

Stanislav ANTONICKÝ

DOPRAVNÍ SYSTÉM V SEVEROMORAVSKÉM REGIONU. SOUČASNÝ STAV A PERSPEKTIVY ROZVOJE

Streszczenie. Situace v dopravě v regionu a transevropské dopravní cesty. Napojení regionu a České republiky na evropské dopravní síť. Využití kolejové sítě pro osobní dopravu. Vytváření integrovaného dopravního systému. Optimalizace spolupráce kolejové a městské dopravy s ostatními druhy doprav. Lehká kolejová vozidla. Perspektivy dalšího rozvoje dopravy regionu Severní Moravy a Slezska..

SYSTEM TRANSPORTOWY W REGIONIE PÓŁNOCNOMORAWSKIM STAN AKTUALNY I PERSPEKTYWY ROZWOJU

Summary. The advantageous situation of the region on the trans-European transport routes in North-South and West - east direction. This solution of traffic should speed up the connection of the region to the capital of the Czech Republic and to large cities of the neighbouring countries. Implementation of a pilot project of Integrated Traffic System (IDS) in the core of the region. Optimising the operation of local railway lines in context with other types of traffic. Railway Transport Analysis. Description of the railway network. Non attractive routes. Municipal transport companies and cooperation in transport. Light rail vehicles.

1. CHARAKTERISTIKA REGIONU SEVERNÍ MORAVY A SLEZSKA

Region Severní Moravy a Slezska se nachází uprostřed středoevropského území v hraniční oblasti České republiky s Polskem a Slovenskem. Reliéf regionu je formován pohorím Jeseníků a Beskyd, mezi kterými protéká řeka Odra.. Tato tzv. Moravská brána, směřující severojižním směrem, vytváří předpoklady pro výhodné transevropské dopravní propojení. Geografické podmínky, nadprůměrně vysoká hustota obyvatelstva a mimořádná koncentrace

průmyslové výroby jsou hlavními důvody nezbytnosti modernizace a rozvoje dopravní infrastruktury jako předpokladu hospodářského a sociálního vývoje.

Severní Morava a Slezsko se v minulém století stala jedním z největších průmyslových center střední přístavací a startovací dráhy. Evropy a od té doby toto postavení nikdy neopustila. Jádrem tohoto územního hospodářského celku je ostravsko - karvinská průmyslová aglomerace. Vznik a rozmach průmyslové výroby oblasti je těsně spojen s využitím místního nerostného bohatství, zejména černého uhlí a s rozvojem dopravního spojení prostřednictvím železnice. V současné době prodělává oblast proces restrukturalizace, který směřuje k posílení pestrosti průmyslových aktivit a k rozmachu služeb všeho druhu.

Silniční komunikační systém se opírá o hlavní mezinárodní silnice v trase Budapešť - Gdaňsk a Brno - Krakov, které prochází východní částí regionu a o silnici č.11, která tvoří osu území regionu. Hustota silniční sítě je však v důsledku hornatějšího terénu ve srovnání s hustotou silnic ČR v tomto regionu nižší, pouze 86 % průměru ČR.

Středem území prochází dvě evropské trasy : Le Havre - Lvov a Vídeň - Gdaňsk.

Letecká doprava je provozována zejména na mezinárodním letišti Ostrava-Mošnov s velmi příznivými parametry.

2. ANALÝZA INFRASTRUKTURY REGIONU

Základem pro další úvahy pro návrh strategie budování regionu byla SWOT analýza, která byla zaměřena na všechny významné oblasti regionu. K nim patřila i oblast infrastruktury a logistiky.

K silným stránkám regionu patří jeho výhodná poloha z pohledu perspektivních dopravních tras, protože region leží na dopravní křižovatce Čechy, Polsko, Slovensko a Rakousko i s výhodnou pozicí do dalších východních zemí. Patří sem i hustá železniční síť i vedlejších tratí, což je výhodné pro řešení obslužnosti území. Je zde vysoký stupeň využití všech druhů hromadné dopravy i se stále

vysokou poptávkou po ní. Ekologickým je i přínos hromadné kolejové dopravy i s velkou kapacitou kolejiště vleček a průmyslových závodů.

Ke slabým stránkám regionu patří chybějící napojení na evropskou dálniční síť. Příjezdové komunikace do centra regionu a propojení měst je na hranici svých kapacit. Skutečností je i morální i fyzická zastaralost značné části dopravní infrastruktury, navýše poškozená značnými povodněmi. Není vytvořen integrovaný dopravní systém pro region a postupně klesá i úroveň hromadné dopravy. Chybí i možnost rychlého spojení s letištěm. Rovněž chybí i překlady terminál pro kombinované dopravy.

Příležitosti jsou v nutnosti budování dálnice jako dopravní osy regionu a zahájení výstavby železničního koridoru. Důležité bude rovněž propojení naší sítě se sítí za polskými hranicemi. Také zavedení integrovaného dopravního systému a využití systému kolejového propojení mezi městy v regionu.

Hrozbou je zpoždování budování a modernizace dopravních tahů, omezování provozu hromadné dopravy a nejasnosti v podmínkách budoucnosti Českých drah.

3. ÚLOHA VI. MULTIMODÁLNÍHO KORIDORU V DOPRAVNÍM SPOJENÍ

Základním strategickým požadavkem je přímé napojení regionu na hlavní evropské dopravní cesty, reagující na změny, které vyvolává členství ČR v EU a modernizace vnitroregionální dopravy s dostatečnou propojeností na své okolí.

Evropská dopravní konference, konaná v roce 1997 v Helsinkách, schválila rozšíření VI. evropského severojižního tranzitního koridoru o větev, protínající Českou republiku Moravskou branou přes region severní Moravu a Slezsko

Kolem železničních tratí se již před 150 lety rozvíjel život a postupně vznikala rozsáhlá kolejová síť. Ta postupně zastarávala, takže nyní je nutná její rozsáhlá modernizace.

Region je okrajovým územím ČR a blíže souvisí s hospodářsky i problémově podobným územím Polska a severní části Slovenska. Aby se území regionu rozvíjelo jako strategické centrum střední Evropy je nezbytně nutné jeho napojení na evropskou dálniční, železniční i leteckou síť a tak urychlit spojení s hlavním městem ČR i s velkými městy sousedních zemí.

Vývoj železniční dopravy v Evropě nás přímo nutí, abychom se zapojili do všech probíhajících aktivit. Z tohoto aspektu se na modernizaci naší železnice musíme dívat z těchto hledisek:

- napojení regionu na mezinárodní železniční síť -- je prezentováno zařazením tratí do VI. evropského koridoru, tedy trasy ze severu přes Varšavu-Katovice do Vídně-Terstu, do Itálie a na Balkán. Propojení bude zajištěno i přes náš koridor do Prahy a dále do SRN.

- vnitrostátní dálková přeprava - - páteří tohoto segmentu je provozování vlaků kategorie C, Ex a R jako rychlých spojení mezi velkými městy ČR, včetně spojení s centry sousedních regionů (Katovice, Žilina).

- regionální příměstská doprava - - síť tratí ČD v regionu může sloužit jako základní komponenta pro budování moderního integrovaného dopravního systému v regionu. Do tohoto řešení by mělo být zahrnuto i kolejové spojení aglomerace s letištěm v Mošnově. V této souvislosti bude nutné řešit i místní přepravu v okrajových okresech regionu i s cílem zajištění přepravy obyvatel ve veřejném zájmu.

Tato řešení musí vycházet i z celkových možností státu a uvažovat na těchto tratích provoz vlaků jak osobní tak i nákladní dopravy.

Při modernizaci provozu ČD je však nutné perspektivně uvažovat i s evropskou sítí vysokorychlostních vlaků, která hlavně v oblasti střední Evropy má nahradit leteckou dopravu na kratší vzdálenosti. Trasa těchto vlaků by měla napojit města Prahu, Brno a Ostravu na síť železničních tras do evropských metropolí.

4. KOLEJOVÉ PROPOJENÍ V REGIONU

Využití železnice by mělo být významné při regionální příměstské dopravě při obsluze spádových oblastí měst s více jak 100 000 obyvateli a v hustě osídlených lokalitách, kde by mohla tvořit páteř dopravního systému.

Struktura regionu Severní Moravy a Slezska má zvláštní strukturu osídlení na území regionu a kumulace obyvatel v něm a také existenční závislost přilehajících území, to vše předpokládá co nejupružnější a nejkapacitnější dopravní systém. V prostoru regionu byl postupně vytvořen systém kolejové dopravy, který řešil dopravní napojení jednotlivých částí

regionu, t.j. oblastí Hlučínska, Bohumína, Karvinska, Frýdecka ap. na centrum - Ostravu a přímo navazoval na její vnitroměstský dopravní systém.

- Charakter celého regionu vyžaduje tedy vytvoření regionálního dopravního systému, který by měl zajišťovat vzájemné propojení všech hlavních obytných sídel stejně jako i specifických oblastí průmyslových, rekreačních apod. ve směrech hlavních proudů pohybu obyvatel,
- návaznost tohoto propojení na systémy vnější, mezinárodní i vnitroregionální dopravy, např.. možnost napojení na letiště Mošnov.

Je zde možnost vytvoření systému rychlé příměstské a městské kolejové dopravy jako páteřního dopravního systému s vazbou na síť městské hromadné dopravy a na dopravu nadregionální. Je možné i využití současné kolejové sítě průmyslových závodů a dalších vleček.

Základní kolejovou síť ČD tvoří tratě :

- Hranice na Mor. - Studénka - Ostrava-Svinov - Ostrava-hlavní - Bohumin - Český Těšín - Třinec - Jablunkov,
- Opava - Ostrava-Svinov - Ostrava-Kunčice - Havířov - Český Těšín,
- Ostrava-hlavní - Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek - Val.Meziříčí.

Uvedené tratě jsou elektrifikovány stejnosměrnou proudovou soustavou, bylo by však nutné doplnit úseky z Opavy a z Ostravy-hlavní do Val.Meziříčí. Tím by vznikla plošná síť, kterou by bylo možné využívat v různých kombinacích cílových stanic.

Kolejová síť celého regionu je podstatně rozsáhlejší. Nejvíce km tratí vlastní podnik OKD-Doprava, asi 360 km, které probíhají územím měst Ostrava, Orlová, Petřvald, Rychvald, Karviná, Havířov a dalších. I tato síť by po traťových úpravách mohla být pro regionální dopravu využitelná.

Další kolejová síť regionu je na území města Ostravy, na které Dopravní podnik Ostrava a.s. provozuje na asi 60 km tratí městskou hromadnou dopravu. Na těchto tratích jezdí asi 230 tramvají ve špičkách pracovního dne.

Nedofešeným problémem je spojení letiště Mošnov s centrem regionu a jejími dopravními uzly. Kolejové spojení sice existuje, ale rozhodně není v takovém technickém stavu, aby umožňovalo rychlou přepravu cestujících v obou směrech. Tato možnost řešení by neměla dlouho zůstat bez využití.

Uvažovaná kolejiště mohou i mimo osobní přepravu sloužit i přepravě nákladní, když na území regionu bude nutné vybudovat terminálová centra pro předpokládanou spolupráci všech druhů doprav.

V regionu je již v současnosti v činnosti tzv. Ostravský dopravní integrovaný systém (ODIS), který zahrnuje území 25 měst a obcí v okolí Ostravy. Do ODIS jsou zapojeni dva regionální dopravci - Dopravní podnik Ostrava a.s. a ČSAD Ostrava a.s. a také jeden celostátní dopravce - České dráhy s.o. V ODIS platí jednotný tarif včetně jednotného způsobu odbavování cestujících a jednotné smluvní přepravní podmínky. Výjimku tvoří zapojení Českých drah do systému - zatím je zavedena pouze částečná tarifní integrace na vybraných úsecích tratí. ODIS je otevřeným systémem, který není územně omezen a jeho konečný rozsah bude výsledkem sladění nabídky rozhodujících dopravců v regionu a přepravní poptávky ze strany měst a obcí a budoucího VÚSC.

5. INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM

Nabízí se příležitost vytvoření systému rychlé příměstské a městské kolejové dopravy jako páteřního dopravního systému s vazbou na městskou hromadnou dopravu a dopravu nadregionální a k tomu navíc možnost částečného využití současné kolejové sítě baňské dráhy včetně průmyslových vleček.

Úvodem do řešení by měla být studie pohybu obyvatel, zdroje a cíle, jejich objemy a směry, na které by měla navazovat prognóza pohybu t.j. poptávky po dopravě. Důležitý bude i úrůzkum podílů jednotlivých druhů dopravy a také stávající technické základny.

Z hlediska technické a územní koncepce bude nutné definovat technické podmínky systému, vazby na záměry jednotlivých dopravních podniků, stavební řešení, územní záměry, bezpečnost a další. Důležitá zde budou i legislativní hlediska, vlastnické i smluvní vztahy, klimatické poměry a vlivy na životní prostředí.

K rozhodování pak budou nezbytné stavební náklady, potřeba zajištění vozidel, provozní opatření ap. Vše musí vyústit v ekonomické vyhodnocení a provedení celkové finanční analýzy.

6. POTŘEBA VOZIDEL

Možnost využívání moderních kolejových vozidel je dosti problematická. ČD vlastní elektrické motorové jednotky, které jsou vysokokapacitní (pětivozové), takže na řadě spojů jezdí velmi málo obsazené cestujícími. V případě potřeby větší kapacity jezdí zdvojené, což z ekonomického hlediska je nevýhodné ve srovnání se soupravou lokomotiva a přípojně vozy. Tedy jejich využívání v provozu je nákladné a nepřináší ten správný užitek.

Uvažovaný vývoj nových jednotek předpokládá jejich patrové provedení, tedy zvýšenou kapacitu míst, což však bude v našich podmínkách málo využitelné.

Vývoj pro příští tisíciletí by však měli jít jiným směrem. Vozidla by měla být lehké konstrukce, uvažované jednotky by měly být dvou nebo maximálně třívozové. Větší kapacitu je pak možné dosahovat jejich spojením ve větší vlak, v sedlech ev. ve večerních hodinách postačí jedna souprava. Také je nutno uvažovat řešení, zda by takové vozidlo mohlo jezdit i na tratích městské kolejové dopravy příp. opačně. Takovýto „hybrid“ by rozhodně našel uplatnění v řadě regionů u nás i u sousedů.

Nutné je také uvažovat nízkopodlažní provedení, poněvadž stále více se projevuje nutnost nabídnout možnost moderní přepravy i lidem zdravotně postiženým. Takto upravená vozidla začínají jezdit v řadě našich měst a využití těchto vozidel na železnici by rozhodně rozšířilo nabídku služeb cestujícím.

7. CÍLE STRATEGICKÉ VIZE REGIONU

Strategická vize budování infrastruktury regionu z hlediska zlepšení dopravních podmínek je rozdělena do několika cílů :

a/ vnější napojení regionu prostřednictvím státních a transevropských dopravních sítí, což představuje hlavně :

- vybudování dálnice D 47
- modernizaci druhého železničního koridoru
- rozšíření mezinárodní funkce letiště Ostrava-Mošnov a rozvoj dalších aktivit
- zvýšení kapacity silničních hraničních přechodů pro nákladní dopravu s Polskou republikou
- variantní propojení vodních toků Odra - Dunaj
b/ dobudování velké infrastruktury v regionu, což představuje hlavně:
 - dobudování páteřní silniční sítě
 - příprava vybudování 2 - 3 logistických základen v regionu
 - dobudování informačních sítí včetně okrajových částí regionu
c/ odstraňování kritických míst v infrastruktuře regionu z hlediska dopravní obslužnosti, absorpční schopnosti a závazků vůči EU, což představuje hlavně:
 - realizaci pilotního projektu Integrovaného dopravního systému v jádru regionu
 - dobudování vnitřní silniční sítě na Osoblažsku a Jesenicku v návaznosti na odstraňování povodňových škod
 - optimalizace provozu lokálních železničních tratí v kontextu s jinými druhy dopravy a v návaznosti na odstraňování následků povodní
 - zabezpečení dopravní obslužnosti okrajových částí regionu na úrovni standardu EU

8. ZÁVĚR

Kolejová síť regionu Severní Moravy a Slezska dává šanci na vytvoření modernizované regionální dopravy ve spojení i s městskou hromadnou dopravou a tak nabídnou všem obyvatelům možnost rychlého a pohodlného pohybu po celém území. Je však nutné dorešit ještě řadu problémů.

Nabízí se zde i možnost propojení sousedních regionů, které dnes odděluje hranice, a to Ostravsko a Katowicko, kde po kolejích by mohly jezdit vlaky v určitých intervalech dopoledne i k večeru v obou směrech, aby se tak podpořila možnost volnějšiho a rychlejšiho pohybu mezi obyvateli jak za obchodem, tak i za sportem, kulturou a za poznáním sousední země.

Mnohá řešení mohou být realizována bez velkých finančních nákladů, např. organizačními opatřeními. Některá řešení však budou vyžadovat finanční prostředky, získané jak z fondů EU až po rozpočty jednotlivých obcí.

LITERATURA

Strategie rozvoje regionu - Kraj Ostravský, ARR Ostrava, 1999