

DOPRAVNÍ (SILNIČNÍ) INFRASTRUKTURA V KONTEXTU REGIONÁLNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Milan Körner

Příspěvek reaguje na aktuální problémy výstavby významných silničních staveb. V koncepci rozvoje páteřní silniční sítě chybí stanovení priorit. Ty by měly vycházet z reálných vazeb v sídelní struktuře. Rozložení vyšších center je v podstatě stabilizované. Vývoj po roce 1990 je diferencovaný a reaguje (se zpožděním) na rozdílný potenciál regionů. Zmíněna je historie výstavby českých dálnic a připravované záměry výstavby do roku 2020. Pro srovnání jsou uvedeny i současné realizace v sousedních zemích, kde se daří výrazně lépe odstraňovat hlavní deficity. Komentováno je též zatížení "nadřazené" silniční sítě, na které připravované stavby v řadě případů nereagují. Cílem dopravy je optimalizace vazeb center osídlení. Je proto uvedeno porovnání jejich vývoje po roce 1990 v České republice, Rakousku a Bavorsku. Významným problémem dostavby/přestavby silniční infrastruktury je absence priorit v Koncepci prostorového uspořádání ČR a stabilita tras v regionálních plánech (ZÚR). Bez jasného formulování priorit je nebezpečí prolongace dosavadních trendů, přičemž realizace sice znamená určité zlepšení, nesměruje však k rychlému odstranění hlavních deficitů a optimalizaci vazeb v sídelní struktuře.

Dopravní infrastruktura, zejména stabilizace nadřazené sítě, je zřejmě nejvýznamnější částí republikové a regionální plánovací dokumentace. Umožňuje vazby osídlení k centrům i vazby nadnárodní, v případě ČR zejména ve středoevropském prostoru. Naprostá většina vazeb historicky existuje, jsou však dosud ve velkém rozsahu realizovány trasami, které neodpovídají současným standardům. Mimo rychlostních a kapacitních parametrů je značným problémem i výrazné narušení obytného území aglomerací, měst i dalších sídel.

Rozsahem sítě, ale zejména dopravním výkonem výrazně dominuje doprava silniční. V ČR realizuje více než 70 % přepravy (osobokilometrů) cestujících (železniční 7 %; letecká 10 %) a přes 75 % přepravy (tunokilometrů) nákladů (železniční 21 %; vodní 1 %).

V dalším textu se proto budeme věnovat silniční infrastruktuře, která výrazně ovlivňuje podstatnou část vazeb v osídlení. **Stabilizace dopravních sítí je významnou součástí republikových a regionálních koncepcí a plánů.** V ČR je součástí Politiky územního rozvoje (PÚR) ČR a zásad územního rozvoje (ZÚR) krajů. Současné pojetí PÚR není koncepcí ani územně plánovací dokumentací.

Stabilizace tras (koridorů) je v úrovni ZÚR. Tento přístup je logický, neboť v úrovni ZÚR jsou sledovány nadřazené trasy (dálnice, vybrané silnice I. tř.,

resp. další silnice regionálního významu). Jejich vedení (novostavby i rekonstrukce) většinou významně zasahuje do území většího počtu měst a obcí. Investorem této nadřazené infrastruktury je především stát, u silnic II. třídy kraje. Trasy většiny záměrů jsou prověřovány vyhledávacími a technickými studii. Ty sledují průchodnost územím (včetně vlivu na přírodu a osídlení) i předběžný odhad potřebných investic. Podrobnost zpracování (většinou v měřítku 1 : 10 000) je pro úroveň ZÚR (1 : 100 000) pro územní stabilizaci tras postačující.

Problémy dostavby páteřní silniční sítě ČR

Dřívějším problémem výstavby silniční sítě ČR byl nedostatek investic. Až na výjimky nebyly realizovány souvislé trasy ani některé nejdůležitější úseky. Po vstupu do EU je možné čerpat značné dotace na trasy dopravní infrastruktury (zejména na trasy zařazené do sítě TEN-T) odstraňující hlavní deficity (středoevropského) propojení. Některé země, zejména Maďarsko a Polsko, zaznamenaly na rozdíl od ČR v uplynulém období významný rozvoj silniční (dálniční) sítě. **Zásadní problémy České republiky jsou v přípravě staveb. Týká se to i autority (stability) ZÚR – některé trasy jsou zpochybňovány soudy.**

Vzhledem k tomu, že nebyly jednoznačně stanoveny priority (časové zařazení realizace), přípravná dokumentace

významných staveb (včetně posouzení EIA) v řadě případů nesplňuje požadavky současné legislativy. Tato skutečnost nyní významně ovlivňuje možnost zahájení řady staveb, které představují nejvýznamnější deficity v síti České republiky.

Páteřní silniční síť je v ČR často ztotožňována s dálnicemi (D) a rychlostními silnicemi (R), ačkoliv řada významných vazeb není a nebude realizována těmito trasami. **PÚR ČR nadřazenou síť ne navrhuje. Koncepce dálniční sítě ČR** byla vymezena v roce 1963, zahrnovala trasy D1, D2, D5, D8, D11, D35, D43 a D47. Od roku 1993 zahrnuje páteřní síť mimo dálnic (D) též rychlostní silnice (R). Do dálnic byla zařazena trasa D3. Dálnice D47 je nyní součástí dálnice D1. Rychlostní silnice byly v trasách R1 (Pražský okruh), R4, R6, R7, R10, R35, R43, R46, R48, R52, R56 a R63. Na trasy D3 a D11 navazovaly rychlostní silnice R3 (jižně od Českých Budějovic) a R11 (severně od Hradce Králové).

V současné době jsou téměř všechny úseky rychlostních silnic zahrnuté do dálniční sítě.

Zařazení některých tras, resp. jejich úseků, do kategorie dálnic je z hlediska jejich významu (zatížení) a vazeb (včetně přeshraničních) problematické. V páteřní síti naopak **některé hlavní silnice** (část silnic I. třídy) chybí. Zásadním problémem koncepce „páteřní“ silniční sítě v ČR je, že za kapacitní trasy jsou považovány

vícepruhové (směrově rozdělené) silnice; často bez ohledu na to, že jejich reálné zatížení je v jednotlivých úsecích trasy výrazně odlišné.

V současné době je v ČR 1 213 km dálnic, 6 255 km silnic I. třídy (celkový rozsah silniční sítě je 55 654 km). Potřebný rozsah páteřní sítě zajišťující propojení vyšších center (pólů) osídlení, včetně center zahraničních, lze odhadnout na cca 4 000 km (v roce 1848 měla síť státních silnic na území ČR délku 4 760 km).

Historie výstavby českých dálnic

První úsek D1 Spořilov – Mirošovice (22 km) byl dokončen v roce 1971. V roce 1980 bylo zprovozněno celé spojení (D1 a D2) Praha – Brno – Bratislava (197 a 61 km – na českém území). Do roku 1992 měla síť D + R délku 615 km, tj. cca 50 % současné délky.

Tyto trasy v řadě případů vyžadují významnější rekonstrukce zahrnující nejen náhradu havarijních mostů. Zásadní přestavbou, včetně rozšíření na 2 x 3 pruhy, prošel jen nejstarší a výrazně nejzatíženější úsek D1 Praha – Mirošovice. Za posledních 10 let bylo dokončeno 354 km (cca 30 %) současné délky. V současné době je „modernizována“ (řadou staveb) dálnice D1 Mirošovice – Brno.

V České republice, na rozdíl od jiných zemí, v podstatě neexistují souvislé trasy dalších hlavních silnic, které by měly odpovídající standard (extravilánové vedení s mimoúrovňovými křižovatkami a s kapacitními úseky v příměstském území velkých měst). Faktická průměrná rychlost na těchto silnicích je pod polovinou rychlosti, kterou umožňují dálnice. **Prostřednictvím dálnic se realizují vazby, které by mohly v komplexně pojaté síti z velké části být s využitím hlavních silnic kratší (i rychlejší).**

Záměry výstavby do roku 2020

Komentovat další vývoj realizace české silniční sítě (zaměřený především na dálnice) k roku 2020 je velmi obtížné. Předpoklady realizace jsou výrazně ovlivněny řadou faktorů (nedostatků) v přípravě staveb (EIA, stavební povolení, výkup pozemků, archeologický průzkum, vysoutěžení dodavatele...).

V současné době jsou ve výstavbě úseky D1 (14,3 km; Přerov – Lipník nad Bečvou; 2018), D3 (16,5 km; Veselí nad Lužnicí – Ševětín a Borek – Úsilné; 2017), D4 (4,8 km; Skalka – II/118; 2017), D11 (4 km; Praskačka – Hradec Králové západ; 2017). Mimo dálnice je zde významný úsek I/11 (17,2 km; Třanovice – Bystřice; 2017).

Tyto stavby umožní dokončení trasy D1, významné prodloužení D6, vedení trasy D3 mimo České Budějovice a výstavbu významných úseků D35 (odlehčení Hradce Králové a Pardubic).

Vývoj dálniční sítě na území České republiky (délky v km) po roce 1992

trasa		stav			úseky ve stavbě	chybí *	cílový rozsah	pozn.
		1992	2005	2016				
D0 (R1)	Pražský okruh	4	17	41	0	42	83	
D1	Praha – Brno – Bohumín – Gliwice	230	230	352	14	10	376	vč. D47
D2	Brno – Břeclav – Bratislava	61	61	61	–	0	83	
D3 + R3	Praha – České Budějovice – Dolní Dvořiště – Linz	2	9	42	16	114	148+24	
D4 (R4)	Praha – Třebkov – Passau	32	32	38	5	43	86	
D5	Praha – Plzeň – Rozvadov – Nürnberg	24	148	151		0	151	
D6 (R6)	Praha – K. Vary – Pomezí nad Ohří – Bayreuth	11	33	76	–	58	167	
D7 (R7)	Praha – Chomutov – Chemnitz	17	17	35	4	43	82	
D8	Praha – Ústí nad Labem – Dresden	2	55	95	12	0	94	
D10 (R10)	Praha – Liberec – Görlitz	71	71	71		0	71	
D11 (R11)	Praha – Hradec Králové – Wrocław	43	43	87	4	63	113+41	
D35 (R35)	Hradec Králové – Svitavy – Olomouc – Lipník nad Bečvou	56	63	63	–	111	174	
D43 (R43)	Brno – Svitavy	–	–	–	–	78	78	
D46 (R46)	Vyškov – Olomouc	25	38	38		0	38	
D48 (R48)	Bělotín – Frýdek–Místek – Český Těšín – Kraków	4	4	31		44	75	
R49 (R48)	Hulín – Střelná – Púchov	–	–	–	–	60	60	
D52 (R52)	Brno – Mikulov – Wien	20	20	20		33	53	
D55 (R55)	Olomouc – Otrokovice – Břeclav?	–	–	16		85	101	
D56 (R56)	Ostrava – Frýdek–Místek	13	13	13		0	13	
		615	854	1126	56		2098	

* po dokončení zahájených úseků

Na trase 48 existuje kapacitní silnice Bělotín – Rycholtice v délce 36 km. po výstavbě obchvatu Frýdku–Místku vznikne souvislé spojení Bělotín (D1) – Český Těšín. V úseku Lipník nad Bečvou – Bělotín (15 km) jsou souběžně vedeny dvě kapacitní trasy D1 (22,6 tis. voz. /24 hod) a I/47 (13,3 tis. voz. /24 hod). Některé záměry představují zkapacitnění stávajících úseků. Jsou to D3 Veselí nad Lužnicí – Ševětín a na D7 Bitozeves – Panenský Újezd.

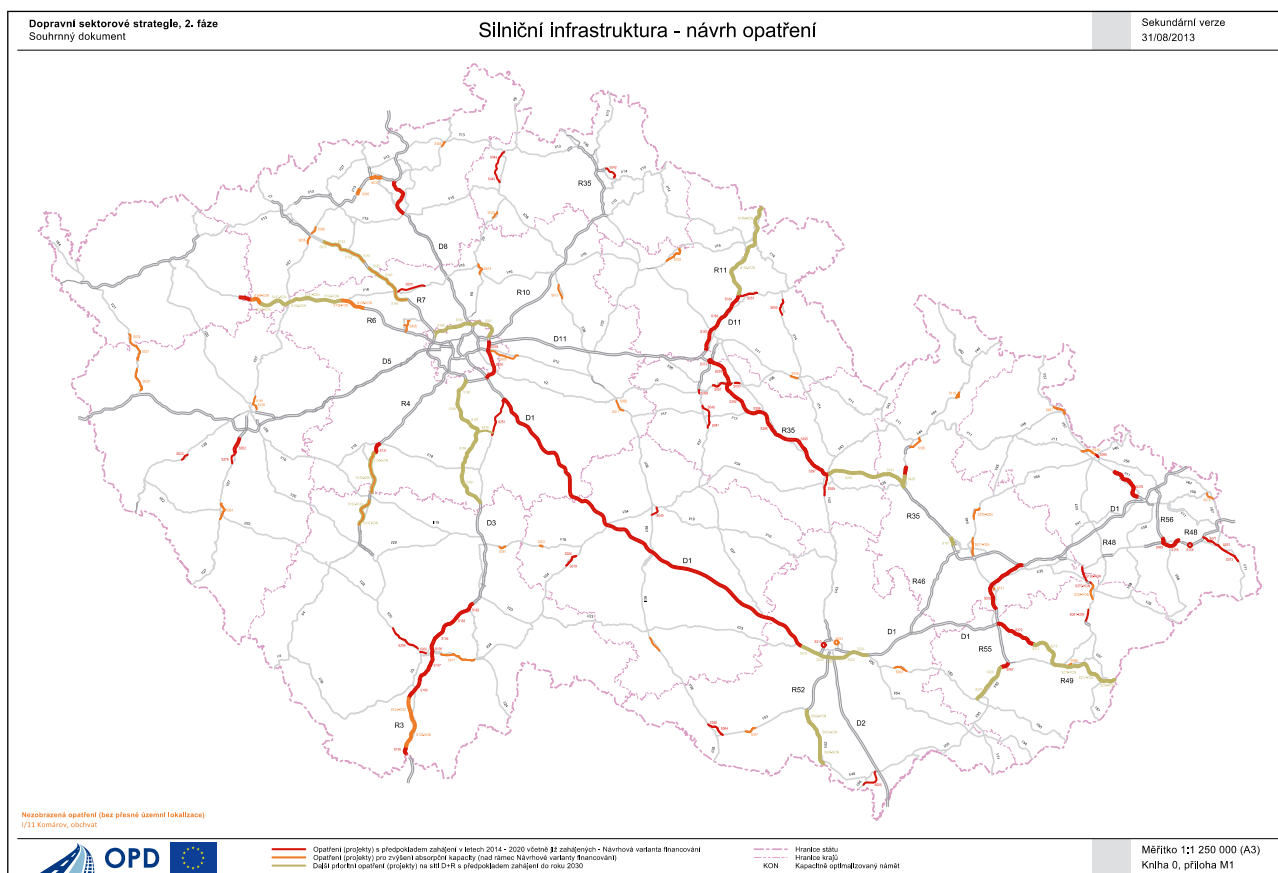
Územní rozhodnutí mají následující stavby:

dálnice	úsek	km	celkem km	předpoklad zahájení	předpoklad dokončení	zatížení stávající trasy	stávající trasa č.
D1	Říkovice – Přerov	10,1			2021	10,4	I/55
D3	Úsilné – Hodějovice	7,2	19,4	2017	2020	12,3	I/3
	Hodějovice – Dolní Třebonín	12,2		2017	2020	14,9	
D6	Nové Strašecí – Řevničov	9,8	35,6	2017	2020	9,1	I/6
	Krupá (přeložka)	6,5			2022	10,4	
	Hořesedly (přeložka)	9,2			2022	8,0	
	Hořovičky (přeložka)	5,2			2022	8,0	
	Lubeneč (obchvat)	4,9			2020	5,9	
D7	Panenský Újezd (rozšíření)	3,5	17,8	2018	2019	12,0	I/7
	Chlumčany (rozšíření)	4,4		2018	2020	11,6	
	Louny (rozšíření)	6,1		2018	2020	11,1	
	Postoloprty – Bítovzeves	3,8		2016	2018	8,3	
D11	Hradec Králové – Smiřice	11,8		2018	2022	13,8	I/33
D35	Opatovice – Časy	16,6	31,1	2017	2021	12,6	I/35
	Časy – Ostrov	14,5		2017	2021	10,7	
D48	Frýdek-Místek (obchvat)	8,6			2021	16,6	I/48
D49	Hulín – Fryšták	17,3			2019	8,3	II/432
D55	Otrokovice JV (obchvat)	3,0			2019	15,4	I/55

Mimo dálnic vykazují významné deficity řada dalších hlavních silnic. Je to především trasa I/3, kde by měly být dokončeny „přestavba“ na vystřídaný třípruh v úseku Mirošovice – Benešov a obchvat Olbramovic. Trasa bude

dlouhodobě zastupovat dálnici D3 na území Středočeského kraje. Další významnou trasou je silnice I/38, která umožňuje v úseku D1 Jihlava – Znojmo – Hatě prostřednictvím navazující rakouské S3 nejkratší spojení Praha –

Vídeň. Jsou realizovány jen obchvaty Jihlavy a Moravských Budějovic. Zcela nevyhovující jsou též úseky Kolín – Poděbrady a Nymburk – Mladá Boleslav, není dokončen obchvat Havlíčková Brodu. (obr. 1)



Obr. 1: Silniční infrastruktura – návrh opatření

Výstavba dálniční (silniční) sítě v sousedních zemích

V silniční síti České republiky chybí stanovení priorit. Důsledkem jsou významné deficity jak ve vazbách v rámci ČR, tak v napojení na (většinou) existující trasy některých sousedních zemí. Sledovány jsou spolkové země Sasko a Bavorsko, Rakousko, Slovensko a jihozápadní Polsko. Uváděny jsou úseky, jejichž stavba již byla zahájena, resp. úseky, kde je předpoklad dokončení v roce 2020.

Sasko

Dálniční síť, zahrnující přestavby a nové trasy je v podstatě dokončena. Úsek Borňa – Rotha (10 km) na trase A72 (Chemnitz – Leipzig) by měl být realizován v roce 2017. Mimo dálnice byly realizovány další silnice se čtyřpruhovými úseky, souvislá trasa B93 Altenburg – Zwicau má délku 50 km.

Ve výstavbě jsou úseky na silnicích nižších tříd:

S177 – východní tangenta Drážďan (úsek Eschdorf – Liebental v délce cca 5 km) – dokončení v roce 2020. Trasa umožní propojení A17 (Pirna) a A4 (Pulsnitz).

Do roku 2020 by měly být dokončeny dva zbývající úseky na nové trase B178. Jedná se o cca 5 km severně od Zittau a nové napojení (cca 5 km) na A4 u Weissenbergu. Umožní napojení Liberce na A4.

Pro spojení Praha – Leipzig chybí na trase B174 jediný úsek Marienberg – Zschopau v délce cca 9 km.

Bavorsko

V dálniční síti vykazuje Bavorsko dva významné deficity na trasách A94 (München – Passau) a A93 (Regensburg – Rosenheim).

Úsek A94 (Pastetten – Heldenstein) v délce 31 km by měl být dokončen v roce 2020, navazuje na již dokončený úsek po Marktl (38 km). Úsek B12 Marktl – Simbach am Inn je provozován v polovičním profilu. Trasa E552 umožní po dokončení navazujícího rakouského úseku Braunau – Ried (A8) přímé spojení München – Linz (Wien). Následně jsou sledovány dokončení dálnice A94 rozšířením stávajících úseků Marktl – Simbach a Simbach – Malching a nové trasy v prostoru

Simbachu a úseku Malching – Pocking (napojení na A3). Tím bude dokončena náhrada B12 München – Passau. Silnice B12 Passau – hranice ČR (Strážný) byla přestavěna již po roce 1990.

Trasa A93 (Hof – Regensburg – Rosenheim – Kufstein) je realizována postupně jako B15. Ve stavbě je poslední úsek (Ergoldsbach – Essench) na spojení Regensburg – Landshut (A92) v délce 9 km (2019) a obchvat Rosenheimu v délce 7 km (2020). Poslední rozestavěnou stavbou je úsek (B16 a B85, cca 6 km) v prostoru Rodingu. Umožňuje souvislé propojení Regensburg – Furth im Wald (Plzeň).

Rakousko

Rakousko má mimo dálnic (A) též kategorii silnic (S), která má převážně vícepruhové úseky. Jedinou rozestavěnou dálnicí je A5 (Schrick – Poysdorf) v délce 18 km, s dokončením v roce 2017, v roce 2018 by měl být dokončen i následný úsek (cca 10 km) na hranice ČR (Mikulov).

K území ČR dále směřují trasy:

– S10 (E55) – dokončen je úsek do Freistadtu, na hranice ČR (Dolní Dvořiště) zbývá 16 km (zřejmě až po roce 2020);

– S3 (E59) – trasa je v plném profilu dokončena do Hollabrunnu. Některé úseky (obchvat Hollabrunnu, Guntersdorf – hranice ČR) jsou realizovány v polovičním profilu, úsek Hollabrunn – Guntersdorf, včetně rozšíření obchvatu Hollabrunnu, by měl být dokončen v roce 2019, úsek k ČR (10 km) zatím bude v polovičním profilu;

– v roce 2018 by měla být realizována východní část „okruhu“ Vídně (S1) Süssenbrunn – Gross Enzersdorf (ca 10 km) a následně poslední úsek S1 – tunel (cca 7 km) pod Dunajem do Schwechatu.

Slovensko

Prioritou je dokončení dálnice D1 (E50), které by mělo do roku 2020 umožnit souvislé spojení Bratislava – Žilina – Košice.

Jedná se o úseky: Hričovské Podhradie – Vrútky, 24 km (2019)

Ružomberok – Ivachnová 15 km (2017) obchvat Prešova 7 km (2019)

Druhou významnou trasou je D3 (E75), která umožňuje spojení na Ost-

ravsko (Český Těšín) a Polské Slezsko (Bielsko-Biala).

Zde jde o úseky: obchvat Žiliny (most přes Hričovskou nádrž a tunel) 5 km (2017)

Čadca – Myto (hranice Polska) 25 km (2016 v polovičním profilu)

úsek Žilina – Čadca 25 km (dokončení do roku 2020 zřejmě nereálné)

Slovensko (obdobně jako dříve ČR) má rychlostní silnice (R). Nejvýznamnější trasou je R1 (E58). V MÚK Trnava se odpojuje od D1, východním směrem propojuje významná města Nitra, Žiar nad Hronom, Zvolen a Banská Bystrica.

Polsko

Polsko v poslední době dokončilo významné souvislé trasy:

A2 (E30) Słubice – Poznań – Łódź – Warszawa

A4 (E40) Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Rzeszów – hranice Ukrajiny

S8 (E67) spojení Wrocław – Łódź (Warszawa)

Ve velkém rozsahu je dokončena trasa A1 (E75) v úsecích Gdańsk – Grudziadz – Toruń – Łódź – Belchatów a Pyrzowice – Gliwice – hranice ČR (Bohumín)

Ve výstavbě je úsek Pyrzowice – Częstochowa (35 km; 2018).

Zbývá přestavba úseku Częstochowa – Belchatów (cca 65 km).

Významné úseky byly již realizovány na trase S3 (E65) Szczecin – Gorzów Wlkp – Zielona Góra – Legnica.

Rozestavěny jsou úseky Polkowice – Legnica (42 km; 2018) a Legnica – Bolkow (40 km; 2019)

Následně by měla být zahájena stavba Bolkow – Kamienna Góra – Lubawka/ hranice ČR.

Dokončena byla trasa S69 Bielsko-Biala – Żywiec – Zwardoń/Skalité, která navazuje na zatím nedokončenou slovenskou dálnici D3.

Významným deficitem pro vazby na ČR je úsek Kraków – Bielsko-Biala.

Polsko a Maďarsko měly před rokem 1990 malý rozsah dálniční sítě. V současné době jejich síť vykazuje oproti ČR výrazně menší deficity. Polská nadřazená síť zahrnuje dálnice (A), rychlostní silnice (S) a další významné trasy. V posledních deseti letech došlo k velkému rozvoji. Velmi rozsáhlý je soubor zahájených staveb, jejichž

Zatížení příhraničních úseků (více než 5 tis. voz./24 hod) v roce 2010 (2016)

D2	Břeclav	12	(16)	I/12	Mosty u Jablunkova	9	(8)	I/52	Mikulov	5	(8)
D5	Rozvadov	12	(15)	I/38	Hatě	7	(9)	I/26	Folmava	5	(6)
D48	Český Těšín	11	(14)	I/33	Náchod	7	(5)	D1	Bohumín	5	(9)
D8	Krásný Les	10	(13)	II/214	Svatý Kříž	7		I/45	Krnov	5	(6)
I/64	Aš	9	(8)	I/51	Hodonín	6	(8)	I/3	Dolní Dvořiště	4	(5)

V případě Aše, Hatí, Svatého Kříže, Hodonína a Krnova se jedná především o regionální vazby.

Největší zatížení nadnárodním tranzitem mají přechody Český Těšín (39 %), Břeclav (24 %), Mosty u Jablunkova (28 %), Krásný Les (16 %), Rozvadov (18 %) a Mikulov (24 %).

Nejzatíženější byla spojení mezi hraničními přechody (tis. voz./24 hod v roce 2010; zdroj ŘSD ČR):

	<i>všechna vozidla</i>	<i>z toho nákladní</i>
Český Těšín (I/48) – Mosty u Jablunkova (I/11)	2,5	1,3
Krásný Les (D8) – Lanžhot (D2)	1,2	1,0
Český Těšín (I/40) – Mikulov (I/52)	1,2	0,7
Rozvadov (D5) – Lanžhot (D2)	1,1	1,0
Český Těšín (I/40) – Lanžhot (D2)	0,6	0,4
Rozvadov (D5) – Náchod (I/33)	0,4	0,3
Krásný Les (D8) – Hatě (I/38)	0,4	0,1

Dálkové (tranzitní) vazby představují jen malou část celkového zatížení.

dokončení bude znamenat kvalitní spojení mezi většinou velkých měst Polska i spojení s významnými centry sousedních zemí. Deficity jsou dosud na spojení Varšavy s Krakovem a Gdaňskem S7 (E77). V Polsku je ve velkém rozsahu (zejména u kategorie S) využívána výstavba či přestavba trasy v polovičním profilu. To umožňuje vytváření souvislých spojení center osídlení. Následně jsou úseky s vysokým zatížením rozšiřovány.

Ve Varšavské aglomeraci chybí zejména jihovýchodní část trasy S2 (15 km) a na ni navazující A2 (14 km), umožňující propojení západní a východní dálnice A2 (E30).

Maďarsko, které nesousedí s ČR, dokázalo realizovat podstatnou část dálniční sítě.

Budapest je dnes spojena se všemi velkými městy souvislými dálnicemi. Má souvislé spojení na Bratislavu, Wien, Maribor, Zagreb, Beograd a Arad. Relativně krátké jsou chybějící příhraniční úseky Szombathely – Graz, Mohacs – Osijek, Debrecen – Oradea a Miskolc - Košice.

Zatížení silniční sítě

Zatížení silniční sítě bylo sledováno v pětiletých intervalech. Z posledního šetření (namísto 2015 v roce 2016) jsou zatím předběžné výsledky pro dálnice a silnice první třídy. Jelikož nebyly realizovány rozsáhlejší nové úseky, nedošlo od roku 2010 v síti k výrazným změnám (obr. 2).

Vzhledem k nízké kvalitě většiny silnic je významná část zatížení soustředěna na existující dálnice (a na ně navazující trasy). Souvislé zatížení nad 20 tis. voz./24 hod vykazují mimo D1 jen některé úseky ostatních dálnic. Nižší zatížení než 15 tis. voz./24 hod vykazují úseky dálnic D1 (Mořice, Řihovice), D3 (Sudoměřice), D4 (Předonice), D6 (Nové Strašecí, Sokolov) a D7 (Chomutov). Výrazně více jsou samozřejmě zatíženy příměstské úseky přenášející významnou část regionálních vazeb k velkým centrům (viz kartogram).

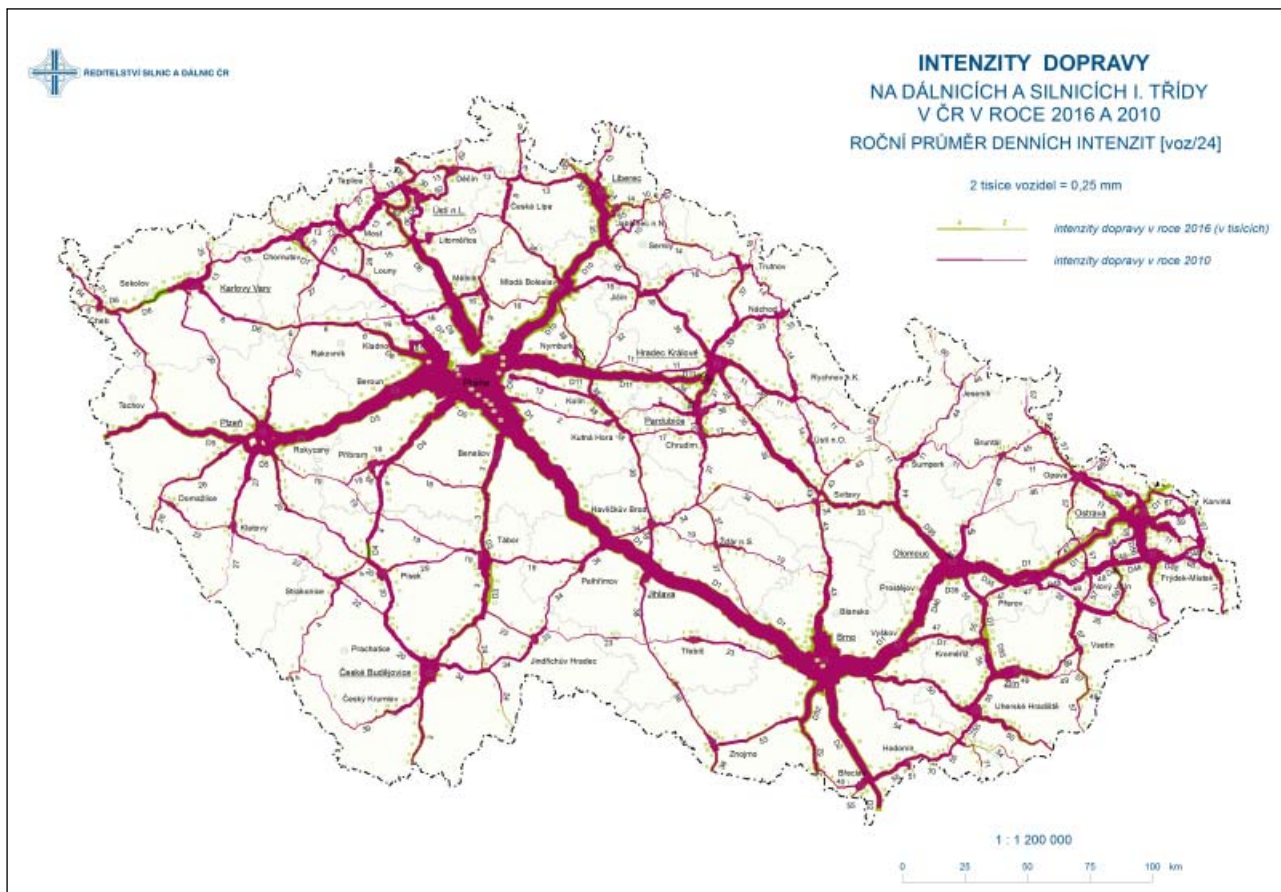
Přeshraniční intenzity vazeb, a to jak v úrovni republikové, tak regionální (krajské), jsou relativně nízké a jen v některých případech překračují hodnotu 10 tis. voz./den.

Změny zatížení sítě

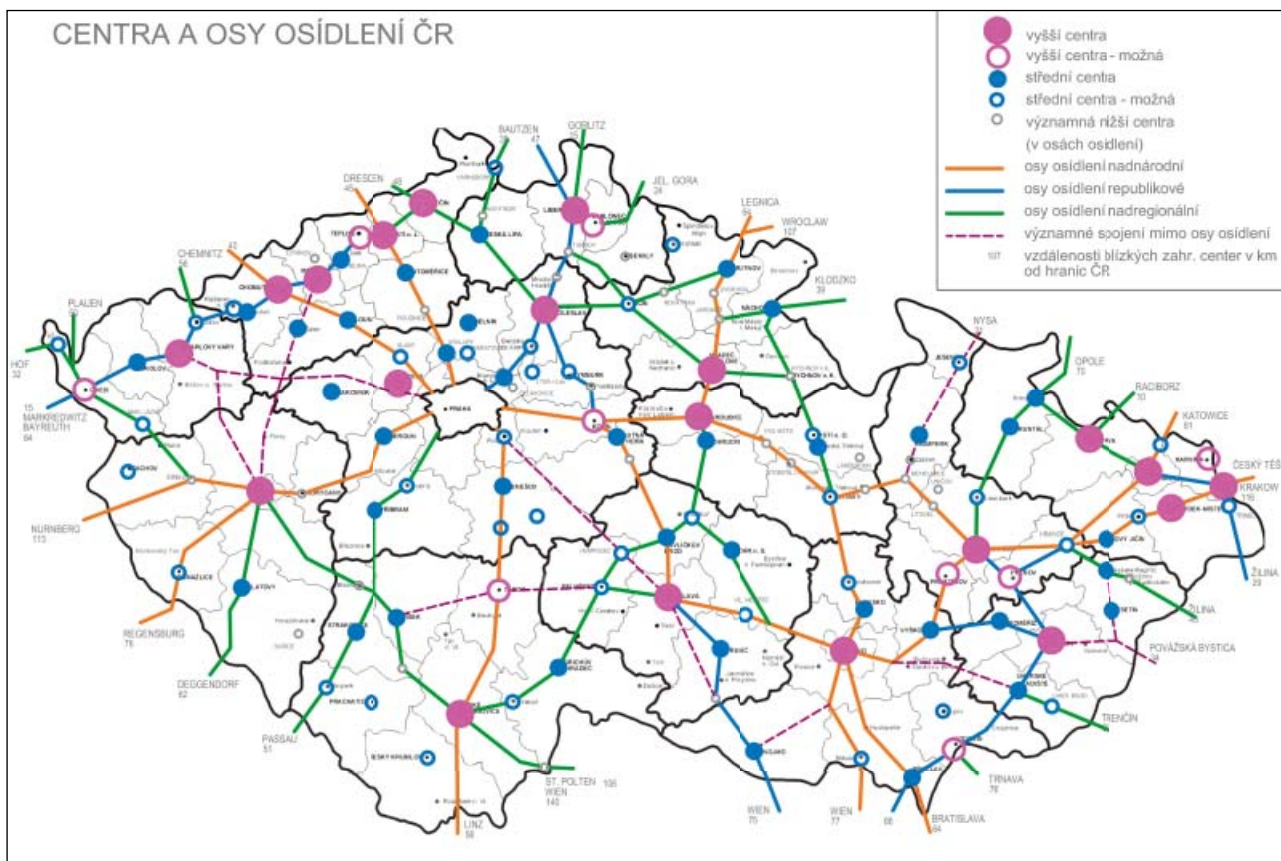
K významnějším změnám může dojít v souvislosti s dokončením polsko-slovenského propojení (S69 – D3) mimo ČR a polsko-českého propojení (S3 – D11) přes Lubawku/Královec. Do tohoto koridoru by měly být převedeny trasy E65 (Legnica – Brno) a E67 (Wrocław – Praha).

Ve vnitrostátní síti bude zásadní změnu znamenat dokončení dálnice D35, která by měla převzít významnou část západovýchodních vazeb (trasa dnes vykazuje souvislé zatížení nad 15 tis. voz./24 hod). Ty jsou dnes realizovány dálnicí D1 „závletem“ přes Brno. K odlehčení brněnské aglomerace by mohla výrazně přispět přestavba trasy I/38 Jihlava – Znojmo (Hatě) pro přímé spojení Praha – Wien.

Významnější německo-rakouský tranzit lze očekávat až po dokončení dálnice D3. Výstavba úseků Jesenice – Mezno a Dolní Třebonín – Dolní Dvořiště zřejmě bude zahájena po roce 2022. Dokončení trasy A93 Landshut – Rosenheim (cca 75 km) umožní souvislé spojení Berlin – Leipzig – Hof - Regensburg – Rosenheim (– Salzburg/Innsbruck) po



Obr. 2: Intezity dopravy na dálnicích a silnicích 1. třídy v ČR v letech 2016 a 2010



Obr. 3: Centra osídlení ČR

německém území. Význam D3 bude zejména v propojení Dresden – Praha – České Budějovice – Linz – Salzburg/ Graz (Alpy, Itálie, Slovinsko).

Dálkové vazby zejména v nákladní dopravě by měly být realizovány železniční dopravou. V té je však zastávání ČR ještě výrazně větší než v dopravě silniční.

Centra osídlení a jejich vazby (obr. 3)

Česká republika má relativně dobré rozložení vyšších (nad 100 000, resp. nad 50 000 obyv.) a středních (nad 20 000 obyv.) center. Tato centra většinou disponují odpovídající sociální infrastrukturou (školství, zdravotnictví aj.), jejich hlavním problémem je ale často výrazný rozdíl demografického a ekonomického potenciálu.

Meziregionální dojízdka za prací není systémovým řešením, spíše by mělo docházet k migraci.

Regionální vazby sídel k významným centrům osídlení nepochybně zůstanou z velké části na stávajících silnicích. Ty jsou (po výstavbě dálnic) přeřazovány (na rozdíl od Německa a Rakouska) do kategorie silnic druhé třídy a nejsou součástí systému „státních“ silnic. V sousedních zemích vzhledem k jejich významu (zejména v území aglomerací) jsou na nich realizovány lokální obchvaty sídel. **V jejich korytech je vysoká koncentrace obyvatel, ale též ekonomických aktivit.**

Otázkou dostavby silniční sítě je, zda upřednostnit realizaci ucelené sítě hlavních silnic (nejen dálnic) s tím, že některé úseky (s nízkým zatížením) budou budovány v polovičním profilu a následně (dle potřeby) budou rozšířeny.

Tento přístup byl úspěšně aplikován jak v Bavorsku, tak v Rakousku a Švýcarsku (alpské tunely) i Polsku. **Umožňuje významné zrychlení výstavby souvislých tras.** V ČR se mohlo jednat např. o úseky D3 (Třebonín – D. Dvořiště) a D35 (Opatovec – Mohelnice).

Srovnání českých, bavorských a rakouských regionálních center

Vzhledem k tomu, že dopravní vazby směřují k významným regionálním centrům a vazby meziregionálních (včetně přeshraničních) jsou indukované především vazbami vyšších regionálních center k centrům metropolitním, uvádíme přehled těchto center, včetně základních demografických a ekonomických charakteristik.

Jsou sledována města, která jsou centry správních, resp. plánovacích regionů

Česko	obyv. v tis.		HDP/obyv. 2010	Bavorsko	obyv. v tis.		HDP/obyv. 2010	Rakousko	obyv. v tis.		HDP/obyv. 2010
	2015	změna po r. 90			2015	změna po r. 90			2015	změna po r. 90	
Praha	1267	+53	172	Aschaffenburg	69	+5	226	Wien	1797	+252	165
Kladno	69	-3	66	Würzburg	125	-3	173	St. Pölten	53	+3	131
Mladá Boleslav	44	0	115	Schweinfurt	52	0	300	Wiener Neustadt	43	+8	152
České Budějovice	94	-4	90	Bamberg	73	+2	205	Linz	197	-6	165
Plzeň	170	-4	106	Bayreuth	72	-1	182	Salzburg	148	+4	166
Karlovy Vary	50	-6	67	Amberg	42	-2	143	Innsbruck	127	+8	139
Ústí nad Labem	93	-5	79	Nürnberg	510	+16,8	168	Graz	274	+36	143
Liberec	103	+2	78	Ansbach	40	+3	177	Klagenfurt	98	+9	127
Hradec Králové	93	-7	90	Augsburg	286	+26	157	Villach	60	+6	127
Pardubice	90	-5	86	Ingolstadt	132	+26	294	Bregenz	29	+2	150
Jihlava	51	-1	86	Regensburg	146	+25	286	Dornbirn	47	+6	150
Brno	377	-11	119	Passau	51	+2	208	Feldkirch	32	+5	
Olomouc	100	-3	84	Landshut	69	+9	172	Wels	60	+7	
Zlín	76	-6	91	München	1450	+221	225				
Ostrava	293	-30	100	Ulm/Neu Ulm	123/57	+13/+11	239				
Chomutov	49	-4	59	Kempten	67	+5	174				
Most	67	-3	73	Rosenheim	62	+6	149				
Opava	58	-5	74	Fürth	124	+21	112				
Frýdek-Místek	57	-6	68	Erlangen	108	+6	253				
Karviná	55	-14	31	Memmingen	43	+4					

Středočeský kraj nemá hlavní město, jsou uvedena dvě statutární města – Kladno a Mladá Boleslav.

Plánovací region Donau Iller přesahuje do spolkové země Baden-Württemberg, ve které leží Ulm (123 tis. obyv.). V Dolním Rakousku je druhým centrem Wiener Neustadt. V Korutanech je druhým centrem Villach. Hlavní město Burgenlandu Eistenstadt (11 tis. obyv.) není regionálním centrem. Regionálním centrem Vorarlbergu je dvojměstí Bregenz-Dornbirn. Některé bavorské regiony mají dvě centra: Bayreuth – Hof, Amberg – Weiden, Passau – Straubing, Ulm – Memmingen.

V ČR byla uvedena další statutární města. Z přehledu je zřejmá souvislost vývoje počtu obyvatel po roce 1990 s ekonomickým potenciálem měst (HDP). Nárůst zaznamenala Praha, vlastní město 53 tis. obyv., v příměstském území 170 tis. obyv. Pokles obyvatel některých center byl ve sledovaném období kompenzován výrazným rozvojem v jejich příměstském území. Týká se to zejména Brna (23 tis.), Českých Budějovic (15 tis.) a Mladé Boleslavi (13 tis.); v Rakousku Lince (12 tis.).

Bavorská a rakouská centra až na výjimky zaznamenala nárůst počtu obyvatel (někdy i o více než 10 %).

Dále uvádíme blízká centra v Sasku, jižním Polsku a západním Slovensku.

Sasko	obyv. v tis.		HDP/ obyv. 2010	Polsko	obyv. v tis.		HDP/ obyv. 2010	Slovensko	obyv. v tis.		HDP/ obyv. 2010
	2015	změna po r. 90			2015	změna po r. 90			2015	změna po r. 90	
Leipzig	561	49	104	Kraków	765	11	94	Bratislava	420	-23	176
Dresden	544	53	115	Wrocław	635	-10	95	Nitra	78	-12	61
Chemnitz	249	-46	107	Katowice	302	-66	88	Trnava	66	-6	82
Zwickau	91	-24	84	Opole	120	-20	50	Žilina	81	-3	65
Plauen	64	-8	74	Wałbrzych	117	-23	47	Trenčín	56	-1	65
Görlitz	54	-18	77	Bielsko-Biala	173	-11	60	Martin	56	-2	65
Bautzen	40	-9	73	Legnica	101	-2	113	Banská Bystrica	49	1	65

HDP je za jednotky NUTS 3, těmi jsou samostatně velká saská a polská města, na Slovensku jsou to kraje, HDP samotných měst by bylo vyšší.

Ve sledovaném území zaznamenala nárůst jen města Leipzig, Dresden a Kraków. Velká saská města jsou nad Ø EU, všechna polská města jsou pod Ø. Významně se odlišuje Bratislava, srovnatelná s Vídní a Prahou. Velká a „bohatá“ města pochopitelně výrazně ovlivňují (generují) regionální i meziregionální intenzitu vazeb.

Potřeba nových přístupů

Rozvoj silniční sítě v ČR postrádá celkovou koncepci, a to zejména v oblasti priorit (postupu) výstavby.

Dopravní politika ČR sleduje obecné cíle:

- konkurenceschopnost ČR – modernizovat a dobudovat infrastrukturu (zejména síť TEN-T);
- soudržnost regionu – modernizovat infrastrukturu pro zlepšení dostupnosti.

Neobsahuje koncepci a tím pochopitelně ani priority.

Politika územního rozvoje ČR rovněž nenavrhuje koncepci sítě, ale jen mini-

sterstvem dopravy sledované záměry na dostavbu, resp. modernizaci sítě.

Významné zaostávání výstavby je zejména ve středočeském prostoru. **Pražský metropolitní region je nejen hlavním dopravním uzlem ČR, ale též nejvýznamnějším ekonomickým regionem s výrazným nárůstem počtu obyvatel.** V území je realizována přibližně polovina výkonu cestovního ruchu ČR a je zde jediné mezinárodní letiště evropského významu Praha Ruzyně (92 % výkonu všech českých letišť). V „prioritách“ chybí zejména jihovýchodní část Pražského okruhu – propojení radiálních dálnic. Zatížení na řadě úseků regionálních silnic je často vyšší než na dálnicích v jiných regionech ČR.

Makroregionální působnost Prahy překračuje území Středočeského kraje, zahrnuje významné části krajů Ústeckého, Libereckého, Královéhradeckého, Vysočiny a Jihočeského.

Značným problémem je omezení investic státu jen na dálnice a silnice I. třídy. Do tras I. třídy jsou dnes zařazeny silnice, jejichž význam a zatížení jsou velmi nízké. Nejsou sledovány, zejména u aglomerací Prahy a některých dalších měst, silně zatížené regionální úseky silnic nižší kategorie. Na

trasách bývalých silnic I. třídy v Pražské aglomeraci zůstalo i přes realizace souběžných dálnic zatížení přes 20 tis. voz./24 hod.

Významným problémem je „nepropojenost“ Prahy a Brna souvislými trasami na síť Německa a Rakouska.

Po dokončení D8 chybí přímé napojení na Regensburg – München, Linz a Wien. Mimo D3 a D52 se nejedná o dálnice, ale o vybrané silnice I. třídy odpovídající standardu státních silnic sousedních zemí (B) a v šířkovém uspořádání odpovídajícím zatížení úseků.

Souvislé trasy odpovídajících parametrů dnes vedou jen ke čtyřem hraničním přechodům – Lanžhot (D2), Rozvadov (D5), Hrádek nad Nisou (D10-R35-I/35), Bohumín (D1-D46-D35-D1) a Krásný Les (D8).

„Strategie“ rozvoje dopravních sítí obsahují řadu úseků, jejichž přínos je z hlediska role v celkové síti méně významný, není sledována realizace souvislých tras na hlavních spojeních.

Vzhledem k dostatku (resp. převisu) investic do dopravní infrastruktury by stavby, které mají územní rozhodnutí (viz výše) mohly být realizovány cca do roku 2022. Zahájení některých

z nich v období 2017–18 není jisté (získání pozemků, stavební povolení, výběr zhotovitele).

V tomto souboru (viz výše) chybí některé významné deficitní úseky:

D0 – Modletice (D1) – Běchovice (I/12) – 12,6 km

a navazující přeložka I/12 Běchovice – Úvaly – 12,5 km

D35 – Ostrov – Janov – 19,0 km

D7 – Slaný – Panenský Týnec – 16,7 km

D52 – obchvat Mikulova – 5,0 km

a navazující trasa do Pohořelic

Koncepce rozvoje silniční sítě by měla vycházet z reálných vazeb mezi centry osídlení. Těmi jsou mimo Prahy, Brna a Ostravy zejména aglomerace s jádry cca 100 tis. obyv. – České Budějovice, Plzeň, Chomutov – Most, Ústí nad Labem – Teplice, Liberec – Jablonec nad Nisou, Hradec Králové – Pardubice a Olomouc. Českobudějovická aglomerace jako jediná v této kategorii nemá propojení s Prahou. **Vzájemné vazby těchto aglomerací jsou velmi nízké, zcela převažují vazby k Praze.** Tam směřují i vazby menších krajských měst, Karlových Varů a Jihlavy.

Vzhledem k velikosti Brna jsou aglomerace Ostravy a Olomouce, resp. Zlína více autonomní. Brno, druhé nejvýznamnější centrum ČR, svými vazbami osciluje mezi Prahou a Vídní.

Z vnitrostátních vazeb je výrazně nejvýznamnějším deficitem propojení Hradecko-pardubické aglomerace s aglomerací Olomouckou.

Druhým faktorem jsou vazby k zahraničním centrům, resp. k významným dopravním uzlům. Zde jsou největší deficity výhradně na české straně. Ve spojení na Wien, Linz a Regensburg. Zásadně ovlivňují zapojování ČR do Evropy.

Námět na změny číslování dálniční sítě

V ČR dálnice přejímají číslování dřívějších silnic I. třídy. Při převedení rychlostních silnic do kategorie dálnic mohlo být sledováno vytvoření souvislých „dálnic“, resp. navazujících hlavních silnic.

D10 by měla z Turnova pokračovat na Liberec a Bílý Kostel nad Nisou a dál jako I/10 na Zittau

(Trasa E65 bude vedena v koridoru Legnica (S3) – Lubawka/Královec (D11)– Opatovice nad Labem (D35) – Svitavy a dále na Brno.)

R35 a R48 mohly být **D12** (Opatovice nad Labem – Olomouc – Lipník nad Bečvou – souběh s D1 – Bělotín – Frýdek-Místek – Český Těšín/Cieszyn

D52 a D46 mohly být **D9** (Mikulov – Brno – Olomouc)

D43 (Brno – Svitavy) mohlo být pokračováním **D2** od Bratislavy (budoucí souvislá trasa E65)

Místo 56 dálnic bychom měli **12** reálných dálnic. Další směrově dělené komunikace (současné i budované) by nemusely být součástí dálniční sítě (měla by na nich být rychlost nad 110 km/hod).

Vzhledem k tomu, že **některé navrhované dálniční trasy nepropojují významné póly osídlení** (včetně zahraničních) a **procházejí územím bez významnějších nižších center**, je žádoucí **ověřit potřeby zařazení do dálniční sítě**. Týká se to zejména úseků, jejichž současné zatížení je pod 10 tis. voz./24 hod.

Žádoucí je též **korekce vedení tras evropské sítě (E)** přes území ČR. Jejich vedení by mělo více využívat existující či uvažované dálnice.

E67 Praha – Warszawa – v úseku Hradec Králové – Wrocław trasou D11 přes Trutnov

E65 Legnica – Bratislava – trasou přes Hradec Králové a Svitavy na Brno

E53 Praha – München – trasou Plzeň – Furth im Wald – Regensburg – Landshut – München

E49 Leipzig – Wien – trasou Leipzig – Chemnitz – Chomutov – Plzeň

E48 – pro spojení Praha – Olomouc – Český Těšín/Cieszyn – Kraków

E59 – pro spojení Wien – Brno – Přerov – Ostrava – Katowice (návažnost na trasu Zagreb – Graz – Wien)

Shrnutí

Nadřazená dopravní (silniční) infrastruktura má umožňovat kvalitní vazby mezi centry (póly) osídlení.

Těmi jsou aglomerace s významnými jádrovými městy:

- metropolitní (s centry nad 500 tis. obyv.) (Praha, Dresden, Leipzig, Nürnberg, München, Wien, Kraków, Wrocław)
- regionální (s centry nad 100 tis. obyv.)
- ostatní (s centry nad 50 tis. obyv.)

Významným faktorem je jejich, často velmi rozdílný, ekonomický potenciál. Bavorská a rakouská centra vykazují 2–4 x vyšší HDP na obyvatele než stejně velká česká města, jejich atraktivita ovlivňuje intenzitu dopravních vazeb (HDP Bratislavy je vyšší než Prahy a Vídně).

Tato skutečnost, zásadně ovlivňující prostorové plánování, se do českých dopravních koncepcí zatím významně nepromítá. Není součástí Politiky územního rozvoje ČR, která je odvozována zejména od administrativní role krajských měst (vymezení tzv. rozvojových oblastí). **Nejsou zohledňovány rozdílný potenciál center aglomerací ani intenzita vazeb.**

PŮR ČR (2015) navrhuje koridory hlavních silnic ve třech kategoriích – D, R, S (byla vydána před „sloučením“ D a R). **Zahrnuje významnou část „hlavních“ silnic, nikoliv však úplnou síť.** V některých případech jsou sledovány celé trasy (Plzeň – České Budějovice, Mladá Boleslav – Znojmo), někdy jen uvažované záměry.

Pokud jde o propojení krajských měst, chybí koridory Plzeň – Karlovy Vary, České Budějovice – Jihlava a Pardubice – Jihlava. Problematické může být přecházení silnic I/43, I/49 a I/55 do kategorie dálnic.

Z přeshraničních vztahů chybí spojení Plzeň – Folmava (Regensburg) a České Budějovice – Gmünd (Wien). Trasa E49 má na území Rakouska silnicemi B2 a B4 souvislé extravilánové vedení v délce 125 km, navazující 25 km úsek Stockerau – Wien je dálnicí A22.

PÚR ČR by měla přehodnotit "rozvojové" oblasti dle jejich reálného vývoje a v síti hlavních silnic stanovit etapy odstraňování hlavních deficitů pro vazby v osídlení.

Souvislé dálniční spojení je potřebné mezi metropolitními regiony (s jádry nad 500 tis. obyv.), významnými aglomeracemi (nad 300 tis. obyv.), resp. dopravními uzly (obr. 4).

Z tohoto hlediska jsou nejvýznamnějšími deficity úseky na D3 (Praha – Linz), D52 (Brno – Wien), D11 (Praha – Wrocław) a D35 (propojení Hradecko-pardubické a Olomoucké aglomerace) a na spojení Plzeň – Regensburg (München), kde chybí přestavba silnice I/26.

Je pravděpodobné, že do roku 2020 nebudou realizovány v celém rozsahu ani trasy v současné době připravované (výjimka EIA). Další stavby budou financovány bez příspěvků EU a výstavba bude limitována národními zdroji.

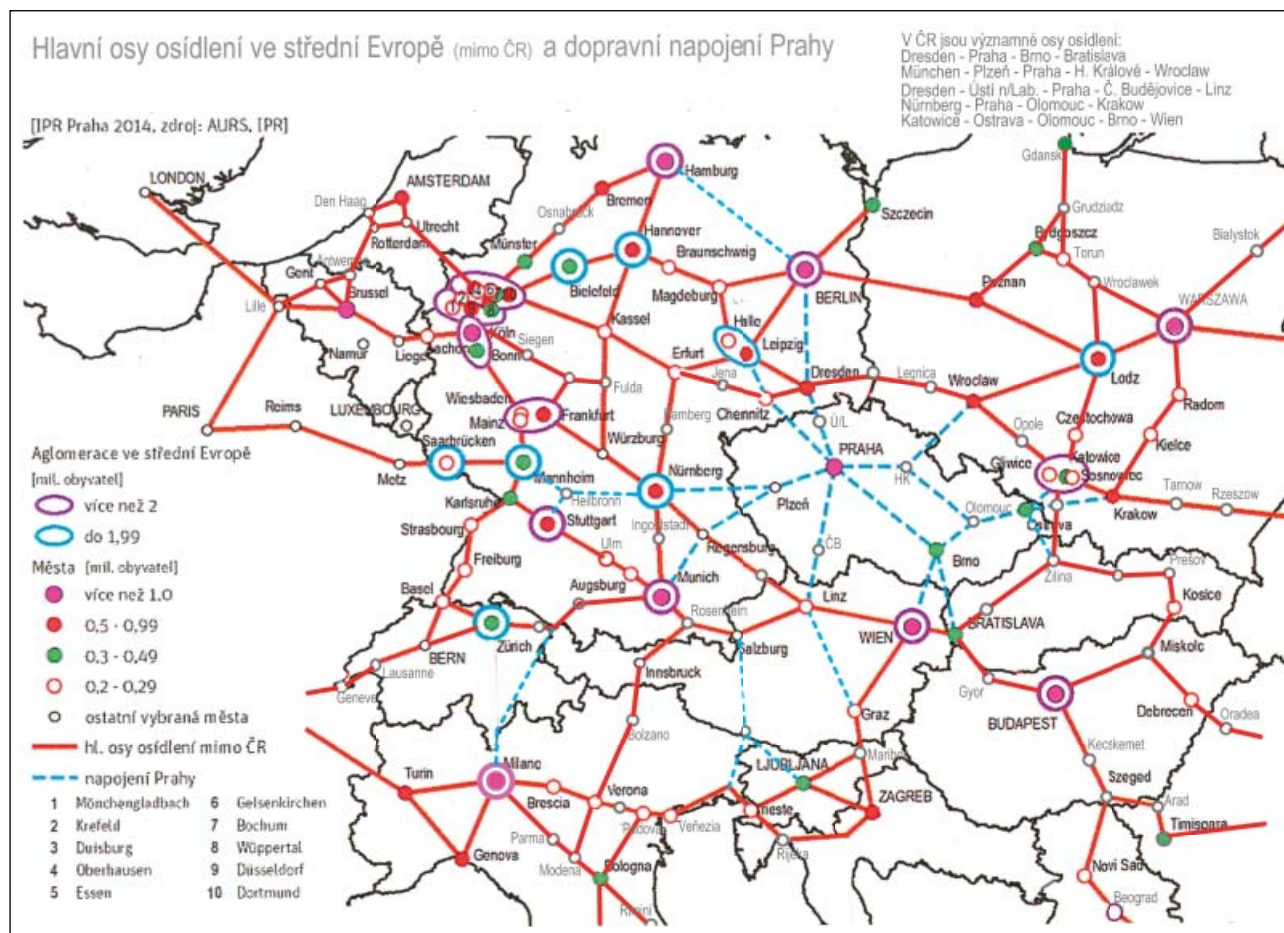
Je proto žádoucí, aby byly jednoznačně definovány priority staveb tak, aby bylo dosaženo jejich maximální účinnosti v silniční síti, jejíž rozsah a kapacita úseků by umožňovala kvalitu hlavních přepravních vazeb v rámci území ČR i propojení na (již převážně existující) silniční infrastrukturu sousedních zemí.

Budoucí výstavba silniční sítě by měla vycházet z komplexního, systémového řešení vazeb v osídlení. Priority by měly být formulovány v republikové koncepci vývoje prostorového uspořádání. Ta by měla reflektovat rozdílný potenciál měst a regionů. Prognózování „všeobecného rozvoje“ bez seriálních analýz k celkovému pozitivnímu vývoji ČR nepovede.

Dopravní (silniční) infrastruktura je investičně i provozně nákladným systémem, proto by její uspořádání mělo být optimalizováno s vazbami osídlení.

V republikové koncepci prostorového uspořádání by měly být formulovány zásady její dostavby či přestavby. Priority by měly být propojeny s potřebami odstranění hlavních deficitů. Sledovány by měly být horizonty dokončení k letům 2025 a 2030. Zásadně je potřeba urychlit fázi přípravy staveb. Ta by měla korelovat s prioritami výstavby. Ke stanoveným časovým horizontům by mělo být zpracováno schéma funkční silniční sítě s vyznačením novostaveb a přestaveb, a to nejen investic státu, ale též krajů a velkých měst. V Pražské aglomeraci by součástí nadřazené sítě měl být i tzv. aglomerační okruh, které je dnes převážně v kategorii II. třídy. Je integrální součástí metropolitního silničního systému.

Struktura osídlení (póly a osy) je v podstatě stabilizovaná. Nové aktivity včetně bydlení by měly využívat především plochy uvnitř měst, zejména přestavbových území.



Obr. 4: Hlavní osy osídlení ve střední Evropě (mimo ČR) a dopravní napojení Prahy

V příměstském území velkých měst došlo v posledních 20 letech, ve vazbě na nadřazené silnice, k výstavbě rozsáhlých komerčních zón (logistika, nákupní centra). Jejich lokalizace generuje poměrně významný podíl regionální dopravy. Řada záměrů (strategických zón, podporovaných státem či kraji) nebyla naplněna.

Specifikem české sídelní struktury je výrazná dominance (demografická a ekonomická) hlavního města Prahy. V sousedním Bavorsku vykazují vyšší HDP než Mnichov 4 centra a dalších 7 center má vyšší HDP než Praha. V Rakousku jsou dvě centra srovnatelná s Vídní a další ztrácejí méně než 10 %.

Významným faktorem je pochopitelně polohový potenciál, který ovlivňuje dostupnost významných středoevropských metropolitních regionů (Mnichov, Stuttgart, Frankfurt am Main, Köln – Düsseldorf). K nim by měla směřovat propojení ČR i Prahy, přes kterou je většina těchto vazeb realizována (obr. 5).

Dopravní vazby nejsou realizovány jen silniční dopravou. **Měla by být optimalizována spolupráce s dopravou železniční, která má velký potenciál v realizaci regionálních vazeb. Dálková spojení (zejména v nákladní dopravě) by měla z významné části přejít na železnici.**

Silnice nadřazené síti bez ohledu na jejich šířkové uspořádání (koreluje se zatížením) by měly mít extravilánový charakter (mimo centrální a obytná území měst).

Součástí staveb hlavních silnic by mělo být napojení větších měst (ekonomických aktivit) a významných regionálních silnic. Tato problematika by měla být řešena v kontextu územních plánů (měst, obcí) a trasy přivaděčů ovlivňujících polohu křižovatek by měly být součástí regionální dokumentace (ZÚR).

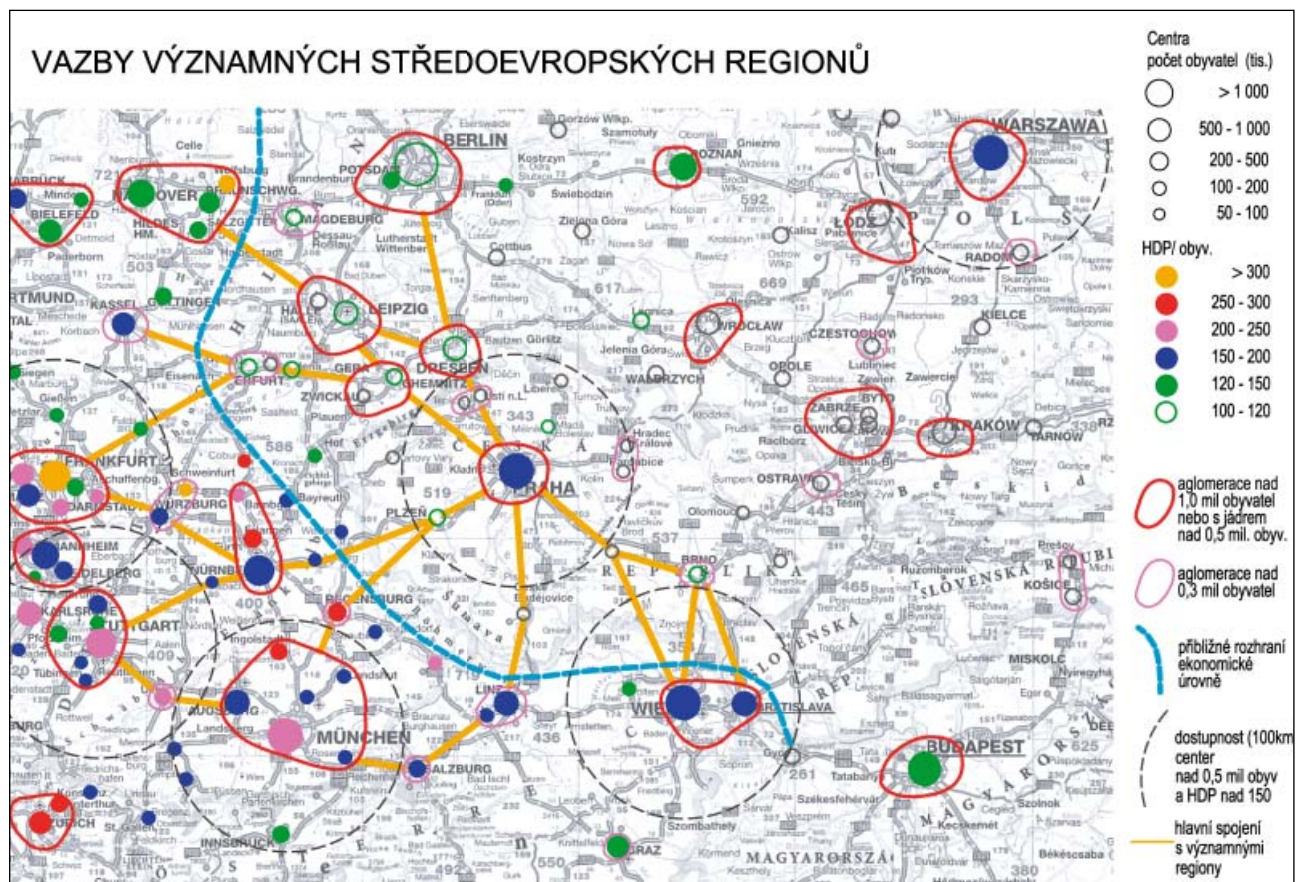
Základním přístupem k řešení deficitů v silniční dopravě by mělo být:

- stabilizovat síť hlavních silnic (vazby mezi významnými centry osídlení)

- na základě jejich významu k realizaci vazeb rozhodnout o novostavbě, resp. přestavbě
- vícepruhové silnice realizovat zejména v příměstském území velkých měst
- sledovat homogenizaci trasy do stavbou kratších chybějících úseků
- řešit problémové úseky zejména: obchvaty měst (sídel), konflikty s vedením železničních tratí, významné závady na trase.

Pokud jde o vícepruhové trasy, je potřebné zvážit, za jak dlouho bude realizována cílová podoba a v případě delšího časového odstavu sledovat stavbu v polovičním profilu.

Cílem těchto doporučení je výrazně zrychlit výstavbu hlavních silnic s dočasným využitím úseků, které byly v minulosti přestavěny a umožňují intenzitu 10–15 tis. voz./24 hod. Na hlavních silnicích (mimo D) by měla být zvýšena maximální rychlost na 100 km/hod, na vícepruhových silnicích na 110 km/hod. Hlavní silnice



Obr. 5: Středoevropské metropolitní regiony a významné aglomerace

by měly mít převážně extravilánové vedení (s omezeným napojením silnic nižších tříd). Při zatížení hlavní trasy nad 10 tis. voz./24 hod by měly být mimoúrovňové křižovatky. Přibližným rychlosti ostatních hlavních silnic ke 130 km/hod na dálnicích by došlo k významné optimalizaci vazeb.

Pro regionální plánování i pro přípravu staveb je významné možné období realizace. Současné deficity v silniční síti jsou velmi rozsáhlé, značná část existujících tras bude vyžadovat rekonstrukci. I ta by měla být součástí strategie udržitelné mobility.

Velkým problémem pro prognózuování dopravy je, že neexistuje reálná strategie vývoje osídlení.

Politika územního rozvoje vymezuje rozvojové oblasti (zpřesňované v ZÚR), které zahrnují velmi rozsáhlá území bez ohledu na to, že v nich (včetně center) došlo k výraznému útlumu ekonomického potenciálu i úbytku obyvatel.

V územních plánech obcí jsou navrhovány rozsáhlé zastavitelné plochy. Velká část územních plánů obcí byla schválena v období 1995–2000. po dvaceti letech lze konstatovat, že k významnému rozvoji došlo jen v některých územích, přes- to k redukci ploch v podstatě nedošlo.

V regionálních plánech jiných zemí jsou vymezeny aglomerace významných center osídlení, které zahrnují jen relativně malá území s intenzivní urbanizací. Navržená „rozvojová území“ zahrnují obvykle jen několik kooperujících obcí a téměř vždy jsou obsluhována železničí standardu S-Bahn. Pochopitelně mají i kvalitní silniční spojení s jádrovým územím aglomerace.

V českém plánování je nadhodnocován význam „dálnic“ pro rozvoj měst a regionů. Realizace dálnic umožňuje zlepšení spojení, neznamena však zásadní změnu jejich rozvojového potenciálu. Ten je výrazně vázán na centra osídlení. Pokud tato centra dlouhodobě vykazují stagnaci či útlum, zlepšení dopravní infrastruktury zřejmě tento trend nezmění. To lze sledovat nejen v existujících koridorech českých dálnic, ale i v zemích s dokončenou dálniční sítí (Maďarsko, východní země SRN).

Významné regionální rozdíly jsou i v Bavorsku a Rakousku, tam jsou však v podstatě všechna regionální centra schopna pozitivně ovlivňovat prosperitu svých regionů. V ostatních středovýchodních zemích je rozvojových pólů zatím velice málo.

K významnému restartu však došlo u některých východoněmeckých měst, kde šoková transformace ekonomiky proběhla počátkem 90. let.

V silniční infrastruktuře ČR samozřejmě chybí některé významné úseky dálnic. Větším problémem je však celkově nízká „kvalita“ silniční infrastruktury. Vzhledem k tomu, že není síť hlavních silnic vymezena a nejsou přijaty zásady její přestavby či dostavby, nelze v nejbližší době předpokládat významnější zlepšení vazeb v sídelní struktuře.

Použité zdroje:

- Intenzity dopravy na dálnicích a silnicích I. tř. v ČR 2016, ŘSD ČR 2017.
- Kulatý stůl k dopravě, SIA 2015.
- PÚR ČR, usnesení vlády ČR 2015.
- Dopravní politika ČR, usnesení vlády ČR 2005, 2013.
- Dopravní sektorové strategie, Ministerstvo dopravy 2013.
- Pátevní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR, ŘSD ČR 2009.
- Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury, Ministerstvo dopravy 2005.
- Posouzení hlavních problémů a územních rizik vybrané dálniční a silniční sítě ČR, AURS 2003.

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

ENGLISH ABSTRACT

Transportation (road) infrastructure in the context of regional planning, by Milan Körner

The article addresses several current problems concerning important road construction work. The development concept of the backbone road network lacks clear determination of priorities based on real links in the structure of settlements. The distribution of superior centres is more or less stable, but since 1990 spatial development has been differentiated, so allowing the varied potentials of regions to be addressed. The article refers to the history of Czech motorways and to construction work planned before the year 2020. Ongoing construction work in neighbouring states such as Austria and Bavaria, where deficiencies are usually rectified more effectively, are mentioned for comparison. The utilization of the superior road network, which is neglected by many projects, is also commented on. The objective of transportation is to provide the best possible connections between population centres. If its priorities are not clearly defined, the danger persists that the current trend will be prolonged. Although construction work has delivered certain improvements, it has not resulted in prompt elimination of the major linkage deficiencies in the structure of settlements.