

Středoevropské vnitrozemské vodní cesty a jejich geograficko ekonomické souvislosti

Milan Körner

Pro aktualizaci Politiky územního rozvoje (PÚR) je jednou z významných otázek územní ochrana záměru na výstavbu kanálu Dunaj – Odra – Labe (DOL).

Ministerstvo pro místní rozvoj pořídilo studii, která měla prověřit potřebnost realizace tohoto záměru jako celku případně jeho částí.

Přestože se jedná o projekt, který má významné mezinárodní souvislosti, byla těmto otázkám věnována velmi malá pozornost a v závěrech se doporučuje zpracovat další „mezinárodní“ studii.

Posuzování záměrů či projektů je standardně odvozováno od analýzy návratnosti investic a rentability provozu. Obvyklé bývá též srovnání možných přínosů s jiným řešením. Touto problematikou se rovněž studie v podstatě nezabývá.

V následujícím textu se pokusím dotknout několika faktorů důležitých pro dopravně geografické přístupy, platí obecně nikoliv jen pro vodní dopravu.

Zastavení první

Napojovací body mořské přístavy

Mimo vlastní indukce zdrojů či cílů nákladní dopravy v území, kterými jsou např. velké aglomerace, jsou to mořské přístavy, kde dochází k překládce na jiné systémy vč. vnitrozemské vodní plavby. Uvádím ty, které mají vazby na soustavy RMD (Rýn – Mohan – Dunaj) resp. na záměr DOL. Výkony jsou k roku 2004, resp. 2003.

		Výkon mil. t	Země
1	Rotterdam	330,9	Nizozemí
2	Antwerpen	152,3	Belgie
3	Hamburg	99,5	SRN
4	Amsterdam	49,9	Nizozemí
5	Bremen/Bremerhaven	45,5	SRN
6	Wilhemshaven	39,4	SRN
7	Gdansk	22,4	Polsko
8	Lübeck	17,8	SRN
9	Rostock	16,7	SRN
10	Szczecin	15,0	Polsko
11	Gdynia	14,2	Polsko
12	Brunsbüttel	7,2	SRN
13	Brake	5,2	SRN

Tab. 1: Přístavy Severního a Baltského moře

	Výkon mil. t	Země
Constanta	60,6	Rumunsko
Varna	7,4	Bulharsko

Tab. 2: Přístavy Černého moře

	Výkon mil. t	Země	
Le Havre	71,9	Francie	Atlantik
Genova	55,8	Itálie	Středozevní moře
Algeciraz	52,6	Španělsko	Středozevní moře
Trieste	46,9	Itálie	Středozevní moře
Dunquerque	46,4	Francie	Atlantik

Tab. 3: Ostatní evropské významné kontinentální přístavy
Zdroj Eurostat, Statistisches Bundesamt Wiesbaden;
jednotlivé přístavy (Polsko, Rumunsko, Bulharsko)

Z uvedeného vyplývá, že suverénně největší výkony jsou soustředěny do přístavů ležících v blízkosti ústí Rýna (Rotterdam, Antwerpen), v souhrnu cca 480 mil. tun.

Dále víceméně vyrovnané jsou to Labe (Hamburg, Brunsbüttel) a Vesera (Bremen, Wilhemshaven, Brake), vždy cca 100 mil. tun.

Třetí v pořadí je ústí Visly (Gdansk, Gdynia), přes 35 mil. tun.

Výkon Štětina (15 mil. tun) je srovnatelný s přístavy Lübeck a Rostock, které neleží na ústí velkých řek.

Několikanásobná převaha výkonů přístavů v Severním moři nad přístavy Baltu odpovídá jak koncentraci osídlení, tak ekonomické výkonnosti regionů. U Baltských přístavů se v podstatě neprojevuje význam relativně splavné Odry. Přístavy v ústí Visly (Gdansk, Gdynia) mají lepší vazby na rozvojové oblasti Polska, vč. hl. m. Warszawy.

Nejvýznamnějším přístavem Černého moře je Constanta.

Zastavení druhé

Dělba mezi dopravními systémy v nákladní dopravě

Země	Celkem mil. t km	Ssilnice		Železnice		Vodní cesty	
		mil. t km	%	mil. t km	%	mil. t km	%
ČR	59 124	43 447	73,48	14 866	25,14	811	1,37
Polsko	163 087	111 826	68,57	49 972	30,64	1 289	0,79
Maďarsko	36 352	25 152	69,19	9 090	25,01	2 110	5,80
Slovensko	32 617	22 566	69,18	9 463	29,01	588	1,80
Rakousko	57 754	37 044	64,14	18 957	32,82	1 753	3,04
SRN	469 620	310 103	66,03	95 421	20,32	64 096	13,65

Tab. 4: Přeprava věcí, zdroj EHK/OSN, Eurostat, údaje k r. 2005

	1995	2000	2005
ČR	1 348	773	811
Polsko	876	1 173	289
Maďarsko	1 300	903	2 110
Slovensko	1 468	1 383	88
Rakousko	2 046	2 444	1 753
SRN	63 982	66 465	64 096

Tab. 3

ČR vykazuje nejvyšší podíl přepravy silniční dopravou a tím i téměř nejnižší podíl ve výkonech železniční dopravy. Výkon vodní dopravy je druhý nejnižší. Situace v SRN

je výrazně odlišná (rozlohou, počtem obyvatel, kvalitou infrastruktury) od ostatních zemí. Je uvedena jako sousední země ČR.

Zajímavé jsou změny u vnitrozemské vodní dopravy, s výjimkou Maďarska dochází ke značnému poklesu (Polsko, Slovensko). U stabilizovaných ekonomik (SRN, Rakousko) výkony stagnují.

Podstatná část výkonů v SRN je soustředěna na úsek Rýna od hranic s Nizozemím po aglomeraci Mannheim/Ludwigshafen.

S výjimkou SRN s rozsáhlou sítí vodních cest, jejichž základem je Rýn, jsou výkony vodní přepravy v ostatních zemích vč. zemí na Dunaji (Slovensko, Rakousko) velmi nízké. Mimořádně nízký je výkon ve velkém Polsku, které má námořní přístavy a dvě velké řeky (Odra, Visla) ústící do moře.

Zastavení třetí

Srovnání RMD a DOL

Vodní cesta Rýn – Mohan – Dunaj je (mimo východní Evropu) jedinou cestou umožňující propojení Severního moře s mořem Černým. Postupně se zlepšovaly parametry vodní cesty jak na Mohanu, tak na Dunaji.

Výstavba průplavu Bamberg – Kelheim, který propojuje Mohan s Dunajem v délce 171 km trvala 30 let (1962 - 1992).

Navazovala na již existující vodní cesty a umožňovala souvislé bezproblémové spojení od Rotterdamu po Bratislavu.

Na slovensko-maďarském úseku Dunaje měla být realizována stavba Gabčíkovo-Nagymaros zlepšující plavební podmínky, dokončena byla jen slovenská část.

Soustava DOL měla být v rozdělené Evropě významným konkurenčním projektem, neboť s výjimkou krátkého severního úseku Labe byla na území tehdejšího hos-

podářského bloku RVHP. Přesto investice do zlepšení plavebních parametrů byly minimální a výkon segmentu vodní dopravy v otevřené konkurenci s jinými systémy výrazně poklesl ve všech dotčených zemích (Polsko, ČR, Slovensko).

Propojení Odra – (Morava) – Dunaj

Předpokládá se výstavba vodní cesty v délce 216 km na území ČR.

K tomu je však třeba připočítat cca 60 km do koncového bodu v polském Kožle

a zlepšení parametrů na cca 570 km dlouhém úseku Odry mezi Kožle a Kostrzy-nem a napojení od Břeclavi na Dunaj přes slovenské nebo rakouské území v délce cca 55 km.

Propojení Labské větve

Propojení na D – O znamená:

- výstavbu 154 km v úseku Pardubice – Rokytnice,
- předchozí prodloužení vodní cesty Chvaletice – Pardubice (stupeň Přelouč),
- zlepšení plavebních podmínek na Děčínsku a přestavbu řady plavebních komor a úseků na stávající vodní cestě Hřensko – Chvaletice,
- zlepšení nevyhovujících parametrů na německém úseku Labe Magdeburg – Dresden – hranice ČR v délce cca 200 km.

Zatímco pro propojení Mohan – Dunaj bylo potřeba vybudovat 171 km vodní cesty, pro propojení Odry – Dunaj je potřebné vybudovat cca 330 km vodní cesty, z toho připadá na říční úsek jen 61 - 86 km. Těmito srovnáními, zejména celkovým rozsahem stavby, se studie stejně jako předpokládánou délkou výstavby nezabývala.

Zastavení čtvrté

Osídlení a ekonomická výkonnost

Sledovány jsou regiony (v úrovni NUTS 2) ve kterých leží významné přístavy severomořské, resp. baltské a dále regiony, kterými prochází vodní cesta RMD (Rýn – Mohan – Dunaj) a OMD (Odra – Morava – Dunaj).

Osídlení v některých regionech má jen částečnou souvislost s přístavy (terminály) či vodní cestou. Významnější je vazba konkrétních aglomerací (viz dále).

Z ekonomické výkonnosti jsou patrné diametrální rozdíly, kdy i výrazně nejslabší východo-německý region (Mecklenburg–Vorpommern) je podstatně výkonnější než dotčené regiony Polska, ČR, Slovenska a Maďarska (s výjimkou regionů Bratislava a Budapešti).

Značné rozdíly jsou v intenzitě osídlení, která v některých regionech NUTS 2 je i pod 100 obyv./km² a v jiných (bez měst Hamburg a Wien) až 10x vyšší (Nizozemsko).

Pro charakteristiku a možné využití vodní cesty je významné především osídlení, které leží v její bezprostřední blízkosti viz tabulka 5.

Zatímco podél vodní cesty RMD (nad Bratislavu) žije 26,6 mil. obyvatel, podél vodní cesty OMD (nad Bratislavu) žije 6,5 mil. obyv., tj. přibližně 4x méně.

Polské osídlení je výrazněji než na Odru koncentrováno na Vlsu, podél níž v úseku Gdansk – Warszawa žije cca 5,5 mil. obyvatel.

Ekonomická výkonnost (na obyvatele) je u Rýnsko-dunajského koridoru přibližně 3x vyšší než u koridoru Odersko-moravského.

Užitečnost dopravní infrastruktury

Země	Region NUTS 2	Počet obyv. (mil.)	Obyv. /km ²	HDP/os. (EU 27 = 100)	Významná města
Belgie	Antwerpen	1,7	580	144,5	
Nizozemsko	Nord-Holland	2,6	630	153,7	Amsterdam
	Zuid-Holland	3,4	1010	132,8	Rotterdam
SRN	Bremen	0,7	1640	155,8	
	Hamburg	1,7	2293	195,2	
	Mecklenburg–Vorpommern	1,7	75	78,6	Rostock
	Schleswig–Holstein	2,8	178	104,1	Lübeck
Polsko	Zachodniopomorskie	1,7	74	47,2	Szczecin
	Pomorskie	2,2	119	49,6	Gdansk, Gdynia
SRN	Mittelfranken	1,7	235	137,2	Nürnberg
	Oberpfalz	1,1	122	119,3	Regensburg
	Niederbayern	1,2	116	115,0	Passau, Straubing
Rakousko	Oberösterreich	1,4	116	120,2	Linz
	Niederösterreich	1,5	81	104,4	St. Pölten
	Wien	1,6	3833	179,7	
Slovensko	Bratislavský kraj	0,6	292	129,3	Bratislava
	Západní Slovensko	1,9	124	52,7	Komárno
Maďarsko	Nyugat–Dunántúl	1,1	89	66,8	Győr
	Közép–Dunántúl	1,1	100	61,1	Estergon
	Közép–Magyariszág	2,8	410	101,6	Budapest

Údaje jsou vztaženy k regionům na pobřeží Severního a Baltského moře a k regionům na Dunaji (vč. kanálu na Mohan).

Následující údaje jsou vztaženy ke koridoru Odry – Morava – Dunaj.

Polsko	Lubuskie	1,0	72	45,4	Zielona Góra
	Dolnoslaskie	2,9	145	51,7	Wroclaw
	Opolskie	1,1	113	43,6	Opole
	Slaskie	4,7	383	57,0	Katowice
ČR	Moravskoslezsko	1,3	228	61,1	Ostrava
	Střední Morava	1,2	135	59,8	Olomouc, Zlín
	Jihovýchod	1,1	117	67,4	Brno, Břeclav

Tab. 4

Rýn – Dunaj			Odra – Dunaj		
Aglomerace		tis. obyv.	Aglomerace		tis. obyv.
Randstad	Nizozemí	6 540	Szczecin	Polsko	510
Utrecht	Nizozemí	670	Górzow Wlkp.	Polsko	160
Arnhem–Nijmegen	Nizozemí	520	Frankfurt/O–Slubice	SRN/Polsko	110
Rhein–Ruhr	SRN	11 260	Zielona Góra	Polsko	150
Koblenz	SRN	250	Legnica	Polsko	230
Rhein–Main	SRN	2 720	Wroclaw	Polsko	780
Würzburg	SRN	220	Opole	Polsko	160
Schweinfurt	SRN	120	Kostrzyn–Kozle	Polsko	100
Bamberg	SRN	150	Katowice	Polsko	2 630
Nürnberg	SRN	1 010	Rybnik	Polsko	420
Ingolstadt	SRN	180	Ostrava	ČR	640
Regensburg	SRN	230	Přerov–Hranice	ČR	110
Passau	SRN	100	Olomouc	ČR	290
Linz–Wels	Rakousko	390	Otrokovice–Zlín	ČR	190
St. Pölten–Krems	Rakousko	100	Hodonín–Holíč	ČR/SR	60
Wien	Rakousko	2 040			6 540
		26 580			
Bratislava	Slovensko	590			
Győr	Maďarsko	180			
Budapest	Maďarsko	2 340			

Tab. 5

v koridoru RMD je na základě tohoto zjednodušeného srovnání 12x vyšší než OMD.

Zastavení páté

Porovnání vodní a železniční dopravy

Navrhované nové vodní cesty soustavy DOL vedou přibližně ve stejných koridorech jako existující železniční tratě.

V koridoru Děčín – Mělník – Lysá n. L. – Kolín s pokračováním na Havlíčkův Brod a Brno vede dvoukolejná elektrifikovaná trať, která má zejména pro nákladní dopravu dostatečné rezervy. V rámci projektu TEN-T je u této trati sledována modernizace na parametry dle dohody AGTC. Navazující úsek Brno – Břeclav již byl modernizován.

Železniční trať Ostrava – Přerov – Břeclav je v celém rozsahu součástí již modernizovaného tranzitního koridoru.

I když parametry železničních tratí v ČR nemají odpovídající standard (120 km/hod dle dohody AGTC), je železniční přeprava nepochybně výrazně rychlejší a spolehlivější než doprava vodní. Železnice v ČR má přibližně 37x větší výkon (t km) než současná vodní doprava a nepochybně by její výkon, tj. zvýšení o 2,7% byla schopna převzít.

Expertiza by měla posoudit, jaký efekt by investice, uvažované do vodní cesty, mohly mít na zlepšení železniční dopravy, která daleko lépe než vodní doprava je schopna konkurovat rychlostí i rozsahem sítě dopravě silniční.

V sousedním Rakousku, kde dunajská vodní cesta má nevyužitou přepravní schopnost je výkon železniční nákladní dopravy 10x vyšší než dopravy vodní.

V Polsku je výkon železniční nákladní dopravy dokonce 170x vyšší než dopravy vodní.

Tyto rozdíly jsou pochopitelně ovlivněny délkou sítí a schopností železnice téměř k plošné obsluze.

Zlepšení železniční sítě má pochopitelně pozitivní důsledky též na přepravu osob, což je obor, který u vodní dopravy je zcela zanedbatelný.

Zastavení šesté

Dopravně geografické strategie

Základem pro tyto úvahy jsou základní demografická a ekonomická východiska.

Rozložení osídlení je zcela určujícím faktorem, který se zásadně nezmění (ani značnou migraci „Osis“ po spojení obou částí Německa z nových do starých spolkových zemí ani současným silným směřováním Poláků do zemí západní Evropy). Metropolitní regiony a velké aglomerace si i na dále zachovávají svůj význam.

Druhým faktorem je výkonnost ekonomiky, tady jsou zcela iluzorní představy o možném rychlém vyrovnání rozdílů. I v nejvyspělejších zemích EU jsou velké rozdíly mezi regiony (Oberbayern 169,3 vs. Dessau 75,8 v SRN). V nových zemích EU je výrazný odstup hlavních měst od „zbytků“ území.

Podstatná část potenciálu Střední Evropy je soustředěna v širším koridoru Rýna s navazujícími směry:

- Benelux
- Hamburg/Bremen – Kobenhavn/Malmö



Ilustrační foto © Jan Vašíček

- Bielefeld – Hannover
- Stuttgart – München
- Švýcarsko – Lombardie/Piemonte.

Možnými strategiemi rozvoje dopravní infrastruktury je propojení:

A	západovýchodní	silné (západní) a slabé (východní) regiony
B	severojižní	slabé východní regiony mezi sebou

Zatím spíše vše svědčí pro strategii A, kde hlavní koridory jsou i dobře vázány na metropolitní regiony a silné aglomerace.

Jedná se o koridory:

- Ruhrgebiet – Bielefeld – Hannover – Berlin – Poznan – Warszawa
- Frankfurt/M. – Leipzig/Halle – Dresden – Wrocław – Katowice – Krakow
- Mannheim – Stuttgart – München – Salzburg – Linz – Wien – Bratislava – Budapest.

Mimo některých úseků na polském území již v těchto koridorech existují souvislé dálnice a výrazně se zlepšují (zatím jen na území SRN a Rakouska) železnice (na vysokorychlostní standard).

Lze předpokládat, že prioritou bude dokončení těchto významných dopravních tras, zásadně ovlivňující rozvoj nových zemí EU.

Naopak v severojižních vazbách jak v ČR, tak v Polsku jsou v současné době rozsáhlé deficity jak v silničních, tak železničních spojeních.

To se týká i nejvýznamnějších severojižních koridorů Dresden – Praha – Linz a Warszawa – Katowice – Ostrava – Wien vedených přes území ČR.

Z tohoto pohledu zřejmě nelze považovat rozsáhlé investice do vodní cesty (na polském území vedené mimo hlavní regiony), vzhledem k nízkému významu tohoto segmentu dopravy, za reálné před r. 2020.

To pochopitelně neznamená, že by se nemohlo sledovat již před tímto časovým horizontem propojení Katowické a Ostrav-

ské aglomerace vodní cestou i bez předcházející „přestavby“ nevyhovujících parametrů Odry. Katowická aglomerace je napojena na Odru (Kozle) Gliwickým kanálem.

Širší přeshraniční hornoslezský prostor představuje ve střední Evropě významnou

metropolitní oblast s vysokou koncentrací obyvatel i aktivit. Vybavení tohoto území výkonnou dopravní infrastrukturou je žádoucí ve všech dopravních oborech vč. dopravy vodní.

To by nepochybně přispělo i k dalšímu zlepšování parametrů Odry k největšímu městu a nejvýznamnějšímu přístavu na této řece, Wrocławu, resp. po Brzeg Dolny (zde již v minulosti došlo ke zlepšení parametrů).

Střední a dolní úsek Odry již prochází územím s výrazně slabším osídlením. Zejména se to týká dolního hraničního úseku řeky.

Dolní tok Odry od Kostrzyna, kde zprava přitéká řeka Warta, je již plně splavný. Omezeně splavný je též dolní tok Warty umožňující napojení města Górzow Wlkp. a na něj navazující přítok Notec.

Velký význam však má Oder – Havel – Kanal, který prostřednictvím Alte Oder připojuje německé vnitrozemské vodní cesty ve směru na Szczecin cca 70 km jižně města.

Zastavení sedmé

Trendy logistiky

Soudobá logistika je z velké části založena na principu „Just in Time“.

Tomuto přístupu nejlépe vyhovuje nákladní automobilová doprava, která vysokou variabilitou je schopna reagovat i na rozsáhlejší lokální problémy. Využívá zdaleka nejrozsáhlejší síť a je schopna bez potřeby překládky realizovat spojení mezi zdrojem a cílem. Na krátké vzdálenosti nemá v podstatě konkurenci.

Velice dobrou perspektivu má doprava železniční, která je na střední a dlouhé vzdálenosti schopna konkurovat dopravě kamionové. Pokud by celá (nebo její podstatná část) síť AGTC dosahovala parametrů 120 km/hod, může být i z hlediska potřeby času výhodnější.

Problémem železniční dopravy je, že většinou není, bez souvisejícího využití silniční dopravy, schopna realizovat celou cestu mezi zdrojem a cílem. Podstatná část logistických areálů (v ČR i jinde) nemá napojení na železniční síť, tyto vazby však lze zlepšit.

Vodní doprava, i v zemích s velkým zastoupením tohoto segmentu, disponuje výrazně menším rozsahem sítě. Navíc přístup pro klienty je výrazně komplikovanější než u železnice.

Principu „Just in Time“ ve své podstatě téměř nemůže vyhovět, neboť je ve srovnání s konkurenčními segmenty dopravy je několikanásobně pomalejší.

Uplatnění má zejména v dopravě některých komodit s velkým rozsahem tonáže resp. objemu, bez nároků na rychlou přepravu. S transformací ekonomiky však objem takovéto přepravní vazby klesá, což je zřejmě zejména u nových zemí EU, kde je vzhledem k předchozímu zaostávání, tento trend poměrně silný.

O výrazně nižší potřebnosti vnitrozemské vodní dopravy svědčí i rozsáhlé transformace „území“ dřívějších přístavních areálů na jiné funkční využití. Známé jsou zejména příklady z Hamburku či Düsseldorfu a dalších západoevropských metropolí, ale i pražských přístavů Libně a Holešovic.

V evropské ekonomice výrazně klesá podíl výrobních odvětví, která by mohlaopotávat vyšší potřebu po vnitrozemské vodní dopravě.

Cestou budoucnosti je zřejmě soustředění vodní přepravy na hlavní koridory, což se v podstatě děje. Řada vnitrozemských vodních cest již není využívána v hlavních logistických řetězcích a slouží převážně regionálními potřebám vč. turistiky.

Cesta k budoucnosti

Problémem ČR je, že nedokáže jasně formulovat priority v dostavbě a přestavbě infrastrukturálních systémů v oblasti dopravy, kde stát, resp. kraje či obce budou nadále investory vlastníky podstatné části sítě a zařízení.

Německo po svém sjednocení jasně formulovalo program „Německá jednota“ ve všech infrastrukturálních oborech, samozřejmě se sledováním co nejvyšší efektivity vkládaných prostředků. Tento program byl v segmentu silniční sítě i vodních cest v podstatě naplněn.

Ve vodních cestách měl jediný záměr, a to zlepšení plavebních podmínek ve spojení Hannover – Magdeburg – Berlín využitím východní části Mittelland Kanalu a na

něj v prostoru Magdeburgu navazujícím Elbe – Havel – Kanalu.

V současné době jsou z přijatého programu dosud nerealizované záměry na propojení hlavních metropolitních regionů vysokorychlostními železničními tratěmi. Rozvoj vysokorychlostních sítí je však výrazně širší než propojení nových a starých zemí SRN. Hlavními cíli je dosažení potřebných parametrů na spojeních Leipzig – Nürnberg, Leipzig – Frankfurt a Stuttgart – München. Tím dojde k dokončení spojení hl. center jimiž jsou Berlín, München, Frankfurt a. M., Köln a Hamburg s vazbou na hlavní západoevropské regiony.

ČR postrádá kvalitní železniční napojení hl. města Prahy na blízké evropské metropole (München, Dresden) i propojení dvou nejvýznamnějších ekonomických prostorů Prahy a Ostravska dálnicí. Chybí zde úsek Opatovice – Mohelnice.

V této situaci je prosazování výstavby nové vodní cesty, která by se po několika desítkách let mohla podílet na nákladní přepravě cca 3 % (současná úroveň Rakouska) a neznamena žádné přínosy pro hromadnou dopravu osob, velmi ambiciózní. Záměr postrádá průkazné ekonomické přínosy a vykazuje řadu negativních důsledků na krajinu i osídlení.

(Mapa k textu viz barevná příloha C uvnitř čísla)

Ing. Arch. Milan Körner, CSc.
ateliér AURS, spol. s r. o

Ústecký kraj chce zrušit monopol Českých drah

7. 2. 2008 ČRo - sever.cz, Ivana Solníčková - Na severu Čech budou možná jezdit německé nebo francouzské vlaky. Ústecký krajský úřad totiž přemýšlí o tom, že železniční dopravu už nebudou zajišťovat pouze České dráhy, ale pustí na železnici i jejich konkurenci. Až doposud kraj uzavíral krátkodobé smlouvy s Českými drahami, kterým platí ročně stovky milionů korun.

Smlouva mezi krajem a Českými drahami končí letos. Kraj s nimi pak ještě na následující další dva roky podepíše smlouvu novou. Mezitím začne připravovat výběrové řízení na nové dopravce. O vítězi rozhodne cena, za kterou budou jezdit a také kvalita nabízených služeb.

(ze monitoru tisku připravil aru)

XV. seminář – integrované dopravní systémy

Ve dnech 12. – 14. května 2008 pořádá Institut Jana Pernera (IJP) ve spolupráci s Ministerstvem dopravy v Lázních Bohdaneč - v hotelu TECHNIK - XV. seminář – Integrované dopravní systémy.

Jako v předchozích letech je seminář pravidelným setkáním zájemců a organizátorů přípravy a provozování integrovaného dopravního systému hromadné přepravy osob (IDS) a je významnou příležitostí k výměně zkušeností a poznatků se zaváděním této problematiky v regionech ČR, které lze navíc konfrontovat s pracovníky orgánů státní správy.

Seminář svým odborným zaměřením je určen především pro organizátory stávajících IDS, pracovníky institucí, které tento dopravní systém vytvářejí anebo uvažují o jeho realizaci a pro zástupce dopravců. Je rovněž žádoucí pro pracovníky veřejné správy na úrovni krajů a měst zabývajících se problematikou veřejné osobní dopravy.

Účastníci semináře budou seznámeni s aktuálními problémy IDS a veřejné osobní dopravy v ČR a Evropské unii, přijatými a nově připravovanými legislativními dokumenty v ČR a EU. Přednášejícími budou jednak vedoucí pracovníci Ministerstva dopravy, dopravní, zástupci jednotlivých regionů, Krajských úřadů, organizátoři IDS a představitelé firem zabývajících se technickým a technologickým zabezpečením tohoto systému. Projednávány budou aktuální otázky vyplývající z realizace dopravní politiky České republiky pro léta 2005-2013, legislativní situace vztahující se k dopravním zákonům, včetně některých zásad finanční politiky státu a krajů ČR. Budou diskutovány rovněž praktické otázky související se zaváděním a provozováním IDS v ČR i v zahraničí a zkušenosti z optimalizace dopravní obslužnosti, jakož i aplikace prvků telekomunikačních systémů a zkušenosti se zaváděním a využíváním čipových karet.

Závěry semináře, včetně materiálů předaných přednášejícími v Power Pointu budou publikovány na internetových stránkách IJP: www.perner.cz. Zde můžete najít rovněž podrobnosti týkající se programu XV. semináře, podmínky účasti, jakož i závěry předchozích seminářů a kontakty na pravidelné účastníky těchto seminářů.

Podrobnosti o semináři obdržíte: Ing. Jaroslav Gabriel (MD), e-mail: jaroslav.gabriel@mdcr.cz; tel. 225 131 443; 602 693 683, nebo u odborného garanta: Doc. Ing. Kavalec, CSc., e-mail: kavalec@gr.cd.cz; tel. 972 233 936.

(gal)