatížení jsou v řadě případů nadhodnocené (slouží k prosazení staveb). Základní vstupy (vývoj počtu obyvatel a vývoj ekonomiky) nedávají impuls k výrazně optimistickým prognózám. Rozvoj dopravních vazeb lze předpokládat především v území metropolitních regionů a významných aglomerací a bylo by žádoucí jej v osobní dopravě realizovat z významné části příměstskou železniční dopravou.

Potřeba kapacitních tras

Současná koncepce silniční sítě v ČR preferuje kategorie D a R (výkonově mezi nimi nejsou rozdíly a předpokládá se jejich sloučení), a dále vybraných silnic I. třídy (zde je v jejich významu obrovský rozdíl, řada těchto silnic, respektive jejich úseků vykazuje zatížení pod 3 tis. voz./24 hod).

Významný je rozdíl v rychlostech (D+R 130 km/hod., ostatní silnice 90 km/hod.). Souvislé úseky hlavních silnic (I. tř.), které by odpovídaly evropským standardům, jsou v ČR výjimečné. Průchod zastavěným územím výrazně snižuje průměrnou rychlost.

V sousedních zemích (SRN, Rakousko) je na silnicích rychlost 100 km/hod., upravené úseky (i dvoupruhové s MÚK) mají často rychlost vyšší (110–120 km/hod.), čtyřpruhové úseky pak 120–130 km/hod.

U nás se připravuje zvýšení rychlosti na čtyřpruhových silnicích na 110 km/hod. Rovněž se uvažuje o kategorii vystřídání třípruhu, která je velmi vhodná pro meziregionální vazby v úsecích, kde možné zatížení přesáhne hodnotu 15 tis. voz./24 hod.

Aplikování těchto přístupů umožní výrazné snížení nákladů (investičních i provozních) a šetrnější zásahy do krajiny. Zvýšení rychlostí umožní zkrácení jízdní doby. Kvalitní dvou a třípruhové silnice též umožní (vzhledem k tomu, že ve velkém rozsahu budou znamenat přestavbu ve stávající trase) lepší obsluhu osídlení.

Silniční síť a ekonomický rozvoj

V ČR stále je regionálními i komunálními politiky nadhodnocován význam nových kapacitních tras (zejména dálnic) pro rozvoj území.

V minulosti jsme zpracovali analýzu vývoje osídlení v trase nejstarší české dálnice D1 (dokončena 1980). Po třech desetiletích provozu došlo k významnějšímu rozvoji jen u dvou měst – Humpolce a Velkého Meziříčí, která leží bezprostředně u dálnice a mají populační potenciál cca 10 tis. obyv. Významný byl však rozvoj v příměstských územích Prahy a Brna.

Dálnice D1 je specifická v tom, že z velké části prochází, zejména v úseku Mirošovice – Jihlava, málo osídleným územím bez větších center.

Významnější rozvojové efekty (mimo logistických areálů) nelze sledovat ani na další souvislé dálnici D5, která západně od plzeňské aglomerace rovněž prochází územím bez větších měst.

V podstatě „nejrozvojovější“ trasou je R10 Praha – Mladá Boleslav – Liberec, kde generátorem je zejména Mladá Boleslav. V tomto koridoru leží řada menších měst (Brandýs nad Labem – Stará

Boleslav, Benátky nad Jizerou, Bakov, Mnichovo Hradiště, Turnov).

Srovnáme-li ekonomickou výkonnost regionů (krajů) s jejich „vybavením“ kapacitními trasami, nelze najít souvislost. Vysoký rozsah kapacitních tras má např. Olomoucký kraj, který je ekonomicky výrazně podprůměrný. Naopak Jihočeský kraj, kde je jen několik kilometrů dálnice D3, a který nemá jediný kvalitní přechod do Rakouska a Bavorska ani dobré spojení s Prahou, je nadprůměrný.

Mimořádnou (v podstatě komplexně přestavěnou) silniční infrastrukturu má (i v rámci SRN) Sasko. Tato skutečnost však nezabránila propadu některých center a regionů.

Zlepšování vazeb v území je nepochybně žádoucím vývojem i v územích stagnujících, respektive v územích se ztrátou počtu obyvatel. Rozvoj dopravní infrastruktury by však měl odpovídat reálným potřebám a prostředky by měly směřovat k co nejrychlejšímu odstranění alespoň hlavních deficitů v silniční síti ČR. Preferovány by měly být záměry umožňující propojení na již existující infrastrukturu sousedních zemí a směřující k významným (rozvojovým) středoevropským regionům.

Doporučit lze zpracování analýzy přínosů nových silnic (po roce 1990) k rozvoji území, která by měla především geograficko-ekonomické a urbanistické výstupy.

Použité zdroje:

ŘSD ČR. *Celostátní sčítání dopravy 2010* (CSD).

ŘSD ČR. *Analýza vývoje a charakteru mezinárodní silniční dopravy ČR*.

*Ing. arch. Milan Körner, CSc.
AURS, spol. s r. o.*

ENGLISH ABSTRACT

On the evaluation of the benefits of selected routes in road infrastructure, by Milan Körner

The development concept of the road network of the Czech Republic is based on several myths the credibility of which is problematic, both in general terms and specific instances. After 1990 there was a logical increase in load, especially due to the mass availability of cars but also because of new working and housing relations and just-in-time logistics (big employers disappearing, origin of small businesses, rise of suburban private housing). Inevitably there were periods of a certain decline in dynamics, or even regression after 2008, but these factors cannot be seen in today's optimistic prognoses of transportation development.