

DOPRAVNÍ STAVEBNICTVÍ

Dopravní stavitelství je významnou součástí oboru stavebnictví a v našem regionu zaznamenává v posledních letech výrazný rozvoj. Stavby dopravní infrastruktury mají více než čtvrtinový podíl na celkovém objemu provedených stavebních prací a více než poloviční podíl z objemu zakázek na stavební práce.

Do výstavby dopravní infrastruktur jsou zahrnovány :

- výstavba dálnic, rychlostních komunikací a silnic, jejich opravy a údržba
- výstavba železnic, jejich oprava a údržba
- výstavba infrastruktury vodohospodářské, vodní a letecké dopravy

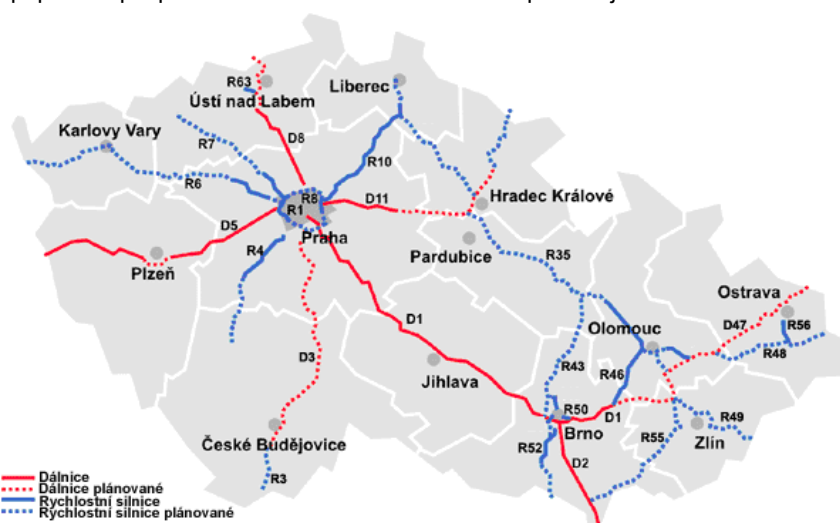


Kvalitní dopravní infrastruktura je jedním z limitujících faktorů rozvoje národního hospodářství a tím i regionálního rozvoje, neboť umožňuje mobilitu výrobních faktorů. Je zřejmé, že s postupující globalizací její význam roste. Trendy v současné dopravě lze shrnout následovně:

- stále se zvyšující mobilita společnosti byť i za cenu zhoršování kvality života zdraví emisemi a hlukem z automobilové dopravy,
- růst emisně a energeticky náročné individuální dopravy na úkor veřejné hromadné silniční i drážní dopravy zejména v důsledku růstu flexibility a mobility pracovní síly a nutnosti zajištění dodávek zboží
- nedostačující finanční zdroje na údržbu a opravy komunikací,
- narůstá význam kvalitního dopravního spojení pro rozvoj do regionů a zlepšování podmínek života jejich obyvatel. Dálniční síť má paprskovitý charakter, což umožňuje dobré spojení s Prahou, ale není výhodné pro ostatní krajská města, protože spojení mezi nimi zůstává v původních nevyhovujících trasách. Obdobný stav existuje i na nižší úrovni urbanizačních center.

Stávající poměrně hustá síť silnic a dálnic v České republice o délce cca 55 000 km je z velké části v nevyhovujícím stavu, pokud jde o trasování, kvalitu povrchů a stav objektů. V uspokojivém stavu je jen cca 60 % délky silnic a dálnic. Nedokončená páteřní síť dálnic a rychlostních komunikací zpomaluje dopravu a vytváří bariéry pro dostupnost některých regionů a napojení těchto regionů resp. České republiky na sousední státy. Do opravy, rekonstrukcí a výstavby nových zejména silničních komunikací jsou investovány nemalé prostředky, které do budoucna nebude možné snižovat. S ohledem na poměrně hustou dopravní síť v regionu Ústeckého kraje je předpoklad rozvoje stavebních firem zaměřených na dopravní stavitelství více než pravděpodobný.

Kartogram: Síť dálnic a rychlostních silnic v ČR V posledních letech, zejména v návaznosti na rozvoj průmyslových zón a potřeby jejich dopravní obslužnosti vč. dostupnosti na rychlostní komunikace a dálnice byla zaznamenána široká poptávka po pracovní síle u stavebních firem podnikajících v tomto oboru. Jedná se zejména o obsluhu moderních stavebních strojů, které stále více nahrazují manuální práce.



Význam a rozvoj silniční dopravy

K neustálému zvyšování podílu silniční dopravy na celkové přepravní práci významně přispívají nerovné podmínky mezi silniční a železniční dopravou, která je využívána výrazně méně. Silniční přepravní cesty jsou využívány výrazně více zejména v důsledku rozvoje nových logistických technologií, kdy velká distribuční centra a průmyslové zóny jsou budovány s ohledem na napojení na rychlostní komunikace a dálnice. Jedním z nejdůležitějších faktorů nákladní

dopravy je rozvoj veřejných logistických center, kde jsou optimálním způsobem kombinovány různé typy dopravy.

Existuje neustálá potřeba výstavby obchvatů s cílem odstranit dopravní závady na intenzivně využívaných silnicích v obytné zástavbě a snížit úmrtnost a zranění na silnicích, vybudování environmentálních opatření na snížení hluchosti, zvýšení příčné prostupnosti přes komunikace pro člověka a živočichy. Zklidnění dopravy ve městech povede ke zvýšení bezpečnosti dopravy, zejména chodců a cyklistů. Nezbytnost provedení těchto dopravních opatření, která se musí realizovat je základem pro plánovaný rozvoj výstavby a obnovy přepravních silničních cest.

Železniční doprava

Význam železniční dopravy v kontextu přechodu centrálně plánované ekonomiky na tržní poklesl, stále však hraje významnou roli v přepravě zboží i osob, přičemž zavádění systému veřejné dopravy podle západoevropských modelů by mělo význam železnice v osobní dopravě posílit. Atraktivitě železniční dopravy významně napomohla realizace I. a II. železničního koridoru, jež umožní zkrácení jízdních dob. Česká republika má vysokou hustotu železniční sítě – provozní délka tratí je 9 602 km (v r. 2003), ale zaostává v elektrifikaci těchto tratí a v počtu dvou a víceokrajových tratí (provozní délka těchto tratí je 1 845 km). K největším problémům patří zanedbaný technický stav a zastaralé sdělovací a zabezpečovací zařízení. Dlouhodobým problémem je nevyhovující stav vozidlového parku osobní železniční dopravy a jeho nutná obnova a problematika financování provozu regionálních železničních tratí. Z hlediska vlivu na životní prostředí a zdraví je negativní, že 67 % celkové mezinárodní dopravy se uskutečňuje po silnicích. V České republice však existují poměrně dobré vyhlídky na rozvoj kombinované dopravní infrastruktury propojením s logistikou v rámci veřejných logistických center. Hustá železniční síť, vodní cesty v kombinaci se čtrnácti terminály a doky představují dobrý základ pro trvalý růst kombinované dopravy.

Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je moderním dopravním módem především pro denní využívání a též pro rekreaci. Zatím je limitována neexistencí bezpečné husté sítě cyklostezek oddělených od automobilového provozu, kterou je potřeba vybudovat. Zdravotní, environmentální a ekonomické přínosy cyklistické dopravy jsou natolik významné, že investice regionů do cyklistické dopravy budou patřit k neefektivnějším v rámci dopravy. Organickou součástí veškerých dopravních a pozemních staveb by měla být infrastruktura pro cyklistickou dopravu.

Potřeba integrovaných dopravních systémů

Významnou roli v rozvoji regionů vč. toho našeho mohou sehrát integrované dopravní systémy (IDS), které propojují městskou hromadnou dopravu ve velkých městech s dopravou v jejich spádovém území. V současnosti v ČR existují tři velké aglomerační integrované dopravní systémy se samostatným organizátorem, a to v přilehlých regionech Prahy, Brna a Ostravy. Integrované systémy veřejné dopravy budou postupně zaváděny do celého regionálního systému veřejné dopravy a jejich plošné rozšiřování bude klíčem zkvalitňování dopravní obslužnosti.

Výdaje do infrastruktury

Investiční výdaje do dopravní infrastruktury v roce 2008 **výrazně vzrostly** a dosáhly více než 90 mld. Kč. Oproti předcházejícímu roku činil nárůst téměř 29 mld. Kč, což je ve srovnání s rokem 2007 o zhruba 47% více. Tyto výdaje tak tvoří 2,47% HDP (vyjma výdajů do místních pozemních komunikací a ostatní infrastruktury MHD), a tedy rovněž podíl výdajů na HDP se v tomto roce významně zvýšil (v roce 2007 se investice podílely na HDP 1,74%). Většina finančních prostředků pocházela, stejně jako v předcházejících letech, ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), který se na této částce podílí asi 78%, což je oproti předchozímu roku, kdy podíl činil 86%, mírný pokles. V absolutních číslech je však finanční částka investovaná ze SFDI v roce 2008 vyšší než v roce předcházejícím. V roce 2008 se SFDI podílel na celkové částce investované do infrastruktury 70 mld. Kč, což je o 18 mld. Kč více než v roce 2007. **Celkové investiční finanční prostředky vložené do pozemních komunikací v roce 2008 meziročně poměrně výrazně vzrostly, a sice o více než 9 mld. Kč.** V procentech činil tento nárůst téměř 23%. Z toho investiční výdaje do silnic II. a III. třídy, tedy silnic ve vlastnictví krajů, činily asi 17%. Ještě více vzrostly v tomto roce investiční výdaje do železniční infrastruktury, které přesáhly 30 mld. Kč. Oproti roku 2007 byl tento nárůst téměř 80%.

I výdaje na opravu a údržbu infrastruktury mírně vzrostly, a sice o 2,5%.

Silniční infrastruktura

V roce 2008 pokračovala také výstavba silnic I. třídy včetně rychlostních silnic. Mezi nejvýznamnější zprovozněné stavby rychlostních silnic v roce 2008 patří „R6 Praha – Pavlov“ v délce 10,4 km. V našem regionu postupovaly práce na zkapacitnění silnice I/7 při výstavbě etap MÚK Vysočany – MÚK Bítov, výstavba MÚK Vysočany a následně navazují etapy v úsecích Odolice – Dobroměřice, Droužkovice – Odolice, Bítov – Postoloprty. K významnějším stavbám silnic II. a III. třídy, které jsou již 8 let ve vlastnictví krajů, patří například „Rekonstrukce silnice II/261 Ústí nad Labem – Děčín“ v Ústeckém kraji.