

Italská cesta

Petr Stejskal

Českou republikou prochází mezinárodní silniční i železniční koridory. Naše geografická poloha předurčuje její důležitost v regionální i nadregionální mezinárodní dopravní síti. Proto musí být přizpůsobeny mezinárodním standardům. Doprava, především železniční doprava ve střední Evropě, musí být zaměřena na posílení severojižních a východozápadních spojení.

Na základě dohod podepsaných na druhé Panevropské konferenci o dopravě na Krétě (1994) je mezi podporovanými koridory také koridor VI (Gdaňsk - Ostrava - Břeclav - Vídeň). Tento koridor je obzvláště strategicky důležitý pro naše i polské obchodní styky s Itálií a to tím spíše, čím více rostou problémy týkající se silničního provozu na území Rakouska. Tento koridor je vyjma jiného zařazen i do mezinárodních dohod AGC a AGTC. Zvláště důležité je vyčlenění možných alternativ vůči silniční nákladní dopravě v prostoru Balticko-Jadranského koridoru. Jak pro Českou, tak i pro polskou stranu je to významný dopravně politický problém. Jednání italsko-české komise o mezinárodní silniční dopravě zdůraznilo problém zvýšení obchodních výměn mezi oběma zeměmi a z toho plynoucí problémy transitní dopravy na území Rakouska.

Italská vláda prostřednictvím ministerstva pro obchod se zahraničím poskytla na základě italského zákona č. 212/1992 o pomoci zemím střední a východní Evropy České republice v roce 1997 finanční pomoc ve výši 1,5 miliardy lir na řešení vybraných projektů dopravního koridoru sever - jih v trase VI. Transevropského multimodálního koridoru. Finanční prostředky jsou v tomto zákoně určeny pro projekty, studie proveditelnosti a projektování v oblasti dopravy, telekomunikací, distribuce energií, turistiky a sanace životního prostředí. Délka projektu nesmí překročit 24 měsíců a žádost o finanční příspěvek mohou předložit pouze italské subjekty s prokazatelnou zkušeností v daném oboru. Iniciativa tedy musí vyjít od italského subjektu, který projekt předkládá a je v něm zainteresován - pochopitelně doložené oficiálním potvrzením zadavatele ze zainteresovaného státu, tedy českého ministerstva dopravy.

Na základě průzkumu potřeb české strany v této oblasti (to znamená sesbírání námětů, jejich vyhodnocení a posléze potvrzení priority poradou ministra dopravy) bylo posléze přistoupeno k první, přímo a ve všech ohledech pilotní studii s ná-

zvem „POSÍLENÍ A MODERNIZACE DOPRAVNÍHO KORIDORU KOZLE - BOHUMÍN - OSTRAVA - BŘECLAV“ pod vedením firmy AEMILIA Studio Řím, pod vedením architekta Fulvio Scapellati. Zároveň se po společném jednání zúčastněných stran vyloučila možná duplicita řešení v téže době probíhajících prací na studii v rámci programu Phare „Joint Strategic Study for the corridor VI - railway and combined transport“.

Tato studie se soustředila na analýzu technických možností modernizace Balticko-Jadranského koridoru, který Evropská unie podporuje z důvodů zlepšení kontinentální dopravy. Studie byla interregionálního významu, jelikož její první část Kozle - Zebrzydovice se nachází na polském území, zatímco zbývající úsek se týká území českého. Výstupem je základní informační materiál současné situace týkající se různých dopravních systémů a stanovení možnosti úspory zdrojů a vyznačení zásahů posílení. Studie se soustředila na:

- posílení a modernizaci železniční tratě Katovice - Petrovice - Břeclav,
- realizaci splavnosti řeky Odry v úseku Kozle - Ostrava,
- modernizaci železniční tratě Ostrava - Břeclav,
- realizace splavnosti řeky Moravy v úseku Hodonín - Břeclav,
- posílení a modernizaci technologických zařízení pro kombinovanou dopravu.

Závěry této studie (ukončené v roce 1998), která byla velmi obsáhlá, lze stručně charakterizovat jako doporučení, že výsledné ekonomické ukazatele, z nichž byly brány v úvahu pouze přímé vyčíslené výnosy, deklaruje fakt, že modernizace tratí je ekonomicky výhodnou akcí. Modernizace koridoru má následující pozitivní efekty:

- všeobecné zlepšení kvality v nabídce železniční dopravy,
- snížení jízdních dob a tak zkrácení dodacích lhůt a zvýšení konkurenceschopnosti se silniční dopravou,
- posílení železnice na přepravním trhu, zvýšení objemu přeprav a významný přesun silničních přeprav na železnici.

Významnou částí studie bylo i řešení železničního uzlu Přerov, které lze využít pro řešení průjezdu tímto uzlem v rámci modernizace II. tranzitního železničního koridoru a rovněž i tu část řešení, které zahrnuje i rekonstrukci výpravní budovy, která byla ministerstvem kultury prohlášena kulturní památkou. Z rekonstrukce

plyne i zlepšení služeb pro cestující. V nákladní dopravě bylo doporučeno rozšíření terminálu kombinované dopravy a zvýšení výkonu seřaďovacího nádraží.

V další studii (ukončené v roce 2000) v rámci „Italské cesty“ byla řešena studie „MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍHO UZLU BOHUMÍN“. Šlo především o navržení kolejového schématu železniční stanice Bohumín v návaznosti na výhled do roku 2010. V rámci rozšiřování evropských hospodářských struktur akceptovat nutnost zahrnutí vlivu přepravních proudů sousedních států, zejména Polska, Slovenska a Maďarska včetně modernizace technického zabezpečovacího a telekomunikačního zařízení. Zajistit průjezd po hlavních kolejích v celé žst. Bohumín na rychlost 120 km/hod, průjezd pro jízdu do odbočky pro rychlost 50 km/hod. Dále bylo záměrem zpracování technologie pro osobní a nákladní dopravu pro směr žst. Chalupky-Bohumín včetně dopravního řešení pro směr žst. Vrbice, studie možnosti přechodu z levostranného provozu na pravostranný. Komplexní řešení celého železničního uzlu Bohumín pro oblast zabezpečovacího zařízení včetně řešení předjízdových kolejí, realizace nástupišť o délce 450 metrů pro 1. a 2. kolej včetně dodržení podmínek bezbarierového přístupu pro osoby tělesně postižené.

Z podrobné analýzy situace vyplynuly požadavky na modernizaci železniční stanice Bohumín, protože je uzlovým bodem jednoho z nejdůležitějších evropských multimodálních koridorů pro spojení severu s jihem a dále posílení kapacity stanice z hlediska regionální dopravy.

V rámci studie byla navržena opatření nezbytná pro zvýšení rychlosti v průjezdových kolejích, opatření předpokládaná v obvodě Bohumín - Vrbice (výstavba nového terminálu kombinované dopravy, vybudování nových zařízení umožňujících spojení nového terminálu s průjezdovými kolejemi jak ve směru Ostrava hl. n., tak ve směru Dětmárovice atd.), návrhy na využití areálu bývalého lokomotivního depa (komerční zóna s veletržním areálem, obchodním centrem a kulturně rekreační zóna včetně železničního muzea a výstavní haly), technický návrh na nové zařízení pro údržbu a opravu železničních nákladních vozů. Kromě technických návrhů nezbytných pro řešení stávajících problémů je součástí studie i definice nového funkčního a organizačního modelu stanice. Z funkčního hlediska se jedná o specializaci kolejí osobního nádraží dle nabízené provozní typologie za účelem zrovnovážení jejich zatížení a zjednodušení určení nabízených služeb, dosažení drastického snížení vzájemného rušení provozu na tratích a zvýšení kapacity infrastruktury. Z organizačního hlediska

šlo o racionalizaci různých organizačních jednotek rozmístěných ve stanici prostřednictvím seskupení homogenních činností ve stejných zónách zařízení. Z důvodů vyhodnocení investičních nákladů nutných k jednotlivým opatřením byl součástí studie i souhrnný odhad nákladů s ohledem na průměrné evropské ceny.

Italská společnost ARTECA spolu se společnostmi DAM a ACQUATECNO ve studii INTERMODÁLNÍHO DOPRAVNÍHO SPOJENÍ OSTRAVY S POLSKOU HRANICÍ (ukončené v roce 2002) si za cíl určila zpracování technického návrhu týkajícího se koordinace vodních cest s projekty železničního koridoru a dálnice D 47. Náš zájem byl motivován faktem, že oblast je situována přímo na multimodálním evropském koridoru VI, že se nachází v blízkosti styčného bodu tří státních hranic (slovenské, české a polské) a že je včleněna ve vysoce průmyslové oblasti, která prochází fází rekonstrukce a restrukturalizace. Studie vycházela ze současné situace, kdy na řece Odře na českém území není možno provozovat obchodní plavbu, zatímco na úseku od státní hranice s Polskem je řeka splavná zejména pod Kozlím od zaústění Gliwického průplavu.

Strukturální reformy v České republice daly silný impulz různým odvětvím průmyslové výroby, je očekáván další ekonomický růst a z toho plynoucí postupné zvýšení poptávky po dopravě. Z těchto důvodů se považuje realizace vodní cesty mezi Ostravou a Kozlím jako potřebná. Pro reálnost přípravy a včasnou realizaci se navrhuje zařadit vodní cestu mezi Evropské projekty a zajištění jejího financování z celoevropských prostředků, protože užítky budou sloužit státům na trase včetně států severní Evropy.

Studie doporučila k vybudování nového terminálu kombinované dopravy u nádraží Bohumín a v Ostravě-Přivozu. Důvody, které k tomu vedly, byly především blízkost dálnice D 47 a možnost nakládky kamionů na železniční vozy (RO - LA a přeprava kontejnerů).

Italská společnost ATP s.r.l. v roce 2002 ukončila studii KOMPLEXNÍ DOPRAVNÍ OBSLUHA SEVEROZÁPADNÍCH ČECH. Cílem bylo na základě budoucího vývoje dopravní poptávky navrhnout strategii zásahů do regionálního dopravního systému, a to zejména z hlediska modálního vyvážení mezi silnicí a železnicí jak v osobní, tak i v nákladní dopravě a modální integraci za účelem odstranění disfunkcí při přestupu na jiný druh dopravy. Z této strategie plyne zaměření na vytvoření „železniční regionální dopravy“ prostřednictvím modernizace technologického vybavení a infrastruktury, optimalizaci stávající sítě terminálů silniční, železniční

a vodní dopravy za účelem posílení intermodálního systému nákladní dopravy a vytvoření sítě přestupných uzlů mezi systémy regionální dopravy ve prospěch upřednostnění kolejové dopravy.

Železniční dopravě se přisuzuje úloha nosné struktury regionální hromadné dopravy, zatímco silniční síti díky její kapilaritě, úloha zajišťovat nadregionální a regionální spoje s intermodálním zařízením. Intermodální zařízení pro osobní i nákladní dopravu musí mít klíčovou úlohu (konečné zastávky autobusů podél sítě regionální železniční dopravy). Byla zpracována hypotéza dopravní nabídky taktového řádu na jednotlivých tratích včetně přestupných uzlů a návazné dopravy.

V závěrech se objevila doporučení na přestavbu uzlu Karlovy Vary, propojení železnice a tramvaje v úseku Most - Litvínov, zvýšení rychlosti na trati Ústí nad Labem - Cheb na traťovou rychlost 120 km/hod, elektrizace tratě Karlovy Vary - Kadaň, přestavba trati v oblasti Louny - Obrnice (zkrácení 10 km duplicitní tratě) atd.

Italská společnost AMELIASTUDIO s.r.l. ukončila v roce 2002 TECHNICKO EKONOMICKOU STUDII KOMPLEXNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI BRNĚNSKA. Studie byla rozdělena do dvou fází - Brno venkov a Brno město. Řešení se zabývalo, na základě matic přepravních vztahů (zdroj/cíl) a základních prvků k identifikaci dopravně-územního systému, propojením jednotlivých druhů dopravy (železnice, tramvaj, trolejbus, autobus) a jejich lokalizací včetně návrhů nových terminálů pro cílené a orientované přestupy. Jednou z variant byl i tzv. S-Bahn, jehož uplatnění je však vhodné až pro kapacitu 60 000 cestujících, zatímco aglomerace Brna představuje jen necelou polovinu. Rozhodnutí je podmíněno nárůstem počtu obyvatel.

Z hlediska regionálních železničních tratí se studie zabývala - vyjma jiného - tratěmi na Jihlavu a Znojmo, modernizací tratí, vyřešením zdvoukolejnění, zvýšením rychlosti, následnou elektrifikací, vybudováním nových terminálů s návozem cestujících do těchto bodů, vybudováním zastávek pro sídliště Bohunice a Starý Lískovec atd. Základním kritériem byl minimální náklad uživatele. Součástí řešení studie byl i seznam všech zásahů a seznam priorit doporučených k realizaci. Šlo i o okruhy otázek týkajících se strategie tarifů pro cestující s cílem přesvědčení a převedení cestujících v režimu individuálního motorismu na železnici atd. Závěrem studie bylo i vyhodnocení zásahů navržených v rámci celého plánu a to na dvou úrovních:

- mikroekonomické, prostřednictvím technické optimalizace investic na základě vyvážené minimalizace nákladů

na stavby a činnosti při rovnocennosti dosažitelných výsledků a maximalizace rozdílu mezi výnosy a vynaloženými náklady,

- makroekonomické, za účelem stanovení schopností a možnosti mezisektorální aktivace regionálního ekonomického systému, odstranění některých prvků omezujících rozvoj a všeobecné sledování sociálních a ekologických cílů.

Ekonomická výnosnost všech navrhovaných zásahů byla vyhodnocena na základě stanovení vnitřního výnosového procenta (IRR), stanovení čisté současné hodnoty (NVP) a z poměru výnosy/náklady.

V roce 2003 byla italskou společností ATP s.r.l. dokončena TECHNICKO EKONOMICKÁ STUDIE ZABÝVAJÍCÍ SE INTEGROVANÝM DOPRAVNÍM SYSTÉMEM STŘEDNÍ MORAVY SE ZVLÁŠTNÍM PŘÍHLÉDNUTÍM NA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU. Cílem bylo poskytnout přehled programových a technických vztahů jak uspořádat infrastrukturu a obslužnost. V této velmi obsáhlé studii vycházející ze srovnávací analýzy nákladů pro jednotlivé druhy dopravy, analýzy stávající poptávky jak v osobní, tak i v nákladní dopravě, vytvoření matic zdroj/cíl, vyhodnocení nerovnováhy stávajícího systému regionální dopravy, řešitelé zpracovali prognózu rozvoje poptávky po dopravních službách, vytvořili prognózu budoucího modálního rozdělení a dospěli k návrhu opatření ke zlepšení železniční i silniční infrastruktury. Tato opatření vycházejí z faktu, že řešeným prostorem procházejí dva multimodální koridory uvedené v dohodách AGC a AGTC, které předurčují projekční standardy železničních tratí. Součástí optimalizace fungování železniční dopravy je nezbytné i zavádění nových moderních technologických systémů v oblasti řízení provozu a údržby vozidel a tratí.

Studie zdůvodňuje výhody taktového jízdního řádu, nasazení optimálních vozidel, potřebu modernizace vozového parku i potřebu zásahů do železniční infrastruktury.

Pokud jde o silniční dopravu - opět je celá síť ovlivněna tím, že oblastí prochází multimodální evropský koridor VI.B a nerovnoměrností rozvoje silniční sítě a odlehlostí severozápadní části (Šumperk, Jeseník).

Studie stanovuje priority, které vycházejí z naléhavosti potřeby řešení spočívající zejména ve výstavbě obchvatů dopravně významných silnic mimo sídelní útvary, přístupových silnic k hraničním přechodům, v odstraňování dopravně závadných míst a v přestavbě nevyhovujících mostů. Byly vybrány zásahy k realizaci v železniční i silniční síti nutné jak pro zabezpečení příslušných standardů,

tak i pro zvýšení kapacity sítě a zvýšení intermodality mezi oběma druhy dopravy. Zvláště byly vybrány ty zásahy, které vhodně ovlivní modální rozdělení dopravy a zlepší dostupnost území. Na železniční síti tak bylo vytypováno 31 objektů (železniční stanice, propustnost, rychlost atd.) a na silniční síti na 79 objektů (obchvaty, směrové úpravy, křižovatky atd.).

V roce 2004 byla italskou společností ATP s.r.l. dokončena technicko-ekonomická studie ZKAPACITNĚNÍ OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V ÚSEKU PARDUBICE – HRADEC KRÁLOVÉ S NÁVAZNÝMI RAMENY CHRUDIM A JAROMĚŘ JAKO SOUČÁST IDS. Výsledkem studie je řada návrhů od výstavby „Medlešické spojky“ přes zastávku Dražkovice- výhybnu Nemošice - zastávku Pardubice-Pardubičky do Pardubic, elektrizace až do Chrudimi, výstavba druhé koleje mezi Stéblovou a Opatovicemi nad Labem, výstavba druhé koleje mezi Předměřicemi nad Labem a Smiřicemi, výstavba druhé koleje mezi Rosicemi nad Labem a Stéblovou a výstavba tzv. „severní koleje“ v Pardubicích podbíhající (mimoúrovňové křížení) koridorovou trať.

Vedle akcí na trati Chrudim – Jaroměř se doporučuje v daném záměru rekonstrukce železniční stanice Hradec Králové, aktuální je přestavba jižního zhlaví, výstavba nové železniční spojky Česká Skalice – Náchod (umožňující zkrácení o 4,2 km), zlepšení spojení mezi Hradcem Králové a Dvorem Králové nad Labem převedením železniční dopravy do města využitím vlečkové koleje Teplárny Náchod (kolej prodloužena až k autobusovému nádraží).

Součástí studie je i stanovení nákladů a životnosti projektu. Pro hodnocení doby trvání projektu je upozorňováno na klíčové momenty, tj. na vydání územního rozhodnutí, vydání stavebního povolení a uzavření procesu EIA.

Jako další v roce 2004 byla italskou společností ARTECA dokončena studie technicko-ekonomické proveditelnosti realizace trasy E 59 v silničním úseku I/38 pod názvem PŘESTAVBA TAHU E 59, SILNICE I/38 JIHLAVA – ZNOJMO. Cílem práce bylo vyhodnocení průzkumů a přípravných studií technického řešení silnice se současným ověřením technické proveditelnosti a ekonomické účelnosti nového spojení pro evropské koridory IV a VII, které je zároveň nejvýhodnějším spojením mezi Vídní a Prahou. Studie se zabývá právním, sociálním a ekonomickým kontextem projektu, syntézou dopravní poptávky, územním zařazením - od zeměpisného a morfologického až po demografickou a sociálně ekonomickou analýzu. Součástí technické proveditelnosti je rozbor provozu (včetně rozboru mož-

ných variant), rozbor stávající i budoucí nabídky a poptávky. Důvod volby konečného řešení a jeho zdůvodnění. Návrh projektu pak vedle všeobecných údajů a základních parametrů zahrnuje i způsob řešení trasy, křížení s technologickými sítěmi, stavební díly, mostní objekty a způsob napojení na stávající provoz. Samozřejmostí jsou náklady na realizaci stavby. Obligatorní částí studie je životní prostředí a předpokládaný dopad vyvolaný realizací projektu a to ať už jde o zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, historická sídla, územní systém ekologické stability, vodu a půdu.

V rozhodovacím procesu mezi tzv. základní trasou (vyznačenou modře) a tzv. třebíčskou trasou (vyznačenou červeně) se řešitelé přiklání k druhé, při které doporučují rekonstrukci stávající nevyhovující sítě silnic II. třídy, což je ukončeno dopravní analýzou a ekonomickým hodnocením investice.

V prvním čtvrtletí letošního roku italská společnost PRO.SYSTEM S.r.l. zahájila řešení na téma GENERÁLNÍ PLÁN HROMADNÉ DOPRAVY MĚSTA BRNA VČETNĚ VYHODNOCENÍ VLIVU REGIONÁLNÍ DOPRAVY NA SYSTÉM HROMADNÉ DOPRAVY V BRNĚ. Projekt bude obsahovat přepravní vazby mezi jednotlivými urbanistickými obvody města, vlivy dojížděky a vyjížděky do města Brna na hromadnou dopravu osob ve městě, vyhodnocení efektivnosti výstavby severojižního diametru, hodnocení vhodnosti nových železničních zastávek na území města, vyhodnocení využití přepravních kapacit na jednotlivých tramvajových tratích a posouzení efektivnosti jejich existence. Totéž pro trolejbusovou a autobusovou dopravu. Dále pak prověření možností rozvoje integrovaného dopravního systému, vyhodnocení finanční náročnosti navržených řešení.

Ve třetím čtvrtletí letošního roku italská společnost ARTECA S.c.a.r.l. zahájila práce na studii MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ EUROREGIONU NISA S PRAHOU A HRADCEM KRÁLOVÉ. Cílem studie je uvést železniční infrastrukturu do takového stavu, aby bylo možno dosáhnout srovnatelných cestovních časů jako u silniční dopravy, což dočtená železniční spojení (Praha – Liberec, Hradec Králové – Turnov, Železný Brod – Harrachov atd.) dosud neumožňují. Od řešitelů se očekávají návrhy organizačních, provozních, technických, investičních a jiných opatření pro postupnou realizaci doporučené varianty řešení. Jeho součástí bude i vyčíslení předpokládaných investičních nákladů na realizaci jednotlivých etap.

Celý systém tzv. Italské cesty je kryt

z finančních zdrojů italské vlády. Do každého projektu vstupuje naturálním příspěvkem (vlastní prací, poskytováním podkladů atd.) ve výši cca 20% celkových nákladů ještě tzv. lokální partner (např. SUDOP Brno, CDV Brno, SUDOP Praha atd.), který vytváří italskému partnerovi, hlavnímu řešiteli, zázemí.

Zadavatelem, kterého podle předložených návrhů projektů stvrzuje ministerstvo dopravy, je konkrétní subjekt (např. České dráhy, Správa železniční dopravní cesty, Magistrát města Brna atd.).

Zahájení projektů se často zúčastňují i zástupci velvyslanectví Italské republiky. V rámci řešení každé studie se vytvářejí tři základní roviny vztahů, ze kterých plyne, že Ministerstvo dopravy je garantem efektivního průběhu a dokončení studie (proto je obligatorním účastníkem kontrolních dnů), mezi italským řešitelem a lokálním partnerem musí existovat smluvní vztah, do kterého ministerstvo dopravy nevstupuje. Ve vztahu zadavatel a italský řešitel je zadavatel odpovědný za úplnost zadání, vytýčení cílů projektu, průběžnou kontrolu postupu řešení a odpovědnost italského řešitele spočívá v úspěšné realizaci projektu a dosažení vytýčených cílů řešení. V této rovině není zadavatel v žádném vztahu s lokálním partnerem. Průběh řešení je vždy monitorován zadavatelem, takže musí existovat harmonogram postupu řešení a kontrolních dnů.

Podmínky pro udělování grantu České republiky se po jejím vstupu do Evropské unie poněkud z italské strany změnilo, ale jak dokazují letos nově zahájené studie, je zde oprávněná naděje, že v pořadí již desátá studie není poslední zastávkou, ale že Italská cesta bude mít své pokračování. S ohledem na fakt, že Itálie má více než dvakrát tak velkou železniční síť, více než jedenáctkrát tak dlouhou dálniční síť a více než čtyřicetkrát tak dlouhou síť vnitrozemských vodních cest, nemluvě o námořní a letecké dopravě, je nepochybné, že to představuje dostatečně velký prostor pro sbírání zkušeností. Přidáme-li k tomu, že i počtem obyvatel je Itálie šestinásobná, dospějeme jednoduše k přesvědčení, že můžeme při pokračování Italské cesty očekávat ještě mnoho pro českou dopravu prospěšného.

Doc. Ing. Petr Stejskal, CSc., pracovník MD ČR, odboru ekonomiky z financí