

Dopravní politika má špatné nebo žádné image

Doc. Ing. Petr Stejskal, CSc.

Samozřejmě se tím nemíní dopravní politika česká, ale našich jižních sousedů, Rakouska. S touto tezí se pustili do boje o nápravu a zvítězili. Dopravní politika Rakouska už image má.

Od konce šedesátých let bylo několik pokusů předložit na úrovni státu odsouhlasenou dopravní koncepci. Z těchto opakovaných pokusů byly výtěženy určité zkušenosti:

• Přecenění analýz

Analýzy a prognózy zabíraly mnoho místa, zatímco následné plánování, posuzování, spojování s návaznými a termínovanými opatřeními bylo velmi málo konsekvantní.

• Izolované hodnocení jednotlivých doprav

Železniční, silniční, letecká a vodní doprava byly posuzovány bez souvislosti odděleně, protože kompetenčně podléhaly různým resortům.

• Cíle a hodnocení

Sešlo se příliš mnoho různých dopravních koncepcí pohromadě, aniž se vzájemně ovlivňovaly. Priority železniční dopravy nevycházely z národohospodářského hodnocení, uvnitř zůstávalo příliš mnoho nevyřešených konfliktů, které byly následně zároveň dobrým důvodem negace a vedly k zápornému stanovisku.

• Deficity při prosazování.

Pro většinu rakouského obyvatelstva nebyla cíleně orientovaná dopravní politika znatelná. Dominovaly jí jednotlivé projekty. Zanedbání komplexnosti bylo negativně medializováno a ani jednotlivé projekty nebyly přesvědčivě zdůvodněny a prováděny.

Historická šance

Od roku 2000 jsou všechny podstatné dopravní agendy převedeny do jednoho resortu tak, aby se snadněji vytvořila koncepce dopravy na státní úrovni pro všechny dopravce i přepravce v osobní i nákladní dopravě. Dále došlo k dohodě, ke konsensu mezi státem a regiony (mezi Spolkem a zeměmi). Všichni si uvědomili význam dopravní sítě pro hospodářství Rakouska a fakt, že se něco musí stát. Některé problematiky byly z projednávání vyloučeny (letecká i potrubní infrastruktura, infrastruktura městské a příměstské dopravy, pozemní komunikace nižších tříd, které jsou v regionální kompetenci) a všichni relevantní aktéři se soustředili na hlavní dopravně politický rámec, zahrnující těžiště a nástroje k jeho prosazení.

Dopravně politické zásady

Pod heslem „Udržitelná mobilita“ jde především o to vybavit a posílit hospodářský prostor Rakouska efektivní dopravní infrastrukturou, která by zároveň z hlediska principu „udržitelnosti“ byla (adekvátně závěrům z Göteborgu 2001) ekologická, ekonomická a měla svou sociální dimenzi.

Infrastrukturní program zahrnuje krátkodobé a střednědobé investiční záměry, jakož i dlouhodobá opatření pro dopravce. Společně s investičními záměry byla stanovena těžiště, základní body, odpovídající zájmům státu.

Dopravní infrastruktura předurčuje efektivnost dopravních systémů. V této oblasti jde o vyčerpání výkonových možností na straně jedné a zvyšující se nároky i potřeby hospodářství na straně druhé. Trvalou potřebou je snížení dopravní nehodovosti a zvýšení bezpečnosti (zvláště pak v tunelech). Z úrovně Evropské unie přišla „Bílá kniha“ (2001), která, mimo jiné, upozornila na velmi nevyvážené podíly jednotlivých druhů dopravy na evropském přepravním trhu a zejména na očekávaný růst podílu těžké silniční dopravy v souvislosti s rozšířením Evropské unie. Zároveň, a to velmi důrazně, upozornila na potřebu trvalého úsilí o rozvoj udržitelného dopravního systému. Doporučuje zvýšení poplatků v silniční dopravě, přičemž příjmy z těchto poplatků by měly být využity k rozvoji dopravních systémů přátelštějších k životnímu prostředí. Jde samozřejmě zcela jednoznačně o železnici.

Směrnice k dalšímu dopravně politickému rozvoji jsou jasně dány:

- renesance železniční dopravy,
- uskutečnění interoperability,
- výstavba transevropské dopravní sítě,
- zvýšení bezpečnosti silniční dopravy,
- internacionalizace externích nákladů,
- harmonizace poplatků za infrastrukturu,
- výzkum a vývoj technologií pro výkonnější dopravní prostředky, které jsou přátelštější k životnímu prostředí.

Celkově „Bílá kniha“ představuje obrat Evropské dopravní politiky. Konečně by přetížení evropské dopravní infrastruktury mělo přestat růst, zároveň by se nemělo dále zvyšovat poškozování životního prostředí dopravou a zajistila se i konkurenceschopnost evropského hospodářství.

Není pravdou, že podle mínění obyvatel má dopravní politika špatné nebo

žádné image. Toto mínění se zakládá na chybějících a částečně také na falešných informacích. Trvalá a nepřerušovaná komunikace se všemi v úvahu přicházejícími subjekty je základním předpokladem k dosažení společného uvědomění si problémů a způsobů jejich řešení. Musí být zahrnut i soukromý sektor a všem zúčastněným musí být čitelná a srozumitelné rámcové podmínky a pro důležité projekty musí být dosaženo politického konsensu.

Cíle a principy

S „udržitelnou mobilitou“ jsou spojeny následující cíle a principy:

• Posílení hospodářské situace Rakouska

Dosažitelnost zprostředkovaná odpovídající dopravní infrastrukturou představuje rozhodující faktor pro přístup hospodářství k trhu a zlepšuje jeho konkurenceschopnost. Výstavba dopravní infrastruktury slouží tedy především k posílení hospodářské situace Rakouska, ale zároveň k překlenutí a odstranění regionálních rozdílů. Dopravní sítě vyššího řádu sledují integraci v rámci Evropy, ale zároveň zlepšují vnitřní dosažitelnost. Hlavní koridory Rakouska jsou dány, spoje v regionech musí být na ně lépe navázány. Hlavní koridory Rakouska musí být pojaty intermodálně, jsou odsouhlaseny s transevropskou dopravní sítí a zajišťují spojení se sousedními hospodářskými oblastmi a koridory.

• Sítě budovat efektivní a výkonné

Zájem státu se soustřeďuje na vybudování dopravní sítě vyššího řádu (koridory a uzly), zajišťující spojení se sousedními státy. Investiční opatření se soustřeďují především na očekávanou poptávku po dopravních výkonech, ale také na prostorové požadavky, které by měly být zajištěny pokud možno co nejefektivněji a s ohledem na přednosti interoperability. Současně existující systémy musí být lépe využívány, což je často mnohem hospodárnější než nové a většinou enormně nákladné investice. Celkově musí efektivnost dopravních systémů stoupnout především s ohledem na globální cíle při ochraně životního prostředí, ale také s ohledem na nižší spotřebu přírodních zdrojů. Sem patří i větší a hromadnější nasazení nových dopravních technologií u provozních systémů a trakčních vozidel. Efektivnost dopravních systémů znamená také silněji než dosud akcentovat dialog se zákazníky, ať už v osobní nebo nákladní dopravě.

• Zvýšení bezpečnosti

Bezpečnost v dopravním systému se musí velmi podstatně zvýšit, zejména na kritických úsecích silniční sítě, hlavně pak v alpských tunelech.

• Prosazovat udržitelnou mobilitu

Mobilita je výrazem individualistické společnosti podílející se společně na práci. Ačkoliv je úlohou dopravní politiky stoupající mobilitu zajistit, je povinna zároveň upozornit na negativní účinky neúměrné mobility a v citlivých oblastech ji regulovat nejlépe odpovídající diferenciací nákladů, internalizací externích nákladů s cílem přímého zpoplatnění dopravních výkonů konkrétnímu subjektu, který vyvolal společenské náklady na odstranění škod na životním prostředí. V tomto smyslu je mobilita předmětem permanentního dopravně politického dialogu s cílem motivovat účastníky dopravy k dopravnímu jednání méně škodlivému životnímu prostředí. Dopravní chování se charakterizuje prostřednictvím algoritmu výkonů, který by měl, vyjma Dunajského prostoru, vykazovat klesající tendenci jak v osobní, tak i v nákladní dopravě ve prospěch železnice.

$$\text{Výkony (oskm, tkm)} = \frac{\text{železnice}}{\text{železnice} + \text{silnice}} \times 100$$

• Zajistit financování

Financování dopravní infrastruktury by mělo probíhat při snižování prostředků z veřejných rozpočtů a posilování zdrojů od uživatelů dopravy. Finanční společnosti, které se podílejí na financování dopravní infrastruktury, se musí ve střednědobém a dlouhodobém horizontu oddlužit, aby se jim uvolnil prostor ke zvýšené činnosti bez neúměrného zadlužení příštích generací. Do infrastrukturní politiky patří také správa, jejíž smyslem je věcnou a materiální podstatu dopravních sítí udržovat a zlepšovat, protože to je vlastně majetek nás všech, a proto o něj prvořadý zájem musí projevovat stát.

• Ulehčit prosazování

Plánování a realizace u některých velkých projektů se obvykle promítá do více desetiletí. Aby obyvatelstvo pocítovalo minimální omezení, musí být plánovaná konkrétní opatření na koncentraci všech postupů a tyto navíc přísným plánovacím managementem výrazně kráceny.

Strategie a hlavní kritéria

„Udržitelná mobilita“ je heslo pro cíle, které samy o sobě obsahují konflikty a protirečení. Zvládnutí těchto konfliktů a protirečení je důležitou úlohou budoucí dopravní politiky. Správná strategie jednání je obzvláště důležitá v okamžiku, kdy jsou problémy s využitelnými zdroji, což je právě případ Rakouska. Dobrá strategie se zakládá na ocenění výchozí situace a bez předsudků k podstatným vývojovým tendencím. Strategicky orientovaný

generální dopravní plán je méně zaměřen na úplnost příslušných opatření než na koncentraci sil a pevných, nezvratných úmyslů. Analýza dosavadních dopravních politik Rakouska ukazuje na hluboce zakořeněné lokální (patriotické) myšlení. Země (regiony) a dopravci žádají po státu, s rozličnou argumentací, projekty, které nemají co společného s efektivní dopravní sítí. Často jsou prostředky ze státního rozpočtu poskytnuty na regionální projekty bez ohledu na nadřazené aspekty a pak zbývá málo peněz na významné dopravní sítě vyššího řádu.

I proto vznikla nutně nová orientace rakouské dopravní politiky, kde přednost má:

- funkčnost a kvalita hlavních rakouských koridorů, důležité dopravní uzly a spojení se sousedními státy,
- zajištění financování pro prioritní projekty,
- atraktivní a jisté rámcové podmínky pro záměry více subjektů (Spolek, Země, privátní sektor), které chtějí společně prosadit.

Pro realizaci strategie je nezbytná operativní shoda. Infrastrukturní program definuje čtyři časová období. Od 2002 do 2006 (v tomto horizontu by mělo být závazně rozhodnuto o termínech zahájení realizace platných projektů), od 2007 do 2011 (v tomto časovém horizontu musí být rozhodnuto plánování dalších projektů), od 2012 do 2021 a po 2021 (ve druhém desetiletí je nutné připravit a rozvinout finanční možnosti, kvantifikovat požadované výdaje o příjmy a oddlužit finanční společnosti podílející se na financování předchozích projektů).

Ze strategie soustřeďující se na dopravní uzly a koridory vyplývají následující kritéria pro posuzování důležitosti navrhovaných projektů:

• Prostorová integrace

Cílem dopravní politiky je vyvážená dostupnost uvnitř Rakouska a geograficky i časově nejhodnější přístupnost k sousedním státům. Nedostatečná dostupnost mezi jednotlivými regiony a prostory s vyšší koncentrací obyvatel musí být podstatně snížena. Rakouské dopravní uzly by měly být atraktivním a výkonným způsobem propojeny nejen mezi sebou, ale i s významnými evropskými hospodářskými centry.

• Kapacita a výkonnost

Musí být odbourána nežádoucí úzká místa, dopravní hrdla. Výkonnost dopravní sítě musí být postupně zvyšována v souladu se stoupající poptávkou po dopravních výkonech. V železniční dopravě nejde jen o kvantitativní ukazatele, ale

i o zvýšení kvality přepravy v osobní i nákladní dopravě. K tomu patří kratší jízdní doby, zkrácení intervalů, snížení počtů nutných přestupů v osobní dopravě a celkově lepší obsluha přepravců v nákladní dopravě.

• Síťová účinnost

Důležité je vytvořit spolu související kompatibilní úseky tratí s průběžně stejnou nabídkou dopravních výkonů v osobní i nákladní dopravě, aby dopravní síť vyššího řádu byla homogenní. To však neznamená, že v jednotlivých případech může mít výjimka svůj smysl.

• Efektivnost

Budoucí příjmy za použití dopravních sítí musí být vůči investicím ze státního rozpočtu v ekonomicky přijatelném vztahu. Při posuzování jednotlivých úseků koridorů musí být silněji zohledněny provozní a národohospodářské užitky ve srovnání s náklady.

Posuzování

Řazení projektů podle jejich důležitosti a naléhavosti probíhá v dialogu s regiony a všemi zainteresovanými subjekty (stát, regiony, dopravci), které předkládají relevantní záměry a navrhují priority. Ty pak BMVIT (Ministerstvo dopravy, technologií a inovací) rozčlení podle zájmu státu a postupuje regionům k vyjádření. Tato diskuse probíhá podle výše zmíněných kritérií. Paralelně se schvalují finanční požadavky v rámci jednotlivých časových horizontů. S tím pak mohou být vytvářeny finanční modely pro silniční i železniční dopravní infrastrukturu.

Seznam projektů obsahuje nyní na 270 záměrů, jejichž podstatné parametry jsou shrnuty v databázi. Náklady projektů se nadále analyzují. V rámci plánovacích prací se zpracovává návrh na přesun státních silnic s regionálním významem na regiony. Tím by se i regiony staly zodpovědnými za dané priority. Silniční síť vyššího řádu patří do kompetence státu a je zpoplatněná, resp. mýta schopná.

Členění projektů Koridory

Koridory spojují centrální oblasti Rakouska a nesou hlavní zátěž nadregionální dopravy. Jde o šest koridorů: Dunaj, Jih, Pyhm, Tauern, Brenner, Arlberg. Tyto koridory spojují výkonné dopravní uzly. Koridory a spojení se sousedními státy jsou pojaty intermodálně.

Dopravní uzly

Dopravní uzly jsou nejdůležitějšími zdroji, respektive cíli zátěže na koridorech s mnoha funkcemi od mezinárodní dálkové přepravy osob, nadregionální i regionální osobní dopravy, intermodality v nákladní dopravě, kompetence v oblasti logistiky atd.

Spoje k sousedním státům

Nehledě na koridory jsou budovány spoje k sousedním státům na nadregionální úrovni v rámci bilaterálních dohod s těmito státy.

Investiční balíčky

Z posuzovaných projektů koridorů a dalších strategických projektů se vytvoří investiční balíčky, které by měly být v příštích 10 až 15 letech realizovány. Realizace je odvislá od plánovacích postupů, možnosti rakouského stavebnictví a samozřejmě od finančně-politických rámců. Tím vzniká prostor k jednání o dalších národohospodářských aspektech z hlediska státu, regionů i nositelů projektů, Investiční program „Silnice“ obsahuje projekty, které by měly být zahájeny v průběhu příštích deseti let. Investiční program „Železnice“ je podřízen Řádu pro plánování a realizaci. Záměry však nebudou zpochybněny, ale termíny realizace budou přezkoušeny. Celý investiční program představuje výzvu, která znamená rozsáhlou inovaci v dlouhodobé perspektivě.

Financování

Při financování dopravní infrastruktury je nutné rozlišovat prostředky státního rozpočtu a zdroje zvláštních společností (železnice: SCHIG, silnice: ASFINAG). Tyto společnosti získávají příjmy (železnice: poplatek za dopravní cestu, silnice: mýto, silniční známky). Podstatný rozdíl mezi dopravci na silnici a železnici je v tom, že financování silnic prostřednictvím společenských nákladů a vlastních příjmů je trvale pokryto, zatímco financování železničních projektů končí přibližně v roce 2010. Z toho plyne nutnost pevně stanovit uživatelské poplatky jak pro silniční, tak pro železniční infrastrukturu. Je nutné projednat doporučení z „Bílé knihy“ týkající se křížového financování (silnice-železnice).

Praktické zkušenosti nespĺnily očekávání od financování dopravní infrastruktury systémem PPP, které mělo profitovat ze synergického efektu (transfer know how mezi veřejným a soukromým sektorem). Na celém investičním programu se očekává financování prostřednictvím modelu PPP maximálně ve výši 5 %. Nosnost PPP modelu bude vyzkoušena na pilotních projektech (nádraží, terminály, vybrané trasy).

Zvláštní společnosti (ASFINAG, SCHIG) musí být dlouhodobě a v odpovídající míře k využívání dopravní infrastruktury oddluženy. Oddlužení obou společností na dobu životnosti investic, tedy pro časový horizont 2040 až 2070. To znamená, že investiční balíčky budou v průběhu 50 let odepsány. Znamená to však, že dotace ze státního rozpočtu nebudou

do roku 2006 měněny. Stále je nutno mít na zřeteli nepřekročení Maastrichtských kritérií.

Financování silnic vyššího řádu je zjevně jednodušší, nejen kvůli nižším objemům, ale i díky příjmům od uživatelů, než financování železničních projektů. Zde jsou stoupající dotace ze státního rozpočtu od roku 2007 zcela nutné.

Zcela nezbytné je co nejrychlejší zavedení mýta v průměrné výši 22 centů/km (cca 7 Kč). Jen tak je možné financování silniční sítě, resp. při zvýšení poplatku za užití železniční sítě je možné i financování železničních projektů. V průběhu příštích patnácti let by mělo být na silnicích a železnicích Rakouska proinvestováno 23,1 mld. EUR (cca 740 mld. Kč), takže trvalá kontrola a monitoring je naprosto nezbytný.

(podle Generalverkehrsplan,
Österreich 2002)

Zprovozněn nejdelší železniční tunel spojovací větve I. a II. koridoru.

První vlak projel 8. září v 18:30 i po druhé koleji novými železničními tunelem - Krasíkovským a Tatenickým - v Pardubickém kraji. Tím byl zahájen obousměrný železniční provoz. Po první koleji již 23. srpna projel jako první vlak mezinárodní expres IC 505 Jan Perner. Krasíkovský tunel je nejdelším dvoukolejným tunelem, postaveným v rámci modernizačních koridorů v České republice.

Úpravou směrových poměrů se železniční trať napřimuje a prochází zvláště terén kolem Moravské Sázavy zmíněnými dvěma tunelem, novým tunelem Krasíkov a novým tunelem Tatenice, což zvyšuje rychlost dopravy a zároveň přispívá ke zvýšení kultury a bezpečnosti cestování. Stavba je srovnatelná s obdobnými stavbami v Západní Evropě. Svoji dispozicí a technologickým vybavením se zařazuje mezi stavby třetího tisíciletí.

Oba nové tunele a dva mosty přes Moravskou Sázavu byly 8. září zprovozněny přesně podle schváleného harmonogramu v obou směrech. Tím se uzavřela částečná etapa stavby Optimalizace traťového úseku Krasíkov – Česká Třebová. Tato stavba je součástí odbočné větve Přerov – Česká Třebová, druhého národního tranzitního železničního koridoru

Krasíkovský tunel se může pochlubit nejenom svou délkou 1 101 metrů, ale především svou bezpečností. Plně vyhovuje bezpečnostním opatřením nové normy ČSN 737508 Železniční tunele. Je vybaven samostatně raženou únikovou štolou (světlost 3,34 m, výška 3,20 m), která je dlouhá 245 metrů

a zakončena únikovou šachtou hlubokou 12,44 metrů se schodištěm. Na začátku únikové štoly je provedena přepouštěcí přetlaková komora, která má na obou koncích protipožární dveře. V tunelu je instalováno nezavodněné potrubí průměru 100 mm pro napojení hasební techniky při zdolávání požáru. Zatlačením na dveře do únikové štoly se aktivuje vzduchotechnika a tunel se rozsvítí. Otevřením dveří se zapne ventilace a v železniční stanici Rudoltice se rozsvítí signalizace. Tunel má nouzové a orientační osvětlení, je vybaven bezpečnostními výklenky na obou stranách po 25 m, které jsou opatřeny přibližovacími pásy.

Tunel má světlost 11,40 m a světlou výšku nad temenem kolejnice 7,65 m. Necelých deset měsíců trvala ražba kaloty a jádra. Postupovalo se novou rakouskou tunelovací metodou. Při výrubu se odvezlo 144 000 m³ horniny – převážně pískovců, jílovců a slínovců. Betonáž definitivní obehádky byla prováděna do pojízdného bednění a byl použit speciální beton, jehož receptura byla stanovena speciálně pro tento tunel. Maximální mocnost nadloží je 52 m.

Traťový úsek Krasíkov – Česká Třebová je projektován na rychlost 120 až 140 km/h pro klasické soupravy a 160 km/h pro soupravy s naklápacími skříněmi.

Základní údaje:

Název: ČD, DDC, Optimalizace traťového úseku Krasíkov – Česká Třebová

Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Prvního pluku 367/5, Praha 8 – Karlín, České dráhy, a.s., Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, Stavební správa Olomouc, Nerudova 1, Olomouc

Projektant: METROPROJEKT Praha a.s., I. P. Pavlova 2/1786, Praha 2

Zhotovitel celé zakázky: Sdružení Krasíkov tvořené společnostmi ŽS Brno, a.s., Subterra a.s., Skanska ŽS a.s.

Zhotovitel tunelů: Subterra a.s.

Doba realizace: 09/2002 – 08/2004

(SŽDC)