

Ročník 45 Číslo 2/2003

ISSN 0012-5520
povoleno: MK ČR FE 4693

Ydavatel:

Ministerstvo dopravy ČR
vydává v CDV, pracoviště Praha

Redakční rada:

Ing. J. Zatloukal (předseda)
Ing. E. Březina, CSc.
Ing. I. Doležal
Ing. J. Kocourek
Ing. Arch. M. Körner, CSc.
Ing. J. Mikulík, CSc.
Prof. Ing. V. Mojžíš, CSc.
Doc. Ing. A. Peltrám, CSc.
Ing. J. Ryba
Doc. Ing. K. Sellner, CSc.
Doc. Ing. P. Stejskal, CSc.
JUDr. J. Soušek
Prof. Ing. V. Svoboda, CSc.
Ing. P. Tikman
Ing. M. Vančura, CSc.

Redakce a inzerce:

Lukáš Němeček
Thámova 7
180 00 Praha 8 - Karlín
tel. +420 221 722 919
fax: +420 221 722 999
e-mail: doprava@cdvgis.cz
http://www.mdcrcz

Tiskne:

UNITISK, s. r. o., K nádraží 99,
252 68 Kněžves u Prahy
http://www.unitisk.cz

Předplatné:

(i do zahraničí)
A.L.L. Production, P. O. Box 732
110 00 Praha 1
tel.: +420 234 092 859
fax: +420 234 092 813
monika@predplatne.cz
http://www.predplatne.cz

Podávání novinových zásilek povoleno:
Českou poštou, s. p. - Odštěpný závod Přeprava,
č. j. 3727/96, ze dne 4. 11. 1996 - OZSeC
Ústí nad Labem, ze dne 21. 1. 1998, j.zn. P-341/98

Uzávěrka tohoto čísla byla
31. března 2003
© CDV

Obsah

Redakční poznámka 2

Mohla by být některá významná instituce EU umístěna v Praze?

Ekonomika a politika dopravy 3

Spolupráce veřejného a soukromého sektoru v infrastrukturních projektech
Ing. Olga Pokorná, Ing. Denisa Mocková

Silniční doprava 5

Opět velmi smutný rok na silnicích (*Jsme opravdu tak nepolepšitelní?*)
pplk. ing. Josef Tesařík

Silniční doprava 8

Enforcement - WIM Nový systém kontroly přetěžování vozidel
Doc. Ing. Emil Doupal, CSc.

Silniční doprava 10

Budoucnost vážení nákladních vozidel
Mgr. Eva Popelušáková

Intermodální doprava 12

Výsledky výzkumného projektu RECORDIT
Ing. Miroslav Čapka

Železniční doprava 15

Rozvoj systémů lehké kolejové dopravy ve Velké Británii
Ing. Ivan Novák, CSc.

Ekonomika a politika dopravy 16

Lokalizace multimodálních center
Doc. Ing. Václav Cempírek, Ph.D., Ing. Ladislav Bína, CSc., Ing. Bohuslav Kolínský

Silniční doprava 19

Obnova vozidlového parku v pravidelné autobusové dopravě (*prognóza do roku 2006*), Ing. Vladimír Šajner

Ekonomika a politika dopravy 23

Dopravní politika trochu jinak - (*přání - ambice - skutečnost*)
Ing. Jaroslav Ryba

Ekonomika a politika dopravy 31

Výstupy a závěry
Ing. Jaroslav Ryba

Ekonomika a politika dopravy 34

Úvaha o vlivu dopravy na vyrovnanost platební bilance České republiky
Ing. Jan Kyncl, CSc.

Ekonomika a politika dopravy 36

Dopravní politika v regionu jižního Kavkazu
Ing. Karel Steiner

Osobní doprava 38

Problematika tepelné pohody v dopravě
PhDr. Jan Weinberger

Z činnosti MD 39

Z činnosti MD

Summary 40

Názory jednotlivých autorů nemusí vždy vyjadřovat postoj redakce. Redakce si vyhrazuje právo upravovat otištěné materiály. Nevyžádané příspěvky a předlohy se nevracejí. Ostatní jsou po otištění k vyvednutí v redakci.

Na titulní straně: Ne každé moderní vozidlo se setkává se 100 % kladnou reakcí cestujících, jako např. tento Karosa - Renault Citybus, přezdívaný Qasimodo. Vůz ev. č. 6500, Praha - Bohnice, foto © Ing. Jan Vašíček

Mohla by být některá významná instituce EU umístěna v Praze ?

Evropský parlament ve Štrasburku schválil 9. dubna 2003 přijetí 10 kandidátských zemí, mezi nimi i České republiky do Evropské unie. Jedná se o ČR, Estonsko, Kypr, Litvu, Lotyšsko, Maďarsko, Maltu, Polsko, Slovensko a Slovinsko. Česká republika dostala při hlasování sice nejméně hlasů ze všech kandidátských zemí, ale to nemá podstatný vliv na plno-právné členství v budoucnu. Ovšem k plno-právnému členství od 1. května roku 2004, jak je plánováno, je potřeba ještě mnoho: kladný výsledek referenda v České republice, ratifikace smlouvy ve všech patnácti stávajících zemích EU a také deseti nových členských zemích. Důležitou skutečností však je, že byla dána zelená k slavnostnímu podpisu Smlouvy o přistoupení k EU 16. dubna v Aténách.

Kromě oficiálních a slavnostních aktů, které ještě budou, je však třeba si uvědomit, že vstupem do EU dojde k převratné změně ve všech oblastech a že nás čeká ještě velice tvrdá práce – rutinní, náročná, ale i byrokratická. Naskytá se ještě mnoho otázek týkajících se naší přípravy: např. nemáme stále dost připravených odborníků i projektů, požadovaný legislativní proces není stále završen, složité technické otázky nabývají na obtížnosti, malá informovanost podnikové sféry, psychologie občanů a jejich názory se různí atd.

Není sporu o tom, že pro prosperitu České republiky má stále rostoucí význam její zapojování do struktury Evropské unie, které umožňuje nejen včasnou informovanost o vývoji v EU, přizpůsobování české legislativy a chování českých subjektů, ale i ovlivňování tohoto vývoje. Nové možnosti se nabízejí tedy od samého okamžiku vstupu ČR do EU, jednou z nich je i možnost umístění některých institucí EU v České republice.

V lednu 2001 publikovala Evropská komise návrh tzv. druhého železničního balíčku obsahujícího jednak návrhy novel některých směrnic (urychlení liberalizace železničního dopravního trhu, zpřesnění působnosti orgánů posuzujících shodu a orgánů schvalujících železniční zařízení do provozu aj.), jednak návrhy zcela nové směrnice o železniční bezpečnosti a nařízení o vytvoření Evropské železniční agentury (European Railway Agency – ERA). Tento nový železniční balíček je v současnosti projednáván příslušnými institucemi EU, s malými připomínkami prošel Evropským parlamentem a do konce roku 2003 by měl být schválen Radou.

Vytvoření železniční agentury bylo zvažováno již několikrát od roku 1996 a nakonec potvrzeno Bílou knihou „Evropská dopravní politika pro rok 2010 – čas rozhodnout“ ze září 2001.

Konkrétní podobu dostává návrh v připravovaném nařízení o zřízení ERA. Jejím posláním bude „přispívat (v technické oblasti) k implementaci legislativy Společenství zaměřené na zdokonalování interoperability železničních systémů a na rozvoj společného přístupu k bezpečnosti Evropského železničního systému pro vytvoření evropského železničního prostoru bez hranic a pro zaručení jeho vysoké úrovně bezpečnosti“.

Umístění Evropské železniční agentury (ERA) v Praze by bylo prakticky prvním možným případem umístění takové instituce EU v nových členských zemích EU.

Pro přijetí tohoto návrhu ČR na umístění ERA v Praze je již vytvořena řada příznivých předpokladů:

- České dráhy a.s. (ČD) mají od roku 1999 svého zástupce při EU v Bruselu. To významně přispělo k tomu, že České dráhy a.s., úzce spolupracující s ministerstvem dopravy, jsou institucemi EU brány za významného partnera (nejen za ČR, ale za všechny kandidátské země) a mají možnost vyjadřovat se i k připravovaným změnám legislativy EU.
- Představitelé Českých drah zastávají významné mezinárodní funkce: v roce 1994 byla (z iniciativy ČD) založena Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI) a byla ihned přijata, jako jediná ze zemí střední a východní Evropy, za člena Unie evropského železničního průmyslu (UNIFE, Brusel).
- Čeští experti se aktivně podílejí na činnosti Evropské asociace železniční interoperability (AEIF), která na základě mandátu Evropské komise zpracovává technické specifikace interoperability (STI), tj. závazné parametry železničních vozidel a zařízení železniční infrastruktury. Působnost AEIF převezme ERA.
- České dráhy a.s. (Výzkumný ústav železniční) mají u Velimi Železniční zkušební okruh, který svými parametry i odborností zaměstnanců patří ke světové špičce takových zařízení (zkoušely se tam mj. moderní lokomotivy pro francouzské, španělské či britské železnice).
- V roce 2005 bude ukončena výstavba administrativně obchodního komplexu

v oblasti Churchillovo náměstí – Italská (na pozemku hlavního nádraží Praha), z něhož jedna z budov je předběžně rezervována pro sídlo ERA.

Působnost ERA má také specifický význam pro český železniční průmysl a pro českou železniční dopravu. Její regulační působnost v oblasti interoperability, zejména pokud jde o celoevropskou standardizaci vyráběných železničních vozidel a zařízení, je důležitým předpokladem pro racionalizaci struktury a efektivnost železničního průmyslu a pro realizaci jednotného evropského trhu s jeho výrobky. Rozsáhlá bude její působnost v oblasti železniční bezpečnosti. ERA by měla mít cca 100 pracovníků a rozpočet až 14,5 mil. EUR ročně.

Prakticky všechny státy EU usilují o získání sídla některé z agentur, ale z kandidátských států jsou jak geograficky, tak dosavadními aktivitami a postavením železnice v Evropě nejnvýhodnější řešení taková, která respektují všechny skutečnosti. Domnívám se, že ČR a speciálně Praha tyto podmínky splňuje beze zbytku. Je jenom na našich politických představitelích, aby tyto záměry prosadili.

(kal)

EU znovu usiluje o vybudování transevropské sítě

Evropská unie obnovila úsilí vybudovat transevropskou dopravní síť. Vyčlenila 400 miliard euro na vytvoření celoevropské infrastruktury, kterou chce podle dřívějších rozhodnutí vystavět do roku 2010. Zástupci zemí EU a přistupujících států jednali o podmínkách, které musí splnit dopravní projekty předkládané jednotlivými zeměmi. Při dalších jednáních vyberou projekty hlavních dopravních koridorů mezi státy v rozšířené EU. Předkládané projekty musejí mít evropský prvek, dopravní trasy tedy musí sloužit pro dopravu mezi členskými státy a rozvoji vnitřního trhu. Neměly by se přijímat projekty s hodnotou menší než 100 milionů euro, čímž je zdůrazněn evropský význam těchto projektů.

(EkoList, 10.1. 2003)

(Datis - Odis)