

Doprava v 90. letech

Doprava se definuje jako cílevědomé přemísťování osob, nákladů, energie a informací v prostoru. Patří k nejvýznamnějším složkám hospodářství, je významnou podmínkou ekonomického rozvoje, podmínkou územní dělby práce – spojuje trhy, umožňuje pohyb pracovních sil. Hospodářský rozvoj zároveň zpětně ovlivňuje dopravu. Se zvyšujícími se nároky na rychlost přepravy a zdražováním energií přicházejí nové technologie, vyvíjejí se rychlejší dopravní prostředky, stavějí se vysoko-rychlostní železnice, moderní multimodální překladiště atd. Doprava je největším spotřebitelem paliv na světě a také jedním z největších poškozovatelů životního prostředí.

Doprava ve světě

Celkový objem dopravních výkonů celosvětově neustále narůstá. Mění se i podíl jednotlivých odvětví dopravy na světových výkonech. Výkon osobní dopravy v roce 1995 činil asi 30 bilionů osobových kilometrů (oskm), což je přibližně 7,5krát více než v roce 1960. Rozhodující podíl na těchto výkonech má v současnosti doprava silniční (přes 80 %) následovaná dopravou železniční a leteckou (obě cca 9 %). Námořní doprava se v osobní dopravě uplatňuje minimálně a má spíše turistický význam. Její úlohu převzala po válce doprava letecká. Zatímco naše prababičky cestovaly do Ameriky za vidinou snadnější existence na obrovských zaoceánských parních řadů dní, dnes se doprava mezi evropským a americkým kontinentem odbývá proudovými letadly za několik hodin. Význam si udržuje trajektová doprava mezi blízkými pevninami. Výkonům nákladní dopravy (asi 45 bilionů tkm v roce 1995) dominuje 71% podíl námořní dopravy, která se uplatňuje především v nákladní přepravě materiálů s velkým objemem. Největší podíl má přeprava ropy a rud, která také výrazně určuje hlavní tahy světové námořní dopravy – z míst těžby do míst největší spotřeby (vyspělé země „Severu“). V pořadí následuje železniční doprava se 14% podílem na výkonech. Silniční doprava se uplatňuje 7 % a doprava potrubní 5 %. Zbytek, cca 3 %, připadá na vnitrozemskou plavbu a leteckou dopravu. Také výkony nákladní dopravy celosvětově rostou. V letech 1960–95 činil nárůst více než 300 %. Celosvětové průměry však zkrášlují značnou regionální variabilitu v kvalitě dopravy, která souvisí s hospodářskou vyspělostí území. Při určitém zjednodušení můžeme na základě hustoty a stádia vývoje dopravních sítí, velikosti přepravních výkonů na nich a podílů zastoupených druhů dopravy definovat *typy dopravních systémů* (viz rámeček).

Doprava v Evropské unii

Doprava Evropské unie je příkladem dopravních systémů vyspělých zemí, i když mezi jednotlivými členy jsou rozdíly. Jihoevropské a skandinávské státy mají např. nižší hustotu dopravních sítí, v rámci Unie se vyskytují různé kolejové rozchody (široký ve Španělsku, Portugalsku a Irsku, úzký v Řecku) aj.

Pokusme se stručně charakterizovat dopravu v EU v několika bodech:

1. Jednotlivé druhy dopravy si přes snahu o harmonizaci dopravního trhu často nezdravě konkurují. Z hlediska dopadů na životní prostředí je preferována železniční doprava, ale silniční doprava ji nezadržitelně konkuruje v přepravách osob na krátké a střední vzdálenosti i v přepravách nákladů. Veřejná doprava dokáže úspěšně soupeřit s individuální automobilovou dopravou jen v přepravách na větší vzdálenosti (letecká doprava, vysokorychlostní trati). Regionální doprava je v neutěšeném stavu. Zrušena byla řada lokálních železničních tratí (tzv. proces selekce sítí) nebo zastávek na dosud provozovaných tratích. Síť autobusové dopravy je nedostatečná. Tyto kroky, diskutované nyní i u nás, se v současnosti jeví jako nevýhodné.

2. Relativně stabilizovaný je, po dokončení průplavu Rýn – Mohan – Dunaj, stav v oblasti vnitrozemské plavby. Rozvíjí se námořní přístavy, především v pásu Le Havre – Hamburk, a u začátků ropovodů (např. Marseille, Terst). Budoucnost patří multimodálním logistickým centrům s překladišti, která umožňují rychlé přeložení zboží z lodí

na kamiony či železnici (nejmodernější jsou např. v Rotterdamu nebo Brémách). V kombinované dopravě se od 90. let začíná výrazněji uplatňovat železniční doprava. Rozvoj sítí ropovodů a plynovodů je zaměřen na posílení svazků s nalezišti ropy a zemního plynu v západní Sibiři.

3. Evropa je kontinent s velkou horizontální členitostí. Průlivy jsou postupně překonávány nákladními dopravními stavbami. Pod Lamanšským průlivem byl zprovozněn tunel v roce 1993, v loňském roce bylo uvedeno do provozu spojení mezi Kodaní a Malmö přes průliv Öresund, a to po mostě, po umělém ostrově a podmořským tunelem v délce 16 km. Problematické je také spojení s Řeckem, které se zatím uskutečňuje především pomocí trajektového spojení z Patrasu do Brindisi. Z hlediska vertikální členitosti jsou hlavním problémem Alpy, kde kapacita komunikací s řadou tunelů a mostů nepostačuje vysoké dopravní zátěži. Na velké projekty dopravní infrastruktury se vydávají velké sumy investic ze strukturálních fondů a kohezního fondu EU, jednotnou dopravní politiku se však daří uplatňovat jen velmi omezeně.

Doprava v Česku v 90. letech – přechod na západní typ

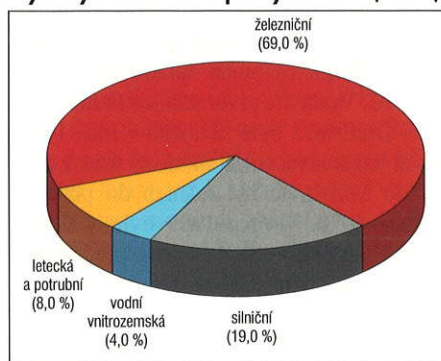
V souvislosti s politickými změnami po roce 1989 došlo v Česku také k transformaci dopravy. Procesy, které proběhly v západoevropské dopravě během několika desetiletí, se v Česku zrychleně odehrály během 90. let. Umožněním podnikání v oblasti dopravy se začala rychle rozvíjet nákladní automobilová doprava (v roce 2000 v ní v ČR podnikalo 44 446 subjektů) a došlo tak k současnému výraznému převisu jejich kapacit, podle odhadů téměř o třetinu. Růst celkového počtu automobilů byl (a je) však dán především narůstajícím množstvím automobilů osobních. Zatímco v roce 1990 bylo v ČR 2,4 mil. osobních automobilů, v roce 1999 to bylo již 3,4 mil. Obecně se dá říci, že automobilizace je vyšší ve velkých městech; v Čechách je pak vyšší než na Moravě (v rámci Čech v západočeských pohraničních okresech). Snad každý z nás již strávil několik dlouhých chvil v dopravních zácpách, které se staly novou realitou



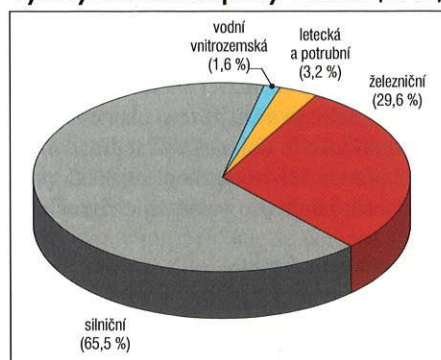
v našich městech, ale i na zvláště zatížených úsecích silnic a dálnic. Automobilů je více a více se v nich i jezdí. Obsazenost vozidel je však často nízká. Vzrůstající intenzita silniční dopravy poukázala na nedostatečné vybavení silniční infrastruktury. Důraz se v 90. letech kladl na budování chybějící sítě dálnic a rychlostních silnic. Došlo tak k zanedbání silnic nižších řádů, které jsou, jak často upozorňují správy silnic, časovanou bombou. Tyto silnice totiž všechny dožijí během několika let a na rekonstrukce takového rozsahu nebudou finanční ani technické rezervy.

Železniční doprava, do konce 80. let preferovaná, začala v 90. letech upadat na úkor dopravy silniční. Pokles nákladních přeprav přímo souvisí s poklesem výkonnosti ekonomiky v transformačním období. Snížení poptávky po osobní železniční dopravě se však již zastavilo a i nákladní doprava končí v posledních letech svůj hospodářský výsledek ziskem. V roce 2000 se výkon osobní

Výkony nákladní dopravy v ČSSR (1984)



Výkony nákladní dopravy v Česku (1999)



Výkony nákladní dopravy v SRN (1999)

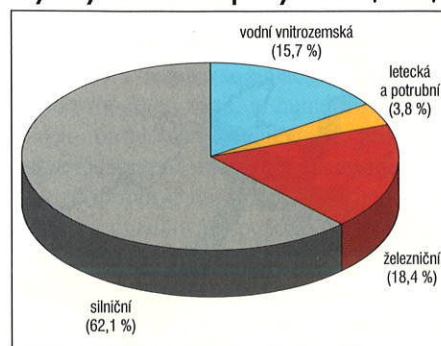


Foto 1: Prudký nárůst automobilové dopravy v bývalých socialistických zemích dokladuje i náš snímek z moskevského okruhu.

Foto 2: Revitalizovanou oblast Docklands v Londýně spojuje s centrem města automaticky řízená železnice.

Foto 1 a 2: M. Marada

i nákladní železniční dopravy meziročně zvýšil o 5 %. Železniční infrastruktura vedlejších tratí upadá, rozsáhlé jsou však investice do magistralních tratí, tzv. tranzitních koridorů. První koridor z Německa přes Děčín, Prahu, Pardubice, Brno a Břeclav do Rakouska je z 55 % již dokončen, druhý koridor mezi Břeclaví, Ostravou a Polskem je dokončen ze 7 %. Práce na třetím a čtvrtém koridoru ještě nebyly zahájeny. Po dokončení modernizací se výrazně zkrátí cestovní časy. Např. z Berlína do Prahy pojedeme 3 hod. a 10 min. místo současných 4 hod. a 49 min. a z Ostravy do Prahy 3 hod. 13 min. místo 4 hod. a 20 min. Ještě jedno zajímavé číslo dokládající finanční náročnost výstavby dopravní infrastruktury: stavební práce, provedené na 19,73 km dlouhém úseku druhého koridoru mezi Břeclaví a Hodonínem, stály 2,89 mld. Kč!

Problémem venkovských oblastí se stává dopravní obslužnost. Před rokem 1989 u nás fungovala nej hustší autobusová síť v Evropě. V 90. letech byla z finančních důvodů výrazně redukována. Hovoří se o začarovaném kruhu: jezdí méně lidí, a tak doprava má větší ztráty. Dojde proto k redukci spojů. Tím se však veřejná doprava stává méně flexibilní a lidé ji užívají méně. Základní dopravní obslužnost je však nezbytná. Procento venkovského obyvatelstva, které nemůže řídit automobil (dětí, staří lidé apod.), je v např. Británii 45 %. I tyto lidé jsou však daňovými poplatníky a mají tedy právo na určitý životní standard.

Velký růst zaznamenala letecká doprava, a to především osobní. Náš hlavní letecký uzel v Praze-Ruzyni dosáhl v loňském roce obrátu více než 6 mil. cestujících. Zajímavý je např. růst vytížení karlovarského letiště, související s vysokým podílem podnikatelů ruského původu v našich největších lázních.

Určitě jsme zde nevyjmenovali všechny procesy, probíhající v české dopravě v 90. letech, ale je více než jasné, že naše doprava jako celek se



v uplynulém desetiletí podílem výkonů jednotlivých druhů dopravy rychle přiblížila dopravě v západní Evropě (viz grafy 1–3). Tento stav jsme mohli očekávat a poučit se o možnostech řešení u našich západních sousedů. Dopravní problémy se sice zatím nedaří dostat pod kontrolu ani v Evropské unii, tamní dopravní politika si však již uvědomila, že rozšiřování silniční sítě není řešením. Nové silnice se vždy opět zahltí. Evropská dopravní politika proto zdůrazňuje podporu ekologicky šetrnějších dopravy a dopravy hromadné, tj. především železniční. Zavádí i řadu omezení individuální automobilové dopravy zaváděním poplatků, omezením parkování v centrech měst, preferencí MHD na křižovatkách, zvláštními pruhy pro autobusy apod. Praha úspěšně zavádí systém parkování u koncových stanic metra nazývaný Park and Ride (P+R, tedy zaparkuj a jeď), kde spolu s parkovným lze zakoupit i zlevněnou zpáteční jízdenku na MHD. Plzeň zkouší v rámci větších firem systém sdílených jízd (anglicky tzv. car-pooling), ve kterém vždy jeden zaměstnanec přiváží do práce své kolegy vlastním automobilem a ti se v této službě střídají. Motivací byl omezený počet parkovacích stání na podnikovém parkovišti.

Miroslav Marada

Typy dopravních systémů

Ve světové dopravě je možné rozlišit několik typů dopravních systémů. První typ tvoří dopravní systémy nejzaostalejších oblastí světa, pro které je dosud typický velký podíl nemechanizované dopravy. V pralesních oblastech Afriky je často jedinou možnou dopravou doprava říční. V pouštních oblastech stále existuje doprava v karavanách. Horské oblasti a zaostalé oblasti obecně používají k dopravě převážně síly hospodářských zvířat. Železnice v těchto státech většinou zcela chybí a silnice jsou téměř všechny prашné. Na pobřeží nebo na březích řek leží přístavy regionálního významu.

Druhý typ zastupují dopravní systémy vyspělejších oblastí rozvojových zemí. V těchto exponovaných oblastech funguje v okolí velkoměst, přístavů, oblastí těžby apod. různé husté železniční sítě, založené zpravidla již v koloniálním období a později doplňované, a síť zpevněných silnic (podíl prашných silnic je poměrně nízký). V urbanizovaných územích roste automobilizace. Na pobřeží těchto zemí došlo v posledních desetiletích k obrovskému rozvoji přístavů a námořní dopravy vůbec. Přístavy jihovýchodní Asie se obratem zboží dostávají na přední místa světového žebříčku mezi tradiční přístavy evropské a japonské.

Hospodářsky vyspělé země se vyznačují vysokým stupněm rozvoje všech odvětví dopravy s moderní infrastrukturou. Při podrobnějším srovnání lze uvnitř tohoto typu nelézt další podtypy. Rozdíl je např. v dominantním využití železniční sítě v USA a Kanadě pro nákladní přepravu (s vysokými výkony). Západoevropské železnice slouží kombinovanému provozu, typická je rychlá osobní železniční doprava na hlavních magistralích. Všechny oblasti tohoto typu však spojuje vysoká automobilizace, přetížená silniční síť a intenzivní letecká doprava.

Výrazný typ tvořily do konce 80. let 20. století bývalé socialistické země. V těchto státech silně dominovala železniční nákladní doprava a v osobní dopravě doprava veřejná. Silniční infrastruktura byla málo rozvinutá, chyběla především síť dálnic. Automobilizace byla na nízké úrovni. Méně rozvinutá byla rovněž letecká doprava těchto zemí. Grafy 1 a 2 ukazují podíl jednotlivých druhů dopravy na výkonech nákladní dopravy na příkladu Spolkové republiky Německo (západoevropský typ) a Československa (typ socialistických zemí).