

# ČESKÁ REPUBLIKA V EVROPSKÉ SILNIČNÍ SÍTI

Přes území ČR ležící ve středu kontinentu prochází několik hlavních evropských tras s významným podílem tranzitní dopravy. Značení evropské sítě již v řadě případů neodpovídá současným vazbám v území střední Evropy. Ty po roce 1990 doznaly výrazných změn.

Z východozápadních tahů prochází územím ČR trasa E50, která je převážně tvořena dálnicemi D5 a D1. S výjimkou obchvatu Plzně a úseku Vyškov - hranice Slovenska je již vybudována v dálničních parametrech. Význam trasy je výrazně nižší než konkurenčních „souběžných“ tras E40 a E60 propojujících severně a jižně území ČR významně středoevropské prostory koncentrace:

- Brusel - Porúří - Duryňsko - Sasko - Slezsko - Krakov - Lvov;
- Severní Švýcarsko - Jižní Bavorsko - Rakousko - severní Maďarsko (trasa ve svém současném značení nevede přes zřejmě nejvýznamnější aglomeraci na severní straně Alp - Mnichova).

Trasa E50 má nepochybně velký význam ve své západní části, tj. na území Francie (Brest - Paříž - Metz) a Německa (Saarbrücken, Mannheim - Norimberk). Na území ČR a Slovenska již mimo Prahy a Brna propojuje jen aglomerace nižšího řádu (Plzeň, Žilina / Martin - Košice / Prešov) a končí na západním okraji Ukrajiny v Mukačevu. Výhledově by zřejmě mohla (po překonání Karpat) pokračovat na Kišiněv a Oděsu.

Z hlediska vedení evropských tras jsou pro území ČR významnější severojižní směry.

Za stabilizovaný lze považovat koridor E55 Rostock - Berlín - Praha - Línec - Salcburk - Benátky, který je již (mimo úseky na území ČR a navazující krátké úseky v sousedním Sasku a Horním Rakousku) v tomto rozsahu v dálničních parametrech.

Po italském pobřeží Jadrana je trasa rovněž ve velkém rozsahu vedena po dálniční síti, mimo úseků Bari - Brindisi a Benátky - Cesena.

Rovněž za stabilizovaný lze považovat koridor E75 Gdaňsk - Lodž - Katovice - Žilina - Bratislava - Budapešť - Soluň - Atény. Zatímco na území Slovenska, Maďarska, Srbska a Makedonie chybějí nepodstatné úseky (na řeckém území je trasa vybudována v celém rozsahu), na území Polska mají dálniční parametry jen malé úseky (včetně rozestavěných) jižně

Gdaňska, v prostoru Toruně a jižně Lodže. Rozsáhlé úseky jsou však v kapacitním profilu nedálničních parametrů (Piotrkow - Bialsko Biala).

Současná trasa v malém rozsahu (mezi Českým Těšínem a Mosty u Jablunkova) zasahuje na území ČR. Po realizaci budovaného úseku Čadca - hranice Polska se území ČR zcela vyhne.

Úvahy o přenesení trasy E75 do koridoru přes Brno lze z hlediska evropských vazeb považovat za nesystémové. Propojení aglomerací Katovic a Krakova s Budapeští by mohlo být sledováno spíše východnějším koridorem (dnes E77), ten však vzhledem k přechodu slovenských hor není reálně přestavět na potřebné parametry.

Velice problematické je ve středoevropském prostoru vedení trasy E65, která spojuje polský přístav Štětín s hlavním městem Chorvatska Záhřebem a jaderským přístavem Rijeka (trasa dále pokračuje po dalmatském pobřeží).

Na území ČR je tato trasa zcela nelogicky vedena od Harrachova přes Prahu, dále v délce více jak 200 km peážuje s trasou E50 do Brna a odsud s využitím dálnice D2 pokračuje na Bratislavu. Na západním okraji Maďarska prochází územím bez významnějších center.

Za optimální lze považovat vedení trasy od Legnice ve směru na Trutnov, Hradec Králové, Svitavy a Brno s využitím tras R35 a R43.

Významnou „severojižní“ trasou, na území ČR nedocenenou, je základní trasa E59. Dnes se v prostoru Jihlavy napojuje na D1, jižním směrem (přes Znojmo) vede na Vídeň, Štýrský Hradec a Zábřeh.

Na území ČR je tvořena silnicí I/38, která severním směrem pokračuje na Kolín, Mladou Boleslav. Zde se napojuje na R10, od Turnova pokračuje jako R35 na Liberec a Žitavu. S využitím úseků B178 a B6 pokračuje trasa do Budyšína. I když až na výjimky se bude jednat o dvoupruhovou silnici, mohla by i v severním úseku být tato trasa zařazena do evropské sítě.

Územím Moravy procházejí dvě významné severojižní trasy, které nejsou v hlavní ani základní síti. Umožňují propojení dvou významných středoevropských prostorů koncentrace Katovické a Vídeňské aglomerace.

V severovýchodní části se jedná v podstatě o jeden koridor směřující přes Os-

travu do prostoru tzv. „moravské brány“ (Lipník nad Bečvou / Hranice). Jižním směrem pokračuje západní koridor přes Olomouc a Brno na Mikulov (Vídeň) a východní koridor přes Přerov, Otrokovice (Zlín), Uherské Hradiště a Hodonín na Břeclav (Vídeň). S pokračující výstavbou dálnice D1 (Vyškov - Kroměříž) by hlavní trasa přešla v úseku Lipnice nad Bečvou - Vyškov do koridoru přes Přerov a Kroměříž.

Trasa Katovice - Ostrava - Kroměříž - Brno - Vídeň by mohla být označena jako E73 s tím, že současná trasa E73 Budapešť - Osijek - Sarajevo - Dubrovnik by byla značena jako E77 jejímž je logickým pokračováním (dnes propojuje Gdaňsk - Varšavu - Krakov a Budapešť).

Významnou severojižní trasou na území Polska je propojení Gdaňsk - Bydhošť - Poznaň - Vratislav (E261) s pokračováním na Klodsko, Svitavy, Brno a Vídeň (E461).

V koncepci rozvoje silniční sítě by měly být výrazněji akcentovány potřeby vnitrostátních vazeb a to i vazeb regionálních. Ty totiž představují nejvyšší zatížení trasy a v případě nové výstavby i neefektivnější „návratnost“ investice.

Potřeba kapacitních silnic je většinou do cca 30 km od největších center osídlení a to v případě, že tyto trasy přenáší též nadregionální vazby. Regionální vazby Prahy přesahují tuto vzdálenost, u menších center (Karlovy Vary, Jihlava) je tato vzdálenost naopak výrazně menší. Při vzdálenostech krajských center cca 100 km je ve většině případů účelné (kapacitní) homogenní propojení.

Zatížení tras mimo okolí velkých center výrazně ovlivňuje též osídlení v jejich širším koridoru. Typickými příklady koridorového osídlení je střední a dolní Pomoraví, v Čechách pak zejména Podkrušnohoří. Velmi slabé je osídlení v podstatné části koridoru dálnice D1 a rovněž v koridoru dálnice D5 západně Plzně.

Významná koncentrace osídlení je v koridoru Hradec Králové / Pardubice - Svitavy / Česká Třebová - Olomouc - Hranice - Nový Jičín - Frýdek Místek - Český Těšín. Prioritou by měla být výstavba kapacitní trasy Poděbrady - Holice a Nový Jičín - Český Těšín a přestavba mezilehlého úseku Holice - Mohelnice v etapě na poloviční profil rychlostní silnice. I když tato trasa je z hlediska

evropské sítě zařazena v nejnižší (doplňkové) kategorii, byla by její realizace z hlediska vnitrostátních vazeb významným přínosem, neboť znamená propojení dvou největších prostorů koncentrace, tj. pražského regionu a ostravské aglomerace, přičemž aglomerace Hradec Králové - Pardubice a Olomouc představují po Brněnské aglomeraci další nejvýznamnější populační potenciál v ČR.

Trasa umožňuje i významné středo-evropské vazby - propojení Pražského regionu na prostory Krakova a severního Slovenska (Žilina - Tatry - Prešov / Košice). Mohla by být v celém rozsahu vedena jako D (R)11.

Trasa Hradec Králové - Jaroměř - Trutnov - hranice Polska by mohla být značena jako R37 nebo R34. Tím by vznikl souvislý tah České Budějovice - Jindřichův Hradec - Havlíčkův Brod - Pardubice - Hradec Králové - Trutnov. V severní části by byla trasa součástí tahu E67 (Praha - Hradec Králové - Vratislav - Varšava), v jižní a střední části tahu E554, který dnes končí na D1 u Humpolce.

Z uvedené analýzy vyplývá, že by mohla být zahájena diskuse o uspořádání (kategorizaci) silniční sítě v rámci ČR. Mohl být formulován podnět ke změně ve vedení hlavních a základních tahů evropské silniční sítě tak, aby toto vedení umožňovalo optimální využití pro repub-

likové i mezinárodní vazby. Ty jsou dány především existencí významných center osídlení. Tyto póly lze rozlišit do čtyř, resp. pěti nejvýznamnějších kategorií:

- Metropolitní regiony s populačním potenciálem nad 2,0 resp. 1,5 mil. obyvatel s jádrovým městem většinou nad 1,0 mil. obyvatel (Berlín, Lipsko - Halle, Mnichov, Frankfurt n. M., Kolín, Hamburk, Varšava, Budapešť, Vídeň, Milán);
- Významné středo-evropské regiony s populačním potenciálem nad 1,0 mil. obyvatel s jádrovým městem nad 0,5 mil. obyvatel (Hannover, Stuttgart, Drážďany, Norimberk, Poznaň, Lodž, Vratislav, Krakov, Záhřeb);
- Specifickými prostory jsou mnohoaderné regiony bez dominantních center (ve střední Evropě především Porúří a Katovicko);
- Středo-evropské regiony s populačním potenciálem nad cca 700 tisíc obyvatel s jádrovým městem nad 300 tis. obyvatel;
- Regionální aglomerace s jádrovým městem (územím) nad 100 tis. obyvatel.

Při prioritách ve výstavbě nadřazené silniční sítě by měly být záměry ČR koordinovány, a to z hlediska období výstavby, se záměry okolních zemí. Neměla by

se opakovat „předinvestice“ na trase D5, jejíž pokračování úsekem A6 na německé straně bylo vždy sledováno v pozdějším období. Velice opatrné by měly být rozsáhlejší investice do tras směřujících na území Polska. Vzhledem k jednoznačným prioritám, tj. východozápadním trasám umožňujícím propojení Varšavy a Poznaně (E30) a Krakova, Katovic a Vratislavi (E40) na německou síť - ve směrech na Berlín a Drážďany, nelze očekávat v blízké době výstavbu nových tras směřujících k hranicím ČR a Slovenska. S výjimkou úseků v Ostravské aglomeraci, které mají též velký regionální význam by směrem k Polsku měly být etapově budovány dvoupruhové silnice. Rovněž směrem k Rakousku budou zřejmě dlouhodobě postačovat silnice této kategorie.

Strategie výstavby nadřazené silniční sítě by měla upřednostňovat budování souvislých tahů a to i v polovičním (etapovém) řešení před krátkými kapacitními úseky přecházejícími do naprosto nevyhovujících současných silnic. V řadě případů, zejména v koridorech intenzivního osídlení, je však výstavba kapacitního profilu nezbytná.

*Milan Körner*