

DEFICITY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V ČESKÉ REPUBLICĚ A SITUACE V SOUSEDNÍCH ZEMÍCH

Milan Körner

Vazby v území jsou realizovány dopravními prostředky (od jízdního kola po letadlo). Pro ně jsou potřebná zařízení a „cesty“, které dopravu umožňují. Souhrnně se jedná o dopravní infrastrukturu. Pěší chůze nepotřebuje dopravní prostředek. Letecká doprava probíhá ve vzdušném prostoru, ve kterém jsou řízené letové koridory. Obdobná situace je u lodní dopravy po mořích a oceánech. Předmětem tohoto textu je situace (stav a záměry) dopravní infrastruktury v České republice a vzhledem k reálné existující a významně narůstající intenzitě vazeb i v zemích střední Evropy. V důsledku nárůstu počtu obyvatel a jejich aktivit a potřeb narůstají nároky na jejich dopravní spojení. To znamená požadavky na kapacitu a kvalitu (zejména rychlost), na které by měla „infrastruktura“ reagovat.

Dopravní infrastruktura je využívána jak přepravními společnostmi, tak jednotlivci (soukromě i pracovně). Významně z hlediska dopravních prostředků je členění na přepravu osob (lidí) a nákladů (zboží). Silniční a železniční infrastruktura zahrnuje oba subsystemy. Vnitrozemská vodní doprava je výrazně orientována na přepravu nákladů, letecká doprava na přepravu cestujících osob.

V silniční dopravě osobní i nákladní je významný podíl individuální automobilové dopravy.

Dopravní vazby jsou výrazně ovlivňovány hustotou osídlení části území (regionů), zejména velkými městy a jejich aglomeracemi. Ta vykazují vysoké zatížení úrovně regionální i meziregionální, resp. dálkové.

Ve střední Evropě je kvalita dopravní infrastruktury mezi Německem, Rakouskem a Švýcarskem na straně jedné a Českem, Slovenskem, Maďarskem a Polskem výrazně rozdílná. Východní země Německa v podstatě dosáhly „západního“ standardu. K určitému vyrovnání, zatím však zejména u letecké dopravy, došlo v hlavních městech (Warszawa, Praha, Budapest), kde se řádově zvýšil počet cestujících, což znamenalo výstavbu kapacitních terminálů.

V ostatních dopravních subsystémech je situace méně příznivá. Mezi středovýchodními zeměmi (integrovány do EU) jsou poměrně významné rozdíly.

Situace dopravní infrastruktury v sousedních zemích

Rakousko

Dálniční síť je v podstatě dokončena. Mimo dálnic (A) jsou budovány též kapacitní trasy (S), částečně jako přestavby. Hlavní silniční trasy mají ve velkém rozsahu souvislá extravilánová vedení, v některých případech jsou třípruhové.

Směrem k ČR zbývá dokončit trasu S10 (E55) Freistadt – Dolní Dvořiště v délce 16 km a rozšířit trasu S3 (E59) Guntersdorf – Hatě (11 km).

Nejvýznamnějšími záměry jsou:

S2 Wien – Marchegg (Bratislava) 31 km, E552 Ried – Altheim (22 km) – Braunau – München (navazuje na bavorskou A94).

Úsekem S1 (8 km) Schwechat – Gross-Enzersdorf (tunel pod Dunajem) by měla být dokončena obvodová trasa Vídně.

Železniční síť – umožňuje v hlavních směrech vysokorychlostní spojení. Nejvýznamnější je Westbahn (Wien – Linz – Salzburg – München).

Z podstatné části se jedná o přestavby. Ostatní hlavní tratě většinou umožňují rychlost 160 km/h (v horských oblastech 140 km/h). Ve výstavbě jsou tři dlouhé tunely: Brenner (55 km), Semmering (27,3 km) a Koralm (32,9 km).

Bavorsko

Dálniční síť vykazuje menší deficity. Na dálnici A94 (München – Passau) chybí úsek Tutting – Althem – A3 (14 km) a následně rozšíření úseku Markt – Simbach – Malching (33 km). Trasa je součástí E552 (München – Linz).

Diskuse se vedou o potřebnosti trasy A93 Landshut – Rosenheim, která by měla nahradit stávající B15. V aglomeracích Landshut a Rosenheim mají nové úseky B15 jinou trasu než plánovaná A93, je možné předpokládat přehodnocení cílového řešení.

Železnice – sledována je přestavba úseků na trati Nürnberg – Würzburg. Diskutovány jsou parametry přestavby tratí München – Mühlheim am Inn – Salzburg (250, resp. 200 km/h) a Regensburg – Furth im Wald (Plzeň – Praha).

Byla dokončena přestavba trati Donau-Iser-Bahn (Regensburg – Landshut – München) na rychlost 160 km/h. Navazovat by měl projekt Donau-Moldau-Bahn (Regensburg – Plzeň – Praha) v parametrech 200 km/h. Český úsek je součástí III. tranzitního koridoru. Jedinou dokončenou stavbou je krátký úsek (20,2 km) Rokycany – Plzeň s nejdelším českým tunelem (4,2 km).

Sasko

Dálniční síť je dokončena. Významnější nedálniční stavby probíhají v regionech Dresden (východní tangenta, cca 10 km), Chemnitz (městský okruh) a Leipzig (B87) – Taucha – Eilenburg (22 km).

Železnice – diskutováno je spojení Dresden – Praha (s tunelem pod Krušnými horami) a spojení Franken-Sachsen-Bahn (Nürnberg – Hof – Chemnitz – Dresden).

Polsko

V posledních letech Polsko výrazně rozšířilo síť dálnic (A) a rychlostních silnic (S). V současné době jsou ve výstavbě významné úseky:

- E28 S6 Goleniów – Kolobrzeg – Koszalin 81 km
- E261 S5 Gniezno – Bydgoszcz – Grudziądz 141 km, část rozšíření
- E261 S5 Leszno – Poznań 45 km
- E65 S3 Bolków – Lubawka (CZ) 32 km
- E75 A1 Pyrzowice – Częstochowa – Piotrków Trybunalski 139 km, 69 km rozšíření
- E77 A7 Płońsk – Mława 66 km
- E57 S8 Ostrów Mazowiecka – Białystok 54 km, Suwałki – hranice 30 km
- E372 17 Warszawa – Puławy 84 km, z větší části rozšíření 19 Lublin – Rzeszów 108 km

Chybí úseky:

- E77 S7 Nowy Dwór Mazowiecki – Warszawa 22 km S2 Bielsko-Biała – Kraków 58 km
- E77 S7 Kraków – Rabka Zdrój 47 km
- E67 S6 Kamienna Góra – Chrzanów 62 km

Rozsah těchto projektů je velice rozsáhlý. V řadě případů se jedná o rozšíření již existujících tras. V některých případech byly již dříve realizovány obchvaty měst. Oproti České republice jsou realizovány zejména u přestavb velmi dlouhé souvislé úseky, v některých případech i více než 100 km. Železnice – Polsko vzhledem k sídelní struktuře, s vysokým zastoupením měst s více než 500, resp. 200 tis. obyv., má velmi dobré podmínky pro efektivitu hlavních tratí. Na rychlost 200 km/h (příp. vyšší) jsou přestavovány tratě umožňující spojení Warszawy s Gdańskem a Krakówem/Katowicemi. Ostatní tratě jsou modernizovány na 160 km/h. Spoje EC směřují na Berlín, Dresden, Prahu a Wien.

Slovensko

V silniční síti je zachováno členění na dálnice (D) a rychlostní silnice (R). Významným projektem je dálniční okruh D4 kolem Bratislavy v délce cca 45 km, zahrnující tunel pod Malými Karpatami (v délce 8 km). Na křižovatku s A2 u Stupavy navazuje nové spojení na Marchegg – na připravova-



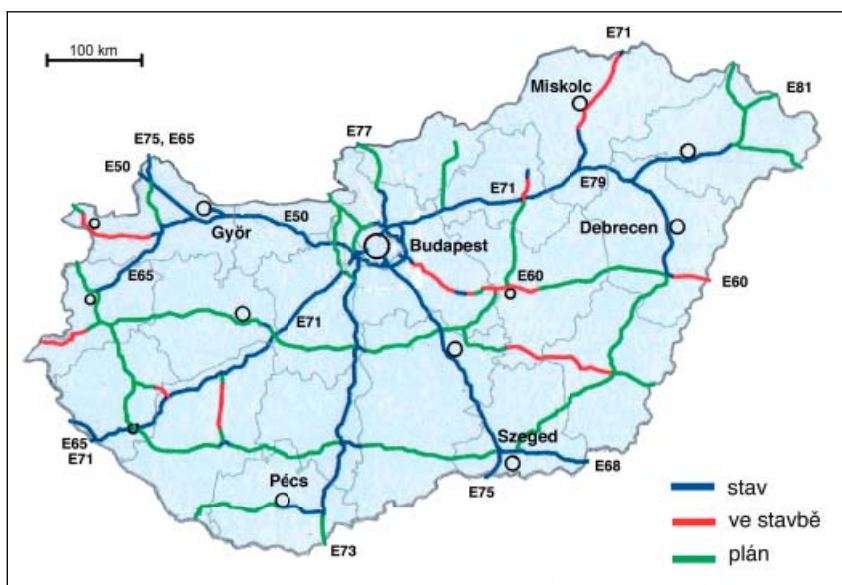
Polsko – síť dálnic a rychlostních silnic (stav 2018)

Zdroj: pl.wikipedia.org

nou rakouskou trasu S3. S výjimkou prostoru Prešova je z podstatné části dokončena trasa D1. Významnou trasou je R2, kde chybí úseky Prievdiza – Handlová – Žiar nad Hronom (33 km) a Sliach – Zvolenská Slatina (15 km). Výhledově je sledována trasa R6 Púchov – Lyský průmysk (ČR). V železniční síti probíhá (obdobně jako v ČR) modernizace hlavních tratí. Vzhledem k terénním podmínkám bude reálně dosáhnout standardu 160 km/h jen na části tratí. Vyšší rychlost může být dosaženo na trati Bratislava – Szob – (Budapest).

Maďarsko

Silniční síť je členěna, obdobně jako na Slovensku, na dálnice (M) a rychlostní silnice (R). Rozdíl je v tom, že některé trasy kategorie R (zejména v tangenciálních vedeních) jsou ve třetí, resp. dvoupruhovém uspořádání. V uplynulém období byly dokončeny téměř všechny radiální trasy vycházející z Budapešti. V období 2019–2021 se předpokládá dokončení cca 430 km hlavní silniční sítě. Některé úseky jsou delší než 50, resp. 25 km. Z uvedeného rozsahu se jedná o rozšiřování stávajících dálnic v délce 45 km. Jediná silnice je v kategorii R v délce 33 km.



Maďarsko – dálniční síť

Zdroj: hu.wikipedia.org

V Blízké době budou dokončena hlavní spojení maďarsko-rakouská. Významnými deficity jsou M2 (E73) Vác – Šahy (40 km) a úseky na trase E65 Hagyeshalom – Csorna (30 km) a Szombathely – Zalaegerszeg – Nagykanisza (109 km) v kategorii R. Železniční síť, obdobně jako polská, sleduje zejména spojení hlavních center (se 100 tis. obyvj.) rozložených spíše u hranic sousedních zemí. Hlavním záměrem je přestavba železniční tratě Wien – Budapest – Beograd na rychlost 200 km/h.

Deficity české dopravní infrastruktury

Česká republika vykazuje v dopravní infrastruktuře mimořádně velké deficity. Ze středovýchodních zemí měla v r. 1990 zřejmě nejlepší výchozí podmínky. V souvislosti s novou orientací se podařilo v relativně krátké době dokončit dvě prioritní stavby: ropovod Ingolstadt – Kralupy n. Vltavou a s jistými problémy v prostoru Plzně dálnici D5, navazující na Bavorskou A6 do Nürnbergu. Další dálniční spo-

jení Praha – Dresden (D8 – A17) bylo na české straně dokončeno s desetiletým zpožděním v roce 2016

Počátkem 90. let, v rámci prací na nové „Koncepci územního rozvoje ČR“, byly zpracovány analýzy přeshraničních vazeb. Byla obnovena řada hraničních přechodů (převodem do silnic II. tř.), investice do zlepšení jejich standardu byly ale velmi nízké. **Po rozdělení Československa byly v ČR koncepční práce, které měly mj. stanovit priority dopravních vazeb, zastaveny. Plány rozvoje jednotlivých dopravních subsystémů nesledují optimalizaci jejich „spolu-práce“ a nestanovují priority realizace dle významu jednotlivých staveb v celkovém systému.**

Po roce 1990 došlo k významným změnám, které zásadně ovlivnily přepravu osob i nákladů:

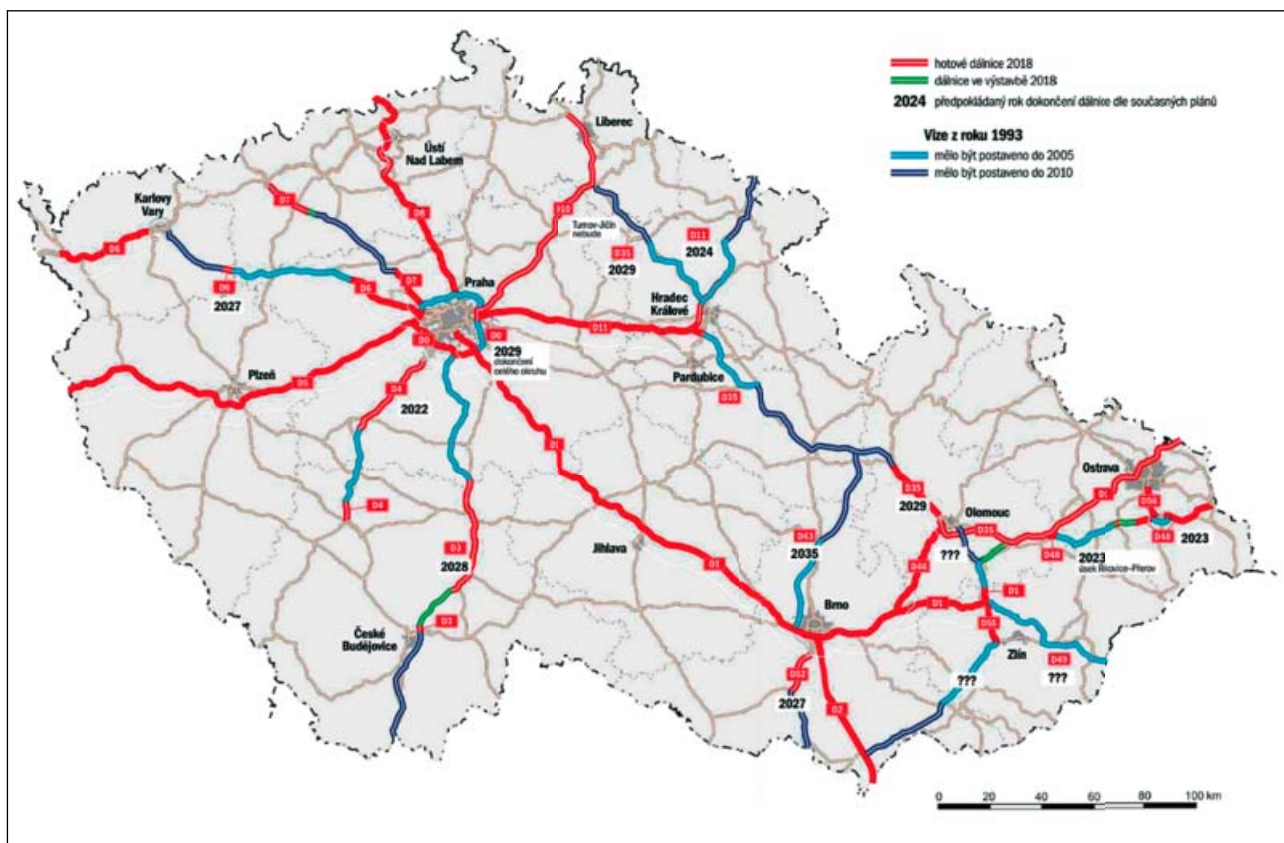
- změny v sektorové zaměstnanosti – zánik či útlum některých odvětví;
- vznik středních a malých firem – důsledkem jsou změny vazeb v bydlení zaměstnání;

- změny v logistice – jak ve výrobních odvětvích, tak v oblasti obchodu a služeb; „zboží“ neleží ve skladech, ale je „na cestě“ k odběrateli či spotřebiteli;
- změny v osídlení v důsledku rozdílného potenciálu měst a regionů, stagnace či útlum průmyslových center, nárůst obyvatel v příměstském území prosperujících měst;
- změny využívání volného času (cestování, rekreace, včetně zahraniční).

Tyto změny zásadně ovlivnily vývoj vazeb (přeprav) z hlediska nárůstu četnosti a vysoké diferenciaci.

Realizované či připravované investice do dopravní infrastruktury státu a krajů neodpovídají reálným intenzitám přeprav v jednotlivých systémech:

Přeprava osob (oskm)
 IAD 59,9 %
 veřejná 40,1 % (železniční 7,6 %, autobusová 9 %, letecká 9,1 %, vodní 0,1 %, MHD 14,4 %)
 Přeprava nákladů (tkm)
 silniční 70,3 %, železniční 25,2 %, vodní 1,0 %, ropovody 3,4 %



Kudy jsme už mohli jezdit

Zdroj: časopis Týden

Důležitým faktorem je též **délka sítí** jednotlivých subsystémů (investice do obnovy):

- silnice celkem 54 517 km, z toho dálnice – 1 240 km, silnice I. tř. – 5 825 km
- železnice celkem 9 567 km, z toho elektrizované – 3 237 km, vícekolejné – 1 970 km
- vodní cesty celkem 720 km, z toho třída Va – 109 km, třída IV – 102 km, Mělník – Ústí n. L. 69 km

Letecká doprava je neúspěšnějším segmentem. Výkony má vyšší než železnice – výkon 2017 – 11 326 mil. oskm, nárůst na 396 %.

95 % všech výkonů (16,8 mil. cest./rok v r. 2018) je realizováno letišťem **Praha-Ruzyně**. Výkon ostatních letišť (Brno, Ostrava, Pardubice a Karlovy Vary) je cca 0,9 mil. cest/rok. Ve střední Evropě má Praha desáté největší letiště.

Standard služeb má dobrou úroveň (část parkování mimo areál). Vzhledem k výkonu (počtu pohybů letadel) je potřebné realizovat paralelní dráhu.

Hlavním problémem letišť je neexistence kolejového spojení s centrem Prahy a hlavním nádražím. Chybí rovněž silniční infrastruktura v severozápadním segmentu Pražské aglomerace (D0, D7, AO) a kvalitní železniční spojení největšího blízkého města Kladna (70 000 obyvatel) s Prahou.

Lodní doprava realizuje jen cca 1 % výkonu nákladní dopravy a 1 % osobní dopravy. Význam lodní dopravy (s určitou výjimkou mimořádné koncentrace osídlení a ekonomických aktivit v koridoru Rýna a jeho přítoků) v zemích střední Evropy klesá. Souvisí to se zásadní změnou ekonomických aktivit a efektivitou (spolehlivostí) logistiky (JIT – just in time). Obchodní a kooperační vazby ČR směřují západním směrem (země s vysokým HDP), nikoliv na Balkán.

Určitý potenciál má lodní doprava v oblasti turistiky a rekreace. V jiných zemích je toto využití (nevyžadující přestavby vodních cest) velmi vysoké.

Lodní dopravu v celém rozsahu (623 mil. tkm) může převzít železnice, která od roku 1995 zaznamenala ztrátu 9 552 mil. tkm, Ve stejném období

vodní doprava klesla o 699 mil tkm. V úseku Děčín – Litoměřice – Mělník – Kolín železniční trať kopíruje tok Labe. V trase Kolín – Havlíčkův Brod – Brno umožňuje spojení na Břeclav – Bratislavu – Pardubice – Česká Třebová – Olomouc spojení na Ostravu.

Kapacitní problémy železnice v úseku Kolín – Pardubice – Česká Třebová lze řešit přestavbou úseku Nymburk – Hradec Králové – Choceň a novostavbou Choceň – Ústí nad Orlicí pro dálkové spojení.

Nové „rychlé“ železniční spojení Praha – Ústí nad Labem – Dresden umožní uvolnění kapacity na úseku Děčín – Dresden.

Přestavba železniční trati Praha – Plzeň – Regensburg (Donau-Moldau-Bahn) umožní nejen návaznost na Donau-Isar-Bahn (München), ale i přístup k dunajskému přístavu v Regensburgu. V souběhu s touto železniční tratí je nezbytná přestavba silnice I/26 Plzeň – Furth im Wald, která by navazovala na již realizovanou silnici Regensburg – Cham – Furth im Wald.

Železniční doprava realizuje 7,6 % přepravy osob a 25,2 % nákladů.

Provozní délka tratí je 9 566 km, z toho elektrizovaných 3 237 km.

Výkony osobní (mil. oskm) 1995: 8 023, 2017: 9 498 (mírný nárůst na 118 %)

Výkony nákladní (mil. tkm) 1995: 25 395, 2017: 15 843 (výrazný pokles na 62 %)

Lze ji členit na:

Osobní	rychlost km/h
regionální	80–120
meziregionální	100–160
dálkovou mezistátní	více než 200
+ spojení Praha – Brno – Ostrava vč. tranzitu	

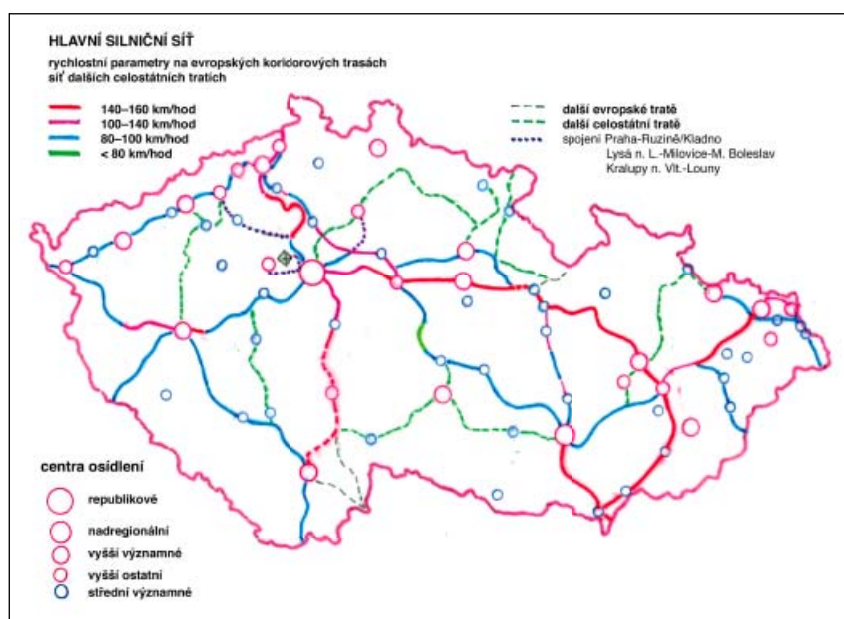
Nákladní	rychlost km/h
regionální	min. 80
meziregionální	min. 100
dálkovou	min. 120

S výjimkou nových úseků rychlých spojení (více než 250 km/h) je společné využívání infrastruktury pro osobní i nákladní dopravu.

Přesun z významné části přeprav ze silnice na železnici je podmíněn:

- významným zvýšením rychlosti a spolehlivosti (dodávka v čase);
- kooperací se silniční dopravou;
- přístupnými terminály v oblasti dopravy osob;
- efektivní překládkou kamiony/kontejnery v oblasti dopravy nákladů.

Významné nárůsty lze předpokládat v regionální dopravě, zejména z IAD a částečně též z autobusů (kooperace). Vzhledem k výrazně nižší délce sítí bude přesun z meziregionální autobu-



ČR – hlavní železniční síť

Zdroj: autor

sové dopravy jen v koridorech, kde železnice nabídne vyšší rychlost a srovnatelné intervaly mezi spoji.

Hlavní deficity

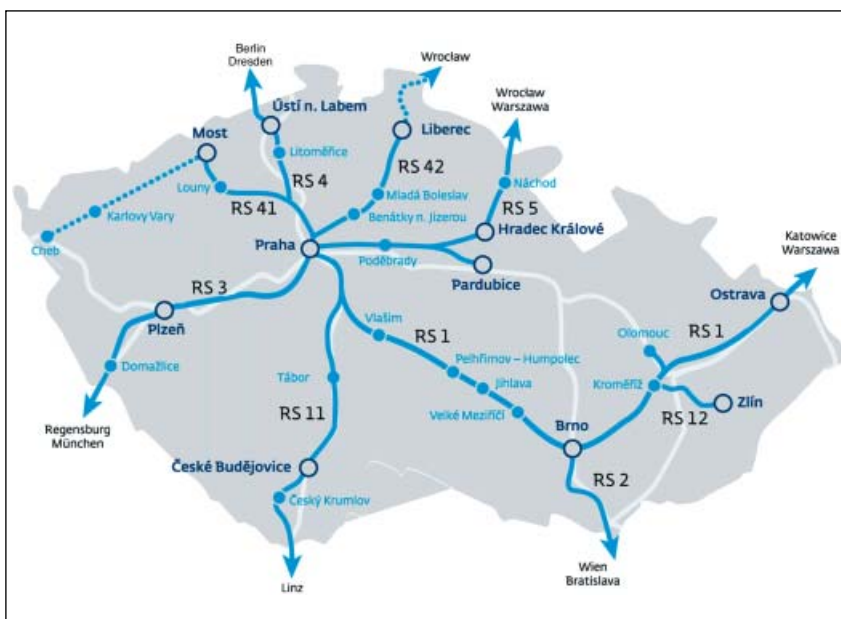
- dokončení „tranzitních“ koridorů:
 - Praha – Plzeň – Furth im Wald (200 km/h) – chybí 83 km
 - Olbramovice – České Budějovice (160 km/h) – chybí úseky Votice – Sudoměřice 17,0 km a Ševětín – Nemanice 21,5 km s tunely 3 a 5 km
 - přestavba České Budějovice – Horní Dvořiště (na min. 120 km/h) – Linz
- výstupní úseky rychlých tratí z Prahy (sever – Lovosice, západ – Hořovice, východ – Poříčany)
- přestavba trati Děčín – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno (120–160 km/h)
- přestavba Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová – 16 km
- přestavba Brno – Přerov (200 km/h) – 90 km
- přestavba a dostavba trati Praha – Lysá nad Labem – Milovice – Mladá Boleslav (120–160 km/h)
- přestavba trati Nymburk – Hradec Králové – Choceň (mimo Velký Osek) s propojením Poříčany – Libice n. C. (120–160 km/h)
- přestavba trati Plzeň – Strakonice – České Budějovice – České Velenice/Gmünd (min. 120 km/h)
- zvýšení rychlosti Brno – Břeclav a Přerov – Ostrava na 200 km/h

Tím by byla dokončena podstatná část sítě evropských tratí.

Síť ostatních celostátních tratí by měla být doplněna novostavbou Kralupy nad Vltavou – Louny – Most (160–200 km/h) a navazující přestavbou Chomutov – Klášterec nad Ohří (160 km/h).

Z hlavní sítě by měly být vypuštěny trasy, které nejsou elektrizovány nebo neumožňují modernizaci na 100, resp. 80 km/h, jejich přestavba vzhledem k významu je problematická.

Velkým problémem železnice je, že se nepodílela na vzniku velkých logistických areálů, které jsou téměř výhradně lokalizovány u dálnic (při MÚK) a dalších hlavních silnic. V některých případech bylo možné napojení. Příčinou byla většinou obava z nízké spolehlivosti státního dopravního systému.



ČR – plánované rychlotratě

Silniční doprava realizuje asi 69 % přepravy osob, z toho 9 % připadá na dopravu autobusovou. Silniční síť navíc využívá i část autobusové MHD. V nákladní dopravě realizuje přes 70 % výkonu, oproti roku 1995 zaznamenala nárůst o cca 14 % (železniční ztratila více než 10 %).

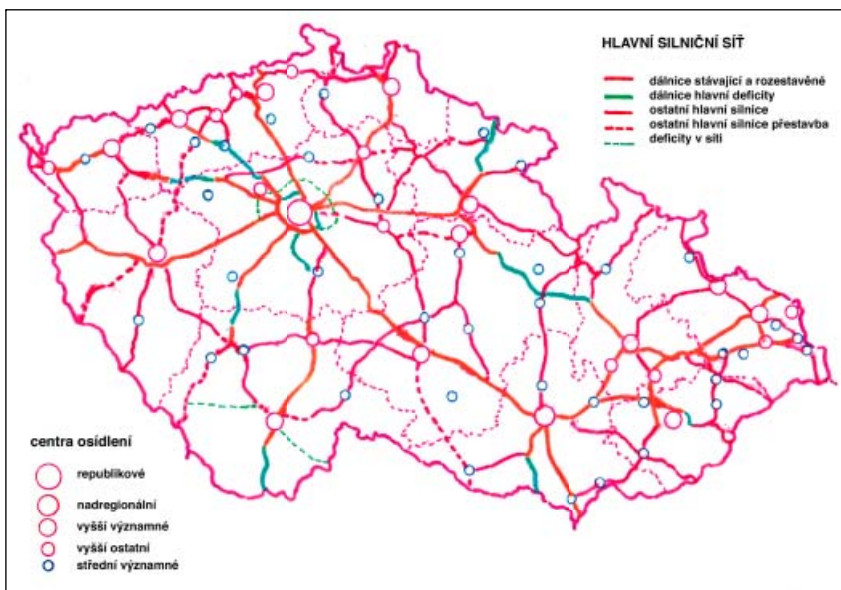
osobní doprava

- IAO 74 317 mil. oskm
- nárůst na 136 %
- autobusová 11 178 mil. oskm
- pokles na 95 %

nákladní doprava

- 44 234 mil. tkm
- nárůst na 142 %

Samozejmou výhodou silniční dopravy je, že jediná umí přepravu „od domu k domu“, a že disponuje výrazně nejrozsáhlejší sítí – 54 520 km (její kvalita je z větší části nízká), z toho 1 240 km dálnic a 5 825 km silnic I. tř. Délka kapacitních silnic (D + čtyřpruhu) je v jednotlivých krajích velmi rozdílná. Kraje Plzeňský, Olomoucký, Moravskoslezský a Vysočina mají více než 200 km/mil. obyv. Kraje Ústecký, Liberecký a Středočeský (vč. Prahy) necelých 170 km/mil. obyv. (Jihomoravský 146, Liberecký 105, Jihočeský 103, Zlínský 64, Pardubický 52 a Královéhradecký 51 km/mil. obyv.



ČR – hlavní silniční síť

Za **priority** jsou považovány:

- D0 Pražský okruh (Modletice – Běchovice) 12,5 km + navazující přeložka I/12 do Úval 12 km
- D35 Opatovice – Ostrov 27,1 km
- D3 obchvat Českých Budějovic 27,5 km
- D11 Hradec Králové – Jaroměř 22,8 km
- D1 obchvat Přerova 10,1 km

V prioritách by měly být další úseky, ale chybí:

- D3 Praha – Mezno 60,5 km
- Třebonín – Dolní Dvořiště 24,0 km
- D35 Ostrov – Opatovec – Mohelnice 80,6 km
- D7 Slaný – Panenský Újezd 16,7 km
- D11 Jaroměř – Turnov – Královec 41,5 km

Chybí vymezení hlavní sítě, která by měla umožnit vazby vyšších center, včetně zahraničních, a respektovat evropskou síť. Za vyšší centra lze považovat současná statutární města a některé lokální aglomerace Tábor, Cheb, Kolín-Kutná Hora. Hlavní silnice (dálnice) většinou vedou osami osídlení nadnárodního (republikového) a nadregionálního významu. Ve kterých leží podstatná část vyšších a středních center. Některé navrhované dálnice, resp. jejich úseky, procházejí územím s velmi řídkým osídlením a je otázkou, zda kapacitní trasa je zde nezbytná.

Socioekonomické faktory – role center osídlení

Mimo počtu obyvatel je pro centra významným faktorem jejich ekonomická výkonnost. Rozvojový potenciál měst ovlivňují další faktory, zejména vývoj počtu obyvatel a intenzita bytové výstavby po roce 1990.

Z tohoto relativně komplexního hodnocení mají potenciál:

velmi dobrý: Praha, Mladá Boleslav, České Budějovice, Brno, Plzeň, Pardubice
dobrá: Liberec, Hradec Králové, Jihlava, Olomouc,
nizký: Děčín, Chomutov, Most, Ústí nad Labem, Přerov, Karviná, Havířov

Z českých center mají vyšší HDP (průměr EU=100): Praha 183, Brno 119, Mladá Boleslav 115 a Plzeň 106. Z center blízkých ČR mají nejvyšší HDP: Regensburg 239, Passau 210, Bayreuth 200, Bratislava 184, Linz 165, Wien 153, Dresden 124, Wrocław 112, Kraków 111, Chemnitz 110.

Tyto socioekonomické faktory by měly zásadně ovlivňovat odstraňování deficitů v silniční i železniční infrastruktuře v přeshraničních vazbách.

Směr:

Regensburg	železnice, silnice
Linz	železnice, silnice
Passau	silnice
Wien	silnice
Dresden	železnice
Chemnitz	silnice
Kraków	deficity na polském území

Z regionálního pohledu je **největší deficit v silniční infrastruktuře ve středočeském prostoru**. Chybí významné části Pražského okruhu (DO), zejména propojení jižního a východního segmentu (D1, I/12).

Agglomerační okruh by měl být celý v I. tř., dnes jen část D7 – D6 (I/61 v nevyhovujících parametrech).

V území okresů Praha-východ a Praha-západ žije 260 tis. obyvatel (srovnatelná Ostrava má 290 tis. obyvatel) a je zde vysoká koncentrace nových ekonomických aktivit, zejména logistiky s vysokými nároky na silniční dopravu.

Vzhledem k dostupnosti letiště Praha-Ruzyně je nezbytné propojení D8–D7.

Z radiálních tras chybí D3 Praha – Mezno, úsek D7 Slaný – Louny a úsek I/12 Běchovice – Úvaly.

Druhým regionem je **Českobudějovicko**. Obchvat D3 (E55) snad bude zahájen v letošním roce, následovat by měl úsek na hranice Rakouska. Další deficity jsou na trasách I/20 (E49) a I/34 (E51).

Významnými deficity jsou dále zejména: **D35** Ostrov – Mohelnice, **D52** Pohořelice – Mikulov (Wien), **I/38** Jihlava – Znojmo (Wien), **I/26** Plzeň – Fomava (Regensburg), **I/4** Strakonice – Strážný (Passau).

U těchto spojení již infrastruktura v sousedních zemích existuje, resp. bude dokončena. Rovněž je žádoucí urychlit výstavbu D11 Jaroměř – Královec (Legnica, Wrocław – Warszawa).

Shrnutí

Výčet významných deficitů České dopravní infrastruktury zdaleka není úplný. Zřejmě se nepodaří ani uvedené záměry do roku 2030 realizovat i proto, že příprava staveb trvá neskutečně dlouho.

Počátkem 90. let jsme se pokusili v rámci „Konceptu územního rozvoje České republiky formulovat program „Propojení s Evropou“. Inspirací byl německý program Deutsche Einheit, který byl schválen již v roce 1991, a z podstatné části již byl realizován. Zahrnoval devět projektů železničních, sedm projektů silničních a jeden projekt rekonstrukce vodní cesty (poměr investic v %: 52 : 41 : 7).

V posledních (téměř) 30 letech došlo v podstatě stabilizované sídelní struktuře střední Evropy k rozdílnému vývoji velkých měst. Spíše to ovlivnila transformace ekonomiky než deficity v kvalitě dopravní infrastruktury. Velká část sledovaných měst leží na vodních cestách, pozitivní trendy má však jen jejich část.

Města s více než 1 mil. obyvatel:

Nárůst (v %)

– Wien 23,4 – München 18,9 – Köln 13,4 – Hamburg 10,9 – Warszawa 7,3 – Praha 6,6 – Berlin 5,5

Pokles (v %)

– Budapest 13,1

Města s 0,5–1,0 mil. obyvatel:

Nárůst (v %)

– Leipzig 14,1 – Dresden 12,4 – Stuttgart 9,1 – Düsseldorf 6,9

Pokles (v %)

– Łódź 17,1 – Poznań 7,6 – Duisburg 7,2 – Essen 7,0

Města s 200–500 tis. obyvatel:

Nárůst (v %)

– Münster 21,2 – Graz 20,3 – Freiburg im Breisgau 20,2 – Mainz 19,4 – Augsburg 14,0 – Karlsruhe 13,5 – Bonn 11,4

Pokles (v %)

– Halle 22,9 – Magdeburg 20,4 – Katowice 17,8 – Ostrava 11,3 – Bydgoszcz 10,6 – Rostock 10,1

Nejsou uváděna města, jejichž vývoj byl v intervalu $\pm 5\%$. Hlavní ekonomická centra (nejen) střední Evropy leží v západní části Německa. Ve vzdálenosti od cca 380 km (Mnichov) po 650 km (Hamburg) od Prahy. Ke zlepšení vazeb je nezbytné propojení na existující dálniční a železniční síť Německa.

Řeky a další vodní cesty jsou nepochybně potenciálem velkých měst. Areály přístavů, zejména těch ve vazbě na historická jádra, mají v souvislosti s útlumem přepravy nákladů předpoklady nového využití. Tento přístup již před více než padesáti lety zahájily londýnské Docklands.

Hlavní spojení významných středoevropských center je v oblasti osobní i nákladní dopravy realizováno silniční a železniční infrastrukturou. Ta umožňuje rychlost 80 až 130 km/h (silnice), resp. 120 až 300 km/h (železnice). Významný podíl má lodní doprava na Rýnu, zejména se jedná o přímé spojení s mořskými přístavy Rotterdam a Antwerpen, nikoliv o spojení mezi městy.

V současné době jsou u nás diskutovány deficity dálniční sítě. Ta měla být dle plánů z roku 1993 dokončena v roce 2010. V současné době výhledy uvádějí rok 2035. Je zřejmé že v navržené síti jsou trasy nebo úseky, které zatížením (pod 10 tis. voz./24 h) nevyžadují kapacitní dálnici. Obdobný problém je též u železnice, kde tzv. tranzitní koridory měly být dokončeny v roce 2008. Do r. 2018 nebyly dokončeny projekty v délce cca 180 kilometrů. Měla být také zahájena stavba Brno – Přerov (90 km).

Na rozdíl od dálnic, kde není problém s dosažením rychlostního standardu (130 km/h), u koridorové železnice standard 160 km/h dosahují jen na menší části realizovaných staveb. Na řadě staveb nebylo dosaženo ani standardu 120 km/h pro kombinovanou dopravu.

Záměr „Rychlých tratí“, sledující propojení relativně malých a blízkých krajských měst novostavbami VRT, má obdobně jako koncepce dálnic z počátku 90. let stejný přístup. **Nevychází z potřeby vazeb osídlení ani z reálných časových horizontů možné realizace.** Sídelní struktura ČR, na rozdíl od německé či polské, nemá velká města nad 500, resp. 200 tis. obyv.

Vzhledem k efektivitě systému je zastavení v centrech s méně než 100 tis. obyvatel. a vzdáleností pod 100 km problematické.

Česká republika ve středoevropských sítích

V západovýchodním směru vedou hlavní dopravní koridory mimo území Česka i Slovenska. V severojižním směru jsou významné koridory Dresden – Praha – Linz (E55) a Katowice – Ostrava – Brno – Wien. Za perspektivní (silniční) spojení lze považovat Leipzig – Chemnitz – Plzeň – Regensburg – München. Na Slovensku je nejvýznamnější koridor Katowice – Bialsko-Biala – Žilina – Bratislava – Wien / Budapest (E75). Perspektivním spojením je koridor Kraków – Ružomberok – Banská Bystrica – Budapest (E77).

Větší význam pro ČR mají diagonální trasy Dresden – Praha – Brno – Wien/ Bratislava – Budapest a Wrocław – Praha – Plzeň – Regensburg – München

Chceme-li v blízkém horizontu výrazně zlepšit situaci v dopravní infrastruktuře, je potřebné stanovit prioritní stavby, schopné pokrýt významnou část současných deficitů a sledovat kooperaci jednotlivých subsystémů s ohledem na jejich možnosti pokrytí potřebných vazeb.

Použité zdroje:

KÖRNER, M. „25 let vývoje letecké dopravy ve střední Evropě“, In: *U&ÚR*, 3/2018.

KÖRNER, M. „Dopravní (silniční) infrastruktura v kontextu regionálního plánování“, In: *U&ÚR*, 3/2017.

Ministerstvo dopravy „Ročenky dopravy“ 1995–2017.

Ministerstvo dopravy „Dopravní sektorová strategie“, 2017.

Ministerstvo dopravy „Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury“, 2005.

KÖRNER, M. „Dopravní sítě v kontextu osídlení ČR“, In: *U&ÚR*, 4/2015.

KÖRNER, M. „Vysokorychlostní železniční spojení – současnost a blízký vývoj ve střední Evropě – územní a ekonomické souvislosti“, In: *U&ÚR*, 5/2013.

KÖRNER, M. „Vývoj vybraných středoevropských metropolitních regionů po r. 1990“, In: *U&ÚR*, 5/2012.

KÖRNER, M. „Vývoj dopravní infrastruktury ve střední Evropě“, Urbanita, 2010.

KÖRNER, M. „Změny v dopravních vazbách a jejich vliv na dopravní infrastrukturu“, In: *U&ÚR*, 5/2010.

Ing. arch. Milan Körner, CSc.

ENGLISH ABSTRACT

Deficiencies of the transportation infrastructure in the Czech Republic and its neighbouring countries, by Milan Körner

Territories are materially linked by various means of transport, from bicycles to airplanes. They need devices and routes that make transport possible. This is transport infrastructure in a nutshell. Walking does not require any means of transport. Air transportation takes place in controlled corridors, as does sea and ocean shipping. The subject of this text is the current state of things and plans for the transportation infrastructure in the Czech Republic and, with reference to existing and ever-increasing links, Central European countries. As a consequence of the increase in population and its activities and needs, requirements for transportation connections — i.e. requirements for capacity and quality (speed in particular) to which the infrastructure should react — are on the increase as well.