

Vize dopravy v ČR pro rok 2050 by měla nabídnout také alespoň částečná řešení

Dopravní noviny na svém webu přinesly obšírnou zprávu o vizi dopravy v České republice pro rok 2050. Ne náhodou se mi do hlavy v této souvislosti vtírá buď jeden hit české rockové kapely „Až se bude psát rok...“, či ještě více legendární úvod projevu amerického bojovníka za lidská práva z roku 1963 „Mám jeden sen“.

Co se z těchto vizí a snů uskutečnilo můžete posoudit sami. Ani po 60 letech není společnost za oceánem jednotná a spokojená se svým stavem (dokonce se nálada poněkud zhoršuje a rozdíly eskalují). Továrny na stromy máme už i v ČR, umělou travu před domy také, ale s těmi dětmi to je trochu jinak – hrát si moc nechtějí...

Srovnávám to záměrně, abych se dostal k meritů věci, tedy obsahu onoho snu (promiňte, vize), jak by mohla/měla vypadat doprava v naší zemi za 25 let. A rovnou se omlouvám, pokud budou moje názory na tuto zcela jistě velmi složitou problematiku připadat příliš přímočaré.

1. Dálniční síť

Vize kombinace vertikálně a horizontálně vedených dálnkových cest (a tudíž vyhýbajících se pražskému uzlu) je 100 let stará. Bude-li tato vize naplněna a historický omyl v podobě tangenciál vedoucích do Prahy alespoň zčásti odstraněn, nezbude než takovému výsledku zatleskat. Chybí mi však určité priority, co se bude stavět dřív – čs. hranice-Plzeň-Tábor-Humpolec-Brno-hranice SK? Nebo Karlovy Vary-Ústí n/L-Liberec-Hradec Králové? A nebo snad nějaká nová cesta vedoucí od severu k jihu, třeba z Hradce do Budějovic? Vzhledem k nákladům na budoucí realizaci, a nikoliv nevyčerpatelnému zdroji v podobě alokace prostředků ze státního rozpočtu, by možná bylo vhodné již vedle vize obecné začít nabízet jednotlivá částečná řešení...

2. Železniční síť (nikoliv VRT)

V roce 2050 by měl podíl nákladní přepravy po železnici dosáhnout poloviny celkových objemů přepravy v ČR (a v Evropě). Kupecké počty jsou však v tomto směru neoblomné - dosahuje-li železnice v modálním splitu dnes okolo 25 % celkových přepravních výkonů, bude třeba její kapacitu i při setrvalém celkovém objemu přeprav zdvojnásobit. Bohužel však tento moment vize 2050 zmiňuje pouze velmi obecně; obávám se, že i sami autoři tuší nereálnost tohoto cíle při trvalém upřednostňování dopravy osobní před nákladem. Navíc je zkapacitnění tratí mnohem náročnějším úkolem než přidání jednoho jízdního pruhu k nejvytíženějším silničním tahům a představa skokového zvýšení kapacity na dráze implementací velmi složité (a neméně drahé) technologie ETCS už musí být na základě dnešních zkušeností také korigována.

3. VRT

Přiznám se rovnou, že mi není zcela jasné, komu vlastně budou primárně sloužit VRT přes naše území, ať již ze západu na východ či ze severu na jih. Obyvatelstvu jsou nabízeny

lákové představy VRT obsluhující každé krajské (a někdy i pouze oblastně zajímavé) město bez ohledu na jejich vzájemnou blízkost, a tudíž kolizi s dosažením maximálních rychlostí, a tedy i výhod VRT pouze na dlouhých úsecích. Zbyde-li však na mapě nové trati (musí to být nová trať) jen „pár“ zastávek (hranice SRN – Praha – Brno – Hranice AT/SK a hranice PL-Ostrava-Brno-hranice AT/SK), kdo se tímto vlakem (a pozor!) za mnohem vyšší jízdné bude vozit? Má vůbec smysl budovat VRT, která zrychlí cestu z Prahy do Brna o třetinu, když bude třeba využít přípoj z centra na terminál VRT, který tuto úsporu zkonsumuje? A pokoušet se získat zpět část cestujících, kteří jedou z Německa třeba do Maďarska dnes přes Rakousko, protože je to prý rychlejší, mi nepřijde jako relevantní důvod pro investici v řádu bilionu korun. Taková stavba nemůže vykázat návratnost ani v řádu několika desítek let, kdy už ovšem bude zastaralá a bude vyžadovat vysoké náklady na údržbu. Jako odstrašující příklad lze vzpomenout VRT ve Španělsku...

4. Vodní doprava

Ač se v materiálu vzpomíná i vodní (říční) doprava, je nutno zmínit ono české přísloví „s křížkem po funuse“. Nikoliv jen pádem mostu přes Labe v Drážďanech, ani pouze působením klimatických změn byla plavba po Labi tak dlouho ponechána bez podpory, až je prakticky mrtvá. Většina flotily je dnes logicky zaměstnána tam, kde jí skýtají péči a provoz na řekách, a tudíž i spolehlivé zisky, a vnitrozemská plavba po Čechách je také popelkou. Má-li se ještě kdy resuscitovat, tak opět cílevědomými a urychlenými úpravami hlavních vodních cest pro přepravu místního zboží, čímž se snad obnoví zájem o údržbu plavidel a přístavů, loděnic i odborných učilišť. Zde však, na základě sledu nedávných zpráv o zavírání loděnic a konci největšího rejdaře, jakož i další odklad regulace toku Labe u státní hranice se SRN, mám neodbytný pocit, že včera bylo již pozdě.

5. Peníze na investice

Evropa, která si uvědomila svoji zranitelnost, horečně zbrojí. Zdroje však nejsou bezedné, a to ani v relativně málo zadluženém Česku. Chybějící procenta pro armádu však bude třeba někde brát a kandidátů mnoho není. Doprava bohužel takto na ráně je a bude jen záležet na prioritách příštích vlád, které se u nás poměrně rychle mění. Takže jediní, kdo mohou klidně spát jsou projektantské firmy, které budou určitě vítat každé nové upřesnění vize, či dokonce změnu. To jsme si již ověřili na plavebním stupni Děčín...

Petr Rožek