

Evropská dopravní politika

Doprava je klíčovým faktorem moderních ekonomik. Důležitým aspektem z tohoto hlediska je vzrůstající **rozpor mezi**:

- *společností* na jedné straně, která vyžaduje stále *více mobility*,
- *veřejným míněním* na druhé straně, které je stále méně tolerantní vůči stálým *zpožděním a špatné kvalitě* dopravních služeb.

Na rostoucí poptávku po mobilitě (dopravě) nemůže Evropské Společenství (ES) reagovat pouze výstavbou nové infrastruktury a otevřením dopravního trhu. **Dopravní systém by měl totiž být optimalizován tak, aby zároveň vyhověl:**

- *očekáváním spojeným s rozšířením EU*,
- *podmínkám trvalé udržitelnosti* (ekonomické / sociální / environmentální hledisko).

VÝVOJ POJETÍ SPOLEČNÉ EVROPSKÉ DOPRAVNÍ POLITIKY

Římská smlouva

Po velmi dlouhou dobu nebylo ES *schopné / nechtělo vytvořit a provádět společnou dopravní politiku*, byť zmínka o ní byla součástí Římské smlouvy. Rada ministrů (Rada EU) nebyla po zhruba třicetileté období schopná převést návrhy Evropské komise do reality.

Maastrichtská smlouva

Maastrichtská smlouva posílila politické, institucionální a rozpočtové základy dopravní politiky. Důsledkem uvedených změn byl v roce 1992 vznik dokumentu ***White Paper on the Future Development of the Common Transport Policy***. Hlavním cílem tohoto dokumentu bylo zejména ***otevření dopravního trhu***. V následujícím období se tohoto cíle v podstatě *podařilo dosáhnout*, jedinou výjimku představuje železniční doprava:

- *v silniční dopravě* už nejsou nákladní přepravci nuceni vracet se prázdnými auty z mezinárodních přeprav, kabotáž se v silniční dopravě tedy již stala realitou;
- *letecká doprava* se také otevřela konkurenci, což vedlo k rychlému růstu letecké dopravy v Evropě, bez újmy v úrovni bezpečnosti (růst letecké dopravy byl v ES vyšší než tempo růstu HDP).

Otevření dopravního trhu v důsledku uvedené politiky **vedlo**:

- *k významnému poklesu cen, vzestupu kvality služeb a rozšíření možností výběru*, což přispívá ke změně životního stylu a spotřebitelských zvyků obyvatel ES (vzestup průměrné denní osobní mobility ze 17 km v roce 1970 na 35 km v roce 1998),
- *k prohloubení interoperability* v souvislosti s postupným zaváděním moderních technologií – k symbolickým zástupcům uvedeného trendu lze řadit vznik *trans-evropské vysokorychlostní železniční sítě* a program satelitní navigace *Galileo*. Na škodu přitom je, že se současně nepovedlo zavést do praxe i metody moderního managementu (zvláště v případě velkých železniční dopravců).

Přes nepochybné úspěchy společné evropské dopravní politiky **pretrvávají i nadále některé nepříznivé skutečnosti**. Zmínit lze především:

- ***Nerovnoměrný růst jednotlivých druhů dopravy*** – teze odráží skutečnost, že *některé druhy dopravy se potřebám moderní ekonomiky přizpůsobily lépe než jiné*. Nepříznivou souvislostí však je nezahrnutí externích nákladů do skutečné ceny dopravy a také

nerespektování určitých sociálních a bezpečnostních nařízení – poslední informace platí zvláště pro silniční dopravu.

ES – rozdělení trhu nákladní dopravy

- silniční doprava (44 %),
- kabotážní námořní doprava (41 %),
- železniční doprava (8 %),
- vnitrozemská vodní doprava (4 %).

ES – rozdělení trhu osobní dopravy

- silniční doprava (79 %),
- železniční doprava (6 %),
- letecká doprava (5 %).

- **Kongesce (přeplnění)** hlavních silničních a železničních tras, dopravní zácpy ve městech, zahlcená letiště.

V průběhu 90. let 20. století Evropa byla Evropa zasažena *kongescemi v určitých územích a na určitých dopravních trasách*. Problém je tak závažný, že **ohrožuje ekonomickou konkurenceschopnost ES** - je totiž určitým paradoxem, že kongesce v centrech posilují izolaci odlehlých regionů prostřednictvím oslabení jejich spojení s hlavními trhy. Dochází tak vlastně k *narušení regionální soudržnosti / koheze ES*. Dopravní tahy totiž můžeme chápat jako nutný předpoklad jednotného trhu, jejich selhání tudíž vede ke ztrátě ekonomických příležitostí, omezení tvorby nových pracovních míst a k poklesu potenciálu daného území.

Přestože kongesce postihují hlavně *města a městské regiony*, lze se s nimi snadno setkat i v případě *trans-evropských dopravních sítí*:

- cca 7 500 km silnic (10 % sítě) je denně postiženo dopravními zácpami;
- asi 16 000 km železnic (20 % sítě) je klasifikováno jako problémová / úzká místa;
- na 16 největších letištích zemí ES je u více než 30 % letů zaznamenáno zpoždění větší než čtvrt hodiny;
- dohromady všechna tato zpoždění zvyšují *energetickou náročnost dopravy*, hovoří se o zvýšení spotřeby o cca 1,9 mld. litrů paliva ročně (cca 6 % celkové roční spotřeby).

Odhaduje se, že externí náklady kongescí v silniční dopravě představují asi 0,5 % HDP ES, a pokud nedojde ke změně trendů, dosáhne tato suma v roce 2010 přibližně 1 % HDP ES (80 mld. EUR).

Pomineme-li nedostatečnou úroveň internalizace externalit (nezahnutí nákladů spojených s nehodami, kongescemi, škodami na životním prostředí apod. do reálné ceny dopravy) patří k **základním příčinám** rostoucích kongescí zejména **zpoždění výstavby transevropských dopravních sítí**. Ze čtrnácti prioritních projektů přijatých v roce 1994 byla dosud dokončena pouze pětina (letiště Malpensa v Miláně, vysokorychlostní trať Brusel – Marseille, most a tunel přes Øresund), zbývající projekty jsou buď rozestavěny anebo pouze zatím připravovány. Významnou překážku při realizaci těchto projektů představuje nedostatek finančních prostředků.

- **Nepříznivé vlivy dopravy** na (životní) prostředí, zdraví, vysoký počet silničních nehod atd.

Vzhledem k tomuto vlivu dopravy je *myšlenka trvalé udržitelnosti* novým imperativem společné dopravní politiky. K jejímu uplatnění by měl přispět cíl *dosažení rovnovážného rozvoje jednotlivých druhů dopravy*, který je významnou součástí nové evropské dopravní politiky.

I v budoucnu lze očekávat **další významný růst poptávky po dopravě – příčiny:**

- ekonomicky růst v podstatě automaticky generuje větší potřebu mobility,
- rozšíření EU zvýší intenzitu dopravy v nových členských státech, zvláště v příhraničních regionech.

V důsledku toho je nutné *očekávat poptávku po masivních investicích do dopravní infrastruktury*. Z toho důvodu byla v EU vypracována **nová evropská dopravní politika**, která se snaží reagovat na naznačené trendy. Celkem je specifikováno asi *60 opatření*, která lze s určitým zjednodušením rozdělit do následujících *okruhů*:

1. **Revitalizace železnic**

Železniční doprava představuje klíčový sektor, bez něhož nebude možné dosáhnout příznivějšího rozdělení dopravního trhu (modal split). Cesta k revitalizaci železnic vede přes:

- otevření trhu a zvýšení konkurence mezi železničními dopravci,
- vznik sítě železničních tratí určených převážně osobní dopravě (HST),
- vznik sítě železničních tratí určených převážně nákladní dopravě (freight freeways),
- zaručení interoperability a bezpečnosti.

2. **Zvýšení kvality v silniční dopravě**

Přes úspěšnost silniční dopravy díky její nedostižitelné flexibilitě a nízkým cenám lze hovořit o její nepříliš silné ekonomické pozici – příčinou je přílišná fragmentace a silný konkurenční boj mezi dopravci stlačující ceny příliš nízkou (→ obcházení pravidel a nefér konkurence). Cíle:

- úpravy legislativy k ochraně dopravců,
- zpřísnění kontrolních mechanismů.

3. **Podpora vodní dopravy** (námořní doprava, vnitrozemská vodní doprava)

Obě formy vodní dopravy mají kapacitu překonat kongesce v silniční dopravě a nedostatky železniční dopravy – opatření:

- zřízení „sea motorways“ v rámci transevropských dopravních sítí (např. objezd Alp, Pyrenejí apod.),
- zpřísnění bezpečnostních standardů, sociálních pravidel, systém řízení námořní dopravy, ...

4. **Dosažení rovnováhy mezi růstem letecké dopravy a ochranou prostředí**

V době společného trhu a jednotné měny v EU stále neexistuje „jednotné nebe“ (přílišná fragmentace systémů řízení letového provozu), což způsobuje zpoždění, vede k plýtvání energií apod. Cílem je též zvýšení letištních kapacit.

5. **Podpora intermodality**

Dosažení intermodality je nezbytnou podmínkou vytvoření alternativy k silniční dopravě – cílem je zabezpečení účinné integrace druhů dopravy nabízejících významný potenciál přepravní kapacity – prostředky:

- technická harmonizace,
- program 'Marco Polo' (→ podpora inovačních iniciativ).

6. **Výstavba trans-evropských dopravních sítí (TEN)**

Viz podrobněji dále.

7. **Zvýšení bezpečnosti silniční dopravy**

Dopravu můžeme obecně vnímat jako potenciální nebezpečí – nejvíce obětí má přitom na svědomí silniční doprava (v EU ročně na silnicích umírá asi 41 tisíc osob!, každý den umírá zhruba stejné množství osob jako v případě zřícení středně velkého letadla, připočítá se i škody na zdraví, majetku, ...). Cíle:

- snížení počtu obětí silničních nehod do roku 2010 na polovinu (výměna zkušeností mezi členskými státy),
- harmonizace značení nebezpečných úseků a kontrolních mechanismů (týká se pouze silnic zařazených do TEN).

8. **Přijetí politiky efektivního zpoplatnění dopravy**

Cílem je sjednocení zpoplatnění nákladů vyvolávaných dopravou ve všech členských státech:

- harmonizace zdanění paliv,
- stanovení principů zpoplatnění využití infrastruktury (zahrnutí externích nákladů), možnost převedení příjmů na výstavbu infrastruktury environmentálně příznivějšího druhu dopravy.

9. **Stanovení práv a povinností uživatelů**

Právo přístupu ke kvalitním dopravním službám:

- Charta práv (informace, kompenzace za poskytnutí špatné služby),
- povinnosti (bezpečnostní předpisy, ...).

10. **Rozvoj kvalitní městské dopravy**

Dopravní kongesce ve městech → výměna zkušeností s cílem zlepšení využití veřejné dopravy a existující infrastruktury.

11. **Podpora výzkumu a vývoje technologií ve službě čisté a efektivní dopravy**

Dlouhodobý cíl ES → nový výzkumný rámec (telematika a systémy řízení dopravy, podpora intermodality,

12. **Řízení dopadů globalizace**

Cílem je posílení pozice Společenství na úrovni mezinárodních dopravních organizací (zvláště jde o International Maritime Organisation, International Civil Aviation Organisation, Danube Commission), jejichž prostřednictvím by mohla snáze chránit zájmy Evropy na světové úrovni (namísto 25 hlasů jeden silný).

13. **Rozvoj střednědobých a dlouhodobých cílů vedoucích ke vzniku trvale udržitelného dopravního systému**

Vytvoření trvale udržitelného dopravního systému je dlouhodobým procesem, cílem je prozatím vznik dlouhodobé strategie.

TRANS-EVROPSKÉ DOPRAVNÍ SÍŤE (TEN)

Projekt trans-evropských dopravních sítí představuje velmi ambiciózní program **výstavby, modernizace a propojení evropských hlavních dopravních infrastruktur**. Celkový rozsah / cílový stav TEN v roce 2010 přibližují následující údaje:

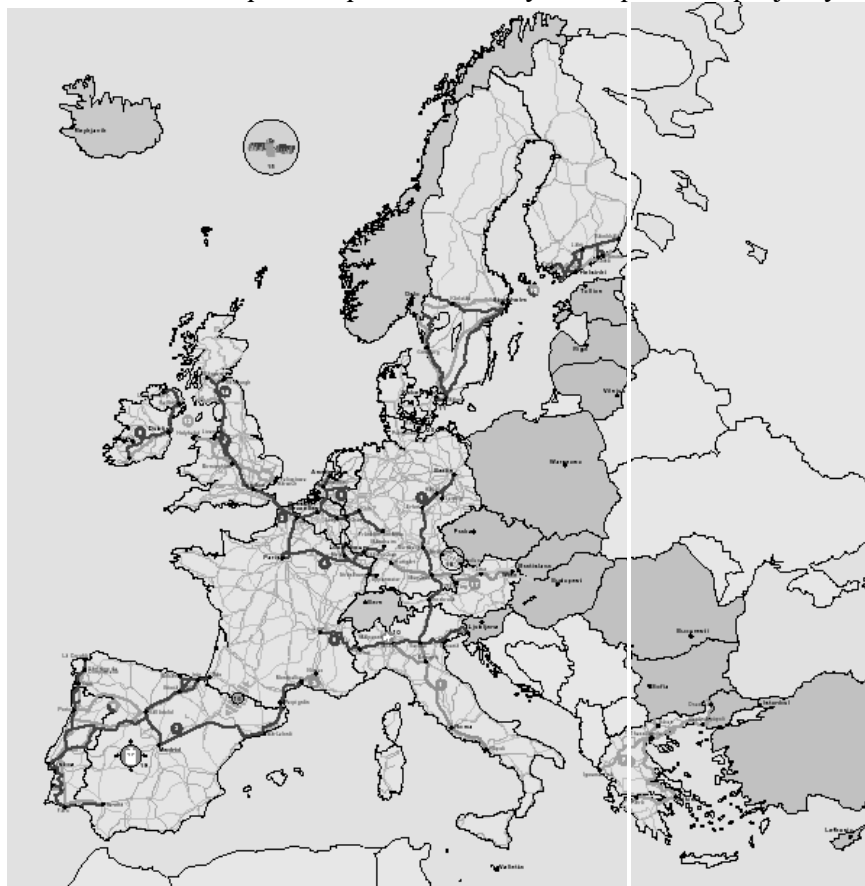
- 75 200 km silnic,
- 78 000 km železnic,
- 330 letišť,
- 270 mezinárodních námořních přístavů,
- 210 vnitrozemských přístavů,
- systémy řízení provozu, navigační služby, informační systémy.

TEN – předpokládané *náklady a způsob financování* (příspěvky ze strany Společenství):

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------|
| – celkové odhadované náklady: | 400 mld. € (odhad 1996) |
| – příspěvek z rozpočtu TEN | 4,2 mld. € (období 2000-06) |
| – Kohezní fond | 9 mld. € (období 2000-06) |
| – strukturální fondy | 4 – 6 mld. € (období 2000-06) |
| – půjčky Evropské investiční banky | 6,6 mld. € (rok 2000) |

Velký rozsah požadovaných investic vedl ke **koncentraci úsilí na několik klíčových projektů**, které by měly být dokončeny v roce 2010 – jejich přehled viz v obr. 1.

Obr. 1: Trans-evropské dopravní síť a vybrané prioritní projekty



Pramen: European Commission. 2002. Trans-European Transport Network: TEN-T priority projects. Office for Official Publications of the European Communities.

Historie TEN, přehled prioritních projektů

Základ k vytvoření sítě TEN byly položeny *Maastrichtskou smlouvou*. V roce 1993 převzala v této věci aktivitu Evropská komise, která na základě dokumentu „White Paper on Growth: Competitiveness and Employment“ viděla v TEN důležitý instrument.

Koncepce dopravní sítě vychází z *národních infrastrukturních plánů*, z nichž byla postupně vybrána *sít' prioritních projektů*, jejichž realizace je v *eminentním zájmu celého Společenství*. Soustava prioritních projektů byla přijata na zasedání Evropské rady v Essenu v roce 1996 (odtud někdy používaný název těchto projektů – *Essenský seznam*).

Essenský seznam - jedná se celkem o 14 následujících projektů:

*Tuto část přednášky převzít přímo z publikace **Trans-European Transport Network: TEN-T priority projects** (European Commission. 2002.) –*

→ *texty,*

→ *obrázky.*

Informace jsou dostupné na internetu:

– http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/publication/transport_policy_en.htm

V současné době je však již zjevné, že **výstavba TEN probíhá velmi pomalu**, do letošního roku (včetně) bude *zcela dokončeno* pouze *pět* následujících projektů (ze značné části jde o státy s možností čerpat z Kohezního fondu):

- projekt č. 7 „Dálnice v Řecku – Pathe a Via Egnatia“,
- projekt č. 8 „Multimodální spojení Portugalsko – Španělsko – střední Evropa“,
- projekt č. 9 „Konvenční železnice Cork – Dublin – Belfast – Larne – Stranraer“,
- projekt č. 10 „Letiště Malpensa (Milán)“,
- projekt č. 11 „Železniční a silniční spojení Dánska a Švédska (Øresund)“.

Pomalý postup výstavby TEN je možné vysvětlit různými *faktory* – hovořit lze např. o místních protestech (opozici) vůči výstavbě nové dopravní infrastruktury, nedostatečně integrovaného přístupu zejména v případě přeshraničních projektů a také o problémech s financováním projektů (obecný pokles investic směřujících do dopravy z 1,5 % HDP v roce 1970 na zhruba 1 % v roce 1995).

Přesto je jasné, že podpora výstavby TEN ze strany EU bude zachována, protože dopravní infrastruktura je vnímána jako důležitý prvek konkurenceschopnosti EU. Přesto jsou připravovány **dvě úpravy rámců TEN**:

- **rok 2001** – v tomto prvním kroku byla učiněna pouze *omezená úprava existujících pravidel*, výsledkem je **posílení koncentrace na problémová místa dopravní sítě** (tzn. zejména Alpy, Pyreneje a tahy směřující k nově přístupujícím státům). Z uvedených důvodů a také díky postupnému (byť pomalému) dokončování jednotlivých prioritních projektů TEN, byl *Essenský seznam rozšířen o několik nových projektů* (viz dále);
- **rok 2004** – v tomto roce byla plánována *rozsáhlejší revize sítě TEN*, a to zejména v souvislosti s rozšířením EU o 10 nových členských států ve střední Evropě. Nově se počítá se zavedením konceptu *'motorways of the sea'*, rozvojem *letištní kapacity* a podporou rozvoje *pan-evropských multimodálních koridorů* vymezených v území nově přístupujících států (viz dále).

Přehled šesti nových prioritních projektů a dvou rozšíření stávajících projektů

Tuto část přednášky převzít přímo z publikace **Trans-European Transport Network: TEN-T priority projects** (European Commission, 2002.) –

- texty,
- obrázky.

Informace jsou dostupné na internetu:

- http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/publication/transport_policy_en.htm

PANEVROPSKÉ MULTIMODÁLNÍ KORIDORY

(celá pasáž podle <http://www1.oecd.org/cem/topics/paneurop/corridors.htm>)

The Trans-European networks initially proposed for western Europe in 1992 and officially agreed in 1996 were extended as a result of decisions reached on the occasion of the pan-European Conference of Transport Ministers in Crete (1994) and in Helsinki (1997) to include 10 multimodal corridors connecting up to the infrastructure of those central and eastern European countries in line for accession to the EU.

Corridor I: Via Baltica (road): 445 km; Rail Baltica: 550 km; road-rail	
Helsinki	Finland
Tallinn	Estonia
Riga	Latvia
Kaunas, Klaipeda	Lithuania
Warsaw, Gdansk	Poland
Kaliningrad	Russia

Corridor II: Road; rail. Total length: 1.830 km running in parallel	
Berlin	Germany
Poznan, Warsaw	Poland
Brest, Minsk	Belarus
Smolensk, Moscow, Nijni Novgorod	Russia

Corridor III: Road; Rail. Total length 1.640 km running in parallel	
Berlin, Dresden	Germany
Wroclaw, Katowice, Cracow	Poland
Lvov, Kiev	Ukraine

Corridor IV: Link EU-South-eastern Europe; Road; rail; Danube ferry link; airports; ports ; combined transport. Total length: 3.258 km	
Berlin, Dresden, Nuremberg	Germany
Pratur, Brno	Czech Republic
Vienna (rail)	Austria
Bratislava	Slovak Republic
Győr, Budapest	Hungary
Arad, Drakova, Bucharest, Constantza	Romania
Sofia, Pflodiv	Bulgaria
Thessaloniki	Greece

Omenio, Istanbul	Turkey
------------------	--------

Corridor V: Road; rail. Total length: 1.600 km

Venice, Trieste	Italy
Kopar, Ljubljana, Maribor	Slovenia
Budapešť	Hungary
Užhorod, Lvov, Kiev	Ukraine
Bratislava, Zilina, Kosice	Slovak Republic
Rijeka, Zagreb, Osijek, Ploce	Croatia
Sarajevo	Bosnia-Herzegovina

Corridor VI: Road ; rail ; link corridor V; combined transport. Length: 1.800 km

Gdansk, Torun, Poznan, Grudziadz, Warsaw, Zbrzydowice	Poland
Zilina	Slovak Republic
Ostrava (corr IV)	Czech Republic

Corridor VII: Waterway route on the Danube from Germany to the Black Sea; connects up with the North Sea via the Rhine and the Main

	Germany
	Austria
Bratislava	Slovak Republic
Győr-Gönyű	Hungary
	Croatia
	Serbia
Ruse, Lom	Bulgaria
	Moldova
	Ukraine
Constantza	Romania

Corridor VIII: Road; rail; expansion of port of Durrës; combined transport in Bitola; Length: 1.300 km

Durrës, Tirana	Albania
Skopje, Bitola	FYR Macedonia
Sofia, Dimitrovgrad, Burgas, Varna	Bulgaria

Corridor IX: Road; rail ; port expansion; Total length: 6 500 km (The Council in Essen (1994) declared the link Helsinki-St. Petersburg-Moscow as priority)

Helsinki	Finland
Výbory, St. Petersburg, Pskov, Moscow, Kaliningrad	Russia
Kiev, Ljubasevka, Odessa	Ukraine
Chisinau	Moldova
Bucharest	Romania
Vilnius, Kaunas, Klaipeda	Lithuania
Minsk	Belarus
Alexandroupolis	Greece

Dimitrovgrad, Ormenio	Bulgaria
-----------------------	----------

Corridor X: Road; rail ; Length: 2 360 km

Salzburg, Graz

Austria

Zagreb

Croatia

Belgrade, Nis

Veles, Thessaloniki

Gigola, Skopje

FYR Macedonia

Ljubljana, Maribor

Slovenia

Budapešť

Hungary

Belgrade

Serbie

Novi Sad

Nis

Sofia (Corr IV - Istanbul)

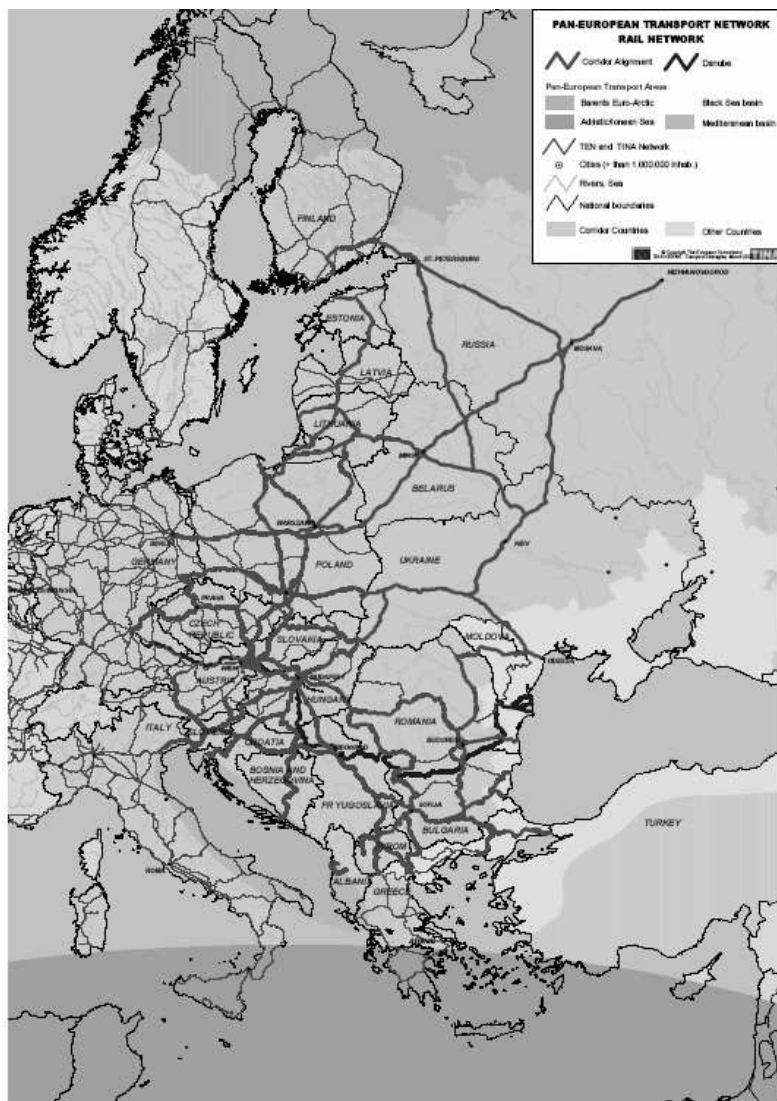
Bulgaria

Veles

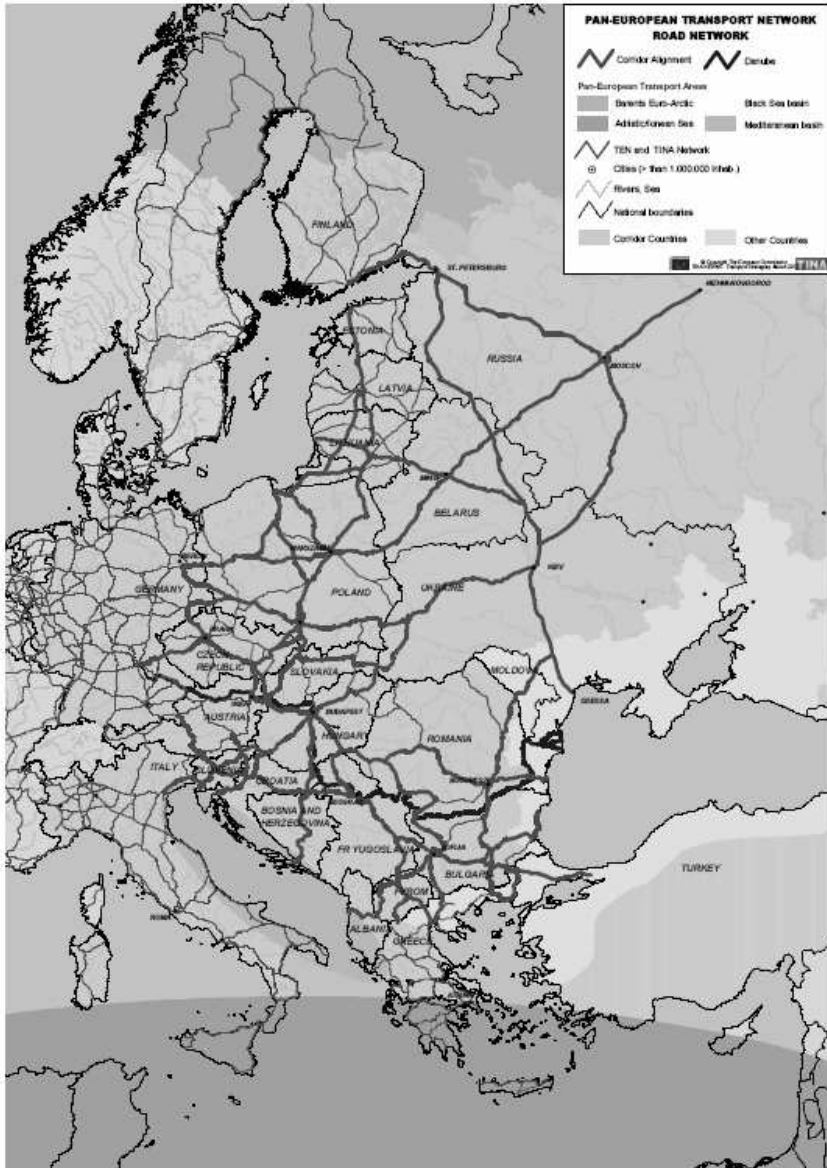
Florina, Via Egnatia

Pramen: <http://www1.oecd.org/cem/topics/paneurop/corridors.htm>

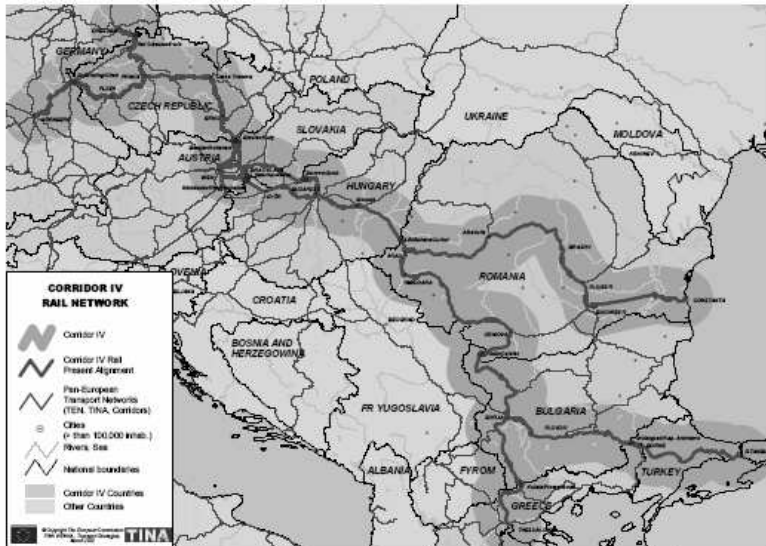
Viz mapky a obrázky:



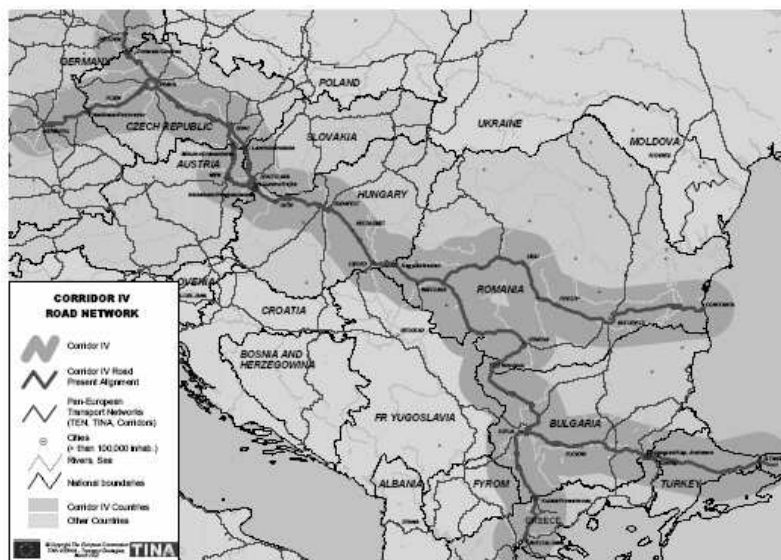
Pramen: www1.oecd.org/cem/topics/paneurop/corridors.htm



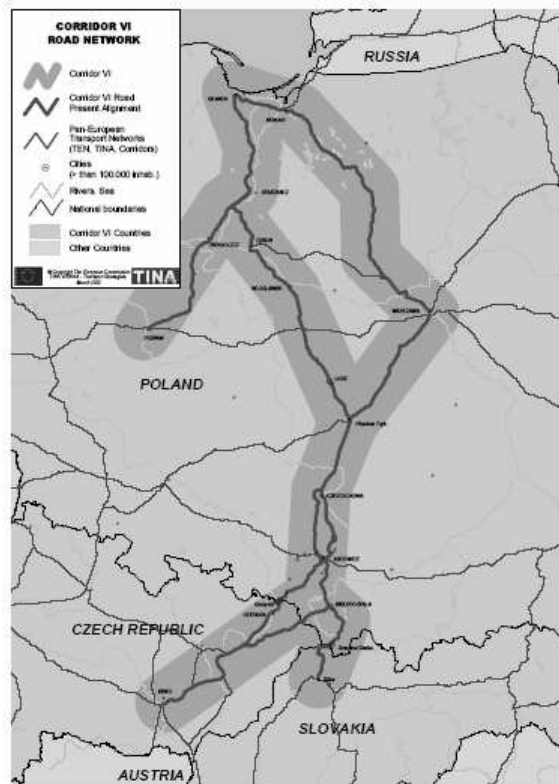
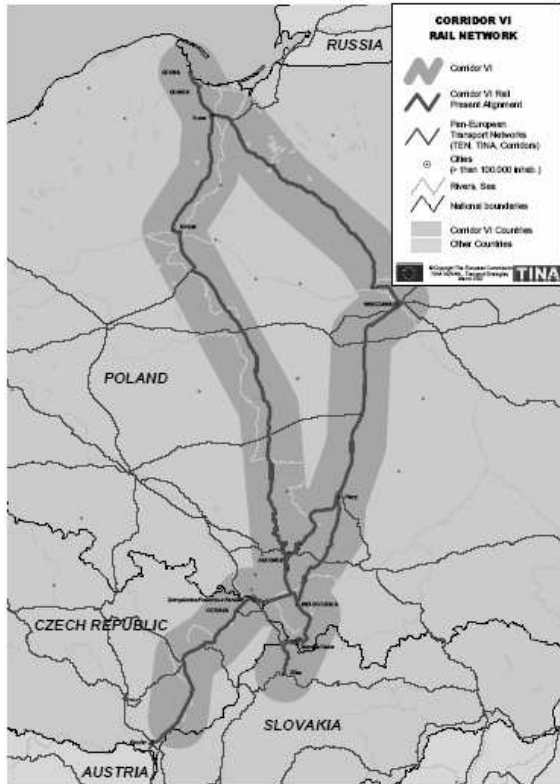
Pramen: www1.oecd.org/cem/topics/paneurop/corridors.htm



Pramen: www1.oecd.org/cem/topics/paneurop/corridors.htm



Pramen: www1.oecd.org/cem/topics/paneurop/corridors.htm



Pramen: www1.oecd.org/cem/topics/paneurop/corridors.htm

SÍŤ TINA

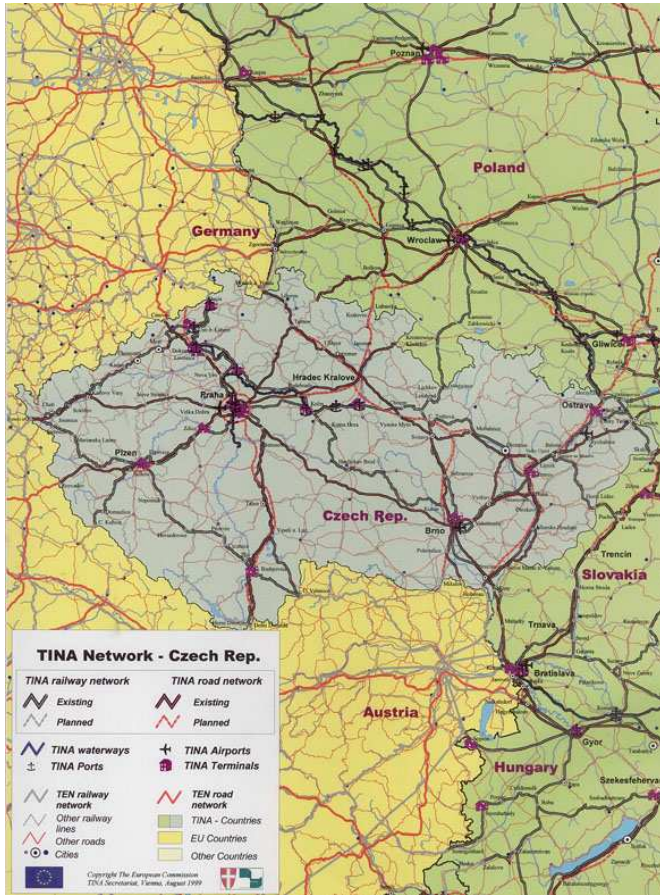
(celá pasáž podle <http://www.tinasecretariat.at/>)

The Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA) process is designated to initiate the development of a multi-modal transport network within the territory of the candidate countries for accession: Estonia, Latvia, Lithuania, Czech Republic, Slovakia, Hungary, Poland, Slovenia, Romania, Bulgaria, and Cyprus.

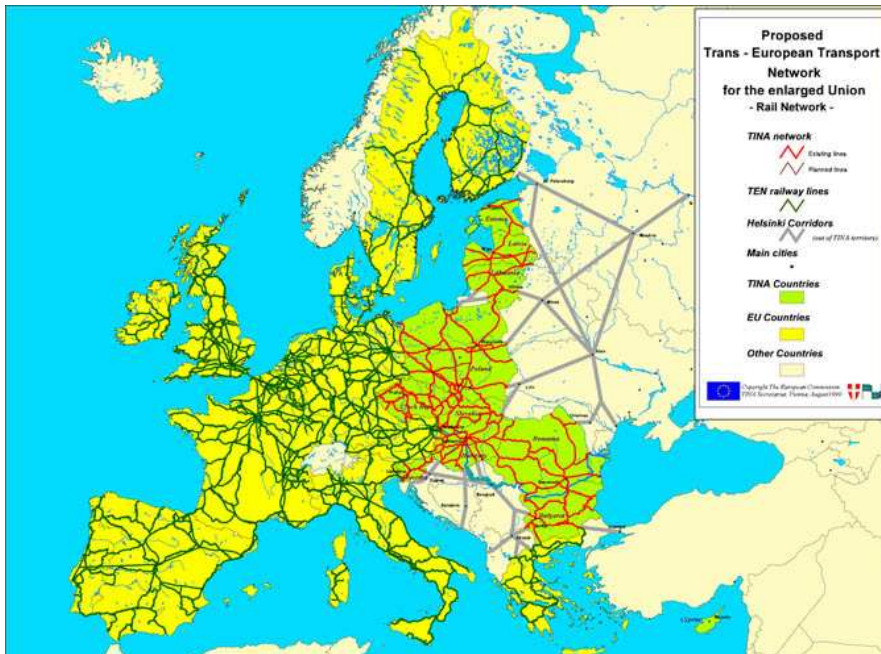
The first structured dialogue between the Transport Council and the Transport Ministers of the associated countries, in September 1995, recommended inter alia undertaking a Transport Infrastructure Needs Assessment for the candidate countries for accession. This TINA process has as a goal, based on elements of the transport network of the candidate countries, defining the future Trans-European Transport Network in the enlarged European Union. To advance and to monitor the TINA process, the Commission established a Group of Senior Officials (The Group) from all Member States and the candidate countries.

The TINA process was supported by the **TINA SECRETARIAT**, which has been set up in May 1997 as a technical support unit in Vienna, using funds from the PHARE Multi-Country Transport programme. Amongst the tasks of the TINA Secretariat were:

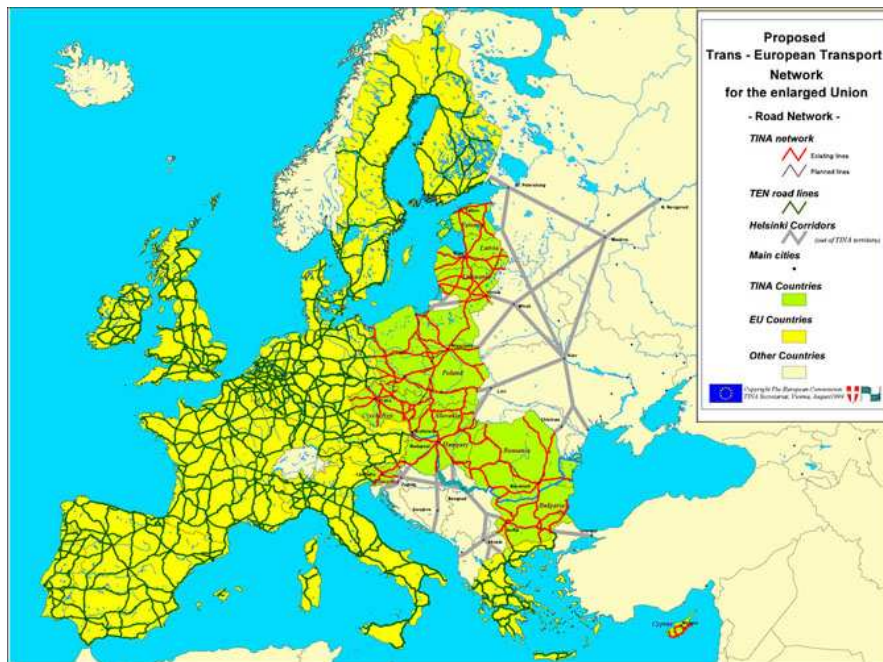
- supporting the TINA Senior Officials Group in identifying the network elements for a future TEN-Tr in the candidate countries (also called the TINA network)
- the elaboration of a methodology for common assessment of this network and the required projects to realise it
- the development of a Geographical Information System (GIS) for the TINA network and the technical support of subgroups.
- monitoring progress in the network development
- The TINA Secretariat finished its activity in November 1999.



Pramen: <http://www.tinasecretariat.at/>



<http://www.tinasecretariat.at/>



<http://www.tinasecretariat.at/>

Prameny:

- Revitalising Europe's Railways. European Commission. Office for Official Publications of the European Communities, 2003.
- Trans-European Transport Network: TEN-T priority projects. European Commission. Office for Official Publications of the European Communities, 2002.
- White Paper – European transport policy for 2010: time to decide. European Commission. Office for Official Publications of the European Communities, 2001.
- TEN Invest – Final Report . PLANCO Consulting GmbH. Essen. 2003.
- <http://www1.oecd.org/cem/topics/paneurop/corridors.htm>
- <http://www.tinasecretariat.at/>