

Doprava je krví ekonomiky, doprava je život



pro dopravu

Petr Bendl – stínový ministr dopravy a spojů ODS





Petr Bendl

stínový ministr dopravy a spojů ODS

Ing. Petr Bendl se narodil 24. 1. 1966 v Kladně.

Absolvoval VŠST v Liberci, obor konstruktér víceúčelových obráběcích strojů. Pracoval na Okresním úřadě v Kladně jako vedoucí oddělení referátu obrany, později na Městském úřadě v Kladně ve funkci vedoucího oddělení rozvoje města.

V letech 1994 – 1998 působil jako starosta Kladna, v letech 1998 – 2000 byl členem Městské rady Kladna. V letech 1998 – 2001 byl poslancem Parlamentu ČR. Od roku 2000, kdy kandidoval v krajských volbách, je hejtmanem Středočeského kraje. V roce 2002 byl zvolen místopředsedou ODS. V roce 2003 se stal stínovým ministrem dopravy a spojů.

Do ODS vstoupil v roce 1991. Je rozvedený, má dva syny.

OBSAH

1. ÚVOD	3
2. DOKONALÉ SPOJENÍ – ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	6
2.1. Co chceme	6
2.2. Současný stav	6
2.3. Cíle a řešení	7
3. DOKONALÉ SPOJENÍ – SILNIČNÍ DOPRAVA	12
3.1. Co chceme	12
3.2. Současný stav	12
4. DOKONALÉ SPOJENÍ – LETECKÁ DOPRAVA	15
4.1. Co chceme	15
4.2. Současný stav	15
5. DOKONALÉ SPOJENÍ – VODNÍ DOPRAVA	19
5.1. Co chceme	19
5.2. Současný stav	19
6. DOKONALÉ SPOJENÍ – EVROPSKÁ UNIE A DOPRAVA	20
6.1. Co chceme	20
6.2. Současný stav	20



1. ÚVOD

ZÁKLADNÍ PRINCIPY ODS V DOPRAVĚ

- 1) **Doprava – symbol svobody člověka a pohybu**
- 2) **Doprava – klíčový fenomén ekonomiky**
- 3) **Česká republika – tranzitní země; Česká republika – dopravní uzel střední Evropy**
- 4) **Vytvoření právního prostředí pro:**
 - liberální trh,
 - vstup soukromého kapitálu (privatizace některých veřejných služeb),
 - vyrovnanou ekonomiku dopravních systémů,
 - přímou vazbu mezi uživateli dopravní infrastruktury a platbami za její využití; právo volby dopravního prostředku.
- 5) **Legislativní nástroje:**
 - zjednodušený zákon o provozu na pozemních komunikacích,
 - koncesní zákon,
 - jednoduché normy pro železniční, leteckou a vodní dopravu.
- 6) **Moderní, bezpečná a ekologická doprava**

ZÁKLADNÍ PRINCIPY ODS V DOPRAVĚ V PRAXI ZNAMENAJÍ:

- **státní investice do rozvoje jednotlivých druhů dopravy** podle aktuálních ekonomických a strategických potřeb země,
- **při budování dopravní infrastruktury dokončovat kompaktní celky**, které přinesou výrazný ekonomický, ekologický a bezpečnostní efekt pro obec, region, republiku a mezinárodní vztahy,
- **rychlou přípravu a efektivní realizaci dopravních staveb** s nejvyššími možnými technologickými a stavebními standardy,
- **jednoduchá a veřejně kontrolovatelná pravidla pro výběrová řízení** na státní zakázky; jediným kritériem pro získání zakázky je nejvýhodnější nabídka,
- **jasné rozdělení kompetencí a zodpovědnosti mezi státem, kraji a obcemi**,
- **liberalizaci dopravního trhu**, která přispěje k efektivnosti a odstraní brzdy monopolu.

.....dokonalé spojení

HŘÍCHY SOCIALISTICKÝCH VLÁD

Železniční doprava:

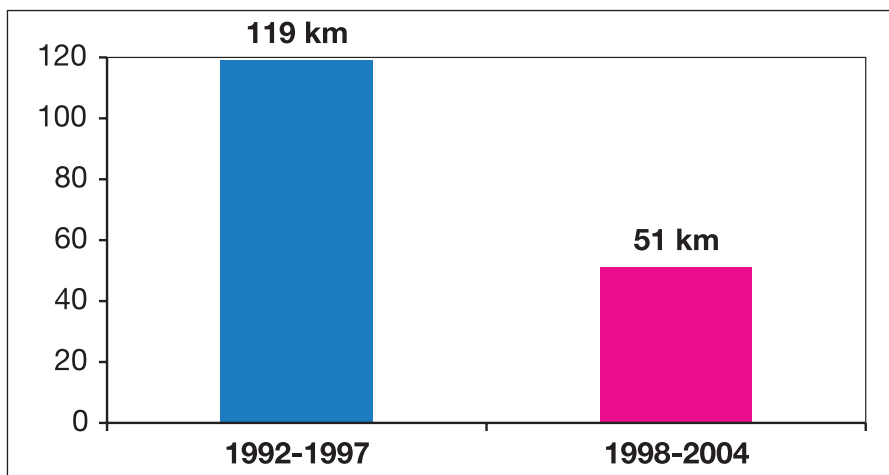
- místo transformace Českých drah destabilizace celého systému;
„ČD měly být konkurenceschopné, **nejsou**“;
„ČD měly být tahounem českého železničního trhu, **nejsou**“;
„ČD měly být připraveny na střet se silnou evropskou konkurencí, **nejsou**“;
„ČD měly být profitabilní, **jsou ve ztrátě**“,
- **neefektivní a nejdražší** možná správa železniční infrastruktury,
- **dlouhodobé tunelování nákladní dopravy** (křížové financování neuhrazené ztráty z osobní dopravy na úkor nákladní dopravy, z toho vyplývající ztráta konkurenceschopnosti dříve jednoho z nejsilnějších provozovatelů),
- **projekt Pendolino**;
 - **projekt, který položil** český vagonářský průmysl;
 - **projekt, který byl vládou přijat „na podporu českého průmyslu“** (je v něm méně než 5 % českých výrobků);
 - **projekt, který měl být splacen** z výnosů mezinárodní přepravy; nejsou zajištěny ani mezinárodní relace, ani výhodný KEV (zúctovací koeficient);
 - **projekt, který trpí** ještě půl roku po třetím ohlášení uvedení do pravidelného provozu vážnými technickými problémy;
 - místo 10 jednotek za 4,7 mld. Kč obdrží ČD **pouze 7 jednotek za 7 mld. Kč,**
- **přežije byly ČD, a. s., v roce 2003 kompletně oddluženy, dochází k jejich dalšímu zadlužování, vnitřnímu i absolutnímu,**
- **místo podpory logistických center stát likviduje potencionální levně využitelné plochy** (například: Jedno takové ideální a téměř kompletně zainvestované logistické centrum stát prodal hluboko pod cenou v Českých Budějovicích a dnes slouží zcela nesmyslnému účelu.),
- **ČD „slouží železnici“, nikoliv zákazníkům.**

Silniční doprava:

- **pomalé tempo výstavby sítě** dálnic a rychlostních silnic,
- **roztříštěná výstavba jednotlivých úseků** kapacitní silniční sítě,
- **narůstající vnitřní dluh stávajících komunikací,**
- **pomalé odstraňování dopravně nebezpečných míst,**
- **složitá a nejednoznačná dopravní legislativa,**
- **pomalost MMR ČR, MD ČR a nekvalitní práce MŽP ČR** při veřejnoprávním projednávání dopravních staveb,
- **zpoždění v přípravě a zavedení výkonového zpoplatnění vybrané silniční sítě** (elektronické mýto),
- **neexistence koncepce a podpory dopravních logistických center,**
- **neprůhledná výběrová řízení (D47),**



Graf č. 1: Km postavených dálnic v ČR



- **neexistence legislativy pro účast soukromého kapitálu** na budování a provozu silniční infrastruktury (koncesní zákon),
- **nefunkčnost DP ČR** a snaha nahradit tuto nefunkčnost zvýšenou represí vůči řidičům (bodový systém),
- **nedostatečná podpora výzkumu a projektů alternativních systémů pohonu** (kapalný zemní plyn, vodík, elektřina...),
- **špatná legislativa v oblasti životního prostředí** (zákon o scénické dálnici),
- **naprostá legislativní a kvalifikační nepřipravenost** na získávání financí z Fondů soudržnosti EU.

Letecká a vodní doprava:

- **neřeší** dlouhodobý ekonomický model letiště Praha – Ruzyně a jeho privatizaci,
- **neřeší** systém pozemní dopravní obsluhy letiště Praha – Ruzyně včetně železničního napojení a koncepci napojení tohoto letiště na budoucí síť vysokorychlostních vlaků,
- **neřeší** otázku dalšího budoucího letiště pro Prahu a ČR,
- **neřeší** privatizaci ČSA, a. s.,
- **ve vodní dopravě socialistické vlády neřešily vůbec nic.**

**hříchy odstraníme,
protože máme koncepci, vizi a nezbytnou politickou odvalu**

2. DOKONALÉ SPOJENÍ – ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

2.1. CO CHCEME

„Chceme vrátit naše železnice do srdce Evropy“

- **Přeměnu Českých drah na prosperující společnost** produkující zisk v nákladní dopravě a s minimálně vyrovnaným hospodařením v osobní dopravě,
- **přeměnu dnešního paušálního systému plošných dotací na efektivní motivující systém** fungující na principu objednávky služby ve veřejném zájmu dle principu subsidiarity (službu objednává a platí ten, kdo na adekvátní úrovni konkrétní službu potřebuje (stát, kraj, obec); jednoznačné definování kompetencí a odpovědnosti státu a regionu,
- **podporu konkurenčního prostředí na železnici**, která bude vytvářet přirozený tlak na vyšší kvalitu a nižší cenu poskytovaných služeb,
- **vytvoření konkurenčního prostředí při správě a údržbě železniční infrastruktury** (jediné kritérium – nejvýhodnější nabídka) – možnost až 40% úspory prostředků ze státního rozpočtu),
- **masivní podporu zvyšování konkurenceschopnosti v nákladní dopravě**, vstup do uskupení evropských dopravců,
- **budování logistických center jako systému podpory přirozené a žádané preference optimálního rozložení nákladních přeprav mezi jednotlivé dopravní systémy** (železnice na dlouhé přepravy, silnice na operativně krátké vzdálenosti, letecká doprava na expresní přepravy atd.),
- **koncepti vysokorychlostních tratí (VRT)** v ČR v návaznosti na sousední státy a územní ochranu VRT.

2.2. SOUČASNÝ STAV

Stát podkopává existenci jím vlastněných Českých drah a likviduje systém.

Současná vláda svou nekonceptností, neřešením objektivně existujících problémů a vnitřním i vnějším zadlužováním – tunelováním – teprve nedávno (2003) kompletně oddlužené akciové společnosti ČD (nezákonný transfer prostředků z nákladní dopravy do neuhrazených ztrát z osobní dopravy) dostala dominantního provozovatele do situace, kdy ztrácí konkurenceschopnost ve všech oblastech své činnosti. Stalo se tak i v činnostech dosud vysoce profitabilních.



Vláda tak fatálně ohrozila samotnou budoucí existenci největší české společnosti (a největšího zaměstnavatele).

Vláda podkopává fungování celého dopravního systému státu, jehož je železnice nedílnou a v našich podmínkách neodmyslitelnou součástí.

Akutně tak hrozí vznik situace, kdy vláda napomůže likvidaci tuzemského poskytovatele a chybějící službu na trhu pak bude muset nakupovat v zahraničí.

Železnice se stala jedním z předmětů uplatňování sociálního populismu státu „na dluh“. Stala se obětí oficiálního tunelování na úkor budoucího rozvoje a prosperity.

Poslední transformační pokus o změnu dominantního operátora Českých drah, s. o., na akciovou společnost nejenže nevyřešil ani jeden ze skutečných systémových problémů, ale paradoxně podstatně zvýšil rizika nefunkčnosti celého systému pro stát a státní rozpočet.

2.3. CÍLE A ŘEŠENÍ

Využijme exkluzivního postavení české železnice v rámci naší geografické polohy, masivních zátěžových proudů v tranzitní evropské dopravě, vedoucích přes naše území, a dlouholeté tradice.

a) Systémový přístup

Českou železnici (nerovná se České dráhy, a. s.) je třeba jako rovnocennou součást zapojit do velmi dynamicky se rozvíjejícího evropského železničního systému. Skončí tunelování Českých drah ze strany samotného státu. **Stát musí na centrální úrovni zasahovat pouze do záležitostí, které mu náležejí, tj. garantovat fungování železničního systému jako celku a zachování síťového charakteru naší železnice a rovného přístupu v rámci dopravního trhu.** Nebudou pokračovat intervence státu, které deformují jinak fungující ekonomické vztahy (křížové financování neuhrazených ztrát).

Je životním zájmem nejen státu, ale celého systému vrátit se k jednoduchému principu:

- co slouží státu, nechť řídí stát,
- co slouží obci, nechť ovlivňuje obec apod.

Vždy musí být realizována jen služba, která je objednána a která bude uhrazena.

K vyřešení problému fungování železnice je zcela nezbytné jednoznačně definovat postavení železnice v dopravním systému státu a vymezit střednědobé a dlouhodobé priority v této oblasti. Klíčem

Doprava je krví ekonomiky, doprava je život

a zcela kardinální nutností pro nastoupení cesty ke konsolidaci a prosperitě železničního systému státu je bezodkladné zavedení standardních ekonomických vztahů nepokřivených nesystémovými exekutivními politickými a populistickými zásahy státu.

Je nezbytné vytvořit prostředí, ve kterém profitabilní služby budou moci být realizovány v liberálním tržním prostředí bez zásahů státu.

V oblastech neprofitabilních segmentů osobní dopravy (v žádném případě nikoliv v celé osobní dopravě jako dnes!) **je třeba důsledně trvat na zásadě, že realizovány jsou pouze služby, po kterých existuje reálná poptávka, které budou korektně objednány** a které mohou být reálně uhrazeny, tak aby tržby (s event. participací veřejných rozpočtů) byly alespoň na úrovni nákladů.

Místo dnešního systému dotací z veřejných rozpočtů, které jsou uplatňovány jako celek za celý balík nijak blíže nerozklíčovaných, nedefinovaných a mnohdy ani neobjednaných a nechtěných služeb, **je třeba zavést transparentní systém, kdy veřejné rozpočty budou participovat na realizaci pouze zcela konkrétních a přesně definovaných služeb.** U takovýchto služeb musí existovat jistota, že přes jejich nonprofitabilitu opravdu existuje zájem státu na jejich realizaci. V tom případě musí být řádně objednány a uhrazeny.

Fungování celého systému není možné bez **jednoznačného definování a vymezení kompetencí a odpovědnosti státu jako celku a regionů** a bez zřetelně definované odpovědnosti za správu a financování infrastruktury.

b) Infrastruktura

„Nejdražší systém není nejlepší systém“

Dnešní monopolní správa celé železniční infrastruktury Českými drahami je totálním anachronismem a jednoznačně nejdražším možným řešením. Je tak navíc opět pod taktovkou státu a s posvěcením zákonodárce totálně popřen systém volné soutěže a jeho blahodárny vliv na kvalitu a cenu prováděné služby.

Stát musí urychleně definovat transparentní pravidla pro užívání železniční infrastruktury a podobně jako v dopravě silniční stanovit podíl na jejím financování, tak aby mohlo vzniknout skutečné tržní prostředí pro konkurenci tuzemských a zahraničních operátorů. Zcela neúnosné a v evropském kontextu i nepřipustné je pokračovat v praxi zdánlivého subvencování finální služby některých operátorů prostřednictvím dumpingových cen za užití dopravní cesty.



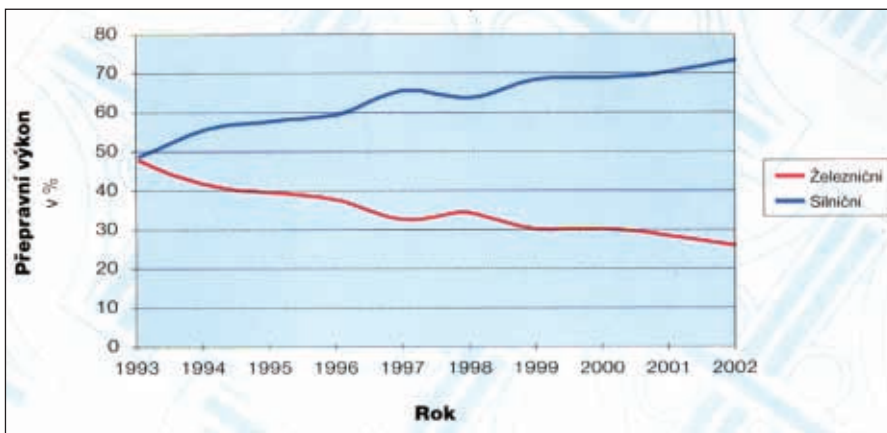
c) Nákladní doprava

Nechme nákladní dopravu vydělávat na železnici a silnice vraťme občanům.

Neprodleně musí skončit tunelování nákladní dopravy křížovým financováním neuhrazené ztráty z osobní dopravy. Česká železniční nákladní doprava má poslední šanci zapojit se jako rovnocenný partner do vznikajícího evropského trhu tranzitních přeprav. Dlouhodobým odčerpáváním zdrojů (které sousední železnice investovaly do modernizace parku lokomotiv a vozů) tato vláda dramaticky podkopala dříve velmi solidní pozici ČD na tomto velmi lukrativním a perspektivním obchodu.

Zabráněním tunelování nákladní dopravy a jejím začleněním do profitabilního evropského trhu přeprav jako jeho významné a plně konkurenceschopné součásti docílíme dvojího multiplikačního efektu. Nákladní doprava bude produkovat mnohem vyšší profit. Současně přesune ze silnice na železnici část těžké kamionové dopravy, která páchá obrovské škody. Ty je třeba saturovat z peněz daňových poplatníků, kteří navíc přicházejí o svobodu pohybu na kamiony přeplněných silnicích.

Graf č. 2: Vývoj podílu přepravního výkonu – nákladní doprava

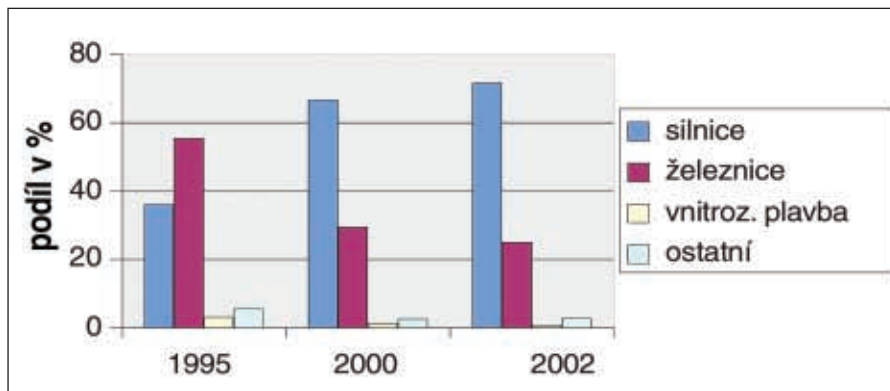


Urychleně musí být napraveno zpoždění, ke kterému nezodpovědně liknavým přístupem státu došlo při podpoře výstavby logistických center. Jejich výstavba je dlouhodobou aktivně podporovanou prioritou všech sousedních států. Vhodně umístěná logistická centra systémovým propojením silniční, železniční, vodní a příp. letecké dopravy umožňují optimální a efektivní využití kapacity dopravního systému státu jako celku. Takový systém pak přirozeně bez nutnosti použití direktivních a restriktivních ekonomických nástrojů, tolik oblíbených dnešní vládou, automaticky zajišťuje pozitivní a žádoucí

Doprava je krví ekonomiky, doprava je život

rozložení cargo přeprav mezi jednotlivé dopravní systémy (železnice na dlouhé přepravy, silnice na operativní a krátké vzdálenosti, leteckou dopravu na expresní přepravy atd.).

Graf č. 3: Podíl nákladní přepravy ČR



d) Osobní doprava

Změníme diktát státu v diktát zákazníka

Socialisty řízený stát si osobuje právo projektovat, řídit a rozhodovat o tom, co je dobré pro občana a zákazníka i v tak sofistikovaném systému, jakým je železniční doprava. Stát zůstane zodpovědný za fungování systému jako celku a měl by zasahovat ve prospěch kvalitní nabídky služeb v mezinárodní dopravě a v páteřní dopravě dálkové a vnitrostátní. Kompetentní rozhodování o podílu veřejných rozpočtů na zajištění dopravní obslužnosti v regionech nemůže kvalitně garantovat nikdo jiný než kraje, v případě příměstské dopravy pak obce a města.

Dnešní systém, kdy operátor vyčíslí celkový objem ztráty a poté požaduje její úhradu, musí být nahrazen realizací jen takových služeb, které jsou buď plně profitabilní, nebo je část nákladů hrazena z veřejných rozpočtů (stát, regiony, obce), a to vždy na základě přesné objednávky kvality a rozsahu služby pro konkrétní spoj a konkrétní relaci. Zcela vyloučeny pak ovšem musí být duplicity, kdy veřejné rozpočty subvencují paralelně několik spojů různých operátorů v jedné relaci.

e) Česká železnice a Evropa

Česká železnice v evropském kontextu disponuje dostatečně kapacitní sítí v jednom z nejstrategičtějších a z hlediska marketingu nejlukrativnějších geografických prostorů. To vytváří téměř ideální předpoklady pro



budoucí prosperitu celého českého železničního systému, včetně národního dopravce.

V osobní dopravě je reálné uskutečnění ambice stát se hlavní evropskou tranzitní železnicí v přepravě osob v relaci Hamburk-Berlín-Drážďany-Praha-Vídeň a Varšava-Vídeň doplněnou o řadu doplňkových relací zejména v relaci východ-západ. Po realizaci nemalých investic do vozového parku, na kterých se významnou měrou podílel stát, může při ofenzivní obchodní politice být tento segment pro náš stát nejen vysoce prestižní, ale i profitabilní záležitostí.

Evropská železniční nákladní doprava prochází v posledních letech bouřlivými změnami s jasně vysledovatelnými integračními trendy. Dá se předpokládat, že v blízké budoucnosti dojde na evropském přepravním trhu k dlouhodobému relativně stabilnímu rozdělení přepravních výkonů mezi cca tři velká uskupení národních operátorů. Pokud český dopravce zachytí včas tyto trendy, může hrát dlouhodobě velmi důležitou roli v evropském kontextu. Přínosem bude velmi významná ekonomická profitabilita, využívající nezvyklé dynamiky tohoto trhu nejen v tradiční ose sever-jih, ale především ve stále dynamičtější ose východ-západ, kde disponujeme oproti konkurentům velmi dobrým know-how.

f) Implementace změn

Přestože se nepodařilo ani přes třináct let trvající snahy transformovat naši železnici na dlouhodobě stabilní a prosperující systém, není se třeba obávat neřešitelnosti stávající situace ani zdrcujících nároků na státní rozpočet. **Řešení spočívá především v důsledné implementaci standardních ekonomických vztahů, vytvoření prostoru, jasného zadání a politické podpory a krytí pro budoucí schopný management dopravce a odvalu a vůli pustit se do razantních změn.** Pak není třeba mít obavu ani ze sociálních otřesů, ani z přílišné militantnosti odborových centrál.

3. DOKONALÉ SPOJENÍ – SILNIČNÍ DOPRAVA

3.1. CO CHCEME

- **Dokončení dálniční a rychlostní sítě** alespoň v plánovaném rozsahu (2015),
- **přestavbu silnic I. třídy**, zejména budování obchvatů obcí a měst,
- **nastavení rovnováhy** mezi opotřebením a obnovou silniční infrastruktury,
- **prevenci v bezpečnosti silniční dopravy**, preferovat prevenci před represí,
- **kvalifikované a nekorupční jednání DP ČR a policií obecních**, které budou stíhat přestupky důsledně a objektivně,
- **kvalitní dopravní výchovu mládeže a budoucích řidičů**,
- **časové priority výstavby dálnic a rychlostních silnic** – dostavba dálnice D5 – Plzeňská, D8 – Teplická, D11 – Hradecká (změnit stávající R11 na D11), D3 – Tábořská (změnit stávající R3 Českých Budějovic na dálnici D3), dostavba D1 a propojení se Slovenskou republikou; z rychlostních silnic je prioritní výstavba R35 (Hradec Králové – Olomouc) – odlehčení dálnice D1 Brněnské, R52 (Brno – Mikulov) – spojení Brno – Vídeň – a vybrané úseky R6 (Praha – Karlovy Vary – Cheb) a R7 (Praha – Chomutov – Hora sv. Šebastiána), dokončení Pražského silničního okruhu, D47, Břeclav – Olomouc,
- **prosazovat odpovědnost provozovatele** za silniční infrastrukturu a **odpovědnost řidiče** za styl svého řízení, dodržování pravidel silničního provozu a za stav svého vozidla,
- **jednoduché, rychlé a spravedlivé řešení přestupků** a následků dopravních nehod,
- **financování státní dopravní infrastruktury pouze v režimu státního rozpočtu.**

3.2. SOUČASNÝ STAV

Na území České republiky je v provozu přes 500 km dálnic a 55 000 km silnic. Do majetku státu patří dálnice a 6000 km silnic I. třídy (z toho cca 400 kilometrů rychlostních silnic s parametry blízkými dálnicím). Silnice II. třídy (14 700 kilometrů) a III. třídy (34 000 kilometrů) patří do majetku krajů. K tomuto výčtu ještě přistupují místní komunikace v majetku obcí a účelové silnice v majetku fyzických a právnických osob.

Silniční síť je značně zanedbaná, s obrovským vnitřním dluhem, vzniklým dlouhodobě potlačovanou údržbou a obnovou. Tento dluh je odhadován na více než jeden bilion korun, jen u stávajících dálnic činí dalších 20 miliard korun.



Z plánovaných více než 1000 km dálnic je dokončeno pouhých 49 %. Česká republika tak významně zaostává za západoevropskými zeměmi, kde hustota dálnic je dvoj- až desetinásobná. Ze sítě rychlostních silnic je dokončeno pouhých 35 % plánovaného rozsahu.

Silnice I. třídy a dálnice představují necelých 11 % délky všech silnic, ale přenášejí 49 % dopravního výkonu. Přitom stav silnic I. třídy lze označit za kritický. V normovaných parametrech je upraveno pouhých 44,4 % jejich délky, zbytek jsou nevyhovující. Podle metodiky Evropské unie je 33,2 % ve špatném havarijním stavu. U silnic II. třídy je 40,3 % délky v kategorii havarijní a u silnic III. třídy je toto číslo téměř 50 %.

Tabulka 1: Údaje o nehodovosti v České republice

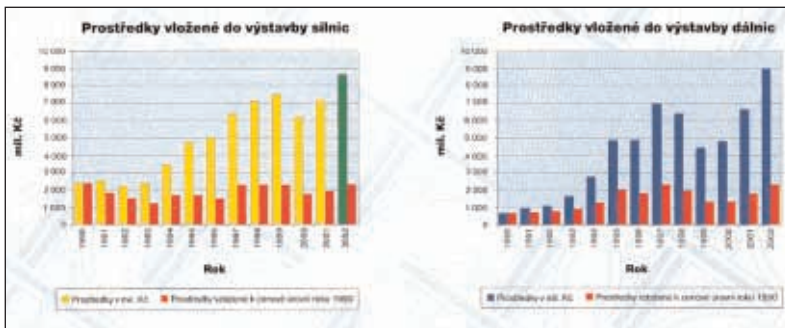
1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
175 520	201 697	198 431	210 138	225 690	211 516	185 664	190 718
146 774	172 357	170 055	182 931	198 772	186 071	159 638	164 133
28 746	29 340	28 376	27 207	26 918	25 445	26 026	26 585
6 511	6 791	6 708	6 193	6 242	5 736	5 622	5 668
1 384	1 386	1 411	1 204	1 322	1 336	1 219	1 314
6 298	6 621	6 632	6 152	6 093	5 525	5 493	5 492
30 866	31 296	30 155	29 225	28 747	27 063	28 297	29 013

Vysvětlivky 1. – 7. řádek: Dopravní nehody celkem, pouze hmotné škody, osobní, vážné nehody, počet usmrčených osob, počet těžce raněných osob, počet lehce raněných osob.

Zdroj: ŘSD ČR / 2003

Špatný technický stav stávajících silnic je jedním z faktorů vysoké nehodovosti a opotřebení vozidel i negativních vlivů na životní prostředí. Nedostatek finančních prostředků zpomaluje obnovu současných a výstavbu nových komunikací.

Neúplná síť dálnic a rychlostních silnic neumožňuje rychlé a bezpečné propojení ekonomických a kulturních center republiky a přiblížení okolních zemí. Moderní silniční infrastruktura je nutnou podmínkou ekonomické prosperity. V roce 1999 se po silnicích přepravovalo 85 % všech cestujících a 67 % všech nákladů. Dopravní zatížení silniční sítě každým rokem dramaticky narůstá.



Doprava je krví ekonomiky, doprava je život

Česká republika je významnou kontinentální evropskou silniční křižovatkou. Přes naše území vede část IV. transevropského multimodálního dopravního koridoru Berlín – Drážďany – Praha – Bratislava... – Istanbul a podstatná část jeho větve IV.A Praha – Norimberk. Nově přibyla ještě větev VI. koridoru Ostrava – Brno – Vídeň. Česká republika je vázána Evropskou dohodou o hlavních silnicích s mezinárodním provozem AGR, o síti transevropských dálnic TEM, o transmodálních koridorech TEN a požadavky na propojení Prahy s ostatními centry Evropy.



4. DOKONALÉ SPOJENÍ – LETECKÁ DOPRAVA

Letiště Praha – spádové letiště (hub) pro oblast střední Evropy – je vstupní branou do České republiky a základnou pro rozvoj podnikání v letecké dopravě a souvisejících oborech.

4.1. CO CHCEME

- **Privatizaci letiště Praha – Ruzyně s účastí hl. m. Prahy a Středočeského kraje**, která by vstupem privátního kapitálu zajistila nutný rozvoj tohoto letiště,
- **výstavbu** paralelní vzletově přistávací dráhy letiště Praha – Ruzyně do roku 2009,
- **pozemní dopravní obsluhu letiště Praha – Ruzyně** jak pro osobní, tak nákladní dopravu; jedná se zejména o železniční napojení včetně řešení odbavení leteckých cestujících na železničním terminálu v Praze a vazbu na dálkovou železniční dopravu,
- **definovat pozici** letiště Praha – Ruzyně v koncepci vysokorychlostních tratí VRT v ČR a v Evropě,
- **prověření reálnosti koncepce rozvoje letiště Praha – Ruzyně do roku 2020 pro očekávanou kapacitu 20 milionů odbavených cestujících za rok**,
- **zajištění soužití s obcemi v okolí letišť**,
- **zajistit územní ochranu pro možnost obnovení letového provozu na bývalém vojenském letišti Boží Dar – Mladá**, které by mohlo být budoucí rezervou pro další pražské letiště,
- **zajistit pomoc při získávání prostředků z fondů EU** pro rozvoj regionálních letišť,
- zajištění účasti ČSA a jeho aliančních partnerů z aliance Sky Team **na rozvoji letiště Praha – Ruzyně a řešení pozice ČSA na tomto letišti**,
- připravit s ohledem na současnou a střednědobou situaci **návrh postupu privatizace ČSA, a. s.**, ve spolupráci s partnery z aliance Sky Team.

4.2. SOUČASNÝ STAV

4.2.1 Letiště Praha – Ruzyně

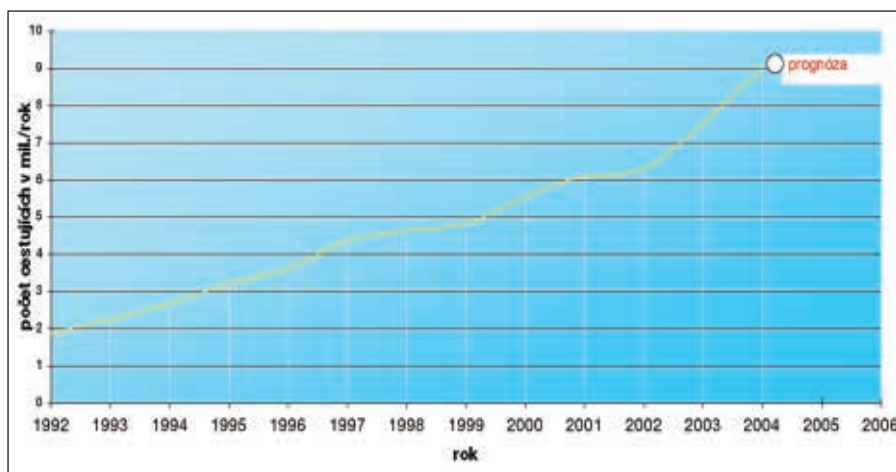
Letiště Praha – Ruzyně má cca 60 % příjmů z letecké činnosti, zbytek z neleteckých aktivit. Rozkládá se na ploše kolem 1 000 hektarů.

V současnosti probíhá aktuální výstavba Terminálu SEVER 2. Po jeho otevření, na přelomu roků 2005 až 2006, bude mít letiště roční kapacitu 10 mili-

Doprava je krví ekonomiky, doprava je život

onů odbavených cestujících. Je však zřejmé, že již v roce 2004 překročí počet odbavených cestujících 9 milionů. Podle prognózy ČSL má počet odbavených cestujících v roce 2006 dosáhnout 12 milionů cestujících za rok a v roce 2013 na 17 milionů. **Letiště Praha spolu s Vídní představují dvě nejvýznamnější letiště ve střední Evropě.**

Graf č. 4: Počet cestujících odbavených na letišti Praha – Ruzyně



Přímo z Prahy se v letošní letní sezoně mohou cestující dostat do sto deseti destinací s padesáti pěti dopravci. V prvním pololetí přišlo jedenáct nových leteckých společností, nově se začalo létat do sedmnácti destinací včetně dálkové mezikontinentální linky do Soulu.

Boeing 747 – 400





V současnosti neustává příliv nízkonákladových leteckých dopravců.

Tento rozvoj provozu letiště Ruzyně vyžaduje další rozvoj letiště jako takového. V přípravě je výstavba paralelní vzletově přistávací dráhy v ceně 5 až 7 miliard Kč, která by se měla stavět v letech 2008 až 2009. Výhledová studie rozvoje letiště do roku 2020 předpokládá roční počet cestujících kolem 20 milionů. **S těmito rozvojovými plány zatím nekoresponduje systém pozemní dopravní obsluhy, a to jak pro cestující, tak pro přepravu leteckého zboží, která je jakoby mimo hlavní sféru zájmů České správy letišť.** Obsluha spádového letiště nemůže být odkázána pouze na silniční dopravu vzhledem k omezeným dopravním kapacitám stávajících i plánovaných komunikací. Při dalším plánovaném nárůstu cestujících bude nezbytné vybudovat moderní kolejové spojení mezi letištěm a centrem města.

Efektivní rozvoj letiště Ruzyně lze zajistit privatizací s podílem soukromého kapitálu. Svůj podíl na této privatizaci by měly získat také hlavní město Praha a Středočeský kraj.

S rozvojem letecké dopravy souvisí i územní příprava budoucího dalšího letiště pro Prahu a ČR. V okolí Prahy je možnost přípravy a územní ochrany pro toto budoucí letiště v prostoru bývalého VVP Milovice – Mladá. Ani touto otázkou se ČSL a MD nezabývá.

4.2.2 Regionální letiště Karlovy Vary, Brno – Tuřany, Ostrava – Mošnov a Benešov

Cílem státní politiky by měla být koordinovaná podpora rozvoje těchto letišť, zejména s využitím rozvojových fondů EU. Za pozornost stojí plán vytvořit na letišti Brno významné centrum logistiky a podnikání v leteckém oboru, což je podpořeno:

- **strategickou polohou ve střední Evropě, křižovatka dopravy** (dálnice D1, D2, železnice a železniční vlečka do areálu letiště, blízký kontejnerový terminál),
- **možností rychlé obsluhy celého území Moravy,**
- **rychlým spojením se středem města,**
- **Brno je druhé největší město v ČR s dlouholetou tradicí strojírenství, průmyslu a výstavnictví, s vysokou úrovní vysokého školství, vědy a výzkumu.**

Obdobné projekty jsou připravovány pro rozvoj letišť v Ostravě, Karlových Varech a Benešově.

Rozvoj regionálních krajských letišť zvýší zájem nízkonákladových leteckých společností o jejich využití, jako je tomu v případě letiště Brno a společnosti Ryanair.

Doprava je krví ekonomiky, doprava je život

4.2.3 Letecké společnosti

Klíčovou roli zaujímají České aerolinie, a. s., většinou v majetku státu, u nichž je zvažována privatizace.

4.2.4 Řízení letového provozu

Na okraji středočeské obce Jeneč se buduje nové středisko státního podniku Řízení letového provozu ČR v ceně 3,5 miliardy Kč. Tento podnik se úspěšně účastní projektu Eurocontrol v rámci EU.



5. DOKONALÉ SPOJENÍ – VODNÍ DOPRAVA

Obnovíme vodní dopravu na Labi a Vltavě – vodní cesty jsou významným prvkem cestovního ruchu.

5.1. CO CHCEME

- **Šetrným způsobem zlepšit plavební podmínky na Labi se SRN,**
- **zvážit projekt obnovy vltavské vodní cesty,**
- **vybudovat koncový přístav v Pardubicích s bazénem a napojením na železnici,**
- **prověřit připravovaný terminál Břeclav z hlediska budoucího napojení na Dunaj vodní nebo železniční cestou.**

5.2. SOUČASNÝ STAV

Česká republika má jedinou vodní cestu – labsko-vltavskou. Tato vodní cesta spojuje severoevropské námořní přístavy přes německé plavební kanály prostřednictvím severoněmeckých a západoevropských přístavů s českými přístavy. Významné říční přístavy jsou pouze na Labi a v Praze.

Vodní cesta má ekonomický význam pro přepravu hromadných substrátů, nadrozměrných a těžkých nákladů a v podmínkách ČR zejména pro rekreaci a cestovní ruch.

Vodní cesty nesmí v dopravě zůstat popelkou.

6. DOKONALÉ SPOJENÍ – EVROPSKÁ UNIE A DOPRAVA

6.1. CO CHCEME

- **Řešit problematiku kabotáže a přístupu českých dopravců na evropský trh,**
- **prosazovat základní infrastrukturní síť České republiky do evropských dopravních koncepcí a rozvoj infrastruktury v České republice integrovat do evropského dopravního prostoru,**
- **dopravní výzkum orientovat na větší spolupráci v rámci evropské dopravní politiky a do dopravního výzkumu začlenit i v rámci EU české univerzity a vysoké školy,**
- **zajistit rozsáhlejší financování české dopravní infrastruktury z fondů EU.**

6.2. SOUČASNÝ STAV

V září 2001 vydala Komise evropských společenství Bílou knihu s názvem „Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout“. Tento dokument má zásadní význam pro další horizonty a směřování dopravní politiky v Evropě.

Bílá kniha je založena na principu zavádění řady opatření, která sahají od stanovení cen přes revitalizaci druhů dopravy vzhledem k dopravě silniční až po cílené investice do transevropské sítě. Tento přístup umožní, aby se tržní podíly vrátily na úroveň roku 1998 a zajistil by tak určitou změnu disproporcí mezi jednotlivými druhy dopravy od roku 2010.

Realizací 60 různých opatření vytyčených v Bílé knize má dojít k výraznému zlomu ve vazbě mezi růstem dopravy a hospodářských růstem, aniž by vznikla jakákoliv potřeba omezovat mobilitu lidí a zboží. Předpokládá se, že dojde k pomalejšímu růstu silniční nákladní dopravy díky lepšímu využívání ostatních dopravních prostředků (nárůst o 38 % namísto 50 % v rozmezí 1998 až 2010) i osobní automobilové dopravy (vzroste pouze o 21 % ve srovnání s růstem HDP odhadovaným až na 43 %).

Železniční doprava je strategickým sektorem, který ovlivňuje proporcionalitu mezi jednotlivými druhy dopravy.

Otevření vnitřního dopravního trhu českým dopravcům po vstupu do EU nabízejí zatím ty členské státy Unie, kterým od České republiky nehrozí žádná konkurence a které nejsou pro české dopravce zajímavé. Smlouva



o přistoupení ČR do EU ve vztahu k dopravě definovala v případě vnitrostátní silniční dopravy na cizím území (kabotáž) přechodné období v délce až pěti let (2+2+1).

Evropská komise nepřistoupila na to, že by regulovala vývoj v oblasti kabotáže, takže bilaterální režimy s jednotlivými členy EU musí sjednat ministerstvo dopravy.

Česká republika byla jedinou kandidátskou zemí s výjimkou Slovinska, která v dopravě nepožádala o přechodné období; právě proto také celý rok odmítala přistoupit na omezení v kabotáži. Podle odborníků z EK je česká situace v mnoha směrech skutečně lepší než polská nebo maďarská; svou roli podle nich však sehrála i česká „hrdost“. Uzavření kapitoly ještě neznamena, že je všechno v pořádku, tedy že evropská legislativa byla dokonale sladěna, a zejména že je uplatňována v praxi.

Jako příklad jsou uváděny nedostatečné kontroly technického stavu vozidel i silnic nebo dodržování předpisů o pracovní době a odpočinku řidičů kamionů a autobusů; zde experti EK žejrají na slabou administrativní kapacitu.

Zákon o vzniku Českých drah, který platí od začátku ledna, dokončil požadované rozdělení podniku na dva, z nichž jeden je správcem železniční cesty a druhý provozovatelem přepravy. Komise si však není jista, zda se jí líbí, že o infrastrukturu se nadále starají České dráhy na základě smlouvy se Správou železniční dopravní cesty, která jim pronajímá koleje. Pochybnosti panují také kolem oddlužení Českých drah, jež bylo provedeno převedením dluhu na zmíněnou správu.

Předmětem zkoumání EK bude nadále i působnost železničního bezpečnostního úřadu a železničního správního úřadu. Není jasné, zda lze dopustit, aby stejný úřad přiděloval kapacity, tedy časové výseče na drahách pro různé podniky, a zároveň také licence pro provozování železniční dopravy. Jako obvykle komisi zajímá složení těchto úřadů a záruky jejich nezávislosti.

Legislativa EU se v oblasti železnice vyvíjí velmi rychle; pro vstupující země není vůbec snadné toto tempo stihnout při souběžné restrukturalizaci. Experti unie proto dráždí vyhlášení českých činitelů, že dráhy jsou na vstup již dokonale připravené. S oblibou poukazují na to, že třeba francouzské dráhy, neliberalizovaný veřejnoprávní moloch, by neměly sloužit jako vzor; jedním dechem však uznávají, že unii není nic do toho, jakou formou restrukturalizace proběhne.

„V kandidátských zemích je po železnici nadále přepravováno až 40 procent nákladů, zatímco v EU to kleslo už pod 10 procent. Nechceme, aby se nové členské státy daly stejnou cestou – naopak bychom si přáli, aby se podíl železnice v zemích ‚patnáctky‘ dotáhl na úroveň kandidátských zemí,“ uvedl nejmenovaný zdroj EK.

Také předpisy týkající se letecké dopravy by podle představ EK měly být od začátku letošního roku plně sladěny; komise bude ještě prověřovat míru nezávislosti orgánu pověřeného přidělováním časových rozmezí pro start

Doprava je krví ekonomiky, doprava je život

a přistání na pražském letišti (tzv. sloty). **Sloty na pražském letišti přiděluje Slotová koordinace Praha (sdružení právnických osob: ČSA, Fischer Air, Travel Service a ČSL).**

Z hlediska leteckých dohod jednotlivých států EU s USA schválila rada ministrů dopravy EU v červnu 2003 mandát EK, aby jednala o společné letecké dohodě s USA. Po jednom roce vyjednávání nebylo dosaženo dohody u tzv. 5., 7., a 8. svobody (zejména kabotáž na území USA). V jednání se bude pokračovat.

Doprava je typickou oblastí tzv. sdílené kompetence – na evropské úrovni se upravují otázky jejího fungování na jednotném vnitřním trhu, bezpečnostní normy a v posledních letech také stále více liberalizace. Právě uzavírání se do národních hranic, lpění na tradicích a výdobytcích z minulých dob, neochota se otevírat patří mezi příčiny závratného poklesu významu železnice, jemuž se EK snaží čelit, také pod tlakem vlastních závazků v oblasti ochrany životního prostředí.

**Doprava je krví ekonomiky,
doprava je život.**

EDIČNÍ ŘADA MODRÁ ŠANCE

Dosud vyšlo:

1. *Vlastimil Thustý*
Modrá šance pro veřejné finance červenec 2003
2. *Walter Bartoš*
Modrá šance pro vzdělávání – Důvěra a příležitost říjen 2003
3. *Martin Říman*
Modrá šance pro podnikání – Nový růst říjen 2003
4. *Petr Nečas*
Modrá šance pro bezpečí země – Moderní vojsko pro 21. století říjen 2003
5. *Jiří Pospíšil*
Modrá šance pro právo a spravedlnost – Kvalitní právo, pružné soudy prosinec 2003
6. *Bedřich Moldan*
Modrá šance pro životní prostředí – Prostředí pro zdravý život duben 2004
7. *Tomáš Julínek*
Modrá šance pro zdravotnictví – Chtít zdraví červen 2004
8. *Jiří Papež*
Modrá šance pro venkov – Venkov – šance pro všechny srpen 2004
9. *Ivan Langer*
Modrá šance pro slušné lidi – Moderní a bezpečný stát září 2004
10. *Alena Páralová*
Modrá šance pro zvýšení zaměstnanosti – Více svobody, méně regulace říjen 2004
11. *Alena Páralová*
Modrá šance pro svobodu volby v sociálním systému
– Cesta k lidské důstojnosti listopad 2004
12. *Miroslava Němcová*
Modrá šance pro kulturu – Kultura jako způsob života listopad 2004
13. *Jan Zahradil*
Modrá šance pro českou diplomacii – Realismus místo iluzí listopad 2004
14. *Petr Bendl*
Modrá šance pro dopravu – Doprava je krví ekonomiky, doprava je život listopad 2004

Vydala Hlavní kancelář ODS, Jánský vršek 323/13, 118 00 Praha 1
Tel. 234 707 111
e-mail: info@ods.cz, www.ods.cz

ODS © listopad 2004