

Budoucí dokument k dopravní politice EU

Antonín Peltrám

Dne 17. 6. 2009 zveřejnila Evropská komise přehled prací k Bílé knize dopravní politiky 2010. Naváže na předchozí dokumenty k dopravní politice do roku 2010.

Základním dokumentem současného období byla Bílá kniha dopravní politiky vydaná v roce 2001, aktualizována v roce 2006. Nastal čas připravit koncepci dopravní politiky na desetiletí po roce 2011. Budoucí semináře se konzultovaly na konferenci k přípravě nové dopravní politiky, orientované na příštích 10 let. Orientace musí spočívat na širokém reflexu budoucnosti dopravního systému. Komise již zahájila činnost začleněním externích studií hodnotících minulou politiku a stanovením budoucích scénářů, konzultacemi s experty a odborníky podílejícími se v rámci speciálně zaměřených skupin a prostřednictvím konference zúčastněných na vysoké úrovni ve dnech 9.-10. 3. 2009.

Myšlenky předkládané ve sdělení vydaném 17. 5. 2009 mají podpořit průběh dalších diskusí.

Budoucí výzvy

Je obtížné anticipovat, jaké faktory budou mít největší vliv na utváření budoucnosti dopravy. Jsou ale určité klíčové trendy v naší společnosti, které je nutné vzít v úvahu pro budoucí systém zajištění mobility: stárnutí, migrace, environmentální udržitelnost, vzácnost fosilních paliv, urbanizace a globalizace.

V roce 2060 se očekává 30% podíl lidí 65letých a starších na celkové populaci proti 17% dnes. Stárnoucí společnost bude klást větší důraz na poskytování bezpečných a spolehlivých dopravních služeb, přiměřeně upravených pro uživatele se sníženou pohyblivostí. Vyšší podíl starších lidí znamená více veřejných prostředků na péči, zdravotní péči, ošetřování, i na vrub financí dostupných pro veřejnou dopravu a udržování dopravní infrastruktury.

Čistá migrace do EU by mohla významně zvýšit v pěti příštích desetiletích evropskou populaci. Migrace se bude týkat hlavně městských oblastí a dále zintenzivní vazby se zeměmi původu migrace. Vazby budou znamenat více pohybu lidí a zboží. Mobilita pracujících uvnitř Unie se podle očekávání s pokračujícím odstraňováním správních a právních překážek a dalším rozvojem vnitřního trhu práce EU také zvýší.

Zlepšení environmentální výkonnosti dopravy je klíčem ke zlepšení podnební změny. EU nedávno přijala klimatický a energetický balíček, s cílem omezení emisí skleníkových plynů v EU do roku 2020 o 20% oproti úrovni v roce 1990.

Očekává se, že ropa bude v příštích desetiletích dražší jako důsledek zvýšení poptávky a vyčerpání zdrojů s nízkými náklady těžby. Potřeba posunu se k nízko-uhlíkaté ekonomice a rostoucí obavy o energetickou bezpečnost přinesou větší dodávky obnovitelné energie, podstatně zlevněné technickým pokrokem a masovou výrobou.

Urbanizace - zřetelný trend vývoje v minulých desetiletích - zřejmě bude pokračovat. S tím jsou spojeny kongesce, postihující zejména aglomerace a jejich přístupové trasy. Náklady z kongescí se odhadují na cca 1% HDP EU.

Další zvýšení dopravy poháněné hospodářským růstem mnoha rozvojových zemí a světová populace (podle očekávání 9 miliard do roku 2050) budou mít ohromný vliv na globální zdroje; cíl vytvoření udržitelnějšího dopravního systému je proto stále důležitější. Některé studie naznačují, že se počet aut zvýší do roku 2050 z dnešních cca 700 milionů na více než 3 miliardy, pokud se nezavede odlišná koncepce mobility.

Rámcové cíle a politické nástroje

Evropská dopravní politika je zaměřena na vytvoření trvale udržitelného dopravního systému, který uspokojuje ekonomické, sociální a environmentální potřeby společnosti a který napomáhá v začleňování do plně integrované a konkurenceschopné Evropy. K dosažení tohoto cíle a členění výzvám budoucnosti bude zapotřebí lepší integrace, umožňující, aby každý druh dopravy dělal to, co dělá nejlépe a urychlil rozvoj inovačních technik a technologií ke zvýšení efektivnosti a trvalé udržitelnosti dopravy, aniž by se slevilo v požadavcích na kvalitu nebo pohodlí - potřeby a práva uživatelů dopravy budou nadále v centru pozornosti.

Sdělení doporučuje, aby dopravní systém budoucnosti:

- Lépe integroval různé druhy dopravy. Měly by být komplementární a každý druh by měl provádět aktivity, které může provádět nejlépe. Tím se zvýší efektivnost a udržitelnost. Cestující a přepravci zvolí pak druh dopravy, který nejlépe odpovídá jejich potřebám na každém úseku cesty.
- Vyslal správné cenové signály. Měl by se zavést lepší systém stanovení cen, který by poskytl správné podněty uživatelům, plánovačům a investorům při poskytování zdrojů pro udržitelnou dopravu. Ceny by měly odrážet i negativní vliv, třeba znečištění, který může mít doprava na společnost.
- Použil techniky ke zrychlení přechodu

k nízko-uhlíkaté společnosti. Věda a průmysl jsou v hledání řešení již velmi aktivní; řešila se bezpečnost dopravy, závislost na palivu, emise vozidel, kongesce sítí. Politici musí předložit potřebné rámcové podmínky k zavedení nadějných technik a technologií na trh bez poskytnutí neoprávněné výhody jakékoliv specifické alternativě. Vyžaduje to otevřené normy, zajišťující provozní propojitelnost, zvyšování výdajů na výzkum a vývoj technik, které nejsou dosud zralé pro uplatnění na trhu, stanovení právního a regulačního rámce a podpora příkladů nejlepších postupů.

- Podpora dalšího otevírání trhu, které vede všeobecně k větší efektivnosti a nižším nákladům. Lze to vidět v letecké dopravě, kde je pokrok největší: letecké trasy uvnitř EU mezi 1992 a 2008 narostly o 120%. Kde na trasách soutěžily více než dvě společnosti, narostly o 320%. Nízkonákladový dopravní představitel dnes přes 1/3 celkové kapacity pravidelné letecké dopravy. Otevírání trhu přináší nižší ceny a/nebo lepší kvalitu a to naopak pomáhá oboru. Komise přidávala k otevírání trhu posilování práv cestujících. Je tu již regulace v letectví a na železnici, pracuje se na úpravě ve vodní a autobusové dopravě.
- Informování cestujících o různých možnostech dopravy. Dopravní politika má přímý vliv na životy lidí a má tendenci být vysoce kontraverzní. Občanům by se měly poskytnout lepší informace zdůvodňující politická rozhodnutí a alternativy, které jsou k dispozici. Lepší porozumění výzev před námi je předběžnou podmínkou veřejné přijatelnosti řešení.
- Harmonizovat akce na všech úrovních. V reakci na výzvy dopravy se rozvíje v příštích několika letech mnoho nových technik a regulačních postupů. Bude zapotřebí koordinace k zajištění provozní propojitelnosti a vyhnout se rozšiřování různých systémů na národní úrovni, např. pravidla a normy pro mýtné, ITS a přístup k oblastem s kongescemi.
- Usnadnění dopravních řešení pro městské oblasti. Z důvodů subsidiarity je úloha EU v regulaci městské dopravy omezená. Nicméně nejvíce dopravy začíná a končí ve městech a vzájemné problémy propojitelnosti a normalizace nekončí na hranicích města. Spolupráce na úrovni EU může pomoci městským orgánům učinit jejich dopravní systémy udržitelnější. Je to řada aktivit a polí, kde může EU podpořit výměnu nejlepších postupů a demonstrační projekty a poskytnout rámec, v nichž bude pro místní orgány snazší přijmout opatření.
- Sladění dopravní politiky EU se sousedními zeměmi. Sektor dopravy je v narůstající míře mezinárodní. Evropská dopravní politika proto potřebuje myslet

a jednat mezinárodně k zajištění další integrace se sousedními zeměmi a podporovat evropské ekonomické a environmentální zájmy v globálním kontextu.

Fakta a čísla k dopravě

Doprava je zásadním prvkem evropské ekonomiky. Sektor jako celek se podílí cca 7% na HDP a cca 5% na celkové zaměstnanosti v EU. Podílily nezahrnují dopravu na vlastní účet.

Evropská dopravní politika přispěla k systému mobility z hlediska účinnosti a efektivnosti srovnatelné s nejrozvinutějšími regiony světa. EU má jednu z nejhustších a nejrozvinutějších sítí světa. Je tu přes 60 000 km dálnic z celkové délky pozemních komunikací 5 milionů km. Celková délka železničních tratí je cca 215 000 km, včetně 5 500 km tratí s povolenou rychlostí nad 250 km/hod. (definice vysoké rychlosti UIC). Vnitrozemské vodní cesty jsou dlouhé přes 40 000 km.

Globální srovnání palivové efektivnosti provozovaných a nových aut ukazují, že auta na evropských silnicích mají průměrnou spotřebu 8,1/100 km, v Japonsku 10,2/100 km a v USA 11,4/100 km (40% navíc proti autům v Evropě).

Produktivita v evropském sektoru dopravy přesahuje průměr zbytku ekonomiky a je srovnatelná USA - je větší ve vnitrozemské a vodní dopravě, nižší jen v letecké dopravě.

Dopravní systém čelil a čelí výzvě z spojování lidí a trhů expandující EU, schopné přizpůsobit se předpokládanému růstu poptávky po mobilitě. Od 1995 do 2006 se nákladní doprava uvnitř EU zvýšila v průměru za rok v tkm o 2,8%, roční růst osobní dopravy v osobokm byl 1,7%. Průměrný roční růst HDP byl 2,4%.

Graf 1: Vývoj poptávky po dopravě, emise skleníkových plynů dopravy, HDP a obyvatelstvo 1995 až 2005 (viz barevná všitá příloha B uvnitř čísla)

Růst nákladní silniční dopravy uvnitř EU byl dynamičtější (ročně v průměru +3,5%) než dopravy v EU celkem. Nejnižší roční průměrný přírůstek 1,1% měla železnice. V minulých letech se začala nejvíce vzpamatovávat na již otevřených trzích. Podle posledních odhadů Eurostat cca 1/4 nákladní přepravy uvnitř EU a 3/4 vně EU připadla na námořní dopravu.

Graf 2: Nákladní osobní doprava uvnitř EU podle druhů dopravy 1995 a 2006 (viz barevná všitá příloha B uvnitř čísla)

Růst aktivit dopravy vyvolává obavu o environmentální udržitelnost. Podle dat z EHP byla doprava v EU 27 v roce 2006 emitentem téměř 1 (23,8%) celkových emisí skleníkových plynů a o něco více než 1 (27,9%) celkových emisí CO₂. V porovnání s úrovní 1990 nebyly v žádném jiném sektoru míry růstu emisí skleníkových plynů tak vysoké jako v dopravě. Lze to vysvětlit relativně silným růstem dopravy v posled-

ních letech a nevyvážením růstu energetickou efektivností, nebo snížením podílu uhlíku. Protože sektor dopravy spočívá z více než 97% na fosilních palivech, boj proti podnební změně tu může jít ruku v ruce s úsilím zlepšit bezpečnost dodávek pro jeho energetické potřeby.

Graf 3: Emise skleníkových plynů podle sektorů, EU-27, 1990-2006 (viz barevná všitá příloha B uvnitř čísla)

Silniční doprava je z dopravy daleko největší emitent skleníkových plynů. V roce 2006 na ni připadlo 71% všech emisí z dopravy. Námořní a letecká doprava následují s 15% a 12%. Emise železniční dopravy nezahrnují emise elektráren vyrábějících proud pro dráhy. Kdyby se vzaly v úvahu, podíl železnice by se zvýšil na cca 1,6%.

Graf 4: Emise skleníkových plynů v dopravě podle druhů dopravy (viz barevná všitá příloha B uvnitř čísla)

Domácnosti v EU utrácejí cca 13,5% svých příjmů na zboží a služby spojené s dopravou. Doprava je druhou největší položkou ve výdajích domácností po výdajích spojených s bydlením (bydlení, elektřina, voda a plyn - 21,4%). Podíl byl za poslední roky stabilní. Studie spočívající na přehledech mobility ukazují na víceméně konstantní osobní čas věnovaný dopravě cca 1,1 hodin denně. Stěží se za posledních 40 let změnil a zdá se nezávislý na příjmu lidí.

Chůze a cyklistika jsou důležitými druhy dopravy zejména na cesty do 1-5 km. V Nizozemsku např. připadá 80% všech cest do zaměstnání do 1 km pěšky nebo na kole. Podíl chůze a cyklistiky se dělí cca na polovinu na vzdálenosti mezi 1 až 5 km. Nizozemsko je plochá a cyklisticky příznivá země, které nereprezentuje celou EU.

Cestovní přehledy ukazují, že převažující většina cest (97,5%) je na krátké vzdálenosti (ne delší než 100 km). Zbýlých 2,5% cest však představuje více než polovinu (53%) osobokm.

Na silniční dopravu stále připadá velká většina všech úmrtí v dopravě. V letech 1991 až 2007 došlo ale k určitému snížení počtu silničních nehod se zraněním o cca 12% a počet nehod s následkem smrti poklesl o více než 44%. Nicméně je zapotřebí mnoho k dosažení cíle snížit počet usmrčených 2001-2010 na polovinu.

Více a více silničních vozidel jezdí po evropských silnicích. Vozidlový park osobních aut v zemích EU27 vzrostl o cca 40% od 1990 a dosáhl cca 230 milionů v roce 2006. Stupně motorizace vzrostly o 35% - z 345 aut na 1 000 obyvatel v roce 1990 na 466 aut na 1 000 obyvatel v roce 2006. Vlastnictví vozidel nejrychleji narůstalo v nových členských státech, které musejí stále ještě dohánět úroveň ve starých členských státech.

Urbanizace narostla za poslední desetiletí (v Evropě 51,2% v roce 1950, 72,2% v roce 2005) a modifikovala dopravní potře-

by. Městské prostředí zkracuje vzdálenosti a umožňuje ekonomiku aglomerací, které od určité velikosti a za určitých podmínek mohou vést ke vzniku problémů (kongesce, vysoké ceny půdy a nájmy, nejistota). Odhaduje se, že cca 40% emisí CO₂ a 70% emisí ostatních znečišťovatelů ze silniční dopravy připadá na městskou přepravu.

Rozšiřování měst bylo provázeno růstem městských oblastí napříč EU. Historické trendy od poloviny 50. let ukazují, že se města zvětšila v průměru o 78%, zatímco populace vzrostla jen o 33%. Důsledkem tohoto trendu je, že se evropská města stávají mnohem méně kompaktní. Spotřeba energie spojená s dopravou je v inverzní závislosti na hustotě města.

Co dále

Myšlenky předložené ve sdělení jsou zaměřeny na podporu další diskuse. Všechny zainteresované strany se vyzývají předložit své názory na adresu: tren-future-of-transport@ec.europa.eu do 30. 9. 2009.

Výsledky konzultace se předloží na konferenci zúčastněných na podzim 2009 a využijí se pro přípravu Bílé knihy k dopravní politice pro příští desetiletí.

A teď ještě několik poznámek k rozvoji vědy a techniky pro dopravu jako prostředku podpory rozvoje ekonomiky: v rámci 3. výzvy k 7. rámcovému programu se velmi podporuje zaměření na zelené automobily, přispívající k nízko-uhlíkaté technologii, poháněné elektřinou, využívající vodík a palivové články. Různé rozvojové koncepce evidentně berou na vědomí důležitost průmyslu výroby silničních vozidel, zejména osobních automobilů, pro ekonomiku hospodářsky vyspělých i rychle se rozvíjejících dřívějších rozvojových států světa (i když některé odhady uvádějí až 30% přebytek výroby automobilů). Bude ale stačit řešit problémy nedostatečných kapacit dopravní infrastruktury, i když se levná a ekologicky mnohem přijatelnější silniční doprava bude používat při současném rozvíjení hromadné dopravy jen prostřednictvím telematiky?

Koncem 80. let a počátkem 90. let Evropská komise poprvé uplatnila náměty na dluhopisy, umožňující financovat rozvoj dopravní infrastruktury. Návrh byl tehdy poprvé smeten ze stolu Radou. Takže když náměty na dluhopisy na úhradu státní podpory ekonomiky v USA navrhla Obamova vláda, Komise se k návrhu nepřipojila - evidentně pro marnost předchozích snah. Projekty TEN-T zahrnují zlomek potřeb - které nadto nezahrnují důležité projekty bez vlivu na transevropské sítě. Bude to stačit?

Povolená státní pomoc v rámci dočasného rámce jako pomoc nalezení východiska z finanční a následně reálné ekonomické krize se v sousedním Německu projevila překotným rozšiřováním kapacit nejen spolkových dálnic, ale i dálnic a rychlost-

Problematika dopravy v Politice územního rozvoje České republiky

Milan Körner

ních silnic nižší úrovně. Je tedy v souladu se skutečností, že se předpokládá především na počátku oživení růstu ekonomiky a zaměstnanost podporou růstu malých a středně velkých podniků, které se již před krizí podílely 80% na nárůstu nových pracovních míst v soukromém sektoru a malé a středně velké podniky se v té době podílely na obratu těchto podniků přes hranice jen 8%. Soustředí se tedy více na místní a regionální trhy. Nemělo by se na tuto skutečnost pamatovat větší podporou rozvoje dopravní infrastruktury? Zvyšování kapacit silnic a dálnic, probíhající převážně rozšiřováním počtu jízdních pruhů již přetížených komunikací, vede k narušování plynulosti dopravního provozu a tedy velkým hospodářským ztrátám.

Grafy k textu viz barevná vřítá příloha B uvnitř čísla.

Doc. Ing. Antonín Peltrám, CSc.
Bankovní institut, Vysoká škola, a.s. Praha

Zaujalo nás

Pokud k přepravě po Brně užíváte trolejbus, vězte, že tento druh dopravy slaví pěkné kulaté výročí. Dne 30. července roku 1949, tedy před 60 lety, byl zahájen provoz brněnské trolejbusové pouliční dráhy - ta první vedla mezi hlavním nádražím a Slatinou. K tomu ještě doplníme, že tehdejší vozový park čítal 15 trolejbusů Škoda Tr-1. Je známo, že ještě během téhož roku přibýly další dvě trať - jedna vedla mezi hlavním nádražím a Tuřany, ta druhá pak mezi Moravským náměstím a Královým Polem. A jak vypadá brněnská trolejbusová doprava v současnosti? Tak z údajů z roku 2008 víme, že délka sítě trolejbusů činí 54 kilometry a počet linek dosáhl čísla 11. A jak je na tom vozový park městské hromadné dopravy v Brně? Nejvyššího počtu dosáhly tramvaje, těch je 320, autobusů je o něco méně - 296 a za nimi následují trolejbusy s počtem 146 vozů. A počet lodí? Tak těch máme přesně sedm. A pokud by Vás zajímaly další zajímavosti z historie brněnské dopravy, zcela jistě je najdete i na adrese: www.encyklopedie.brna.cz. Trolejbusy se v současnosti v Česku mohou cestující svěřit také v Českých Budějovicích, Opavě, Ostravě, Pardubicích i Hradci Králové, Jihlavě, Zlíně, Chomutově, Ústí nad Labem, Plzni a Mariánských Lázních.

ct 24.cz
připravuje (kal)

Politika územního rozvoje (dále PÚR) České republiky je nástrojem územního plánování, který určuje požadavky a rámec úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech s ohledem na udržitelný rozvoj území. Stanovuje úkoly pro navazující územně plánovací činnost a pro stanovování podmínek pro předpokládané rozvojové záměry s cílem zvyšovat jejich přínosy a minimalizovat jejich negativní dopady.

Dne 20. července 2009 schválila vláda ČR svým usnesením č. 929 Politiku územního rozvoje České republiky 2008. Zároveň zrušila usnesení vlády č. 561 ze dne 17. května 2006, kterým byla schválena předcházející verze dokumentu PÚR 2006.

Problematika dopravy je v rámci PÚR, ve které se „vymezují“ koridory nadřazené infrastruktury, nejvýznamnější problémovou oblastí. PÚR 2006 uložila ověřit „potřebnost“, resp. parametry a vedení koridorů dvou velkých koncepcí s výrazně nadnárodními souvislostmi. Jednalo se o vysokorychlostní tratě a průplavní spojení DOL. Nejednalo se však o izolované projekty, neboť v případě jejich přijetí (a vymezení územní ochrany) by měly být součástí celkové dopravní koncepce ČR, vč. dělby přepravní práce mezi jednotlivými subsystémy. Oba záměry nepochybně musí navazovat na záměry sousedních zemí, ty však, dle vyjádření k PÚR 2008 sledují odlišné priority. Dalším významným problémem je dlouhodobá blokáda rozvoje území a z toho v blízké době (v souladu s přístupem EU) nezbytnost rozsáhlých kompenzací.

Začlenění České republiky do středoevropského prostoru znamená v řadě případů významné přehodnocení některých záměrů, neboť je nutné reagovat na socioekonomické potenciály regionů i existenci či reálné záměry dopravní infrastruktury okolních zemí.

Dopravní záměry promítnuté do PÚR vycházejí z dílčích oborových koncepcí, které jsou v řadě případů překonané nebo obtížně zdůvodnitelné. Rozsah záměrů není konfrontován nejen s investičními možnostmi státu, resp. krajů, ani není v řadě případů odůvodněna (z hlediska vazeb) potřebnost kapacitního (v silniční dopravě) či vysokorychlostního (v železniční dopravě) spojení.

Uspořádání nadřazených dopravních sítí ve středoevropském prostoru je nepochybně nadnárodní problematikou. Z pozice dopravních plánovačů jsou dosavadní

české koncepce často pojímány jako náhrada či zlepšení stávající infrastruktury. Téměř zcela jsou opomíjeny ekonomicko-geografické vazby, které indukují především významné metropolitní regiony. Tato situace je obzvláště tristní v železniční dopravě, kde byl v dosavadních českých koncepcích dlouhodobě ignorován význam regionu Mnichova. Tato aglomerace je jedním z pólů tzv. západoevropského pentagonu (Londýn – Paříž – Milán – Mnichov – Hamburk), který zahrnuje ekonomicky nejvýznamnější území evropského kontinentu. Zde se situace poněkud změnila (nikoliv však v PÚR). Je již akcentováno propojení Praha – Plzeň – Řezno – Mnichov (tzv. Donau-Moldau Bahn), která navazuje na zatím nejvíce „rozestavěné“ vysokorychlostní západovýchodní spojení Paříž – Štrasburk – Karlsruhe – Stuttgart – Mnichov – Salcburk – Linec – Vídeň (– Budapešť). Rovněž druhé západovýchodní spojení, vedené v koridoru Paříž – Saarbrücken – Mannheim – Frankfurt a. M. – Erfurt – Lipsko – Drážďany – Vratislav – Katovice – Krakov, mine území ČR. Vedení těchto koridorů je zcela opodstatněné, neboť umožní spojení nejvýznamnějších středoevropských regionů, ke kterým v ČR patří jen Praha. Napojení Prahy na tyto linie západním směrem je přes již zmíněný Mnichov a přes Drážďany.

Pro ČR jsou významné diametrální vazby Berlín – Praha – Vídeň, Mnichov – Praha – Vratislav – Varšava a severojižní spojení Varšava – Katovice – Vídeň. To se týká nejen železniční, ale i silniční dopravy. Severovýchodní směr Praha – Vratislav není v české koncepci rozvoje železniční sítě zatím vůbec uvažován, přestože Polsko považuje spojení Varšava – Vratislav – Drážďany za velice významné.

Vysokorychlostní železniční spojení je v Evropě významnou alternativou spojení leteckého. Je žádoucí, aby vysokorychlostní tratě vedly přes regiony s významnými letišti, neboť zde lze očekávat (na základě zkušeností ze zemí s vysokorychlostní železniční dopravou) významný přesun cestujících.

Koncepce vysokorychlostní dopravy z velkých zemí (SRN, Francie, Itálie, Španělsko) nejsou aplikovatelné v ČR, neboť s výjimkou Prahy se zde nevyskytují velké metropolitní regiony a vzdálenosti výrazně slabších aglomerací jen výjimečně přesahují 100 km.