

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE
FAKULTA MEZINÁRODNÍCH VZTAHŮ

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2007

Jakub Střihavka

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE

Fakulta mezinárodních vztahů

Hlavní specializace: Evropská integrace

Evropský multimodální dopravní prostor: současnost a perspektivy

Diplomová práce

Vypracoval: Jakub Stříhavka

Vedoucí diplomové práce: doc. PaedDr. Milan Vošta, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Evropský multimodální dopravní prostor: současnost a perspektivy“ vypracoval samostatně. Veškerou použitou literaturu a podkladové materiály uvádím v přiloženém seznamu literatury.

V Praze dne 23.11.2007

.....

Podpis

Poděkování

Děkuji doc. PaedDr. Milanu Voštovi, Ph.D., za cenná doporučení a komentáře, bez kterých by tato práce nemohla vzniknout.

Jakub Stříhavka

OBSAH

Seznam použitých zkratk	VII
Seznam tabulek	VIII
Seznam map	VIII
Seznam grafů	VIII
Seznam příloh	IX
Úvod	1
1 Multimodální doprava	3
1.1 Ekonomická role dopravy	3
1.2 Námořní, říční, železniční, silniční a letecká doprava: komparace	5
1.2.1 Námořní doprava	5
1.2.2 Říční doprava	7
1.2.3 Železniční doprava	8
1.2.4 Silniční doprava	10
1.2.5 Letecká doprava	11
1.3 Multimodální doprava	12
1.4 Multimodální dopravní systémy ve světě	13
1.4.1 USA	13
1.4.2 Čína	15
2 Společná dopravní politika EU	17
2.1 Východiska SDP EU	17
2.1.1 Základní právní dokumenty EU	17
2.1.2 Rozsudek ESD	19
2.2 Financování SDP	20
2.2.1 Doprava v evropském rozpočtu	21
2.3 Vývoj dopravní politiky	22
2.3.1 Stav před rokem 1985	22
2.3.2 Vývoj SDP v letech 1985 – 2000	24
2.3.3 Změny po roce 2001	26
2.4 Související politiky EU	27
2.4.1 Politika transevropských sítí	27
2.4.2 Regionální a strukturální politika	28

3 Příklady multimodální dopravy v členských státech EU	31
3.1 Německo	31
3.1.1 Silniční doprava	31
3.1.2 Železniční doprava	33
3.1.3 Říční doprava	34
3.1.4 Námořní doprava	34
3.1.5 Letecká doprava	34
3.2 Nizozemsko	35
3.2.1 Přístav Rotterdam	35
3.2.2 Dopravní infrastruktura	36
3.3 Rakousko	37
3.3.1 Dopravní infrastruktura	37
3.3.2 Ekologické aspekty dopravy	39
3.4 Česko	40
3.4.1 Dopravní infrastruktura	40
3.4.2 Výkony dopravních odvětví	41
4 Perspektivy multimodální dopravy v EU	42
4.1 Essenský seznam	42
4.1.1 Prioritní projekty z roku 1994	42
4.1.2 Stav realizace projektů	43
4.1.3 Reflexe prioritních projektů s ohledem na východní rozšíření EU	44
4.2 Panevropské síť	48
Závěr	56
Použitá literatura	58
Internetové zdroje	58
Přílohy	A

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ANIZ	Asijské nově industrializované země
EHS	Evropské hospodářské společenství
ERDF	European Regional Development Fund (Evropský fond regionálního rozvoje)
ESD	Evropský soudní dvůr
EU	European Union (Evropská unie)
EU 15	Země Evropské unie k roku 1995
EU 25	Země Evropské unie k roku 2004
EU 27	Země Evropské unie k roku 2007
ISPA	Instrument for Structural Policies for Pre-Accession (Předvstupní instrument pro strukturální politiku)
SDP	Společná dopravní politika
SES	Smlouva o Evropském společenství
TEN	Trans-European network (Transevropské sítě)
TEN-T	Trans-European Network – Transport (Transevropské dopravní sítě)
USD	Americký dolar
WTO	World Trade Organisation (Světová obchodní organizace)

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Vývoj hodnoty dopravních služeb realizovaných ve světě v letech 1998 – 2005	4
Tabulka 2: Státy světa s nejdelšími splavnými vodními cestami	7
Tabulka 3: Státy světa s nejdelší železniční sítí	8
Tabulka 4: Státy světa s nejdelší silniční sítí	10
Tabulka 5: Rozvoj německé dálniční sítě od roku 1950	32
Tabulka 6: Rozvoj německé železniční sítě	33
Tabulka 7: Objem příchozí a odchozí dopravy do rotterdamského přístavu podle odvětví v roce 2006	35
Tabulka 8: Rozsah dopravní infrastruktury v Nizozemsku	36
Tabulka 9: Rozsah dopravní infrastruktury v Rakousku	38
Tabulka 10: Rozsah dopravní infrastruktury v Česku	40
Tabulka 11: Přepravené výkony v ČR (v milionech tunokilometrů)	41
Tabulka 12: Předpokládané dokončení projektů Essenského seznamu	44

SEZNAM MAP

Mapa 1: Panevropský koridor I	49
Mapa 2: Panevropský koridor II	50
Mapa 3: Panevropský koridor III	51
Mapa 4: Panevropský koridor IV	52
Mapa 5: Panevropský koridor VIII	53
Mapa 6: Panevropský koridor XI	54
Mapa 7: Panevropský koridor X	55

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Rozpočet EU pro rok 2007	22
Graf 2: Vývoj výkonů jednotlivých odvětví nákladní dopravy v EU 15 v letech 1970 – 1998	25

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Mapa železniční sítě v USA, Kanadě a Mexiku	A
Příloha 2: Mapa dálniční sítě v USA	B
Příloha 3: Mapa železniční sítě v Číně	C
Příloha 4: Mapa německé dálniční sítě	D
Příloha 5: Mapa plánovaných panevropských dopravních sítí	E

ÚVOD

Role dopravy v současném světě vlivem pokračující globalizace neustále roste. Dnes je velmi obtížné najít odvětví lidské činnosti, které by nebylo dopravou alespoň částečně ovlivněné. Vzhledem k nutnosti dalšího propojování světa se dopravní infrastruktura stává jedním z nejdůležitějších faktorů moderních ekonomik. Dopravní sítě jednotlivých odvětví však prodělaly odlišný vývoj. Zatímco železniční doprava se ve vyspělých zemích rozvíjela především v devatenáctém a v první polovině dvacátého století a v současnosti dochází k částečnému rušení tratí, silniční doprava prožívá zlatý věk a od poloviny dvacátého století její význam neustále roste. Vzhledem k rostoucím požadavkům společnosti na ekologické aspekty se začíná znovu ve větší míře prosazovat i vodní doprava, a to jak námořní, tak vnitrozemská. Nároky na rychlost jsou potom hnacím motorem rozvoje letecké dopravy.

Všechna dopravní odvětví si navzájem konkurují, ale pro dosažení kvalitní infrastruktury, která bude příznivě ovlivňovat ekonomický rozvoj dané země, je nutné vytvoření harmonického dopravního systému, v němž budou zastoupeny všechny dopravní druhy. V Evropě v současnosti probíhá v rámci zdokonalování vnitřního trhu Evropské unie unikátní proces, při němž se národní dopravní systémy transformují v jednotný evropský dopravní prostor. Tento proces však vyžaduje určitou harmonizaci na nadnárodní úrovni a zároveň překonání překážek technického charakteru, které brání plynulému přechodu z dopravního systému jedné země do dopravního systému druhé země. Tento problém nejzřetelněji vystupuje v železniční dopravě, kde je otázka kompatibility národních soustav klíčová pro vytvoření celoevropského dopravního systému. Aby jednotný dopravní systém harmonicky fungoval, je nutná i určitá regulace při rozvoji infrastruktury, která by zabránila rostoucím disproporcím mezi přepravními odvětvími.

Předložená práce si klade za cíl analyzovat multimodální dopravní systém Evropské unie, zařadit problematiku rozvoje dopravní infrastruktury do systému společných a koordinovaných politik Unie a nastínit perspektivy vývoje evropského dopravního prostoru. Zároveň má posloužit i jako možnost srovnání Evropy s multimodálními dopravními systémy jiných velkých světových ekonomických celků. Práce nechce být vyčerpávajícím popisem daného problému, ale má se stát příspěvkem k širšímu pohledu na celou problematiku rozvoje evropské dopravní infrastruktury. Práce vychází především ze statistických údajů z otevřených zdrojů na internetu a z dokumentů publikovaných orgány Evropské unie.

Co se týká vlastní struktury textu, první kapitola analyzuje východiska celé práce, když definuje ekonomickou roli dopravy a charakterizuje jednotlivá dopravní odvětví a pojem multimodálního dopravního systému. Rovněž uvádí příklady dopravních systémů pojených států amerických a Číny, které mají posloužit pro srovnání s evropským dopravním prostorem. Druhá kapitola zakotvuje obsah práce v problematice Evropské unie. Důraz je kladen především na otázky financování rozvoje dopravního systému a na jeho vývoj po podpisu Maastrichtské smlouvy, zejména potom po roce 2001. Ve třetí kapitole jsou uvedeny příklady národních dopravních systémů ve vybraných členských státech Evropské unie. Státy byly voleny s ohledem na to, aby ukázaly diverzifikovanost evropského dopravního prostoru, která významným způsobem ovlivňuje sjednocení národních dopravních sítí. Čtvrtá kapitola je věnována trendům ve vývoji dopravní infrastruktury. Práce zde rovněž opouští rámec Evropské unie a zaměřuje se i na rozvoj sítí v sousedících zemích, který by měl v důsledku vést až ke vzniku jednotného dopravního systému pro celý evropský kontinent.

1 MULTIMODÁLNÍ DOPRAVA

První kapitola diplomové práce se zaměřuje především na dopravu jako celek a dále na dopravní systémy v mimoevropských regionech.

V první podkapitole je definován fenomén dopravy a charakterizována její ekonomická role. Na praktických číslech je ilustrováno, jak se v poslední dekádě rozvíjela celosvětová doprava a jak je rozložena do jednotlivých makroregionů.

Druhá podkapitola charakterizuje jednotlivé druhy dopravy. Zevrubně se věnuje každému z nich a ukazuje jeho silné i slabé stránky a zároveň postavení v celosvětovém dopravním trhu.

Ve třetí podkapitole je definován pojem multimodální dopravní síť. Tato podkapitola zároveň vysvětluje, proč je dnes kladen důraz právě na multimodalitu a jaké důsledky to přináší.

Čtvrtá podkapitola se zaměřuje na mimoevropské multimodální dopravní systémy. Konkrétně je analyzována doprava ve Spojených státech a dále v Asii.

1.1 Ekonomická role dopravy

Doprava je dnes jedním z klíčových faktorů v moderních ekonomikách. Vystupuje v roli prostředníka, který spojuje místa původu surovin s lokalitami, kde jsou tyto dále zpracovávány, a nakonec i s místy konečné spotřeby vyrobených produktů. Můžeme tedy konstatovat, že doprava slouží k **překonávání časových a prostorových bariér**, které tato jednotlivá místa oddělují.

Pokud chceme charakterizovat fenomén dopravy z ekonomického pohledu, můžeme ji v nejširším smyslu vymezit jako „**odvětví světového hospodářství, které uskutečňuje přemísťování věcí a osob**“¹. Z této definice je patrné akcentování dopravy jako prostředníka ve výrobním a spotřebním procesu, jak už bylo uvedeno výše. V užším smyslu potom můžeme dopravu charakterizovat jako „**pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách**“². Pokud budeme dopravu vnímat prostřednictvím sektorového pohledu na ekonomiku, musíme ji zařadit do terciéru. Z tohoto důvodu se často setkáváme s pojmem dopravních služeb.

¹ Hřala, V.: Geografie světového hospodářství. Vybrané kapitoly, VŠE Praha 2000, s. 93

² Tamtéž

Vzhledem k ustavičně rostoucí diferenciaci produkce ve světě role dopravy neustále posiluje. Většina firem dnes **přesunuje výrobu do oblastí s nižšími náklady na výrobu**, zejména potom s levnější pracovní silou. Takovými výrobními lokalitami jsou dnes především země jihovýchodní Asie a Čína. Naproti tomu se **poptávka koncentruje ve vyspělých zemích** s vysokou kupní silou obyvatelstva, především v USA, Evropě a Japonsku. Velké geografické vzdálenosti mezi těmito dvěma oblastmi musí spojit právě doprava. Postupující globalizace, která přináší tlak pokles cen produkce prostřednictvím rozkladu výrobního řetězce nadnárodních firem, tento trend nadále posiluje.

Tabulka 1: Vývoj hodnoty dopravních služeb realizovaných ve světě v letech 1998 – 2005

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Hodnota dopravních služeb (v miliardách USD)	314	325	348	345	361	409	508	569

Zdroj: Statistiky WTO

(http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2006_e/charts_e/chart_iv13.xls), 15.4.2007

Tabulka 1 dokazuje, že **v posledním desetiletí došlo k rychlému nárůstu objemu dopravních služeb**. Podle údajů Světové obchodní organizace se hodnota těchto služeb od rok 1998 do roku 2005 zvýšila téměř dvojnásobně z 314 na 569 miliard USD. Zároveň také můžeme vypočítat, že do roku 2000 byly nárůsty celosvětového dopravního trhu spíše mírné a v roce 2001 dokonce dopravní trh procházel určitou stagnací (hodnoty realizovaných služeb mírně poklesly z 348 na 345 miliard USD). Po roce 2001 však dochází k výraznému zrychlení tempa růstu celého trhu. **Nejprudší nárůst je patrný v roce 2004** (hodnota dopravních služeb se zvýšila téměř o 100 miliard USD, trh tedy expandoval o čtvrtinu své stávající hodnoty) a i přes určité zpomalení tempa růstu v roce 2005 vidíme, že celosvětový dopravní trh nadále expanduje.

Při pohledu na regionální rozložení objemů dopravních služeb vidíme, že **největší jejich podíl je alokován v Evropě**. V roce 2005 se podle statistik zveřejněných Světovou obchodní organizací jednalo o 39 % z celosvětového dopravního trhu³. Je zřejmé, že mezi hlavní příčiny tak vysokého čísla patří velká provázanost jednotlivých evropských ekonomik a zároveň existence jednotného vnitřního trhu Evropské unie, kdy doprava nemusí překonávat

³ Statistiky WTO (http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2006_e/charts_e/chart_iv14.xls), 15.4.2007

složité administrativní bariéry. Podstatnou roli hraje také rozsáhlá a hustá evropská dopravní síť a v neposlední řadě i fakt, že v Evropě jsou využívány všechny druhy dopravy.

Regionem s **druhým největším podílem na celosvětové dopravě je Asie**. V roce 2005 zde bylo realizováno 30 % z celosvětových dopravních služeb⁴. Hlavní příčiny tohoto vysokého podílu jsou dvě: Zaprvé, Asie je nejlidnatějším světovým regionem. Zadruhé, v devadesátých letech dvacátého století a na přelomu tisíciletí došlo k nastartování asijských ekonomik (ANIZ I a II, Čína, Indie), které dodnes vykazují vysoká tempa růstu. Doprava jako spojující článek mezi výrobou a spotřebou je potom nutnou podmínkou k další expanzi. Na druhé straně je však podíl Asie na celosvětové dopravě stále ještě nižší než podíl Evropy. Hlavní příčinou této skutečnosti je fakt, že evropská dopravní síť je výrazně rozvinutější než ta asijská.

Třetím největším regionem co se dopravního trhu týká **je Severní Amerika**. Podle statistik Světové obchodní organizace se zde v roce 2005 realizovalo 16 % z celosvětových dopravních služeb⁵. Všechny zbývající světové makroregiony potom dohromady dosáhly 15% podílu na celosvětové dopravě⁶.

1.2 Námořní, říční, železniční, silniční a letecká doprava: komparace

Tato podkapitola přináší komparaci pěti jednotlivých dopravních odvětví. Pro svůj specifický charakter je ze srovnání vypuštěna doprava potrubní. U ní je totiž jen obtížně dosažitelná multimodalita, tedy spojení více přepravních druhů a kombinace jejich výhod, což je dáno produkty, které jsou potrubně přepravovány.

1.2.1 Námořní doprava

Námořní doprava **ztratila** s rozvojem letecké dopravy **podstatnou část svých přepravních objemů**. Přesto je ale stále **vysoce efektivním dopravním odvětvím v mezikontinentální přepravě** zboží a materiálů s dlouhou dobou trvanlivosti. Co se týká **výkonů**, „námořní přeprava se na celosvětové přepravě podílí z **60 %**“⁷. Je ale nutné připomenout, že přepravní výkony jsou dány objemem dopraveného zboží na určitou vzdálenost a u námořní přepravy je tedy toto číslo zkreslené velkými vzdálenostmi, na nichž se především uplatňuje. Objemy

⁴ Statistiky WTO (http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2006_e/charts_e/chart_iv14.xls), 15.4.2007

⁵ Tamtéž, 15.4.2007

⁶ Tamtéž, 15.4.2007

⁷ Hrala, V.: Geografie světového hospodářství. Vybrané kapitoly, cit. dílo 2000, s. 94

realizované námořní dopravou už nevykazují tak vysoké relativní číslo vzhledem k celosvětovým dopravním objemům. V roce 2005 bylo **po moři přepraveno** více než **6 miliard tun** nákladu⁸.

Námořní doprava se uplatňuje především při **transportu surovin nebo částečně zpracovaných výrobků**, jako jsou například ropné produkty, uhlí, železná ruda apod. Toto přepravované zboží není ohroženo krátkou dobou trvanlivosti a může být po moři dováženo ve větších množstvích.

Významnou roli při rozvoji námořní dopravy sehrálo **zavádění kontejnerů**. Jejich využívání urychluje nakládku a vykládku v přístavech, omezuje riziko zničení nebo poškození nákladu a rovněž snižuje nebezpečí ztráty nebo krádeže části přepravovaného materiálu. Zároveň kontejnerová přeprava umožňuje efektivnější využití prostoru na lodích.

Nejpodstatnějším **znakem infrastruktury** námořní dopravy jsou **přístavy**. Jedná se o místa, kde probíhá nakládka a vykládka lodí i jejich údržba. Z důvodů vyšší efektivity dopravy jsou přístavy často spojené s terminály nákladní silniční dopravy nebo s nákladními nádražími. Přístavy umístěné v ústí řek také často umožňují překládku nákladu na říční lodě, které pokračují dále do vnitrozemí.

„**Největší část obratu** námořní přepravy, přibližně jedna třetina z celosvětových obrátů, **je soustředěná do evropských přístavů**“⁹. Jedná se především o přístavy v oblasti Severního moře (Rotterdam, Antverpy, Hamburk...) a dále o středomořské ropné přístavy (Marseille, Terst). Podobný podíl jako Evropa vykazují i **asijské přístavy**. Zde se jedná především o ropné přístavy v Perském zálivu, dovozní přístavy v Japonsku a transitní přístavy v jihovýchodní Asii (Singapur, Hong Kong). Na třetím místě mezi světovými makroregiony je **Severní Amerika**, na jejíž přístavy připadá přibližně čtvrtina světových obrátů¹⁰. Realizují se zejména na atlantském pobřeží, ale významnou roli mají i přístavy v Mexickém zálivu.

Námořní doprava se musí vyrovnat se **dvěma hlavními konkurenčními** přepravními **odvětvími**. Jedná se o potrubní a leteckou dopravu.

Potrubní doprava se využívá zejména pro **transport ropných produktů**. Oproti námořní dopravě **je rychlejší** a znamená **menší riziko ekologické katastrofy**. Výhodou námořní přepravy na druhé straně může být, že **není ohrožena regionální politickou nestabilitou**. Zároveň při ní **odpadá problém tranzitních zemí**, přes které by ropovody musely vést.

⁸ Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_transport), 23.4.2007

⁹ Hrala, V.: Geografie světového hospodářství. Vybrané kapitoly, cit. dílo 2000, s. 95

¹⁰ Hrala, V.: Geografie světového hospodářství. Vybrané kapitoly, cit. dílo 2000, s. 96

Letecká doprava konkuruje námořní dopravě především v **rychlosti**. Její nevýhodou proti lodní přepravě však je **omezená kapacita** letadel. Nezanedbatelným faktorem také zůstává, že letecká doprava je proti námořní **výrazně nákladnější**. Z těchto důvodů se tedy využívá zejména při transportu kazivého zboží.

1.2.2 Říční doprava

Říční doprava se používá při **vnitrozemské přepravě** velkých nákladů, a to především na **střední a velké vzdálenosti**¹¹. Podmínkou pro ni je dostatečná síť splavných řek a vybudovaných kanálů.

Tabulka 2: Státy světa s nejdelšími splavnými vodními cestami

Země	Délka splavných vodních cest (v km)
Čína	123 964
Rusko	102 000
EU 25	52 332
Brazílie	50 000
USA	41 009

Zdroj: CIA – The World Factbook (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2093rank.html>), 24.4.2007

Celosvětově je splavných 671 886 kilometrů říční vodní cesty¹². Tabulka 2 ukazuje, že **jedna třetina** z celé této vzdálenosti se nachází na **území** dvou států – **Číny a Ruska**. Dvacet pět členů Evropské unie (před rozšířením 1.1.2007) disponuje sítí řek a průplavů o přibližně poloviční délce než Rusko. Na čtvrtém místě co do délky splavnosti vodní cesty se nachází Brazílie, na pátém Spojené státy. Další země už vykazovaly výrazně menší hodnoty (šestá Indonésie přibližně polovinu délky vodních cest v USA).

Hlavní výhodou říční dopravy proti ostatním vnitrozemským odvětvím je, že **pracuje s už existující infrastrukturou**. S výjimkou umělých průplavů není **nutné budovat dopravní síť**, ale pouze ji upravovat. Díky historickému vytváření sídel přímo na řekách je propojení důležitých center prakticky samozřejmostí. Další významnou výhodou říční dopravy jsou **nízké přepravní náklady**. Přesto má v rozvinutých ekonomikách říční doprava spíše menší význam. Problémem je **nízká rychlost** ve srovnání s ostatními vnitrozemskými přepravními odvětvími a také **nedostatečná hustota říční sítě**, pokud ji porovnáme se silničními nebo železničními sítěmi. Výjimku mezi vyspělými zeměmi tvoří pouze Nizozemsko. Výrazným

¹¹ Hrala, V.: Geografie světového hospodářství. Vybrané kapitoly, cit. dílo 2000, s. 96

¹² CIA - The World Factbook (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2093rank.html>), 24.4.2007

problémem pro říční dopravu jsou také **klimatické podmínky**. Zamrzání sibiřských řek má negativní vliv na jejich využívání jako dopravních cest. Kolísání vodního stavu rovněž nepříznivě ovlivňuje říční přepravu. Je nutné zmínit i **ekologický aspekt**, protože intenzivní říční doprava významně přispívá ke znečištění řek a jejich znehodnocení jako potenciálního zdroje pitné vody.

„**Největší část světových výkonů** říční dopravy je soustředěna v **USA**, zejména v prostoru Velkých jezer“¹³. Mezi nejdůležitější přístavy patří Duluth, Chicago a Detroit. Pro Evropskou unii je nejdůležitější říční dopravní tepnou Rýn, který je systémem průplavů spojen přes Mohan s další významnou vodní dopravní cestou, Dunajem. Na území Ruska je tou nejvýznamnější splavnou řekou Volha spojená systémem kanálů s řekou Moskvou.

1.2.3 Železniční doprava

Železniční doprava se představuje jedno ze dvou nejdůležitějších vnitrozemských dopravních odvětví. **Vrchol jejího rozvoje** přišel v 19. a na počátku 20. století, od té doby však došlo k přesunu značné části přepravy na silnice a relativní význam železniční dopravy klesal.

„Železniční doprava se uplatňuje především v přepravě nákladů na střední a dlouhé vzdálenosti“¹⁴, kdy vytváří silnou konkurenci silniční dopravě díky **větší přepravní kapacitě**. Pro ilustraci: Na dvoukolejné trati je možné za stejný časový interval přepravit více než dvojnásobný objem než na čtyřproudé dálnici¹⁵. Mimo to je železnice ve srovnání se silniční dopravou velice **energeticky efektivní**, což se při dnešním akcentování environmentálních aspektů může jevit jako podstatná konkurenční výhoda. Za standardních podmínek potřebuje vlak pro dopravu stejného objemu na stejnou vzdálenost v průměru o 50 – 70 % méně energie, než by vyžadovala přeprava po silnici¹⁶.

Tabulka 3: Státy světa s nejdelší železniční sítí

Země	Délka železniční sítě (v km)
EU 25	235 199
USA	226 612
Rusko	87 157
Čína	75 438
Indie	63 230

Zdroj: CIA – The World Factbook (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2121rank.html>), 24.4.2007

¹³ Hrala, V.: Geografie světového hospodářství. Vybrané kapitoly, cit. dílo 2000, s. 96

¹⁴ Hrala, V.: Geografie světového hospodářství. Vybrané kapitoly, cit. dílo 2000, s. 97

¹⁵ Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Rail_transport), 24.4.2007

¹⁶ Tamtéž, 24.4.2007

Železniční síť je ve světě vysoce rozvinutá. Její souhrnná celosvětová délka činí 1 115 205 kilometrů. Jak ukazuje Tabulka 3, jednoznačně nejvíce se na této síti podílejí **evropské státy a USA**. Je to pochopitelné, protože železniční sítě byly budovány v období průmyslové revoluce, aby zkrátily vzdálenosti mezi zdroji surovin a místy jejich zpracování.

Průmyslová revoluce přitom začala právě v západní Evropě, tedy v jádru dnešní Evropské unie. Později také rozvinutá železniční síť znamenala pro Německo výhodu rychlejších vojenských dodávek na západní frontu v první světové válce. V Německu samotném se také nachází přibližně jedna šestina z unijní železniční sítě – 47 201 kilometrů¹⁷ (v pořadí států je Německo na osmém místě).

Ve Spojených státech potom východozápadní železniční tahy podporovaly osídlování centrální a západní části dnešních USA a nakonec se staly hlavní spojnicí mezi atlantským a pacifickým pobřežím. V zemích západní Evropy a v USA však nyní dochází k rušení železničních tratí, které přestaly být konkurenceschopné po přesunu části dopravních objemů na koleje a nyní nejsou využívány.

Třetí nejrozsáhlejší železniční síť světa se nachází v **Rusku**, jak ukazuje Tabulka 3. Podstatnou měrou se na délce této sítě podílí **Transsibiřská magistrála**, která spojuje Moskvu se všemi významnými sibiřskými městy a s východoasijským přístavem Vladivostokem. Mezi další důležité železniční tahy patří spojení Moskvy a Petrohradu se západní Evropou. O těchto spojeních ještě bude řeč v rámci čtvrté kapitoly o Panevropských sítích.

Na čtvrtém a pátém místě se co do rozsahu železniční sítě pohybují **Čína a Indie** (viz Tabulka 3). V těchto zemích je železnice **páteří osobní dopravy** a představuje nejspolehlivější spojení mezi velkými městy.

Mezi hlavní nevýhody železnice proti jejímu hlavnímu konkurentovi, silniční přepravě, patří především **nižší rychlost**, zejména na krátké vzdálenosti. Časové prodlevy jsou patrné zejména při nakládce a vykládce.

Dalším negativním rysem je **nižší hustota** železnic ve srovnání se silniční sítí. Na rozdíl od silnic nemůže železnice obsloužit všechna koncová místa a vyžaduje tak překládku z vlaků na

¹⁷ CIA – The World Factbook (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2121rank.html>), 24.4.2007

kamióny. Náklady na vybudování vleček do všech cílových oblastí by totiž vysoce přesáhly zisk z této investice.

Dalším podstatným problémem je **nekompatibilita národních železničních sítí**, což je patrné **především v Evropě**. Národní sítě byly budovány izolovaně, a proto vznikají na hranicích jednotlivých oblastí často úzká místa. V Evropě jsou na relativně malém prostoru využívány všechny tři typy rozchodu kolejí, široký, standardní i úzký. V důsledku toho je třeba v místech, kde se rozchod kolejí mění, překládat zboží nebo přinejmenším vyměnit podvozky vagónů. Zároveň se v Evropě využívá i velké množství různých trakčních systémů, což vyžaduje výměnu lokomotivy na přechodových místech. Nejpodstatnějším problémem nekompatibility národních sítí potom je rozdílná signalizace v různých zemích, v důsledku čehož není možné provozovat přepravu ve skutečně celoevropském měřítku. Uvedeným problémem nekompatibility se v současné době zabývá Evropská komise a snaží se ho řešit na nadnárodní úrovni.

1.2.4 Silniční doprava

Silniční doprava se začala masivně rozvíjet ve 20. století a od jeho druhé poloviny se stala **nejvýznamnějším dopravním odvětvím** vůbec. V naprosté většině zemí světa je silniční doprava pro ekonomiku základním dopravním odvětvím. Nejvíce se její výhody projevují při přepravě na **krátké vzdálenosti**.

Tabulka 4: Státy světa s nejdelší silniční sítí

Země	Délka silniční sítě (v km)
USA	6 430 366
Indie	3 383 344
EU 25	2 394 641
Čína	1 870 661
Brazílie	1 751 868

Zdroj: CIA – The World Factbook (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2085rank.html>), 1.5.2007

Celosvětová silniční síť tvoří svou délkou **největší dopravní infrastrukturu**, celkově zahrnuje 32 345 165 kilometrů zpevněných i nezpevněných silnic¹⁸. Právě započítání i nezpevněných silnic využívaných pro automobilovou dopravu poněkud zkresluje rozsah této infrastruktury uvedený v Tabulce 4. Kromě USA a Evropské unie je totiž podíl nezpevněných

¹⁸ CIA – The World Factbook (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2085rank.html>), 1.5.2007

silnic ve všech ostatních uvedených zemích poměrně značný, přitom jejich kvalita je nesrovnatelná s moderními dálnicemi a rychlostními komunikacemi v rozvinutém světě.

Právě dálnice a rychlostní komunikace tvoří páteř dnešní silniční dopravy. Umožňují **rychlý přesun na střední vzdálenosti**, o dosažitelnost všech míst se starají silnice nižších kategorií.

Právě **vysoká hustota silniční sítě** je její hlavní konkurenční výhodou proti ostatním dopravním odvětvím. Po silnici je dosažitelné prakticky každé místo dané ekonomiky, napojení vzdálených oblastí přitom nevyžaduje tak vysoké investiční náklady jako v případě budování železničního připojení.

Nevýhodou silniční dopravy je **menší kapacita** ve srovnání s železniční přepravou. Pro dosažení stejného objemu je třeba vypravit několik automobilů.

V poslední řadě patří mezi často zdůrazňované nevýhody silniční dopravy **vysoká ekologická zátěž**. Silniční doprava generuje velké množství zplodin, které negativně ovlivňují životní prostředí. Také energetická náročnost silniční dopravy ve srovnání se železniční je vyšší, jak už ukázala kapitola 1.2.3.

1.2.5 Letecká doprava

Letecká doprava začíná hrát větší význam až ve druhé polovině 20. století a „uplatňuje se především v přepravě osob na velké vzdálenosti“¹⁹. Její nejpodstatnější výhodou proti ostatním dopravním odvětvím je především vysoká **rychlost**, tato výhoda se nadále umocňuje s rostoucí vzdáleností. S rozvojem letecké dopravy se také do letadel přesunula část nákladů z podstatně pomalejších námořních lodí.

Většina obrátu letecké dopravy se realizuje ve vyspělých zemích, především v Evropě a v Severní Americe. Severní Amerika samotná dosahuje „přes třetinu výkonů celosvětové letecké přepravy“²⁰, a to především díky vnitrostátní dopravě v USA.

Mezi negativní aspekty letecké dopravy patří zejména **vysoká energetická náročnost** a v jejím důsledku také vysoká cena přepravy. Přitom ve srovnání s námořní dopravou nabízejí letadla výrazně menší přepravní kapacity, což ekonomickou náročnost letecké přepravy dále zvyšuje.

¹⁹ Hrala, V.: Geografie světového hospodářství. Vybrané kapitoly, cit. dílo 2000, s. 102

²⁰ Tamtéž

Dalším negativním důsledkem letecké dopravy je **velká zátěž na životní prostředí**. Zde se nejedná pouze o zplodiny použitého paliva, ale především o hlukové znečištění v blízkosti velkých letišť.

V posledních letech také ohrozil leteckou dopravu **nárůst rizika** při jejím využívání. S rostoucím počtem leteckých spojů roste i počet havárií (jakkoli patří v procentuálním vyjádření letecká doprava mezi bezpečnější), které od využívání letadel odrazují. Podstatnou roli v negativním vnímání letecké dopravy hrají i média, která o leteckých haváriích informují častěji a ve větším rozsahu než o haváriích silničních či železničních.

V prvních letech 21. století také došlo k určitému útlumu letecké dopravy v obavách z **mezinárodního terorismu**. Právě letadla byla totiž použita jako zbraň při teroristickém útoku na World Trade Center 11. září 2001.

1.3 Multimodální doprava

Pokud hovoříme o multimodální dopravě **v užším smyslu**, je jí většinou míněna **kontejnerová přeprava**. Ta se vyznačuje dopravováním zboží uvnitř kontejnerů za využití několika dopravních druhů (uplatňují se námořní, říční, železniční a silniční doprava). Při překládání z jednoho dopravního prostředku na jiný není nutné manipulovat přímo se zbožím, ale s celým kontejnerem²¹. Využívání kontejnerové přepravy znamená významnou úsporu času při nakládce a vykládce a zvyšuje bezpečnost přepravy, jak už bylo uvedeno v podkapitole 1.2.1.

Pokud chápeme multimodální dopravu **v širším smyslu**, hovoříme o **multimodálním dopravním systému**. Ten můžeme definovat jako dopravní infrastrukturu a dopravní prostředky na geograficky vymezeném území. Celá soustava však ještě musí splňovat dodatečné podmínky:

- v dopravním systému funguje vedle sebe **několik** různých **dopravních odvětví**;
- existují **uzlové body**, ve kterých je možné vyměnit jeden druh dopravy za jiný.

Dopravní systémy ve většině světových regionů dnes vykazují znaky multimodality. Nejčastěji takový dopravní systém spojuje železniční a silniční dopravu, často také bývá napojený na námořní přístavy. O konkrétních světových multimodálních dopravních systémech bude podrobně hovořit podkapitola 1.4.

²¹ Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Intermodal_freight_transport), 19.5.2007

Důvody pro rozvoj dopravní multimodality jsou zřejmé. Při využívání kombinace různých přepravních odvětví je možné **spojit výhody** jednotlivých **dopravních druhů** a dosáhnout tak synergického efektu. Aby však multimodální dopravní systém v daném regionu dobře fungoval, je nutná určitá **optimalizace** celého systému a **odstranění úzkých míst**. Ta vznikají především v uzlových bodech, kde zboží přechází z jednoho dopravního odvětví do jiného.

Pro kvalitní fungování multimodálního dopravního systému je rovněž nutný **harmonický rozvoj** všech dopravních odvětví, která jsou do systému zapojena. Častým problémem současných dopravních systémů je intenzivní rozvoj silniční infrastruktury a posilování silniční dopravy, zatímco ostatní dopravní odvětví stagnují, nebo jejich výkon dokonce klesá. Pro zachování multimodálního charakteru dopravy je nutné direktivně podpořit rozvoj těchto stagnujících odvětví a přinést pobídky, které by je učinily schopné konkurovat silniční přepravě.

1.4 Multimodální dopravní systémy ve světě

Tato podkapitola uvádí praktické příklady mimoevropských multimodálních dopravních systémů. Jako ilustrativní příklady byly zvoleny dopravní soustavy ve Spojených státech a Číně. První země je největší ekonomikou na světě a její dopravní systém je specifický vzhledem k historickému rozvoji v průběhu osidlování amerického kontinentu. Druhá země patří k nejdynamičtěji rostoucím ekonomikám na světě a její dopravní infrastruktura byla intenzivně budována především v posledních 50 letech.

1.4.1 USA

Dopravní systém Spojených států tvoří rozvinutá silniční, železniční, letecká i vnitrozemská vodní přeprava. Letecká doprava se však prosazuje především při transportu osob, pro nákladní přepravu se využívá pouze výjimečně. Dominantními odvětvími jsou silniční a železniční doprava.

Železniční síť v USA tvoří 226 612 kilometrů tratí²². Všechny tyto tratě mají stejný rozchod kolejí, díky čemuž odpadá problém nekompatibility dopravních systémů typický pro Evropu. Síť je **nejhustší** na **východním pobřeží** USA, v **oblasti Velkých jezer** a na **pobřeží**

²² CIA – The World Factbook (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/us.html>), 14.6.2007

Mexického zálivu. Směrem na západ hustota sítě klesá, což je dáno především geografickými faktory (velkou překážku pro rozvoj infrastruktury tvoří Skalisté hory). Roli v hustotě železniční sítě hrají i historické faktory, protože osídlování USA probíhalo od východu na západ, železniční síť se proto rozvíjela intenzivněji v oblastech s vyšší hustotou zalidnění a tedy i s vyšší ekonomickou aktivitou. Hustotu železniční sítě znázorňuje mapa v Příloze 1.

Americká železniční doprava je specifická tím, že její **podíl** na celkových **dopravních výkonech** v USA činí **38 %**, absolutní hodnota dopravních výkonů realizovaných na železnici byla 2165 miliard tunokilometrů²³. Tento podíl je velmi vysoký ve srovnání se zbytkem světa. Například v Evropské unii tvořil podíl výkonů nákladní železniční dopravy v roce 2000 pouze 8 %²⁴. Dalším specifikem je fakt, že si na americkém železničním trhu konkuruje pouze sedm společností.

Americkou **silniční síť** tvoří 6 430 366 kilometrů silnic a dálnic²⁵. Všechny dálnice jsou ve vlastnictví jednotlivých amerických států, ty ale dostávají dotace z federálního rozpočtu na vytvoření celostátní dálniční sítě. V roce 2004 už celková délka této sítě dosáhla 75 367 kilometrů a síť spojovala všechna velká americká města²⁶. Hustota této sítě v zásadě kopíruje železnici. **Nejhustší infrastruktura** je na **východním pobřeží** a směrem na jih a na západ se snižuje. Příčinou je jednoznačně hustota zalidnění, která v tomto případě významně souvisí s rozložením infrastruktury, protože silniční doprava je nejvýznamnějším odvětvím osobní přepravy v USA. Hustotu dálniční sítě znázorňuje mapa v Příloze 2.

V USA se výrazně prosazuje i **vnitrozemská vodní doprava**, a to především v oblasti Velkých jezer. Jak už bylo uvedeno v podkapitole 1.2.2, soustředí se zde největší část světové vnitrozemské vodní přepravy. Pro účely nákladní přepravy se v USA využívá celkem 19 312 kilometrů splavných řek a jezer²⁷.

V případě USA můžeme mluvit o skutečném multimodálním dopravním systému, který využívá výhod jednotlivých dopravních odvětví. Většina transkontinentálních nákladů se realizuje na železnici, která je efektivnější pro dálkovou přepravu. Na krátké a střední vzdálenosti se prosazuje silniční doprava. Systém využívá příznivé podmínky v severní části země, kde se díky Velkým jezerům do přepravy zboží významně zapojuje i vnitrozemská

²³ Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Rail_transport_in_the_United_States), 14.6.2007

²⁴ Tamtéž, 14.6.2007

²⁵ CIA – The World Factbook (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/us.html>), 14.6.2007

²⁶ Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Interstate_highway), 14.6.2007

²⁷ CIA – The World Factbook (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/us.html>), 14.6.2007

vodní doprava. Vzhledem k velkým dopravním výkonům na železnici můžeme hovořit o tom, že celý systém nevykazuje výrazné disproporce ve prospěch jednoho dopravního odvětví.

1.4.2 Čína

V Číně došlo od konce druhé světové války k velkému ekonomickému rozvoji, který v poslední dekádě ještě zrychlil. Vzhledem k tomu je nutný další rozvoj dopravní infrastruktury, která je potřebnou podmínkou k udržení dosavadních temp růstu i v příštích letech. Rozvoj dopravní infrastruktury v Číně je řízen centrálně a dohlíží na něj ministerstvo dopravy a ministerstvo železnice.

Klíčovým dopravním odvětvím v Číně je **železnice**. Železniční síť zde tvoří 75 438 kilometrů tratí o standardním rozchodu²⁸. Stejně jako v USA tak odpadá problém nekompatibility různých traťových úseků. **Dvě třetiny** železniční sítě přitom byly **vybudovány ve druhé polovině 20. století**; tento fakt stojí v kontrastu s tím, že ve vyspělých státech byly železnice stavěny především v 19. století a v první polovině 20. Čínská železniční síť díky poměrně nedávnému vzniku může lépe odpovídat aktuálnímu rozložení ekonomické aktivity v zemi.

Železniční síť je vybudována především **podél čínského pobřeží**, jak ukazuje mapa v Příloze 3. Vysoká hustota sítě na východě země koresponduje s tím, že je zde soustředěna většina ekonomické aktivity země. Přístavy na východním pobřeží Číny navíc prochází naprostá většina čínského zahraničního obchodu. Železniční infrastruktura je nadále budována směrem do vnitrozemí, což má pomoci regionálnímu rozvoji zaostalých oblastí země. Pro zahraniční obchod je podstatné i **napojení** čínské železniční sítě na větev **Transsibiřské magistrály** spojující Peking s ruským Irkutskem.

Silniční síť v Číně zahrnuje 1 870 661 silnic a dálnic²⁹. Celkem 130 000 kilometrů z tohoto počtu tvoří dálnice propojené do Národního dálničního systému³⁰, který slouží k propojení čínských velkých měst. Celý systém stále ještě není dobudován a očekává se, že všechna města by na něj měla být napojena v roce 2020. Rychlé dokončení této dálniční sítě je nutné i vzhledem k rostoucím výkonům silniční přepravy a ke zvyšujícím se počtům automobilů na silnicích, a to jak osobních, tak nákladních.

²⁸ CIA – The World Factbook (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html#Trans>), 2.10.2007

²⁹ Tamtéž, 2.10.2007

³⁰ Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Transport_in_the_People%27s_Republic_of_China), 2.10.2007

Čína disponuje i **nejdelší splavnou vodní cestou** na světě o celkové délce 123 964 kilometrů³¹. Nejvýznamnějšími dopravními tepnami jsou řeky Chej-lung ťiang, Jang-c' ťiang a Siang³². Ke zlepšení říční dopravy má přispět i budovaná přehrada Tři soutěsky.

Nejvýznamnějšími prvky čínského dopravního systému jsou železniční a silniční doprava. Vládne však mezi nimi určitá disproporce, protože vzhledem k nedostatku automobilů na čínském trhu se v minulosti rozvíjela především železniční infrastruktura, která se stala klíčovou pro čínskou ekonomiku. V současnosti dochází k narovnávání stavu. Po dokončení Národního dálničního systému bude silniční síť kopírovat tu železniční s výrazně vyšší hustotou na pobřeží než ve vnitrozemí.

³¹ CIA – The World Factbook (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html#Trans>), 2.10.2007

³² Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Transport_in_the_People%27s_Republic_of_China), 2.10.2007

2 SPOLEČNÁ DOPRAVNÍ POLITIKA EU

Druhá kapitola diplomové práce uvádí dopravu do kontextu evropské problematiky. Těžištěm jejího zájmu je Společná dopravní politika EU, která hraje nejvýznamnější roli při vytváření evropského dopravního systému.

První podkapitola se věnuje právnímu zakotvení dopravní problematiky v zakládajících dokumentech Evropské unie. Přihlíží i k otázce právních východisek transevropských sítí, jejichž dopravní aspekt je se Společnou dopravní politikou jednoznačně provázaný. Podkapitola se věnuje i rozsudku Evropského soudního dvora z roku 1985, který znamenal pro EU impuls k intenzivnějšímu rozvoji SDP.

Druhá kapitola zachycuje financování projektů rozvoje dopravní infrastruktury a uvádí ho do kontextu s finančními rámci ostatních společných politik EU.

Třetí podkapitola se věnuje vývoji Společné dopravní politiky od založení Evropského hospodářského společenství v roce 1958 do současnosti. Pozornost je věnována především významným posunům v realizaci SDP v devadesátých letech minulého století a dopadům, které mělo východní rozšíření v roce 2004 na evropský dopravní prostor a na vlastní realizaci Společné dopravní politiky.

Čtvrtá podkapitola zachycuje kontext koordinovaných politik EU, které jsou se Společnou dopravní politikou úzce spojené. Konkrétně se jedná o politiku transevropských sítí a o regionální a strukturální politiku.

2.1 Východiska SDP EU

2.1.1 Základní právní dokumenty EU

Postavení dopravy jako klíčového faktoru moderních ekonomik bylo zřejmé už na počátku procesu evropské ekonomické integrace. Zakladatelé Evropského hospodářského společenství (EHS) si uvědomovali, že funkční dopravní systém v rámci integrovaného útvaru je nutnou podmínkou pro dosažení cíle společenství tak, jak ho stanovuje Smlouva o založení EHS (SES) v článku 2: „Posláním Společenství je vytvoření společného trhu a hospodářské a

měnové unie prováděním společných politik³³ a „podporovat v celém Společenství harmonický, vyvážený a udržitelný rozvoj hospodářských činností“³⁴.

Pro dosažení cíle EHS podle článku 2 byly stanoveny specifické nástroje. Co se dopravy týká, článek 3 SES pod písmenem f zakládá „**společnou politiku v oblasti dopravy**“³⁵ (SDP). Společná politika se vyznačuje tím, že se jednotlivé členské státy vzdaly svých pravomocí v dané oblasti a přenesly je na **nadnárodní orgány** – Radu ministrů a Evropskou komisi. Tyto orgány mají v rámci dané politiky **exkluzivní kompetence**³⁶.

SDP byla jednou ze tří společných politik zakotvených v zakládajících smlouvách. Významnou roli měla hrát při vytváření společného trhu. Pro jeho hladké fungování bylo nutné dosáhnout liberalizace dopravních služeb a technické standardizace dopravy³⁷.

Smlouva o založení EHS stanovovala, že se ustanovení v rámci SDP vztahují na **železniční, silniční a vnitrozemskou lodní dopravu**. Podle smlouvy však může Rada „kvalifikovanou většinou rozhodnout, zda, do jaké míry a jakým postupem bude možno stanovit vhodná ustanovení pro dopravu námořní a leteckou“³⁸.

EHS mělo podle zakládající smlouvy vytvořit

- „společná pravidla pro mezinárodní dopravu do nebo z některého členského státu;
- podmínky, za nichž budou moci dopravci, kteří nejsou rezidenty tohoto státu, provozovat dopravu uvnitř některého členského státu;
- opatření ke zlepšení veřejné dopravy“³⁹.

Smlouva dále určuje, že v dopravě uvnitř Společenství musí být odstraněna veškerá diskriminující opatření v závislosti na zemi původu nebo určení⁴⁰. Členské státy rovněž nesmí uplatňovat takové ceny nebo podmínky, které by podporovaly nebo chránily určité podniky

³³ Smlouva o založení Evropského společenství, článek 2. In Evropské právo. Základní dokumenty, Sagit 2007, s. 6

³⁴ Tamtéž

³⁵ Smlouva o založení Evropského společenství, článek 3. In Evropské právo. Základní dokumenty, cit. dílo 2007, s. 6

³⁶ Cihelková, E., Jakš, J.: Evropská integrace – Evropská unie, Oeconomica 2004, s. 73

³⁷ Cihelková, E., Jakš, J.: Evropská integrace – Evropská unie, cit. dílo 2004, s. 74

³⁸ Smlouva o založení Evropského společenství, článek 80. In Evropské právo. Základní dokumenty, cit. dílo 2007, s. 17

³⁹ Smlouva o založení Evropského společenství, článek 71. In Evropské právo. Základní dokumenty, cit. dílo 2007, s. 16

⁴⁰ Smlouva o založení Evropského společenství, článek 75. In Evropské právo. Základní dokumenty, cit. dílo 2007, s. 16

nebo průmyslová odvětví v dané zemi⁴¹. SES však umožňuje členským státům nabízet určité podpory, pokud „odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo představují náhradu za určitá plnění v rámci veřejné služby“⁴².

Maastrichtská smlouva z roku 1992, zakládající Evropskou unii, dále posílila postavení dopravy v základních právních dokumentech EU. Ve smlouvě se poprvé objevil i koncept **transevropských sítí**, který umožňoval mimo jiné plánování rozvoje dopravní infrastruktury na celoevropské úrovni.

Maastrichtská smlouva ukládá Evropské unii vybudovat transevropské sítě, které by umožnily občanům EU i jiným hospodářským subjektům „plné využití výhod vyplývajících z vytváření prostoru bez vnitřních hranic“⁴³. Transevropské sítě by podle Maastrichtské smlouvy měly přispět k vytvoření systému otevřených a konkurenčních trhů. Orgány EU se měly zaměřit na „podporu propojení a interoperability vnitrostátních sítí, jakož i na přístup k nim“⁴⁴.

Maastrichtská smlouva také stanovovala, že pro financování projektů v rámci transevropských sítí může EU využít i prostředky v rámci **Kohezního fondu**⁴⁵. Významným příspěvkem k budování infrastruktury na skutečně evropské úrovni je i ustanovení Smlouvy o EU, že se „Společenství může rozhodnout **spolupracovat se třetími zeměmi** k podpoře společného zájmu a k zajištění interoperability sítí“⁴⁶.

2.1.2 Rozsudek ESD

V šedesátých a sedmdesátých letech dvacátého století nevykazoval rozvoj SDP na rozdíl od ostatních společných politik, zemědělské a obchodní, žádný významný pokrok. Evropská komise sice v roce 1962 vydala akční program, který měl vést k liberalizaci dopravních trhů a k harmonizaci a standardizaci dopravních opatření jednotlivých členských států, pokrok v jejich zavádění byl však jen velmi malý.

⁴¹ Smlouva o založení Evropského společenství, článek 76. In Evropské právo. Základní dokumenty, cit. dílo 2007, s. 16

⁴² Smlouva o založení Evropského společenství, článek 73. In Evropské právo. Základní dokumenty, cit. dílo 2007, s. 16

⁴³ Smlouva o založení Evropského společenství, článek 154. In Evropské právo. Základní dokumenty, cit. dílo 2007, s. 34

⁴⁴ Tamtéž

⁴⁵ Smlouva o založení Evropského společenství, článek 155. In Evropské právo. Základní dokumenty, cit. dílo 2007, s. 34

⁴⁶ Tamtéž

Dopravní trhy zůstávaly navzdory opatřením Evropské komise nadále **výrazně regulované**. Národní zájmy jednotlivých členských států v oblasti dopravy vykazovaly podstatné odlišnosti. Jednotlivé země z tohoto důvodu neměly zájem na výraznějším přesunu pravomocí na nadstátní úroveň a na komunitarizaci svých dopravních trhů. Některé státy měly zájem pouze na zavedení těch opatření, která by zvýšila jejich konkurenční výhody. Jiné státy usilovaly o liberalizaci celoevropského dopravního prostoru, který by jejich dopravcům otevřel přístup na zahraniční trhy⁴⁷.

Vzhledem k minimálnímu pokroku v zavádění společné dopravní politiky podal Evropský parlament v roce 1983 k **Evropskému soudnímu dvoru žalobu na Radu ministrů**, která podle jeho názoru neplnila ustanovení Římských smluv. Rozhodnutí ESD přišlo v roce 1985. Soudní dvůr dal za pravdu Evropskému parlamentu a v rozsudku žádal Radu ministrů, aby **urychlila proces harmonizace dopravy**⁴⁸.

2.2 Financování SDP

Budování dopravní infrastruktury je tradičně financováno z **veřejných zdrojů**. Tato praxe však vedla k nárůstu disproporcí mezi jednotlivými dopravními odvětvími. Náklady na vybudování jednoho kilometru dálnice jsou podstatně nižší než náklady na výstavbu jednoho kilometru vysokorychlostní železnice. Národní vlády proto měly tendenci upřednostňovat silniční dopravu. Tato praxe je však při budování celoevropské multimodální dopravní sítě nadále neudržitelná. Je tedy nutné, aby se náklady na výstavbu evropských dopravních sítí rozložily na národní vlády, evropské fondy a soukromé investory.

Největší část finanční zátěže zůstává stále na **členských státech**. Evropská unie však umožňuje čerpat na jednotlivé projekty podporu z unijních zdrojů, konkrétně ze **strukturálních fondů, kohezního fondu a z kapitoly evropského rozpočtu pro transevropské sítě**. Příspěvek z unijních zdrojů je věnován na projekty ve formě přímých dotací a vztahuje se na studie nebo práce pro výstavbu dopravní infrastruktury. Dotace může dosáhnout až 10 % předpokládaných celkových nákladů investice. Jeho cílem je usnadnit nastartování projektů a zmobilizovat případné investory⁴⁹.

⁴⁷ Cihelková, E., Jakš, J.: Evropská integrace – Evropská unie, cit. dílo 2004, s. 94

⁴⁸ Euroskop.cz (<http://www.euroskop.cz/58012/110913/clanek/spolecna-dopravni-politika/vyvoj-spolecne-dopravni-politiky/>), 25.6.2007

⁴⁹ Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout, Brusel 2001, s. 63

V případě **přeshraničních dopravních projektů**, kde je nutná jistá koordinace na nadnárodní úrovni, může podpora ze zdrojů Unie dosáhnout až 20 %. Vyšší příspěvek z unijních zdrojů působí jako stimulant, protože desetiprocentní podpora není dostatečně motivující pro investory, aby se do náročného projektu zapojili. Aby však bylo možné žádat o vyšší finanční podporu, musí daný projekt splňovat několik podmínek:

- projekt má **vysokou přidanou hodnotu** pro budování transevropských sítí, ale očekávaná společenskoekonomická **návratnost na národní úrovni je nízká**;
- jedná se o dopravní spojení **překonávající velké přírodní překážky** (např. horské hřebeny, vodní plochy), jejichž realizace vyžaduje rozsáhlé inženýrské práce⁵⁰.

Dvacetiprocentní podpora může být poskytnuta i přeshraničním projektům zahrnujícím členské státy, které vstoupily do Evropské unie v letech 2004 a 2007 a kde z **historických důvodů není dostatečná dopravní infrastruktura** v blízkosti hranic.

O udělení konkrétního příspěvku rozhoduje Evropská komise na základě souhlasu členského státu, na jehož území se bude projekt realizovat. Daný stát je rovněž zodpovědný za oprávněné využití prostředků a musí pravidelně provádět kontrolu hospodaření. Nezávisle na této kontrole může Komise vyslat své vlastní experty, kteří prověří, zda projekt odpovídá podmínkám, za kterých byla schválena dotace. Pokud vývoj projektu tyto podmínky porušuje, má Komise právo omezit nebo dokonce úplně zrušit už schválenou podporu.

Vzhledem k tomu, že finanční zdroje EU jsou nutně omezené, podporuje Unie prioritně ty projekty, které jsou klíčové pro vybudování transevropské dopravní sítě. Seznam nejvýznamnějších dopravních projektů byl schválen na summitu v Essenu v roce 1994 a detailně se mu bude věnovat čtvrtá kapitola této práce.

Evropská komise se rovněž snaží najít **alternativní způsoby** financování dopravních staveb. Uvažuje se o přesunu finančních prostředků z mýta vybraného na dálničních tazích a jejich využití pro stavbu železnic. Takový přístup by sice podpořil rozvoj multimodality, na druhé straně však často stojí v přímém rozporu se stávající legislativou.

2.2.1 Doprava v evropském rozpočtu

Co se týká financování SDP ze zdrojů evropského rozpočtu, dopravní problematika spadá do rozpočtové kapitoly „**konkurenceschopnost a soudržnost**“. Z celkových 126,5 miliardy eur

⁵⁰ Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout, Brusel 2001, s. 63

počítá rozpočet pro rok 2007 s 44 procenty na tuto kapitolu, jak ukazuje Graf 1. Přímo na **transevropské síti** (rozpočtová kapitola zahrnuje jak síť dopravní, tak energetické) počítá rozpočet s **1 miliardou eur**. Je však nutné uvědomit si, že kapitola „konkurenceschopnost a soudržnost“ obsahuje i finanční zdroje pro **kohezní fond**, který se podstatnou částí podílí na realizaci dopravních projektů.

Graf 1: Rozpočet EU pro rok 2007



Zdroj: Generální ředitelství pro rozpočet

(http://ec.europa.eu/dgs/budget/budget_glance/what_for_cs.htm), 3.9.2007

Evropská unie si uvědomuje, jaký význam dopravní infrastruktura má. Přestože výdaje na dopravu jsou dosud velmi nízké ve srovnání se zemědělskou politikou, na niž se spotřebuje 43 % unijních prostředků, v rozpočtových plánech pro rok 2008 se počítá se **zvýšením objemu prostředků** pro evropské dopravní a energetické sítě o 12 %. Objem kohezního fondu, který se mimo jiné využívá i pro financování dopravních projektů, má narůst o 14 %⁵¹.

2.3 Vývoj dopravní politiky

2.3.1 Stav před rokem 1985

Cíle společné dopravní politiky, jak je definuje článek 71 Římských smluv, se v prvních 25 letech existence EHS nedařilo příliš naplňovat. Jak už bylo uvedeno v podkapitole 2.1.1, jednotlivé členské státy měly v oblasti dopravy odlišné zájmy a neexistovala dostatečná vůle k naplňování rozhodnutí přijatých na nadnárodní úrovni. Úspěšnost realizace SDP byla tedy i přes iniciativu Evropské komise poměrně malá.

⁵¹ EUROPA – The European Union On-Line (http://ec.europa.eu/budget/budget_detail/next_year_en.htm), 3.9.2007

První opatření pro SDP byla schválena v **Schausově memorandu** v roce 1961, které obsahovalo principy společné dopravní politiky. Z nich vycházel **Akční plán z roku 1962**, který požadoval **odstranění překážek**, které bránily vnitřnímu pohybu dopravních služeb uvnitř EHS, a **standardizaci požadavků na dopravní prostředky** (např. rozměry silničních vozidel, zdaňování vozidel) mezi členskými státy⁵². Požadavky Akčního plánu se však nepodařilo naplnit.

Další významnější iniciativa v oblasti SDP přišla v souvislosti s **prvním rozšířením EHS** v roce 1973. Nově začala být zdůrazňovaná **souvislost dopravní politiky s dalšími programy EHS**. Byl rovněž definován dopravní systém EHS, který měly tvořit **společná dopravní infrastruktura** a **společný dopravní trh**. Podstatným komunitárním rysem celého systému mělo být plánování a financování dopravních tras na celoevropské úrovni a společná regulace trhu. V roce 1973 vydala Evropská komise další Akční plán, který požadoval:

- „vytvoření plánu dopravní sítě Společenství;
- stanovení kritérií pro alokaci investic mezi jednotlivé druhy dopravy;
- roli železniční dopravy v plánu dopravní sítě Společenství;
- plánování rozvoje říční dopravy“⁵³.

Pokrok v realizaci Akčního plánu z roku 1973 byl však jen dílčí. Podařilo se realizovat pouze některá opatření, která Evropská komise požadovala. Bylo prosazeno umožnění vstupu na dopravní trh subjektům z jiných členských zemí a podařilo se omezit některé formy diskriminace. Dopravní trh však nadále zůstával především na úrovni národních států. Jednou z příčin byl do určité míry **monopolní charakter** části dopravního trhu, zejména v železniční dopravě. Významnou roli také hrály strukturální krize světové ekonomiky v sedmdesátých letech dvacátého století. Existence celní unie zbavila členské státy některých prostředků pro ochranění národních ekonomik, regulace dopravního trhu tak byla využívána jako určité **protektionistické opatření**⁵⁴.

Celkový malý pokrok v prosazování společné dopravní politiky vedl Evropský parlament v roce 1983 k podání žaloby na Radu ministrů. Její úspěch společně s posílením snah o realizaci vnitřního trhu vedl k nastartování nové etapy vývoje SDP.

⁵² Cihelková, E., Jakš, J.: Evropská integrace – Evropská unie, cit. dílo 2004, s. 94

⁵³ Tamtéž

⁵⁴ Euroskop.cz (<http://www.euroskop.cz/58012/110913/clanek/spolecna-dopravni-politika/vyvoj-spolecne-dopravni-politiky/>), 6.9.2007

2.3.2 Vývoj SDP v letech 1985 – 2000

Ve druhé polovině osmdesátých let se situace ve společné dopravní politice začíná měnit. Významnou úlohu v tom sehrálo **schválení Jednotného evropského aktu** v roce 1985, který počítal s rychlým dobudováním vnitřního trhu. Pro dopravu je nejpodstatnější, že vnitřní trh předpokládal volný pohyb zboží, a tedy odbourání veškerých jeho přímých i nepřímých překážek. Významnými změnami bylo především **povolení kabotáže** a **odstranění kontrol na vnitřních hranicích**.

K významným změnám došlo i v dopravních odvětvích, která Římská smlouva podle článku 80 do SDP původně nezařazovala. Došlo k zavedení volné soutěže v oblasti **námořní dopravy**, která představuje 85 % zahraničního obchodu EU⁵⁵; byla zde zrušena tarifní opatření a trh byl otevřen pro všechna potenciální dopravce. K obdobné liberalizaci došlo i v **letecké dopravě**.

Další významnou změnu přinesla Maastrichtská smlouva, která v základních pramenech evropského práva zakotvila i koncept **transevropských sítí**. Dopravní aspekt těchto sítí se úzce váže na SDP a detailně se jím bude zabývat podkapitola 2.4.1.

V roce 1993 vydala Evropská komise Bílou knihu, která určovala základní směřování dopravní politiky v devadesátých letech. Důraz zde byl kladen na vybudování **jednotného evropského dopravního systému**, který by umožňoval **multimodalitu**⁵⁶. Třemi hlavními cíli Bílé knihy z roku 1993 bylo:

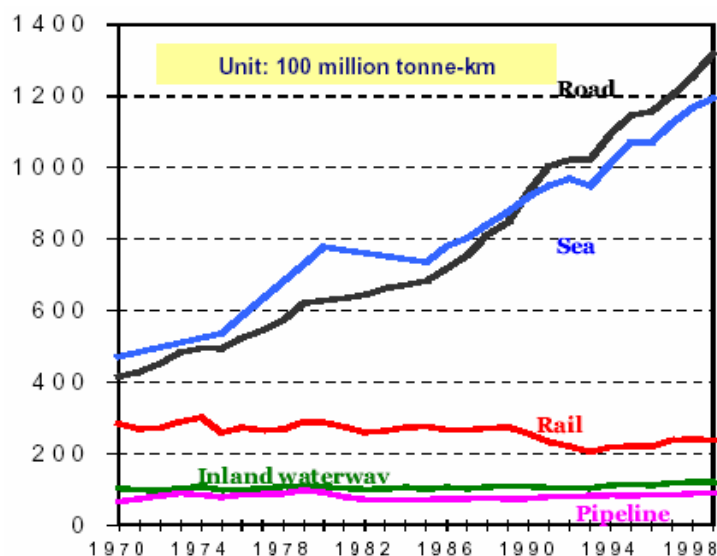
- „odstranění zbývajících restrikcí a distorzí na vnitřním trhu;
- zajištění řádného fungování dopravních systémů EU;
- integrování otázek životního prostředí do cílů společné dopravní politiky“⁵⁷.

⁵⁵ Euroskop.cz (<http://www.euroskop.cz/58012/110913/clanek/spolecna-dopravni-politika/vyvoj-spolecne-dopravni-politiky/>), 6.9.2007

⁵⁶ Cihelková, E., Jakš, J.: Evropská integrace – Evropská unie, cit. dílo 2004, s. 95

⁵⁷ Tamtéž

Graf 2: Vývoj výkonů jednotlivých odvětví nákladní dopravy v EU 15 v letech 1970 - 1998



Zdroj: Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout, Brusel 2001, s. 23

Bílá kniha z roku 1993 také reflektovala **nerovnoměrný růst jednotlivých dopravních odvětví** v posledních letech, který zobrazuje Graf 2. Od roku 1980 zaznamenala všechna odvětví nákladní dopravy kromě silniční dopravy relativní pokles přepravních výkonů. Nejmarkantněji se tento trend projevil v **železniční dopravě**, která za posledních několik dekád zaznamenala dokonce **absolutní pokles** přepravních výkonů – zatímco v roce 1970 vykazovala 283 miliard tunokilometrů, v roce 1998 už to bylo pouze 241 miliard tunokilometrů⁵⁸. Celkový objem dopravy v rámci tehdejší EU přitom za stejné období vzrostl.

Pro realizaci cílů Bílé knihy z roku 1993 vydala Evropská komise Akční plán pro období 1995 – 2000. Akční plán kladl důraz na **udržitelnost rozvoje** dopravního systému, **zkvalitnění dopravních služeb** a v neposlední řadě i na **vytváření vazeb na nečlenské země EU 15**⁵⁹.

Pro další komunitarizaci společné dopravní politiky je podstatné i vydání Zelené knihy nákladů, která se zaměřuje na problematiku **cen v jednotlivých dopravních odvětvích**. Počínaje druhou polovinou devadesátých let tak poprvé dochází k regulaci dopravního trhu na celoevropské úrovni.

⁵⁸ Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout, Brusel 2001, s. 28

⁵⁹ Cihelková, E., Jakš, J.: Evropská integrace – Evropská unie, cit. dílo 2004, s. 95

2.3.3 Změny po roce 2001

Rok 2001 znamenal další podstatnou změnu ve vývoji společné dopravní politiky. Evropská komise vydala další Bílou knihu, která mapuje plánovaný rozvoj celoevropského dopravního systému v následujícím desetiletí. Podstatný je i fakt, že Bílá kniha z roku 2001 už zohledňuje i plánované východní rozšíření EU, k němuž došlo ve dvou vlnách v letech 2004 a 2007.

Bílá kniha z roku 2001 se v dopravě snaží nadále posilovat princip multimodality. Zároveň nově zohledňuje i environmentální aspekty dopravy. Hlavními cíli pro první dekádu dvacátého prvního století podle Bílé knihy jsou:

- převedení části zboží přepravovaného po silnici na železniční, námořní a říční dopravu;
- posílení propojenosti národních dopravních systémů;
- usnadnění propojení mezinárodní dopravy pomocí technických inovací⁶⁰.

První cíl souvisí s **ekologickými aspekty** dopravy. Jak už bylo uvedeno v první kapitole, silniční doprava významně znečišťuje životní prostředí, zejména je producentem velkého množství skleníkových plynů. EU se jako signatář Kjótského protokolu přitom zavázala, že bude usilovat o snížení takovýchto emisí.

Druhý cíl vyžaduje dosažení vzájemné **interoperability** systémů. Největší problémy jsou viditelné v železniční dopravě, protože v Evropě z historických důvodů existují národní dopravní systémy, které se navzájem liší signalizačními i bezpečnostními systémy. Bílá kniha vyžaduje, aby bylo možné použít pohonné jednotky z jednoho členského státu i ve státě jiném, tedy aby vlaky byly schopné jezdit po libovolném úseku celoevropské železniční sítě. Pro zajištění tohoto cíle je nutné stanovení minimálních společných standardů platných na celém území EU.

Dosažení třetího cíle je úzce spojené s vytvořením globálního telekomunikačního systému Galileo, který je jednou z dimenzí transevropských sítí.

V roce 2006 vydala Evropská komise dokument Evropa v pohybu – udržitelná mobilita pro náš kontinent. Jedná se o revizi Bílé knihy z roku 2001. Nový dokument konstatuje, že v evropské železniční dopravě se podařilo vytvořit **podmínky otevřené soutěže** a bylo vybudováno několik páteřních projektů plánované evropské železniční sítě. Revize Bílé knihy

⁶⁰ Euroskop.cz (<http://www.euroskop.cz/58012/110913/clanek/spolecna-dopravni-politika/vyvoj-spolecne-dopravni-politiky/>), 7.9.2007

rovněž stanovuje nový cíl, kterým je **dosažení energetické efektivity** dopravy, protože doprava se podílí 71 % na evropské spotřebě ropy a 26 % na evropské produkci oxidu uhličitého⁶¹. Dokument tak uvádí společnou dopravní politiku do souvislosti s politikou životního prostředí a s energetickou politikou.

Kromě střednědobé strategie Bílé knihy z roku 2001 znamenalo velký posun SDP také **rozšíření EU** v roce 2004. Nové členské státy většinou disponovaly podstatně **hustší železniční sítí** než země EU 15 a panovala zde i silnější tradice jejího užívání. Zatímco v EU 15 činí současný podíl železnice na přepravě 8 %, v nových členských státech se v průměru pohybuje mezi 35 a 40 %⁶². Evropská komise má v souladu s cíli Bílé knihy z roku 2001 zájem tento podíl zachovat na relativně vysoké úrovni, ačkoli očekává mírný pokles, protože nové členské země budou do značné míry kopírovat minulý vývoj EU 15 s přesunem části dopravních výkonů na silnice. Nutnou podmínkou pro zachování dopravy na železnici je **vytvoření nových spojení mezi novými a starými členskými státy**, protože tato spojení z historických důvodů (čtyřicet let existence železné opony) často chybí nebo jsou nedostatečná.

2.4 Související politiky EU

Realizace cílů společné dopravní politiky je v podstatné míře provázaná se souvisejícími politikami EU. Nejvýznamnější jsou v tomto smyslu politika transevropských sítí (TEN) a regionální a strukturální politika, jejichž vztahu k SDP je věnována tato podkapitola.

2.4.1 Politika transevropských sítí

Transevropské sítě poprvé definuje Maastrichtská smlouva v článku 154 a uvádí jejich tři dimenze – **dopravní, telekomunikační a energetickou**. Pro účely této práce se budeme zabývat především oblastí dopravy.

Hlavním cílem dopravních sítí (TEN-T) je „zdokonalení **propojení** centrálních **regionů** s ostrovními, periferními a slabě zalidněnými oblastmi“⁶³. Realizace dopravní sítě má rovněž přispět k hladkému **fungování vnitřního trhu**. Je zřejmé, že už od počátku se o TEN-T

⁶¹ Euroskop.cz (<http://www.euroskop.cz/58012/110913/clanek/spolecna-dopravni-politika/vyvoj-spolecne-dopravni-politiky/>), 7.9.2007

⁶² Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout, Brusel 2001, s. 100

⁶³ Cihelková, E., Jakš, J.: Evropská integrace – Evropská unie, cit. dílo 2004, s. 96

uvažovalo nikoli pouze v rámci EU 15, ale v rámci celého evropského kontinentu. Projekt TEN-T totiž počítá v rámci rozvoje ekonomických vazeb i s propojením sítí EU 15 se sítěmi zemí střední a východní Evropy, které vstoupily do Unie až v letech 2004, resp. 2007.

Je rovněž podstatné, že transevropské dopravní sítě mají vytvořit **multimodální systém**. Aby však tento systém byl efektivní, je třeba optimalizovat jednotlivá dopravní odvětví, a to jak z hlediska výkonů, tak z hlediska životního prostředí. Podstatným rysem celého systému má být kromě vybudování hlavních dopravních tahů i **vytvoření druhotné sítě**. Ta má napojit tranzitní regiony na hlavní dopravní osy a zabránit tak vytvoření prázdných míst mezi dvěma výchozími body těchto os⁶⁴.

Projekt TEN-T má spojit národní dopravní sítě do celoevropského dopravního systému. Podle směrnice 1996/1692 by mělo být v roce 2010 dosaženo **plné integrace pozemních, vodních a vzdušných sítí**. Celoevropská dopravní síť má zahrnovat 75 200 kilometrů silnic, 78 000 kilometrů železnic, 330 letišť, 270 mezinárodních přístavů a 210 vnitrozemských přístavů⁶⁵. Dopravní systém má být interoperabilní, má využívat komparativních výhod všech dopravních odvětví a mají ho tvořit:

- „trasy určené pro dálkovou osobní dopravu;
- trasy určené pro smíšenou dopravu;
- trasy určené zejména pro modernizovanou nákladní dopravu;
- trasy určené pro regionální dopravu;
- uzly pro osobní a nákladní dopravu;
- spojovací trasy“⁶⁶.

2.4.2 Regionální a strukturální politika

Regionální a strukturální politika patří mezi **koordinované politiky** Evropské unie. Členské státy přenesly v rámci této politiky pouze část svých kompetencí na nadnárodní úroveň, kde probíhá zejména harmonizace a koordinace aktivit. Realizace politiky však zůstává v kompetencích národních vlád. Hlavní oblast zájmu politiky je stanovena článkem 158 Smlouvy o Evropském společenství následovně: „Společenství za účelem podpory

⁶⁴ Cihelková, E., Jakš, J.: Evropská integrace – Evropská unie, cit. dílo 2004, s. 96

⁶⁵ Cihelková, E., Jakš, J.: Evropská integrace – Evropská unie, cit. dílo 2004, s. 98

⁶⁶ Tamtéž

harmonického vývoje rozvíjí a prosazuje svou činnost vedoucí k posilování hospodářské a sociální soudržnosti. Společenství se zaměří především na snižování rozdílů mezi úrovní vývoje různých regionů“⁶⁷.

Z výše uvedené definice regionální a strukturální politiky je patrná **úzká provázanost** se společnou dopravní politikou. SDP může být vnímána jako jeden z prvků, které přispívají k větší kohezi uvnitř EU, protože s budováním jednotného dopravního systému dochází k provázání centrálních a odlehlých regionů, což může přispět ke snižování rozdílů mezi periferií a centrem. Na druhou stranu je možné prostřednictvím regionální a strukturální politiky podpořit rozvoj dopravní infrastruktury v zaostávající oblasti a tím přispět k rozvoji celoevropské dopravní sítě.

Regionální a strukturální politika je realizována za pomoci **strukturálních fondů**. O rostoucím významu této politiky svědčí fakt, že strukturální fondy tvoří stále větší část výdajů evropského rozpočtu – 36 %⁶⁸. Z hlediska tvorby dopravní infrastruktury je tím nejpodstatnějším **Evropský fond regionálního rozvoje** (ERDF), jehož prostředky mohou čerpat zaostalé evropské regiony.

Samostatným nástrojem regionální a strukturální politiky EU je **Kohezní fond**, který byl vytvořen Maastrichtskou smlouvou. Od strukturálních fondů se liší především tím, že k čerpání jeho prostředků jsou oprávněny méně rozvinuté státy, nikoli regiony. Prostředky fondu je možné čerpat na rozvoj dopravní infrastruktury v rámci transevropských sítí. Jedná se tedy o **velké dopravní projekty**, jakými jsou například stavba dálnic a silnic první třídy, budování železničních koridorů nebo vytváření multimodálních dopravních uzlů⁶⁹. Cílem tohoto financování je přispět k intenzivnímu rozvoji infrastruktury, aniž by došlo k přílišnému zatížení státních rozpočtů a tím i k vytvoření makroekonomické nestability.

O čerpání z prostředků Kohezního fondu na konkrétní projekt rozhodují společně vláda členského státu a Evropská komise. Rozsah podpory z Kohezního fondu může dosáhnout **až 85 % veřejných výdajů** investovaných do projektu⁷⁰, přičemž konkrétní výše podpory z unijních zdrojů záleží na typu projektu. Pokud stát na konkrétní infrastrukturní projekt čerpá

⁶⁷ Smlouva o založení Evropského společenství, článek 158. In Evropské právo. Základní dokumenty, cit. dílo 2007, s. 35

⁶⁸ Euroskop.cz (<http://www.euroskop.cz/40542/clanek/regionalni-a-strukturalni-politika-evropske-unie/>), 16.9.2007

⁶⁹ Euroskop.cz (<http://www.euroskop.cz/40542/110839/clanek/regionalni-a-strukturalni-politika-evropske-unie/kohezni-fond-fond-soudrznosti-/>), 16.9.2007

⁷⁰ Tamtéž, 16.9.2007

prostředky z Kohezního fondu, nesmí už na něj region, na jehož území se stavba realizuje, využít dotace ze strukturálních fondů.

3 PŘÍKLADY MULTIMODÁLNÍ DOPRAVY V ČLENSKÝCH STÁTECH EU

Cílem této kapitoly je ukázat multimodální dopravní systémy ve vybraných státech Evropské unie. První podkapitola se zaměřuje na Německo, které je největší ekonomikou EU a díky své poloze v centru Unie po dvou vlnách východního rozšíření se stává i důležitým spojovacím článkem mezi starými a novými zeměmi.

Druhá podkapitola se věnuje Nizozemsku. Na jeho území se nachází největší evropský přístav Rotterdam, který je spojen s vnitrozemím železniční, silniční i říční infrastrukturou a je významným uzlem celoevropského multimodálního dopravního systému.

Předmětem třetí podkapitoly je Rakousko, jehož dopravní systém je specifický kvůli složitým geografickým podmínkám na relativně malém území. Rozvoj dopravní infrastruktury je zde také do značné míry ovlivněn environmentálními hledisky.

Čtvrtá podkapitola se zaměřuje na Česko, které je uvedeno jako příklad nového členského státu EU a stejně jako ostatní noví členové vykazuje určitá specifika národního dopravního systému.

3.1 Německo

Německo disponuje velice **vyspělým dopravním systémem**, na kterém se podílí **všechna přepravní odvětví**. Vzhledem ke své poloze v centru Evropské unie význam tohoto dopravního systému nadále roste, protože Německo se stává spojnicí mezi starými a novými členskými státy.

3.1.1 Silniční doprava

Nejvýznamnějším dopravním odvětvím v Německu, stejně jako ve většině ostatních zemí EU 15, je **silniční doprava**. Německou silniční síť tvoří celkově 231 581 kilometrů silnic⁷¹. Páteří silniční dopravy je však velice rozvinutý systém dálnic. Německá dálniční síť sestává z celkem 12 174 kilometrů. Je to **nejhustší dálniční infrastruktura** na světě a **třetí nejdelší**

⁷¹ CIA – The World Factbook (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/gm.html#Trans>), 12.10.2007

po americké celostátní dálniční síti a čínském Národním dálničním systému⁷². Síť tvoří jednak dálnice v severojižním směru, které jsou označovány lichými čísly, jednak dálnice v západovýchodním směru, které jsou označovány sudými čísly. **Největší hustotu** vykazuje infrastruktura ve spolkové zemi **Severní Porýní – Vestfálsko**, která je německým průmyslovým centrem.

Německý dálniční systém začal vznikat **na počátku třicátých let dvacátého století**. První otevřenou dálnicí byl úsek mezi Kolínem nad Rýnem a Bonnem, který byl uveden do provozu v roce 1932. Potom co se k moci dostala Hitlerova NSDAP, se budování dálniční infrastruktury stalo **prostředkem pro hospodářské oživení** země zmítané dlouhodobou krizí a pro vytváření nových pracovních míst. V první fázi výstavby sítě neměla dálniční infrastruktura sloužit pro válečné účely, protože mosty neměly dostatečnou nosnost pro přejezd tanků⁷³. V pozdějších letech však právě rozvinutá síť dálnic umožnila rychlý přesun vojenských automobilů.

Tabulka 5: Rozvoj německé dálniční sítě od roku 1950

Rok	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2005
Délka dálniční sítě (v km)	2128	2551	4110	7292	8822	11 515	12 174

Zdroj: Wikipedia (http://de.wikipedia.org/wiki/Autobahn_%28Deutschland%29) 12.10.2007

Rychlý rozvoj silniční dopravy ve druhé polovině dvacátého století dal impuls k intenzivnímu budování německé dálniční sítě. Jak ukazuje Tabulka 5, její úhrnná délka se od roku 1950 zvětšila více než šestkrát. Dálniční infrastruktura se začala prudce **rozvíjet po roce 1970**. To koresponduje i s rychlým **nárůstem silničních dopravních výkonů** v celém tehdejší EHS, jak už ukázal Graf 2 ve druhé kapitole. V osmdesátých letech můžeme vyčíst určité zpomalení při budování dálniční sítě. Dalším impulzem k jejímu rozvoji se stalo **znovusjednocení Německa** v roce 1990, protože v bývalé Německé demokratické republice infrastruktura neodpovídala standardům v západní části země. **Po roce 2000** můžeme vidět **mírný útlum** rozšiřování sítě, což odpovídá požadavkům Evropské komise, která podporuje přesunutí určité části dopravních výkonů na koleje. Podstatnou roli hraje i fakt, že většina ekonomických center už je napojena na stávající dálniční infrastrukturu a je tedy menší tlak na její rozšiřování.

⁷² Wikipedia (http://de.wikipedia.org/wiki/Autobahn_%28Deutschland%29), 12.10.2007

⁷³ Tamtéž, 12.10.2007

3.1.2 Železniční doprava

Německá železniční infrastruktura tvoří přibližně **jednu šestinu železniční sítě celé Evropské unie**, její celková délka je 47 201 kilometrů⁷⁴. Naprostá většina této sítě je vystavěná se standardním rozchodem kolejí, což napomáhá interoperabilitě při mezinárodní přepravě.

Výstavba německé železniční sítě byla zahájena v první polovině osmnáctého století. Železnice tehdy sloužila převážně k transportu uhlí a k vojenským účelům. Její budování probíhalo odděleně v jednotlivých německých zemích, o jednotné infrastrukturu se začalo uvažovat až po sjednocení Německa v roce 1870. Prvním krokem k budování celostátního systému bylo zestátnění stávající infrastruktury.

Tabulka 6: Rozvoj německé železniční sítě

Rok	1855	1875	1895	1920	1945	1985	2005
Délka železniční sítě (v km)	8289	27 930	45 560	53 660	49 313	41 112	47 201

Zdroj: Wikipedia (http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Eisenbahn_in_Deutschland), 13.10.2007

Největší rozvoj železniční infrastruktury v Německu proběhl ve druhé polovině devatenáctého století. Z Tabulky 6 je zřejmé, že svého **vrcholu** železniční síť dosáhla **v době první světové války**, kdy byla dobrá infrastruktura podstatným faktorem při bojích na západní frontě. Ve druhé polovině dvacátého století můžeme sledovat **útlum železniční dopravy** a rušení tratí, což je dáno přesunem železničním výkonů na silnice. Jisté oživení zaznamenává železnice v Německu ve druhé polovině osmdesátých let, což je do značné míry ovlivněno zahájením výstavby **vysokorychlostní železniční sítě**.

Vysokorychlostní železnice se využívá především pro přepravu osob a slouží tak jako konkurence vnitrostátní letecké dopravy. Vyžaduje však **speciální infrastrukturu**, protože parametry tratí musí odpovídat zvýšeným požadavkům. V Německu se vysokorychlostní síť začala budovat po vzoru francouzské sítě v roce 1986. Problémem vysokorychlostní železnice však je **nekompatibilita jednotlivých národních systémů** (německé vlaky ICE nemohou jezdit na francouzských tratích; francouzské vlaky TGV nemohou využívat německou infrastrukturu).

⁷⁴ CIA – The World Factbook (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/gm.html#Trans>), 13.10.2007

3.1.3 Říční doprava

Délka splavné vodní cesty v Německu dosahuje 7467 kilometrů⁷⁵. Hlavní dopravní tepnou je **Rýn**, významný je i lodní provoz na **Labi**. Obě řeky jsou splavné na celém svém toku na německém území. Infrastrukturu říční dopravy v Německu dále ovlivňuje hustá síť kanálů, které spojují jednotlivé řeky. Z evropského hlediska je tím nejvýznamnějším **kanál spojující Rýn, Mohan a Dunaj** a tím otevírající vodní cestu ze Severního do Černého moře.

Výstavba kanálu byla zahájena v roce 1960 a dokončena v roce 1992. Kanál se využívá především pro nákladní přepravu, v roce 2006 jím prošlo 6,9 milionu tun zboží⁷⁶, což znamenalo dvacetiprocentní nárůst proti předchozímu roku. Přepravovaným zbožím jsou především suroviny (zejména železo a ocel), potraviny a hnojiva.

3.1.4 Námořní doprava

Německo má přístup k Severnímu a k Baltskému moři. Zdejší přístavy slouží jako terminály mezinárodní námořní dopravy. Největším z nich je **Hamburk**, který leží v ústí Labe do Severního moře a je po Rotterdamu druhým největším evropským přístavem⁷⁷. Dalšími velkými německými přístavy jsou Bremerhaven na pobřeží Severního moře a Rostock na břehu Baltského moře.

Významným projektem námořní dopravní infrastruktury bylo vybudování **Kielského kanálu**. Ten byl dokončen v roce 1895 a spojuje Baltské moře se Severním. Délka celého kanálu je 98 kilometrů a **ročně jím propluje přes 40 000 lodí**. Nejslabší provoz zde byl v roce 1999, kdy kanálem proplulo pouze 35 000 plavidel, v roce 2006 to však už bylo 43 000 lodí. Objem přepraveného zboží v roce 2004 dosáhl 80 milionů tun⁷⁸.

3.1.5 Letecká doprava

V Německu je celkově 550 letišť⁷⁹. Nejvýznamnějším terminálem je **Frankfurtské mezinárodní letiště**, které spojuje Německo se 110 dalšími zeměmi. Co do objemu

⁷⁵ CIA – The World Factbook (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/gm.html#Trans>), 13.10.2007

⁷⁶ Wikipedia (<http://de.wikipedia.org/wiki/Main-Donau-Kanal>), 13.10.2007

⁷⁷ Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Hamburg_Harbour), 14.10.2007

⁷⁸ Wikipedia (<http://de.wikipedia.org/wiki/Nord-Ostsee-Kanal>), 14.10.2007

⁷⁹ CIA – The World Factbook (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/gm.html#Trans>), 14.10.2007

přepraveného zboží je Frankfurt druhým největším letištěm v Evropě, v roce 2006 činil jeho obrát 2,12 milionu tun⁸⁰. Větší obrát vykázalo pouze Letiště Charlese de Gaulla v Paříži. Frankfurtské letiště má velký význam i pro osobní dopravu, když zde bylo za rok 2006 odbaveno 52 810 683 cestujících⁸¹. S tímto obrátem osobní dopravy se v Evropě řadí na třetí místo za londýnské letiště Heathrow a za Paříž. Významnou skutečností je i to, že frankfurtské letiště umožňuje rychlé připojení na silniční i na železniční dopravu, a to jak nákladní, tak osobní. Stává se tak důležitým uzlovým bodem evropského multimodálního dopravního systému.

3.2 Nizozemsko

V Nizozemsku jsou rozvinutá všechna dopravní odvětví. Velmi významným prvkem nizozemského dopravní sítě je přístav Rotterdam, který slouží jako výchozí bod pro mezinárodní námořní přepravu a zároveň uzel multimodálního dopravního systému.

3.2.1 Přístav Rotterdam

Rotterdam je **největší evropský přístav** a až do roku 2004 byl přístavem s největším obrátem na světě. Podle počtu kontejnerů, které jím ročně projdou, se v současnosti řadí na sedmé místo mezi světovými přístavy⁸². V roce 2006 činil obrát vykládky 285,5 milionu tun zboží a surovin, obrát nakládky 92,6 milionu tun zboží a surovin⁸³. Celkový obrát přístavu přitom vykázal mírný nárůst a podle oficiálních údajů správy přístavu jde o potvrzení dlouhodobého trendu.

Tabulka 7: Objem příchozí a odchozí dopravy do rotterdamského přístavu podle odvětví v roce 2006

	Příchozí zboží (mil. tun)	Odchozí zboží (mil. tun)
Říční doprava	25,3	81,9
Železniční doprava	2,4	13,2
Vnitrostátní silniční doprava	5,1	7,8
Mezinárodní silniční doprava	59,8	182,6

Zdroj: Port of Rotterdam – Mode of Transport

(http://www.portofrotterdam.com/en/facts_figures/port_statistics/mode_of_transport/index.jsp), 20.10.2007

⁸⁰ Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Frankfurt_International_Airport), 14.10.2007

⁸¹ Tamtéž, 21.11.2007

⁸² Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Rotterdam), 20.10.2007

⁸³ Port of Rotterdam – Throughput
(http://www.portofrotterdam.com/en/facts_figures/port_statistics/throughput/index.jsp), 20.10.2007

Rotterdamský přístav funguje jako jeden z velkých **uzlových bodů** evropského multimodálního dopravního systému. Těží přitom jednak ze své **polohy v ústí Rýna a Másy** do Severního moře, jednak z **přímého napojení na dálniční a železniční infrastrukturu**. Říční infrastruktura spojuje Rotterdam s Německem, Belgií, Francií i Švýcarskem. Jak ukazuje Tabulka 7, říční přeprava se významným způsobem podílí na dopravování zboží a surovin do rotterdamského přístavu a z něj. **Rozhodující roli** při transportu zboží z vnitrozemí do přístavu a naopak má však **silniční doprava**, která se na obou směrech pohybu zboží a surovin podílí z více než 50 %. Existuje i snaha o zvýšení dosud nízkého podílu železniční přepravy, o čemž svědčí vybudování zvláštního přímého železničního spojení mezi Rotterdamem a Porúřím.

3.2.2 Dopravní infrastruktura

Tabulka 8: Rozsah dopravní infrastruktury v Nizozemsku

Dopravní odvětví	Délka infrastruktury (v km)
Železniční doprava	2811
Silniční doprava	134 000
Říční doprava	6183

Zdroj: CIA – The World Factbook (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/nl.html#Trans>), 20.10.2007

V Nizozemsku jsou zastoupená všechna dopravní odvětví. Určitým specifikem však je **rozsah splavné vodní cesty**, která je, jak ukazuje Tabulka 8, v souhrnu delší než železniční infrastruktura. Tento fakt je dán příhodnými přírodními podmínkami, když většina území Nizozemska je propojená **umělými kanály**, které jsou využívány při vnitrostátní vodní přepravě. Podstatnou roli v infrastruktuře říční dopravy hrají i řeky Rýn a Mása, které ústí do Severního moře v Rotterdamu a jsou **tepnamí mezinárodní vodní přepravy**. Rýn umožňuje dopravní spojení tohoto největšího evropského přístavu s průmyslovým centrem Německa v Porúří a v Severním Porýní – Vestfálsku i s dalšími ekonomickými centry podél jeho toku až po hranice se Švýcarskem. Mása funguje jako spojení Rotterdamu s východní částí Belgie a se severovýchodní Francií.

Železniční síť spojuje většinu velkých nizozemských měst a hraje **velkou roli v osobní dopravě**. V nákladní přepravě však potvrzuje fakt, že se v zemích EU 15 většina dopravních výkonů přesunula na silnice. Celoevropská snaha o revitalizaci železniční dopravy se projevila především **výstavbou speciální nákladní tratě** mezi Rotterdamem a Porúřím. Tato dvojkolejná trať má evropský význam – má přispět k rychlejšímu převozu velkých nákladů

materiálu dopravených po moři do německého průmyslového centra. Její výstavba trvala devět let a otevřena byla v červnu 2007. Vlády Německa i Nizozemska očekávají, že do pěti let by měl provoz na trati dosáhnout 150 nákladních vlaků denně⁸⁴.

Jak ukazuje Tabulka 8, **největší rozsah dopravní infrastruktury** v Nizozemsku má **silniční doprava**. Ze 134 000 kilometrů silnic tvoří 2360 kilometrů dálniční síť, která je nejhustší v oblasti Amsterdamu⁸⁵. Celkově je hustota nizozemské dálniční sítě srovnatelná s Německem, na 1000 kilometrů čtverečních zde připadá 57,5 kilometru dálnic⁸⁶.

Podstatnou roli v nizozemském dopravním systému hraje i letecká doprava. V zemi existuje síť regionálních letišť pro vnitroeurospouskou dopravu. Nejvýznamnějším uzlem však je **amsterdamské mezinárodní letiště**, které se řadí mezi největší letiště v Evropě. Podle objemu přepraveného zboží je třetí za letištěm Charlese de Gaulla v Paříži a Frankfurtským mezinárodním letištěm. Podle počtu odbavených pasažérů se řadí na čtvrté místo za londýnské Heathrow, Paříž a Frankfurt⁸⁷.

3.3 Rakousko

Dopravní infrastruktura Rakouska je do značné míry ovlivněná jeho specifickými geografickými podmínkami. Na relativně malém území se zde nachází pásmo velehor na západě i rozsáhlá dunajská nížina na východě země. Vliv na dopravu v Rakousku mají i politické faktory, mezi něž patří zejména silný důraz na ekologické aspekty dopravy. Ten se nejsilněji projevuje u silniční přepravy.

3.3.1 Dopravní infrastruktura

Rakousko je vzhledem ke své poloze v centru Evropy typickou tranzitní zemí. Ve druhé polovině dvacátého století většina transportů přes Rakousko mířila v severojižním směru, po pádu železné opony se však ve větší míře začíná uplatňovat i západovýchodní směr. Rakouský dopravní systém je multimodální s dominantní rolí železniční a silniční infrastruktury, určitou roli hraje i říční doprava, pro níž je nejvýznamnější Dunaj.

⁸⁴ Wikipedia (<http://en.wikipedia.org/wiki/Betuweroute>), 20.10.2007

⁸⁵ Wikipedia (http://de.wikipedia.org/wiki/Autobahn_%28Niederlande%29), 20.10.2007

⁸⁶ Wikipedia (<http://nl.wikipedia.org/wiki/Autosnelweg>), 20.10.2007

⁸⁷ Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Amsterdam_Schiphol_Airport), 20.10.2007

Tabulka 9: Rozsah dopravní infrastruktury v Rakousku

Dopravní odvětví	Délka infrastruktury (v km)
Železniční doprava	6383
Silniční doprava	133 718
Říční doprava	358

Zdroj: CIA – The World Factbook (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/au.html#Trans>), 29.10.2007

Jak ukazuje Tabulka 9, největší část dopravní infrastruktury v Rakousku tvoří **silniční síť**. Její celková délka 133 718 kilometrů zahrnuje i 2000 kilometrů dálniční sítě⁸⁸. Ta je **nejhustší** v nížinaté východní části Rakouska, zejména **v okolí Vídně**. Směrem na jihozápad hustota dálnic klesá, což je dáno především nepříznivými podmínkami pro jejich výstavbu. Pro **překonání Alp** je nutné vybudovat dlouhé tunely, mosty nebo estakády, což se odráží ve **vyšších nákladech** na stavbu konkrétních dopravních projektů. Jak už bylo uvedeno ve druhé kapitole, návratnost takových projektů je přitom dosažitelná pouze v dlouhém časovém horizontu.

Železniční infrastruktura je v Rakousku poměrně hustá a vzhledem k ekologickým aspektům železniční dopravy je **prosazováno její další rozšiřování**. Rakousko se snaží převést část silniční dopravy na koleje a z toho důvodu jsou v současnosti budovány velké železniční projekty, které by kopírovaly silniční infrastrukturu. Stejně jako u silniční dopravy se však složité geografické podmínky promítají do finanční náročnosti infrastrukturních projektů.

Největším současným železničním projektem je výstavba **tunelu pod Brennerským průsmykem**. Ten má být součástí vysokorychlostní trati Berlín – Palermo, která patří mezi projekty transevropských sítí. Tunel bude s délkou 55 kilometrů druhý nejdelší na světě a náklady na jeho stavbu dosáhnou přinejmenším 9 miliard eur⁸⁹. Rakouské úřady předpokládají, že tento projekt napomůže dalšímu přesunu nákladní dopravy ze silnice na železnici.

Hlavní tepnou rakouské říční dopravy je **Dunaj**. Jeho význam pro nákladní dopravu vzrostl především po dokončení kanálu Rýn-Mohan-Dunaj, o kterém hovořila kapitola 3.1.3. Po jeho zprovoznění v roce 1992 se Rakousko stalo tranzitní zemí pro říční přepravu mezi Severním a Černým mořem.

⁸⁸ Wikipedia (<http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreich#Infrastruktur>), 29.10.2007

⁸⁹ Wikipedia (<http://de.wikipedia.org/wiki/Brennerbasistunnel>), 29.10.2007

3.3.2 Ekologické aspekty dopravy

Jak už bylo uvedeno, při rozvoji dopravní infrastruktury hrají v Rakousku velkou roli environmentální aspekty, protože otázky ochrany životního prostředí jsou pro Rakušany citlivé. Rakousko usiluje především o omezení silniční dopravy a o přesun nákladů na železnici, zejména v alpských oblastech. Jeho snaha se projevila i na evropské úrovni přijetím směrnice o zpoplatnění silniční dopravy.

Směrnice 2006/38 je aplikována na členské státy, které vybírají poplatky za **provoz nákladní dopravy na silnicích** spadajících do **systému transevropských sítí**. Podle této směrnice nesmí příjmy z vybraných poplatků překročit náklady na výstavbu a provoz dané infrastruktury. Příjmy ze zpoplatnění silniční sítě smí být využity pouze pro další výstavbu infrastrukturních projektů nebo pro optimalizaci celého dopravního systému. **Pro ekologicky citlivé oblasti** je však možné aplikovat přírážku ve výši až 25 %. Dodatečně vybrané prostředky musí být využity k **financování železniční infrastruktury**, která umožní přesun nákladní dopravy na koleje⁹⁰.

Dalším projektem, který má prosadit omezení silniční dopravy v ekologicky citlivé oblasti Alp, je **Alpská tranzitní burza**. Jejím cílem je snížení emisí, které silniční doprava v alpské oblasti produkuje. Dosáhnout by ho měla prostřednictvím **systému kvót** na počet průjezdů Alpami nebo na množství vyprodukovaných emisí. Jednotliví dopravci by na dané množství cest přes Alpy dostali **povolenky**, s nimiž by bylo možné obchodovat. Alternativním modelem burzy je **prodej emisních certifikátů** přímo vládami. Získané finanční prostředky by opět měly směřovat do výstavby alternativních železničních spojení⁹¹.

Na projektu Alpské tranzitní burzy se podílí Rakousko a Švýcarsko, o definitivní podobě celého systému se však stále ještě diskutuje. Mezi největší problémy celého projektu však patří **nedostatečná infrastruktura** pro přesunutí nákladů ze silnice na koleje. Systém RoLa, který umožňuje převoz automobilů po železnici z jedné části země na druhou, nemá dostatečnou kapacitu, která by pokryla provoz silniční dopravy v Alpské oblasti. Chybí i terminály pro nakládku a vykládku kamiónů⁹².

⁹⁰ Směrnice 2006/38, dostupné na www.europa.eu, 31.10.2007

⁹¹ Wikipedia (<http://de.wikipedia.org/wiki/Alpentransitb%C3%B6rse>), 31.10.2007

⁹² Wikipedia (<http://de.wikipedia.org/wiki/Alpentransitb%C3%B6rse>), 31.10.2007

3.4 Česko

Česko se stalo členem Evropské unie v roce 2004. Ve druhé polovině dvacátého století bylo součástí východního bloku, což mělo podstatný vliv na hospodářský vývoj i na dopravní infrastrukturu. Podobně jako v ostatních zemích EU, které vstoupily do Unie v roce 2004, je v Česku poměrně vysoký podíl železniční dopravy na celkových dopravních výkonech. Česko je rovněž specifické svou polohou v centru Evropy, což z něj, podobně jako z Rakouska, vytváří tranzitní zemi.

3.4.1 Dopravní infrastruktura

Tabulka 10: Rozsah dopravní infrastruktury v Česku

Dopravní odvětví	Délka infrastruktury (v km)
Železniční doprava	9597
Silniční doprava	127 865
Říční doprava	664

Zdroj: CIA – The World Factbook (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ez.html#Trans>), 8.11.2007

Česko je specifické **rozsáhlou železniční infrastrukturou**, která je nejhustší ze všech členských států Evropské unie – dosahuje 120 kilometrů na kilometr čtvereční⁹³. Tato vysoká hustota má historický původ, protože v době největšího rozvoje železnice bylo Česko průmyslovým centrem habsburské monarchie. Velký rozsah železničních tratí zároveň přináší problémy s jejich udržováním, protože mnoho z nich je zastaralých a neodpovídá standardům moderní dopravy. Klíčovými projekty rozvoje železniční infrastruktury v současnosti jsou **čtyři koridory**, které by měly propojit Česko s okolními státy. Tyto koridory kopírují hlavní české silniční tahy a je zřejmé, že je po dokončení by na nich železnice měla konkurovat silniční dopravě. První koridor je veden v trase Berlín – Praha – Vídeň a byl dokončen v roce 2002. Druhý koridor vede přes české území v úseku Břeclav – Ostrava a spojuje Vídeň s Varšavou. Ve výstavbě je v současnosti čtvrtý koridor, který tvoří trať Praha – Linz. Budování třetího koridoru, který měl spojit Prahu s Norimberkem bylo odloženo, protože se v současnosti zpracovává alternativní projekt, ve kterém koridor nahrazuje vysokorychlostní železnice.

⁹³ Charakteristika železnic – Česká republika (<http://www.czech.cz/cz/ceska-republika/doprava/charakteristika-zeleznic/>), 8.11.2007

Silniční infrastruktura v České republice je poměrně rozsáhlá, tvoří ji však především silnice nižších tříd. Česká **dálniční síť** má rozsah pouze 1007 kilometrů⁹⁴, což je vzhledem k velikosti území a k intenzitě silniční dopravy nedostatečné. Část dálniční sítě je navíc zastaralá. Negativním rysem je i **hvězdicová struktura dálnic**, které se spojují v Praze a přetěžují tak pražskou dopravní infrastrukturu.

Říční doprava se realizuje především na **Labi, Vltavě, Moravě a Odře**. Její význam po mírném útlumu znovu roste, prosazuje se především při přepravě stavebních materiálů.

3.4.2 Výkony dopravních odvětví

Jak už bylo uvedeno, Česko je podobně jako ostatní nové členské státy EU specifické vysokým podílem železniční dopravy na celkových přepravních výkonech. I zde se však projevil západoevropský trend přesunu výkonů na silnice.

Tabulka 11: Přepravní výkony v ČR (v milionech tunokilometrů)

	1995	2000	2004	2005	2006
Celkový přepravní výkon	57 549	58 955	63 459	61 369	69 253
Železniční doprava	22 623	17 496	15 092	14 866	15 779
Silniční doprava	31 268	39 036	46 010	43 447	50 369
Říční doprava	1348	773	409	779	767

Zdroj: Ročenky ministerstva dopravy (<http://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>), 9.11.2007

Jak ukazuje Tabulka 11, přepravní výkony v Česku vykázaly za posledních deset let viditelný nárůst. **Nejvíce** se na tomto růstu podílela **silniční přeprava**, jejíž výkony se zvýšily o 66 %. Stejně jako v zemích západní Evropy můžeme v Česku vysledovat **pokles významu železniční dopravy**, a to nejen v relativních číslech, ale i v absolutním výkonů z 22 623 milionů tunokilometrů na 15 779 milionů tunokilometrů. Tento pokles lze vysvětlit jednak celoevropským trendem, jednak i nedostatečnou konkurencí na trhu nákladní železniční dopravy.

Podle údajů Tabulky 11 je zřejmé, že na českém multimodálním dopravním systému se nejvíce podílejí silniční a železniční doprava. Pokles významu říční přepravy se sice zastavil, její výkony však nejsou srovnatelné s výkony konkurenčních dopravních odvětví.

⁹⁴ Systém dálnic – Česká republika (<http://www.czech.cz/cz/ceska-republika/doprava/silnicni-doprava/system-dalnic/>), 8.11.2007

4 PERSPEKTIVY MULTIMODÁLNÍ DOPRAVY V EU

Tato kapitola se zaměřuje na perspektivy vývoje evropského dopravního systému jak v krátkodobém a střednědobém horizontu, tak i v horizontu dlouhodobém. U plánovaných projektů si všímá především možnosti dosažení multimodality a rovnoměrného rozvoje všech dopravních odvětví. Perspektivy rozvoje dopravního systému jsou vnímány z celoevropského hlediska, které reflektuje realizaci skutečného kontinentálního dopravního systému.

První podkapitola se věnuje projektům, jejichž realizace se očekává v krátkém a středním časovém horizontu, část dopravní infrastruktury už byla k dnešnímu dni vybudována. Projekty této skupiny jsou sdružené v takzvaném Essenském seznamu a jejich dopravní infrastruktura se nachází především na území Evropské unie. Jejich realizace by měla významně přispět ke zvýšení mobility zboží a osob v rámci EU a nadále tak přispět k provázání rodních ekonomik v rámci vnitřního trhu Unie. Dokončení klíčových projektů transevropských sítí by rovněž mělo přispět k větší soudržnosti mezi různě rozvinutými regiony EU.

Těžištěm druhé podkapitoly je projekt panevropských sítí, který si klade za cíl vytvoření celokontinentálního dopravního systému. Projekty panevropských sítí jsou nadstavbou na systém transevropských dopravních sítí a jejich realizace se očekává v dlouhodobém časovém horizontu. Jejich největším významem je napojení evropského dopravního prostoru na dopravní systémy okolních států. Zejména propojení evropských a ruských dopravních sítí má velký význam, a to jednak vzhledem k surovinové závislosti Evropy na Rusku, jednak vzhledem k možnosti zkrácení vzdáleností na ruský trh i do středoasijských zemí a Číny.

4.1 Essenský seznam

4.1.1 Prioritní dopravní projekty z roku 1994

Původní Essenský seznam zahrnoval čtrnáct dopravních projektů, které po summitu EU v německém Essenu v roce 1994 označily Evropská komise a Evropská rada za prioritní. Jejich realizace měla podpořit **rozvoj odlehlých regionů** Evropské unie, což odpovídá cílům politiky transevropských sítí podle Maastrichtské smlouvy. Dalšími cíli bylo **usnadnění dopravy v úzkých místech** evropského dopravního systému a **propojení nejvýznamnějších silničních tahů**, které jsou využívány zejména pro sezónní dopravu.

Evropská komise v době schvalování Essenského seznamu již reflektovala problém rostoucí **disproporce v přepravních výkonech železniční a silniční dopravy**, na které upozorňovala

již Bílá kniha z roku 1993. Essenský seznam tedy zahrnuje projekty, které podporují alternativy stále intenzivnější silniční dopravy, především revitalizaci železnice na území EU. Podstatným cílem při realizaci evropských prioritních infrastrukturních projektů bylo i **dosažení interoperability**, a tedy větší kompatibilita mezi národními dopravními systémy.

Evropská unie na projekty Essenského seznamu vyčlenila 91 miliard eur⁹⁵. Na 80 % z této částky mělo být investováno do vývoje vysokorychlostní a konvenční evropské železniční sítě. Zbývající prostředky měly směřovat na rozvoj silniční infrastruktury a na propojení mezi oběma druhy dopravy, která by umožnila kombinovanou přepravu.

Přijatý seznam prioritních dopravních projektů počítal s vytvořením dopravního systému v rámci tehdejších dvanácti členských zemí EU a dalších čtyř států, jejichž vstup do Unie se očekával v roce 1995. Z dnešního pohledu je tedy patrné, že významným negativem celého plánu bylo **chybějící propojení** nově vznikající evropské dopravní sítě **se zeměmi střední a východní Evropy**. Přitom právě tato spojení z historických důvodů buď vůbec neexistovala, nebo byla nedostatečná.

4.1.2 Stav realizace projektů

Prioritní projekty transevropských dopravních sítí schválen na summitu v Essenu už byly z velké části dokončeny. I přes problémy s nedostatečným financováním se očekává, že všech čtrnáct infrastrukturních spojení bude realizováno ve stanoveném limitu, tedy do roku 2010. Do konce roku 2007 byly dobudovány tyto projekty:

- **vysokorychlostní železnice Paříž – Brusel – Kolín nad Rýnem – Amsterdam – Londýn;**
- **vysokorychlostní železnice TGV East** ve východní části Francie, Lucembursku a její propojení s německými městy Saarbrücken a Mannheim;
- **nákladní železnice Rotterdam – Porúří;**
- **železniční spojení v Irsku** Cork – Dublin – Belfast
- **letišť Milán – Malpensa;**
- **most přes úžinu Öresund;**

⁹⁵ Cihelková, E., Jakš, J.: Evropská integrace – Evropská unie, cit. dílo 2004, s. 99

- **železnice West Coast Main Line** ve Velké Británii, která spojuje Londýn, Wales a Skotsko⁹⁶.

Tabulka 12: Předpokládané dokončení projektů Essenského seznamu

Projekt	Předpokládaný rok dokončení
Železniční spojení Berlín - Verona	2009
Vysokorychlostní železnice TGV South	2010
Železniční spojení Lyon – Turín - Terst	2010
Řecká dálniční síť	2008
Multimodální propojení Španělska a Portugalska	2010
Dálniční spojení „severský trojúhelník“	2010
Silniční propojení Irska, Británie a Beneluxu	2010

Zdroj: *Europa – Press Releases*

(<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/03/914&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>), 14.11.2007

Jak ukazuje Tabulka 12, na dokončení stále čeká sedm projektů, které jsou však z podstatné části již vybudovány. Největší zpoždění vykazuje realizace železniční infrastruktury ve Španělsku, a to jak vysokorychlostní síť, které se týká projekt TGV South, tak konvenční síť propojující Španělsko a Portugalsko.

4.1.3 Reflexe prioritních projektů s ohledem na východní rozšíření EU

V roce 2003 proběhla v souvislosti s připravovaným rozšířením Evropské unie o osm států střední a východní Evropy, Maltu a Kypr analýza dosavadního rozvoje transevropských sítí a především revize realizovaných prioritních dopravních projektů z Essenského seznamu.

Zpráva skupiny Karla Van Mierta zhodnotila dosavadní výsledky a navrhla **další rozvoj infrastruktury v rámci rozšířené EU** pro střednědobý časový horizont prodloužený až do roku 2020. **Van Miertova zpráva** rovněž konstatovala, že unijní zdroje vyčleněné pro výstavbu infrastrukturních projektů Essenského seznamu byly nedostatečné. Prioritní dopravní **projekty byly hluboce podfinancované**, což vedlo k výrazným zpožděním při jejich realizaci⁹⁷.

Skupina dále analyzovala stav dopravní infrastruktury v prostoru budoucí EU 27 a hodnotila plánované dopravní projekty jednotlivých států. Po zhodnocení více než 100 projektů z hlediska jejich technické i ekonomické náročnosti a předpokládaného přínosu pro evropský

⁹⁶ Europa – Press Releases (Europa – Press Releases

(<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/03/914&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>), 14.11.2007

⁹⁷ Tamtéž, 15.11.2007

dopravní systém byl **Essenský seznam rozšířen** o dalších 22 infrastrukturních projektů. Všechny by měly být **dokončeny do roku 2020**, realizace osmnácti z nich má začít už před rokem 2010. Prioritní projekty byly vybírány i na základě toho, nakolik jejich realizace podpoří narovnání disproporcí mezi jednotlivými dopravními odvětvími a podpoří multimodalitu evropského dopravního prostoru.⁹⁸

Van Miertova zpráva také hodnotí předpokládanou **finančních náročnost** celého projektu transevropských dopravních sítí. Podle její analýzy si výstavba plánovaných infrastrukturních projektů vyžádá do roku 2020 600 miliard eur. Na prioritní projekty rozšířeného Essenského seznamu bude třeba vynaložit 235 miliard eur, tedy více než třetinu celkové částky⁹⁹. Zpráva rovněž vyzývá Evropskou komisi k zvýšení atraktivity investic do dopravní infrastruktury pro soukromý sektor a k intenzivnějšímu využívání smíšeného financování staveb na základě **Public-Private Partnership**. Intenzivnějšímu rozvoji transevropských dopravních sítí by měly pomoci i snadněji dostupné **dlouhodobé úvěry od Evropské investiční banky**.

Van Miertova zpráva v závěru rozděluje projekty rozvoje dopravní infrastruktury do tří skupin. V první jsou projekty, jejichž realizace se plánuje do roku 2020; tato skupina obsahuje i dosud nedokončené projekty původního Essenského seznamu. Druhá skupina zahrnuje rozvoj infrastruktury v delším časovém horizontu. Třetí skupinu potom tvoří takzvané kohezní projekty, které slouží k propojení už existujících sítí nebo k vytvoření přeshraničních spojení.

Do roku 2020 by podle Van Miertovy zprávy měly být dokončeny následující projekty:

- projekt vesmírných družic **Galileo**. V tomto případě se nejedná o dopravní infrastrukturu, ale o globální komunikační a navigační systém, který by umožnil efektivnější organizaci dopravy;
- odstranění úzkých míst v **říčním kanálu Rýn – Mohan – Dunaj**, který otevírá vodní cestu ze Severního do Černého moře;
- **železnice Lyon – Terst – Lublaň – Budapešť** pro osobní i nákladní dopravu;
- **železnice Berlín – Verona – Neapol** s propojením na trať Milán – Boloňa pro osobní i nákladní dopravu;

⁹⁸ Europa – Press Releases

(<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/03/914&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>), 15.11.2007

⁹⁹ Tamtéž, 17.11.2007

- **železnice Řecko – Sofia – Budapešť – Vídeň – Praha – Norimberk** pro osobní i nákladní dopravu;
- **vysokorychlostní železniční spojení sever – jih;**
- **železnice Gdaňsk – Varšava – Brno** s propojením Varšava – Žilina pro osobní i nákladní dopravu
- **železnice Lyon – Ženeva – Basilej – Duisburg – Rotterdam** pro osobní i nákladní dopravu
- **železnice Paříž – Štrasburk – Stuttgart – Vídeň – Bratislava** pro osobní i nákladní dopravu;
- dosažení **interoperability vysokorychlostní železnice** na Pyrenejském poloostrově;
- **multimodální propojení Irska a Velké Británie s kontinentální Evropou;**
- **železniční a silniční přemostění Messinské úžiny;**
- **železniční a silniční spojení přes Kielskou úžinu**, které by propojilo Německo a Dánsko a zkrátilo cestu z Hamburku a Rostocku do Kodaně;
- „**severský trojúhelník**“ – silniční spojení mezi Norskem, Švédskem a Finskem umožňující další napojení na Rusko;
- **multimodální propojení Pyrenejského poloostrova se zbytkem Evropy;**
- **dálniční spojení Řecko – Sofia – Budapešť;**
- **dálniční spojení Gdaňsk – Katowice – Brno – Vídeň** s propojením Katowice – Žilina¹⁰⁰.

Jak ukazuje výše uvedený seznam, mezi projekty, které by měly být dokončeny ve střednědobém horizontu jednoznačně **převažují železniční spojení**. Je to dáno skutečností, že Van Miertova zpráva vycházela z Bílé knihy z roku 2001, která důsledně vyžadovala revitalizaci železnice a zvýšení podílu tohoto odvětví na evropských dopravních výkonech.

V **dlouhodobém časovém horizontu** Van Miertova zpráva předpokládá vytvoření **vysokorychlostního železničního spojení přes Pyreneje**, s vybudováním pobaltského železničního spojení **Rail Baltica**, které by spojilo Helsinky, Tallinn, Rigu, Kaunas a Varšavu

¹⁰⁰ Europa – Press Releases
(<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/03/914&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>), 17.11.2007

a s vytvořením **nákladní železnice Gdaňsk – Katowice**. Mezi dlouhodobými dopravními projekty transevropských sítí je i vytvoření **vodního kanálu mezi řekami Seinou a Šeldou**¹⁰¹.

Třetí skupinou projektů ve zprávě Van Miertovy skupiny jsou takzvané **kohezní projekty**. Ty mají přispět ke zvýšení ekonomické a sociální soudržnosti EU, která je podle Maastrichtské smlouvy jedním z cílů Unie. Kohezní projekty je možné rozdělit na dvě podskupiny: Projekty umožňující přístup do transevropské dopravní sítě a propojení jejích jednotlivých částí a projekty přeshraničních spojení.

Mezi dopravní infrastrukturu, která má umožnit **připojení jednotlivých států k TEN** a propojení jednotlivých větví sítě patří:

- **multimodální logistické centrum** v polském Slawkowě, které by umožnilo urychlení logistických operací při překladi železničních nákladů mezi ruskou širokorozchodnou železnicí a evropským standardním rozchodem kolejí;
- **železniční spojení Drač – Sofia – Varna**, které by propojilo přístavy Černého a Jaderského moře;
- **železniční spojení Neapol – Palermo**, které by připojilo Sicílii ke kontinentálnímu dopravnímu systému;
- rozšíření kapacity **kyperských přístavů Limassol a Larnaca** a jejich silniční propojení s vnitrozemím ostrova;
- **rozšíření maltských přístavů Valletta a Marsaxlokk**;
- **multimodální koridor mezi Jaderským a Jónským mořem**;
- **dálniční spojení Dover – Fishguard**, které umožní propojení Walesu s kontinentální Evropou za využití tunelu pod kanálem La Manche¹⁰².

Přeshraniční projekty uvedené ve Van Miertově zprávě se až na jednu výjimku týkají propojení ve střední Evropě, kde je dopravní infrastruktura nedostatečná kvůli čtyřiceti letům existence železné opony. Jedná se o **dálniční spojení Německa, Česka a Rakouska** (Drážďany – Praha – Linz a Norimberk – Praha – Linz), **železniční spojení Praha – Linz**, **dálnici Žilina – Bratislava – Vídeň**, **železnici Maribor – Graz** a **dálnici Lublaň – Maribor**

¹⁰¹ Europa – Press Releases

(<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/03/914&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>), 17.11.2007

¹⁰² Tamtéž, 17.11.2007

– **Budapešť**. Jediným projektem v této kategorii mimo rámec střední Evropy je plán **dálničního překonání Pyrenejí**, které by umožnilo propojení silniční sítě ve Španělsku a v Portugalsku se silničními systémy v ostatní Evropě¹⁰³.

4.2 Panevropské sítě

Panevropské dopravní sítě jsou dlouhodobým projektem, který svým rozsahem pokryje celý evropský kontinent. Celý projekt byl zahájen na konferenci v Praze v roce 1991. Druhá panevropská konference na Krétě v roce 1994 definovala **devět hlavních os** evropského dopravního prostoru. Tyto osy vycházely z existujících plánů transevropských dopravních sítí a navazovaly na ně. Na třetí panevropské dopravní konferenci v Helsinkách v roce 1997 byl vytyčen ještě **desátý koridor**, k jehož stanovení pomohla stabilizace politické situace v zemích bývalé Jugoslávie.

Dlouhodobým cílem projektu panevropských sítí je **vytvoření multimodálních koridorů kontinentálního rozsahu**. Tyto koridory by měly spojit již do značné míry integrovaný dopravní prostor zemí EU 15 se zeměmi střední a východní Evropy a s Ruskem. Panevropské sítě by měly posloužit jako páteř celého systému, na kterou infrastruktura ve střední a východní Evropě naváže. Devět z deseti stanovených koridorů má tvořit **paralelní železniční a silniční infrastruktura**, desátým koridorem je **řeka Dunaj**, jejíž význam jako vnitrozemské vodní dopravní tepny by měl podstatně narůst.

Na financování projektů transevropských sítí se podílí jednotlivé národní vlády i evropské fondy. Před rozšířením EU v letech 2004 a 2007 mohly kandidátské státy čerpat finance pro rozvoj panevropských sítí z **předvstupního fondu ISPA**, v současnosti jsou na ně vyčleněné prostředky ve fondech financujících společnou dopravní politiku, tedy v **Evropském fondu regionálního rozvoje** a v **Kohezním fondu**. Na financování infrastrukturních projektů se mohou podílet i **Evropská investiční banka** a **Evropská banka pro obnovu a rozvoj**¹⁰⁴.

Prvním panevropským koridorem je železniční a silniční podél břehu Baltského moře. Koridor by měl spojit Helsinky, Tallinn, Rigu, Kaunas a Varšavu. Kopíruje tak dva významné projekty transevropských sítí, železniční **Rail Baltiku** a dálniční **Via Baltiku**. Součástí koridoru je i větev, která se odpojuje v Rize, prochází ruskou enklávou Kaliningrad a končí

¹⁰³ Europa – Press Releases

(<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/03/914&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>), 17.11.2007

¹⁰⁴ Cihelková, E., Jakš, J.: Evropská integrace – Evropská unie, cit. dílo 2004, s. 100

v polském baltském přístavu Gdaňsk. Celková délka plánovaného železničního propojení je 1655 kilometrů, dálniční část koridoru má dosáhnout 1630 kilometrů¹⁰⁵. Výslednou realizaci koridoru ukazuje Mapa 1.

První panevropský koridor by měl **propojit periferní oblasti** nedaleko východních hranic Evropské unie a **navázat je na hlavní tahy** evropského dopravního systému. Jeho realizace by měla umožnit malým pobaltským státům propojení se Skandinávií a prostřednictvím Polska i s Německem.

Mapa 1: Panevropský koridor I



Zdroj: Pan-European Transport Network

(<http://www.cemt.org/online/infrastr03/corridormaps.htm>), 20.11.2007

Druhý panevropský koridor představuje multimodální spojení v západovýchodním směru. Koridor vychází z Berlína, prochází Varšavou, Minskem a Moskvou a vyústí v Nižním Novgorodu. Železniční větev tohoto koridoru by měla **umožnit propojení s Transsibiřskou magistrálou** a tím i s Dálným východem. Toto spojení by mohlo do značné míry přispět k zjednodušení dodávek nepochybných surovin z Ruska do Evropské unie. Zároveň by mělo urychlit dopravu ve směru do střední Asie, což by mohlo hrát pozitivní efekt pro vstup evropských firem na zdejší trhy.

¹⁰⁵ Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Pan-European_corridors), 20.11.2007

Délka železniční trati v rámci druhého panevropského koridoru je 2313 kilometrů, dálnice má dosáhnout délky 2200 kilometrů¹⁰⁶. **Největší překážkou** při realizaci koridoru bude problém **nekompatibility** jednotlivých národních **železničních systémů** – v části koridoru na území EU se používá standardní rozchod kolejí, v Rusku a Bělorusku široký rozchod. Jak by měl koridor vypadat po dokončení, znázorňuje Mapa 2.

Mapa 2: Panevropský koridor II



Zdroj: Pan-European Transport Network

(<http://www.cemt.org/online/infrastr03/corridormaps.htm>), 20.11.2007

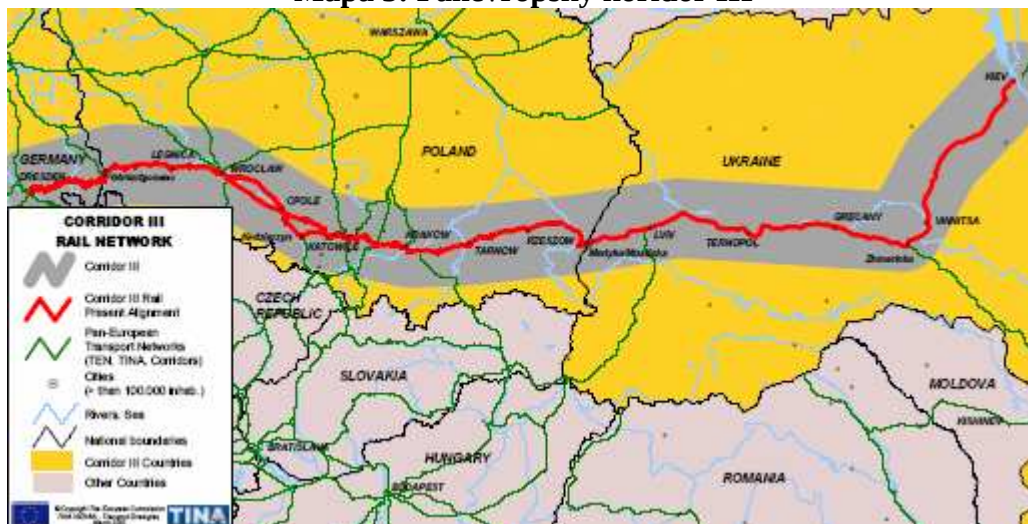
Spojení v západovýchodním směru představuje i **třetí koridor**, který spojuje Drážďany, Vratislav, Lvov a Kyjev. Délka železničního spojení je 1650 kilometrů, délka dálnice 1700 kilometrů¹⁰⁷. I v tomto případě bude při realizaci železniční infrastruktury nutné vyřešit **problém různého rozchodu kolejí** v EU a na Ukrajině. Třetí koridor znázorňuje Mapa 3.

Hlavním přínosem třetího koridoru bude **alternativní spojení Evropy s Ruskem**. V Kyjevě se bude dopravní infrastruktura napojovat na devátý koridor panevropských sítí, což umožní spojení s Moskvou. Nezanedbatelnou roli hraje toto dopravní spojení i vzhledem k **možnosti vstupu Ukrajiny** v dlouhodobém časovém horizontu **do EU**; už existující společná dopravní infrastruktura by v takovém případě mohla hrát významnou roli při snižování rozdílů mezi západní částí Unie a zaostalejší Ukrajinou.

¹⁰⁶ Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Pan-European_corridors), 20.11.2007

¹⁰⁷ Tamtéž, 20.11.2007

Mapa 3: Panevropský koridor III



Zdroj: Pan-European Transport Network

(<http://www.cemt.org/online/infrastr03/corridormaps.htm>), 20.11.2007

Čtvrtý panevropský koridor je veden ve směru **ze severozápadu na jihovýchod** a jeho cílem je propojení Německa, zemí střední Evropy, Balkánu a Turecka. Hlavní směr koridoru je Drážďany – Praha – Bratislava – Budapešť – Arad. Na tento hlavní směr koridoru se napojuje několik vedlejších větví. Jedná se o napojení Bavorska prostřednictvím multimodálního koridoru Norimberk – Praha, připojení černomořského přístavu Constanta, spojení se Sofií a s tureckým Istanbulem a připojení řecké Soluně k této bulharsko-turecké větvi. Celková délka plánovaných železničních tras je 4340 kilometrů, délka dálnic 3640 kilometrů¹⁰⁸. Vzhled koridoru po dokončení ukazuje Mapa 4.

Čtvrtý koridor má velký význam především vzhledem k **napojení na Istanbul a černomořské přístavy**. Černé moře lze využít pro **dodávky surovin z Ruska**, aniž by bylo nutné převážet je přes tranzitní země. Dostatečná dopravní infrastruktura by v tomto případě měla přispět k intenzivnějšímu využívání této jižní cesty a k dopravě surovin do centra Evropské unie. Dokonalejší spojení Evropy s Tureckem by mohlo znamenat zintenzivnění vzájemného obchodu. Velkou roli bude hrát i **v případě vstupu Turecka do EU**, kdy by mohlo přispět k rychlejšímu hospodářskému rozvoji této země.

¹⁰⁸ Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Pan-European_corridors), 20.11.2007

Mapa 4: Panevropský koridor IV



Zdroj: Pan-European Transport Network

(<http://www.cemt.org/online/infrastr03/corridormaps.htm>), 20.11.2007

Pátý koridor představuje jižní větev západovýchodního spojení. V Benátkách navazuje na transevropskou dopravní síť a dále pokračuje přes Terst, Lublaň a Budapešť do Lvova, kde se spojuje se třetím koridorem. Na základní tah se napojují vedlejší větve Rijeka – Záhřeb – Budapešť, Sarajevo - Budapešť a Bratislava – Žilina – Užhorod. V rámci celého systému panevropských sítí by měl pátý koridor připojit **jihoevropské dopravní sítě** k devátému koridoru a tím i umožnit jejich spojení s Moskvou a **navázání na Transsibiřskou magistrálu**. I v případě tohoto koridoru bude u železniční dopravy nutné vyřešit **problém různých rozchodů** tratí v EU a na Ukrajině.

Severojižní spojení mezi Gdaňskem a Žilinou tvoří **šestý panevropský dopravní koridor**. V Katowicích odbočuje z tohoto koridoru větev přes Ostravu a Brno do Vídně. Celý šestý koridor je již zahrnutý do transevropských sítí, mezi prioritní projekty této infrastruktury jej zařadila i Van Miertova zpráva, jak už uvedla podkapitola 4.1.3. Tento koridor je významný především pro intenzivnější **propojení střeoevropské oblasti**.

Sedmý koridor jako jediný z celého systému panevropských sítí **není multimodální**. Tvoří ho řeka **Dunaj** v celé své splavné délce. Vzhledem ke geografickým podmínkám však Dunaj na několika místech protíná ostatní plánované koridory a umožňuje tak kombinaci pozemní a vnitrozemské vodní dopravy. Významným faktem je navázání sedmého panevropského koridoru i na západoevropský říční dopravní systém prostřednictvím **kanálu Rýn – Mohan** –

Dunaj. Splavnění Dunaje v celé délce včetně jeho delty by mělo zjednodušit dopravu rozměrných nákladů z černomořských přístavů do centra Evropské unie.

Osmý panevropský koridor tvoří spojení mezi Jaderským a Černým mořem mezi městy Drač a Varna, zařazena je do něj i větev ze Sofie do Burgasu. Tento koridor má posloužit především pro **nákladní přepravu materiálů** z černomořského pobřeží k Jaderskému moři a výrazně tak **urychlit jejich dovoz do Itálie** a ostatních zemí západní Evropy. Délka plánovaného železničního spojení je 1270 kilometrů, délka silničního spojení 960 kilometrů¹⁰⁹. S tímto koridorem rovněž počítá Van Miertova zpráva při plánování transevropských sítí. Osmý koridor znázorňuje Mapa 5.



Zdroj: Pan-European Transport Network

(<http://www.cemt.org/online/infrastr03/corridormaps.htm>), 20.11.2007

Devátým a nejdelším **panevropským koridorem** je **severojižní spojení ve východní Evropě**. Výchozím bodem tohoto koridoru mají být Helsinky, kde se na něj bude napojovat dálniční infrastruktura „severského trojúhelníku“. Multimodální spojení bude procházet Petrohradem, Moskvou, Kyjevem, Kišiněvem a Bukureští a bude končit v řecké Alexandropoli. Ke koridoru se rovněž řadí takzvaná baltská větev, která vychází z Kyjeva a spojuje Minsk, Vilnius, Klaipėdu a Kaliningrad. V Kišiněvě je rovněž plánovaná větev spojující tento koridor s černomořským přístavem Oděsou, jak ukazuje Mapa 6. Očekávaná

¹⁰⁹ Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Pan-European_corridors), 20.11.2007

celková délka železniční infrastruktury devátého koridoru je 6500 kilometrů, délka plánované dálnice 5850 kilometrů¹¹⁰.

Devátý koridor by měl sloužit k propojení východní části Evropské unie s Ruskem, Ukrajinou a Běloruskem. Zároveň se na něj napojují další koridory panevropských sítí. Významnou roli hraje i napojení na Oděsu, odkud se otevírá námořní spojení s Tureckem.

Mapa 6: Panevropský koridor XI



Zdroj: Pan-European Transport Network

(<http://www.cemt.org/online/infrastr03/corridormaps.htm>), 20.11.2007

Desátý multimodální koridor rozšířil plán panevropských sítí teprve v roce 1997 a **podmínkou** pro jeho zařazení do plánovaného evropského dopravního prostoru byla **stabilizace** do té doby neklidného prostoru. Válka v Kosovu na konci devadesátých let dvacátého století znovu zpomalila plánování infrastruktury.

¹¹⁰ Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Pan-European_corridors), 20.11.2007

Koridor je veden ve směru ze severozápadu na jihovýchod. Jeho výchozím bodem je Salzburg, kde se napojuje na severojižní spojení Berlín – Neapol zařazené do transevropských sítí. Koridor prochází Lublaní, Záhřebem, Bělehradem a Skopjí a končí v na břehu Egejského moře v Soluni. Na hlavní koridor se napojují ještě větve Bělehrad – Nový Sad – Budapešť a Nis – Sofia. Celková délka železniční části desátého koridoru má dosáhnout 2528 kilometrů,¹¹¹ délka dálniční infrastruktury 2300 kilometrů¹¹¹. Návrh této dopravní osy znázorňuje Mapa 7.

Desátý dopravní koridor by se měl stát **páteří dopravní infrastruktury v oblasti bývalé Jugoslávie** a propojit západní Balkán jednak s centrální částí EU, jednak s Řeckem a Bulharskem.

Mapa 7: Panevropský koridor X



Zdroj: Pan-European Transport Network

(<http://www.cemt.org/online/infrastr03/corridormaps.htm>), 20.11.2007

¹¹¹ Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Pan-European_corridors), 20.11.2007

ZÁVĚR

Evropský dopravní systém je velmi vyspělý a zahrnuje v sobě všechna dopravní odvětví. V současné době však nelze mluvit o jednotném evropském dopravním prostoru, protože přetrvává problém nedostatečné interoperability jednotlivých národních systémů. Je tedy možné říct, že důležitou charakteristikou evropského dopravního systému je jeho roztržitost. Dále jej lze charakterizovat prostřednictvím velkých disproporcí mezi jednotlivými přepravními odvětvími, kde jednoznačně převažuje silniční doprava.

Ve srovnání s americkým i čínským multimodálním dopravním systémem je zřejmé, že Evropa je mnohem závislejší na jediném přepravním oboru, což zvyšuje zranitelnost celého systému. Na úrovni Evropské unie je však v posledních patnácti letech patrná snaha o změnu nevyhovujícího stavu a narovnání disproporcí. Výhodou proti dopravním systémům obou zmíněných velkých ekonomik je fakt, že evropská dopravní síť vykazuje rovnoměrnou hustotu na většině území Evropské unie. Nevznikají tak místa, která nejsou dostatečně dopravně obsloužena a z tohoto důvodu ekonomicky zaostávají za ostatními regiony daného ekonomického celku.

Nadnárodní orgány Evropské unie se v posledních dvaceti letech významně angažují v provádění společné dopravní politiky, která dává podstatné impulzy při rozvoji dopravní infrastruktury. Evropská unie rovněž klade důraz na realizaci dopravního prostoru nadnárodního charakteru, který vychází z hlavních tahů stávající dopravní infrastruktury členských států. Po svém dokončení by však měl fungovat hladce a měly by z něj zmizet problémy současných roztržitých národních systémů. Hlavními nástroji pro rozvoj dopravní infrastruktury jsou koordinovaná politika transevropských sítí a koordinovaná regionální a strukturální politika. Největším problémem vývoje jednotného evropského dopravního prostoru je nedostatečné financování dopravní kapitoly v evropském rozpočtu, což se projevuje například zpožděními při realizaci klíčových projektů.

V krátkodobé a střednědobé perspektivě by měly být dokončeny projekty transevropských dopravních sítí, které by vytvořily funkční multimodální dopravní systém na území Evropské unie. V dlouhodobém časovém horizontu bude z projektu transevropských sítí vycházet ambiciózní plán na realizaci panevropských dopravních sítí. Tento projekt svým rozsahem překračuje hranice Evropské unie a předpokládá vytvoření dopravní infrastruktury, která by zahrnula celý evropský kontinent. Panevropské dopravní sítě počítají s rovnoměrným zapojením železniční a silniční dopravy a s jejich provázáním s vnitrozemskou vodní dopravou. Těžiště projektu leží přirozeně ve východní části Evropy, protože systém

transevropských sítí, od kterého se panevropské sítě odvozují, se rozvíjel především v západní části kontinentu. Po realizaci dlouhodobého projektu panevropských sítí tak může v Evropě vzniknout multimodální dopravní systém zahrnující všechny druhy dopravy a celý kontinent.

POUŽITÁ LITERATURA

- (1) Bílá kniha *Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*. Brusel, 2001
- (2) CIHELKOVÁ, Eva, JAKŠ, Jaroslav: *Evropská integrace – Evropská unie*. 1. vydání. Praha: Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0854-0.
- (3) HRALA, Václav: *Geografie světového hospodářství. Vybrané kapitoly*. 3. vydání. Praha: VŠE, 2000. ISBN 80-245-0079-5.
- (4) TÝČ, Vladimír: *Základy práva Evropské unie pro ekonomy*. 4. vydání. Praha: Linde, 2004. ISBN 80-7201-478-1
- (5) ZELENÝ, Lubomír: *Rozvoj dopravy ve světě*. 1. vydání. Praha: Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0671-8
- (6) *Evropské právo. Základní dokumenty*. Ostrava: Nakladatelství Sagit, 2007. ISBN 978-80-7208-640-5

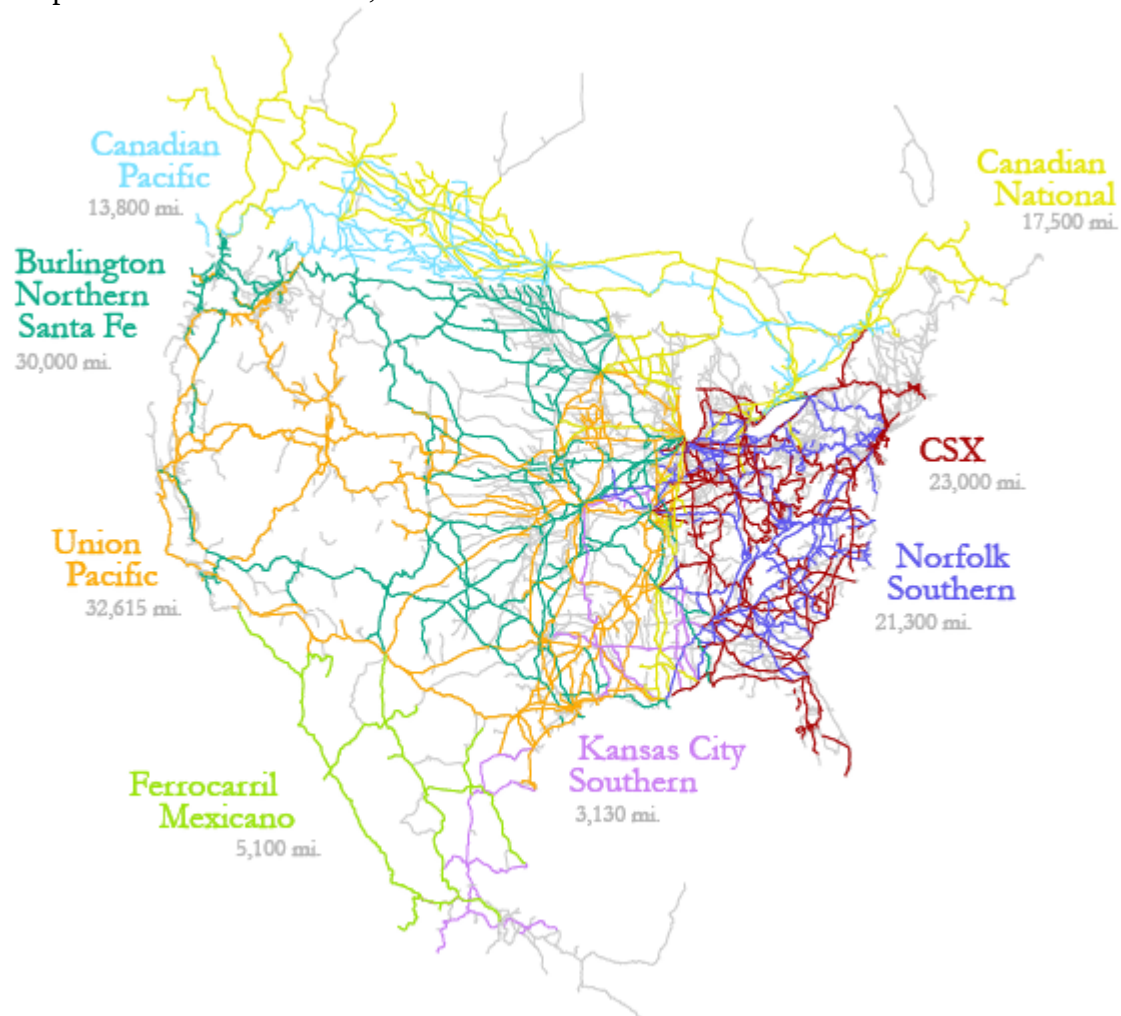
INTERNETOVÉ ZDROJE

- (1) *Alpen Initiative* (<http://www.alpentransitboerse.ch/>)
- (2) *Autobahnen in Deutschland* (<http://www.autobahn-online.de/>)
- (3) *Betuweroute* (<http://en.betuweroute.nl/home?setlanguage=en>)
- (4) *CIA – The World Factbook* (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>)
- (5) *Česká republika* (<http://www.czech.cz/>)
- (6) *České dráhy, a.s.* (<http://www.cd.cz/>)
- (7) *DB-Konzern* (<http://www.db.de/>)
- (8) *Entwicklung des deutschen Autobahnnetzes* (<http://map.ioer.de/website/autobahn/index.htm>)
- (9) *European Conference of Ministers of Transport* (<http://www.cemt.org/index.htm>)
- (10) *European Union On-Line* (<http://www.europa.eu/>)
- (11) *Euroskop.cz* (<http://www.euroskop.cz>)

- (12) *Fraport AG* (<http://www.fraport.de/>)
- (13) *Ministerstvo dopravy* (<http://www.mdcr.cz/>)
- (14) *ÖBB* (<http://www.oebb.at/>)
- (15) *Port of Rotterdam* (<http://www.portofrotterdam.com/en/>)
- (16) *RMD Wasserstraßen GmbH* (<http://www.rmd-wasserstrassen.de/>)
- (17) *Schifffahrt* (<http://www.donauschifffahrt.info/>)
- (18) *SŽDC – Správa železniční dopravní cesty* (<http://www.szdc.cz/>)
- (19) *U.S. Department of Transportation* (<http://www.dot.gov/>)
- (20) *Wikipedia* (<http://www.wikipedia.org/>)
- (21) *World Trade Organisation* (<http://www.wto.org/>)

Příloha 1:

Mapa železniční sítě v USA, Kanadě a Mexiku.



Zdroj: Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Rail_transport_in_the_United_States), 14.6.2007

Příloha 2:

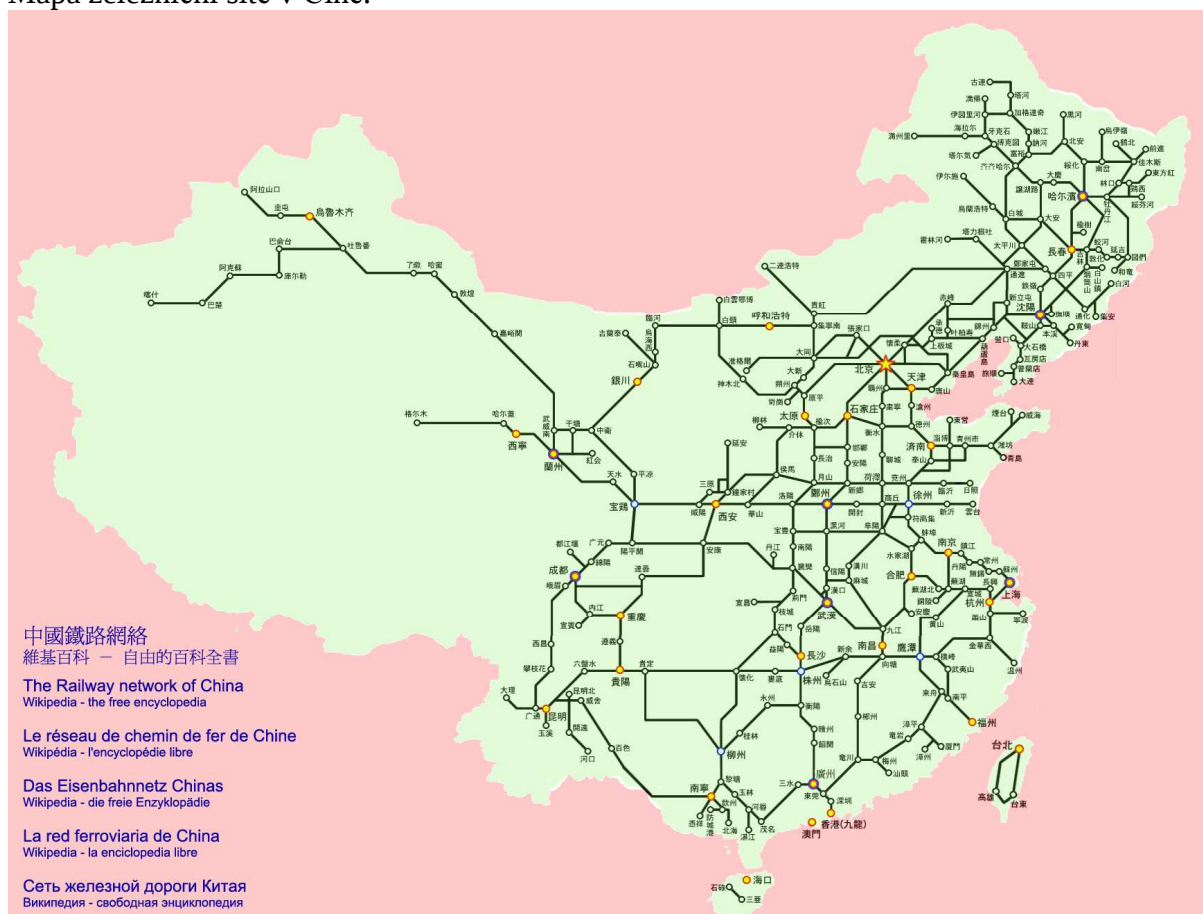
Mapa dálniční sítě v USA.



Zdroj: Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Interstate_highway), 14.6.2007

Příloha 3:

Mapa železniční sítě v Číně.



Zdroj: Wikipedia

(http://en.wikipedia.org/wiki/Transport_in_the_People%27s_Republic_of_China), 2.10.2007

Příloha 4:

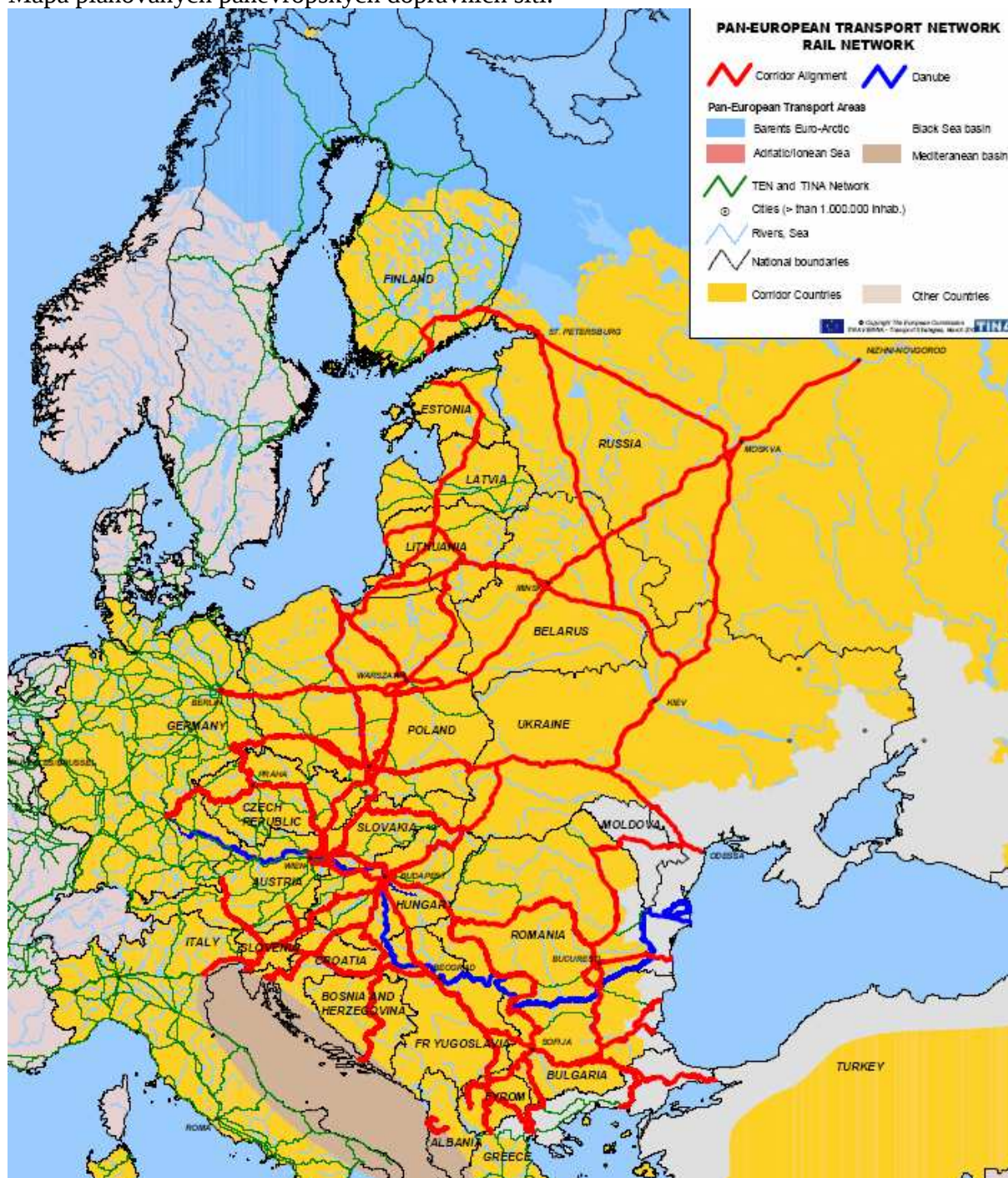
Mapa německé dálniční sítě.



Zdroj: Wikipedia (http://de.wikipedia.org/wiki/Autobahn_%28Deutschland%29), 12.10.2007

Příloha 5:

Mapa plánovaných panevropských dopravních sítí.



Zdroj: Pan-European Transport Network

(<http://www.cemt.org/online/infrastr03/corridormaps.htm>), 20.11.2007