

Doprava v regionech ČR

Česká republika má z hlediska rozlohy svého území jednu z nejhustších dopravních sítí v Evropě, zejména pak železniční a silniční, které jsou z pohledu hustoty srovnatelné s dalšími vyspělými státy EU, jako jsou Belgie nebo Lucembursko. Bohužel kvalitativní stránka dopravní sítě České republiky poněkud zaostává a momentální ekonomicky nepříznivá situace, přetrvávající již od roku 2009, k tomu nikterak nepřispívá [1]. Stav posledních pěti let má v konečném důsledku poměrně negativní a zásadní dopady na celkovou dopravní politiku včetně té regionální.



V porovnání s minulostí stoupá poptávka po individuální automobilové dopravě a zároveň dochází ke značné regionalizaci v silniční dopravě.

Tab. 1 Členění komunikací v České republice

	Dálnice a rychlostní komunikace	Silnice I. třídy	Komunikace II. třídy	Komunikace III. třídy
Správce	Ředitelství silnic a dálnic	Ředitelství silnic a dálnic	samosprávné kraje; obce	samosprávné kraje; obce
Přímý investor	Státní fond dopravní infrastruktury	Státní fond dopravní infrastruktury	Správa a údržba silnic	Správa a údržba silnic
Nepřímý investor	Operační program Doprava, komunitární programy, Evropská investiční banka	Operační program Doprava, komunitární programy, Evropská investiční banka	Operační program Doprava, fondy EU	Operační program Doprava, fondy EU

Zdroj: vlastní úprava

Tab. 2 Přehled počtu kilometrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I., II. a III. třídy

Název	Dálnice	Rychlostní silnice	I. třída	II. třída	III. třída	Celkem
hlavní město Praha	10,6	33,6	9,7	29,6	–	83,5
kraj Středočeský	194,2	152,1	661,2	2 373,2	6 256,2	9 637,0
kraj Jihočeský	15,4	7,4	653,7	1 643,8	3 808,6	6 128,8
kraj Plzeňský	109,2	–	420,9	1 500,0	3 098,8	5 129,0
Kraj Karlovarský	–	27,3	208,7	470,9	1346,9	2 053,8
Kraj Ústecký	52,6	12,3	480,2	906,4	2751,8	4 203,3
Kraj Liberecký	–	22,2	310,2	486,6	1 606,2	2 425,3
Kraj Královohradecký	16,8	–	444,3	892,9	2 419,0	3 772,9
Kraj Pardubický	8,8	3,1	456,5	912,4	2 220,8	3 601,7
Kraj Vysočina	92,5	–	427,4	1 639,5	2 940,2	5 099,6
Kraj Jihomoravský	134,5	25,8	420,8	1 474,0	2 425,0	4 480,1
Kraj Olomoucký	33,2	90,5	344,1	923,8	2 174,3	3 565,9
Kraj Zlínský	12,5	16,0	342,1	572,6	1 196,7	2 140,0
Kraj Moravskoslezský	53,5	32,0	652,5	809,0	1 884,2	3 431,2
Celkem	733,9	422,3	5 832,3	14 634,8	34 128,6	55 751,9

Zdroj: ŘSD

Dokument Dopravní politika ČR pro období 2014–2020, na který chcí navázat, se zabývá celým sektorem dopravy, a proto problematiku regionálního financování neřeší do podrobností – jednotlivé důležité oblasti jsou rozpracovány v samostatných návazných strategických dokumentech, např. v Dopravní sektorové strategii, Národní strategii BESIP, Strategii podpory logistiky z veřejných zdrojů aj. (viz osnova Implementační části Dopravní politiky) [2].

Jiný dokument, dokument EU označovaný jako Regionální politika 2014–2020, informuje o záměru a cíli poskytnout na předemtné období konkrétním evropským regionům finanční podporu v celkové výši 366,8 mld. €. To představuje hlavní investiční nástroj EU pro dosažení vytýčených cílů strategie Evropa 2020, mezi něž se řadí: nastartování růstu, tvorba pracovních míst, boj proti změně klimatu, řešení energetické závislosti a omezení chudoby a sociálního vyloučení [3].

Česká republika je z pohledu administrativního členění rozdělena na 14 samosprávných krajů a samostatným samosprávným krajem je i hlavní město Praha. Rozčleníme-li detailněji jednotlivé silniční sítě v těchto 14 krajích, tak zjistíme, že sestávají z dálnic a rychlostních komunikací, silnic I. třídy, komunikací II. třídy a komunikací III. třídy. Tyto komunikace jsou spravovány a financovány zcela rozdílnými subjekty. Mezi jejich správce patří například Ředitelství silnic a dálnic nebo samosprávy krajů a obcí. Finanční prostředky přicházejí ze Státního fondu dopravní infrastruktury nebo Správy a údržby silnic. Jejich rozpočty plní nepřímí investoři (tab. 1).

Klíčové zajištění dopravní obslužnosti ze strany krajů

Důvodem, proč se v článku zaměřuji na silniční sítě a nikoliv železniční, je skutečnost, že v porovnání s minulostí stoupá v současnosti poptávka po individuální automobilové dopravě. Dalším důvodem je, že došlo v silniční dopravě ke značné regionalizaci v důsledku převodu finančních a správních kompetencí na krajskou úroveň, včetně zrušení minimální částky pro účely veřejné dopravy a zrušení modálního splitu na železniční a autobusové dopravě [4]. Právě to z hlediska dopravní obslužnosti jednotlivých regionů a jimi spravovaných kilometrů silnic II. a III. třídy vytváří obrovský tlak na jednotlivé samosprávné celky (kraje), které musí dané komunikace spravovat a zajišťovat jejich dopravní obslužnost.

Tab. 3 Počet vozidel na silnicích ČR v letech 2009–2012

Rok	Těžká doprava	Osobní doprava	Motocykly	Celkem
2009	661 010	4 435 052	429 981	5 526 043
2010	654 279	4 496 232	446 107	5 596 618
2011	632 029	4 581 642	463 497	5 677 168
2012	637 796	4 706 325	495 128	5 839 249

Zdroj: ŘSD

V mnoha případech se tak jedná ze strany samosprávných celků (krajů) o klíčové zajištění dopravní obslužnosti v rámci tzv. společenské solidarity a zajištění přístupu k základním sociálním potřebám. Toto si dovoluji tvrdit z důvodu, že není možné vycházet pouze z ekonomických parametrů té či oné přepravní služby, ale i z mnohem širšího socioekonomického přínosu. V tab. 2 si dovoluji poukázat na poměr počtu kilometrů jednotlivých komunikací dle druhu [5].

Z výše uvedeného je patrné, že počet kilometrů silnic II. a III. třídy spravovaných jednotlivými samosprávnými celky (krajy) téměř sedminásobně převyšuje počet kilometrů dálnic, rychlostních komunikací a silnic I. třídy spravovaných Ředitelstvím silnic a dálnic. Dále lze konstatovat, že z hlediska financování státu je preferováno zajištění dálnic, rychlostních komunikací a silnic 1. třídy a náklady spojené se silnicemi II. a III. třídy jsou ponechány v režii krajů. A právě na základě tohoto stavu lze shrnout, že financování jednotlivých oprav či staveb nových komunikací na dopravních sítích II. a III. třídy, včetně zajištění komplexní dopravní obslužnosti, je zcela zásadně nedostatečné.

Přítom kvalitní dopravní infrastruktura je zcela základním předpokladem zajištění dopravní obslužnosti, následně se odrážející v rozvoji národního hospodářství společně s dopadem na regionální rozvoj, a to především proto, že umožňuje mobilitu a zvyšuje podporu výrobních faktorů [1].

Zaměříme-li se na počet vozidel na silnicích v České republice (tab. 3), tak můžeme vypočítat, že tento počet má vzestupnou tendenci [6].

Hlavní úkoly regionální politiky

Jedním z hlavních úkolů regionální politiky ve vztahu k dopravní obslužnosti by proto měl být tlak na propojování klíčových dopravních uzlů, tedy na jejich propojení s dálnicemi a rychlostními komunikacemi, a tím by mělo dojít k odlehčení komunikací spravovaných regionálními orgány. Navíc nedokončené páteřní síť dálnic a rychlostních komunikací pouze zpomalují dopravu a vytvářejí bariéry pro dostupnost do jednotlivých krajů, které trpí vysokou mírou nezaměstnanosti, a právě z hlediska jejich špatné dostupnosti nejsou atraktivní pro potenciální investory. Do jisté míry je to zapříčiněno snižováním rozpočtu SFDI, a tím jsou zkracovány celkové částky poskytované jednotlivým příjemcům, tedy významným investořům. V tab. 4 poukazují na sestupnou

tendenci v profinancování investic ze strany ŘSD [7].

I silnice nižších tříd jsou přitom významným prvkem pro dopravu ať už soukromou nebo veřejnou. Legislativní rámec ve vztahu k dopravní obslužnosti regionální politiky v České republice je tvořen zvláštními zákony pro jednotlivé druhy dopravy, chybí zde ale například integrovaná legislativní definice veřejné dopravy. Stanovení systému veřejné dopravy tak má zvláštní význam z hlediska jeho rozsahu a rozdělení státní podpory pro regionální dopravu. Zmíním-li se například o legislativním rozdělení odpovědnosti v České republice za jednotlivé složky veřejné dopravy, tak mohu konstatovat, že to je již za jednotlivé druhy a segmenty dopravy v zásadě provedeno, vyjma nutnosti dopracování koordinčních pravomocí v ojedinelých případech [1].

Veřejná doprava jenom pro slabší?

V článku se nezabývám veřejnou dopravou chápanou jako přepravní službu poskytovanou občanům. Přesto si dovoluji jednu poznámku. Veřejná doprava se v České republice neustále potýká s předsudkem, že se jedná o méně kvalitní přepravu určenou pro slabší skupinu obyvatel. Z tohoto důvodu je velice důležité zmínit, že toto je přezřítý předsudek, který je zapotřebí odstranit. Veřejná doprava by v první řadě měla být konkurenceschopným dopravním prostředkem pro široké vrstvy společnosti, poskytující bezpečí a pohodlné cestování při minimalizaci ekonomických, ale i environmentálních nákladů.

Avšak pro kvalitní a pohodlné cestování je zapotřebí dbát na precizní dopravní obslužnost, která se bude sestávat z kvalitní přepravní služby, vhodném plánování veřejné dopravy zajišťované na více správních územích s rozlišenými dopravními

Závěr

Článek se zabývá problematikou silniční sítě v ČR, a to z hlediska jejího financování. Jsou stanoveny priority dopravní politiky i legislativní vymezení odpovědností za tuto oblast a vyčleněny prostředky EU na rozvoj regionální dopravy. Přesto je možné v ČR zaznamenat některé disproporce. Předně je nedokončená síť dálnic a rychlostních komunikací, a to znemožňuje rychlý pohyb dopravních prostředků mezi dopravními uzly. A dále je velká zátěž regionálních orgánů při udržování rozsáhlé a nutné sítě silnic 2. a 3. třídy.

Tab. 4 Prostředky vložené do výstavby silnic a dálnic v letech 2010–2012 (mil. Kč)

Rok	Prostředky na silnice a dálnice (mil. Kč)
2009	38 452
2010	33 572
2011	25 568
2012	15 974

Zdroj: ŘSD

TEXT: Ing. Filip Bušina, Ph.D., MBA

FOTO: thinkstock.cz

Filip Bušina je akademickým pracovníkem Katedry společenských věd Vysoké školy politických a společenských věd.

Literatura

1. Wokoun, R.: Vztah regionální politiky a dopravní obslužnosti. Národohospodářská fakulta VŠE v Praze, online, cit. 15. 08. 2014, dostupné z: http://kreg.vse.cz/wp-content/uploads/2011/04/REG902_vztah-regpol-a-dopravni-obslužnosti.pdf.
2. Úvodní stránka BESIP: Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050. 2014, online, Copyright BESIP 2012, cit. 15. 08. 2014, dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/doprava/dp1420.pdf>.
3. EUROSOPCZ: Regionální politika 2014–2020. 2014, online, Copyright © 2005–2014 Vláda České republiky 2014, cit. 15. 08. 2014, dostupné z: <https://www.euroskop.cz/9197/sekce/regionalni-politika-2014-2020/>.
4. Pova, P.: Dopravní obslužnost a socioekonomická úroveň regionů. Přehled zkušeností v EU, 2014, online, cit. 15. 08. 2014, dostupné z: http://nf.vse.cz/workshop_admin/files/1256209334-5-8-930dc.pdf.
5. Ředitelství silnic a dálnic: Silnice a dálnice v České republice. 2011, online, cit. 15. 08. 2014, dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633E2FAF-9F4A1078C12578F80033A11E/\\$file/RSD2011cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633E2FAF-9F4A1078C12578F80033A11E/$file/RSD2011cz.pdf).
6. Ředitelství silnic a dálnic ČR. 2014, online, cit. 15. 08. 2014, dostupné z: <http://www.rsd.cz/>.
7. Ředitelství silnic a dálnic ČR: Dokument Silnice a dálnice v České republice 2014, online, cit. 15. 08. 2014, dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/00712811179E3270C1257C08005CD18B/\\$file/RSD2013cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/00712811179E3270C1257C08005CD18B/$file/RSD2013cz.pdf).

Transport in the Regions of Czech Republic

The article deals with the road network in the Czech Republic in terms of its financing. They set out the priorities of transport policy and legislative definition of responsibilities for this area. As well as EU funds earmarked for regional transport development. However, it is possible the Czech Republic may experience some disruption. First, there is an unfinished network of motorways and expressways, which prevents rapid movement of vehicles between hubs. There is also a large burden on local authorities in maintaining an extensive network of 2nd and 3rd class roads.