

Málokterá země měla takový start a náskok ve výstavbě dálnic, jako někdejší Československo. Současná Česká republika však dnes v hustotě a kvalitě dálnic za evropskými zeměmi výrazně zaostává. Dopady se netýkají jen plynulosti a bezpečnosti dopravy, ale také zpomalování regionálního a průmyslového rozvoje v řadě oblastí. Jaké jsou příčiny nepříznivého vývoje, který leckde dospěl až na hranu krize, a jaká se rýsují východiska, zjišťoval Ing. Martin Fořt.

Po dálnici ze světové špičky do krize

Československo patřilo ve druhé polovině 30. let minulého století mezi deset nejvyspělejších zemí světa. Náskok jeho automobilového průmyslu před ostatními byl v té době odhadován na deset let. Do této atmosféry zapadá i skutečnost, že se Československo stalo po Německu druhým státem světa, který začal stavět dálnice. Pro upřesnění je třeba dodat, že tehdy budované silniční magistraly v Itálii a USA nebyly dálnicemi v našem pojetí. První konkrétní a vážně myšlený projekt s názvem „Národní silnice“, který navrhoval spojnicí Plzeň – Jihlava – Zlín – Banská Bystrica – Košice, spatřil světlo

světa v roce 1935. O dva roky později přišel zlínský velkopřemyslník Jan Antonín Baťa s podobným návrhem, který ale počítal s vedením dálnice přes Žilinu a Vysoké Tatry až do Velkého Bočkova na východě tehdejší Podkarpatské Rusi. Konečný výběr trasy první československé dálnice nesporně ovlivnily události na prahu druhé světové války. Podrobné plány na výstavbu úseku Praha – Jihlava spolu s okruhem kolem Prahy byly předloženy 5. 11. 1938 a vláda je schválila 13. 1. 1939. Úsek Praha – Humpolec označila za nezpochybněný a povolila na něm přípravné práce. Ke slavnostnímu zahájení stavby dálnice

Praha – Brno došlo 2. 5. 1939 u Průhonic. Každá ze zúčastněných stavebních firem měla do čtyř let dokončit zhruba pět kilometrů dlouhý přidělený úsek a na každém z nich mělo pracovat kolem 600 zaměstnanců. Vlivem začínající války se však tento počet záhy snížil na 150–200 lidí. Největší ruch na výstavbě 77 km dlouhé části dálnice z Prahy–Chodova po sjezd Koberovice (9 km před Humpolcem) a souvisejících stavbách panoval v listopadu 1939, kdy zde celkem pracovalo 2673 dělníků a techniků. Zákaz staveb na území Protektorátu Čechy a Morava, který vydala německá branná moc



1. 8. 1941, nepostihl jen zmíněný úsek na brněnské dálnici, ale též tzv. „Hitlerovu dálnici“ Vídeň – Mikulov – Brno – Moravská Třebová – Kladsko – Vratislav. Na ní bylo v té době rozestavěno 76 km na území tehdejšího Protektorátu a dalších 7 km na území zabraných Sudet. Zastavena byla i stavba tzv. „Sudetské dálnice“. Vést měla z Chebu do Liberce a ke zmíněnému dni se na ni rozestavělo 28 km. Byť na některé, zejména mostní stavby, byly uděleny výjimky, do následujícího roku, kdy stavební ruch definitivně utichl, se již mnoho nestihlo.

Přestávka přinesla další nemalé náklady

K obnově výstavby dálnice Praha-Humpolec sice došlo již v roce 1946, ale pro malý počet zaměstnanců a nedostatek financí pokračovaly práce velmi pomalu. Dílu zkázy napomohl i „Vítězný Únor“, v jeho důsledku se v roce 1950 stavba dálnice zcela zastavila a k jejímu obnovení došlo až na podzim 1967. Do té doby se však mnohé změnilo,

což je nejlépe vidět na trojici nejnákladnějších staveb téměř dokončených viaduktů na rozestavěném úseku Praha-Koberovice. Železobetonový obloukový most ve výšce téměř 50 m nad údolím Šmejalky u Senohrab si vyžádal pouze rekonstrukci mostovky. Nepatrně menší most stejného typu přes Sedlický potok u Borovska se naopak stal nepoužitelným z důvodu výstavby přehrady na pitnou vodu na Želivce, jejíž vody ho téměř celý zatopily.

Trasa dálnice zde musela být oproti původnímu záměru odkloněna o 800 m proti proudu potoka, kde pro ni byl postaven most nový. Světovým unikátem se stal osud dalšího, rovněž železobetonového mostu přes údolí Želivky u Píště, který rovněž nešlo využít. Tentokrát bylo příčinou zprůsňování norem pro nejvyšší sklon dálnice z 6 na 4,5 %. Táhlé sklony silnic vedoucích k mostu z obou stran byly tím pádem vyloučeny a bylo rozhodnuto, že zde dálnice musí vést o 10 m výše oproti původnímu projektu. Jelikož však byl most o délce 160 m postaven v jediném místě vhodném k překonání údolí, bylo roz-

hodnuto o jeho sanaci a vybudování dalšího patra v podobě nového ocelového mostu. Na polovinu původní mostovky byla převedena okresní silnice Hořice-Koberovice, která se po napuštění přehrady na Želivce stala v této části jedinou spojnicí jejich břehů. U obou „německých“ dálnic na našem území je situace horší. Od roku 1942, kdy na nich utichl stavební ruch, zde k žádnému pokroku ve výstavbě nedošlo; ani jeden z jejich úseků nebyl uveden do provozu. Například po dálnici Vídeň – Vratislav zůstala kromě rozestavěné křižovatky s dálnicí Praha – Brno – slovenská hranice u obcí Bosonohy a Troubsko řada připravených úseků a hotových mostů.

Nejznámější „památníky promarněných příležitostí“ jsou u Jevíčka a Velkých Opatovic. Teprve v poslední době došlo k oživení snah o dostavbu úseku od dálnice D 1 kolem Brněnské přehrady a dále přes Boskovice do Moravské Třebové, kde by mělo dojít k napojení na zamýšlenou rychlostní komunikaci R 35 vedoucí z Hradce Králové přes Ústí nad Orlicí a Svitavy do Mohelnice. >>>

Hustota našich dálnic velmi zaostává

První úsek československé dálnice z Prahy do Mirošovic byl otevřen v létě 1971. V roce 1980 byl dokončen poslední úsek dálnice, která spojila tři naše největší města. V následujícím desetiletí však výstavba dálnic na území ČR pokračovala opět pomalu, jejich délka se z 257 km v roce 1980 prodloužila pouze o 99 km. Stejně pomalé tempo, představující přírůstek v celkové délce pouhých 57,5 km, poznamenalo i léta 1991–5, k menšímu zvratu došlo až v období let 1996–2000, kdy bylo otevřeno dalších 104 km dálničních úseků.

V aktualizované verzi materiálu o stavu dopravní infrastruktury, který zpracoval Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), se doslovně píše:

„Při srovnání naší dálniční sítě s vyspělými zeměmi Evropské unie Česká republika silně zaostává za těmito zeměmi rozsahem provozovaných dálnic. Hustota dálniční sítě v ČR činí 6,5 km/1000 km², zatímco hustota dálniční sítě ve vyspělých zemích Evropy se pohybuje v rozmezí 14,1 (Velká Británie) až 55,1 km/1000 km² (Belgie). Zvláště nepříznivé je to, že se výstavba dálniční sítě v posledním období výrazně zpomalila i přesto, že prudký rozvoj silniční dopravy neustále pokračuje a potřeba výstavby nových dálnic je velmi naléhavá. Výstavba dálnic je velmi důrazně požadována představiteli krajů i hospodářských komor k zajištění kvalitního dopravního napojení jednotlivých krajů i k řešení

kritické dopravní situace na přetížených stávajících dálkových silnicích, zejména v průtazích měst a v aglomeracích, a k umožnění celkového ekonomického rozvoje území.

Vzhledem k nedostatku prostředků ze státního rozpočtu i SFDI je výstavba dálnic v současné době realizována převážně z prostředků úvěru od Evropské investiční banky (EIB) s tím, že padesátiprocentní podíl úhrady nákladů programu výstavby dálnic stanovený smlouvou s EIB bude naplňován později. Tato skutečnost však bude mít závažný dopad v dalších letech, kdy česká strana bude muset naplnit projekt vyššími výdaji. Jsou zde proto oprávněné obavy aby opět nedošlo k výraznému omezení výstavby dálnic v ČR. V roce 2002 bylo na výstavbu dálnic poskytnuto 4,520 mld. Kč z SFDI a 3,853 mld. Kč z úvěrů od EIB. V roce 2003 to bude 5,364 mld. Kč z prostředků SFDI a 8,125 mld. Kč z úvěru od SFDI.“

Kde vzít 160 miliard korun a nekrást?

Podle zástupce ředitele SFDI Ing. Jiřího Nováka je na dostavbu plánovaného rozsahu dálnic v naší zemi třeba vynaložit ještě 160 mld. Kč a na dokončení silničního okruhu kolem Prahy dalších 46 mld. Kč. Otázkou však je, kde tak vysokou částku vzít? Na jedné straně je zde značné nebezpečí plynoucí ze zadlužování, na straně druhé není možno neslyšet bití na poplach ze strany krajů, které je podněcováno obavami

o další rozvoj regionů a průmyslové výroby v nich bez odpovídajícího dálničního spojení. Jak vidno, ponechává kritická situace vládu, poslance a představitele Ministerstva dopravy ČR v ledovém klidu.

Dál se v tichosti překračují o miliardy korun rozpočty megalomanských staveb na železničních koridorech, České dráhy dál pokračují v prohlubování své ztráty na účet státu. Stále chybí základy, které by zjednodušily a urychlily stavební přípravu dálnic – viz obchvat Plzně a pokračování dálnice D 11 do Hradce Králové. V porovnání se stavbou dálnice do Humpolce v letech 1939 – 41 se i přes obrovský pokrok v mechanizaci staví mnohem pomaleji a dokonce i příprava stavby trvá několikanásobně déle.

Co říci na závěr? Zatímco se stále hledá a nenachází viník údajně nevýhodné smlouvy na výstavbu dálnice D 47 do Ostravy, rozhodla vláda „od stolu“ o zdražení dálničních známek pro příští rok. Odpůrci tohoto kroku poukazují na to, že si řada „šetřílků“ nálepky přestane kupovat. Ve spojení se zpomalením výstavby dálnic to pak může znamenat to, že přes vesnice, města a podél nich začne jezdit více jak osobních, tak i nákladních automobilů. Úspěchem je naopak to, že ještě v letošním roce bude uvedena do provozu část obchvatu Olomouce od křižovatky s rychlostní silnicí R 46 od Brna po napojení na stávající rychlostní silnici R 35 u Přáslavic (směr Lipník nad Bečvou). Pokrok nastane i na obchvatu Plzně. V plném profilu bude dokončen úsek Útušice-Sulkov a v polovičním Ejpovice-Černice.

Světový trh pro RFID

Podle analýzy poradenské firmy Frost & Sullivan lze očekávat narůstající zájem o RFID identifikaci (tzv. transpondéry). Radiofrekvenční identifikace (RFID – Radio Frequency Identification) umožňuje bezdotykově identifikovat lidi, zvířata, objekty, zboží. Systém tvoří dvě komponenty. Transpondér, který je na identifikovaném objektu, a snímací přístroj. Podle uvedené analýzy světový obrat 1,268 mld. USD v roce 2001, by měl stoupnout na 4 mld. USD v roce 2006. Klesající cena, rostoucí známost technologie a její snadná integrace ovlivňují pozitivně růst trhu. Největší podíl na trhu, přibližně 40 %, jsou bezpečnostní a vstupní kontroly. Druhý největší podíl na trhu je výroba a logistika, přibližně 25 %. 20 % trhu jsou použity v dopravě především kolejové a v lodní přepravě. Další možností je chov zvířat, identifikace balíků, využití v průmyslových prádelnách, automatizace ly-

žařských vleků apod. Zkouší se také využití této technologie pro platby. Např. při čerpání pohonných hmot je při příjezdu k čerpadlu automobil jednoznačně identifikován, čerpadlo uvolněno, a suma je uvedena na předem registrované kreditní kartě. Exxon Mobil a Texas Instruments mají touto technologií vybaveno více než 4 000 čerpacích stanic a více než 4 mil. zákazníků systému.

Nové zákaznické centrum Cryovac

Firma Cryovac otevřela ve Villepinte u pařížského letiště Charlese de Gaulla nové centrum pro zákazníky nazvané Packforum. Zde Cryovac pro své zákazníky a partnery z celé Evropy nabízí nové ideje a řešení. Je zde celoročně vystavena celá paleta obalových systémů Cryovac, materiálů a služeb. Jsou zde příležitosti k odzkoušení výrobků zákazníků, tréninky, prezentace, semináře, tiskové konference, předvádění výrobků a systémů.