

KONCEPCE ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR

František Nantl

Príspevek se zabývá koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury jako významnou součástí celostátního územně plánovacího dokumentu Politiky územního rozvoje (PÚR) České republiky. V první části jsou zmiňovány hlavní podkladové dokumenty, které je třeba vyhodnotit a zapracovat do připravované aktualizace Politiky územního rozvoje. Ve druhé části, která je dále členěna především podle jednotlivých druhů dopravy případně jejich provázanosti, se autor snaží naznačit posuny v řešení a nové úkoly v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury, které dynamická doba přinesla od zpracování stávající Politiky územního rozvoje.

Východiska koncepce rozvoje dopravní infrastruktury

Východiska jsou určována především objektivními faktory – geografickou polohou, členitostí terénu, potřebami dopravních zátěžových proudů, ale také faktory subjektivními, které vyplývají ze samotného názvu dokumentu (politika, což značí politickou vůli, dohodu zúčastněných zástupců státní správy a krajské samosprávy). Důležitým vstupem jsou dokumenty EU („Bílá kniha dopravy do roku 2010, čas rozhodnout“ po její aktualizaci v polovině období platnosti; přístupová smlouva ČR k EU; 30 prioritních projektů v rámci EU), případně bilaterální vztahy především se sousedními státy. Dále bude nutno vycházet z Národního rozvojového plánu (NRP) a Národního strategického referenčního rámce (NSRR). Celostátní dopravní zájmy jsou zastoupeny schválenou dopravní politikou, z níž vychází GEPARDI (Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury), který se v současné době přepracovává. To budou východiska konkrétních akcí směřujících k územnímu posouzení a koordinaci. Změny, které v současnosti probíhají, mohou často ovlivnit termíny plnění úkolů ministerstev a krajů, ne však samotný záměr. Poslední úroveň, kterou se bude dopravní část PÚR zabývat, jsou požadavky krajů – bude docházet k licitaci mezi ústředními orgány státu a kraji.

Vlastním úkolem PÚR není pouhé zapracování záměrů, ale především jejich posouzení z hlediska potřeb

v území, vyhodnocení možných rizik střetů a rozdělení úkolů mezi subjekty územního plánování, ministerstva a kraje pro jednotlivé záměry. Tím, že PÚR tentokrát již bude navazovat na první zpracování, bude jistě reflektovat hodnocení plnění předchozí PÚR a klást důraz na dotažení problémů nedořešených z předchozího období do zdárného konce. Dále je třeba zdůraznit, že především v mapové části se nemusejí objevit některé záměry (např. cyklostezky mezinárodního významu, neboť často budou doprovodnou komunikací státních silnic). Nebudou tedy vyžadovat zvláštních ohledů v území (např. limity využití území), a především speciální vyhledávací koridory, které je třeba v mapě zobrazit. Tyto záměry se tedy mohou objevit pouze v textové části PÚR, nebudou mít územní průmět.

Jednotlivé oblasti dopravní infrastruktury

POZEMNÍ KOMUNIKACE

V silniční dopravě je jednoznačnou prioritou výstavba rychlostní silniční okruhu v Praze (R1), a především dobudování rychlostní silnice R35 mezi dálnicí D11 a Mohelnicí. Poslední sčítání dopravy v roce 2005 totiž ukazuje plné vytížení dálnice D1, a to dokonce mezi Prahou až Holubicemi (210tý kilometr). To ale stejně zřejmě nezabrání v blízké době dobudování třetího pruhu u Brna v úseku Kývalka–Holubice. Přesto lze očekávat,

alespoň dočasně v souvislosti se zavedením mýtného, stagnaci až mírný pokles intenzit dopravy na D1. V každém případě lze očekávat, že druhá trasa západ–východ (D11 a R35) napříč republikou, navíc v rozvojové ose stanovené v PÚR, by měla způsobit výrazný odliv vozidel z dálnice D1 (střízlivý odhad činí asi 25 %), což by znamenalo optimální využití dálnice D1 mezi Prahou a Holubicemi (vyjma zmíněného úseku Kývalka–Holubice). Rozšíření dálnice na 6 pruhů u velkých měst není ve státech EU nic neobvyklého, u nás pravděpodobně postihne i dálnici D5 v úseku Praha–Beroun, po zprovoznění R35 lze očekávat podobný tlak na dálnici D11. D1 u Prahy může odlehčit až uvažovaná dálnice D3. Problémem může být i rychlostní propojení Brna s Vídní, kde zatím stále neexistuje mezistátní dohoda o předávacím bodu. V úvahu přicházejí dvě varianty: „stávající“ R52 na Mikulov a Drassenhofen, nebo pokračování R55 od jejího křížení s D2 na hranici s Rakouskem obchvatem Břeclavi. Zde se bohužel ukazuje, že zapracování variantních řešení v úzkém pruhu území není správné, vyvolává pak následnou polemiku, které řešení je lepší a poskytuje, tak jako v mnoha jiných případech, úrodnou půdu pro pochybnosti laické veřejnosti.

Rozvoj ostatní silniční sítě není tak akutní. Velkým oříškem bude rychlostní silnice R43 v okolí Brna – podle intenzit dopravy lze předpokládat, že nulová varianta rozvedením dopravy do více komunikací způsobí pouhé rozproštění problémů do větší plochy území a postihne touto zátěží

více obyvatel. U Brna tato varianta bohužel neřeší problém kamionové dopravy, která není pouze průjezdná, jak se mylně domnívají odpůrci R43. Brno jako druhé největší město ČR je i přirozeným zdrojem a cílem dopravy, a to nejen individuální, ale i nákladní (kamionové). To se také projevuje snahou vybudovat v této rozvojové oblasti definované v PÚR veřejné logistické centrum (VLC), které nebude stahovat nákladní dopravu pouze z východu, jihu a západu, ale i ze severu. Přestože celkově VLC jistě pomůže v přesunu části dopravy na koleje, bude na sebe stahovat také nákladní dopravu kamionovou. Představa, že kamiony budou do města směřovat variantou R43 přes Veverskou Bítýšku, je scestná, podobně jako představa VLC na severu. Město velikosti Brna dvě VLC nemůže zvládnout a umístění na severu by bylo méně výhodné než na jihu.

Bude třeba zabývat se nejen vytýčeným programem výstavby dálnic a rychlostních silnic, ale také intenzitou dopravy na ostatních silnicích I. třídy. Stejně tak bude nutné včas diagnostikovat potřebu jejich vyšších kapacit. Zde bude sváděn boj státní správy a krajské samosprávy o potřebu takových komunikací. Ve stávající PÚR se ukázala setrvačnost v myšlení krajských představitelů. Evropská unie se snaží více podpořit ekologičtější druhy dopravy, kterou je především železnice. Další potřeba čtyřpruhých silnic může vyplynout z lokálních potřeb při překročení únosných intenzit. Bude se spíše jednat o obchvaty sídel, úpravy kolizních míst a míst s častou nehodovostí, což bude ve většině případů mimo rozlišovací schopnosti PÚR. Zde lze Ministerstvu dopravy nabídnout pomocnou ruku – stanoví se konkrétní silnice I. třídy, které se zařadí do PÚR. Ty se budou v celé trase homogenizovat formou sjednocení parametrů. Tuto situaci pak lze přenést individuálně do PÚR.

Z názorů mnoha odborníků vyplývá, že je třeba bedlivě sledovat a koordinovat odpovídající propojení silnic se sousedními státy. Otázka značení evropských tahů je diskutabilní. Nejde přitom o zásadní vliv na území, ale spíše o administrativní opatření, které nijak nezvyšuje atraktivitu pozemní

komunikace samotné, ale spíše naznačuje význam území v celoevropském kontextu. Daleko důležitější bude prověření problematiky dostupnosti. Bylo by vhodné vytvořit několik modelů (pro individuální a hromadnou dopravu) a hledat hluchá místa, kde by bylo vhodné zlepšit dostupnost obsluhy. Z tohoto hlediska se již nyní zdá, že některé úvahy z PÚR na znovuzařazení či nalezení nových tras silnic I. třídy v omezené míře je žádoucí a může pomoci tento problém řešit.

ŽELEZNICE

Významným úkolem územního plánování je příprava možného zavádění tzv. vysokorychlostní dopravy (vlaků typu TGV ve Francii či ICE v Německu). Je ale také žádoucí územně prověřit nekonvenční alternativu (vlak na magnetickém polštáři TRANS-RAPID), a to z důvodu ozřejnění si problémů a zabezpečení potřebné argumentace pro a proti. Přitom lze využít a zprobnit řešení nabízené v projektu EU SIC! („Sustrain Implement Corridor!“ v prostoru CADSES). Bude záležet na výsledcích jednání meziresortní komise k VRT. Jedním z největších doposud nedostatečně řešených problémů je napojení sítě vysokorychlostní dopravy na letiště, a to především v trasách Praha-Ruzyně, případně Ostrava-Mošnov či Brno-Tuřany. Je také třeba reagovat na skutečnost, že díky mohutným evropským investicím do této infrastruktury se železniční doprava již výkonově odrazila ode dna. Například loňský nárůst nákladní dopravy o 12,5 % v Německu či o více než 6 % v České republice dává tušit, že využití železnice a její masivnější podpora by se mohly vyplatit. Kromě priorit mezinárodního významu vyplývajících z dohod AGC (Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistralách, Ženeva 1985), AGTC (Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech, Ženeva 1991, doplnění 1997, sdělení MZV č. 35/1995 Sb.) a sítě TEN-T, by bylo vhodné rozlišit jednotlivé železnice na dálkové tranzitní rychlíkové, dálkové tranzitní nákladní, celostátní téhož dělení, trati příměstské dopravy, případ-

ně nákladních obchvatů. S rozvojem různých druhů logistických terminálů bude třeba ve větší míře klást důraz na zavlečkování území, což se může v nové PÚR projevit pouze v textu. Podobně mohou být ošetřeny regionální tratě.

LETECKÁ DOPRAVA

V letecké dopravě bude třeba monitorovat problematiku nových rozjezdových a přistávacích drah, další rozšiřování letišť a podporu zabezpečení Schengenských dohod o oddělení přepravních proudů v leteckém provozu uvnitř a vně EU. U některých letišť může dojít také k jejich napojení na logistiku, což bude souviset s umístěním veřejných logistických center, případně city logistiky, která však bude řešena v jiné úrovni ÚPD (v PÚR maximálně v textu). Bude třeba koordinovat zástavbu území s ohledem na stále přísnější limity na ochranu životního prostředí, především z hlediska hluku. Bude také nezbytné stále více přihlížet k hlukovým zátěžím při rozšiřování stávajících a při hledání nových lokalit vhodných pro v poslední době zvláště dynamický rozvoj letecké dopravy a naopak účinnými opatřeními uhlídat před nevhodnou zástavbou vzletové a přistávací koridory jako potenciální zdroje hluku. Velmi zajímavé bude nadále sledovat vliv růstu obratu jednotlivých mezinárodních letišť a jejich vliv na rozvoj sídelní struktury v Evropě.

VODNÍ DOPRAVA

Rázný krok způsobila PÚR v řešení vodní dopravy. Odmítnutím průplavního spojení Odra-Váh a požadavkem jejího vyřazení z Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN), Ženeva 1997, sdělení MZV č. 163/1999 Sb., se jistě výrazně zviditelnila. Nelze však vše jednoduše odmítnout. Rozvoj vodní dopravy bude výrazně závislý na vývoji jednání meziresortní komise k posouzení průplavního spojení D-O-L. To pravděpodobně také ovlivní pohled na další rozvoj labské a vltavské vodní cesty

a jejich návaznost na splavnost v SRN. Větší přínos v rámci kanálu D–O–L lze přisoudit větvi oderské (Dunaj–Odra) než labské. Tato domněnka není postavena na potřebě přepravovat vodní cestou specifická množství nákladů jako doplněk k existující poměrně rozvinuté síti pozemních komunikací a železnic, ale na poznatku čistě územním, kde propojení Labe–Odra již existuje na území SRN v oblasti Berlína, tedy v geograficky příhodnějších podmínkách. Je tedy otázkou, zda je nezbytné toto propojení realizovat také na našem území. Zde je však třeba podotknout, že bude velmi záležet na růstu objemu zboží na transevropských multimodálních koridorech IV. a VI., což může výrazně ovlivnit náhled na potřebu této dopravní cesty. Dalším významným hlediskem je způsob a stupeň ochrany a délka jejího trvání, kde lze mnohé problémy osvětlit zapojením ekonomických faktorů. I to může mít významný vliv na rozhodování komise. Relativně bezproblémové může být řešení splavnosti toků určených pro rekreační plavbu, ať již Vltavy nebo Baťova kanálu včetně jeho případného prodloužení až na Slovensko.

VEŘEJNÁ LOGISTICKÁ CENTRA A KOMBINOVANÁ DOPRAVA

Velice významným tématem, které se projeví v aktualizované PÚR, je rozvoj dopravní logistiky. Úkolem je především v koordinaci s Minister-

stvem dopravy a Ministerstvem životního prostředí hledat vhodné lokality pro umístění veřejných logistických center a napomáhat rozvoji logistiky v dopravě na nižší úrovni (logistické brány II. stupně a city logistika). PÚR bude celkem logicky zahrnovat kombinovanou dopravu v různých formách, naplňování dohody AGTC a zřejmě také nějakou formu podpory zavlečkování nově vznikajících průmyslových zón. Zde může PÚR velice přispět k zdárnému nastartování a průběhu této aktivity v území a ke koordinaci jeho rozvoje i lokalizace.

MULTIMODÁLNÍ KORIDORY

Transevropské multimodální dopravní koridory byly vymezeny již v devadesátých letech. S lokalizací VLC na našem území se však naskýtá otázka, zda si celorepublikově nestanovit multimodální koridory na regionální úrovni a nepomoci si tím při hledání vhodných lokalit pro budoucí VLC. Z hlediska územního je to rozhodně lákavá myšlenka. Nejedná se o to, aby byla republika uměle prošíkována koridory, ale aby se síť VLC a multimodálních koridorů vhodně doplňovala. Nejde o multimodální koridory za každou cenu, spíše bude vhodné promyšleným způsobem vymezit doplňující existující mezinárodní síť na národní úrovni. Jako příklad lze uvést trasy Praha–Liberec, Plzeň–České Budějovice či Přerov–Břeclav.

OSTATNÍ DOPRAVA

Jak bylo zmíněno v úvodu, doprava má mnoho podob a ne všechny mají takové nároky na území a problémy související s průchodností krajinou a sídly, aby je bylo nutno zobrazit v PÚR. Neznamená to však, že by na ně tento koncepční dokument zcela zapomněl. Především příměstská doprava, doprava v územích citlivých co do kvality životního prostředí hraje významnou roli při řešení Politiky územního rozvoje a na ní navazující územně plánovací dokumentaci (zásady územního rozvoje, územní a regulační plány). Bude se to týkat též cyklistiky, v poslední době moderního fenoménu, který určitě nezůstane v územně plánovacích úkolech jak pro resorty, tak i kraje, opomenut. Jakou formou, to bude jistě otázkou dalších diskusí.

*Ing. František Nantl
Ústav územního rozvoje*

ENGLISH ABSTRACT

The Concept of the Development of the Transportation Infrastructure in the Spatial Development Policy of the Czech Republic, by František Nantl

This contribution comments on the development of the transportation infrastructure as an important chapter of the *Spatial Development Policy of the Czech Republic*, a national physical planning document. Some important source documents which have to be evaluated and included in the prepared update of the *Policy* are mentioned first. In the following part, structured by the specific types of transportation and the interrelationship among them, the author tries to indicate the shifts in the solutions and the new tasks which the dynamic developments in the transportation infrastructure have brought after this first edition of the *Spatial Development Policy*.