

VIZE A REALITA ROZVOJE ČESKÉ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ČÁST 1. SILNIČNÍ A LETECKÁ DOPRAVA

Milan Körner

Před 30 lety došlo ve střední Evropě k významným změnám, které se pochopitelně promítly i do nové orientace vazeb zemí a regionů. Následně se střeoevropské země staly členy Evropské unie. Schengenská dohoda znamenala vytvoření „společného prostoru“ pro pohyb obyvatel i zboží. Tyto změny pochopitelně měly významný vliv na dopravní (i spojovou) infrastrukturu. I po 30 letech však na významných spojeních česká silniční a železniční infrastruktura vykazuje významné deficity v přeshraničních i vnitrostátních vazbách. Byly sice několikrát formulovány programy na rozvoj „hlavních tras“ v železniční i silniční síti, tyto „vize“ se však, až na výjimky, nepromítly do reálné výstavby. Zpoždění klíčových staveb není v horizontu let, ale spíše desetiletí. Tato situace znamená významné nedostatky v dopravní infrastruktuře. Součástí článku jsou i autorovy návrhy na úpravu koncepce hlavní sítě komunikací. První část článku sleduje oblast silniční a letecké dopravy. Železniční doprava a vodní cesty budou předmětem části druhé.¹⁾

Silniční doprava

V Koncepci rozvoje silniční sítě z r. 1963 byla vymezena síť dálnic, která na území ČR zahrnovala trasy: D1 Praha – Jihlava – Brno (Trenčín); D2 Brno–Břeclav (Bratislava); D5 Praha–Plzeň (Nürnberg); D11 Praha – Hradec Králové (Wrocław); D35 Hradec Králové – Svitavy – Lipník n. Bečvou; D47 Brno–Ostrava (Katowice). Následně pak D3 Praha – České Budějovice (Linz).

V roce 1993 byla usnesením vlády ČR č. 631 o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic stanovena koncepce rozvoje s horizontem výstavby k r. 2010. Koncepce se zásadně nezměnila, rychlostní silnice byly opět zařazeny do dálniční sítě. Jedinou změnou bylo přeražení dálnice D47 jako pokračování D1 do Ostravy. V poslední době došlo k vypuštění dálnice D43 a k přehodnocení části úseků D35 a D49 (viz tab. 1).

Silniční doprava jako jediná umožňuje plošnou obsluhu území. Silniční síť je pochopitelně členěna na trasy **dálko-**

vé vč. přeshraničních (státní): dálnice, část silnic I. třídy; **nadregionální (krajské):** část silnic I. třídy a silnice II. třídy; **regionální (okresní):** silnice III. třídy. Pozornost je věnována dálnicím, souvislé trasy silnic I. třídy nejsou sledovány (viz obr. 1).

Změny v osídlení po r. 1990

Sídelní struktura ČR je hierarchizována, významově členěna na centra vyšší (> 50 tis. obyv.), střední (> 20, resp. 15 tis. obyv.) a nižší (> 10 tis. obyv.). Regionální význam center neovlivňuje jen jejich velikost (počet obyvatel), ale i jejich „spádové území“. Nadregionální význam má zejména Praha (přesahuje území Středočeského kraje) a částečně Brno.

Velká města, s výjimkou Prahy, která generují potřebu dálničního spojení, ztratila část obyvatel. Částečně byla tato ztráta kompenzována nárůstem počtu obyvatel v jejich suburbánním okolí. Týká se to zejména Prahy, Brna, Plzně a Českých Budějovic. Výrazně se zvýšil počet obyvatel

v příměstském území Prahy. K významné ztrátě počtu obyvatel došlo u řady měst s více než 30 tis. obyv., které jsou vyššími či významnými středními centry osídlení (Karviná, Most, Orlová, Havířov, Přerov, Třinec, Příbram, Frýdek-Místek).

Vývoj dálniční a vybrané silniční sítě v ČR po r. 1990 a srovnání s obdobně velkými zeměmi

Dopravní infrastruktura realizuje vazby v národním rozsahu i propojení, v případě ČR zejména se zeměmi střední Evropy. Pochopitelně největší význam má infrastruktura silniční, neboť (jako jediná) umožňuje plošnou obsluhu území. Pro porovnání vývoje s jinými zeměmi je významný rozsah dálniční sítě (km), protože u dalších kategorií silnic je porovnání vzhledem k odlišnému členění problematické. Významnými faktory jsou (mimo center osídlení) velikost území (rozloha km²) a počet obyvatel (mil.). Mimo sousedního Rakouska a blízkého Maďarska uvádím i Portugalsko. Tyto země s vý-

Plán (vize) v r. 1993		Realita?	Plán (vize) v r. 1993		Realita?
2005	D0 Pražský okruh	2029	2010	D3 České Budějovice – Dolní Dvořiště	2028
	D3 Jesenice–Mezno	?		D11 Hradec Králové – Královec	2024?
	D43 Brno–Svitávka	2035		D7 Slaný–Chomutov	2025?
	D52 Pohořelice–Mikulov	2027		D35 Opatovice–Mohelnice	2029

Pozn.: V aktuálním seznamu staveb do r. 2031 chybí severovýchodní úsek D0 a D3 Jesenice–Mezno.

Tab. 1: Plánované dokončení některých významných staveb v dálniční síti

1) Poznámka redakce U&ÚR: Druhá část článku bude uveřejněna v následujícím čísle.



Obr. 1: Výhledový stav dálniční sítě (2023)

znamnými dotacemi z EU výrazně rozšířily svou dálniční síť následující země (země mají obdobnou rozlohu a počet obyvatel, viz tab. 2).

V Česku je mimo dálnic cca 220 silnic (mimo města) ve čtyřpruhovém uspořádání (celkem 1 426 km). V Maďarsku jsou v kategorii M mimo dálnic též rychlostní silnice v rozsahu cca 120 km, z nichž některé mají třípruh (241), dálnic je cca 1 654 km. Plán do r. 2024 sleduje rozsah sítě zvýšit na 2 200 km. Maďarsko by mělo do r. 2024 dokončit propojení dálniční sítě se sousedními zeměmi. Dokončena již byla trasa M30 Miskolc–Tornyošnémeti (55 km) propojením R4 na Košice. Před dokončením jsou trasy

M86 Csorna–Šoproň (54 km) → Eisenstadt (A3) Wien a trasa M80 Körmend–Szentgotthárd (28 km) → Fürstenfeld S7 Graz. Na trase M6 chybí úsek Bóly (Moháč) – hranice Chorvatska (19 km) → Osijek. Významná je M86 (E65) Hegyeshalom (M1) – Csorna (32 km), spojení Bratislava–Szombathely.

V Rakousku je mimo dálnic (A) kategorie (S) Schnellstrasse. Délka této sítě je 510 km, z toho 390 km má parametry dálnic. Z předpokládané dostavby cca 165 km bude jen 10 km dálnic.

Rakousko po r. 1990 stavělo málo nových dálnic. Na stávajících se realizovalo rozšíření, včetně druhých tubusů

tunelů. Na dálnicích je nyní 182 km tunelů. Parametry dálnic má 2 140 km tras. Významnou novostavbou bude S8 Wien – Marchegg (34 km) – Stupava – severní spojení s Bratislavou navazující na dokončovaný polookruh R4 s tunelem (8,8 km) pod Bílými Karpaty.

Portugalsko čerpalo dotace EU před rozšířením o 10 zemí v roce 2004. V r. 2015 téměř dokončilo dálniční síť (délka nedálničních čtyřpruhů je cca 260 km). Má poměrně malou délku železniční sítě (cca 2,8 tis. km, z toho 1,7 tis. km elektrizovaných). Významný podíl na nákladní dopravě má vzhledem k tomu, že podstatná část osídlení leží u moře, lodní doprava.

Stát	Rozloha (km ²)	Obyv. (mil.)	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
Česko	78 841	10,7	343 (561)	414 (676)	499 (762)	564	776 (1 213)	776 (1 213)	1 206
Maďarsko	93 036	9,8	361	335	448	636	1 290	1 447	1 774
Rakousko	83 879	8,9	1 570	1 596	1 633	1 677	1 719	1 719	1 749
Portugalsko	92 391	10,2	254	687	1 441	1 482	2 737	3 065	3 065

Pozn: Údaje jsou převzaty z ročenek dopravy vydávaných Ministerstvem dopravy, zdrojem je Eurostat. V případě ČR jsou uváděny (v závorce též délky) včetně rychlostních silnic, které byly v r. 2015 přeřazeny (v téměř celém rozsahu) do kategorie dálnic.

Tab. 2: Rozsah dálniční sítě (km) v jednotlivých letech

V období 1990–2020 se rozsah sítě v ČR zvýšil 2,1krát, v Maďarsku 4,9krát a v Portugalsku 12krát.

Dle HDP na obyvatele (\emptyset EU = 100) je Česko \emptyset 94. nejbohatší zemí středovýchodní Evropy, Maďarsko \emptyset 74., Polsko \emptyset 73., Slovensko \emptyset 70. Po odchodu Velké Británie se průměr EU snížil a ČR jej brzy překročí. Na výstavbě dopravní infrastruktury mají dotace z EU významný podíl, určeny jsou zejména pro země s nižší úrovní ekonomiky.

Stav dálniční sítě ČR v r. 1990 a 1995

Výchozí situace ČR – 560 km D+R a cca 200 km dalších „kapacitních“ silnic byla v r. 1990 relativně dobrá.

V r. 1990 byly v provozu: D1 Praha–Hlubice (211 km), R10 Satalice–Turnov (71 km), D2 Brno–Lanžhot (61 km), R1 D5–Barrandovská (8 km), R4 Jiloviště–Dubenec (51 km), D11 Horní Počernice – Libice n. Cidlinou (38 km), R46 Vyškov–Olomouc (38 km), D5 Praha–Bavoryně (29 km), R46 Olomouc–Mohelnice (27 km), R7 Přední Kopa-

nina – Jemníky (17 km), R56 Ostrava – Frýdek–Místek (12 km), R6 Kamené Žehrovice – Nové Strašecí (10 km), R52 Brno–Rajhrad (7 km), D8 Řehlovice–Trmice (5 km) a R3 část obchvatu Tábora (3 km).

V r. 1995 se prodloužila D1 do Vyškova a byla propojena s R46 (souvislé spojení do Olomouce). Dálnice D5 byla prodloužena do Ejpovic (celkem 67 km) a byly realizovány úseky R47 Lipník–Bělotín (14 km), R48 Bělotín–Příbor (16 km), R52 Brno–Pohořelice (17 km) a D8 Zdičky – Nová Ves (18 km). Celková délka sítě D+R byla 676 km.

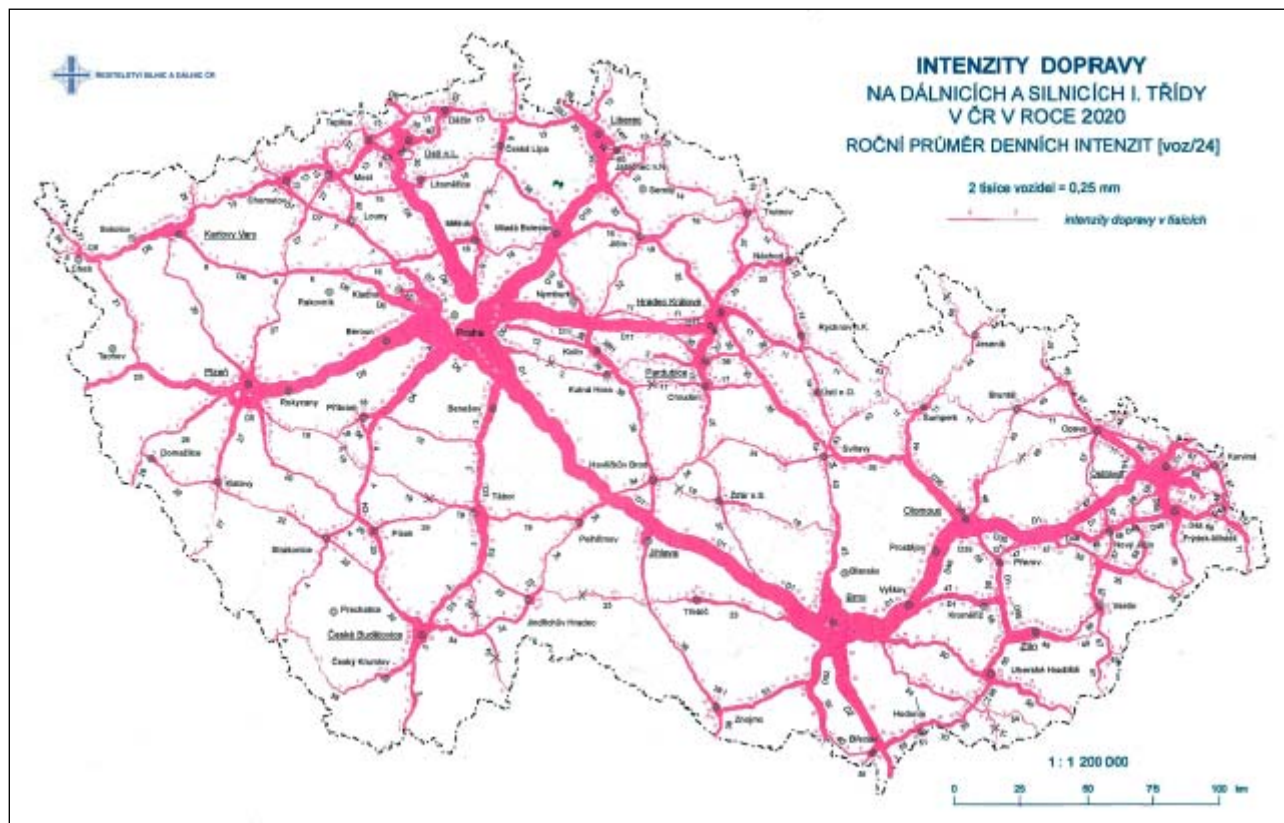
Nová výstavba

Následná výstavba D+R probíhala značně chaoticky. Preferované stavby dálnic D5 a D8 měly na české straně oproti dohodě s Německem až desetileté zpoždění. Příhraniční úseky byly dokončeny, chyběl však obchvat Plzně (D5) a úsek Lovosice–Řehlovice (D8). Rychlostní silnice R6 se stavěla od Kamenných Žehrovic, R7 od Chomutova a D3 od Mezna do Českých Budějovic. Výjimkou byla realizace jihozápadní části Pražského okruhu (D0).

Dálnice D5 – Ruzyně 5,8 km (2001) a Barrandovská – D1 28,5 km (2010).

V důsledku tohoto vývoje, kdy nebyly definovány, resp. realizovány prioritní stavby, vykazuje česká silniční infrastruktura rozsáhlé deficity na hlavní síti. Ta je významně širší než „páteřní síť“ (D+R) a měla by zahrnovat i **vybrané silnice I. třídy.** Měla by umožnit realizaci vazeb významných měst (aglomerací), a to nejen v rámci území ČR, ale i na centra sousedních zemí, kde odpovídající silniční infrastruktura (až na výjimky) existuje. V české síti jsou v řadě případů „přednostně“ realizovány úseky dálnic, které vykazují zatížení cca 10 tis. voz./24 h. Jiné plánované dálnice, kde na stávajících trasách je zatížení více než 20 tis. voz./24 h, realizovány nejsou. Řada silnic ve středočeském prostoru vykazuje vyšší zatížení než realizované dálnice v jiných regionech. **Koncepce „dostavby“ neodpovídá rozložení populačních a ekonomických aktivit, ani významným přeshraničním vazbám** (např. Brno–Wien), viz obr. 2.

Mezi jednotlivými kraji jsou významné rozdíly. V některých případech je to



Obr. 2: Intenzity dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy v r. 2020

z důvodu, že tyto trasy byly realizovány před rokem 1990 (D1, D2, R7, R10, R35, R46). Tyto trasy umožnily souvislé propojení Praha – Brno – Břeclav, Brno – Olomouc – Mohelnice a Praha – Mladá Boleslav – Turnov. Významné dálnice D5 (Praha–Plzeň–Nürnberg) a D8 (Praha – Ústí n. Labem – Dresden) měly jen krátké úseky. Z významného propojení dálnic a dalších radiálních silnic okruhem R1 (nyní D0), který měl být dokončen v r. 2010, je v provozu v r. 2022 necelá polovina.

Deficity v krajích

V následujícím přehledu deficitů v jednotlivých krajích nejsou zahrnuty stavby, které již byly zahájeny. Jsou členěny na dálnice a ostatní hlavní silnice. Praha a Středočeský kraj jsou sledovány jako jeden region, kde je 2,7 mil. obyvatel (jedna čtvrtina ČR); viz tab. 3.

V r. 2021 byly dokončeny stavby: D6 Lubenec (4,9 km), D7 Panenský Týnec (3,5 km), D11 Hradec Králové – Jaroměř (22,4 km), D35 Opatovice–Časy (12,6 km), D55 Otrokovice (3,1 km). V roce 2022 stavby obchvat Frýdku-Místku (4,3 km) a Časy–Ostrov (14,7 km).

Deficity v jednotlivých krajích jsou (z části ovlivněné výstavbou před r. 1990) rozdílné. Rozsah vybrané sítě (dálnice a významné silnice) výrazně ovlivňují dva faktory: **(1) počet obyvatel (resp. hustota**

osídlení) – indukuje nároky na „kapacitní“ profil rozloha a **(2) území** – významně ovlivňuje délku vybrané sítě (nikoliv profil). Významným faktorem jsou aglomerace velkých měst, resp. souvisle urbanizovaná území. Některé plánované úseky by měly být vzhledem k významu (spojení) a reálnému zatížení přehodnoceny. Neznamená to vyřazení z hlavní sítě, ale změnu šířkového uspořádání v souvislých, málo zatížených úsecích.

Deficity v dálniční síti (cca 485 km)

Nejvýznamnější jsou ve středních Čechách, kde chybí 98,5 km (vč. dokončení D0 a D3 v délce 150 km). V Pardubickém kraji chybí 71 km, v Královéhradeckém 42 km, 51 km „chybí“ v kraji Zlínském (některé úseky D55 a D49 jsou vzhledem k reálným potřebám problematické). V dalších krajích jsou deficity výrazně menší: Jihočeský (16 km), Karlovarský (30 km), Olomoucký (28 km) a Moravskoslezský (18 km).

V krajích Plzeňském, Ústeckém, Libereckém a Kraji Vysočina jsou dálnice dokončeny.

Deficity na ostatních „hlavních“ silnicích jsou vyšší (cca 530 km). Největší jsou v kraji Středočeském (178 km), Jihočeském (164 km), Plzeňském (118 km), Královéhradeckém (68 km), Jihomoravském (51 km), Kraji Vysočina (41 km) a pak v kraji Pardubickém (35 km) a Libereckém (34 km).

Nízké deficity jsou v kraji Karlovarském (12 km), Olomouckém (14 km), Moravskoslezském (17 km) a Zlínském (19 km). U této kategorie silnic jsou poměrně velké rozdíly v šířkovém uspořádání, které může být od nedávnějšího čtyřpruhu přes vystřídání třípruh až po S 9,5. To pochopitelně znamená výrazně odlišné náklady na 1 km délky. V přehledu jsou zahrnuty i trasy s přestavbou na vystřídání třípruh (viz tab. 3).

Dálkové trasy mimo dálnice

Za nejvýznamnější **hlavní silnice** lze považovat **dálkové trasy mimo dálniční síť**. Až na relativně krátké kapacitní (čtyřpruhové) úseky v příměstských územích velkých měst by měly být trasy v parametrech vystřídání třípruhu (v úsecích s vyšším podílem nákladní dopravy), jinak to bude zpravidla kategorie S 11,5, resp. S 9,5 (v územích s nižším zatížením).

Hlavní trasy (uváděna je celková délka a dále délka potřebné přestavby či novostavby):

I/20 (K. Vary) Bochoř – Plzeň – Č. Budějovice – Č. Velenice (E49) (celkem 252 km, stavby 138 km);

I/9, I/38 Rumburk – Č. Lípa – M. Boleslav – Kolín – Jihlava – Znojmo – Hatč (celkem 309 km, stavby 53 km);

I/16 Řevničov (D6) – Slaný – Mělník – M. Boleslav – Jičín – N. Paka – Trutnov (celkem 184 km, stavby 40 km);

I/27 Dubí – Most – Žatec – Kralovice – Pl-

Region	Tis. obyv.	Stav 2020 (km)		Deficity (km)		Celkem
		Dálnice	Ost. 4pruh	Dálnice	Ost. hl. s.	
Praha	1 332	44,4	59,0	40,4	–	40,4
Středočeský	1 385	361,3	21,0	58,1	178,5	236,6
Jihočeský	643	74,5	18,0	15,6	163,9	179,5
Plzeňský	590	109,2	21,0	0	118,3	118,3
Karlovarský	290	30,2	16,0	30,2	12,0	42,2
Ústecký	812	94,0	49,0	3,2	16,6	19,8
Liberecký	442	4,6	41,0	0	34,1	34,1
Královéhradecký	548	20,9	12,0	41,7	68,0	109,7
Pardubický	521	13,4	13,0	70,6	34,9	105,5
Kraj Vysočina	508	92,5	7,0	0	40,9	40,9
Jihomoravský	1 196	160,3	13,0	35,0	51,1	86,1
Olomoucký	628	139,7	7,0	27,9	14,0	41,9
Zlínský	579	33,1	11,0	50,6	19,3	69,9
Moravskoslezský	1 188	111,9	145,0	18,0	16,6	34,6

Pozn.: Nejsou zahrnuty úseky D3 Václavice–Mezno (35 km) a D49 Vizovice–Střelná (27 km pol. profil) plánované po r. 2030.

Tab. 3: Chybějící silniční síť dle krajů ČR

zeň – Klatovy – Ž. Ruda (celkem 212 km, stavby 58 km);

I/26 (Plzeň) Nýřany – Horšovský Týn – Folmava (celkem 55 km, stavby 24 km);

I/4 Třebkov (D4) – Strakonice – Vimperk – Strážný (celkem 67 km, stavby 18 km);

I/33 Jaroměř (D1) – Náchod (celkem 30 km, stavby 22 km);

I/12 – I/2 Běchovice (D0) – Úvaly – Kolín – N. Dvory – Přelouč – Pardubice (celkem 86 km, stavby 32 km);

I/13 K. Vary – Ostrov – Klášterec n. Ohří – Chomutov – Most – Teplice – Děčín – B. Kostel (celkem 193 km, stavby 15 km);

I/35 Palačov – Lešná – Val. Meziříčí – Rožnov p. R. – Bumbálka (celkem 81 km, stavby 6 km);

I/57 Val. Meziříčí (I/35) – Vsetín – H. Lideč – Vlárský průmysk (celkem 56 km, stavby 13 km);

I/50 (Brno) Holubice (D1) – Slavkov – Uh. Hradiště – Uh. Brod – Hrozenkov (celkem 91 km, stavby 9 km);

I/43 Brno (D1) – Svitávka – Svitavy –

Opatovec – Lanškroun – Štíty – (Králíky) (celkem 105 km, stavby 75 km);

I/44 Mohelnice (D35) – Zábřeh – Šumperk – Jeseník – Mikulovice (celkem 85 km, stavby 15 km).

Rozdíly mezi regiony

Po 30 letech plánování vykazuje dálniční síť významné rozdíly mezi jednotlivými regiony (krají). Vývoj po r. 1990 nesledoval řešení hlavních deficitů v síti. Následující tabulka (tab. 4) uvádí srovnání měst střední Moravy a středních Čech a města ležící na aglomeračním okruhu (AO). Na střední Moravě, vzhledem k intenzitě osídlení, je „nejvyšší hustota dálnic“ ve střední Evropě.

Délka dálnic (na 100 tis. obyv.) je na střední Moravě čtyřikrát větší než ve středních Čechách. Výrazné rozdíly jsou v zatížení dálničních úseků. V případě střední Mora-

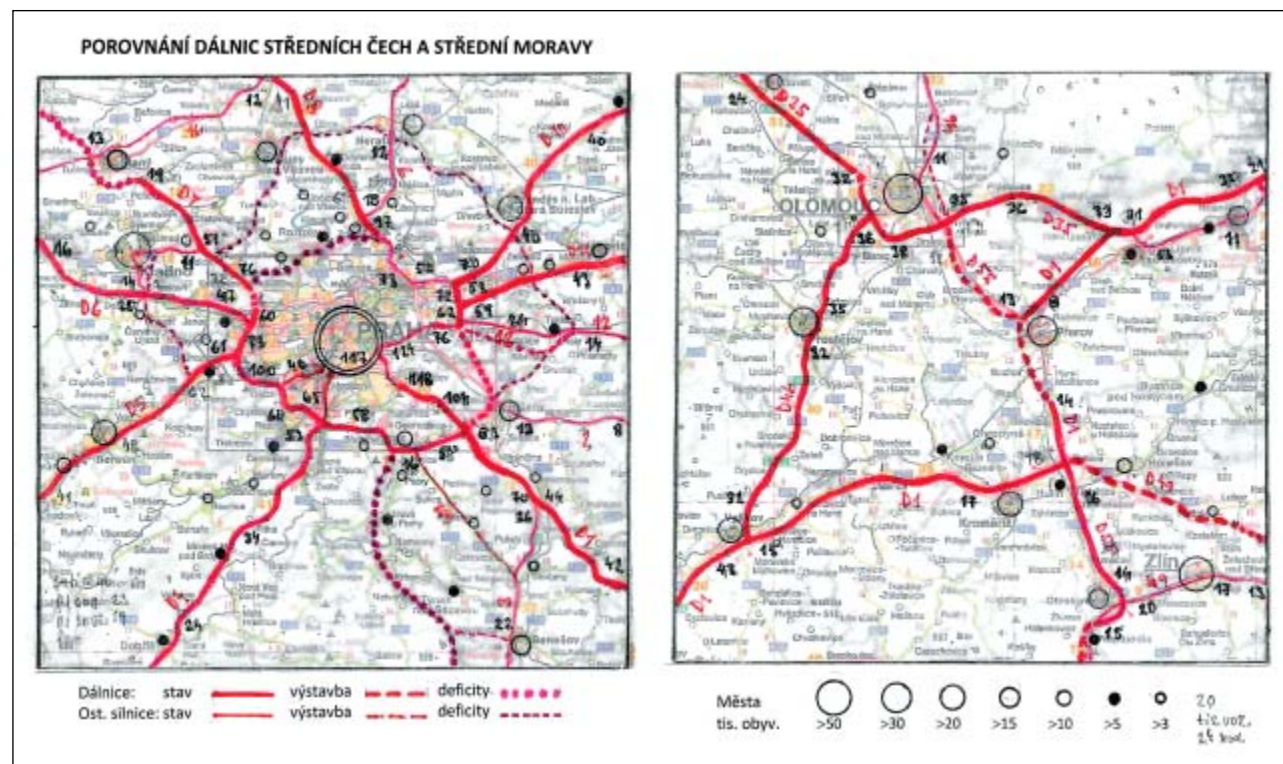
vy je největší zatížení na D46 (35 tis./24 h), žádný další úsek nemá více než 30 tis./24 h (ani 6pruh Lipník n. B. – Běloutín). Řada úseků má méně než 20 tis./24 h. V případě středních Čech největší zatížení na D0 dosahuje 100 tis./24 h (na čtyřpruhu), vstupy radiál dosahují zatížení od 45 tis./24 h (D6) po 83 tis./24 h (D1, šestipruh). V současné době ve sledovaném území středních Čech není zahájena žádná stavba dálnice či silnice. Na střední Moravě by síť měla být dokončena v r. 2024.

Z uvedeného vyplývá, že plánování výstavby dálnic a silnic nezohledňuje demografickou a ekonomickou situaci, ani reálné zatížení tras, které parametry silnic zásadně ovlivňují. Nepochybně je potřebné v co největší míře vyloučit tranzitní (zejména těžkou nákladní) dopravu u velkých i menších sídel. V řadě případů to lze realizaci jejich obchvatů, v některých případech i souvislými extravilánovými trasami; viz obr. 3).

Zdroj: ČSÚ, Sčítání 2021

Charakteristiky	Střední Morava	Střední Čechy	Města na AO (tis. obyv.)	
Délka dálniční sítě	188 km	204 km	Kladno (69)	Říčany (16)
Počet obyv. v městech > 10 tis.	356 tis. (9 měst)	1 549 tis. (11 měst)	Brandýs n. L. (19)	Jesenice (10)
z toho > 100 tis.	101 tis.	1 335 tis.	Kralupy n. V. (18)	Úvaly (7)
Délka dálnic na 100 tis. obyv.	52,8 km	13,2 km	Neratovice (16)	Odd. Voda (6)

Tab. 4: Srovnání měst střední Moravy a středních Čech a města ležící na aglomeračním okruhu (AO)



Zdroj: AUKS, spol. s r. o.

Obr. 3: Porovnání dálnic středních Čech a Moravy

Výstavba dálnic po r. 1990

Počátkem 90. let byla celkem logicky (po dohodě vlád) sledována výstavba dálnic D5 a D8 umožňující propojení s dálniční sítí spojeného Německa a spojení Praha–Dresden/Nürnberg.

Následně již plánování, resp. realizace postrádaly jasnou koncepci, ani po 30 letech nemáme souvislé spojení Prahy (přes Brno) s Vídní. Dochází ke kuriózní situaci, kdy dálnice D3 se staví od Tábora na hranice Středočeského kraje, následně pak do Českých Budějovic a dálnice D7 v podstatě existuje jen v kraji Ústeckém. Pochopitelně zatížení většiny tras jsou generována velkými městy (aglomeracemi), kterými jsou Praha a dále, se značným odstupem, Brno, Plzeň, Hradec Králové – Pardubice.

Významné je zatížení regionální dopravou v aglomeracích velkých měst, a to jak na nadřazené síti (dálnice, silnice I. třídy), tak i na dalších radiálních trasách. Souvisí to s rozvojem bydlení i dalších aktivit v příměstských územích. Mimo Prahy a Brna je to zejména Plzeň a České Budějovice, které mají nejmenší administrativní území 55,7 km² (Liberec 106,1 km², Olomouc 103,3 km²) a hustotu zalidnění (1 691 obyv./km²). Vyšší hustotu zalidnění (> 1 000 obyv./km²) mají z krajských měst jen Brno (1 661), Ostrava (1 330), Plzeň (1 273) a Pardubice (1 110).

Regionální plánovací dokumentace

Regionální plánovací dokumentace slouží ke stabilizaci dopravních sítí a vytváří předpoklady pro realizaci nadřazené dopravní infrastruktury. Regionální územní plánovací dokumentace – územní prognózy a plány byly do obnovení krajů pořizovány pro aglomerace velkých měst, okresy a velkoplošná chráněná území přírody. Po obnovení krajů se tyto staly pořizovateli regionální dokumentace (dříve ministerstvo). Začaly se zpracovávat zásady územního rozvoje (ZÚR) pro jednotlivé kraje, v jejichž kompetenci je i schvalování ZÚR. Ve středočeském prostoru je Praha samostatným krajem. Tato skutečnost komplikuje plánování dopravní infrastruktury. Názorným důsledkem je opožďování Pražského okruhu (D0), kde chybí úseky na převážně pražském území.

Pro „nadřazenou“ dopravní infrastrukturu je nezbytné sledovat i „nadregionální“ úroveň, neboť její trasy procházejí přes hranice krajů a pochopitelně ovlivňují územní plánování měst a obcí.

Časový nesoulad různých plánů, často v důsledku dlouhodobého projednávání, výrazně komplikuje velké liniové stavby. Realizují se stavby nikoliv z hlediska jejich významu (přínosu), ale tam, kde nejsou „problémy“. V důsledku toho nejvýznamnější aglomerace Prahy a Brna mají největší deficit v silniční infrastruktuře.

V řadě případů jsou realizovány úseky dálnic izolovaně, bez vazby na již existující trasy, přestože vyšší efekty by pochopitelně měly nejvíce zatížené trasy v území rozvojových aglomerací.

Plánování systému silniční sítě

Omezovat „páteřní síť“ na dálnice (D) a bývalé rychlostní silnice (R) je dle mého názoru nesystémovým řešením. **Hlavní síť musí zahrnovat řadu dalších silnic, které mají obdobný význam, tj. propojení na významná centra sousedních zemí a propojení významných vyšších center v rámci ČR,** která nejsou totožná jen s krajskými městy. V zásadě trasy páteřní sítě lze akceptovat, v řadě případů jsou navrženy dálniční parametry (vzhledem k zatížení) sporné. Samozřejmě by měly být trasy „hlavní sítě“ realizovány jako souvislé extravilánové silnice v šířkových parametrech odpovídajících reálnému zatížení. Z hlediska postupu výstavby by měly být prioritně realizovány stavby na nejvíce zatížených úsecích. V rámci „páteřní sítě“ jsou navrhovány úseky, které v r. 2020 měly nižší zatížení než 10 tis. voz./24 h.

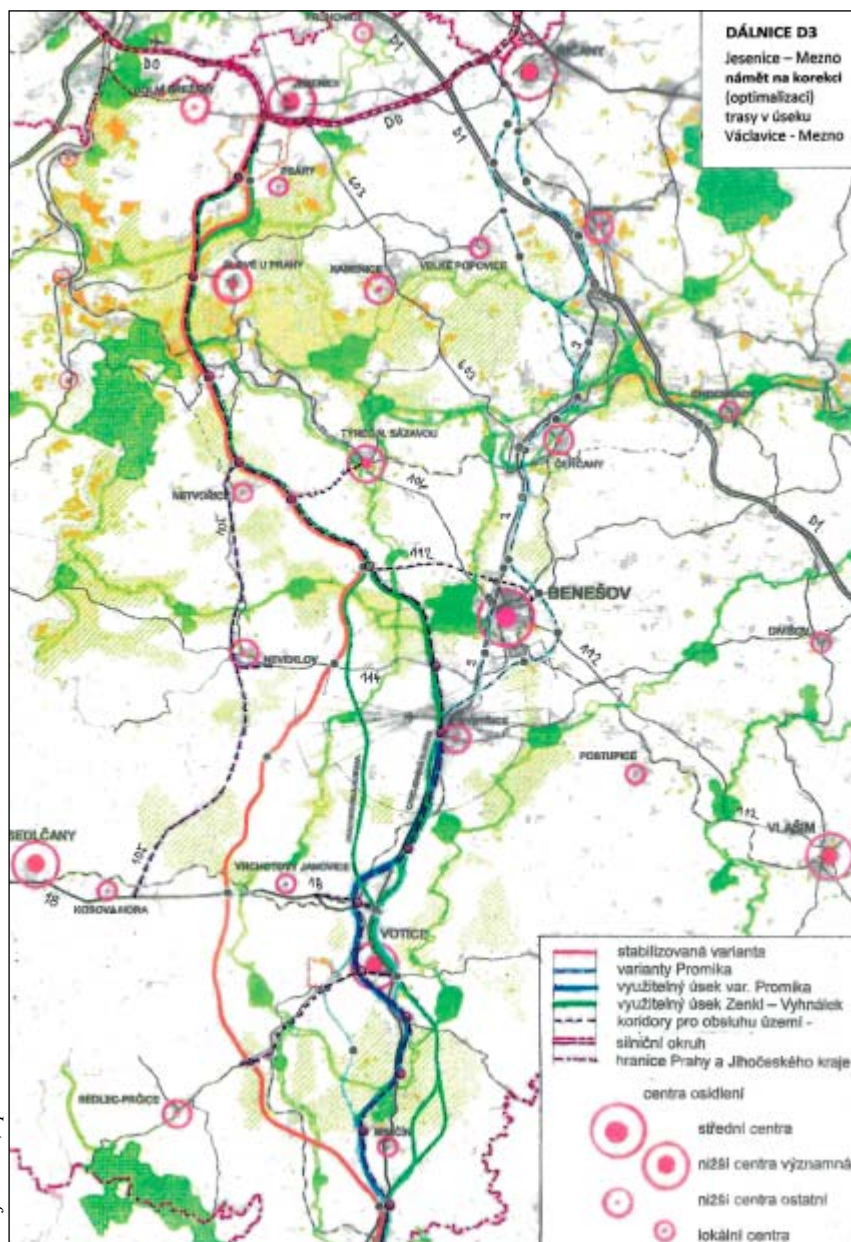
V navrhované páteřní síti lze sledovat z hlediska trasování několik systémových omylů:

D3: V úseku Václavice–Mezno je trasa vedena územím bez sídel nad 1 000 obyvatel. Václavická spojka umožňuje napojení Benešova, jako etapa je problémová (přechod Benešovem). Vhodnější je propojení do prostoru Bystřice (ve variantě Zenkl–Vyhňálek), která může být následně součástí D3. V území jižně od Bystřice lze doporučit variantu Promika

(v sev. části shodná s var. Zenkl–Vyhňálek). Varianta umožňuje etapové řešení západním obchvatem Miličína (v pol. profilu) a využitím současné trasy obchvatu Votic a dokončovaného obchvatu Olbramovic (současné zatížení 15–20 tis. voz./24 h). Následně lze uvažovat buď zkapacitnění trasy nebo novou trasu západním obchvatem Votic. Trasa umožňuje přímé napojení center Votice a Bystřice. Tzv. stabilizovaná varianta procházející řídké osídleným územím, nemá etapové efekty (obr. 4).

D43: Trasa již byla přehodnocena na silniční kategorii. Úsek D1 (Bosonohy) – Svitávka lze považovat za stabilizovaný. Vzhledem k tomu, že prochází aglomeračním územím Brna, je potřebný kapacitní profil. Následný úsek Svitávka – Hradec n. Svitavou by měl být uvažován jako vystřídaný třípruh (s obchvaty sídel a mimoúrovňovými křížovatkami), navazoval by na připravovaný obchvat Svitavy – Hradec n. S., který by měl mít obdobné parametry. Vedení trasy přes Moravskou Třebovou je nesystémové, neboť cílem je (společně se západní částí D35) propojení hradeckopardubické aglomerace s aglomerací Brna a nadnárodní vedení E65 Legnica – Hradec Králové – Brno – Bratislava.

D49: Trasa by měla být druhým hlavním propojením se Slovenskem. V současné době je toto spojení ve čtyřech koridorech (tis. voz./24 h – přechod, nadmořská výška): (1) I/35 Hranice n. M. – Val. Meziříčí – Bumbálka (4,4 – 895 m n. m.) – Bytča – (D1) Žilina; (2) I/49 Zlín – Val. Polanka – Střelná (1,6 – 528 m n. m.) – Púchov – Beluša (D1); (3) I/57 Val. Meziříčí – Vsetín – Brumov-Bylnice (2,0 – 284 m n. m.) – Dubnica n. V.; (4) I/50 Uh. Hradiště – Uh. Brod – St. Hrozenkov (4,8 – 378 m n. m.) – Trenčín (D1–R2) – Zvolen). Navrhovaný koridor je nejméně využívaný, nevede k významným slovenským centrům (Žilina, Trenčín, Trnava). Potřeba kapacitní trasy je v podstatě jen do Fryštáku, kde se odpojuje přívaděč do Zlína. Zatížení stávající trasy Otrokovice – Zlín – Vizovice je generováno aglomerační dopravou (tranzit východně Vizovic jen 3 tis. voz./24 h). Významně vyšší zatížení než I/49 východně Vizovic má úsek I/57 Vsetín – Val. Polanka. Z tohoto hlediska je žádoucí sledovat novou trasu I/49



Obr. 4: Návrh optimalizace trasy dálnice D3 v úseku Václavice–Mezno

(v parametrech max. vystřídání třípruh) tak, aby umožnila co nejdélejší peáž I/57 s I/49 (dnes má délku 9 km).

Význam trasy I/50 bude zachován, neboť umožňuje přímé spojení Brno–Trenčín (R2 Zvolen). Propojení Brno–Tmava (R1 Nitra) bude možné po dokončení tunelu na R4 přes Bratislavu.

D55: Na trase je zahájeno několik staveb. Stávající zatížení je generováno řadou středních a menších center v údolí Moravy. Mimo města je zatížení pod 10 voz./24 h. V celém úseku Uh. Hradiště – Břeclav nepřekračuje celkové zatížení ve městech 15 tis. voz./24 h. Potřeba dálnice je problematická, protože regionální doprava (spojení měst)

zůstane na stávající trase. Spojení Olomouc–Vídeň bude přes Brno dálnicemi D46 – D1 – D52. Dálkové spojení E75 Katowice – Žilina – Bratislava nebude přes Český Těšín, ale přes Bielsko-Bialu (S69) a slovenskou D3 a D1.

Důsledky (přínosy) dokončováných tras pro změny vazeb

V souvislosti s dokončením D1 (Říkovice–Přerov) bude možné dvojí spojení Brno – Lipník n. Bečvou. Trasa D1 je o 4 km kratší než spojení D46–D35 přes Olomouc. Přínosem bude v podstatě jen odlehčení úseku D46 Vyškov–Olomouc,

případně D35 v úseku Olomouc – Lipník n. B. Pro spojení Praha–Olomouc je trasa s využitím D35 kratší o 30 km (268 → 238). Pochopitelně dojde k nárůstu zatížení D11 (Praha–Sedlice). Významnější změnou zřejmě bude dokončení D11 na hranice Polska, propojení na S3 (Legnica, Wrocław), kde lze předpokládat nejen nárůst ve směru na Prahu (D11, E67), ale i ve směru na Svitavy (D35), resp. na Brno (I/43, E65). Významné změny lze předpokládat po dokončení D3, kde je poměrně blízké propojení České Budějovice s Lincem (S10), větší zpoždění bude mít úsek jižně Prahy. Není známé zahájení staveb D3 jižně Prahy (50,5 km), Pražského okruhu (29 km), které ovlivní budoucí zatížení sítě.

Hlavní silniční síť (doplňující dálnice)

Hlavní síť by měla umožňovat propojení významných center osídlení Česka i propojení na blízká významná centra sousedních zemí. Deficity na trasách silnic I. třídy jsou větší než na „páteřní síti“. Zahnutí dalších tras do systému „hlavních silnic“ by výrazně zlepšilo spojení v sídelní struktuře. Tyto trasy jsou výrazně levnější než současně sledované dálnice a mohou v řadě případů optimalizovat spojení center a odlehčit zatížení Prahy a Brna.

Významnou severojižní trasou je **silnice I/38**, která propojuje vyšší a významná střední centra **Ml. Boleslav** – Nymburk/Poděbrady – **Kolín/K. Hora** – Havlíčkův Brod – **Jihlava** – Znojmo a Vídeň. Na rakouské straně je realizována jako S3 (čtyřpruh Stockerau–Guntersdorf, následně zatím ½ profil). Severně na ni navazují trasy od Liberce (Hrádku n. N.) a Č. Lípy (Rumburku) – spojení na Sasko.

Západovýchodní trasou je **I/13** spojující K. Vary – Ostrov – Klášterec/O. – Chomutov (D7) – Most – Bílina – Teplice – Ústí n. L. (D8) – Děčín – Nový Bor – Bílý Kostel – (Liberec). Jedná se o největší koncentraci sídel v ČR. V úseku Chomutov – Ústí n. L. je čtyřpruh (chybí obchvat Bíliny a propojení na Bystřany, I/63). V úseku Řehkovice–Knínice peáž s D8. Z dalších západovýchodních tras mohou být přínosem spojení **I/16** Řevničov

(D6) – Slaný (D7) – Mělník – **M. Boleslav** (D10) – Jičín – N. Paka – Trutnov (D11) a spojení **Plzeň (I/20)** – Písek (I/29) – **Tábor** (I/19) – Pelhřimov – **Jihlava**.

Diagonální spojení je významné v koridoru I/34 **Č. Budějovice** (D3) – Jindřichův Hradec – Pelhřimov – Humpolec (D1) – Havlíčkův Brod (I/38) – Ždírec n. Doubravou (I/37) – Chrudim – **Pardubice** – **H. Králové** s propojením na – Trutnov (D11)/Náchod (I/33). Dalším je spojení **K. Vary** (D6) – Bošov (I/20) – **Plzeň** (D5) – Písek – **Č. Budějovice** (D3) – Č. Velenice (E49). Dalšími významnými trasami jsou: I/26 **Plzeň** – Domažlice – Folmava → **Regensburg** (München); I/50 **Brno** – Uherské Hradiště – St. Hrozenkov → **Trenčín** (Zvolen) a D4 – I/4 Strakonice – Vimperk – Strážný → **Passau** (München).

Systémovým problémem „páteřní sítě“ omezením na dálnice je, že nepředstavuje celkovou koncepci hlavní silniční sítě, která mimo dálnic musí zahrnovat propojení ČR se sousedními zeměmi na straně jedné, tak řešení silniční dopravy v aglomeracích. To se týká zejména Prahy a Brna. Do pražské aglomerace vstupuje osm radiálních tras republikové úrovně, do brněnské šest tras této úrovně. Jejich propojení znamená též potřebu okružních tras. V Brně je nezbytné dokončit městský okruh a propojení I/43 na D1. V Praze mimo dostavby „dálničního“ okruhu (DO) jsou deficity i na městském okruhu (MO) a jeho propojení na Pražský okruh (PO). Chybí zejména Radlická radiála – dokončení Rozvadovské spojky navazující na D5.

Velký význam má i tzv. „**aglomerační okruh**“ (AO), který umožňuje napojení řady měst (Kladno, Kralupy n. Vltavou, Neratovice, Brandýs n. Labem, Úvaly a Říčany) na radiální trasy (chybí D3 a I/12). AO by měl být souvislou extravilánovou trasou (max. třípruh, přivaděče na Kladno a Kralupy n. Vltavou čtyřpruh).

Domnívám se, že je žádoucí obnovit **kategorii R**, kam by se mohly vrátit některé úseky dálnic. Měla by však být pojata komplexněji (podobně jako rakouské Schnellstrasse) a zahrnovat silnice nadregionálního významu v různém šířkovém uspořádání (dle zatížení úseků). Mělo by jít o extravilánové trasy (od S 11,5, přes třípruhové silnice po nedálniční čtyřpruh). U silnic vybavených mimoúrovňovými křižovatkami (MÚK) by měla být rychlost zvýšena na 110 km/h, u čtyřpruhů na 120 km/h. Rychlost na ostatních úsecích by měla být zvýšena na 100 km/h. Omezení na 90 km/h, chybějící obchvaty a úrovněvé přejezdy výrazně snižují průměrnou rychlost, ačkoliv by tyto trasy mohly realizovat kratší spojení.

Přeshraniční vztahy

Přeshraniční vztahy jsou nejslabší částí dopravního plánování (viz obr. 5). Obvykle hlavní trasy vedou k centrům, která jsou cílem či zdrojem dopravy (počet obyvatel, ekonomická výkonnost), resp. jsou významnou křižovatkou hlavních tras, nebo mají významné letiště (přistavy v blízké vzdálenosti ČR nejsou). V republikovém dopravním plánování by nás měla zajímat centra vzdálená

do 100 km od hranic. Měla by to být tzv. vyšší centra (100, min. 50 tis. obyv.).

V následném přehledu jsou uvedena centra (města) sousedních regionů. Je uveden počet obyvatel (tis.), HDP/obyv., Ø EU = 100 (pokud je dostupný), vzdálenost od hranic ČR (km) a navazující silnice (resp. dálnice) české a sousedních zemí. Zjednodušeně lze souhrnný potenciál center vyjádřit jako součin počtu obyvatel a HDP na obyvatele. (Příklad: Regensburg 152 tis. obyv. x 2,66 = 404, Katowice 295 tis. obyv. x 0,84 = 298). Tučně jsou zvýrazněna centra s HDP > 150 Ø EU (viz tab. 5).

Návrh na změny uspořádání hlavní silniční sítě

Česká silniční síť potřebuje mimo jasného vymezení kategorií (vč. zavedení tzv. rychlostních silnic) definování „hlavní sítě“. Velmi problematické je vymezení silnic I. třídy, které jsou v gesci státu. Jejich rozsah by se měl redukovat (< 5 tis. voz./24 h), měly by však do jejich sítě být zařazeny některé významné (a zatížené) silnice II. třídy.

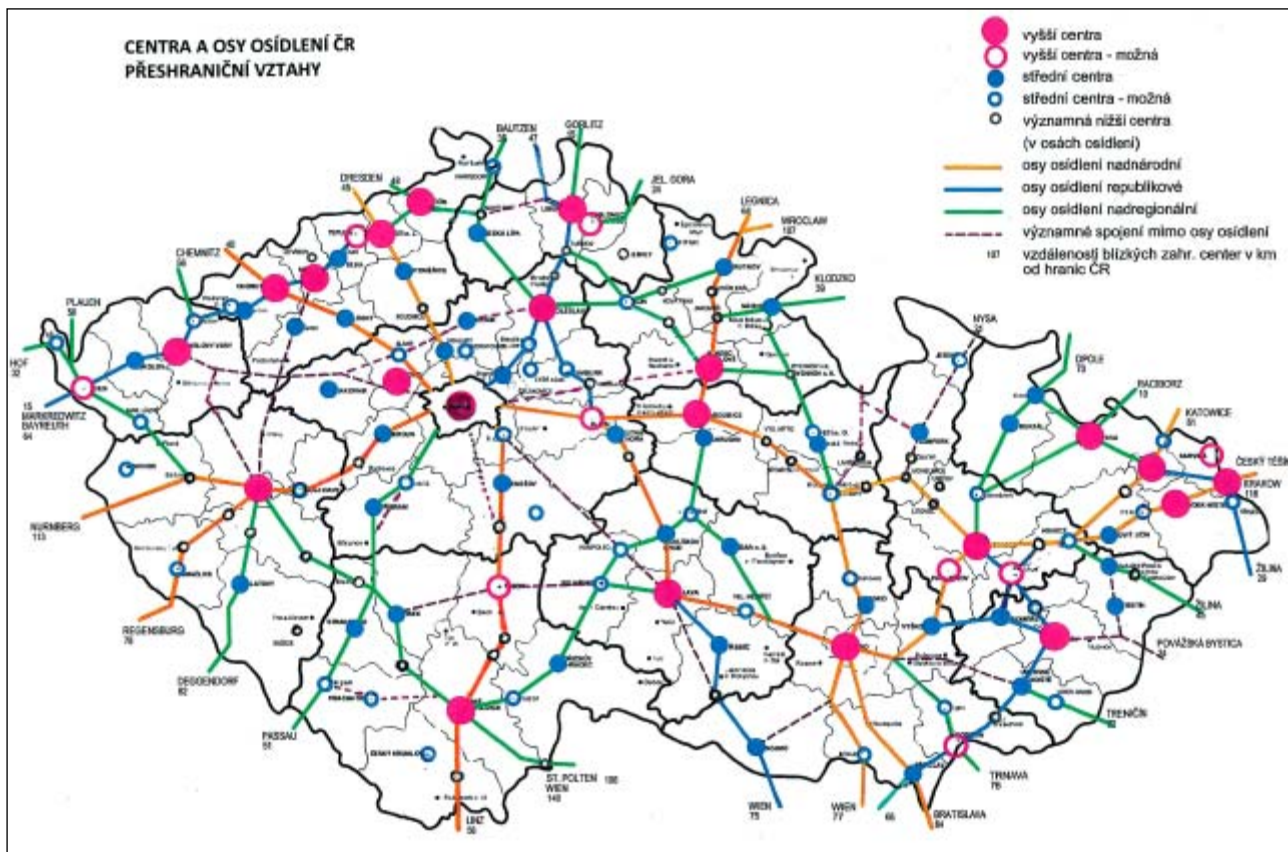
Považuji za vhodné změnit číslování, neboť nemáme **55 dálnic**. Přebíráno je číslování silnic, které je logické u radiál vycházejících z Prahy. Všechny dálnice a další dálkové silnice by měly číslo 1–30. Zachováno by mohlo být číslování tras 9 (9 + 38), 13, 16 a 19 (19 + 29). Trasy by měly v celém rozsahu stejné číslo i při změně šířkového uspořádání (kategorie), které by odpovídalo zatížení úseků (obr. 6).

Město	Tis. obyv.	HDP	Vzdál. km	Silnice	Město	Tis. obyv.	HDP	Vzdál. km	Silnice
Bratislava	422	169	56	D2–D2	Dresden	557	124	44	D8–A17
Trnava	69	78	71	51–51	Chemnitz	240	110	37	7–174
Trenčín	57	–	21	50–50	Hof	45	132	27	64–193
Žilina	84	–	41	35–18	Weiden	43	171	43	214–299
Bielsko-Biala	171	–	34	D48–S52	Amberg	42	187	45	D5–A6
Katowice	295	84	68	D1–A1	Regensburg	152	266	55	D5 – A6 – A93
Wrocław	642	121	90	D11–S3	Passau	52	208	52	4–12
Legnica	99	89	58	D11–S3	Linz	207	161	59	D3–S10
Görlitz	56	86	33	35–99	Wien	1 921	151	80	D52–A5

Pozn.: Není uveden St. Pölten (56 tis. obyv.), hl. m. Dolního Rakouska, které nemá přímé spojení na centra v Česku. Vzdálenost od Gmündu/Českých Velenic je cca 87 km (směr České Budějovice), od Znojma 110 km (směr Brno, Jihlava).

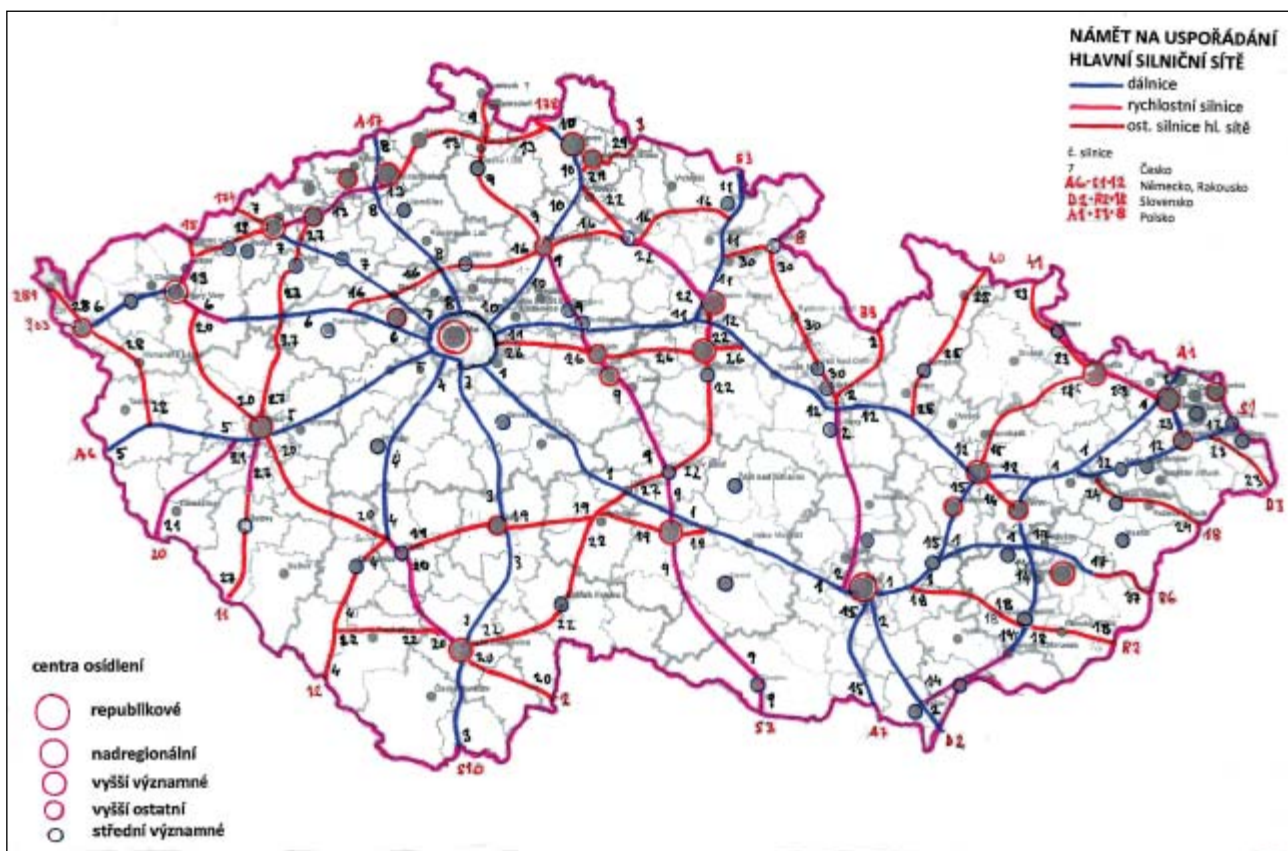
Tab. 5: Potenciál center sousedních regionů (HDP na obyv.)

Zdroj: Eurostat; ČSÚ; vlastní výpočty



Zdroj: AURS, spol. s r. o.

Obr. 5: Centra a osy osídlení ČR, přeshraniční vazby



Zdroj: AURS, spol. s r. o.

Obr. 6: Návrh na uspořádání hlavní dálniční sítě ČR

Přehled možného uspořádání silniční sítě

Návrh	Současné značení	Spojení	Délka (km)	Směr
D0	D0	Pražský okruh a propojení radiál	83	
D1	D1	Praha – Brno – Vyškov – Hulín – Lipník n. Bečvou – Běloutín – Ostrava – Bohumín	376	Gliwice, Warszawa
D2	D2 – 43	Lanžhot – Břeclav – Brno – Opatovec – Lanškroun – Králíky (61 + 121)	182	Bratislava, Budapest
D3	D3	Praha – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořiště	168	Linz, Salzburg, Graz
D4 – 4	D4 – 4	Praha – Třebkov – Strakonice – Vimperk – Strážný (86 + 69)	155	Passau, Salzburg
D5	D5	Praha – Plzeň – Bor – Rozvadov	151	Nürnberg, München
D6 – 6	D6 – 6	Praha – Nové Strašecí (I/27) – Bochoř – Karlovy Vary – Cheb – Pomezí n. Ohří	169	Marktredwitz, Bayreuth
D7 – 7	D7 – 7	Praha – Slaný – Louny – Chomutov – Hora Sv. Šebestiána (83 + 21)	104	Chemnitz, Leipzig
D8	D8	Praha – Lovosice – Řehlovice – Trmice (Ústí n. Labem) – Petrovice	94	Dresden, Berlin
9 (R9)	9 – 23	Rumburk – Nový Bor – Jestřebí – Mladá Boleslav – Kolín – Jihlava – Znojmo – Hatě	309	Wien
D10 – 10	D10 – 35	Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Rádlo – Liberec – Bílý Kostel – Hrádek n. Nisou	115	Görlitz, Bautzen
D11	D11	Praha – Poděbrady – Sedlice – Hradec Králové – Jaroměř – Turnov – Královec	155	Legnica, Wrocław
D12	D35 – D48	Sedlice (D11) – Opatovec – Mohelnice – Olomouc – Lipník n. Bečvou, Běloutín (79) – Český Těšín	252	Bielsko-Biala, Kraków
13 (R13)	13 – 63 – 62	Karlovy Vary – Ostrov – Klášterec n. Ohří – Chomutov – Bilina – Řehlovice – Děčín – Bílý Kostel n. Nisou	187	Liberec
D14 – 14	D55	Olomouc – Přerov, Hulín – Otrokovice – Staré Město – Hodonín – Břeclav	100	Bratislava (Wien)
D15 – 15	D52 – D46 – 46	Brno – Mikulov, Vyškov – Olomouc – Šternberk – Opava (45 + 69)	114	Wien
16	16	Řevničov – Slaný – Nová Ves – Mělník – Mladá Boleslav – Jičín – Nová Paka – Trutnov	184	Karlovy Vary – Mladá Boleslav – Trutnov
D17 – 17	D49 – 49	Hulín – Fryšták – Vizovice – Střelná	60	Púchov, Žilina
18	50	Holubice – Slavkov – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Starý Hrozenkov	64	Trenčín, Zvolen
19	19 – 29 – 602	Písek – Oltyně – Tábor – Pelhřimov – Jihlava – Velký Beranov (D1)	140	Plzeň – Tábor – Brno
20 (R20)	20 – 156	Plzeň (D5) – Nepomuk – Blatná – Třebkov (D4) – Vodňany – České Budějovice (D3) – České Velenice	184	(Wien)
21 (R21)	26	Nýřany (D5) – Horšovský Týn – Dražnov – Folmava	56	Plzeň–Cham–Regensburg
22 (R22)	145 – 34 – 37 – D35 –	Vimperk – České Budějovice – Jindřichův Hradec – Havlíčkův Brod – Pardubice – Hradec Králové – Jičín – Turnov (D10)	269	České Budějovice – Liberec
23 (R/23)	57 – 11 – D56 – 11	Bartultovice – Krnov – Opava – Ostrava – Frýdek-Místek – Třanovice – Mosty u Jablunkova	106	Žilina
24	35	Palačov (D12) – Valašské Meziříčí – Rožnov p. Radhoštěm – Bumbálka	46	Žilina
25	44 – 11	Mohelnice – Šumperk – Jeseník – Mikulovice	95	Nisa, Opole
26	12 – 322 – 2	Praha – Úvaly – Český Brod – Kolín – Přelouč – Pardubice – Čáslav (D12)	102	Praha – Kolín – Pardubice
27	27	Most (13) – Žatec – Kralovice – Plzeň – Přeštice – Klatovy – Železná Ruda	185	Deggendorf
28	21 – 64	Bor (D5) – Mariánské Lázně – Cheb – Aš	87	Hof, Plauen
29	65 – 14 – 10	Rádlo (D10) – Jablonec n. Nisou – Tanvald – Harrachov	36	Jelenia Góra
30	33 – 14	Jaroměř (D11) – Náchod – Rychnov n. Kněžnou – Vamberk – Ústí n. Orlicí – Opatovec (D12,2)	104	Brno

Celkem 4 425 km, z toho 2 122 km dálnice. Zajímavou skutečností je, že v r. 1848 bylo na území ČR 4 730 km „státních“ silnic.

Záměry výstavby dálnic a silnic I. třídy, které by měly být realizovány v období 2023–2031

Dálnice dokončení	Celkem km	Počet staveb	Stavby – trasy	Silnice dokončení	Celkem km	Počet staveb	Stavby – trasy
2023	41,5	3	3, 7, 49	2023	16,6	4	3, 43, 36, 43
2024	83,2	5	3, 4, 6, 48, 55	2024	26,1	2	16, 27, 34
2025	122,1	8	0, 3, 6, 7, 11, 35, 35, 52	2025	26,8	5	3, 26, 27, 33, 50
2026	56,2	4	6, 35, 35, 52	2026	59,4	5	12, 16, 20, 27, 34, 55
2027	27,4	5	35, 35, 48, 55, 55	2027	29,7	4	16, 20, 20, 20, 34
2028	22,4	2	7, 35	2028	3,6	1	16
2029	19,5	1	55	2029	4,3	1	38
2030	14,7	2	55, 55	2030	31,3	3	26, 38, 38
2031	10,8	1	55	2031	6,0	1	38
	397,8	31			203,8	26	

Zdroj dat: ŘSD ČR, 2022

Z uvedeného vyplývá, že největší rozsah staveb by měl být realizován v letech 2025–2026. Některé stavby s dokončením v roce 2024 dosud nemají ani územní rozhodnutí. V seznamu dálnic chybí dva úseky Pražského okruhu (30 km) a trasa D3 Jesenice–Mezno (60,5 km). Ze silnic chybí jakýkoliv záměr na trase I/4, která navazuje na dokončovanou D4 (obchvaty Strakonice, Volyně, Čkyně). Dále chybí záměr na trase I/43 Bosonohy (D1) – Svitávka (cca 40 km).

Ve středočeském prostoru chybí po r. 2031 mimo cca 90 km dálnic (D0, D3) tzv. aglomerační okruh (AO). Pasportově se jedná o silnici I/61 v prostoru Kladenská (využitelný je úsek D7 Hřebeč (cca 5 km), k propojení na D6 chybí cca 5 km). Ze silnic II/101 je mimo úseku D6 – Unhošť (2 km) využitelný jen úsek Jesenice–Říčany (cca 13 km), který byl realizován jako přívaděč na D1. Chybějící úseky mají délku cca 97 km, nejvýznamnější je

propojení D8 (Úzice) – D7 (Tuchoměřice) v délce 23 km a úsek Unhošť–Rudná (D5) – propojení Kladna (cca 9 km).

Letecká doprava

Letecká doprava zaznamenala výrazný rozvoj. Zrušení vojenského provozu vedlo k úvahám o využití některých areálů. Letiště Milovice (Mladá) a Mimoň (Hradčany) měla vzletovou a přistávací dráhu velikosti 2 500 x 80 m. Vzdálenost od Prahy 48, resp. 65 km bez vazby na hlavní silnice. Existovala i vize Brna (v rámci ČSFR) na významné středoevropské letiště. V r. 1992 bylo uvedeno do provozu nové letiště München (12,0 mil. cest./rok).

Z hlediska kapacit tento segment nemá problémy. Obdobně jako u podobně velkých zemích zde neexistuje vnitrostátní doprava. Největší vzdálenost mezi cen-

try (Praha–Ostrava) je 370 km, doba jízdy vlakem 3:13 h, autem 3:20 h, (Praha–Brno) 205 km, vlakem 2:06 h, autem 2:00 h. Celkové výkony českých letišť byly v r. 2019 18,836 mil. cest.

V současné době je v ČR pět mezinárodních letišť, dalším by měly být České Budějovice. Letiště Praha-Ruzyně je nejvýznamnějším vstupem na území ČR, realizuje 95 % výkonů.

Letiště Praha-Ruzyně leží cca 11 km od centra Prahy. Provoz byl zahájen v roce 1937. V současné době má dva terminály: T1 (od r. 1968) je využíván pro lety mimo Schengen, T2 (od r. 2005) je pro lety v schengenském prostoru.

V souvislosti s rozvojem vysokorychlostních tratí výkony menších letišť výrazně klesají. Malá letiště nemají pravidelná spojení s jinými destinacemi, využívána jsou pro charterové lety.

Mil. cest./rok	Praha	Brno	Ostrava	Pardubice	Karlovy Vary	Blízká letiště	2019 mil. cest./rok	1990 mil. cest./rok
1990	2,1	0,03	0,1	–	0,04	München	48,0	10,0
2000	5,6	0,1	0,1	0,03	0,03	Wien	31,7	5,1
2010	11,6	0,5	0,9	0,06	0,05	Kraków	8,4	0,3
2015	12,0	0,5	0,3	0,15	0,05	Katowice	4,8	0,1
2019	17,8	0,5	0,3	0,10	0,06	Nürnberg	4,1	1,3

Výkony letišť po r. 2019 v důsledku pandemie covid výrazně klesly a zatím nedosáhly dřívější úrovně (Zdroj dat: ICAO, 1990, 2019).

Dráhové systémy (m)	Praha	Brno	Ostrava	Pardubice	Karlovy Vary	České Budějovice
	3 715/45	2 650/60	3 500/63	3 500/75	2 150/3	2 500/45
	3 250/45					
	2 300/60					

Všechna letiště realizovala přestavbu odbavovacích terminálů.

Udržitelnost je problematická. Mimo výše uvedených letišť jsou v blízkosti Česka letiště Wrocław (3,5 mil. cest./rok), Dresden (1,6 mil. cest./rok), Leipzig (2,6 mil. cest./rok) a Bratislava (2,3 mil. cest./rok) (VPD 2 900/60 a 3 190/45 m). V souvislosti s otevřením nového letiště Berlín-Schönefeld lze očekávat pokles výkonů saských letišť (mají VRT spojení). Letiště Leipzig je významným logistickým uzlem (DHL).

Pro jižní Moravu je významná dostupnost letiště Wien-Schwechat, které má dvakrát větší výkon než Praha-Ruzyně a je dostupné kolejovou dopravou. Silniční spojení Brno – letiště Wien-Schwechat je trasou D52 (45 km, chybí 28), A7 (35 km), S1 (27 km, chybí 17), celkem cca 107 km. Chybějící úsek S1 v délce 17 km (s tunelem pod Dunajem 8,3 km) by měl být dokončen v roce 2024, úsek D52 Pohořelice–Mikulov v r. 2026 (?). Letiště má spádové území i na JZ Slovensku a SZ Maďarsku. Jiná blízká letiště Praze nekonkurují.

Významným problémem letiště Praha-Ruzyně je neexistence kolejového spojení s centrem města a hlavním nádražím. V SZ prostoru pražské aglomerace jsou též rozsáhlé deficity v silniční infrastruktuře. Chybí SZ část Pražského okruhu (D0) – spojení D8 – D7 a SZ tangenciála aglomeračního okruhu D8 (Úžice) – D7 (Tuchoměřice).

Neustále je oddalována přestavba dráhového systému, která sleduje novou paralelní dráhu. Ta by měla mít rozměry 3 350 x 6 km, je navržena 1 525 m jižně od stávající dráhy 06/24. Její neexistence nemá vliv na kapacitu letiště, komplikuje však racionalizaci a bezpečnost provozu. Její realizace by výrazně omezila rozsah území dotčeného hlukem (obr. 7).

Shrnutí

Předchozí přehled záměrů výstavby (přestavby) silniční sítě, který obsahuje téměř 400 km dálnic a více než 200 km silnic I. třídy by mohl svádět k euforii. Obdobné programy byly proklamovány již několikrát a jen v menším rozsahu se stávaly realitou. V tomto seznamu chybí 90 km dálnic ve středočeském prostoru. Deficity v jiných regionech (krajích) jsou výrazně nižší. Některé záměry dálnic by měly být přehodnoceny na nižší kategorie, neboť jejich význam i nízké zatížení jejich realizaci nevyžaduje, rozhodně by neměly být mezi prioritami.

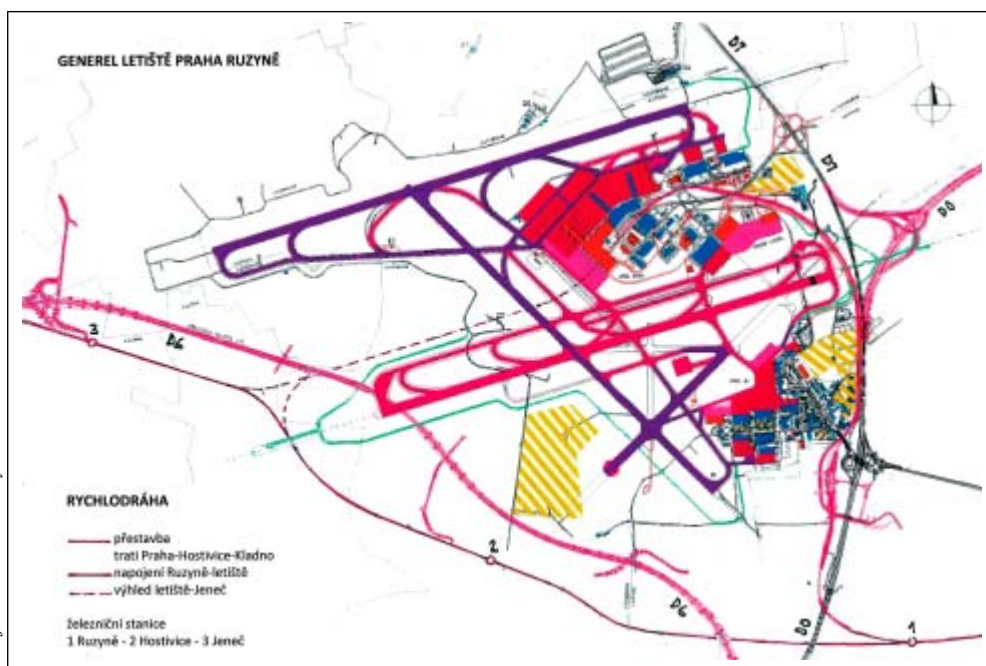
Hlavní silniční síť je pochopitelně rozsáhlejší než síť dálniční. Uváděných 200 km je značně podhodnoceno, v řadě případů se mimo novostaveb obchvatů jedná o přestavby, neboť řada silnic I. třídy nemá odpovídající parametry. **Pozitivním faktorem jsou návrhy nedálničního čtyřpruhu, resp. vystřídání třípruhu.** Po-

kud lze předpokládat, že **hlavní síť by měla rozsah cca 5 000 km**, měla by délka dálnic být cca 2 000 km. Nedálniční „čtyřpruhy“ by mohly dosáhnout délky cca 500 km.

V období 1990–2020 bylo realizováno Ø 21,5 km dálnic za rok. Výše uvedený nárůst cca 400 km by znamenal realizaci 50 km/rok, tj. 2,3krát více. To lze považovat za málo reálné. **Mimo výstavby nových tras lze očekávat i nárůst rekonstrukcí.** Ne zcela dokončená rekonstrukce D1 trvala přibližně stejně dlouho jako její výstavba. Tyto práce budou vyžadovat značné finanční objemy i vázání stavebních kapacit. **Silniční infrastruktura vyžaduje komplexnější přístup**, který nezahrnuje jen dálnice a další hlavní silnice, ale řešení vazeb, zejména v aglomeracích velkých měst. Intenzita zatížení je zde často výrazně vyšší než na trasách pro tranzit. Na řadě významných dálkových silnic je neexistence obchvatů či přeložek zásadním problémem. Těchto řešení je však zatím v programu výstavby silniční sítě velmi málo.

U **přeshraničních spojení** deficity nejsou problémem **kapacity trasy, ale její souvislé vedení mimo sídla** a nevyhovující geometrie silnic, ovlivňující rychlostní i bezpečnostní parametry a negativní vlivy na osídlení a přírodu. Deficity v silniční infrastruktuře jsou zejména v krajích, kterými prochází jedna dálnice (D1 – Kraj Vysočina, D5 – Plzeňský kraj, D3 – Jihočeský kraj), a další hlavní silnice vč. přeshraničních spojení mají v řadě případů nevyhovující parametry.

U výstavby dálnic často nejsou součástí stavby navazující přivaděče, které by měly mít parametry min. S 9,5 (80) a neprocházely centrálním a obytným územím měst (obcí). Na dálnicích chybí parkoviště pro kamiony dálkové přepravy (s možností ubytování) i malá parkoviště. Ta byla často přeměněna na čerpací stanice, v zahraničí jsou většinou lokalizovány na sjezdech do měst v komerčních zónách.



Zdroj: letiště Praha-Ruzyně

Obr. 7: Generel letiště Praha-Ruzyně

Významná část **silnic I. třídy z délky 6 160 km nevykazuje zatížení větší než 5 tis. voz./24 h** a nemá odpovídající parametry.

Velkým problémem silnic (I. třídy) je vysoký počet napojení jak silnic nižšího řádu, tak různých areálů. Dalším je vysoký počet úrovnových křížení s železničními tratěmi. Často se jedná o regionální tratě, které v šedesátých letech byly v řadě zemí zrušeny (cca třetina sítě) a jejich trasy využity jako účelové komunikace a cyklostezky. Při rekonstrukci silnic (na rozdíl od jiných zemí) u nás jsou jen výjimečně odstraňovány závady (nebezpečné horizonty, zatáčky aj.), které jsou častou příčinou zbytečných havárií. **Na „hlavních“ silnicích by i stávající úseky, které zůstanou velmi rozsáhlou částí sítě, měly mít standard srovnatelný s novými úseky.**

Z mezinárodních vazeb je zřejmě nejvýznamnější trasa E55 Balt–Jadran (Rostock – Berlin – Praha – Linz – Villach – Udine – Venezia) v délce 1 250 km. I v roce 2030 na ní bude chybět jen úsek jižně od Prahy.

Problém letišť Praha-Ruzyně je především v deficitech návazné silniční a železniční infrastruktury nejen v bezprostředním okolí letiště, ale i v dalších územích pražské aglomerace. Problémem ostatních letišť je udržitelnost provozu při velmi malých výkonech. Výjimkou je letiště Ostrava-Mošnov s opravou letadel.

Použité zdroje:

- ICAO. Mezinárodní organizace pro civilní letectví (on-line). *Výkony vybraných letišť*.
- ČSÚ. Český statistický úřad. *Sčítání lidu, domů a bytů 2021*.
- HAMPL, M., MARADA, M. Sociogeografická regionalizace Česka. In: *Geografie*, 3/2015.
- KÖRNER, M. 25 let vývoje letecké dopravy ve střední Evropě. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 3/2018.
- KÖRNER, M. 30 let vývoje sídelní struktury v ČR a sousedních regionech. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 5/2019.
- KÖRNER, M. Čtvrt století plánování a vývoje středočeského prostoru. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 4/2016.
- KÖRNER, M. Deficity dopravní infrastruktury v ČR a situace v sousedních zemích. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 1/2019.
- KÖRNER, M. Dopravní (silniční) infrastruktura v kontextu regionálního plánování. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 3/2017.
- KÖRNER, M. Dopravní sítě v kontextu osídlení ČR a střední Evropy. In: *Kulatý stůl SIA ČR*, 2/2015.
- KÖRNER, M. Plánování a realizace dopravní infrastruktury v metropolitních regionech Prahy a Vídne. In: *Aktuality AUÚP 91/2013*.

- KÖRNER, M. Porovnání metropolí, změny vazeb a významu. In: *Proměny středoevropského prostoru*, Praha, 2004.
- KÖRNER, M. Porovnání rozvojových os: Praha–Nürnberg a Praha–München. In: *Aktuality AUÚP 97/2016*.
- KÖRNER, M. *Posouzení hlavních problémů a územních rizik výstavby vybrané dálniční a silniční sítě ČR při zajištění potřebných vazeb v nadnárodní, celostátní i regionální úrovni (pro MD)*. AURS, 2003.
- KÖRNER, M. *Posouzení vlivu republikové koncepce dopravních sítí na vývoj osídlení ČR (pro MMR)*. 1999.
- KÖRNER, M. *Posouzení vlivu variant dálnice D3 na osídlení Středočeského kraje – pro ŘSD ČR*. AURS, 2008.
- KÖRNER, M. *Problematika vedení nadřazených silnic v SJ směru územím středních Čech (pro MDS)*. 2000.
- KÖRNER, M. *Rozvoj letecké dopravy v PMR v evropských souvislostech*. Terplan, 1992.
- KÖRNER, M. *Strategie územního rozvoje ČSFR v evropských souvislostech*. Terplan, 1992.
- KÖRNER, M. Středoevropské regiony – od konkurence ke spolupráci. In: *Město a region na prahu třetího tisíciletí*. Praha, 1997.
- KÖRNER, M. *Studie vybraných dopravních systémů PMR a středoevropských aglomerací obdobného významu*. Terplan, 1993.
- KÖRNER, M. *ÚP VÚC Pražského regionu*. AURS, 2006.
- KÖRNER, M. *ÚPG Pražského metropolitního regionu*. ILF, 1995.
- KÖRNER, M. *ZÚR Středočeského kraje*. AURS, 2011.
- KÖRNER, M., MÜLLER, J. *Sídelní struktura České republiky*. AURS, 2017.
- MINISTERSTVO DOPRAVY. *Ročenky dopravy České republiky*.
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Intenzity (sčítání) dopravy v silniční síti*. 1990–2020.

Ing. arch. Milan Körner. CSc.

ENGLISH ABSTRACT

Vision and reality of the development of Czech transport infrastructure: part I. Road and air transport, by Milan Körner

Thirty years ago, significant changes took place in Central Europe, which were reflected in the new directions in country and regional ties. Subsequently, the Central European countries became members of the European Union. The Schengen Agreement meant the creation of a „common area“ for the movement of people and goods. These changes naturally had a significant impact on transport (and communications) infrastructure. However, even 30 years later, the Czech road and rail infrastructure still show significant deficits in cross-border and domestic links. Although several programmes have been designed for the development of „main routes“ in the rail and road network, these „visions“ have not, with a few exceptions, been reflected in actual construction. Delays in key constructions are not in the order of years, but rather in the order of decades. This situation implies significant shortcomings in transport infrastructure. The article includes the author's proposals for modifying the concept of the main transportation network. The first part of the article addresses the road and air transportation sector. Rail transport and waterways will be the subject of the second part.