

ZMĚNY V DOPRAVNÍCH VAZBÁCH A JEJICH VLIV NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

Milan Körner

Společenské a ekonomické změny po roce 1990 měly a stále mají výrazné dopady na změnu dopravních vazeb. Mimo cestování jde o ekonomickou kooperaci.

V rámci evropského prostoru byly odstraněny administrativní překážky, průchodnost hranic je v podstatě limitována úrovní infrastruktury a v některých případech ochranou přírody.

Výrazně se změnila struktura ekonomiky s postupnou orientací na sektor služeb. Zanikla řada odvětví ve výrobní sféře, které se ukázaly jako nepotřebné nebo nekonkurence schopné. Významný podíl dopravních výkonů je generován „spotřebou“.

Ta pochopitelně výrazně souvisí s ekonomickou výkonností jednotlivých regionů (výrazně nejvyšší je v Pražském metropolitním regionu) s jejich demografickým potenciálem (ostatní metropolitní regiony a velké aglomerace). Za součást spotřeby lze považovat též výstavbu nových bytů, která je rovněž regionálně významně diferencována.

V souvislosti s tím pochopitelně došlo ke zvětšování regionálních rozdílů, a to jak z hlediska ekonomické výkonnosti, tak co do sociální situace. Zprivatizované firmy většinou vykazují vyšší produktivitu práce, důsledkem je snižování počtu pracovních míst a narůstající nezaměstnanost v některých regionech. Tyto skutečnosti mají i výrazné důsledky pro oblast dopravy:

- větší počet středních a malých firem vyžaduje jiný způsob řešení dopravních vazeb, z toho vyplývá orientace na silniční dopravu, která jediná umožňuje celoplošnou obsluhu;
- nemožnost či neochota obyvatel ke změně bydliště indukují značný nárůst dojížděky za prací, a to i v meziregionálních relacích. Centry této dojížděky jsou zejména Praha a Mladá Boleslav;
- rozvoj bydlení v příměstském území velkých měst rovněž indukují dojížděku za prací, vzděláním či službami;
- možnost volného cestování a zlepšení ekonomické úrovně významného počtu obyvatel se projevuje v nových formách trávení volného času (často v zahraničí či v jiných regionech ČR).

Všechny tyto a některé další skutečnosti ovlivňují poptávku po dopravě. Vzhledem k cenovým relacím, úrovni veřejné dopravy a dalším faktorům je významná část poptávky realizována individuální automobilovou dopravou, v oblasti cestovního ruchu též dopravou leteckou.

Otevření hranic ČR „západním“ směrem a nová orientace znamenající postupné zapojování do evropských struktur (EU) se pochopitelně projevila i ve změně přepravních vztahů.

Jednotlivé dopravní obory se v uplynulých dvaceti letech rozvíjely značně odlišně.

Předmětem tohoto příspěvku jsou zejména změny vazeb a souvislosti rozvoje infrastruktury vzhledem k sousedním zemím. Samostatné texty jsou též věnovány změnám v silniční a železniční síti.

1. Tranzitní doprava přes území ČR a její perspektivy v blízké budoucnosti

Vzhledem k poloze ve středu Evropy by přes území ČR „mohla“ být vedena některá významná tranzitní spojení. Podíly nadnárodní tranzitní dopravy jsou však velmi nízké. Rozdílná může být situace u dopravy silniční a železniční.

Významnější předpoklady má doprava železniční, neboť je výhodná na delší vzdálenosti (cca nad 200 km).

Tranzit přes území ČR je zajímavý zejména ve **směru severojižním a ve směrech diagonálních.**

Současná úroveň železniční infrastruktury umožňuje poměrně kvalitní propojení regionů Katowice a Wien/Bratislava. Toto spojení je však možné i přes Slovensko, kde však je modernizace opožděna. Pro osobní dopravu je žádoucí vést spojení přes Brno, což znamená zásadní přestavbu trati Brno – Přerov.

Propojení aglomerace Dresden přes Prahu a České Budějovice na Linz nemá odpovídající rychlostní parametry ani pro nákladní dopravu. Modernizace severního úseku (Praha – hranice SRN) nedosáhla zdaleka parametrů hlavních evropských tratí, je nezbytné uvažovat v tomto spojení s novostavbou. Modernizace jižního úseku (Praha – hranice Rakouska) nebude dokončena do roku 2015. Již „modernizované“ úseky Praha – Benešov a České Budějovice – Horní Dvořiště jsou opět pod potřebným standardem a bude je potřebné výhledově nahradit novostavbami.

Z diagonálních propojení je v současné době možné (zajímavé) spojení Berlin – Dresden – Praha – Brno – Wien/Bratislava.

Přes provedenou modernizaci nespĺňují potřebný standard úseky:

Praha – Děčín (téměř v celém rozsahu)

Praha – Poříčany

Choceň – Ústí n. Orlicí

Česká Třebová – Brno

Na těchto úsecích nelze dosáhnout rychlosti 160 km/hod.

Vedení dálkových spojů v relaci Hamburg – Wien přes území ČR není systémově zajímavé. Toto spojení je dnes vedeno v koridoru Hamburg – Hannover – Würzburg –

Nürnberg – Regensburg – Passau – Linz – Wien. Celý úsek Hamburg – Nürnberg má vysokorychlostní parametry. Ty dosáhne do roku 2012 i celý úsek Linz – Wien. Na mezi-lehlém úseku Nürnberg – Linz je standard 160 km/hod., předpokládá se zvýšení na 200 km/hod.

Po dokončení vysokorychlostní tratě Leipzig – Nürnberg bude toto spojení přes Nürnberg významně rychlejší i pro relaci Berlin – Wien, než kratší spojení přes území ČR.

V silniční dopravě je podíl nadnárodního tranzitu na celkovém dopravním výkonu velmi nízký.

Největší objemy jsou v relacích Rozvadov – Břeclav (cca 2000 voz./24 hod.), Český Těšín – Mosty u Jablunkova (cca 1700 voz./24 hod.) a Český Těšín – Mikulov (cca 1000 voz./24 hod.). Relace Petrovice – Břeclav a Rozvadov – Náchod vykazují hodnoty 700–800 voz./24 hod.

Spojení Petrovice – Dolní Dvořiště není vzhledem k nedokončené dálnici D8 a neexistenci dálnice D3 zajímavé.

Nejintenzivnější vazba Nürnberg – Wien/Bratislava má alternativu v kratší trase vedené výhradně územím SRN a Rakouska po existujících dálnicích v koridoru přes Regensburg, Passau a Linz.

Koridor D8 – D3 bude atraktivní pro spojení Berlin – Linz ve směrech Graz – Zagreb a Salzburg – Villach – Venezia. Spojení Berlin – Innsbruck – Verona je vedeno mimo území ČR.

Po dokončení bavorské trasy A93 (B15) Regensburg – Rosenheim bude i spojení Berlin – Salzburg, vedené mimo aglomeraci München, výhodnější, než přes území ČR.

Význam propojení Katowice – Wien zřejmě bude narůstat, má však konkurenci v trase E75 využívající dokončené slovenské dálnice A1 Žilina – Bratislava a polské trasy S69 Bialsko Biala – Zwardon navazující na slovenskou D3 Skalité – Čadca – Žilina.

Tento koridor bude zřejmě dlouhodobě nejvýhodnějším severojižním kapacitním propojením ve střední Evropě.

Perspektivní je diagonální spojení Warszawa – Wrocław – Praha – Regensburg – München. Jeho význam se zvýší dokončením trasy D11/R11 Hradec Králové – Královec/Lubawka a postupným dokončováním polské dálnice A8 Piotrkow Tryb. – Wrocław (spojení Warszawa – Wrocław). Součástí této diagonály by měla být i zásadně přestavěná trasa I/26 Plzeň – Folmava navazující na již přestavěnou trasu Furth i. W. – Cham – Regensburg.

Diagonální spojení Dresden – Praha – Brno – Wien/Bratislava využívá existujících tras D8 (část chybí) – D1 a D2. V reálné době (2012) bude dokončeno kapacitní spojení Brno – Wien (R52, A5).

Pro přímé spojení Praha – Wien je žádoucí přestavba silnice I/38 Jihlava – Znojmo – Hatě, navazující na budovanou rakouskou rychlostní silnici S3.

Přestavby silnic I/26 a I/38 není potřebné sledovat v kapacitních parametrech.

Tranzitní vazby nepochybně budou i v koridoru silnice R7, propojující Prahu přes Chemnitz s významným středoněmeckým regionem Leipzig/Halle, přes který jsou vedeny vazby na Ruhrgebiet a do směrů Hannover – Hamburg. Pro tyto vazby se jedná o kratší spojení, než při vedení přes Dresden.

2. Podíl jednotlivých dopravních systémů na přepravních výkonech

K významným změnám došlo již v období 1995–2000 v nákladní dopravě.

Změny v ekonomické sféře a rychlá transformace automobilové nákladní dopravy se projevily ve výrazném poklesu podílu nekonkurenceschopné polostátní železniční dopravy ze 42 % na necelých 30 %. Tento pokles dále pokračoval až na současných 22 %. Silniční doprava tak zajišťuje přes 73 % veškerých výkonů.

Výkony jednotlivých systémů v přepravě nákladů (mil. tkm)

	1995		2000		2005		2008		nárůst/pokles 2008–2000
	mil. tkm	%	mil. tkm	%	mil. tkm	%	mil. tkm	%	mil. tkm
železniční doprava	25 395	42,14	17 496	29,68	14 866	24,21	15 437	22,20	-2 059
silniční doprava	31 267	51,88	39 036	66,21	43 447	70,77	50 877	73,17	11 841
vodní doprava	1 332	2,21	773	1,31	779	1,27	863	1,24	90
letecká doprava	-	-	38	0,06	45	0,07	37	0,05	-1
ropovody	2 276	3,78	1 612	2,73	2 259	3,68	2 315	3,33	703
celkem	60 270	100,00	58 955	100,00	61 396	100,00	69 528	100,00	10 573

Zdroj: Ročníky dopravy ČR

Podíl vnitrozemské vodní dopravy na celkových výkonech v hodnotě 1,3 % je nevýznamný. Výkonové rezervy železniční dopravy nejsou využity, investice do tohoto segmentu infrastruktury však bude mít vliv i na zlepšení kolejové hromadné dopravy, která zatím vykazuje pokles.

Výkony jednotlivých systémů v osobní přepravě (mil. oskm)

	1995		2000		2005		2008		nárůst/pokles 2008–2000
	mil. oskm	%	mil. oskm	%	mil. oskm	%	mil. oskm	%	mil. oskm
železniční doprava	8 005	8,73	7 300	7,23	6 667	6,14	6 803	5,91	-497
veřejná autobusová doprava	11 763	12,83	9 351	9,26	8 607	7,93	9 351	8,12	0
letecká doprava	2 857	3,12	5 865	5,81	9 736	8,96	10 749	9,33	4 884
vnitrozemská vodní doprava	12	0,013	8	0,008	18	0,017	17	0,015	9
městská hromadná doprava	14 525	15,85	14 541	14,40	14 935	13,75	15 881	13,79	1 340
veřejná doprava celkem	37 162	40,54	37 065	36,70	39 963	36,80	42 801	37,16	5 736
individuální automobilová doprava	54 500	59,46	63 940	63,30	68 640	63,20	72 380	62,84	8 440
IAD + veř. autobus. doprava celkem	66 263	72,29	73 291	72,56	77 247	71,13	81 731	70,96	8 440
přepravený výkon celkem	91 662	100,00	101 005	100,00	108 602	100,00	115 181	100,00	14 176

Zdroj: Ročenky dopravy ČR

Nárůsty veřejné dopravy jsou způsobeny zejména nárůstem letecké dopravy, v menší míře též nárůstem MHD.

Silniční doprava vykazuje v nákladní přepravě podíl 73 % a v přepravě osob (vč. veřejné **autobusové** dopravy) 71 %. Jedná se o mimořádně vysoký podíl. Propad výkonů železniční dopravy pokračoval i po modernizaci některých železničních koridorů.

3. Letecká doprava

Tento dopravní obor zaznamenal největší rozvoj. Jeho nespornou výhodou je, že je koncentrován do několika málo lokalit – areálů letišť (ve vazbě na významné zdroje poptávky). Předmětem rozvoje jsou zejména dráhové systémy letišť, odbavovací terminály a další aktivity a související infrastruktura.

Hlavní letiště České republiky Praha Ruzyně se zařadilo mezi významná středoevropská letiště. V jeho areálu došlo k rozšíření odbavovacích kapacit a k realizaci dalších objektů (parking, hotel ap.). Přípravována je výstavba nové paralelní vzletové a přistávací dráhy.

Ostatní letiště mají i přes realizovanou výstavbu nových odbavovacích terminálů stále jen regionální význam.

V této oblasti je významný mezinárodní kontext, neboť vnitrostátní výkony jsou v malé ČR zcela minimální. Díky zlepšující se silniční (dálniční) síti jsou pro některé příhraniční regiony dostupná významnější letiště sousedních zemí, zejména Wien Schwechat pro jižní Moravu.

Rozvoj letiště Ruzyně souvisí s geografickou polohou a atraktivitou hlavního města Prahy. Praha je též výrazně ekonomicky a turisticky nejúspěšnějším „krajem“ ČR, což je dalším souvisejícím faktorem letecké dopravy.

K významnějšímu rozvoji letecké dopravy ve středoevropském prostoru dochází zejména po roce 2000. Z českých

letišť se to týká v podstatě jedině Prahy. Rozvoj letecké dopravy výrazně souvisí s ekonomickou úrovní, atraktivitou a též populačním potenciálem. V prvních dvou kritériích je znát výrazný odstup Prahy, která vykazuje vyšší výkony, než podstatně větší aglomerace Budapešti a Varšavy.

U téměř všech významných letišť došlo po roce 1990 k rozšíření či výstavbě nových odbavovacích terminálů. Zcela nové je letiště Mnichov, výstavba nového terminálu a další dráhy byla realizována na letišti Leipzig/Halle.

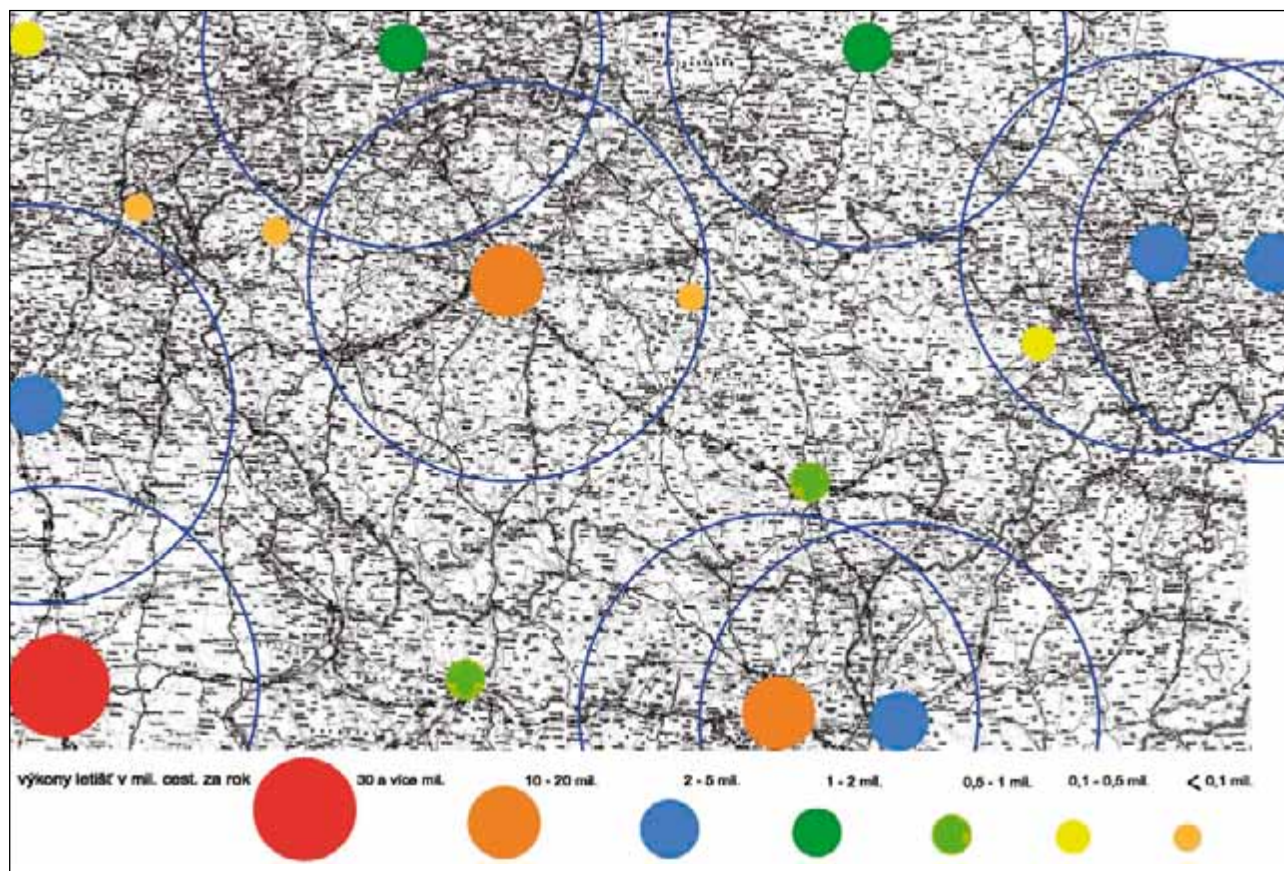
Ve výstavbě je nové hlavní letiště Berlína v prostoru stávajícího areálu Schönefeld. Největším středoevropským letištěm je Frankfurt/M. (53 684 tis. cest.), druhým München (34 543 tis. cest.), třetím Zürich (20 814 tis. cest.) a čtvrtým Wien (19 772 tis. cest.).

U řady německých letišť dochází ke stagnaci nárůstu výkonů v souvislosti s rozvojem vysokorychlostního železničního spojení. Týká se to zejména letišť Hamburg, Düsseldorf, Köln-Bonn a Stuttgart s výkonem nad 10 mil. cest. a v podstatě též Frankfurtu a Berlína, neboť tato města již mají vysokorychlostní železniční propojení včetně spojení na hlavní města západní Evropy. Významný rozvoj mají letiště velkých polských aglomerací.

Česká letiště (mimo Prahu) zřejmě i nadále budou mít spíše regionální charakter, neboť podstatná část území ČR má dobrou dostupnost (cca 100 km) do Prahy nebo k blízkým letištím sousedních států (Wien, Bratislava, Krakow, Katowice, Dresden). Základním problémem letiště Praha

Ruzyň i po dvaceti letech zůstává absence kolejového spojení s centrem města (přestup na rychlíkové železniční i autobusové spoje).

Všechna významnější letiště SRN mají spojení předměstskou S-Bahn, v některých terminálech přímo zastavují dálkové železniční spoje včetně vysokorychlostních ICE.



Výkony letišť (u letišť nad 1 mil. dostupnost 100 km)

Srovnání výkonů letišť v ČR a blízkých letišť v sousedních zemích (v tis. cest./rok)

letišť	1990	1995	2003	2007	2008
Praha	1 950	3 168	7 463	12 355	12 621
Brno	2	89	166	448	553
Ostrava	113	101	197	359	388
Karlovy Vary	4		26	65	81
Pardubice		5**	28	94	89
Bratislava	307		480	2 005	2 209
Budapest	2 458	2 935	4 483	8 580	8 429
Warszawa	1 981	2 735	5 167	9 288	9 483
Wien	5 459	8 372	12 768	18 754	19 772
Linz	313*		634	773	845
Salzburg	899*		1 264	1 996	1 831
Graz	296*		860	948	1 033
Berlin Tegel	6 704	8 168	11 104	13 368	14 500
Berlin Schönefeld		1 821	1 751	6 348	6 651
München	11 155	14 561	24 193	33 983	34 543
Nürnberg	1 443	2 160	3 300	4 286	4 296
Leipzig/Halle	634	1 978	1 955	3 036	2 875
Dresden	609	1 598	1 649	1 888	1 889
Erfurt			440	316	315
Krakow			593	3 076	2 924
Katowice			145	1 807	2 385
Wroclaw			284	1 271	1 484

*údaje 1989, **údaj 1997

4. Silniční doprava

Tento dopravní obor se přímo dotýká většiny obyvatel i ekonomických aktivit. Jako jediný umožňuje úplnou plošnou obsluhu území. Nadřazená silniční síť ČR zahrnující dálnice, rychlostní silnice a vybrané silnice I. třídy je dnes integrální součástí evropské sítě. Její vymezení je dáno dohodou AGR sledující tři kategorie tras (hlavní, základní, doplňkové).

Vzhledem k významu návazností uvádíme změny, ke kterým došlo v síti sousedních zemí.

Změny v dálniční a silniční síti sousedních zemí 1989–2009

Sledovány jsou dálnice a další vybrané silnice významné pro vazby k ČR.

SRN

Sledovány jsou pouze spolkové země Sasko, Sasko-Anhaltsko, Durynsko a Bavorsko

Po sjednocení Německa bylo prioritním úkolem propojení dálničních sítí

- A4 (E40) Wildeck Hönebach – Wommen (11 km) – na spojení Bad Hersfeld – Eisenach
- A72 (E441) Bayerisches Vogland (A9) – Zwickau – spojení měst Hof, Plauen a Zwickau v úseku Töpen – Pirk (16 km) se jednalo o novou trasu, zbývající úseky A9 – Töpen a Pirk – Zwickau Ost (55 km) vznikly přestavbou poloviny staré dálnice

Prakticky všechny dálnice dřívější NDR byly zásadně přestavěny.

Nové trasy:

- A4 (E40) Hermsdorf – Uhyst (29 km) – na spojení Drážďany – Bautzen
Bautzen Ost – Görlitz / hranice Polska (42 km)
- A93 Hochfranken – Weiden Süd – na spojení Hof – Weiden (82 km)
- A6 (E50) Amberg West – Rozvadov (68 km) – na spojení Amberg – Plzeň

Mimo dálnic byla pro vazby k ČR vybudována nová trasa B16 Wenzelbach – Roding – Cham (43 km) a přestavěna trasa B20 Cham – Straubing (A3) v délce 34 km.

V současné době je rozestavěna nová (čtyřpruhová) silnice B15 Saalhaupt (A93) – Essenbach (A92) v délce cca 35 km. Trasa umožní spojení krajských měst Regensburg a Landshut. Následně bude pokračovat ve směru na Rosenheim a prostřednictvím stávající dálnice A93 Rosenheim – Kufstein bude přenášet vazby od Regensburgu na Innsbruck mimo aglomeraci Mnichova. A94 (E552) München – Linz. Na této trase (nahrazující silnici B12) byl zatím realizován úsek Amfing – Markt im Inn v délce cca 30 km navazující na dříve v polovičním profilu realizovaný úsek Markt i. I. – Simbach (14 km). Trasa umožní i spojení München – Passau, a tím vazbu na ČR I/4. A17 (E55) Dresden West (A4) – hranice ČR (45 km). A72 Chemnitz – Niederfrohna na spojení Chemnitz – Lei-

zig. V roce 2012 by měl být dokončen úsek do Borna (30 km) a tím společně s přestavěnou čtyřpruhovou silnicí B95 dokončeno kapacitní propojení Chemnitz – Leipzig.

Na silnici B174 pro spojení Chemnitz – Chomutov byl realizován čtyřpruhový úsek Zschopau – Gornau (6 km), zbývá 5 km k napojení na jižní obvodovou trasu Chemnitz (B180). Dále byl realizován obchvat Marienbergu a přestavěn úsek k hranicím ČR (cca 16 km). Zbývá propojení na Zschopau v délce 9 km.

Na silnici B92 (E49) Plauen – Cheb byly realizovány obchvaty měst Oelsnitz a Bad Brambach.

Na silnici B178 Zittau – Löbau – Weissenberg (A4) by měl být dokončen čtyřpruhový úsek po Löbau Süd v délce cca 15 km a úsek severovýchodně Zittau (5 km). Nově připravovaná trasa B176 má délku cca 20 km.

Nová dálnice A38 v délce 168 km propojuje Lipsko (A14) a Göttingen (A7).

Nový je rovněž úsek dálnice A14 Halle – Magdeburg (A2) v délce 94 km.

Přestavěna a rozšířena byla též trasa A15 (E36) Lübbenau (A13) – Cottbus – hranice Polska.

Ve vztahu k ČR je významná přestavba silnice B16 Regensburg – Cham a přestavba silnice B20 Cham – Straubing (vazba na A3) – Landau a. d. I. (vazba na A92).

V blízkosti ČR vede silnice B22 Weiden i. d. O. – Cham a navazující silnice B85 Cham – Regen – Passau. Tyto trasy byly v uplynulém období upraveny a až na výjimky jsou vedeny mimo sídla.

Rakousko

Rovněž zde jsou zejména sledovány spolkové země s vazbou na ČR – Horní a Dolní Rakousko.

Nejvýznamnější realizací je zřejmě trasa A9 (E57) Wels – Leoben o délce 145 km umožňující spojení Linz – Graz, z které v r. 1990 byl v provozu jen úsek v prostoru města Liezen v délce 39 km.

Trasa A4 (E60) v délce 67 km umožnila spojení na Maďarsko (směr Győr) a trasa A6 v délce 24 km spojení se Slovenskem (směr Bratislava). Ve směru na Maďarsko (Sopron) byla realizována od Gutremsdorfu (A2) trasa A3 v délce 27 km.

Jižně od Vídně byla dokončena trasa S1 Vösendorf (A2) – Schwechat (A4) v délce 15 km umožňující propojení dálnic A1 a A4 mimo město.

Severně od Vídně byl realizován úsek dálnice A5 v délce 22 km (Schlick) a navazující úseky S1 v délce 24 km, napojující trasu na A22 a S2.

Ve směru na Krems byla dokončena trasa S5 v úseku Stockerau – Grafenwörth v délce 32 km a dříve spojení od St. Pöltenu trasou S33 (v délce 33 km).

Významně byla upravena trasa E49 vedená od hranic ČR (Halámky) s využitím silnic B2 a B4 v koridoru Schrems – Horn – Stockerau (– Wien). Trasa vede až na výjimky mimo sídla, nejvýznamnějším deficitem je obchvat města Maissau.

Slovensko

Ve vztahu k území ČR je významná výstavba dálnice D1 Horná Streda (severně Piešťan) – Žilina v délce 117 km (s dokončením 2010).

Částečně je rozestavěna dálnice D3 (spojení Žilina – Český Těšín) v úseku Čadca – Skalité (hranice Polska).

Trasa R1 z Trnavy (A1) v délce 42 km umožňuje spojení s Nitrou.

Další úseky R1 jsou (zatím nesouvisle) realizovány ve směru na Žiar n. H.

Následuje souvislý úsek Žiar n. H. – Zvolen – Banská Bystrica v délce 37 km.

Polsko

V roce 1990 existoval jediný úsek Gólnica – Wrocław v délce 109 km (A4 – A18).

Následně byly vybudovány na trase A4 (E40) úseky Zgorzelec – Krzyzowa (66 km) a Wrocław – Katowice – Krakow – Wielicka (262 km).

Dokončen byl rovněž úsek trasy A18 (E36) Gólnica – hranice SRN v délce 77 km.

Dále byla dokončena přestavba trasy S1 Cieszyn – Bielsko Biala v délce 34 km.

Rozestavěna je trasa A1 Gliwice – hranice ČR/Bohumín s letošním dokončením.

Změny v síti ČR

Podstatná část výkonů se odehrává na kapacitních trasách, které jsou v ČR zatím rozděleny na dálnice a rychlostní silnice (jejich význam z hlediska rychlosti, kapacity i zpoplatnění je fakticky shodný).

Zde došlo po roce 1990 k dokončení úseků:

D5	z Bavoryně přes Plzeň na hranice SRN (Rozvadov)	122 km
D8	z Prahy na hranice SRN (mimo úseku Lovosice – Řehlovice)	76 km
D1	Tučepy – Kroměříž	41 km
D1	Lipník n. Bečvou – Běloutín	15 km
D1	Bílovec – Bohumín	25 km
D3	Tábor – Mezno	15 km
D11	Sadská – Sedlice	68 km
R35	Olomouc (vč. obchvatu) – Lipník n. Bečvou	30 km
R35	Turnov – Liberec	22 km
R52	Brno – Pohořelice	23 km
R6	Praha – Kamenné Žehrovice	20 km
R6	Cheb – Kamenný Dvůr	12 km
R6	Nové Sedlo – Karlovy Vary	7 km

V průběhu roku 2009 byly dokončeny (resp. zprovozněny) dva úseky na dálnici D1 Mořice – Kojetín a Lipník n. B. – Bílovec a úsek R35 Sedlice – Opatovice n. L.

Stav a záměry kapacitních tras (D, R) v členění na kraje

Kraj	stav k 1. 1. 2009			rozestavěné úseky			stav po dokončení (cca 2011)			přípravované úseky po roce 2011		
	D	R	D+R	D	R	D+R	D	R	D+R	D	R	D+R
Praha	11	22	33	0	14	14	11	36	47	0	29	29
Středočeský	192	141	333	2	9	11	194	150	344	0	22	22
Jihočeský	15	1	16	15	6	21	30	7	37	40	55	95
Plzeňský	109	0	109	0	0	0	109	0	109	0	0	0
Karlovarský	0	18	18	0	18	18	0	36	36	0	38	38
Ústecký	53	7	60	16	10	26	69	17	86	0	41	41
Liberecký	0	23	23	0	0	0	0	23	23	0	0	0
Královéhradecký	16	0	16	0	0	0	16	0	16	35	0	35
Pardubický	8	0	8	0	4	4	8	4	12	0	0	0
Vysočina	93	0	93	0	0	0	93	0	93	0	0	0
Jihomoravský	143	29	172	0	0	0	143	29	172	0	28	28
Olomoucký	22	92	114	7	0	7	29	92	121	24	8	32
Zlínský	7	3	10	14	28	42	21	31	52	0	5	5
Moravskoslezský	28	36	64	36	47	83	64	83	147	0	44	44
celkem	697	372	1 069	90	136	226	787	508	1 295	99	270	369

Zdroj: Pátevní síť dálnic a rychlostních silnic ČR, ŘSD ČR 2009

V současné době je česká dálniční síť (včetně rychlostních silnic) napojena na síť sousedních zemí jen v Břeclavi (D2 – směr Bratislava) a v Rozvadově (D1 směr Norimberk). Propojena je též dálnice D8 (směr Drážďany), avšak tato trasa zatím není souvislá. Chybí úsek Lovosice – Řehlovice (16,4 km).

V blízké době (2010–2012) lze předpokládat propojení R52 (Brno – Vídeň) a D1 (Ostrava – Gliwice) a dokončení chybějícího úseku D8 přes České středohoří.

Mimo kapacitních tras (D, R) jsou přeshraniční vztahy (i vazby mezi významnými aglomeracemi ČR) realizovány dalšími hlavními silnicemi zařazenými do evropské sítě. Na těchto trasách jsou však realizovány jen některé významnější obchvaty sídel. Např. na trase I/38 (E59) obchvaty Jihlavy a Moravských Budějovic.

Zatížení hraničních přechodů (říjen 2008)

	hraniční přechod	silnice	počet vozidel za 24 hod.		
			lehká vozidla	těžká vozidla	celkem
1.	Břeclav	D2	8 081	6 677	14 758
2.	Rozvadov	D5	5 408	6 630	12 038
3.	Krásný les	D8	5 314	6 384	11 698
4.	Český Těšín	R48	4 613	5 373	9 986
5.	Mosty u Jablunkova	I/11	3 342	4 632	7 974
6.	Folmava	I/26	4 660	2 489	7 149
7.	Hatě	I/38	5 389	1 728	7 117
8.	Náchod	I/33	4 211	2 218	6 429
9.	Aš	I/64	5 173	521	5 694
10.	Bohumín	I/58	4 228	934	5 152
11.	Mikulov	I/52	3 291	1 516	4 807
12.	Bílá	I/35	2 847	1 197	4 044
13.	Strážný	I/4	3 081	809	3 890
14.	Vojtanov	I/21	1 863	1 770	3 633
15.	Dolní Dvořiště	I/3	2 379	1 233	3 612

Zdroj: ŘSD ČR

Z uvedeného vyplývá, že příhraniční úseky silnic I. tř. není potřebné budovat v kapacitních parametrech. Výjimkou mohou být úseky navazující na stávající či připravované trasy (dálnice, rychlostní silnice) sousedních zemí.

Týká se to tras

R52 – A6 spojení Brno – Vídeň

R3 – S10 spojení České Budějovice – Linz součást hlavní evropské trasy E55, která je v celém rozsahu v kapacitních parametrech

Zatížení silnic na hranicích mezi kraji

Jen výjimečně přesahuje hodnotu 10 tis. voz./24 hod. Tyto hodnoty přibližně odpovídají významu pro dálkové meziregionální spojení. Vyšší zatížení v příměstských úsecích větších měst, resp. na jejich propojení je důsledkem mikroregionálních vazeb, které i nadále budou z velké části realizovány v původních trasách propojujících sídla.

spojení krajů	silnice (mimo existující trasy D a R) (tis. voz./24 hod.)	budoucí trasa
Středočeský – Jihočeský – Ústecký – Královéhradecký	I/3 (12), I/4 (10) I/7 (16) I/16 (12)	D3, R4 R7 I/16
Královéhradecký – Pardubický	I/37 (14)	I/37
Pardubický – Olomoucký	I/35 (12)	R35
Jihomoravský – Zlínský	I/50 (12), I/55 (10)	I/50, R55
Moravskoslezský – Zlínský	I/55 (10)	R55

Na žádném dalším mezikrajském spojení intenzita nepřekračovala 8 tis. voz./24 hod. Potřeba kapacitního spojení (R) i při nárůstu o 100 % na těchto úsecích není zdůvodnitelná. Tím není vyloučena potřeba kapacitní trasy (v silniční kategorii) na některých příměstských úsecích „mezikrajských“ spojení.

Deficity v silniční síti

V sousedních zemích jsou odstraňovány deficity v silniční síti ve vztahu k ČR výrazně úspěšněji.

Na území SRN je zřejmě nejvýznamnější silnice B174, kde chybí dva úseky na spojení Chemnitz – hranice ČR (R7 – I/7). Dálniční propojení Chemnitz – Leipzig (A72) bylo dokončeno letos. Tento koridor je přes Magdeburg a Hannover nejvhodnější pro spojení ve směrech na Hamburg/Dánsko a Porúří/Benelux.

Rakousko rozestavělo k území ČR trasy A5 (Wien – Mikulov), S3 (Stockerau – Hatě) a připravuje výstavbu S10 (Linz – Dolní Dvořiště). Dokončení lze předpokládat v období 2010–2015.

Slovensko v podstatě realizuje jen dálnici D3 Žilina – Skalité (směr Bielsko-Biala s napojením ve směru na Mosty u Jablunkova. Dokončení (zřejmě v polovičním profilu) po roce 2010.

Významná je v poslední době výstavba dálniční sítě v sousedním **Polsku**, kde byla dokončena souvislá trasa dálnice A4 od hranic SRN do prostoru Krakova.

Úsek dálnice A1 Gliwice – Bohumín umožní napojení Ostravska na hlavní evropskou trasu E40, která je dnes souvislá od Krakova až k přístavu Oostende v Severním moři. Prostřednictvím základní trasy E36 je možné přímé spojení Wrocław – Berlin.

Nejvýznamnějším **deficitem ČR** z hlediska střeoevropských vazeb je dálnice D3, kde chybí na hlavní trase E55 roz-

sáhlé úseky jen na území ČR. V provozu je jen krátký úsek v prostoru Tábora.

Závažným problémem je chybějící propojení radiálních tras okruhem kolem Prahy (R1) a chybějící propojení hradecko-pardubické a olomoucké aglomerace (R35). Toto propojení umožňuje též vazby z Prahy na Ostravsko a jižní metropolitní regiony Polska (Katowice, Krakow).

Z dalších silnic s mezinárodním významem představují hlavní deficity v ČR:

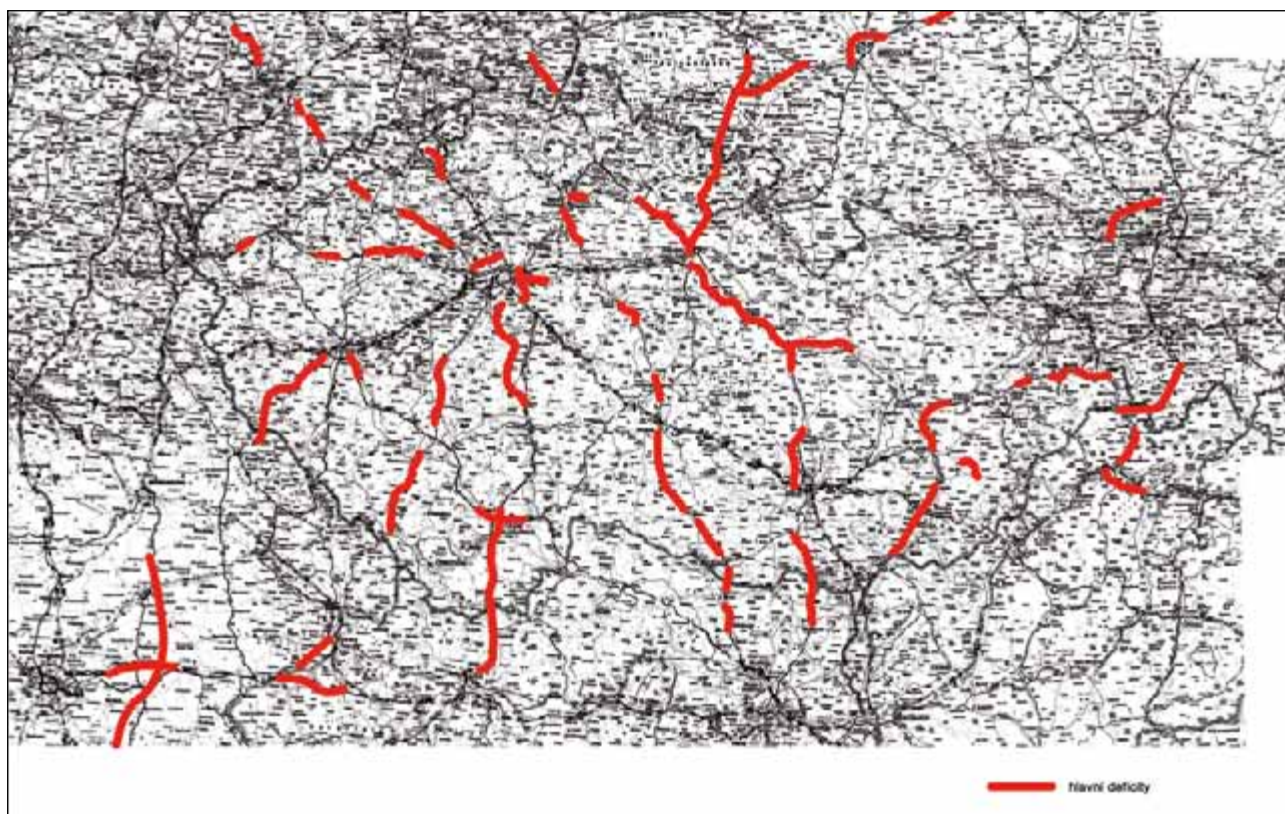
- silnice I/38, přímé spojení Praha – Wien;
- silnice I/26, přímé spojení Plzeň – Regensburg;
- podstatná část rychlostní silnice R7 Slaný – Chomutov (směr Chemnitz).

5. Železniční doprava

Ve srovnání s leteckou a silniční dopravou vykazuje v ČR tento segment dopravní infrastruktury významné zaostávání. Zatímco české letištní terminály a dálnice dosahují evropských standardů, na české železniční síti, ani v případě již realizovaných koridorů, nebyl na rozsáhlých úsecích splněn standard hlavních evropských tratí (AGC), tj. rychlost 160 km/hod.

Koncepce vysokorychlostního spojení sleduje ve středo-evropském prostoru následující trasy, které se systémově dotýkají území ČR.

Hlavní severojižní trasa propojuje Hamburg – Hannover – Würzburg – Nürnberg – München – Innsbruck. Je kom-



Hlavní deficity v dálniční a silniční síti

Zdroj: AURS, s. r. o.

binací novostavba/přestavba. S výjimkou úseku jižně od Mnichova má (až na některé krátké úseky) v celém rozsahu vysokorychlostní parametry.

Na tuto trať je z Fuldy napojen Frankfurt a. Main a tratě Berlin – Leipzig – Nürnberg též hlavní město Německa. Na této trati zatím chybí rozestavěný úsek Glogers (u Lipska) – Erfurt – Ebenfels (severně od Bambergu). Souvislé propojení Berlin – München lze předpokládat k roku 2015.

Západovýchodní spojení je vedeno v koridorech:

Paris – Saarbrücken – Mannheim – Frankfurt a. Main – Erfurt – Leipzig – Dresden s pokračováním na Wrocław – Katowice a Krakow;

Paris – Strasbourg – Karlsruhe – Stuttgart – München – Salzburg – Linz – Wien/Bratislava s pokračováním na Budapešť. Na těchto koridorech je realizována přestavba úseku Saarbrücken – Mannheim v délce 128 km v parametrech 200 km/hod. s dokončením v letošním roce. Přípravována je výstavba úseku Stuttgart – Ulm v délce 121 km v parametrech 250 km/hod. s předpokládaným dokončením 2015.

Úsek Frankfurt a. Main – Erfurt (v parametrech přestavby 200 km/hod.) – Leipzig bude přenášet též spojení Frankfurt – Berlin.

Severojižní spojení sleduje propojení aglomerací Berlin – Leipzig – Nürnberg (– München).

Rozestavěny jsou úseky Leipzig – Erfurt 123 km (novostavba), Erfurt – Ebenfeld 107 km (novostavba) a Ebenfeld – Bamberg – Nürnberg 83 km (přestavba).

V podstatě jedinou uvažovanou novostavbou (mimo výše uvedené koridory) je nové spojení Hannover – Hamburg s odbočkou na Bremen.

Rakousko v reálném horizontu sleduje pro vysokorychlostní spojení tratě:

Wien – Linz – Wels (s významným podílem novostaveb) s dokončením cca 2012;

Wels – Passau (směr Nürnberg) – přestavba;

Wels – Salzburg, spojení na Innsbruck je přes území Bavorska (Salzburg – Rosenheim – Kufstein);

Salzburg – Villach/Tarvisio;

Wien – Graz s budoucím propojením na Klagenfurt a Villach.

V období 2010–2022 by měl být realizován nový Brennerický tunel (63 km) pro spojení Innsbruck – Brixen.

Na **Slovensku** lze významnější zlepšení (v parametrech 160 km/hod.) očekávat jen v úseku Bratislava – Púchov a Žilina – Čadca (hranice ČR). Předpokládá se též dokončení mezi-lehlého úseku Púchov – Žilina a přestavbu tratě na Poprad.

Polsko sleduje poměrně ambiciózní záměry.

Stávající „nová trať“ Warszawa – Katowice má být (do roku 2013) modernizována na rychlost 250 km/hod., navazující odbočka na Krakow (z části novostavba) má být v parametrech 300 km/hod. Zcela novou vysokorychlostní tratí má být spojení Warszawa – Lodž – Kalicz – Wrocław s odbočkou Kalicz – Poznaň (pro budoucí spojení Warszawa – Berlin). Modernizovány na parametry 160–200 km/hod. by měly být tratě:

(Berlin) – Frankfurt n. O. – Poznaň – Warszawa;

Szczecin – Poznaň – Wrocław – Katowice;

Warszawa – Gdansk/Gdynie.

Modernizace 120–160 km by měla být realizována na úsecích: Görlitz/Zgorzelec – Wrocław;

Katowice – Krakow – Tarnow – Rzesov (– Lviv);

Katowice – Zabrze/Zabrze – hranice ČR;

Warszawa – Brest (hranice Běloruska);

Warszawa – Radom – Kielce – Krakow.

Tyto projekty by měly být dokončeny v roce 2013.

Propojení Dresden – Wrocław s vyššími parametry bude sledováno následně, zřejmě v souvislosti s novou VRT Warszawa – Wrocław.

Tranzitní železniční koridory

úsek	délka úseku v km	z toho modernizace v km	maximální rychlost v km/h	dosažená na % modernizovaného úseku	min. rychlost v km/h
Děčín – Praha	129	112,8	160	33	80
Praha – Česká Třebová	164	125,2	160	77	90
Česká Třebová – Brno	91	79,1	120	34	60
Brno – Břeclav	59	52,3	160	99	160
Břeclav – Přerov	100	92,8	160	96	160
Přerov – Petrovice	106	102,1	160	23	110
Cheb – Plzeň	106	101,9	130	3	100
Plzeň – Praha	114	90,6	160	36	100
Česká Třebová – Přerov	108	94,7	160	68	120
Praha – Benešov	49	42,1	140	8	80
Benešov – České Budějovice	120	104,3	160	68	120
České Budějovice – Horní Dvořiště	57	57,0	70	-	60

Zdroj: SŽDC 2009

Česká koncepce modernizace je založena na „tranzitních koridorech“:

- I. Děčín – Praha – Česká Třebová – Břeclav (E61)
- II. Břeclav – Přerov – Ostrava – Petrovice/Mosty u Jablunkova (E65)
- III. Cheb/Česká Kubice – Plzeň – Praha – Česká Třebová – Přerov – Petrovice (E40)
- IV. Děčín – Praha – Veselí n. Lužnicí – Horní Dvořiště/České Velenice (E55)

V současné době zbývá dokončit západní část III. koridoru a jižní část IV. koridoru. Požadovaná rychlost hlavních evropských tratí 160 km/hod. byla dosažena souvisle jen na úsecích Brno – Břeclav, Břeclav – Přerov a na úseku Poříčany – Choceň.

V některých úsecích nebyla po modernizaci dosažena ani rychlost 120 km/hod. (Česká Třebová – Blansko 100 km/hod., Blansko – Brno 60–80 km/hod.).

Ani na zbývajících úsecích III. a IV. koridoru nebudou ve značném rozsahu dosaženy parametry hlavních tratí. Z hlediska rychlosti se ČR dostává po modernizaci na úroveň 70. let západních zemí.

Předpoklad, že koridorové tratě budou dokončeny v r. 2016, je málo reálný. Součástí III. koridoru by měl být i 24 km dlouhý tunel Praha – Beroun s navrhovanou rychlostí 250 km/hod. Následný úsek (do Ejpvovic) by měl být modernizován na 130 km/hod. Úsek Ejpvovice – Plzeň je novostavbou ve vysokorychlostních parametrech.

Modernizovaný úsek Plzeň – Cheb zůstane jednokolejný. Zlomovou záležitostí by mohlo být přijetí projektu Donau-Moldau-Bahn sledujícího přestavbu trati Praha – Plzeň – Regensburg – München na standard vysokorychlostního spojení (přestavba 200+, novostavba 250+).

Přestavba na standard 200+ je zvažována též pro spojení Brno – Přerov a příp. druhou modernizaci úseku Břeclav – Brno. Zvýšení na standard 160+ je možné i na některých dalších již „modernizovaných“ úsecích.

Novostavba ve vysokorychlostních parametrech je nezbytná na trati Praha – Ústí n. Labem (–Dresden) s řadou úseků pod 120 km/hod., navíc je zde předpoklad významného zkrácení trati.

6. Vodní doprava

Jedinými využívanými vodními toky jsou dolní a střední Labe (po Chvaletice) a dolní Vltava po Třebenice.

Vzhledem k tomu, že vlády spolkových zemí Saska-Anhaltska a Saska neuvažují na Labi nad Magdeburgem se zlepšením plavebních podmínek, je potřebné v tomto kontextu zvážit přínosy případných investic na českém úseku Labe.

Na Vltavě záměry doplnění stupňů na přehradách Slapy a Orlík by byly přínosem pro propojení rekreační dopravy na existujících přehradních nádržích a tím umožnění souvislého spojení z Prahy do Českých Budějovic.

Podíl vnitrozemské vodní dopravy na celkových výkonech nákladní přepravy v hodnotě 1,3 % je nevýznamný. Přeprava osob má především turistický a rekreační charakter. Podstatná část je realizována v Praze a jejím okolí.

7. Shrnutí

Vzhledem k vymezení podstatné části obvodu České republiky hraničními hřebeny, i vzhledem k výrazné ztrátě počtu obyvatel v období II. světové války, zejména při jihozápadní hranici, je intenzita přeshraničních vztahů poměrně nízká. Intenzivní vazby přes hranice jsou jen v některých „přeshraničních“ regionech (Slezsko, Dolní Pomoraví, Chebsko aj.).

Tyto regionální vazby jsou obvykle realizovány větším počtem (zejména silničních) koridorů.

Meziregionální vazby jsou téměř vždy hierarchicky uspořádány, odpovídají potenciálu metropolitních, vyšších a středních center. Vazby mezi centry stejné kategorie (např. Ústí n. Labem a Liberec) jsou obvykle nízké. Pochopitelnou výjimkou je prostor hradecko-pardubické aglomerace s velmi blízkými centry.

Znovuvytvořením krajů došlo k posílení regionálního významu „nových“ krajských měst (Karlovy Vary, Liberec, Pardubice, Jihlava, Olomouce a Zlín) a ke zvýšení jejich autonomie. Tato skutečnost se pochopitelně projevila v oslabení makroregionálního významu Brna a Ostravy.

Významným regionálním centrem s vysokou ekonomickou výkonností je Mladá Boleslav s přesahem vazeb do krajů Libereckého a Královéhradeckého.

Ze zahraničních center se nejvíce uplatňuje Wien, kde makroregionální význam přesahuje na jižní Moravu.

Ve vnitrostátních vazbách výrazně dominují radiální vztahy k hlavnímu a výrazně největšímu městu Praze, a to jak v úrovni regionální, tak úrovni nadregionální.

Tyto vazby jsou v některých směrech realizovány silniční i železniční dopravou. V některých směrech však železniční doprava neumožňuje „přímé“ spojení. Týká se to zejména koridorů Praha – Liberec, Praha – Chomutov/Most a Praha – Karlovy Vary. V těchto směrech není ani významnější nadnárodní železniční spojení, a proto zásadní přestavba železniční infrastruktury znamenající vedení v nových koridorech není odůvodnitelná.

Mezinárodní tranzit vedený přes území ČR je poměrně nízký, neboť velký počet vazeb má zdroj či cíl v Praze a jejím okolí. Významnější je tranzit v propojení metropolitních regionů Katowice – Krakow a Wien – Bratislava. Ten je však možný i po území Slovenska trasou E75 (D1).

Dálkové vnitrostátní vazby jsou nejvýznamnější v propojení největších metropolitních regionů Prahy a Ostravy. V tomto koridoru navíc leží významné aglomerace hradecko-pardubická a olomoucká.

Česká koncepce rozvoje silniční sítě, sledující téměř výhradně kategorii dálnic a rychlostních silnic, vyžaduje zásadní přehodnocení, neboť v řadě případů nereaguje na vazby mezi významnými středoevropskými metropolitními regiony, ani na existující síť sousedních zemí. Propojení ČR na nejvýkonnější středoevropské regiony München, Wien, Linz, Regensburg byla zatím mimo úvahy dopravních plánovačů. Ignorovány jsou z hlediska priorit některé trasy hlavní a základní evropské sítě.

Naopak jsou sledovány kapacitní trasy na spojnicích, které mají převážně jen regionální význam, nebo jejich zatížení nevyvolává potřebu takového spojení. Nejsou uvažovány možnosti optimalizace využívání silniční sítě v širším (přeshraničním) kontextu.

Významný podíl na dopravních výkonech mají především regionální vazby, dále vazby meziregionální, a jen ve velmi malém rozsahu vazby vůči území ČR tranzitní. Koncepce rozvoje silniční sítě nemůže být založena na „výhodě“ ČR v nižších cenách pohonných hmot či mýtného.

Některé trasy evropské sítě (AGR) neodpovídají ani současnému stavu infrastruktury či potřebným vazbám a měly by být přeloženy do jiných koridorů využívajících existující kapacitní silnice i další „upravené“ hlavní silnice na území sousedních států i ČR. Modifikovaná síť „hlavních“ silnic by měla být urychleně dobudována.

Dopravní vazby zásadně ovlivňuje demografický a ekonomický potenciál významných regionů. Význam má i jejich atraktivita a administrativní statut center. V blízkosti ČR jsou to zejména regiony Bavorska (München a Nürnberg), dynamiku vykazují též regiony Saska a Duryňska (Dresden, Leipzig, Erfurt) a pochopitelně region hl. města SRN Berlín. Ekonomická výkonnost východoněmeckých regionů je výrazně nižší, na rozdíl od českých regionů však přesahuje průměr EU. Z ostatních metropolitních regionů vykazují ekonomickou výkonnost (srovnatelnou s Prahou) jen regiony Wien, Linz a Bratislava. Populačně silné jihopolské regiony zatím výrazně zaostávají. Lepší jsou západopolské metropole Poznaň a Wrocław.

Nejvýkonnějšími středoevropskými regiony jsou jihoněmecké regiony München a Stuttgart. Dvojnásobek úrovně EU překračují též aglomerace Regensburg, Ingolstadt a Ulm.

Dopravní infrastruktura (silniční i železniční) sousedních zemí, zejména SRN a Rakouska je svou uceleností a standardem (u železniční dopravy) na výrazně vyšší úrovni než infrastruktura ČR. V poslední době došlo k výraznému urychlení výstavby dálnic v jižním Polsku a v reálném čase tam zřejmě dojde i ke kvalitativnímu zlepšení železničních tratí. Vazby jihozápadním směrem (München, Linz) výrazně souvisejí i s orientací cestovního ruchu (Alpy, Středomoří). Perspektivní jsou i vazby v ose Wrocław – Warszawa – východní Pobaltí.

Nejvýznamnějším tranzitem přes území ČR je propojení regionů Katowice a Wien, které má alternativní trasu přes území západního Slovenska (Žilina – Bratislava).

Tyto skutečnosti budou v nejbližší době významně ovlivňovat vývoj dopravních vazeb a měly by se promítnout i do priorit výstavby či přestavby dopravní infrastruktury České republiky.

V dopravní infrastruktuře sousedních zemí nelze očekávat investice, které by přibližně do roku 2015 mohly výrazněji ovlivnit dopravní vazby.

V silniční síti je to zřejmě dokončení souvislého spojení (Praha) – Marienberg – Chemnitz – Leipzig, kde přeshraniční úsek není sledován v kapacitních parametrech. Je otázkou, zda k tomuto časovému horizontu bude dokončena i trasa R7 Slaný – Chomutov. K roku 2015 zřejmě budou

chybět rozsáhlé úseky na trase D/R - 3 Praha – České Budějovice (– Linz) a nebude dokončena přestavba silnice I/26 Plzeň – Furth i. W. pro přímé spojení Plzeň – Regensburg, resp. Praha – München.

Do roku 2015 téměř jistě nebude dokončeno spojení R 35 Opatovice n. L. – Mohelnice pro vazby Praha – Olomouc – Ostrava/Krakow, které bude znamenat zásadní změny ve využívání silniční sítě v ČR.

Přestavba železniční sítě v sousedních zemích na vysokorychlostní parametry se vazeb ČR v podstatě nedotkne, neboť jediné napojení tratěmi evropských parametrů bude přes Břeclav na Wien (ze směrů od Brna a Přerova – Ostravy). Napojení Prahy na vysokorychlostní trať ve směrech na Dresden (sever, severozápad) a München (jihozápad) není do roku 2015 reálné.

Do roku 2015 zcela jistě nebude dokončena ani přestavba tratě Praha – Tábor – České Budějovice – Linz, která by umožňovala spojení z Prahy na jih i propojení Berlín – Dresden ve směrech na Graz a Salzburg – Villach.

V podstatě jedinými reálnými změnami vazeb v rámci silniční sítě ČR do roku 2015 je napojení Ostravska novou dálnicí D1 na polskou dálniční síť prostřednictvím dálnice A1 do prostoru Gliwice/Zabrze. Trasa nahradí stávající polskou silnici 78 a bude znamenat přenesení části vazeb z hraničního přechodu Český Těšín. Dokončení dálnice D1 mezi Kroměříží a Lipníkem nad Bečvou umožní odlehčení silnic R46 a R35, kterými je dnes vedeno spojení obchvatem Olomouce. V úseku Lipník n. B. – Vyškov bude možná volba dvěma kapacitními trasami.

Dokončení trasy D1 bude znamenat nejvýznamnější přínosy pro Zlínský kraj, nikoliv pro mezinárodní či republikové vazby, které z významné části zůstanou v koridoru přes olomouckou aglomeraci.

V železniční dopravě nelze změnu vazeb a bohužel ani významnou změnu kvality do roku 2015 očekávat.

Změnu vazeb by znamenala výstavba nového spojení Plzeň – Regensburg, to však v tomto horizontu není reálné.

Změnu kvality lze očekávat od přestavby trati Praha – České Budějovice – Linz. Ani s dokončením tohoto koridoru nelze v plném rozsahu počítat.

Za reálný cíl lze považovat přestavbu trati Brno – Přerov (na parametry 200 km/hod.) a tím souvislého spojení (Wien –) Brno – Ostrava (– Katowice).

Rovněž lze stihnout dokončení „modernizace“ na spojení Praha – Česká Třebová v úsecích Praha – Poříčany a Choceň – Ústí n. O. Tím by bylo možné na celém úseku Praha – Ostrava dosáhnout odpovídajícího rychlostního standardu.

Přestavba či výstavba železničních tratí v zásadě ke změně vazeb nevede, neboť spoje vyšších kategorií zastavují jen ve velkých městech. V tom je zásadní rozdíl od „dálniční“ sítě, která ve velkém rozsahu přenáší i regionální vazby v území metropolitních regionů a velkých aglomerací.

Přínosy vysokorychlostních tratí jsou zejména ve vazbách makroregionálních center, kde mohou nahradit leteckou přepravu. Z vývoje výkonů středoevropských letišť se to v případě České republiky týká především hl. m. Pra-

hy. Žádné další město negeneruje rozsáhlejší poptávku po „spojení“ s jinými evropskými centry. Výhoda vysokorychlostního spojení oproti letecké dopravě je však v tom, že může nabídnout zastavení i v aglomeracích nižšího řádu

ležících v koridorech propojení hlavních makroregionálních center. Po těchto tratích mohou být vedeny rychlíkové spoje nižších kategorií. Stanice vysokorychlostních spojů by měly být v aglomeracích nad 100 000 obyvatel.

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

ENGLISH ABSTRACT

Changes in Transportation Linkages and the Impact on Transportation Infrastructure, by Milan Körner

The social and economic changes after 1990 have had significant impact on the development of the structures of transportation. Administrative obstacles have been removed and border crossing is almost unlimited but by the quality of the infrastructure or, in some places, environmental aspects. Economic structures have also been heavily changed, with increasing orientation on services. Many a production branch has disappeared, being redundant or not competitive. A substantial part of the transportation business is generated by consumption. The subject of this contribution is mainly the changes in the infrastructure and its development as related to Czech Republic's neighbouring countries. Particular texts describe the changes in road and railway networks in more detail.