

Doprava

Česko jako křižovatka Evropy

Současný stav

Místa, kde se potkávaly obchodní cesty, už od pradávna oplývala bohatstvím. Náš poloha v srdci Evropy předurčuje, abychom se stali jejím opravdovým centrem. Bohužel jsme od chvíle, kdy před třiceti lety padla železná opona, tuhle výhodu nebyli schopni využít. Nejsme křižovatkou Evropy. Protože nám chybí fungující dopravní systém, Evropa si kolem nás vytvořila kruhový objezd. Podívejme se, jak je naše země dopravně (ne)propojena se zbytkem světa. Výsledek je katastrofální. Vlák z Berlína do Vídně raději objedná celé naše území, aby byl ve Vídni rychleji. Velkou konkurencí v západovýchodním směru je údolí Dunaje. To má dopad i na další druhy dopravy. Letecké linky se nám vyhýbají, zato dálnice spojující naše dvě největší města je jedno velké parkoviště.

Jenže doprava je pouze základní, z něhož plynou další. V Evropě je standardem dojíždět z regionů za prací do velkých měst. Nebo jet na obchodní jednání. Jste v nich rychlovlakem za pár desítek minut. **Z našich okrajových regionů cesta za kvalitní prací, vzděláním nebo do nemocnice trvá hodiny.** Proto se tam firmy nehrnou. Proto lidé musí volit mezi hůř placenou prací ve svém kraji, nebo stěhováním jinde, aby mohli důstojně žít a zároveň trávit víc času s rodinou. Proto máme regiony druhé a třetí kategorie, které ne a ne se ekonomicky zvednout. Na tuhle situaci doplácíme všichni. Protože žijeme v jedné zemi a prosperovat potřebujeme společně.

Veřejná doprava v České republice je v současné době tak nekvalitní, že je často lepší jet autem. V roce 2019 se jich u nás prodalo zhruba 240 000 a vloni si i přes pandemii

pořídilo nové auto 200 000 kupců. Je běžné, že rodiny mají aut hned několik. A důvody jsou z jejich pohledu logické: větší pohodlí plus úspora času ve srovnání s cestováním veřejnou dopravou. Tu lidé využívají čím dál víc jen okrajově. **Roste tak zátěž životního prostředí, doprava ve větších městech každý den kolabuje, některé dálnice a silnice připomínají parkoviště a lidé utrácí obrovské peníze za pohonné hmoty.** Vzhledem k tomu, že auta v Česku v drtivé většině stále spoléhají na fosilní paliva, jsou dopady na naše zdraví i přírodu obrovské. Vysoká zátěž způsobená individuální přepravou se pak odráží i na stavu českých silnic a dálnic, které nejsou na takový záprah technicky uzpůsobeny. Jednoduše řečeno: jsou samá díra.

System dopravy v Česku je prostě naprosto nefunkční. Vlastně žádný systém nemáme. Máme jen chaotickou zmet na sebe navzájem nenavazujících a zoufale zastaralých částí. Třeba v Praze už dávno mohla fungovat síť městské dráhy německého typu. To by však nesměla být řada příměstských tratí i po desítkách let jednokolejná, v dezolátním stavu a přetížená. **Dálnice se staví pomalu a uvádějí do provozu po rozdrobených úsecích délky pár kilometrů. Tím se zcela ztrácí plynulost jízdy.** Státní správa nedokáže najít shodu s místními a ekologickými iniciativami a dělá zásadní chyby při přípravě staveb, která se potom zbytečně vleče dlouhá léta.

Tento stav se za desítky let v podstatě nezměnil. **Neexistuje strategie rozvoje dopravní sítě, která by skutečně vedla k vygumování našeho handicapu vůči vyspělým zemím.** Na papíře je sice spousta věcí, ale skutek utek. Příprava staveb se na podstatnou část minulého desetiletí téměř zastavila. Od roku 1995 se s velkou pompou opravují a vylepšují hlavní železniční koridory, jenže výsledkem této stále nedokončené operace je kvalita odpovídající evropské úrovni před 25 lety. Když s tím něco neuděláme, uprostřed Evropy budeme stále více objížďenou a bezvýznamnou provincií.

Čemu věříme

Česká republika má jednu nespornou výhodu, na které může stavět. A to je poloha. Ne nadarmo se jí říká srdce Evropy. Je středem, jímž může proudit do všech světových stran síť rychlovlaků. Naše krajina není zatížená neprostupnými dopravními bariérami, jako mají mnohé sousední země. U nás nejsou velehory či veletoky a moře, bez možnosti přemostění. **Jsme ideálně položení a poskytujeme vynikající podmínky pro to, abychom se stali hlavní evropskou křižovatkou. Když se nám to podaří v dopravě, přijdou automaticky další fantastické příležitosti. Automaticky se staneme také** křižovatkou ekonomickou, energetickou, kulturní, intelektuální či inovační. Budeme prosperující zemí na úrovni západních sousedů, kterou zatím nejsme – kromě jiného proto, že se o moderním dopravním systému posledních 30 let jen naprázdno tlachá.

Věříme, že je stejně důležité **napojit důležitá zahraniční centra na naše velká města, stejně jako na tuto síť připojit vnitrostátní regionální spoje.** Pokud se celorepubliková síť postaví chytře a rychle, můžeme v roce 2035 projet naši zemi z jednoho konce na druhý za necelé 2 hodiny. Otevrou se nám dveře do Evropy, **postavíme ekonomicky na nohy dosud opomíjené regiony,** pomůžeme schopným lidem k lepší práci. Celkově se zvedne životní úroveň, včetně dosud opomíjených a dopravně odříznutých regionů.

Stejně tak je možné hledat cesty k mnohem rychlejšímu **dokončení chybějících tras a úseků dálnic.** Je nutné najít rozumný způsob, jak se vyhnout drastickým zásahům do přírody a krajiny a odškodnit ty, kteří skutečně výstavbou dopravní infrastruktury utrpí. Poté je možné postupovat ve výstavbě chybějících tras zcela striktně a bez zbytečných průtahů. Pokud se namísto chaotických populistických dárečků jízdného věrným voličům uplatní účinná sociální opatření, získáme peníze na výstavbu chybějících úseků i na standardní a preventivně orientovanou údržbu existující sítě.

PRO co jsme

1. Propojení metropolí vysokorychlostní tratí vlakem

- Zajistíme **výstavbu vysokorychlostních tratí, které propojí hlavní regionální centra země s Prahou i navzájem**. Jedná se především o spojnice:
 - Mnichov-Plzeň-Praha-Varšava
 - Berlín-Drážďany-Ústí nad Labem-Praha-Brno-Vídeň
 - Wrocław-Hradec Králové-Praha
 - Krakov-Ostrava-Brno-Praha
 - Bratislava-Brno-Praha
 - Karlovy Vary-Most-Praha
 - Linec-České Budějovice-Praha, Zlín-Brno-Praha.
- **Trasu Praha-Brno postavíme jako novou páteř českého dopravního systému**, a proto s jejím zbudováním začneme co nejrychleji. Na této trase je možné uspořít výstavbou vysokorychlostní trati až 70 % času na cestách.
- Je třeba **zajistit potřebné úvěry** pro co nejrychlejší výstavbu celé sítě vysokorychlostních tratí. Do roku 2035 musíme mít postaveno. Následné splácení úvěrů půjde snadněji, pokud bude kompletní síť rychlých tratí fungovat, roztáčet ekonomiku a generovat tak daně. Podobně postavilo a splatilo své tratě Japonsko. Celou věc musíme udělat rychle nebo to nemá vůbec smysl. Plánovat trať, která má být hotová údajně za 35, a tedy reálně za 50 let, je pitomost, která nás jen zadluží, ale užitek nepřinese.

2. Napojení hlavních letišť v zemi na vysokorychlostní síť

- Zcela klíčové je **napojení Letiště Václava Havla Praha na vysokorychlostní trasu Praha-Drážďany**. Tento krok prospěje oběma druhům dopravy. Ve spolupráci s příměstskou vlakovou dopravou odlehčí příjezdové cestě k letišti a uleví jí od nadměrného automobilového provozu.
- Je také nutné **propojit VRT tratí Letiště Václava Havla s letišťem v Pardubicích**. Praha je příliš velká na to, aby měla jen jedno letiště a sekundární letiště přinese

regionu prosperitu. Za užitečné také považujeme napojení letiště Brno–Tuřany na vysokorychlostní trasu Brno–Ostrava.

- Pro dopravu leteckých cestujících z centra města a dalších přestupních spojů zajistíme mezi Letištěm Václava Havla Praha a hlavním nádražím **v Praze letištní expres s intervalem 15 minut**. Díky letištnímu expresu se cesta z centra Prahy na letiště zkrátí na pouhých 10 minut. Cesta z Letiště Václava Havla na Letiště Pardubice bude s využitím VRT Praha–Wrocław trvat méně než 1 hodinu.

3. **Nové řešení pražského a brněnského železničního uzlu pro vysokorychlostní tratě**

- Vzhledem k husté a historicky cenné zástavbě centra Prahy a Brna i k přeplněné kapacitě povrchových tratí je v obou uzlech nezbytné **vést vysokorychlostní tratě a vybudovat potřebné centrální stanice v podzemí**.
- Pro spolehlivost vysokorychlostní dopravy nejen v obou uzlech, ale v celé zemi je podzemní řešení v Praze a Brně nutné. Nebude tak docházet ke zbytečnému zpomalení průjezdu a také ke styku s rušícími a překážejícími vlaky, který pravidelně generuje zpoždění. **Podzemní průjezd vyhradíme pouze pro vlaky s vysokorychlostním technickým standardem**. Aby se využila kapacita, budou vysokorychlostní linky přes Prahu v maximální míře průjezdné (např. Berlín–Vídeň, Mnichov–Varšava, Karlovy Vary–Bratislava). Končit zde bude pouze nadpočetná VRT směřující na východ.
- Centrální stanici Praha hlavní nádraží VRT budeme razit v dostatečné hloubce pod zemí. Vytvoříme zároveň dosud chybějící **podzemní spojnici mezi Masarykovým nádražím a halou hlavního nádraží v Praze**. Síť travelátorů bude tato stanice napojena na linky A a B metra a na nástupiště Masarykova nádraží, případně na další strategické body ve městě. Vedle uzlu na Letišti Václava Havla, který obsluží západ Středočeského kraje od Kladna až po Beroun a západní čtvrti Prahy, a připravovaného uzlu Nehvizdy tak vznikne v centru města odlehčený uzel umožňující přímý přestup na všechny linky metra a meziregionální a příměstskou vlakovou a autobusovou dopravu.
- Celou síť musíme stavět všude tam, kde je to možné, na současné známé technologické limity, tedy na rychlosti **300–400 km/h**. Prostupnost krajinou se rychle zhoršuje, změna trasování v budoucnosti by byla velmi komplikovaná, ne-li nemožná.

4. Dostavba dálnic

- Napneme veškeré úsilí na urychlení dostavby dálniční sítě, zejména kriticky chybějících úseků na dálnicích **D0–Pražský okruh, D3, D6, D11, D35, D49 a D52**.
- Posílíme **legislativu strategických staveb a zajistíme procesní, personální a právní transformaci současné investorské organizace Ředitelství silnic a dálnic**, aby mohla úspěšně plnit své rozšířené úkoly.
- Zahájíme přípravu **tangenciálních úseků dálnic. Ty umožní odtížit Pražský okruh** od tranzitní dopravy.

5. Rehabilitace vodní dopravy

- Vytvoříme **prostor pro rozvoj vodní dopravy**, která je vedle železnice všeobecně uznávanou ekologickou dopravou, zvláště pokud se postupně uplatní elektrický pohon lodí.
- Budeme usilovně hledat ekologická kompenzační opatření tak, aby bylo možno co nejdříve realizovat chybějící plavební stupně Děčín a Přelouč, a tím umožnit plavbu po labské vodní cestě během rozhodující části roku.

6. Ekonomický rozvoj regionů

- Veškeré dopravní investice budou připravovány a realizovány s ohledem na rozvoj strukturálně postižených a hospodářsky slabých regionů. Nechceme už žádné chudé regiony druhé a třetí kategorie, kde není práce a kde je jedinou možností na lepší život je přestěhovat se jinam. **Vysokorychlostní vlakové sítě** umožní výrazně rychleji dojíždět za výhodnější prací, ale podpoří také **přístup investorů do znevýhodněných regionů**. Příkladem může být například napojení Letiště Václava Havla na vysokorychlostní tratě směřující do Ústeckého kraje nebo vysokorychlostní trať do Ostravy. Rozhodující je pro nás vytváření perspektivních pracovních míst přímo v regionu, z čehož bude prosperovat celá země. Zároveň se například sníží převis poptávky nad nabídkou bydlení v největších městech.

7. Rozumné financování

- Současná vládní „nestrategie“ předpokládá, že se sítě vysokorychlostních tratí a dálnic dostaví během 35 až 40 let. To může v reálu znamenat padesát i více let, nebo také nikdy. Byla by to obrovská zátěž pro státní rozpočet. Ceny stavebních prací každý rok rostou. Peníze, které jsou vloženy do rozestavěného díla, nic

nevydělávají. Čím déle to budeme stavět, tím více to bude stát a tím rychleji budeme ztrácet svou pozici v Evropě, namísto jejího posilování. Proto **uděláme z výstavby sítě vysokorychlostních tratí projekt státního významu.**

- Využijeme úvěrové a evropské financování, kdy se např. úvěr splatný po dobu 40 let začne splácet až v okamžiku dostavění díla. **Celá stavba se bude realizovat zhruba 10 až 13 let** (3 roky příprava, 7 až 10 let realizace). Umožní to speciální legislativa. Jsme přesvědčeni, že je to reálný postup. Touto cestou se úspěšně vydalo například Japonsko. A podobně během neskutečně krátké doby postavili nový most po tragédii v Janově.
- Pro výstavbu vysokorychlostní sítě a splácení úvěrů hodláme dlouhodobě rezervovat nejméně 40 mld. Kč ročně, měřeno dnešními cenami.

Shrnutí

Česko je svou polohou předurčeno být dopravním uzlem Evropy. Tuto výhodu však trestuhodně nevyužíváme. Dopravní infrastruktura je nedobudovaná, veřejná doprava nemotivuje k využívání, železniční síť je poddimenzovaná. Neexistuje strategie rozvoje dopravní sítě, která by skutečně vedla k postupnému dohánění handicapu vůči vyspělým zemím.

Napojíme důležitá zahraniční i domácí centra na Prahu a zajistíme také napojení hlavních letišť v zemi na vysokorychlostní vlakovou síť. Tu je potřeba dokončit co nejdříve, ideálním mezníkem je rok 2035. Vedle toho napneme úsilí na urychlení dostavby dálniční sítě a odstranění překážek rozvoje vodní dopravy na labské vodní cestě. Veškeré dopravní investice budou připravovány a realizovány s ohledem na rozvoj strukturálně postižených a hospodářsky slabých regionů a jejich urychlený rozvoj bude podepřen rozumným úvěrovým a evropským financováním.

Co je špatně

- Nedobudovaná a nekvalitní dopravní infrastruktura, která z nás dělá kruhový objezd Evropy, ekonomicky i sociálně znevýhodňuje mnohé regiony.
- Chybová a vleklá příprava dopravních staveb.
- Nefunkční strategie rozvoje dopravní sítě.

Pro co jsme

- Je potřeba propojit hlavní evropské metropole s Prahou a dalšími velkými městy ČR vysokorychlostními tratěmi.
- Hlavní česká letiště musí být napojena na vysokorychlostní síť vlaků, čímž se kromě jiného výrazně uleví automobilové dopravě a kapacitě přilehlých letištních parkovišť.
- Je nutné nové řešení pražského a brněnského železničního uzlu pro vysokorychlostní tratě tak, aby zajistilo rychlou přepravu obyvatel, snížilo dopravní hluk ve městech a zásadně ulevilo nejen místní automobilové dopravě.
- Urychlení dostavby dálniční sítě a rehabilitace vodní dopravy.
- Stát musí zajištěním efektivní dopravní infrastruktury podpořit ekonomický rozvoj regionů. Není možné nadále tolerovat dopravní okrajových částí naší země.

Co to lidem přinese

- Vysokorychlostní síť vlaků významným způsobem **uspoří čas strávený na cestách, a to až o 70 procent**. Díky tomu mohou lidé věnovat více času svým rodinám či seberozvoji.
- Masivnějším užíváním sítě rychlovlaků se výrazně **sníží zátěž naší přírody. Sníží se množství CO₂ alepší se kvalita vzduchu**.
- **Odlehčí se automobilové dopravě**, která je ve srovnání s rychlovlakem finančně, časově i ekologicky nevýhodná.
- Zachrání se spousta lidských životů při automobilových nehodách.

Co si o tom myslíte vy?

Zajímá nás váš názor. Tento dokument je takzvaný “protonávrh”. Formuluje současný stav, naši vizi, cíle a konkrétní návrhy řešení v oblasti dopravy. Napište nám svůj pohled, komentář, oponenturu, alternativní návrhy či podrobnější rozpracování jednotlivých bodů na program@lidepro.cz.

Zveme všechny, kterých se téma dotýká, i další experty, kteří se chtějí zapojit.

Těšíme se!

Chcete program uvést v život?

- **Podepište petici, aby šlo hnutí Lidé PRO do voleb na www.lidepro.cz/podepiste**
– ať je nás alespoň půl milionu!
- Přepošlete tento dokument a výzvu k podpisu svým přátelům.
- Každý člověk s novou nadějí se počítá. Díky!

**lidé
pro** 