

DOPRAVNÍ SÍŤ - VÝZNAMNÝ FAKTOR ROZVOJE REGIONŮ

1. Úvod

Mezi priority a strategické cíle Národního rozvojového plánu České republiky na léta 2000 - 2006 patří:

- Modernizace a rozvoj celostátní a mezinárodní dopravní infrastruktury.
- Zajištění dopravní obslužnosti a infrastruktury regionů.
- Rozvoj technické infrastruktury obcí, měst a regionů.

Přesto lze hovořit o stagnaci v rozvoji dopravní infrastruktury a to zejména ve výstavbě dalších částí dálniční sítě.

Hlavním problémem nejsou pouze finance a možnosti české ekonomiky. Koncept výstavby silnic a dálnic je omezen tím, že není konsenzus v prioritách výstavby a dochází k „přetahování“ mezi regiony. Na druhé straně existuje určitý blok ze strany resortu životního prostředí. V procesu plánování liniových staveb hraje zásadní roli veřejná správa.

2. Dálniční síť v ČR

V ČR existuje pouze 500 km skutečných dálnic. Také procento rychlostních komunikací a silnic I. třídy je ve srovnání s Německem, Rakouskem a dalšími evropskými zeměmi nízké a představuje velmi malou hustotu kvalitních komunikací. Pokud jde o kapacitu kvalitních komunikací, ta je ve srovnání s vyspělou Evropou zhruba třetinová. V rámci našeho budoucího připojení k EU existuje možnost prostřednictvím tzv. kohezních fondů čerpat prostředky na výstavbu infrastruktury tak, abychom se jako partnerská země EU dostali na úroveň srovnatelnou s Evropou. Dobré komunikace, dobrá dálniční síť, dobré rychlostní komunikace a silnice I. třídy, to vše významně přispívá k rozvoji ekonomiky, k mobilitě zboží, pracovních sil, ale přispívá i k mobilitě zdrojů a produktů v rámci velkých územních celků.

Naše ekonomické vztahy s Evropou budou velmi záviset na tom, budeme-li mít dobré možnosti dopravní. Byla podepsána řada dohod s Německem a Rakouskem o výstavbě komunikací a jejich propojení přes hranice (např. dálnice D-8). Zátěž nákladní dopravou směrem na Drážďany je neúměrná stavu komunikace, která vede po levém břehu Labe a je třeba tuto situaci řešit.

V oblasti silniční nákladní dopravy došlo od roku 1989 ke zdvojnásobení přepravních výkonů. V osobní automobilové

dopravě u nás za posledních 10 let počet osobních automobilů vzrostl více jak o 50 %. V současné době máme u nás jedno osobní auto na tři obyvatele, v Praze dokonce na dva obyvatele. Hustota silniční sítě a kapacita dálnic se od roku 1989 téměř nezměnila, pomineme-li dálnici D-5 a její dostavbu.

Hlavní problémy naší dálniční sítě: přetížená dálnice D-1, téměř desetileté blokování stavby dálničního obchvatu Plzně na dálnici D-5, nerealizovaná dostavba dálnice D-11 včetně propojení z Hradce Králové na Olomouc, nedostatek vysokokapacitních komunikací na Ostravsku.

Nelze si představit další růst mobility, resp. udržení kvalitní mobility pracovních sil, mobility potřebné k rozvoji ekonomiky, mobility ke sdílení zdrojů, ke sdílení produkce, ke zvyšování produkční funkce regionu bez kvalitních komunikací.

Řešením je nejen nová výstavba, ale i rekonstrukce, opravy a údržba stávajících komunikací.

Dále legislativní opatření: zpoplatnění dálniční sítě a rychlostních komunikací, zavedení poplatků za provoz nákladních automobilů vyšších tonáží, sledování plnění finančních povinností ze strany dopravců a přepravníků.

Rozvíjení kombinované dopravy (silniční, železniční), která je v ČR z hlediska přepravních kapacit využívána zhruba za 2 %, v západní Evropě je to 5 až 10 %.

Zajištění návaznosti našich dopravních cest na evropskou síť.

V neposlední řadě musí být v ČR stejně jako ve vyspělých státech využit fenomén dopravní telematiky, což si mimo jiné vyžádá zavedení technických prostředků: elektronické mýtné, sledování a řízení dopravy pomocí telematických systémů.

3. Doprava a produkční funkce regionu

O tom, že existuje přímá úměra mezi kvalitou dopravní obslužnosti a hodnotou produkční funkce již dnes není pochyb. K tomu, aby sídla v rámci regionů mohla sdílet své ekonomické zdroje a dosáhnout tak zvýšení produkční funkce, potřebuje mít region dobrou provázanost produkčních uzlů a spojení s dalším blízkým a vzdáleným územím. Makromodel produkční funkce bývá často formulován vztahem:

$$P(t) = a \cdot e^{\gamma \cdot t} \cdot \frac{H(t)^{\alpha \cdot t} \cdot R(t)^{\beta \cdot t}}{1 + E(t)^{\delta \cdot t}},$$

kde:

- P(t) - produkční funkce regionu závislá na čase t
- γ - koeficient vzájemné provázanosti a uspořádanosti ekonomických zdrojů regionu
- H(t) - úroveň lidských zdrojů regionu
- R(t) - hmotné, finanční a energetické zdroje
- α - koeficient pružnosti lidských zdrojů
- B(t) - koeficient pružnosti hmotných, finančních a energetických zdrojů
- E(t) - úroveň ekologických vlivů produkce
- δ - koeficient dynamiky ekologických vlivů
- a - škálovací koeficient

Úroveň dopravních systémů z hlediska produkční funkce regionu je vyjádřena především koeficientem γ . Proto rozvinuté evropské země velmi mnoho investovaly a investují do dopravní infrastruktury. U nás však na novou výstavbu a rekonstrukce finance chybí.

4. Existuje řešení?

Jedna možnost zde skutečně je a zatím je nevyužitá. V celé Evropě se dnes hovoří o participaci soukromého a veřejného financování. Tento přístup znamená, že participují jak privátní subjekty (banky), tak státní rozpočet, ale i různé nadnárodní fondy (PHARE, kohezní fondy EU určené pro rozvoj infrastruktury). Jsou-li tyto fondy kombinovány s prostředky privátními, jde o novou sílu pro výstavbu infrastruktury. V této oblasti vidíme další, dodatkový systém, který umožní udržet přijatelný rozvoj dopravních sítí. Lze věřit, že se situace zlepší, protože vyspělé ekonomiky ve svých makromodelech dokazují, že právě mobilita produktů, pracovních sil a dokonalá dopravní obslužnost jsou hybnou silou rozvoje regionů.

5. Dopravní infrastruktura a ochrana životního prostředí

S výše uvedeným názorem je zcela v rozporu činnost mnohých ekologických iniciativ. Obecný požadavek, aby ekonomický rozvoj respektoval životní prostředí,

je samozřejmě rozumný a správný. Postoje „zelených“ ale většinou nesměřují k věcnému přístupu při řešení problému. Jejich snahy ochránit přírodu a její hodnoty lze chápat. V minulosti byla dopravní i jiná stavební díla instalována do krajiny zcela bez účasti veřejnosti. Situace se však podstatně změnila instalací zákona o životním prostředí, nutností provádět posouzení vlivu staveb a technologií na životní prostředí. Bohužel došlo k opačnému extrému: ekologičtí aktivisté chrání rostliny, živočichy, terénní reliéf, ... a blokují výstavbu některých důležitých komunikací, zejména dálnic a brání rozvoji ekologických staveb. A dobře instalovaná dálnice, ve srovnání s existujícími málo kapacitními silničními tahy, ekologickou stavbou je. To je skutečnost, kterou se zabývalo i první zasedání dopravního fóra v Praze.

Jako příklad tohoto tvrzení lze uvést známý problém obchvatu Plzně nebo spojení mezi Prahou a Ústím nad Labem. Špatně větraným krajinným reliéfem, podél vodního toku, kde hrozí nebezpečí znečištění, proudí statisíce kamionů. Hustota provozu je zde taková, že není možné využívat optimálních rychlostí. Vozidla jsou provozována v neekonomickém režimu, jsou zdrojem exhalací, a to v mnohem větší míře nežli v případě dálnice, kde by mohla být vozidla provozována v optimálních režimech. Také bezpečnost dálničních komunikací je podstatně vyšší, než bezpečnost přetížených nízkokapacitních komunikací.

Projektanti, investoři, územní plánovači a další odborníci musí konkrétními čísly a výsledky analýz o prospěšnosti těchto staveb přesvědčit odborníky na životní prostředí, ekologické aktivisty i občanská hnutí.

Příspěvek vznikl jako dílčí část výzkumného záměru č. 4 na ČVUT v Praze na Stavební fakultě: Ekologie ve stavebnictví, financovaného Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy ČR.

*Doc. Ing. arch. Alena Mansfeldová, CSc.
Fakulta stavební ČVUT,
Prof. Ing. Petr Moos, CSc.
Fakulta dopravní ČVUT*

Literatura:

Beran V., a kol.: PODMÍNKY UDRŽITELNÉHO RŮSTU OBCÍ A REGIONŮ (Sustainable Growth and Development of Settlements and Regions), 1. vyd. Praha, ČVUT, 1999 - 50 s., ISBN 80-01-02118-1

Beran V., Dlask P.: Revitalizace objektů a území, ČVUT v Praze 1998