

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA ČR

Marie Wichsová

Článek se zabývá nadřazenou (republikovou) dopravní infrastrukturou v České republice ze tří pohledů. Prvním je vztah této infrastruktury k územně plánovací dokumentaci na regionální úrovni pořázené dle starého stavebního zákona č. 50/1976 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Druhým je vztah nadřazené dopravní infrastruktury k novým územně plánovacím nástrojům (Politika územního rozvoje ČR, zásady územního rozvoje v případě krajů), které jsou zakotveny v novém stavebním zákoně č. 183/2006 Sb., a dále k novým rozvojovým podmínkám (prohlubující se integrace v Evropě). Třetí část obsahuje náměty na uspořádání a rozvoj nadřazených dopravních sítí (pro silniční, železniční, vodní, leteckou a cyklistickou síť).

1. Nadřazená (republiková) dopravní infrastruktura – stručná rekapitulace současného stavu a vztah k územně plánovací dokumentaci

Územní plány velkých územních celků (dále ÚP VÚC) schválené, případně pořizované do konce roku 2006 dle stavebního zákona č. 50/1976 Sb., ve znění pozdějších předpisů, pokrývají větší část území ČR a jednotlivých krajů. Dlouhodobě sledovaná koncepce rozvoje nadřazených dopravních sítí ČR (tj. dálnice, rychlostní silnice, tranzitní železniční koridory, vysokorychlostní tratě, vodní cesty včetně průplavního spojení D–O–L, páteřní mezinárodní letiště) byla v souladu s platnými dokumenty a podklady Ministerstva dopravy ČR zakotvena v závazných částech schválené ÚPD v podobě koridorů veřejně prospěšných staveb, nebo zpracována jako územní ochrana koridorů příslušných výhledových dopravních záměrů. Tím byla většina zásadních nadřaze-

ných dopravních záměrů na území ČR územně stabilizována a byly vytvořeny podmínky a předpoklady pro jejich postupnou studijní, projektovou a následně navazující realizační přípravu.

Pouze u menšího počtu nadřazených dopravních záměrů můžeme prohlásit, že se dosud nepodařilo jejich koridory koncepčně stabilizovat a jednoznačně (invariantně) zakotvit ve zpracované či schválené územně plánovací dokumentaci VÚC. Tyto záměry vyžadují další podrobnější prověření, vyhodnocení a návazně územní stabilizaci v rámci územně plánovací dokumentace krajů připravované a pořizované v intencích nového stavebního zákona č. 183/2006 platného od 1. 1. 2007 (zásady územního rozvoje – ZÚR).

Tato skutečnost se týká např. dílčího úseku rychlostní silnice R35 v úseku Ohrazenice–Úlibice (nesoulad se zájmy ochrany CHKO Český ráj – ve zpracovaném konceptu ÚP VÚC Libereckého kraje řešeno ve variantách), dílčího úseku IV. tranzitního železničního koridoru v úseku České Budějovice–Horní Dvořiště–ČR/Rakousko (ve zpracovaném konceptu ÚP VÚC

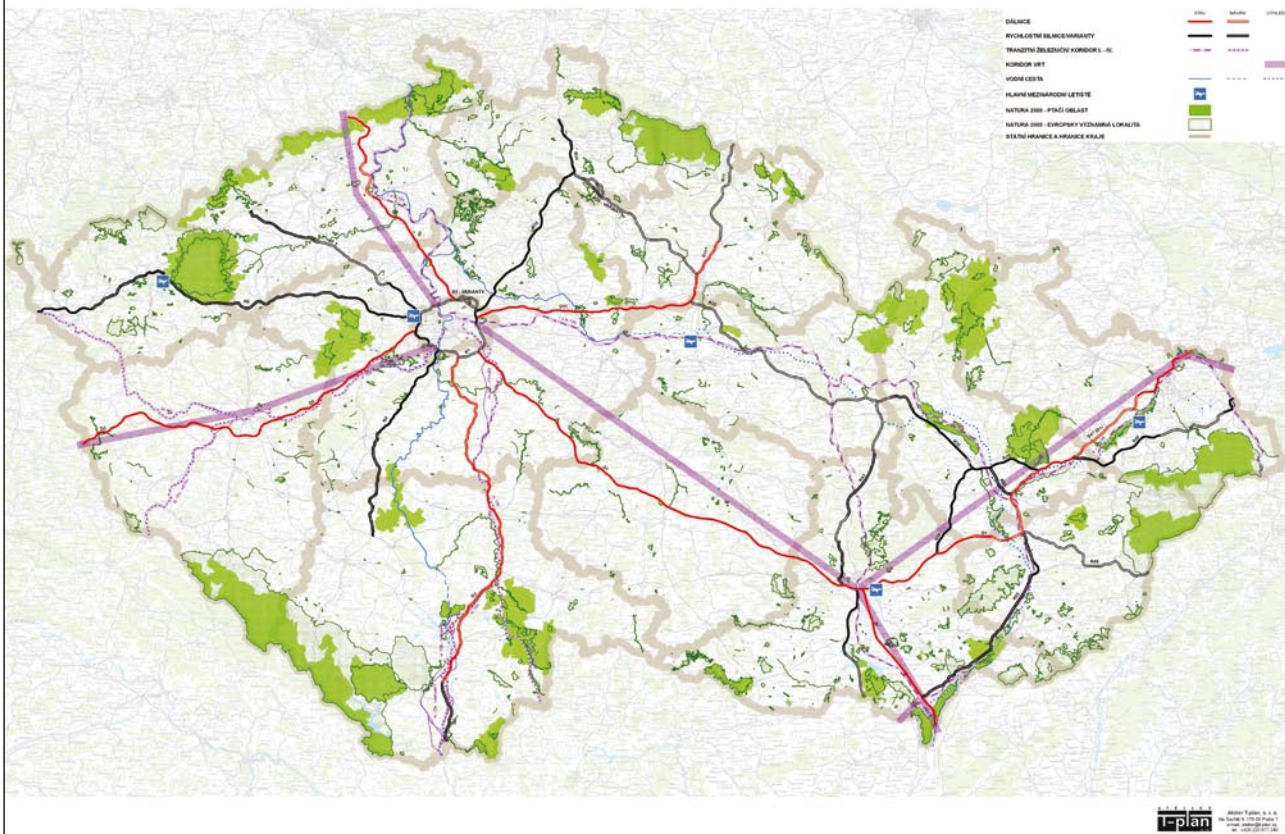
Jihočeského kraje řešeno ve variantách, v současné době již rozhodnuto o výsledné variantě).

U dlouhodobých záměrů, u kterých je v ÚP VÚC respektována územní ochrana, se tato problematika týká koridorů vysokorychlostních tratí (dále VRT) a koridorů průplavního spojení Dunaj–Odra–Labe (dále D–O–L). Pro tyto výhledové záměry bylo na základě usnesení vlády ČR (dále UV) č. 561/2006 o Politice územního rozvoje České republiky uloženo příslušným ministerstvům podniknout následující kroky:

- Prověřit reálnost a účelnost územní ochrany koridorů VRT, včetně způsobů využití vysokorychlostní dopravy a její koordinaci s dalšími dotčenými státy a navazujícího případného stanovení podmínek pro vytvoření územních rezerv (v současné době je rozpracována studie – zpracovatel SUDOP Praha, a. s.).
- Prověřit reálnost a účelnost územní ochrany průplavního spojení Dunaj–Odra–Labe (Ministerstvem pro místní rozvoj zadaná územní studie s termínem dokončení říjen 2007).

NADŘAZENÉ DOPRAVNÍ SÍTĚ ČESKÉ REPUBLIKY

MĚR. 1 : 500 000



Obr. 1: Nadřazené dopravní sítě České republiky

Zdroj: Atelier T-plan, s. r. o., 2007

2. Vztah nadřazené (republikové) dopravní infrastruktury k novým územně plánovacím a rozvojovým podmínkám

Pro zpracování a pořízení územně plánovací dokumentace krajů v režimu nového stavebního zákona č. 183/2006 Sb. (ZÚR) jsou zpracované a schválené územní plány VÚC a jejich závazné části (veřejně prospěšné stavby) jedním ze závazných koncepčních a strategických podkladů.

Aktuální pořizování ZÚR jednotlivých krajů dává mimo jiné předpoklady k tomu, aby byl kromě převzatých stabilizovaných koncepcí a záměrů, s ohledem na trvale udržitelný rozvoj území, rozevřen nový úhel pohledu a vnímání budoucího rozvoje Evropy, České republiky, jednotlivých krajů, území a dílčích oblastí. S tím úzce souvisí i uspořádání a úroveň provádě-

zané a funkčně vyvážené dopravní infrastruktury. K tomuto pojetí vedou nové skutečnosti a trendy sjednocující se Evropy (vstup ČR do Schengenského prostoru k 1. 1. 2008), kdy dříve okrajová příhraniční území se zjevnou ekonomickou a sociální stagnací až útlumem se stávají vnitřním rozvojovým prostorem Evropy, v některých oblastech s významným, hranice přesahujícím potenciálem. Vede k tomu i hospodářský rozvoj a nově se formující rozvojové osy, oblasti a dopravní koridory s logickou poptávkou po zajištění návaznosti na nadřazené dopravní sítě, kvalitní dopravní propojení a obslužnost. Vedle ekonomických a sociálních rozvojových trendů vzrůstají požadavky na ochranu životního prostředí, soudržnost společnosti obyvatel a tedy vytvoření podmínek pro zajištění vyváženosti mezi ekonomickými, sociálními a environmentálními složkami území.

Je tedy nezbytné, kromě závazků vyplývajících z evropských úmluv,

strategií a rozvojových priorit (sít TEN-T a prioritní projekty EU definované v rozhodnutí ES č. 884/2004) věnovat systémovou a koncepční pozornost vyváženému rozvoji území, jeho dopravním sítím a infrastruktuře v kontextu trvale udržitelného rozvoje v hranice překračující, republikové i krajské úrovni.

3. Náměty na uspořádání a rozvoj nadřazených (republikových) dopravních sítí

3.1. Silniční síť

3.1.1. PŘEHODNOCENÍ DÁLNIČNÍ A RYCHLOSTNÍ SÍTĚ A JEJÍ SJEDNOCENÍ (D)

S ohledem na budoucí přepravní význam, ucelenost tahů, kapacitní

a šířkové uspořádání stávajících a připravovaných dálnic a rychlostních silnic dle UV č. 741/1999 je žádoucí jejich přehodnocení a **vytvoření jednotné dálniční sítě (označení D)**. Do této sítě mohou být po pečlivém prověření začleněny i některé stávající či navrhované čtyřpruhové silnice rychlostního charakteru označované jako R, které nejsou zařazeny do „oficiální“ sítě dálnic a rychlostních silnic dle zmíněného usnesení vlády (např. R35 Palačov–Valašské Meziříčí, R63 Bystřany–Trmice, R56 Ostrava–Frýdek-Místek–Frýdlant n. Ostravici). V této souvislosti by bylo vhodné prověřit jak zařazení těchto vybraných silnic či úseků do sjednocené sítě dálnic (D), tak naopak jejich zařazení do tzv. **nadřazené (republikové) sítě silnic I. třídy** (tedy bez označení R v dispozičním uspořádání diferencovaně dle předpokládaného dopravního zatížení a přepravního významu jako 4pruhové, 3pruhové a 2pruhové), do které lze doporučit

i další silnice I. třídy nadřazeného republikového významu.

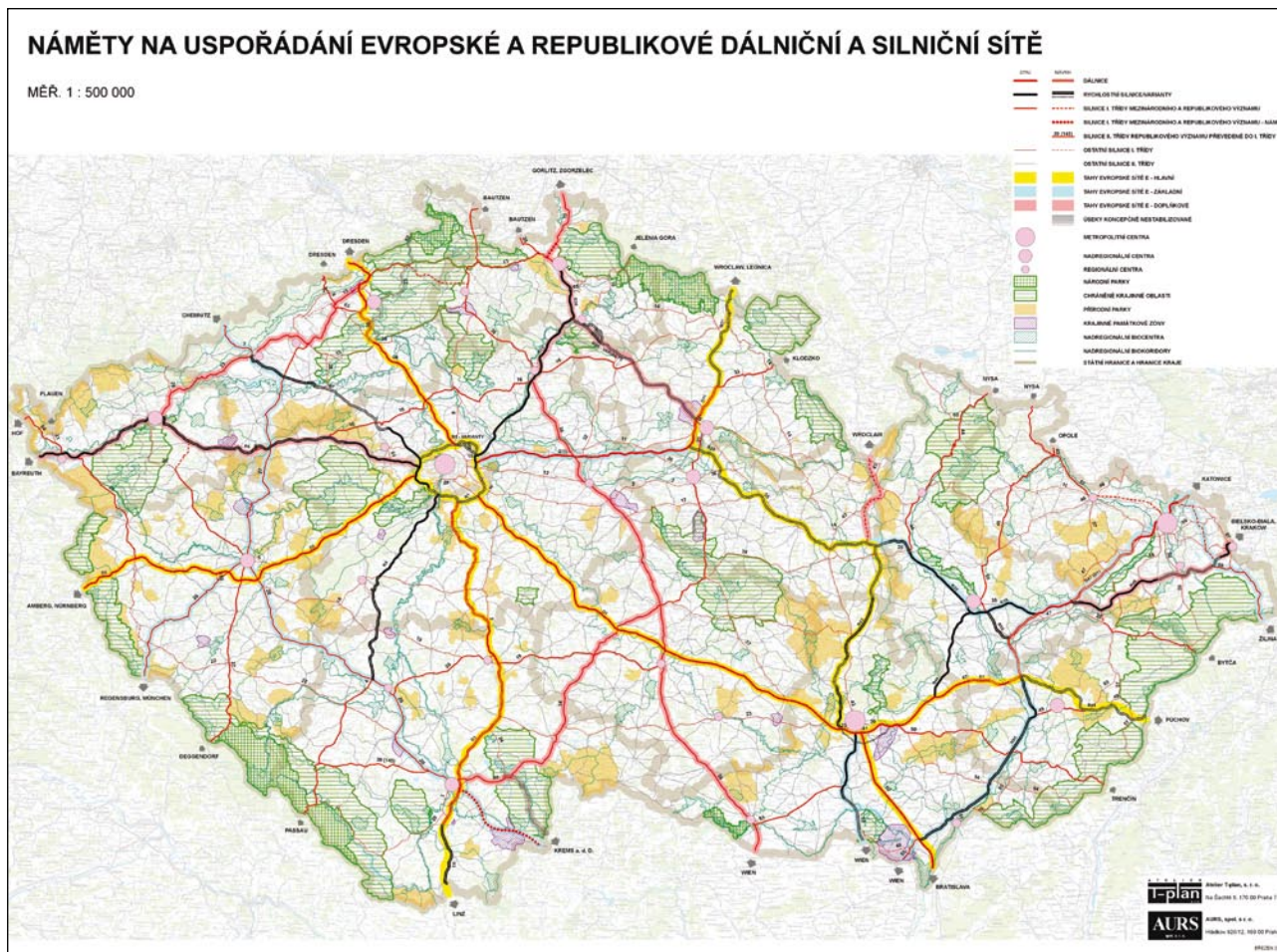
Námět na přehodnocení a sjednocení dálniční a rychlostní sítě ČR vychází ze skutečnosti, že realizované a připravované kontinuální tahy srovnatelných technických parametrů jsou nelogicky dělené ve svém zařazení či označení jako např. D11/R11 Praha–Jaroměř/Jaroměř–státní hranice; D3/R3 Praha–České Budějovice/České Budějovice–Dolní Dvořiště–státní hranice.

3.1.2. NADŘAZENÁ (REPUBLIKOVÁ) SÍŤ SILNIC I. TŘÍDY

Tato nově vymezená nadřazená (republiková) silniční síť by úzce souvisela s nově se formujícími rozvojovými osami, oblastmi, mezikrajskými, republikovými i mezinárodními přeshraničními vazbami v rámci Schengenského prostoru. V těchto souvislostech je mimo jiné žádoucí posílení některých diagonálních silničních tahů v rámci ČR, které mohou

napomoci potřebnému potlačení stávající koncentrace dálkových tahů radiálně zaústěných do jádrových oblastí velkých měst a aglomerací. Preference některých diagonálních vztahů současně vyvolává potřebu převedení vybraných evropských tahů mezinárodní sítě E právě do těchto nově se utvářejících silničních tahů s přestavovými prioritami (viz obr. 2).

Významnou diagonální silniční osou vyžadující posílení v rámci evropského a republikového tahu s urychlenou přestavbou je silnice I/27 jako součást spojení **Chemnitz–Chomutov (R7)–Plzeň–Písek–České Budějovice** s návazností nově navrhovaného silničního spojení **České Budějovice–České Velenice** (náhrada za silnici I/34 E49 procházející CHKO Třeboňsko)–**Krems a.d.D.** Vyšší mezinárodní a republikový přepravní význam lze přisuzovat i diagonálnímu spojení směřujícímu od Šluknovského výběžku přes **Českou Lípou–Mladou Boleslav–Kolín–Havlíčkův Brod–Jihla-**



Obr. 2: Náměty na uspořádání evropské a republikové dálniční a silniční sítě ČR

Zdroj: Atelier T-plan, s. r. o., 2007

vu–Znojmo ve směru na Wien a silničnímu tahu ve směru od Wroclawi přes Jaroměř–Hradec Králové–Pardubice–Havlíčkův Brod–Jindřichův Hradec–České Budějovice a dále ve směru na Linz.

Novým námětem, který je v současné době prověřován v rámci zpracovávané Koncepce dopravy Plzeňského kraje je tzv. **Českolesská tangenciála**, která představuje nové propojení silnic I/22 a I/21 okrajovým příhraničním prostorem Plzeňského kraje jako součást republikového obvodového propojení v ose Brno–Třebíč–Jindřichův Hradec–České Budějovice–Strakonice–Klatovy–Domažlice–Mariánské Lázně–Cheb (viz obr. 2).

Přehodnocení dálniční a silniční sítě ČR a posílení vybraných tahů diagonálního i obvodového propojení vyžaduje úzkou spolupráci jednotlivých krajů s Ředitelstvím silnic a dálnic, které v současné době zpracovává **aktualizaci kategorizace dálniční a silniční sítě ČR**. Ta by neměla být zpracovávána pouze na základě

Výsledků celostátního sčítání dopravy na silniční síti České republiky v roce 2005, ale v koordinaci se zástupci krajů a v úzké vazbě na nově se formující rozvojové osy a oblasti s průmětem rozvojových trendů a potenciálů daného území včetně přeshraničních souvislostí.

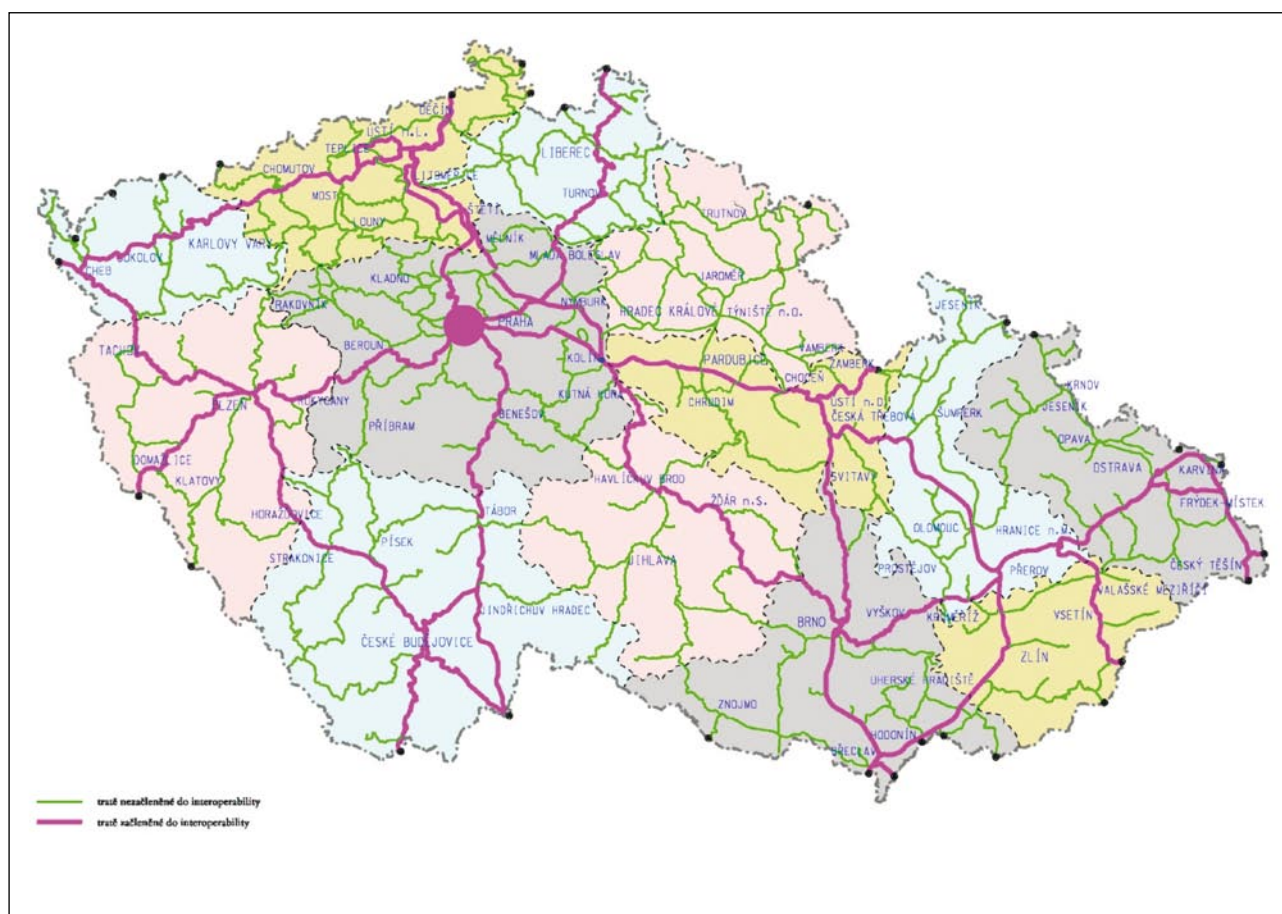
3.2. Železniční síť

Prioritními záměry představby nadřazené železniční sítě ČR je modernizace čtyř **národních tranzitních železničních koridorů (TŽK)** s návaznostmi na nadřazené kolejové sítě sousedních zemí. V současné době je dokončena modernizace I. a II. TŽK, u III. TŽK probíhá postupná modernizace dílčích úseků, IV. TŽK je v projektové přípravě.

Vedle koridorových tratí je nezbytné věnovat soustředěnou pozornost koncepci a územní stabilizaci ploch a koridorů pro přestavbu i ostatních významných nekoridorových celostátních železničních tratí, které mohou

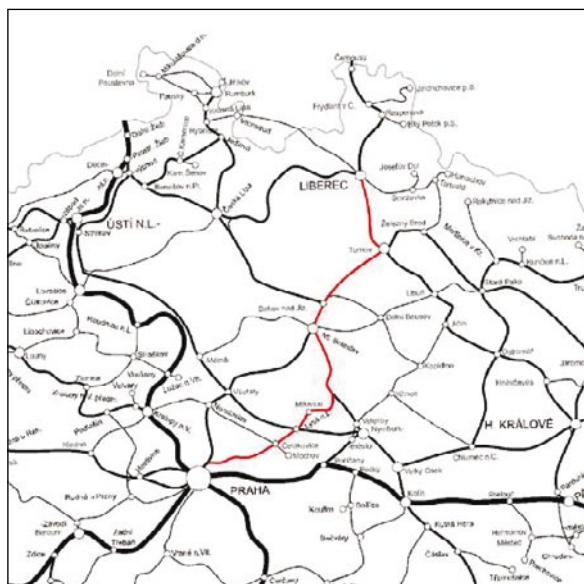
významným způsobem posílit ekonomickou a sociální stabilitu nově se formujících rozvojových os a oblastí. Tato kolejová spojení jsou zařazena jako součást evropsky významné sítě **TEN-T** (viz obr. 3).

V této souvislosti je v současné době společně s bavorským partnerem rozpracován projekt „**Donau-Moldau Bahn**“ (zadavatel SŽDC, s. o. správa Plzeň), který představuje záměr modernizace **tratě č. 180 Plzeň–Česká Kubice** na rychlost do 160–200 km/h v nově se formující rozvojové ose (Praha–) Plzeň–Domažlice–Regensburg (–München). Nabízí se otázka, zda takto koncipovaná a výhledově realizovaná „rychlá“ železnice nemůže v tomto spojení převzít přepravní funkci západní větve vysokorychlostní tratě Praha–Plzeň–Rozvadov (–Nürnberg). Koncepce výhledově sledovaných vysokorychlostních tratí ČR včetně možností prostorové korekce vedení některých kolizních úseků na území ČR (nesouhlasné stanovisko kraje Vysočina s průchodem trasy přes



Obr. 3: Železniční tratě ČR začleněné do sítě TEN-T

Zdroj: SUDOP Praha, a. s., 2006



Obr. 4: Navrhované a prověřované kolejové spojení Praha – Liberec (V. TŽK)

území Vysočiny) a návazností na tratě sousedních států je v současné době přehodnocována. Výsledky budou podkladem pro zpracování aktualizace PÚR a zpracování ZÚR dotčených krajů.

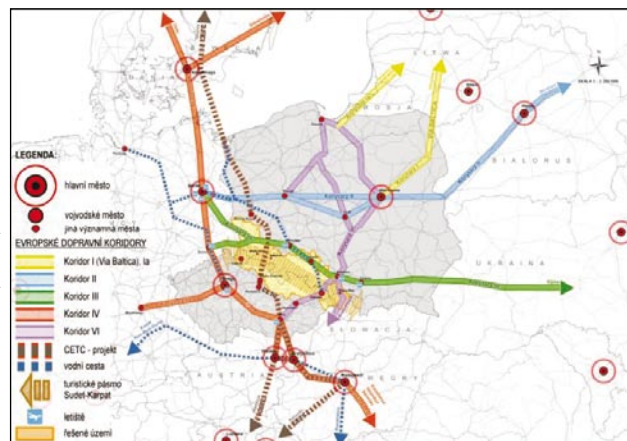
V koncepčních rozvahách a územně technickém prověřování se v současné době nacházejí i návrhy na přestavbu některých **celostátních železničních tratí mimo síť TEN-T**, které souvisejí s posílením multimodální nabídky dopravního zpřístupnění, obsluhy i návazností některých „okrajových“ položených krajských center a významných rozvojových území. K významným patří například návrh na přestavbu železničního spojení **Praha–Mladá Boleslav–Liberec jako součásti navrhovaného V. TŽK** (viz obr. 4).

Takto koncipovaný návrh kvalitního kolejového propojení vyvolává potřebu zhodnocení předpokladů, podmínek a přepravní účinnosti navazujícího mezinárodního propojení na polskou, případně německou stranu s napojením na III. transevropský multimodální koridor ve spojení Berlin/Dresden–Wrocław–Katowice–Krakov–Rzeszów–Kyjiv (viz obr. 5).

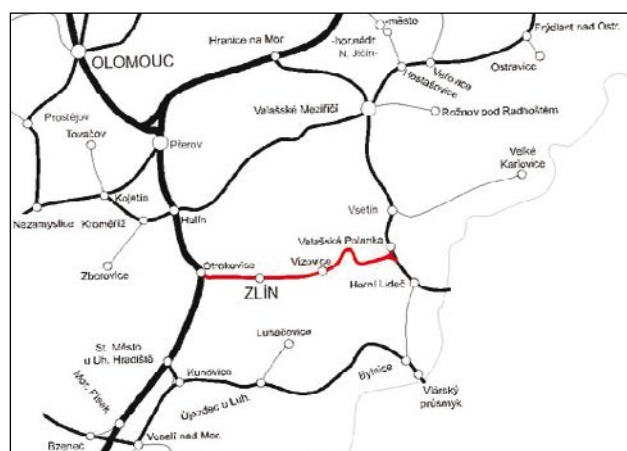
Zvláštní pozornost je nutné věnovat i důkladnému prověření „oživeného“ námětu kvalitního kolejového napojení krajského města Zlína na nadřazené železniční síť Pomoraví (II. TŽK

a větev B VI. transevropského multimodálního koridoru) a slovenského Pováží (větev a VI. transevropského multimodálního koridoru) – tzv. „**Baťova dráha**“ v ose Otrokovice–Zlín–Vizovice–Valašská Polanka s návazností na železniční trať č. 280 Hranice na Moravě–Valašské Meziříčí–Vsetín–Valašská Polanka–Púchov (viz obr. 6).

Modernizace stávající tratě č. 331 **Otrokovice–Zlín–Vizovice** (zdvojkolejnění a elektrizace) a **dostavba železnice z Vizovic do Valašské Polanky** by umožňovala příznivou kolejovou provázanost krajského města Zlína s významnými sídelními centry kraje (Vsetín, Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm) a napojení na mezinárodní dálkovou kolejovou osu Praha–Brno–Zlín–Žilina. „Úzkým hrdlem“ s řadou potenciálních kolizí může být průchod modernizované tratě s osobní i nákladní dopravou centrální obytnou částí města Zlín. Stabilizace výhledového záměru vyžaduje komplexní a podrobné prověření.



Obr. 5: Multimodální dopravní koridory severovýchodní části Evropy

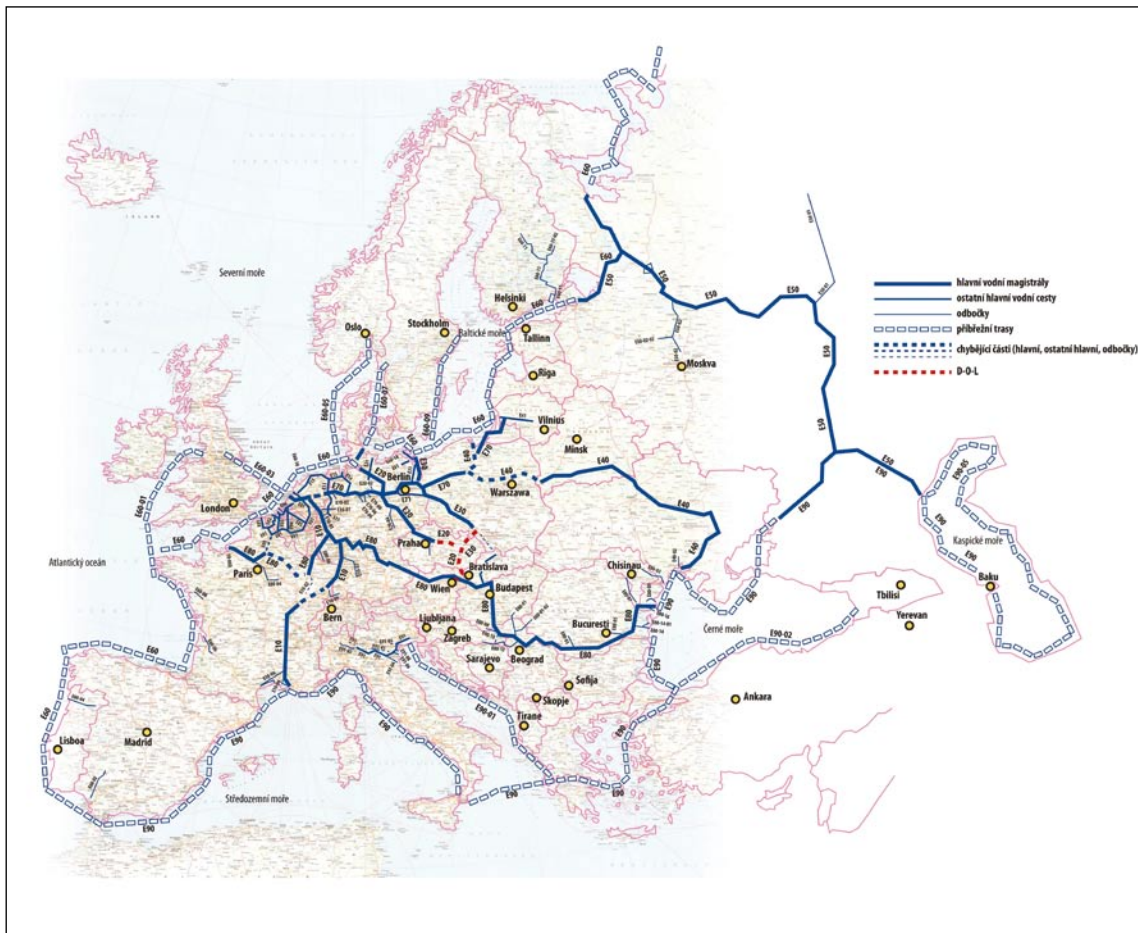


Obr. 6: Modernizace a prodloužení tratě Otrokovice – Vizovice; tzv. „**Baťova dráha**“

3.3. Vodní cesty a průplavní spojení

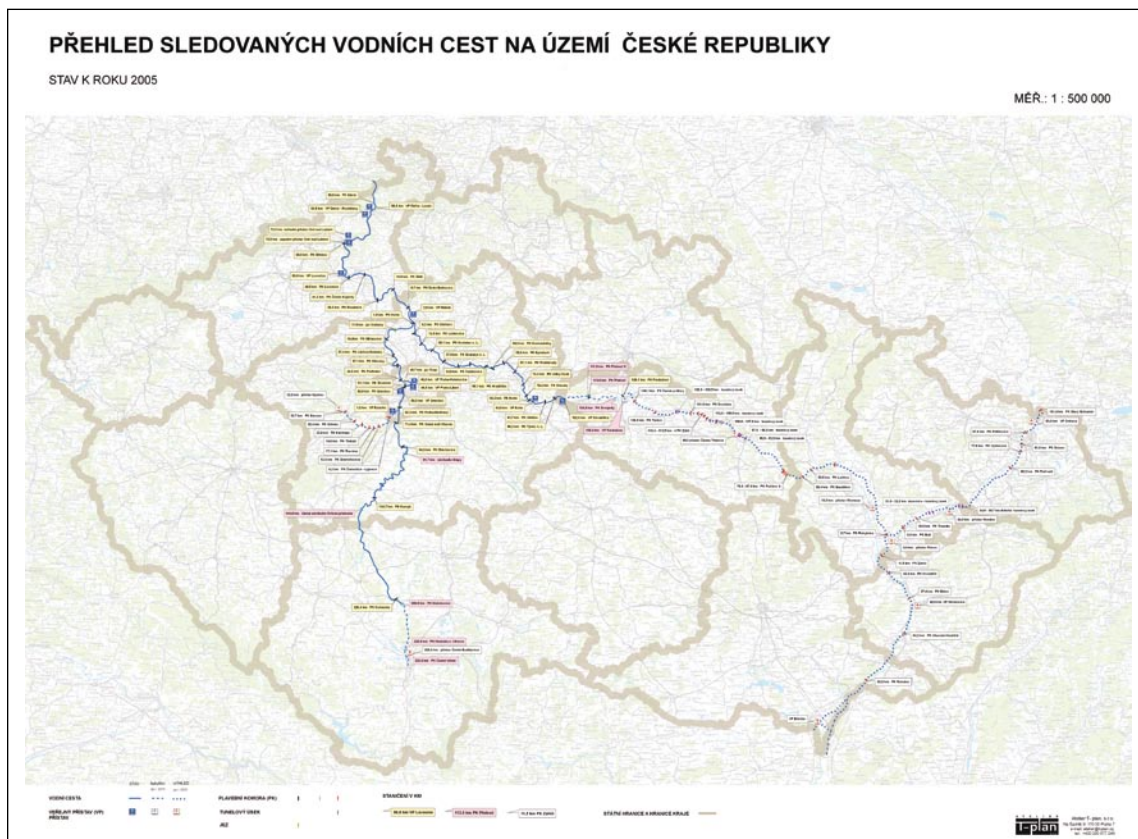
V souladu se schválenou Dopravní politikou České republiky pro léta 2005–2013 (UV č. 882/2005) je hlavním cílem rozvoje vodních cest řešení problémů splavnosti na významných vodních cestách využívaných a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu (vymezení dle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě).

V této souvislosti je hlavní pozornost věnována **zlepšení plavebních podmínek na využívaném úseku řeky Labe**, které je dle Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) součástí evropské sítě vodních cest (viz obr. 7).



Zdroj: Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN)

Obr. 7: Síť evropských vodních cest dle dohody AGN



Zdroj: Atelier T-plan, s. r. o., 2005

Obr. 8: Sledované vodní cesty na území ČR

V rozvojových záměrech modernizace vodní cesty ve veřejném zájmu je modernizace a **prodloužení Labské vodní cesty po Pardubice s koncovým přístavem Pardubice, splavnění vodního toku Vltavy v úseku Třebenice–soutok s Labem** a modernizace výústní části vodního toku Berounky po přístav Radotín.

Veřejný přístav Pardubice, který leží v ose IV. transevropského multimodálního koridoru, má veškeré předpoklady stát se součástí logistického multimodálního terminálu republikového významu (labská vodní cesta, tranzitní železniční koridor, mezinárodní letiště).

Jako dopravně významná vodní cesta pro plavidla o nosnosti do 300 t je zákonem o vnitrozemské plavbě vymezen **tok Vltavy v úseku České Budějovice–Třebenice**, vyžadující úpravy a dobudování infrastruktury pro plavbu. S ohledem na rekreační charakter toku a jeho okolí bude žádoucí zpřesnění podmínek splavnění a výhledového využití vodní cesty, která by se měla omezit pouze na osobní rekreační plavbu.

Jako dopravně významná využitelná vodní cesta je v resortních dokumentech sledován **vodní tok řeky Berounky od Berouna, Hýskova po přístav Radotín**. S ohledem na rekreační charakter, krajinné i přírodní hodnoty dotčeného prostoru Poberouní a s přihlédnutím k míře možného výhledového přepravního využití vodního toku (dálnice D5, souběh s III. TŽK) se nabízí otázka, zda je výhledově účelná další dlouhodobá územní ochrana záměrů podmiňujících případné splavnění.

Součástí rozvoje vodních cest ČR v rámci evropské sítě dle dohody AGN je výhledový **záměr průplavního spojení Dunaj–Odra–Labe**. V průmětu do schválené a dosud platné územně plánovací dokumentace dotčených velkých územních celků je výhledový koridor průplavního spojení D–O–L, i přes řadu omezujících územně technických podmínek a limitů původně vymezené trasy generálního řešení, územně respektován v celé své délce.

V současné době je na základě UV č. 561/2006 o Politice územ-

ního rozvoje České republiky uloženo MMR prověřit reálnost a účelnost územní ochrany tohoto záměru. Na základě zpracovaných dokumentací a průmětů sledovaného záměru do území lze předpokládat zásadní kolize a nepřiměřené územní nároky především u tzv. labské větve, která propojuje oderskou a dunajskou větev s labskou vodní cestou (viz obr. 8). Z hlediska koncepce a přepravní účinnosti se jeví reálnější propojení řeky Moravy s Dunajem, případně etapové prodloužení oderské větve do významného rozvojového aglomeračního prostoru polského Slezska. Komplexní posouzení by měla předložit připravovaná ověřovací studie.

3.4. Páteří mezinárodní veřejná letiště

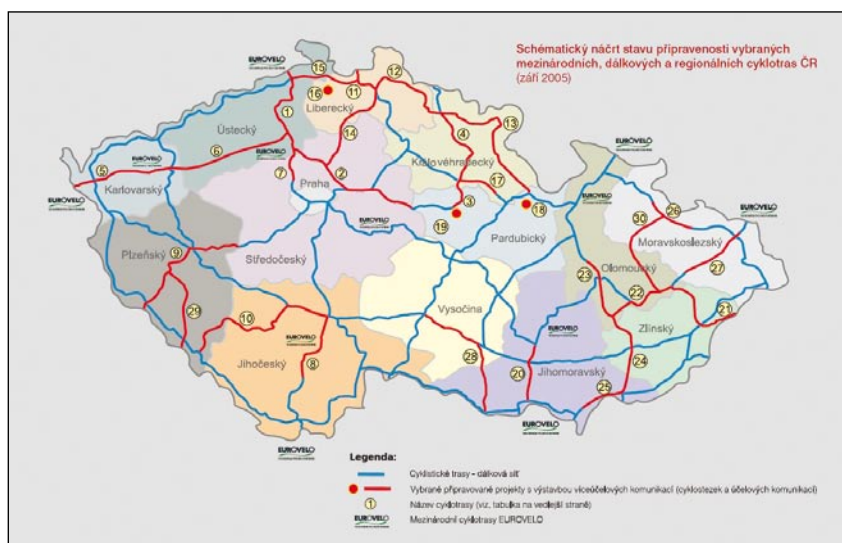
Jako páteří letiště mezinárodního významu pro osobní i nákladní přepravu je nezbytné i výhledově respektovat nároky na rozvoj a provoz **letiště Praha-Ruzyně, Brno-Tuřany a Ostrava-Mošnov**, doplňkově **letiště Karlovy Vary**. Za významný rozvojový potenciál pro vnitrostátní i mezinárodní leteckou dopravu lze považovat **letiště Pardubice**, které má výhledové předpoklady pro začlenění jako součást navrhovaného logistického terminálu Pardubice a součást IV. evropského multimodálního koridoru. V rámci ÚPD kraje bude žádoucí respektovat územní ochranu pro přestavbu a komplexní rozvoj letiště Pardubice včetně související vybavenosti a služeb s kvalitním dopravním zpřístupněním a napojením na ostatní druhy dopravy.

Zdroj: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 2004



Obr. 9: Evropská cyklistická síť EUROVELO

Zdroj: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 2004



Obr. 10: Páteří síť cyklistických tras a stezek na území ČR

3.5. Evropská a hlavní dálková cyklistická síť

Rozvoj cyklistické dopravy v ČR vychází z „Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy“, schválené UV ČR č. 678/2004. Prioritami je zajištění kvality a bezpečnosti dopravy tak, aby cyklistika mohla být rovnocenným prostředkem šetrné formy dopravní obsluhy a vyhledávanou formou aktivity v rámci řízeného rozvoje rekreace s cílem přirozeného omezení motorové dopravy a posílení ochrany životního prostředí a zdraví.

V evropských souvislostech jsou přes území ČR vedeny tři evropské dálkové cyklotrasy sítě „Eurovelo“ (viz obr. 9 – trasy č. 4, 7 a 9), vyžadující zajištění srovnatelných územních a technických podmínek v podobě samostatné a bezpečné dopravní infrastruktury.

Rozvoj a podpora cyklistické dopravy pro každodenní i rekreační využití by měly být založeny na maximální segregaci nemotorové dopravy a zajištění potřebných podmínek pro bezpečnost, kvalitu a atraktivitu. I přes

relativně omezené nároky na územní průchodnost je nezbytná územní stabilizace vymezené páteří sítě nadřazených mezinárodních a dálkových segregovaných cyklistických stezek (viz obr. 10) a v rámci ÚPD krajů zajištění jejich územní ochrany pro postupnou realizaci s návaznostmi regionální a lokální sítě.

*Ing. Marie Wichsová, Ph.D.
Atelier T-plan, s. r. o.*

ENGLISH ABSTRACT

Transportation Infrastructure of the Czech Republic, by Marie Wichsová

The article is focusing on the superior infrastructure of transportation in the Czech Republic from three viewpoints: one is the relation between the transportation infrastructure and the regional level of physical planning documentation based on the former Building Act, of 1976, while another is the relation between such infrastructure and the new physical planning tools (Spatial Development Policy of the Czech Republic; principles of the regional development) anchored in the 2006 Building Act, with regard to the new conditions of spatial development (intensified European integration, etc). Finally, some general ideas about the prospective arrangement and development of the superior infrastructure of road, rail, water, air, and cycling networks are outlined.